

TERMINAL INTERMODAL

ESTACIÓN VILLA ALEMANA



Tanya Daniela Castillo Carvallo
Profesor Guía - David Luza Cornejo
2017

Arquitectura
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso - Escuela de Arquitectura y Diseño

Índice

Prólogo	10	CAPÍTULO II	
Introducción	13	Planteamiento de la investigación	99
CAPÍTULO I >> Recuento de Etapas		Sobre la movilidad en la Región	100
El espacio Público > El parapeto como acoger del cuerpo en su recorrer lineal.	14	Sobre la movilidad en la conurbación	104
El comedor público > Resguardo en orientación a la Matriz.	20	Crecimiento histórico de ocupación de suelo	108
La casa a pie de cerro > La morada de luces transitivas	28	Sobre la movilidad en la comuna	112
Conjunto Habitacional Unifamiliar > Acoger luminoso de una vertical de traslapes	36	Casos Referenciales	116
Sede de emergencia y comunitaria > Resguardo al confluir y su permanecer	42	Módulo Investigación	122
Estación Náutica > Contener del vacío de fluido en un confluir circundante	52	Estudio del lugar	126
Conjunto Habitacional > Atravesar entre cerro y plan contenido por el común del conjunto	60	Story board > Guion gráfico	136
El espacio escénico > Contener de lo común entre verticales	74	Problemática re observada	138
Intervención mesoescalar > Atrio Umbral conector interurbano	84	Términos de referencia	140
Reflexión de las etapas	96	Especialidades consultadas	142

CAPÍTULO III

Partido Arquitectónico	146
Acto	147
Forma	148
Observaciones a considerar	150
Programa y organismo	154
Story board desde la proposición	156
Partido Estructural y material	160
Normativa	162
Cubicación y presupuesto	166
Cuadro de superficie	170
Planimetrias	172
Croquis de obra habitada	182
Proceso evolutivo de maquetas	190

Prólogo

Estaciones metro tren Valparaíso Quilpué y Villa Alemana

Valparaíso metropolitano, el gran Valparaíso, es un conjunto de comunas que se han ido conformando una dependencia diversa con el tiempo, conjunto que en relación al modo de relacionarse en cuanto movilidad urbana es necesario que comience a funcionar como un sistema. Así queda asentado en el informe de salida del consejo de infraestructura para una movilidad sustentable para Valparaíso este año 2017, el cual tuvo delante un polígono cuyas aristas identificamos con las áreas de Casablanca, Valparaíso, Quintero, Puchuncaví, Quillota y La Calera.

Dentro de las propuestas se contempló especialmente el desarrollo del sistema ferroviario urbano, metro tren Valparaíso, dos aspectos fundamentales, las extensiones de líneas hacia el interior hasta la calera y generación de nuevas líneas, en particular destaca la línea 2 que iría de sur a norte, de playa ancha a con-con. Ahora bien, las líneas ferroviarias para Valparaíso, trascienden de un mero servicio de transporte, a través de los testimonios históricos y evidencias aun palpables en la extensión habitada, es posible afirmar que son las que han dado origen a un orden de su trama urbana,

el eje oriente poniente, un impulso que tendría un detonante, la liberación comercial del puerto en 1811. Según registros históricos, luego de la primera mitad del siglo XIX, en viña apareció un primer núcleo urbano constituido por una docena de manzanas reunidas en torno a la estación de trenes y a la calle Valparaíso (compilaciones de Baldomero Estrada, Valparaíso y arquitectura).

En relación a lo anterior son buenas noticias para la ciudad metropolitana lo indicado por el consejo, sin embargo, suele ocurrir, que una mirada a escala de ciudad puede ignorar aquello que se percibe al paso, en la

proximidad del espacio, y es ahí donde ponemos el acento con los proyectos de estaciones de metro, de Quilpué y Villa alemana, pues los terrenos donde se emplazan dichas estaciones se ha generado lo que hemos denominado obsolescencia funcional.

Con las nuevas frecuencias que este año se han implementado con un mínimo de 3 minutos, en horarios punta, la estación como lugar, es un paso y no está la demora o la espera como aquello que caracterizaba a las antiguas estaciones, hoy es una transición en el ir y en la multimodalidad en la que se inscriben, estas dos estaciones, reciben una considerable cantidad

de pasajeros que han estacionado sus autos en las inmediaciones improvisando estacionamientos.

Junto con lo anterior que nos hacen reflexionar sobre los potenciales programas que pueden implementarse en los terrenos, propiedad de ferrocarriles del estado, estamos no solo atentos sino inspirados en lo que concierne a la puesta en vigencia de la nueva ley de accesibilidad universal, pues pone de manifiesto una mirada inclusiva sobre un servicio de transporte masivo, el foco en el que nos hemos centrado es que acceder es habitar y que este es tan amplio como las características de quienes hacen uso del servicio.

Tal escenario nos coloca ante la misión para que el espacio que acoge un determinado programa permita el paso de usuarios a habitantes, pues no solo su traslado estaría inmerso en un espacio significativo sino que además son partícipes de otras acciones que se dan lugar, así las estaciones de metro tren serían exponentes de los objetivos de otra reciente ley que aún está a la espera de su reglamento, la ley al aporte de espacio público, la cual tiene como una de sus objetivos contribuir la extensión y densificación de la ciudades, mas inclusivas e integradas.

David Luza C.

Introducción

El presente trabajo de investigación, muestra un caso arquitectónico que recoge, desde un punto de vista propio, la identificación de una problemática, abordada desde la movilidad y su relevancia para el progreso de una ciudad. Para dicho estudio, se toma la perspectiva de un habitante, que depende constantemente de una fluida conectividad, para desenvolverse en su día a día. Para esto, se aborda como caso de estudio la comuna interior de Villa alemana, en su virtud de subcentro urbano con carácter residencial de servicio.

En cuanto a la fluidez de la movilidad, en relación a la necesidad del habitante mencionado, se plantea un punto que adjunte los medios de transporte más relevantes, en concordancia al destino de su desplazamiento, para el desempeño de la vida cotidiana del habitante. A esto se trae la elaboración como anteproyecto de título un terminal intermodal en la comuna mencionada.

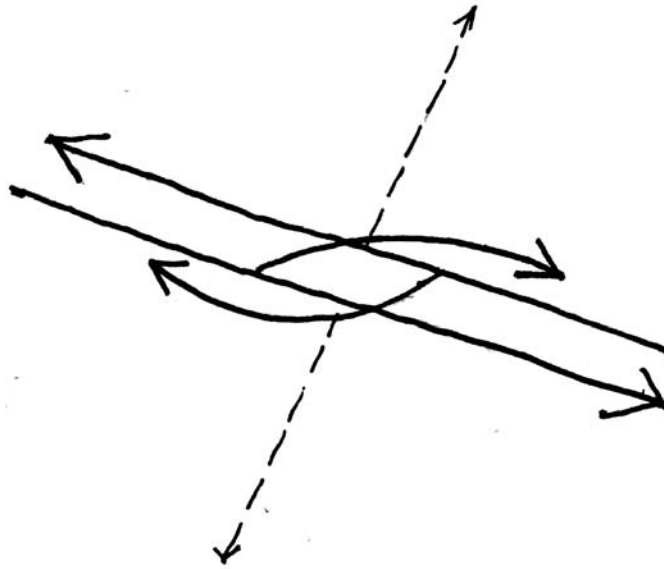
La estructura de dicho trabajo, comienza desde una mirada hacia los años anteriores, partiendo de la primera hasta la décima etapa, con la intención de recoger y traer al presente, observaciones reiteradas desarrolladas en proyectos pasados. Con el fin de develar el acto y la forma, para así, mostrar aquellas dimensiones que fueron estudiadas en la escuela, que más énfasis tuvo en el desarrollo académico.

La segunda parte del trabajo, se centrará en el estudio de investigación, que radica en el análisis de la movilidad residencial, vinculada a la conurbación del gran Valparaíso. La ciudad interior tiene un carácter propio, y una perspectiva distinta a la del habitante del borde costero; este lleva una disposición y percepción propia para la comprensión de la conectividad con otro centro urbano, influenciado por la forma de residir con las características propias de la ciudad en caso.

De esta manera, se tomarán estudios preexistentes, para reafirmar la problemática y planteamiento de su solución, ligada al emplazamiento dentro de la comuna de Villa Alemana.

Finalmente, tras lo aprendido en consecuencia, concluido sobre el caso de estudio, relación con la contraparte y formulación de la problemática, se presentará el proyecto realizado, el cual responde en acto, forma, programa y estructura, entre otros, a las necesidades demostradas. De este modo, se fomentará facilidad al desplazamiento del habitante, en relación con la identidad residencial, propia de la ciudad, por medio de la conectividad del contexto próximo con el lejano, a través de la intermodalidad entre el eje ferroviario y buses inter regionales.

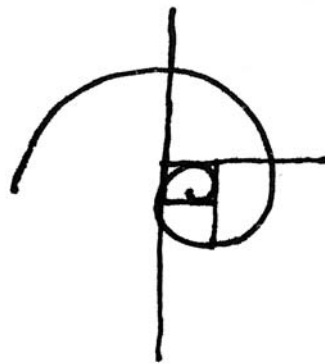
CAPITULO I



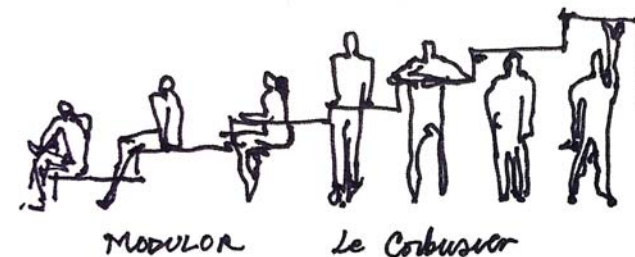
Parapeto urbano

*"Recoger del recorrido lineal que vincula
lo recorrido y el porvenir"*

>>El espacio Público el parapeto como acoger del cuerpo en su recorrer lineal



FIBONACCI
Medidas que
nacen de
la vista



RELACION DE TAMAÑO
MEDIDA DEL ACOMODO
DEL CUERPO

>> Caso de estudio

A través de la insistencia en el croquis y la continua salida de observación, la etapa nos introduce en el estudio del espacio público. Buscando entender el comportamiento del habitante y como se desenvuelve en dicho contexto en diferentes comunas dentro de nuestro alcance utilizando ejercicios de permanencia en el lugar como método de comprensión del espacio según la variación del horario y la concurrencia que este contrae a lo largo del día.

A partir de la amplitud del tema se estudian puntos clave referentes a un quehacer del espacio público remarcado en la plazas; las transiciones presentes dentro de su extensión; posturas del habitante en la forma de acomodarse sea para un permanecer prolongado o una detención breve en este exterior público.

primera etapa
Proferoses: patricio caraves
jorge ferrada
erik caro
alvaro mercado
valentina requesens
ursula exss

<Apuntes registrados durante la etapa >

Encargo

En post de lo estudiado en las tareas de observación de la relación de la postura y acomodo del cuerpo con el espacio público el proyecto desarrollado consta de la elaboración de un parapeto. El parapeto como concepto arquitectónico, busca el descanso del cuerpo en la postura del habitante, a modo de cumplir un acto en específico que el fundamento busque realizar.

Eligiendo un punto dentro de un determinado rango del área central de viña del mar, el propósito del taller es la proyección de un parapeto como punto de acogida corporal enfocado al acto del determinado punto urbano, en la manera que potencia su virtud y rasgo propio, induciendo al habitante a su uso.

CAPITULO I



E01/01

>>De la observación

Del Recorrer

Los tres puntos vistos forman parte del acontecer del habitante dentro del espacio público.

La detención y el recorrer son dos formas de habitarlo, y los umbrales su forma de acogerlos. La detención dentro de un umbral urbano, tiene una vista contemplativa entre los espacios que conforman la continuidad de la extensión, avistando la idea del recorrido realizado durante su exposición del habitante dentro del espacio público.

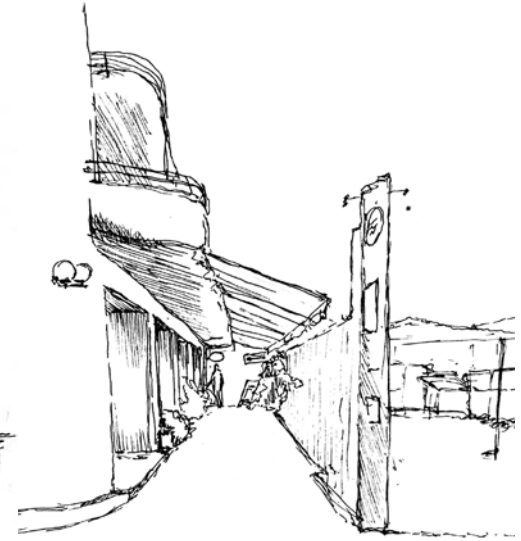
El desplazamiento que tiene el habitante cuando se encuentra en el espacio público es prolongado y sinuoso. La continuidad presente entre el espacio habitado y el que se aproxima conforma el recorrido del habitante, como una percepción propia de él, de como se articula la extensión urbana por la cual transita.



E01/02

La detención

Dentro del contexto vertiginoso del habitante en el espacio público, los puntos de fuga a tu constante movimiento se da en torno a las plazas. Es decir, lo que transcurre en esta apertura del movimiento urbano, son momentos calmos de recurrente uso recreacional. El habitante de este espacio va a un ritmo mas lento, en perspectiva de una detención para una permanencia contemplativa del mismo espacio.



E01/03

El umbral

El espacio público es conectivo. Dentro de su extensión, y a distinta escala, nos introduce en diferentes contextos a través de umbrales que advierten sea en su incidencia luminosa, en cambios de ritmo, o en dimensiones espaciales. La construcción del umbral orienta al habitante dentro del contexto urbano, en la comprensión de un cambio de espacialidad dentro del mismo espacio público.

RECUENTO DE ETAPAS



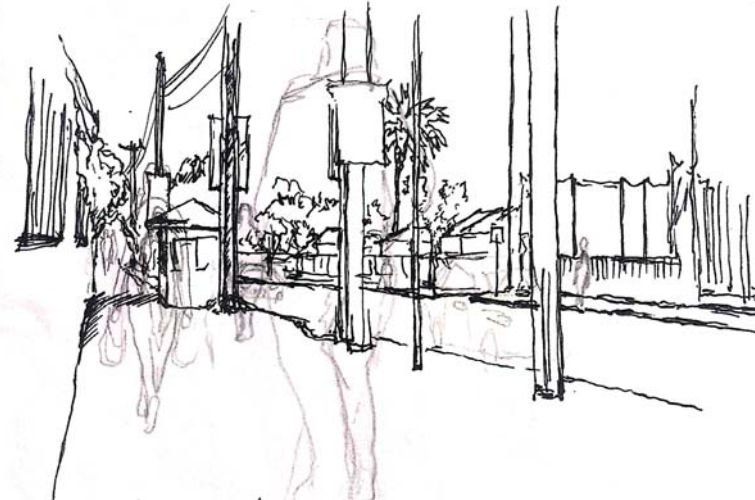
E01/04

E01/01

La avenida Urmeneta en Limache aparece como conector principal entre el nuevo y viejo centro urbano comunal. Se presenta como un umbral, un túnel vehicular enmarcado por sus frondosos árboles que crea una transición urbana en el ir del habitante.

E01/02

La forma de la plaza determina el recorrer y la manera en que el habitante dispondrá de la extensión, los asientos se emplazan entorno a los cuadros de césped y vegetación en la manera de ordenar el espacio y orientar a una permanencia en el lugar.



E01/03

La entrada hacia el recinto presenta con permeabilidad luminosa que introduce al habitante. Enmarca en la demora desde el paso del espacio público hacia lo privado en la distancia recorrible y el cambio en la incidencia luminosa.

E01/04

La permanencia del espacio público se determina acorde el cobijo que pueda ofrecer la espacialidad en su extensión y la ergonomía que de orientación a un contemplar del acontecer dentro del contexto.

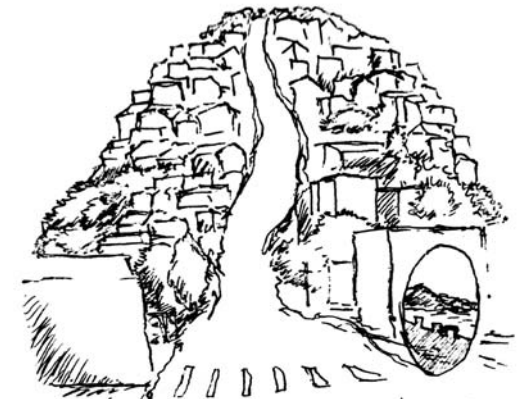
E01/05

E01/05

El deambular se da de manera lineal ante la disposición del espacio. El habitante se desplaza en forma paralela ejes viales rápidos como continuación del movimiento en la vía.

E01/06

El delante y atrás en la extensión, el trabajo de observación presenta el estudio dentro de las quebradas de Valparaíso, la construcción del recorrido presente entre cerro y mar. Se establece una relación de lejanía y la proximidad acorde al trayecto realizado. Medición de la extensión por vínculo visual.



E01/06

CAPITULO I

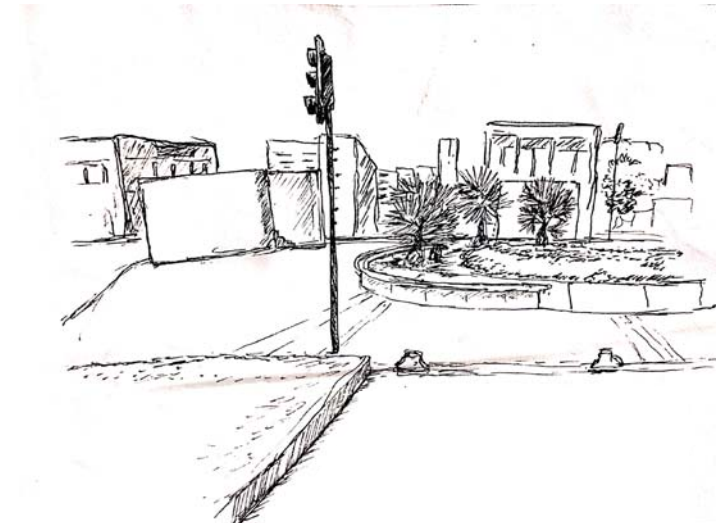
>>Sobre el Lugar

El lugar donde se situará el proyecto encuentra en una relación del cruce del eje Viana/ Álvarez con Sucre (eje continuo que pasa por la plaza de viña y precede a Libertad). Líneas de movimiento tanto peatonal como vehicular continuas, crean una intersección importante para la conectividad dentro extensión de la ciudad.

Como parte del área principal del centro de Viña del Mar, el lugar presenta un constante movimiento vertiginoso peatonal como vehicular. Al estar situado dentro del bandejón central de Viana / Álvarez crea una contención hecha por los ejes de movimiento que transcurren en su circunferencia.

Crea una perspectiva desde el lugar de procedencia ante la amplitud del cruce. Ofreciendo orientación visual a la continuidad de la avenida y la llegada hacia la Plaza Sucre y Vergara.

Al estar frente a la estación de metro Viña del Mar y próximo a dos paraderos de transporte público, la ubicación se vuelve un entorno de recibimiento para quien llega desde otras comunas o lugares alejados dentro de la misma.



<croquis del lugar> Posición e centro entre flujos aísla el lugar donde se sitúa el parapeto. Crea un punto conector entre recorridos longitudinal y transversal del centro urbano. >

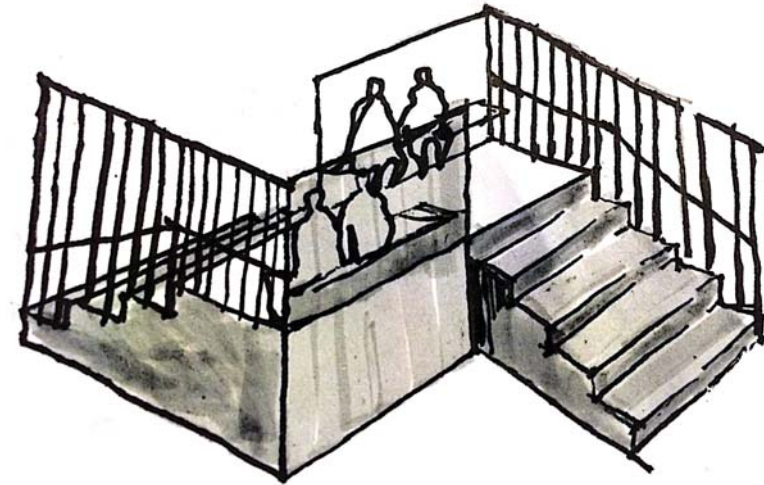
<Plano de ubicación escala 1:10000 elaboración cartografía UV y propia>

■ Áreas verdes
■ Ubicación





<Esquema de relación a partir de lo observado >.



<Isométrica de la propuesta . Contemplación del porvenir y lo recorrido como acoger del cuerpo>.

>>De la propuesta

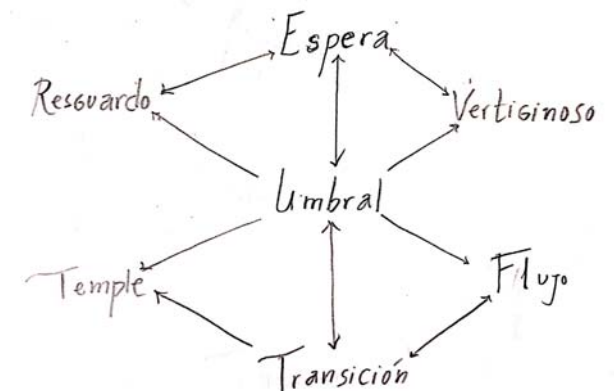
Acto : contemplar en perspectiva al recorrer lineal conector

Forma: grada desfasada en enfoque direccionado.

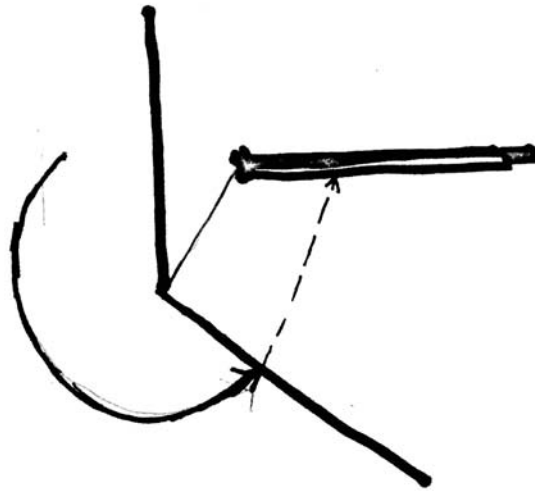
El parapeto conformado tiene por objetivo formar una detención en perspectiva contemplativa al camino realizado y el por recorrer. Su forma enfoca un adelante y atrás que mira hacia la longitud del recorrido que orienta y conecta desde su posición, la contemplación hacia el borde costero con la enfocada hacia el interior.

Este parapeto tiene como propósito el conectar ambas vistas a través de un umbral que dé lugar a una detención contemplativa hacia el recorrer. vinculante que presenta el eje de Viana / Alvarez.

La forma ,a favor de la perspectiva , sube su altura a distintas medidas de manera de grada, para acoger al cuerpo en sus distintas posturas, con unas verticales que conforman una envolvente permeable, que orienta la vista hacia el punto de fuga de ambas líneas de el recorrido .



CAPITULO I



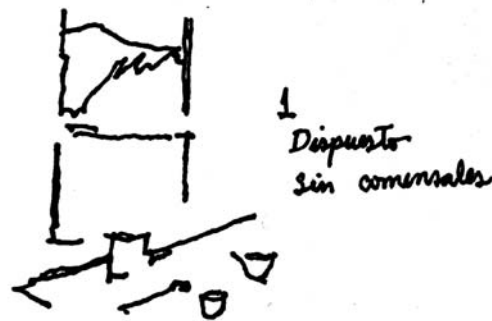
Comedor Público

"Vista guiada a la fachada como orientación al acto"

>>EL COMEDOR PÚBLICO

Resguardo en orientación a la Matriz

Segunda etapa
Proferoses: Patricio Cárares
Jorge Ferrada
Erik Caro
Álvaro Mercado
Valentina Requesens



<Apuntes tomados durante la etapa >

>>Caso de estudio

Continuando con los trabajos de observación en el espacio público, se toma un enfoque asociado al acto de comer.

El énfasis puesto en el espacio público se ve re direccionado por el acto concreto de sentarse a merendar dentro de dicha espacialidad, por lo que el caso de estudio de esta etapa se basa en la interacción del acto específico con el contexto previamente estudiado.

Desde la composición de la mesa como una extensión del suelo y como su forma influencia en el desenvolverse del acto de los habitantes, estudiando las distancias puestas por sus participantes, los tiempos y etapas dentro del mismo acto de comer.

Encargo

El taller procede a realizar un comedor asociado al barrio la matriz, a partir de esquemas de relaciones entre lo observado del acto en relación a la mesa en el contexto público y respecto al acontecer propio del lugar destinado a desarrollar el proyecto, el barrio la Matriz. Dicho proyecto tiene como propósito la acogida del público objetivo del existente comedor, a través de la proyección de uno nuevo poniendo en práctica lo visto durante las etapas pasadas.

CAPITULO I



EO2/01

>>De la observación

El abstraerse

Cuando el habitante se encuentra solo durante su acometer del acto, este se aísla y lo limita a un rango del contener de la mesa. La mesa contiene al habitante y a su acometer de merendar, disponiéndose al ensimismarse desconectándose del contexto presente.

En el tiempo que el acometer se dispone en compañía, la mesa se presenta como la distancia que habla de la proximidad entre sus participantes. El acto se desarrolla en torno al dialogo alternado con la ingesta de su merienda. El rol de la mesa dentro de este contexto es contener la distancia puesta por los habitantes presentes.



EO2/02

La sobremesa

Cuando el alimentarse va acompañado de una detención complementaria, la acción deja de ser biológica y se vuelve humana. El rol de la sobremesa es darle este énfasis de acto que no se limita al acometer de la acción, en su detención de la un trasfondo que puede variar desde la contemplación, goce de lo merendado, a una dialogo insistente presentado por sus habitantes.



EO2/03

Barrio la matriz

El lugar se vuelca hacia el atrio y la fachada de su Iglesia. La apertura que ofrece este vacío dentro de la estrechez de las calles hace que el contexto se vuelque hacia la amplitud de su atrio. Dicha amplitud dialoga con la imponente fachada emplazando al habitante dentro del contexto urbano.

Dicho atrio se vuelve maleable, acoge cada acontecer que pueda presentar el entorno barrial entre sus balaustradas.



E02/04

E02/01

De la postura que acompaña al acto y su temporalidad. El gesto y el apoyo de cuerpo del habitante hablan del tipo de detención que están tomando para darle lugar al acto de merendar. Habla de la estancia en el lugar y su durabilidad.

E02/02

Distancia construida. El acto en compañía se compone a través de la distancia que impone la mesa. Arma el contexto para su comunicación, contacto visual y acompañamiento alimenticio.

E02/03

Abstraer contemplativo. El paseo crea cobijo ante la exposición, guiando el habitar, en su prolongación, a un momento de abstracción en vista del horizonte formado por la rada.

E02/04

Hito urbano situacional. El aparecer de la matriz dentro del campo visual del contexto urbano se presenta como un punto de ubicación. Permite situar al habitante dentro de la extensión en relación a su posicionamiento con la matriz.



E02/05

E02/05

Atrio se la matriz. La amplitud que abre el atrio, crea un contexto similar al de una plaza, abriendo su ancho a múltiples actividades durante el día. La fachada de la iglesia aparece como un atrás que respalda el constante acto del atrio con su imponente altura y magnitud.

CAPITULO I

>>Sobre el lugar

Dentro del sector de puerto, el lugar donde tomará forma el proyecto se sitúa próxima a la Plaza Echaurren y frente a la Iglesia la matriz. Barrio dentro del área de la zonificación de conservación histórica, en donde antiguamente se marcaba la línea de costera.

Como se vio en los trabajos de observación, el Atrio de la Iglesia abre una apertura dentro la estrechez del lugar, crea una suerte de plaza donde el habitante del barrio se desenvuelve y desplaza regularmente durante todo el día.

El emplazamiento corresponde a un existente corredor público orientado a las personas en situación de calle que regularmente habitan en torno a las balaustradas de dicho atrio y el entorno próximo dentro del área de influencia de la zona portuaria.

El lugar se torna hacia su Iglesia en virtud de su atrio que permite su sobresaliente contemplación. Su imponente altura y forma de su cúpula marca un hito

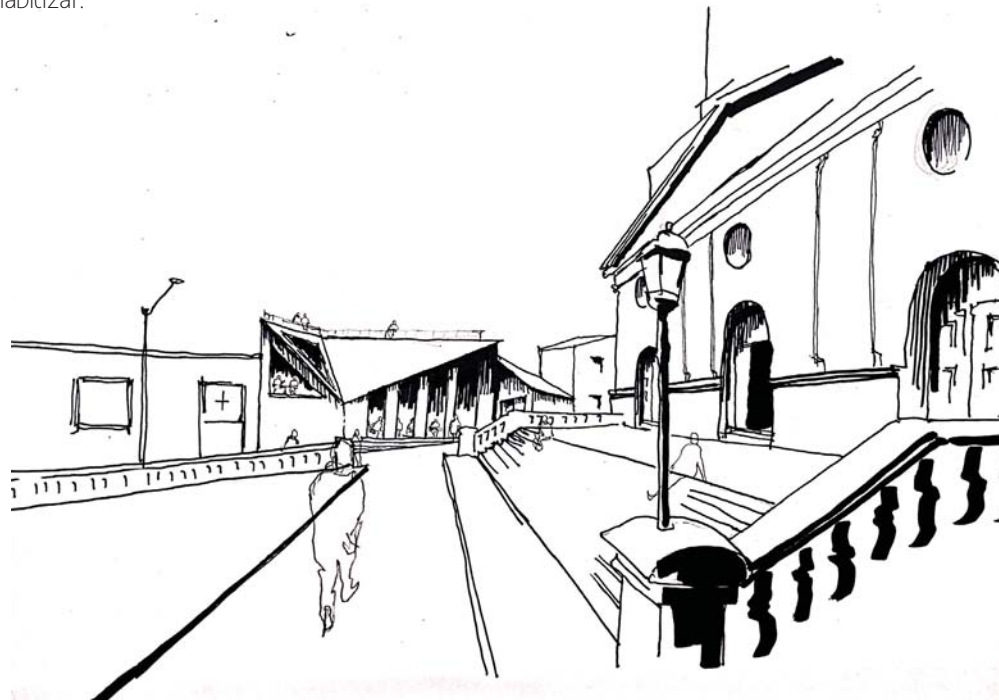
dentro del contexto urbano que emplaza al habitante dentro de la ciudad, al igual que lo hace el avistamiento del mar en una lejanía, la fachada da una orientación sobre su posicionamiento en la ciudad.



>>De la propuesta

Acuerdo a lo observado sobre el acto de comer en sus distintas etapas y momentos, se puede concluir la fuerte influencia del entorno para su desarrollo, por lo que en la propuesta se toma en cuenta la situación de resguardo y perspectiva que componga un momento de agrado e incite a un permanecer del habitante que no se limite a solo a la acción de alimentarse si no que pueda desenvolverse un espacio apacible que incentive a sociabilizar.

A través de matices de luces y orientación de la forma el proyecto compone un marco de distintos momentos que posee el habitante en relación a la Matriz, desde situarse en su atrio hasta sentarse en el comedor a contemplar su fachada. El acto de comer resguardado en perspectiva a la Matriz. Forma giro azocalado orientado a la fachada.



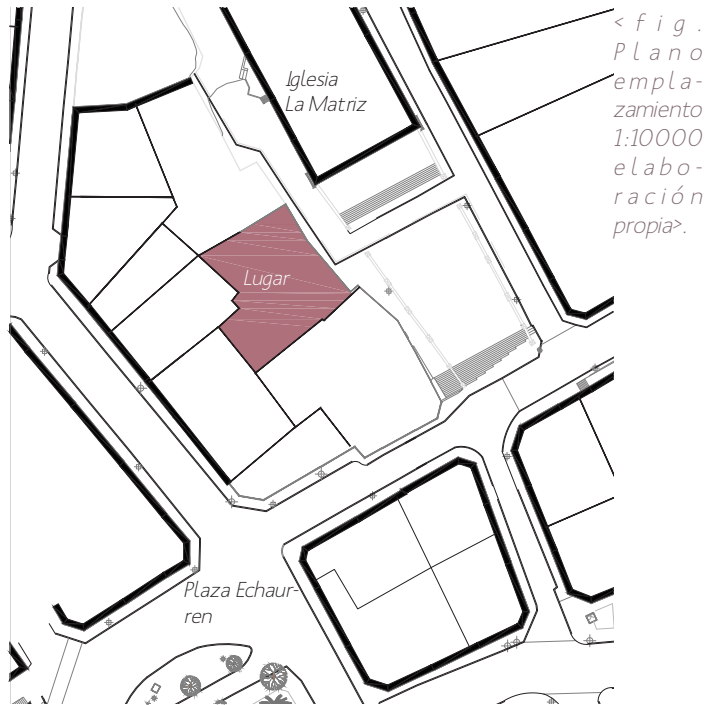
Croquis obra habitada. Disposición del quiebre de la envolvente que se orienta a la fachada para su contemplación durante el acto de merendar.

El comedor se compone de 3 plantas, la primera destinada al recibimiento, baños, cocina, bodega, camarines del personal y comedor principal; la segunda planta, a través de un plano de altura distinto, da lugar a un merendar y componer de la sobremesa en perspectiva hacia el aparecer de la fachada de la Matriz desde un interior con acogida luminosa; La tercera, destinada a un comer al aire libre, se presenta como una azotea que da una panorámica hacia la composición espacial barrial.

Acto : comer resguardado bajo la orientación del aparecer de la matriz
Forma: giro azocalado orientado a la fachada.

CAPITULO I

Planimetrias



Planta 01 Acceso

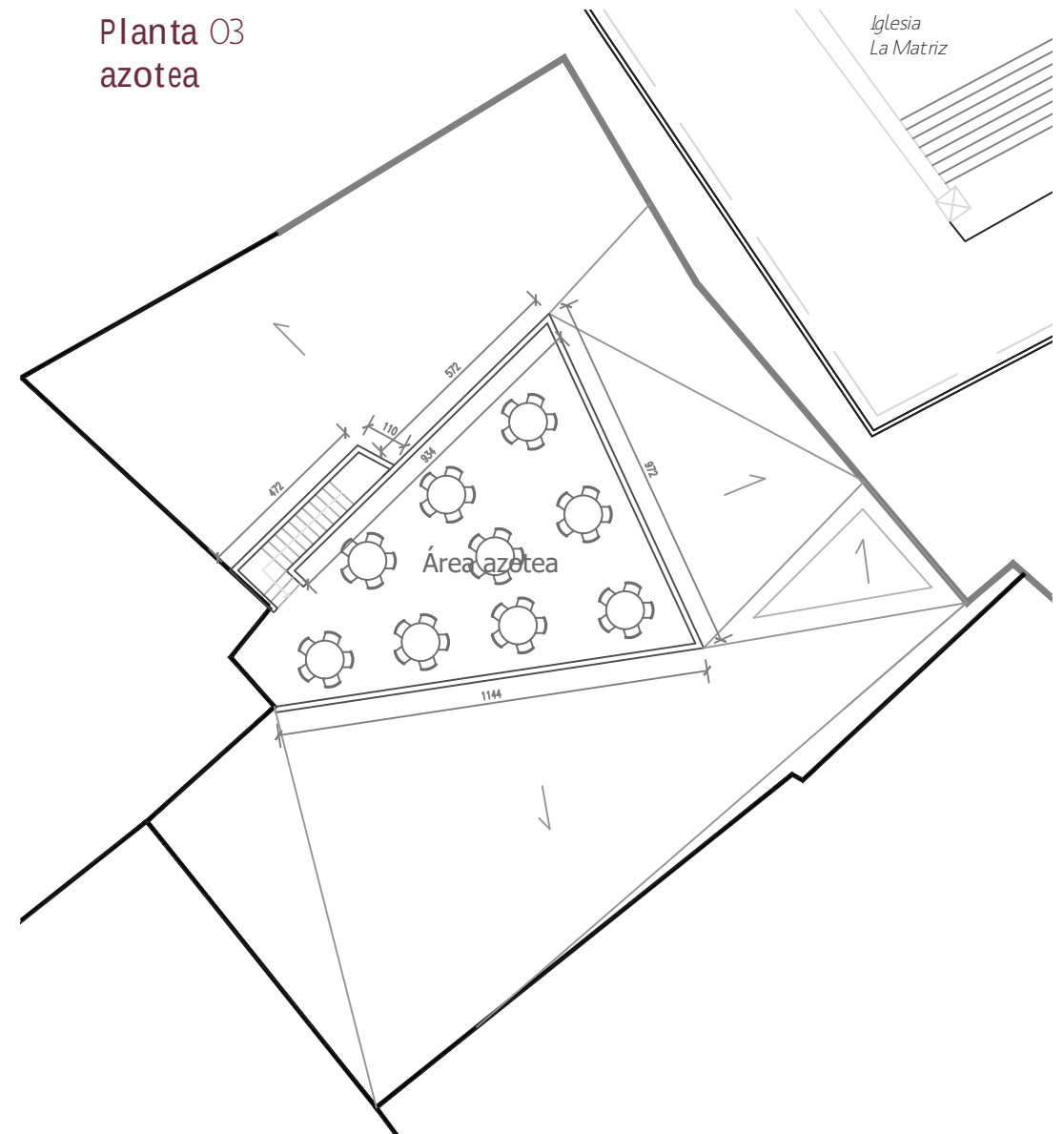


RECUENTO DE ETAPAS

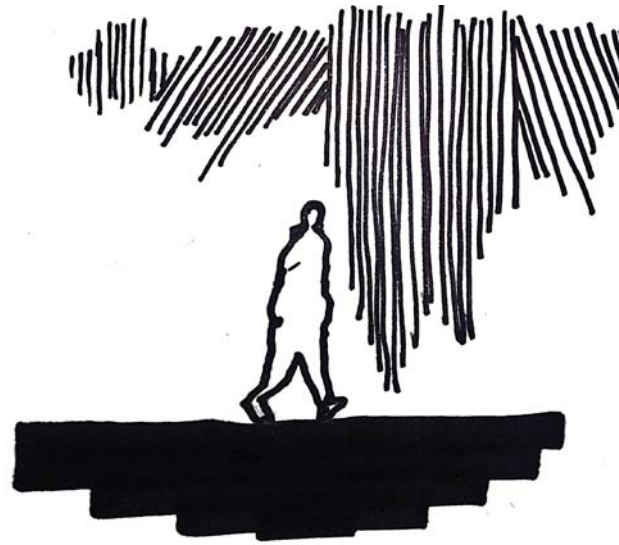
Planta 02
comedor en altillo



Planta 03
azotea



CAPITULO I

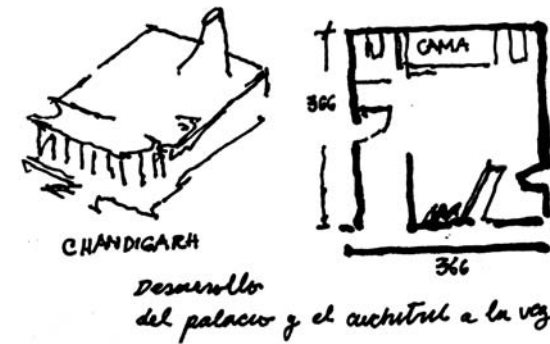
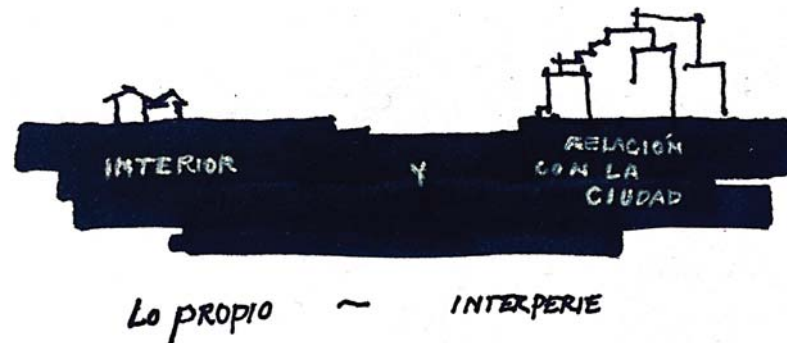


Morar a pie de cerro

*"Recorrer guiado por una transición
lumínica"*

>>La casa a pie de cerro la morada de luces transitivas

tercera etapa
Proferoses: Isabel M. reyes
erick caro
miguel eyquem



<Apuntes tomados durante la etapa >

>> Caso de estudio

Encargo

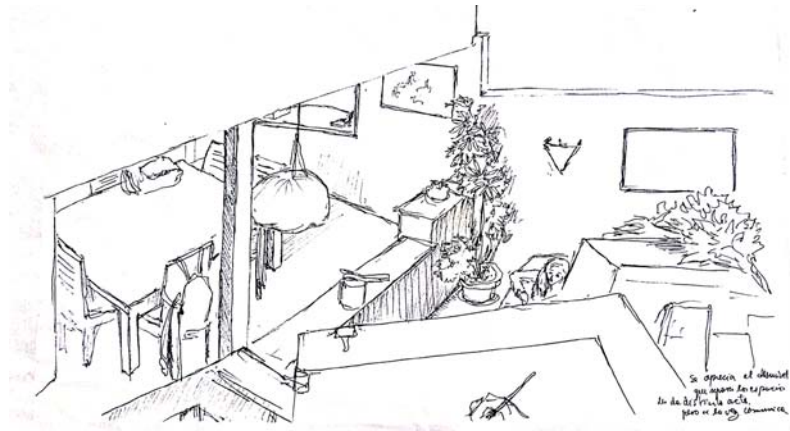
En un orden de lo menor a lo mayor, para comprender las dimensiones que tiene el habitar acuerdo a tamaños, a través de salidas de observación el taller tiene por objetivo el comprender la dimensión domestica del hogar, el acto de la casa, la relación de la morada con el morador y entre el interior intimo en su transición a la ciudad. El taller comprende un entendimiento de aspectos de palacio en relación a los del cuchitril, en distinta escala y la manera de habitar su especialidad, la percepción del habitante, diferencias

y similitudes que puedan tener acuerdo a la apreciación del sus actos en cada espacio.

En la manera que el habitante toma cierto retiro para desenvolverse, el otro tópico del estudio es el espacio de pie de cerro como lugar intermedio entre el retiro que presenta vivir en el cerro y la inmediatez de vivir en plena ciudad. Este límite transcurre a otro ritmo propio de su situación de medio, motivo por el cual este umbral entre momentos urbanos se ve incluido en el análisis de la etapa.

En base a lo estudiado sobre la dimensión de palacio y cuchitril, el encargo asignado para el taller es la elaboración de una vivienda a pie de cerro o en relación a la pendiente que él esté presente, aplicando lo observado sobre tamaños del espacio y articular de la morada en torno a las costumbres, dimensiones y propuesta programática que demande la familia a comprometer. El proyecto debe tomarse dentro de algún terreno desocupado existente en la comuna de Valparaíso.

CAPITULO I



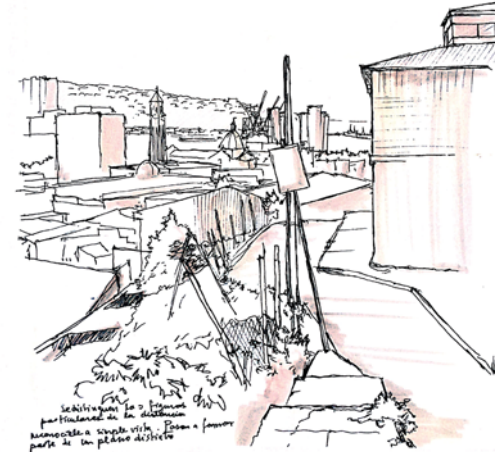
EO3/01

>>De la observación

Palacio - cuchitril

El cuchitril dentro de su estrechez, logra demostrar lo esencial, lo básico del vacío para que el habitante se desenvuelva, logra un sentido de apropiación ante. Es un articular de la composición programática que ordena, de la envolvente que reduce el vacío de manera justa para el habitar y de los vanos que iluminan estratégicamente los aspectos que componen un cuchitril con construcción del espacio.

Para el Palacio, la amplitud que deja el constituir de sus espacios, remarca el desapropio y la percepción de la composición de un acto que va a una escala de mayor magnitud. El envolver del espacio y sus vanos se enfocan en complementar el acto acorde a la dimensión de tu tamaño, dando un vacío e incidir de la luz que dan orientación y tamaño al acto.



EO3/02

Sacristia

El espacio sacristía, un vacío con el propósito de la flexibilidad. La neutralidad que presenta dicho espacio puede dar cabida a múltiples actos. Su vacío logra una condición abocada a un recibir de la voluntad del habitante. Su flexibilidad como propósito permite su constante uso, debelando la necesidad que genera el espacio dúctil.

Umbrales

El Traspaso de un espacio a otro se genera con una transición, que introduce al habitante con tiempo y luminosidad. Esta transición crea un conectar de dos lugares de manera construida, es decir, no produce un variante abrupta de diferencias entre dichos espacios, si no que en su sutileza lleva al habitante a un adaptarse al cambio de espacialidad.



EO3/03

El pie de cerro

En la relación urbana entre Plan y cerro, el momento "umbral" o intermedio se da en el pie de cerro. El margen entre la lejanía y el estar en pleno centro presenta un contexto propio, que vincula un borde como cambio dentro de la habitabilidad dentro del contexto urbano; Perspectiva acuerdo a la altura que comienza a acrecentarse, permitiendo la fuga visual hacia el entorno; conector que trae flujos moderados, posee cierto resguardo del movimiento que hace del entorno calmo, pero no aislado.



E03/01

La perspectiva dentro de lo propio. Estando en un espacio próximo, el nivel de suelo modifica su altura a vista del acontecer del mismo espacio. Crea una dimensión de magnitud dentro del espacio reducido.

E03/02

Cota en vista al ras de los techos. El acceso al terreno, subiendo por cerro monja, debela una apreciación visual que abarca desde el cerro vecino hasta el desaparecer del mar tras el mismo cerro.



E03/03

La postura dentro de lo propio. El apoyo del cuerpo dentro del tamaño de lo personal toma su rasgo desde la despreocupación y mitigación de un estado avizor. El habitante dispone de su espacio al modo más cómodo que le parezca al cuerpo.

E03/04

Del vacío que comprende el deambular en varios niveles. La envolvente abre un vacío interior que forma un recorrer circundante con vista a sus distintas alturas.

E03/05

La luz externa que llena el espacio y la discontinuidad del paisaje en el cerro. Los vanos llenan de luz el interior reducido. A mayor apertura del vano, más permeable se vuelve la condición espacial entre el interior y exterior, a través de la vista y exposición lumínica.

CAPITULO I

<Plano de ubicación escala 1:10000 elaboración cartografía UV y propia >



>>Sobre el lugar

Cerro Monjas la torre

El lugar presenta una cercanía al plan que lo torna accesible peatonalmente en la brevedad de minutos. Entrega una vista panorámica desde la vía que le conecta con el cerro vecino hasta parte del océano que queda oculto tras el mismo cerro.

Su emplazamiento permite un asoleo constante acuerdo a su retiro y su concurrencia se reduce al quehacer vecinal que viene / va al plan.

Presenta una pendiente considerable desde su punto de acceso hacia los lotes situados a pie de cerro, correspondiente al límite de un complejo habitacional.

En virtud de su posicionamiento abisal el lugar se torna constantemente luminoso, orientando su vista hacia el paisaje de la extensión de Valparaíso partiendo desde el vacío de lo próximo hacia la lejanía del océano.

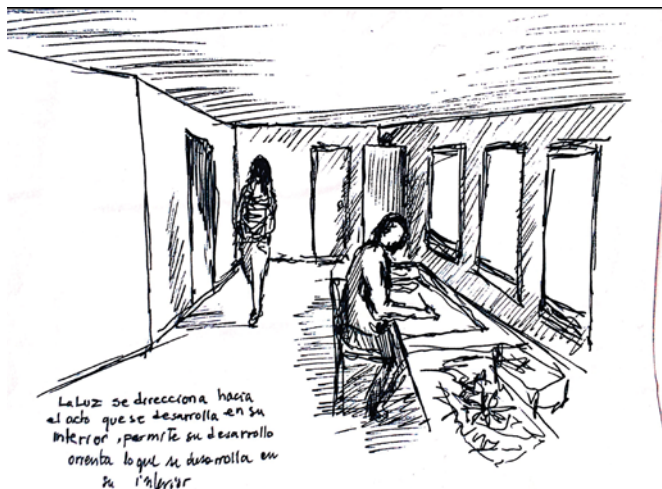
>>De la propuesta

Intersección y comunicación de los espacios. La forma que toma unifica el programa y lo vuelca hacia su favorable emplazamiento. Sus recintos toman el tamaño de lo próximo entre uno y otro asociado a la cantidad de habitantes, convergiendo a espacios comunes de un mirar unifamiliar.

Pensándose para una familia de cuatro integrantes la distribución de la vivienda se divide en tres plantas:

Lo íntimo. Nivel asociado a los dormitorios e instancias que caben dentro de la intimidad de los habitantes tanto a nivel familiar como al individual.

El Acceder. A nivel de entrada a la vivienda, el espacio presenta el estar común, comedor, cocina, baño, terraza, entre otros como entorno de recibimiento. El espacio se

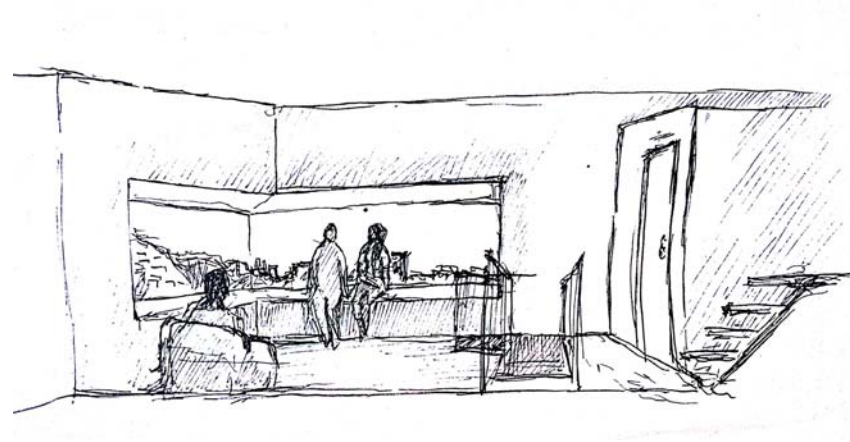


Croquis obra habitada. La luz se direcciona hacia el acto que se desarrolla en el interior, permite su desarrollo, orienta el desenvolverse en el morar.

direcciona en una diagonal hacia la apertura de un vano en el estar, que trae a presencia el contemplar de la ciudad desde el resguardo de la morada.

Flexibilidad. Lo visto a través del espacio dúctil en los salones sacristía, se trae a presencia en la proyección de un nivel destinado al desenvolverse del habitante, dejándolo como un espacio taller a disposición de la necesidad del morador.

El giro que toma la envolvente en relación a sus distintas plantas se enfoca en la incidencia de la luz en relación al acometer de cada espacio según su programa, a la vez complementando con la perspectiva que ofrece el emplazamiento.



Croquis obra habitada. El espacio común dispone de la continuidad visual que lo emplaza dentro de la ciudad, dislumbrando la relación con el cerro vecino y la lejania con el borde costero.

Orientar luminoso

Los vanos que ofrece el proyecto son distintos en una instancia como en otra, con la intención de proporcionar una luz apropiada para cada momento (despertar, desayunar, trabajar, socializar, entre otros). EN la manera de la distinta luz proporcionada a cada espacio donde transcurre un quehacer diferente se conforman transiciones que construyen el día a día en torno a matices luminosos.

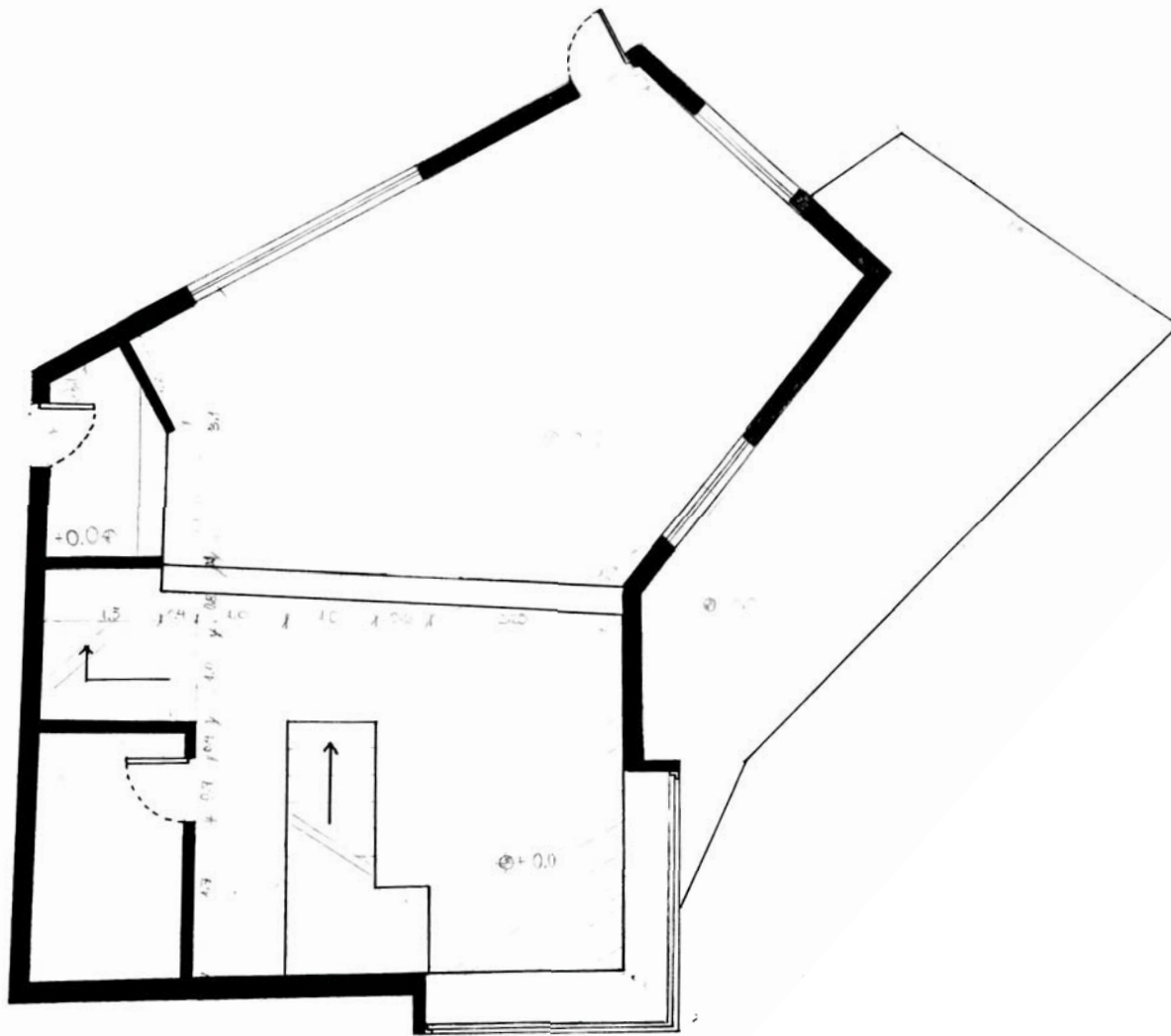
Acto Habitar / morar bajo una luz orientada Forma quiebre escalonado luminoso



Croquis obra habitada. Continuidad luminosa en la transición de espacios. La luz toma una orientación que complementa la distancia a recorrer para llegar de un recinto a otro dentro de la intimidad.

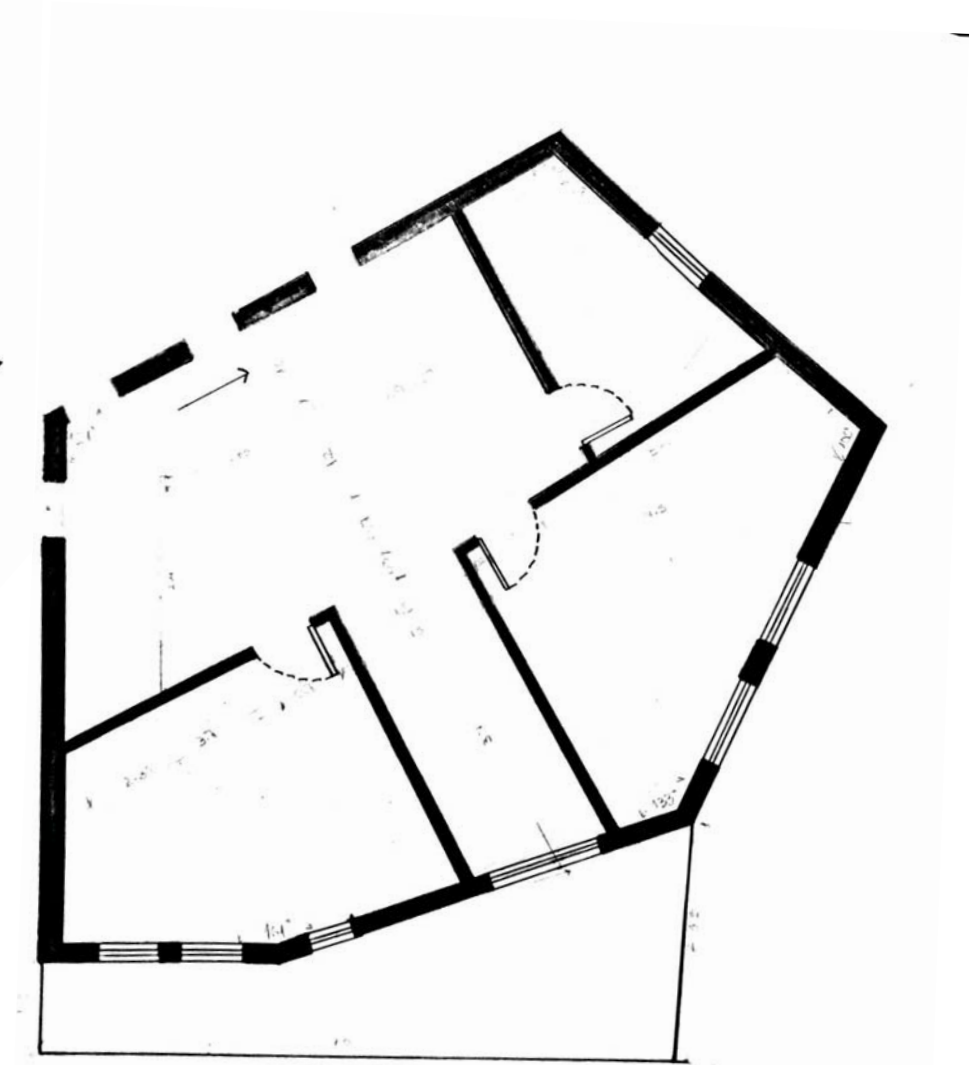
CAPITULO I

Planta 01

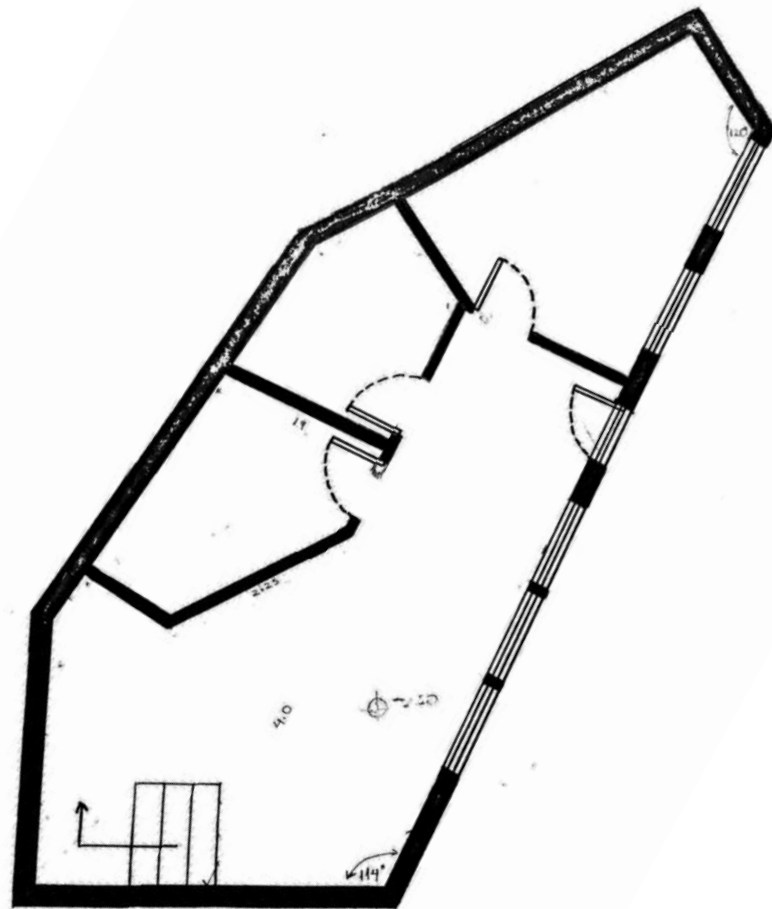


Planta 02

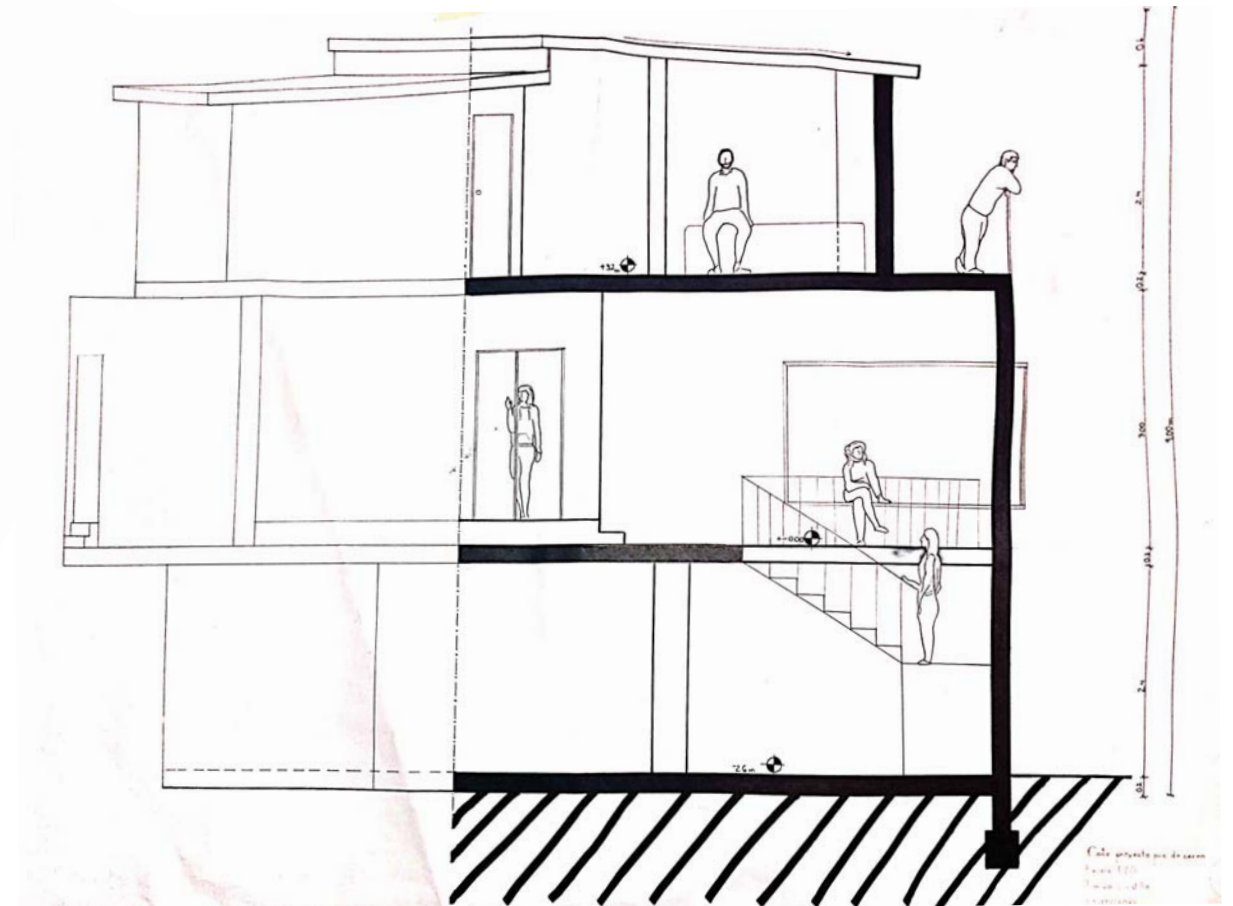
la intimidad



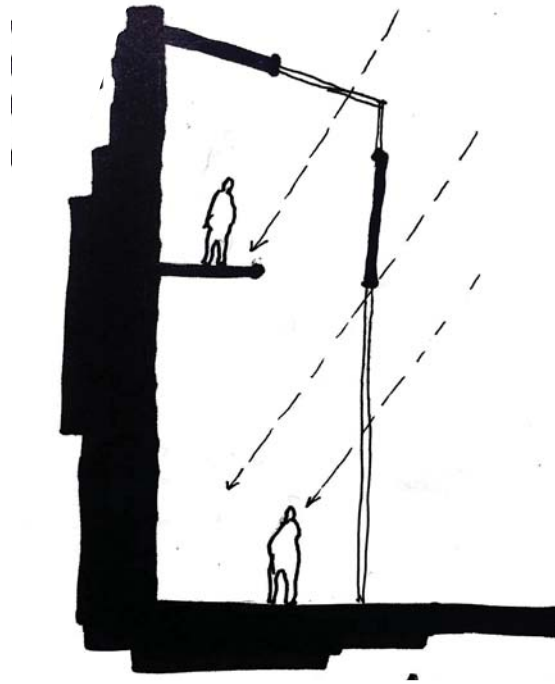
PLANTA - 1
FLEXIBLE AL USO



Corte transversal



CAPITULO I

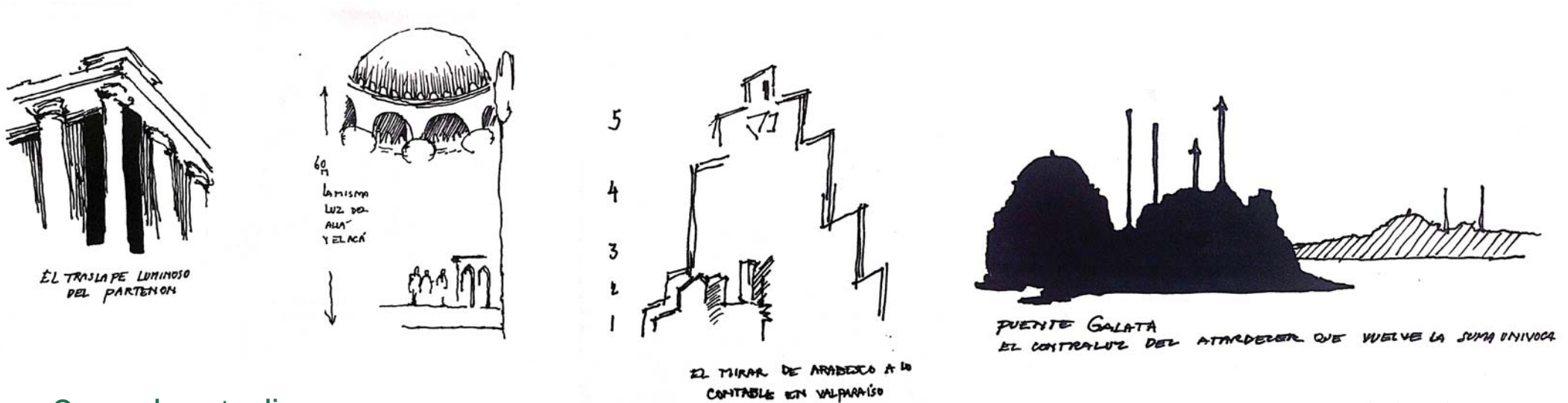


Vivienda colectiva Unifamiliar

"Acoger luminoso bajo la misma vertical"

>>Conjunto Habitacional Unifamiliar Acoger luminoso de una vertical de traslapes

cuarta etapa
Proferoses: Isabel M. reyes
erick caro
miguel eyquem



>>Caso de estudio

Tras el estudio previo sobre la casa, el enfoque del taller se volcó hacia el estudio de la vivienda unifamiliar. A partir de la observación del contexto urbano donde se forman áreas barriales en el cual concurren distintas grupos asociados a una misma rama familiar, se indaga sobre la convivencia y aspectos del acto que presente el habitante desde el interior del morar, hasta el moverse hacia la ciudad.

Dentro del perfil de viviendas que se ve en Valparaíso, se puede identificar una idea de similitud al arabesco, lo no contable dentro de la perspectiva a la ciudad a través del traslape de sus figuras. Es por ello que dentro de esta etapa también se busca el entendimiento del traslape de espacialidades a modo de apreciación de un buen articular de dos o más espacialidades.

Encargo

El taller tiene por objetivo el proyectar de un conjunto habitacional destinado a la convivencia de un grupo familiar que contenga una variación del rango etario de sus integrantes. Su emplazamiento será a elección con la característica de una doble posibilidad de acceder, dentro de la comuna de Valparaíso.

A través de la aplicación de trabajos de observación realizado en la etapa anterior sobre tamaños y dimensiones presente en el morar, más lo observado durante el presente sobre el traslape y conceptos propios contemplados durante la etapa, se le da forma y propósito al proyecto a acometer.

<Apuntes tomados durante la etapa >

CAPITULO I



De la observación

EO4/01

Incidencia luminosa en el espacio

La luz que aparece en un vacío espacial es fundamental para desarrollo del acto que se desenvuelve en él. La luz, en la manera que se presenta, le da orientación a un acto. Dependiendo de su intención puede invitar a la permanencia o la detención momentánea, puede acoger al cuerpo en su templo y darle resguardo. La luz como guía del acto a través de su incidencia en el vacío espacial

Umbral y templat

El umbral, a través de su forma, luminosidad, distancias, entre otros, mide la transición entre el interior y el exterior que nos introduce desde el espacio público a lo íntimo. Aparece como un preludio del habitar a proceder. Una primera envolvente que nos inmerge en el morar de la vivienda.

Altitud ante el abisal y la ciudad

La vista en perspectiva que crea la altitud concibe un afán de permanencia en el habitante que se apoya en la contemplación. Dicha complacencia visual intensifica la conexión entre el emplazamiento y la lejanía por medio de vínculo visual.



EO4/02

Intersección ante el encuentro

La fuga visual que presenta la intersección, abre a la comunicación de los espacios precedentes y a la vez permite un anticipo del ojo al espacio a proceder. La intersección se vuelve un punto de convergencia de flujos. Un cruce que expresa en su magnitud la importancia de su valor conectivo que unifica en una misma amplitud espacial.

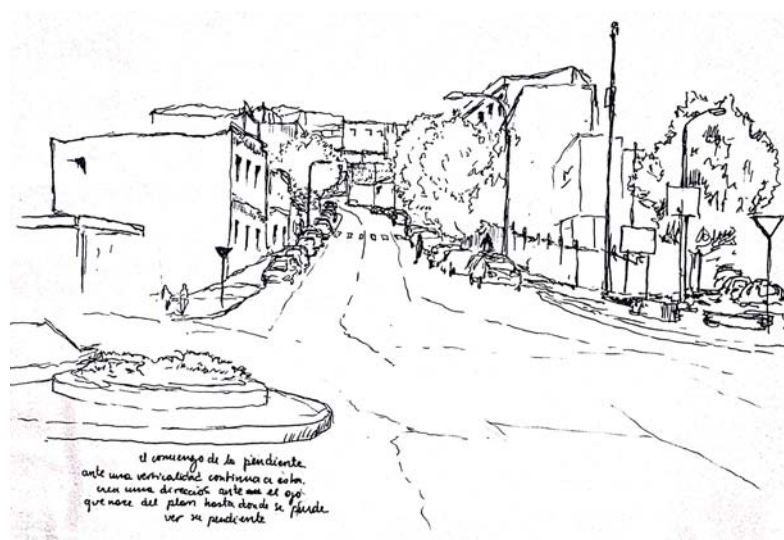


E04/01

El encuentro abre en su amplitud y recibe la perspectiva del prececer de sus ejes convergentes. La amplitud en pendiente logra aparentar una mayor extensión que la verticalidad del pie de cerro.

E04/02

Del traslape urbano. La composición del mirar al cerro se ve articulada por el traslape de vivienda formando lo incontable del arabesco. Las figuras se agrupan y escalonan a favor de la pendiente creando continuidad de la forma.



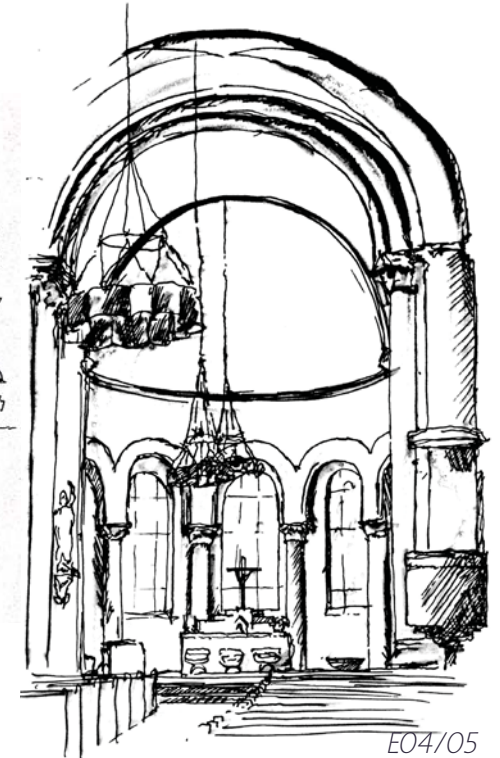
E04/03

E04/03

Altura abisal y amplitud visual. El conjunto vertical contiguo al cerro forma en una distancia medible, una perpendicular de vegetación que en Composición con la virtud de su elevación forman un punto de complacencia.

E04/04

La intersección se abre para deslumbrar el adentrarse de las calles que lo concurren. La amplitud del encuentro habla de la magnitud de su acoger.



E04/04

E04/05

La luz que incide desde la altura da otro aire a la espacialidad. Remarca rasgos de la envolvente a favor del acto que desenvuelve. La luz llena el vacío en su transparencia, orientando el acontecer dentro de su espacialidad.

E04/05

CAPITULO I



>>Sobre el lugar

Nueva Aurora – Sonap, Viña del mar.

El lugar se presenta en un considerable retiro dentro de la comuna de Viña del Mar, subiendo por Agua Santa hasta llegar a Nueva Aurora. El emplazamiento queda enfrente a la vía principal de acceso, exponiéndose a sí misma, identificable en la lejanía.

El sector aparece como un brazo que crea distancia de la vía principal, bulliciosa y vertiginosa. Toma una separación que crea un vacío inaccesible que entabla un dialogo visual entre un eje y otro.

Su calle de acceso en su considerable pendiente, permite la posibilidad de un doble acceder ante la diferencia de altura que crea en relación a la calle.

El lugar, en su descenso y adentramiento que le aparta de la calle, crea una orientación hacia el vacío abisal que le rodea en vegetación, con un atisbe del mar dentro de su rango visual de la lejanía.

<Plano de ubicación escala 1:10000
elaboración cartografía UV y propia >

■ Áreas verdes

■ Ubicación

De la propuesta

El conjunto proyectado forma una vertical de aire conformada por el traslape de las distintas unidades familiares correspondientes a distintos grupos etarios, desde adulto mayor, familia promedio a joven independiente.

Acto: Habitar bajo una luz conectora
Forma: Vertical en transparencia traslapada

<croquis esquemático de la obra habitada >.



se aprecia
del habitar en
vertical
su habitar muestra una
verticalidad alineada

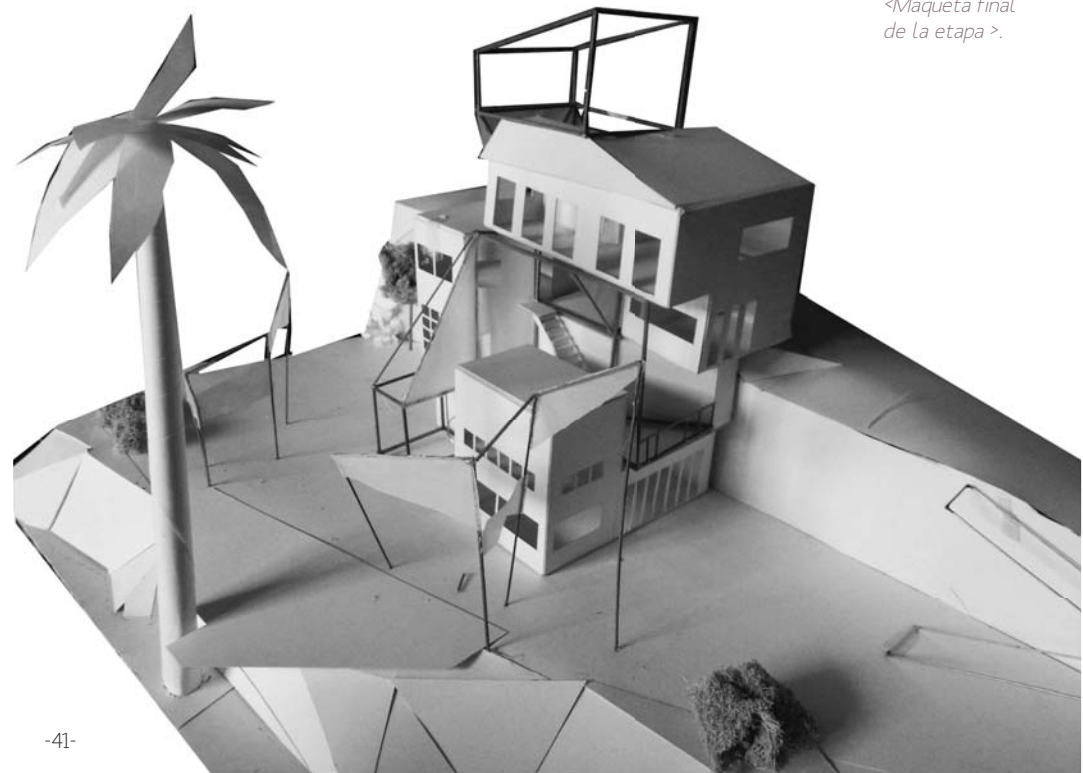
El vacío luminoso de lo común

Las unidades se ordenan bajo el orden de una vertical común conectora. Este espacio unificador corresponde a un vacío luminoso que construye el estar comunitario entre los distintos miembros del conjunto, trayendo desde el punto más alto al más bajo la misma condición lumínica. Su apertura revela el acontecer interno en relación al patio exterior que mira hacia su entorno abisal y en lejanía al vínculo visual con el mar. Esta verticalidad que construye el traslape y conecta las viviendas por medio de esta luz a través de sus distintos niveles, conforma el enclave del proyecto. Es el que articula la forma y da lugar al acto que engloba a todos los habitantes.

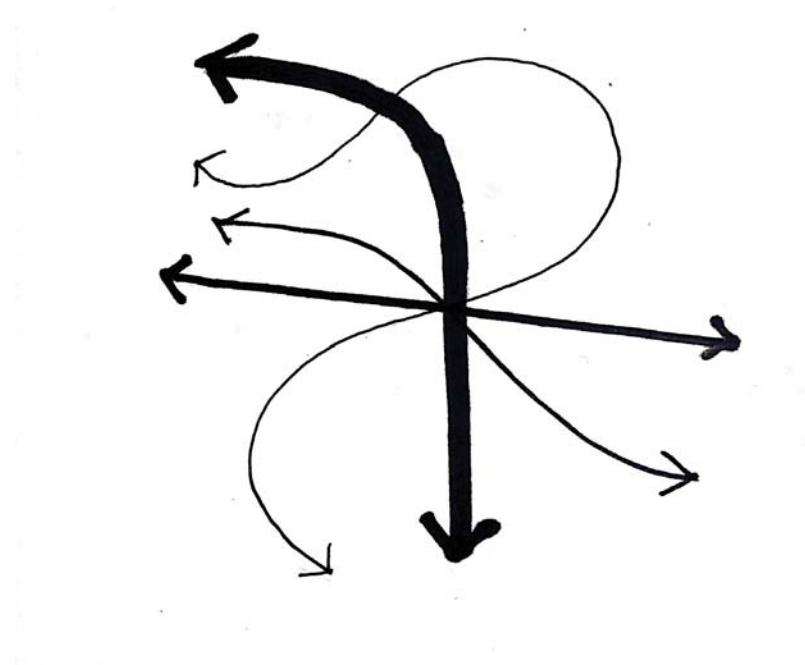
Orden del traslape

Pensando en la diversidad de un entorno familiar, las unidades se ordenan acorde a la accesibilidad: En la planta baja, con un acceder que lo lleva directamente a este nivel, con conexión directa al patio, se encuentra la unidad familiar destinada al adulto mayor; en la segunda y tercera se encuentra la unidad destinada la familia común compuesta por una pareja de mediana edad con uno o dos hijos; en parte de la tercera y cuarta se encuentra unidad del adulto joven viviendo solo; una quinta planta aparece como espacio salón para los miembros de la familia en forma de virtud de la altura que da la vertical para la contemplación que ofrece el contexto de su emplazamiento.

<Maqueta final de la etapa >.



CAPITULO I



Sede de Emergencia

*"Resguardo del movimiento en su con-
fluir"*

>>sede de emergencia y comunitaria

Resguardo al confluir y su permanecer



Encuentro de lo vertiginoso y la emergencia. Arma el vacío, se ordena en la extensión ante el desarrollo del acto en cadena.

quinta etapa
Proferoses: Rodrigo Saavedra
Óscar Andrade

>>Caso de estudio

Tras incendio de gran escala en Valparaíso, (12 de abril de 2014) con 1090 hectáreas afectadas correspondientes a cerro Mariposas, Monjas, La Cruz, El Litre, Las Cañas, Merced, La Virgen, Santa Elena, Ramaditas y Rocuant dejando 2900 viviendas destruidas y 12.500 personas damnificadas. El taller adoptó la modalidad de trabajo a favor de la situación de emergencia presente en los cerros Las Cañas y La Merced a través de voluntariados de la universidad se estudió el contexto, la manera de comprender el entorno y necesidades, entre otros.

El estudio en esta etapa se realiza de manera empírica con el valor de lo visto y presenciado durante las faenas de apoyo a damnificados, razón por la cual el registro se reduce a lo relatado durante las jornadas in situ.

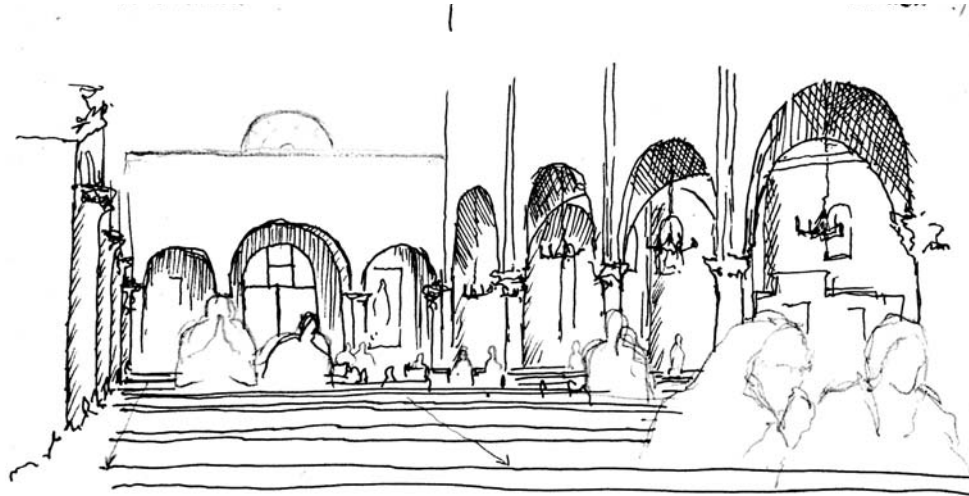
Encargo

El taller desarrolla el proyecto de sede de emergencia y una comunitaria.

El primero en función de la necesidad momentánea de los voluntariados, de 36 ms 2, espacio multifacético que de facilidades de desarrollar las múltiples labores presentes en el área afectada. Utilizando los conceptos que alcanza la inmediatez de las necesidades presentes durante las faenas de apoyo y un tamaño arraigado a lo básico necesario para funcionar.

El segundo, en un contexto post catástrofe, se presenta a modo de colaborar con el restablecimiento de la vida comunitaria vecinal del barrio. Ubicando una nueva sede de junta de vecinos, el taller debe realizar la proyección de una sede que colabore y siga apoyando al habitante después de lo vivido tras el incendio.

CAPITULO I



E05/01

De la observación

>>Calce

Acuerdo a la circunstancia de la emergencia, para el desarrollo del proyecto, se debe tomar en cuenta la parte presencial del contexto vivido con la intención arquitectónica que se le quiera conceder al espacio, formando un calce con las observaciones previas vistas durante el inicio de etapa.

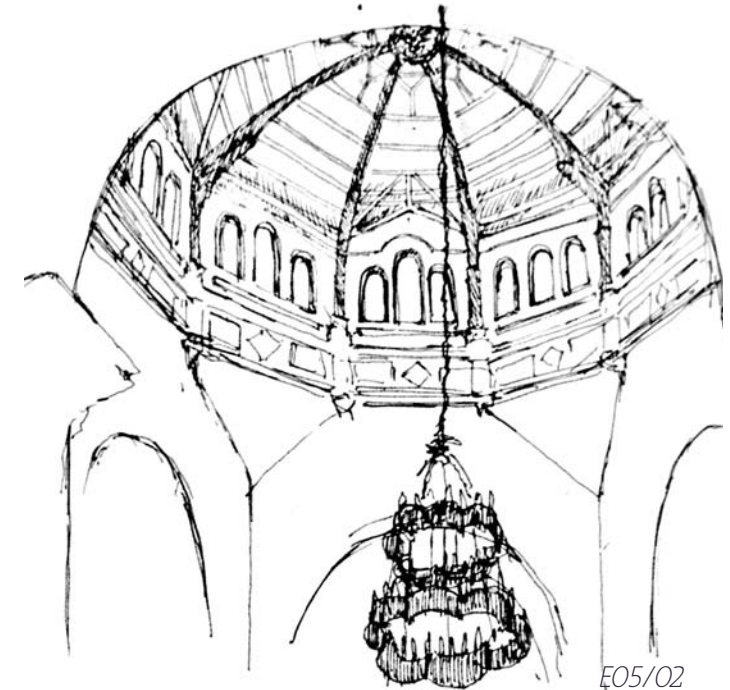
De la envolvente que complementa el acto

El templo posee en su envolver la magnitud que busca el acto para acometerse. Es decir, la forma que posee su envolvente complementa la orientación que busca el acto propio presente del templo.

La sensación de "Divinidad" que trae la altura y la dirección que da las naves hacia el ábside orientan al habitante para desenvolverse en el silencio y aplomo que requiere.

Su luminosidad aparece como otra guía del acto. La incidencia de la luz que pasa por el vacío vertical trae un rasgo etéreo al desenvolverse del habitante dentro del espacio.

Estas dimensiones del templo que dan forma al acto, le transmiten al habitante el resguardo y enfoque necesario para explayar su necesidad de creyente.



E05/02

E05/01

Orientar de la envolvente al acto. El habitar toma lugar en el vacío del templo en la manera en que su forma lo direcciona al altar como destino de su rezo.

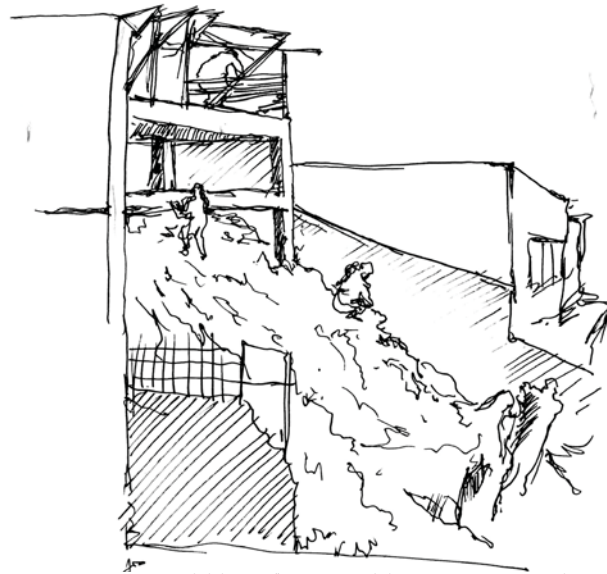
E05/02

Luz guía al acto de templo. La cúpula, complementando al rezo del habitante presente, trae una luz desde el punto más alto de la envolvente y la trae a modo de rayo que incide en el centro, como acontecer que forma parte esencial de su acto religioso.

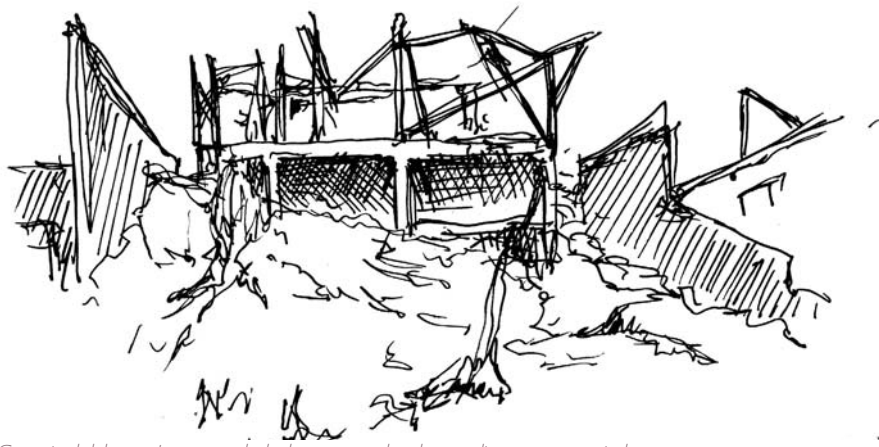
>>Sobre el lugar

El lugar, situado en calle Padre Febres, Cerro Las Cañas, Valparaíso, corresponde a un terreno perteneciente a una junta vecinal del barrio, que para momentos de la emergencia se recurrió a la construcción de una mediagua para facilitar resguardo a objetos de acopio.

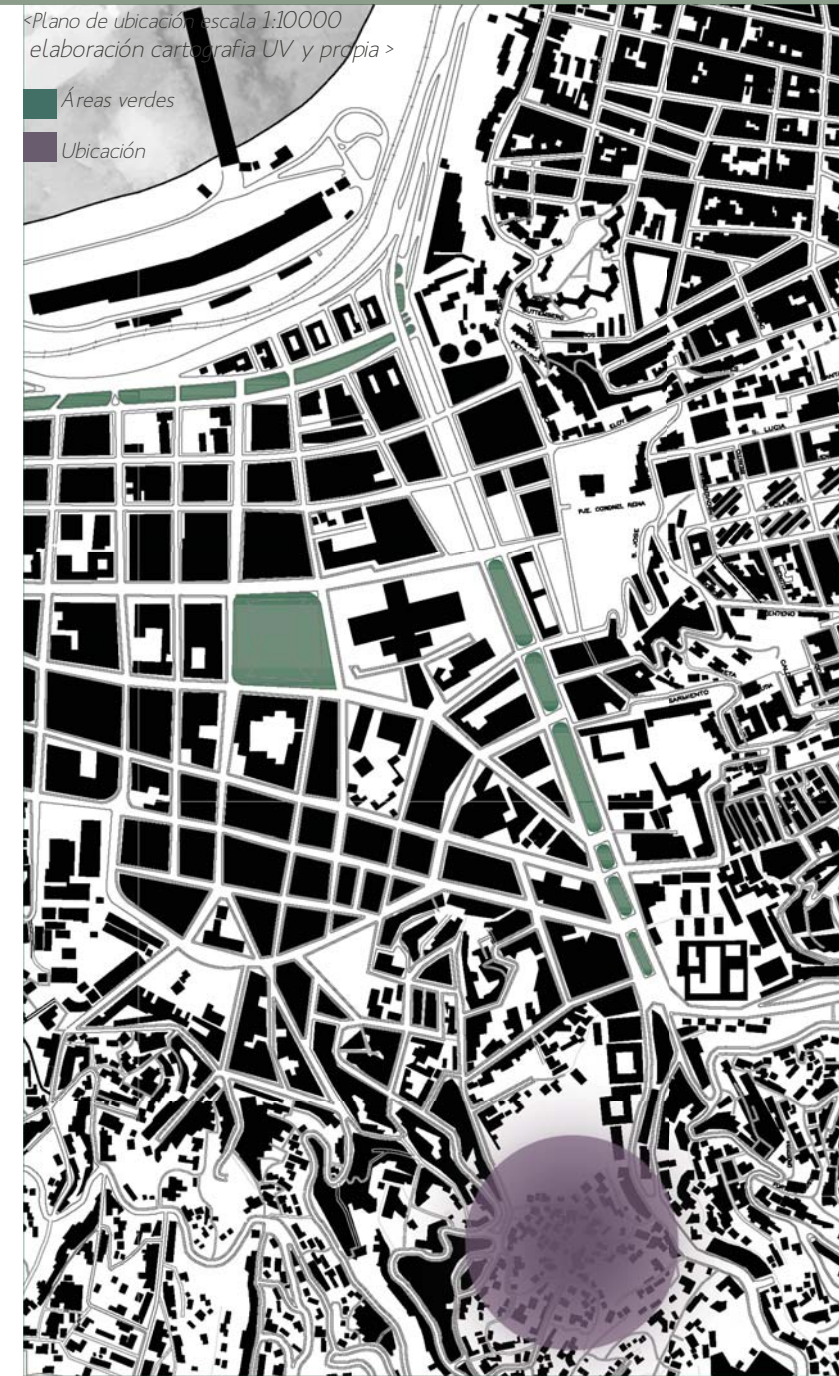
El terreno se abstrae de la calle, inmerso en el descenso de su pendiente. En medio de su ubicación se encuentra una losa rectangular, bajo unos 3 metros desde el punto más alto que colinda con la calle. La forma del lugar en relación a la inclinación presente en el terreno, forma una orientación hacia el cerro vecino y avistamiento de mar <orientar no-este>.



<Croquis del lugar. "Apertura del terreno en su pendiente pronunciada, Situación abisal que direcciona el emplazamiento" >



<Croquis del lugar. Levantar de la losa por sobre la pendiente pronunciada. >



CAPITULO I

>>De la propuesta

Sede de emergencia

A través de lo visto en faenas de observación la sede tomará este rasgo del templo en el cual su magnitud y luz acogedora, condicionan el habitar y lo lleva a una escala propia. Se toma este orden propio que crean las naves en profundidad del templo, en la manera en que se disponen y habitan los espacios creando un recorrido en medida que estos aparecen. La Luz tamizada del templo complementa la forma de habitar, en la manera que acoge a su habitante para el acometer de su acto.

El proyecto busca una continuidad que permita un desarrollo de la multiplicidad del acto emergente, un coexistir de distintas faenas que debela el colaborar.

El orden y gestión presente en el espacio rige al acto, lo desarrolla y determina la forma de habitar en su constante movimiento. La envolvente a de "vectorizar" el movimiento en flujos que atraviesen la forma de manera que se mantengan en constante comunicación.

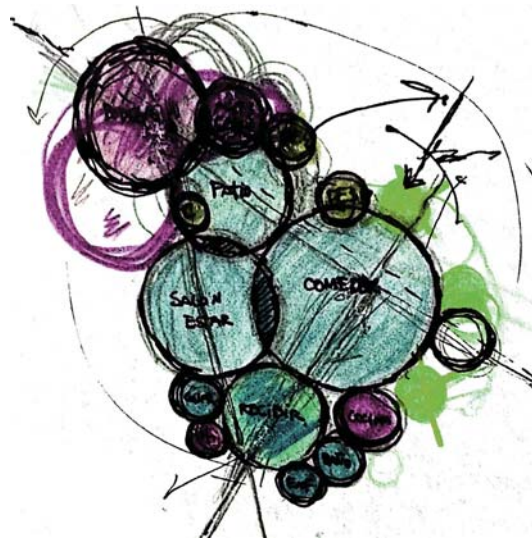
El acto del lugar busca el resguardo, planteado como un vacío convergente de forma que junte la necesidad del encuentro de las faenas y el templo como intención espacial que se trae a presencia a través de la luz. La forma se vincula con el calce en su orden que relaciona programa cualidad observada conformando

un giro en el recorrer de la luz. Las entradas de luz atraviesan el lugar de un extremo otro. Los vanos presentes en la figura tanto como la forma de la envolvente y techumbre se dan de manera que permita múltiples aperturas direccionadas de incidencia de la luz. Conformando un contante paso luminoso que acompaña al movimiento de faenas de larga extensión.

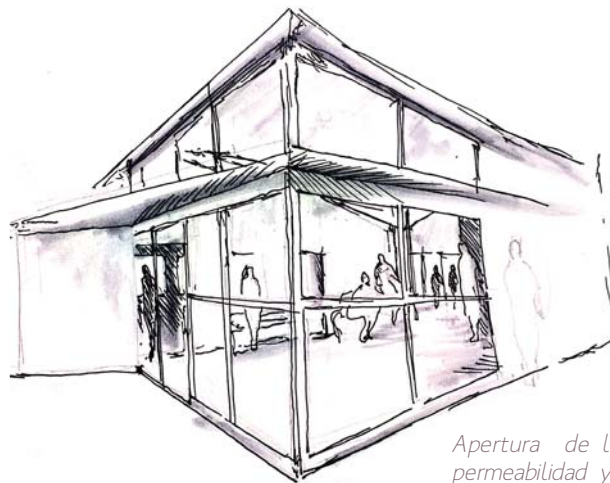
Se piensa un espacio que logre dar cabida y refugio a múltiples tareas durante el día, por lo que se crea un estar que vincule y / o articule las faenas, flexible ante la brevedad de la necesidad.

Acto: Converger a un mismo vacío ante el que hacer emergente

Forma: Envolvente desplegada en aperturas luminosas



Esquema Mapa de relaciones espaciales

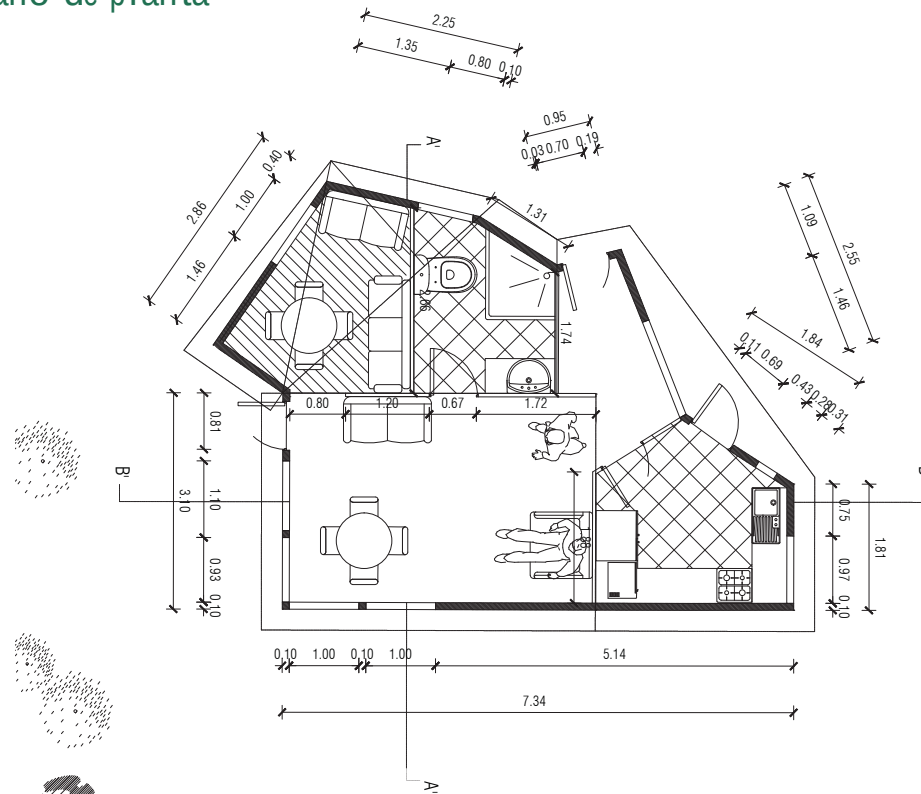


Apertura de la envolvente otorga permeabilidad y despliegue luminoso al converger interior

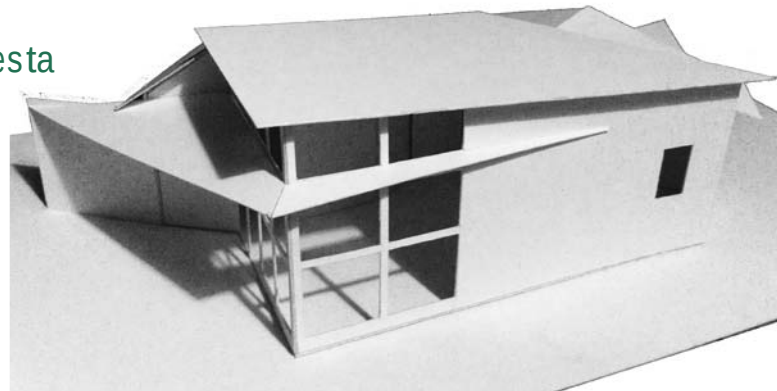


aparecen figuras luminosas a distintas alturas al techo. Crean una luz contante y direccionada

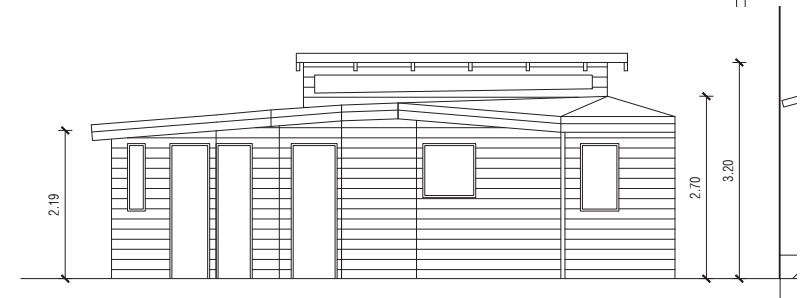
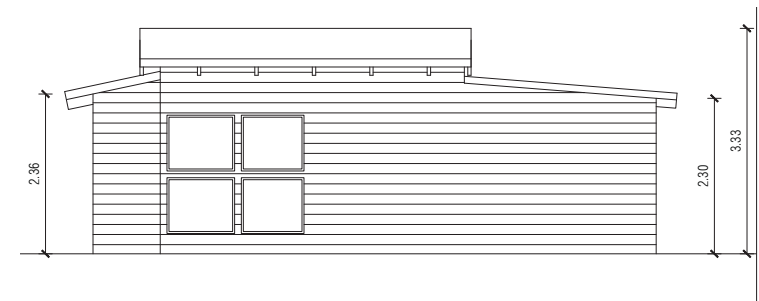
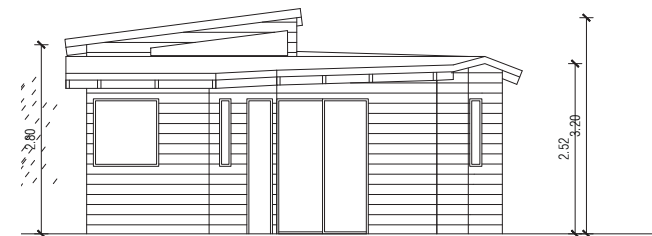
plano de planta



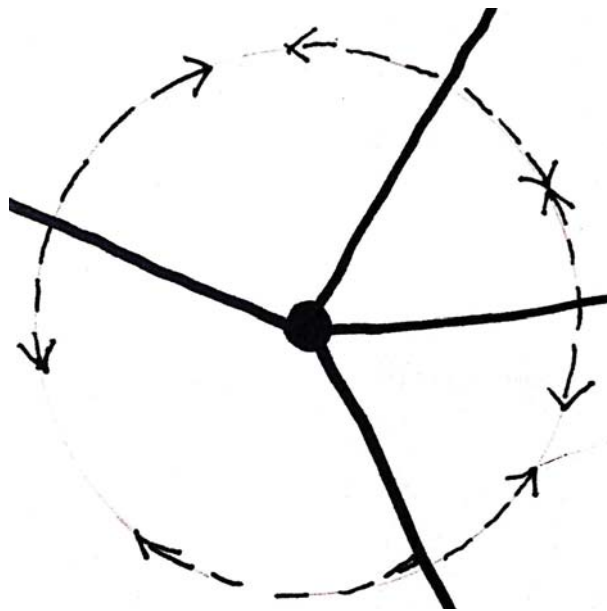
maqueta propuesta
final



elevaciones



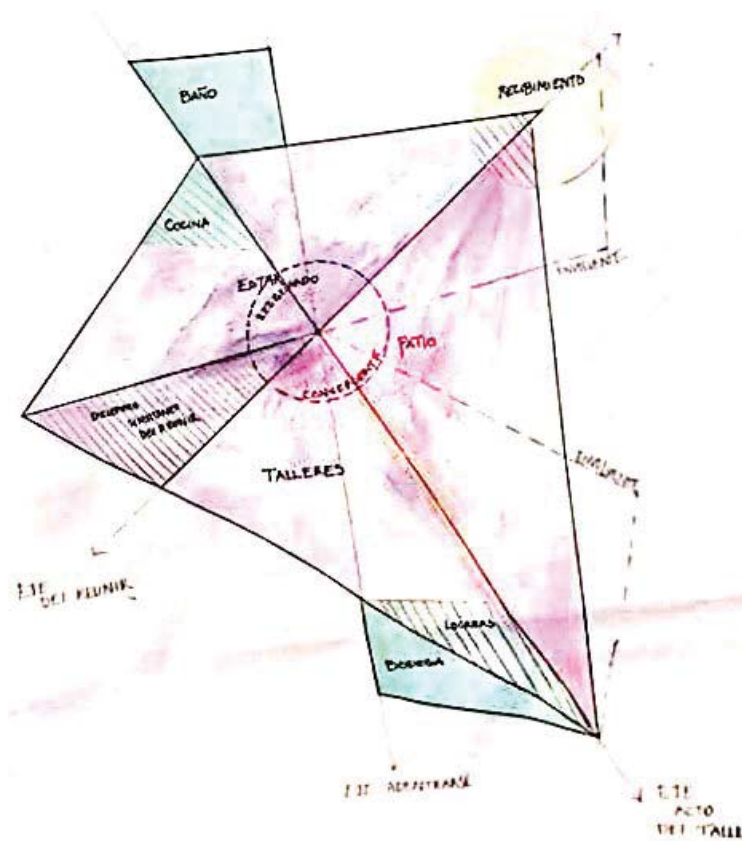
CAPITULO I



Sede Comunitaria

*"Articular y Comunicar de momentos en
torno a un punto central conector"*

>>De la propuesta



Esquema Mapa de relaciones espaciales

sede comunitaria

En un escenario post catástrofe se propone el proyecto de una sede comunitaria que desarrolle el carácter recreativo del conjunto vecinal a través de talleres tanto para adultos como para menores presentes en la localidad.

Programa recreacional.

Para la colaboración con el habitante después de la situación de catástrofe, desde una perspectiva recreacional, la sede plantea una parte programática que consta de: Recibimiento, estar, talleres, patio, cocina, bodega, lockers y baño. Los espacios que componen fundamentalmente el espacio corresponden al estar, los talleres y el patio. Estos tres componentes programáticos configuran el propósito de la sede componiendo el valor recreativo que se busca dar al habitante.

La forma

Su forma de galería permite un vínculo interior- exterior que conecta el acontecer de las tres estancias programáticas anteriormente mencionadas, escalonadas a favor de la pendiente en un punto de traspaso visual y de iluminación conectiva. El espacio se comunica bajo un mismo vacío unificador y los vincula ante la transparencia presente entre las tres instancias. Este punto dentro de la verticalidad de la envolvente el que cruza la convergencia de los distintos momentos recreativos.

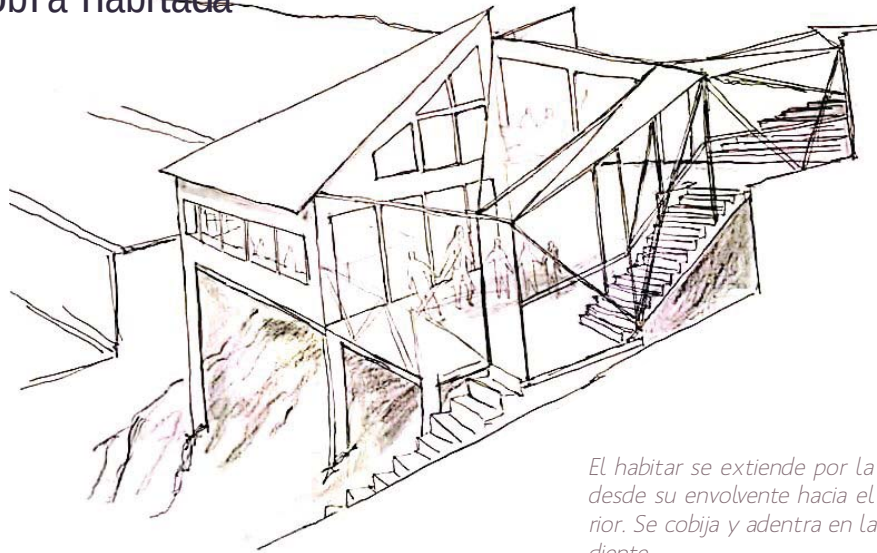
En su suelo escalonado, el interior comparte ambos niveles bajo un mismo vacío, formando cercanía y comunicar fluido entre espacios y por ende, los habitantes. Para el exterior expuesto ante este giro de la forma, también escalonado baja en dos niveles desde el acceder a dos patios que presentan actividades recreacionales destinadas a juegos infantiles o que implique un aire libre.

Acto: Reunir en talleres bajo resguardo escalonado vinculante

ERE: Galería azocalada convergente

CAPITULO I

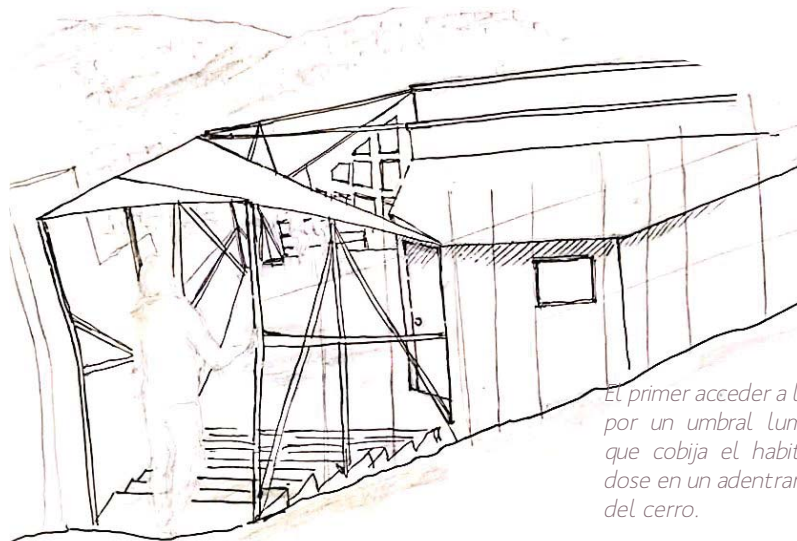
croquis obra habitada



El habitar se extiende por la sede desde su envoltente hacia el interior. Se cobija y adentra en la pendiente.



Aparece un compartir de actos ante la transparencia y la verticalidad que unifica.



El primer acceder a la sede muestra un paso por un umbral luminoso, una envoltente que cobija el habitar exterior extendiéndose en un adentrarse de la calle al abisal del cerro.

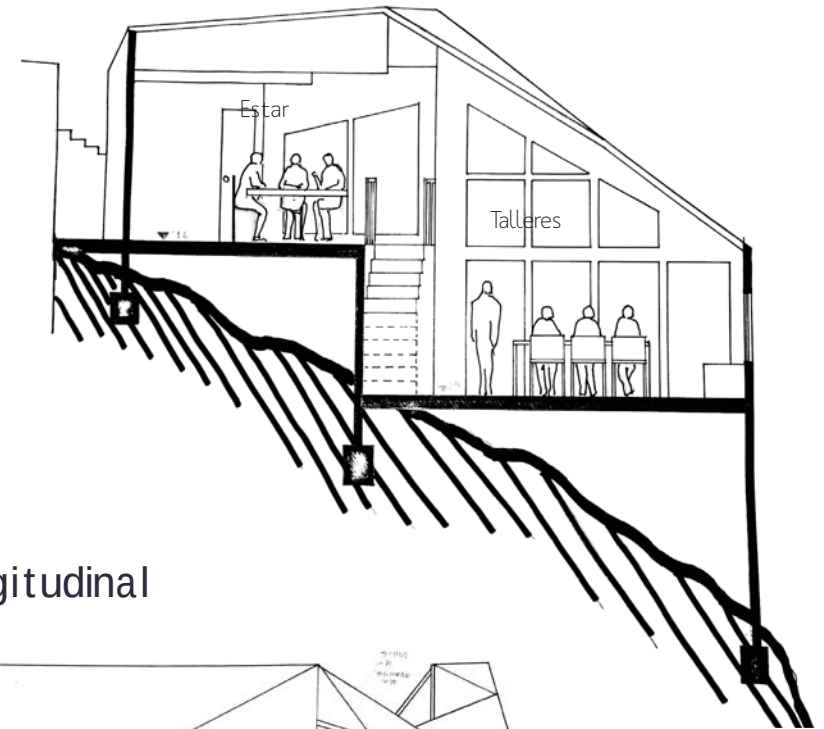


actividades al aire libre bajo el resguardo de una segunda envoltente permeable.

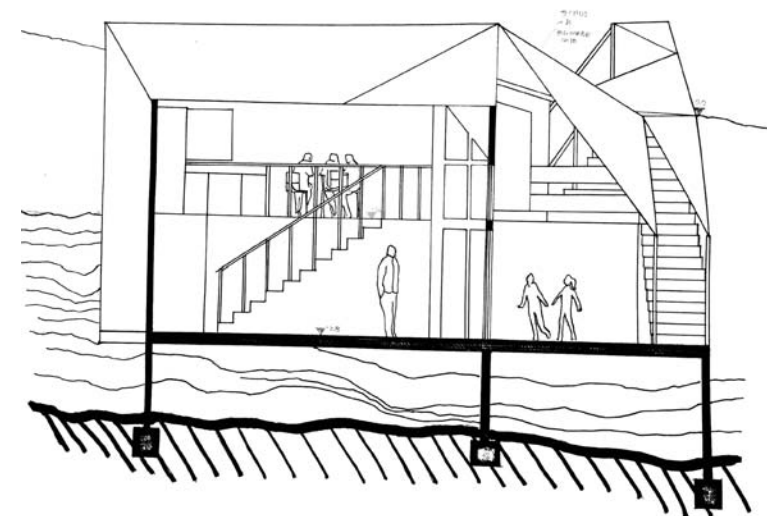
Planta general



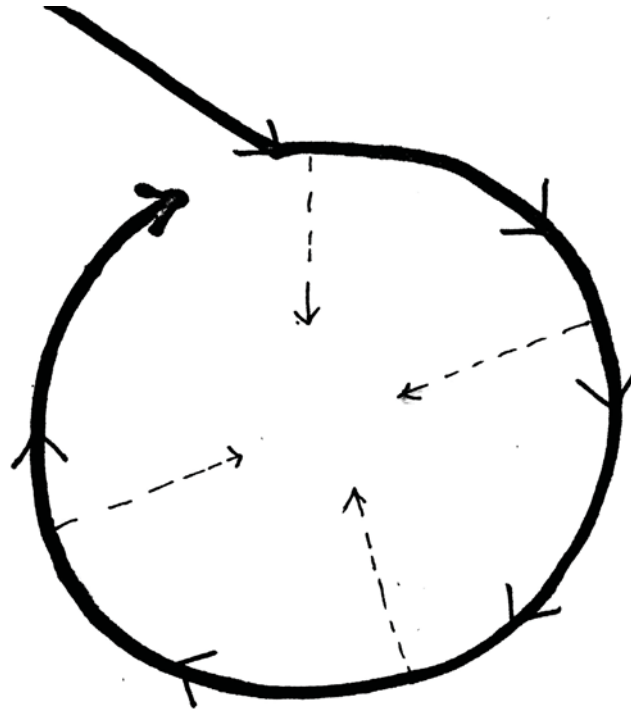
Corte transversal



Corte longitudinal



CAPITULO I



Estación Náutica

"Circundante a un vacío central "

>>Estación Náutica

Contener del vacío de fluido en un confluir circundante



<Apuntes tomados durante la etapa >

>>Caso de estudio

En este taller se tomó para estudiar los espacios portuarios correspondientes a caletas y muelles en paralelo a un estudio de distintos tipos de estaciones y terminales asociados a medios de transporte.

Por un lado se observa la relación del contexto y habitar de la caleta, entendiéndose la fundamental relación que existe en el borde que conecta tierra y mar, el embarque / desembarque de buques de tamaños varios en correlación con el acceder, y carácter propio

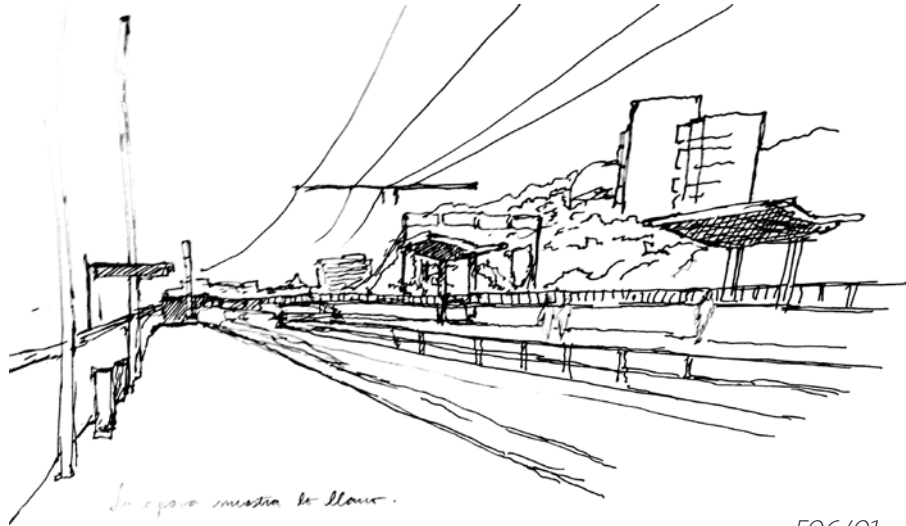
del espacio físico de una caleta o muelle como un hito o identidad que define el rasgo del espacio.

Por otra parte se coge la manera en que se concibe la estación en sus transiciones y articular funcional para la fluidez que debe tener el movimiento constante de un espacio destinado a la movilidad del habitante. El momento de viaje, la espera, las relaciones espaciales y distancias como aspectos que componen la estación.

Encargo

En la fusión de ambas zonas observadas, el taller tiene por finalidad la elaboración de un proyecto de estación náutica situada en muelle Prat. Abstrayendo las observaciones principales sobre ambos conceptos del espacio, se ha de configurar una propuesta programática, acto y forma que se arraigue al emplazamiento y de lugar a una estación de transporte marítimo.

CAPITULO I



EO6/01



EO6/02

>>De la observación

movimiento

El constante ir y venir presente en las estaciones observadas. El desplazamiento vuelve el espacio vertiginoso, lo llena en movimiento disperso cuando se cruzan los flujos pertenecientes al arribo y la salida. El habitante como individuo dentro de este contexto sigue un eje de movimiento, una línea que sigue un recorrido del lugar estableciendo su espacio tomando aplomo del otro, con una perspectiva a la llegada de su medio de transporte.

Converger en resguardo

El converger que se forma en la estación busca un refugio de la exposición que dé cabida a su espera. A pesar de lo efímero que sea su detención, el habitante busca estar bajo el alero o la proyección de una sombra para situar su estancia momentánea.

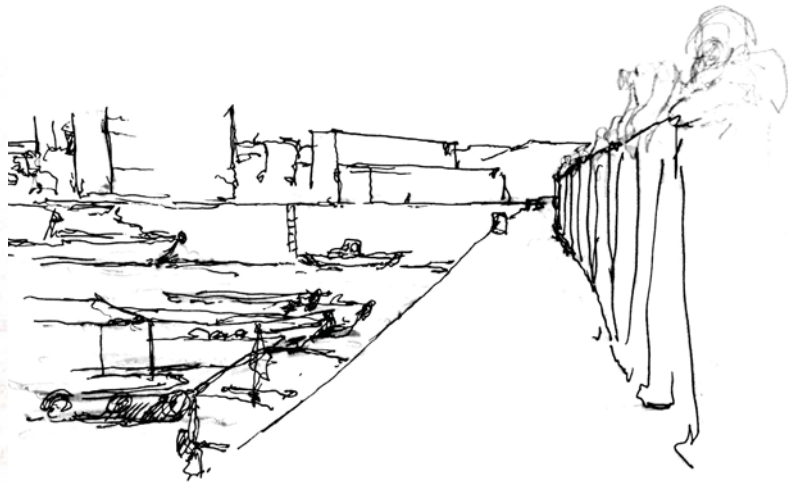
Acto bahía

El encuentro entre lo palpable y lo inhabitable deja la apertura visual a la extensión de la línea horizontal. El desamparo que presenta el borde costero habla de la extensión de la rada, la exposición que esta presenta antes el límite abrupto longitudinal entro lo habitable y el mar. La espacialidad que presenta la bahía entrega transparencia. Es decir, la cualidad de traspaso visual que da esta situación de medio entre tierra y mar.

RECUENTO DE ETAPAS



E06/03



E06/04



E06/05

E06/01

Linealidad de la espera. El andén, en su forma para recibir la llegada del vagón, toma una linealidad que prolonga la vista al punto de fuga donde el ojo en vigilia aguarda el arribo.

E06/02

El habitar dentro del viaje. La disposición del habitante dentro de su traslado toma aplomo y abstracción. El tiempo se vuelve un momento de reflexión y acomodo sin importar la duración que tenga el trayecto.

E06/03

Contemplación entre tiempos. El viaje prolongado ofrece una vista al exterior que emplaza al habitante. Además de conceder orientación, ofrece momento de distracción a un contemplar del horizonte.

E06/04

El borde abrupto. El límite entre la tierra y el mar se muestra tajante en su habitabilidad. Este margen rotundo crea un distanciamiento que deja la habitabilidad del linde en perspectiva al acontecer marítimo.

E06/05

El resguardo de la espera. En la demora que se encuentra presente en el terminal, el habitante busca cobijo para su permanecer en vigilia a la llegada de su traslado.

E06/06

Conexión entre medios. La bahía tiene la cualidad de presentar un punto conectivo entre la tierra y el mar. Un momento dentro del borde abrupto, donde el traspaso se ve accesible y permeable a habitarse sobre el fluido.

CAPITULO I

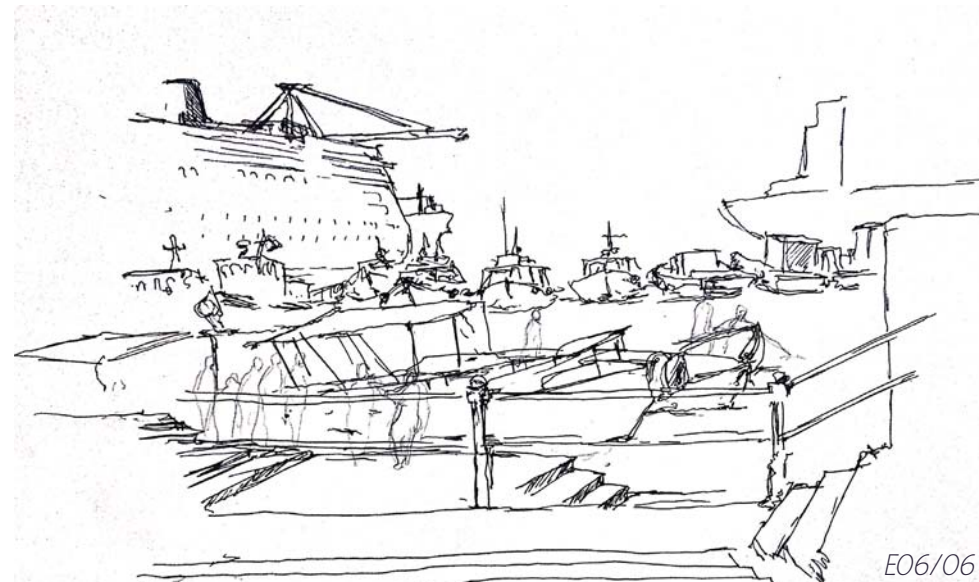


>>Sobre el lugar

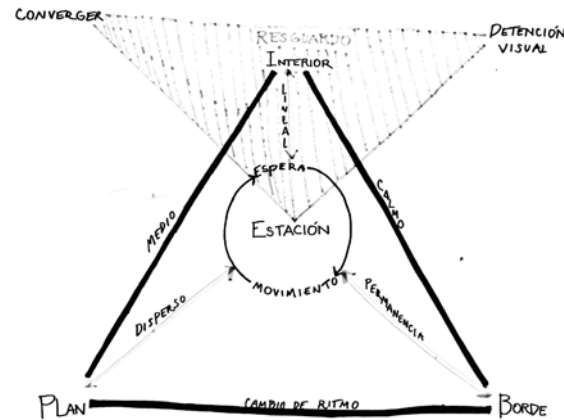
Ubicado en el Muelle Prat, el lugar destinado a proyecto presenta un notable movimiento comercial acuerdo a la convocatoria que presenta en virtud de su cercanía a Plaza Sotomayor y estación Puerto. Su lado comercial funciona acorde a flujos que transcurren durante todo el día y se intensifican acorde a la hora. El Lado turístico que posee este sector de Puerto atrae el movimiento hacia el límite más próximo con conexión al borde costero, lográndose identificar desde la plaza Sotomayor.

El muelle aparece accesible como lugar de encuentro con el borde con el mar. La baranda que separa un medio de otro se ve constantemente llena por un perfil de personas que se encuentran en contemplación a los botes y su horizonte, además de unos pocos pescadores.

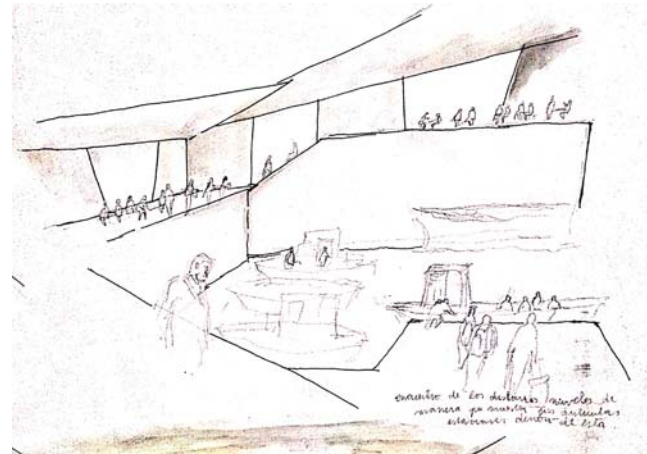
El límite presente en este muelle se cruza constantemente. Debido a la convocatoria de su lado comercial, el embarque y desembarque aparece abierto a la disposición del habitante, mostrando el cruce de tierra firme y al mar como una cotidianidad.



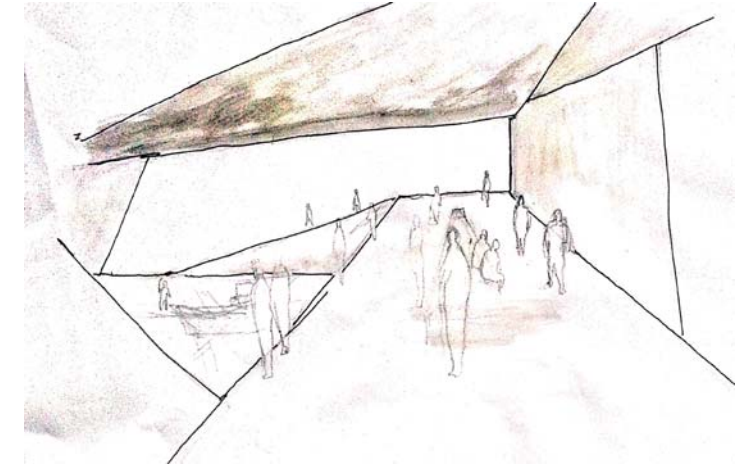
E06/06



Esquema de relaciones sobre la estación y la bahía .



Del curso del espacio habitado. Circundar en torno al vacío.



Del curso del espacio habitado. Orientarse hacia el embarque.

>>De la propuesta

Acto abordar circundante a un converger contemplativo
Forma pasarela / andén contenedor de vacío convergente.

El proyecto consta de una estación que se despliegue desde el Borde en el actual Muelle Prat. Extendiéndose con dos brazos hacia el mar, conectados por una pasarela. El acto se da en el converger expectante al vacío que toma su centro en el embarque y desembarque entre andenes.

forma

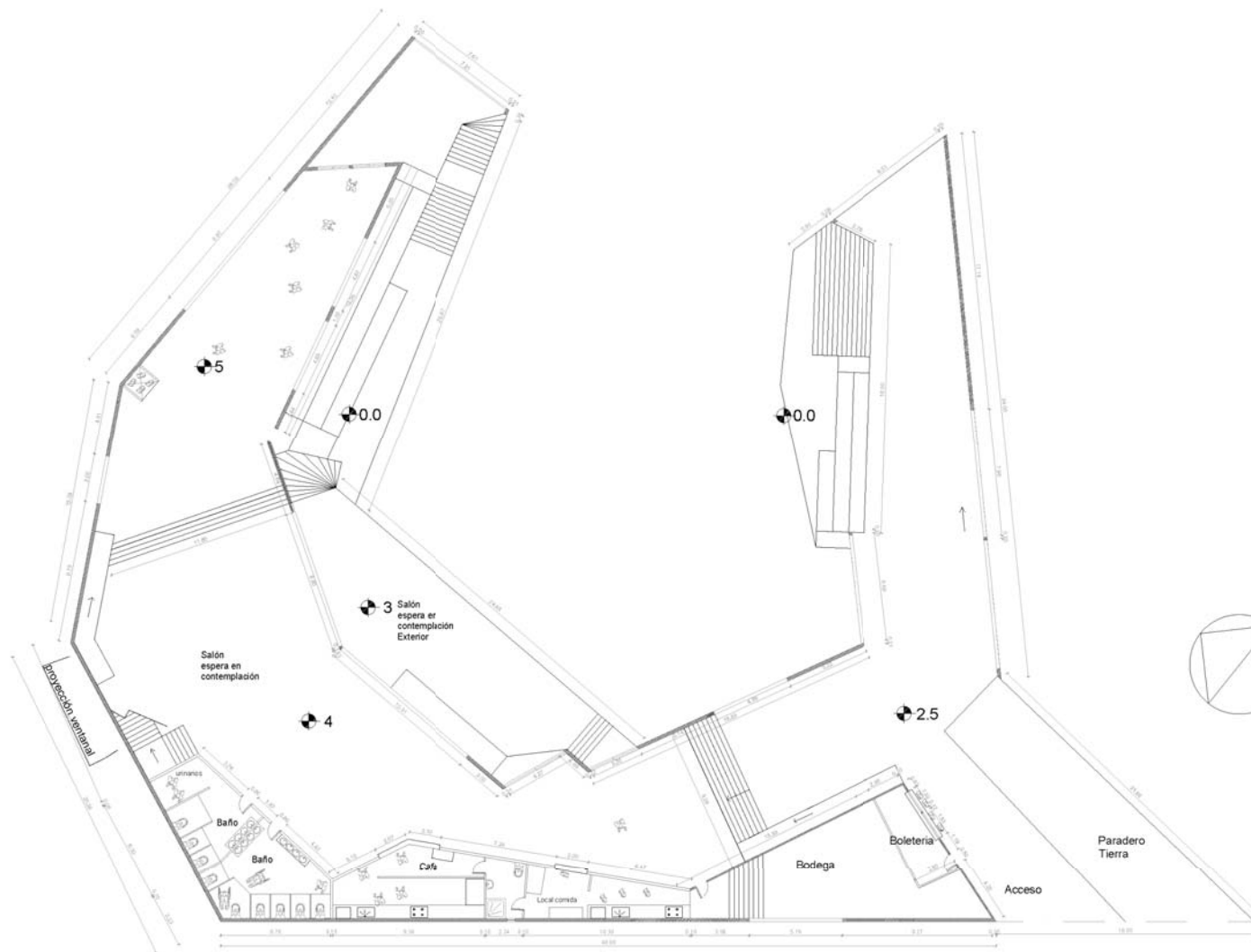
La forma abraza un vacío correspondiente al área de embarque- desembarque. Proporciona al resto de la estación una perspectiva al acontecer constante de este vacío interior entre andenes. Crea un contenedor del fluido, la figura se cierra a un centro donde se emplaza el vacío central del proyecto, donde transcurre la llegada y la salida del transporte sobre la superficie de mar. El Despliegue de la forma busca concebir resguardo de la exposición a través de secuencia de techumbres que proyecten sombra en un temple luminoso a lo largo de su envolvente. La forma de habitar la extensión ha de acompañarse de una luz que ampare la espera. Los andenes se ven enfrentado, el momento de llegar y salir como un acontecer simultaneo y transcurrir del borde al otro lado del vacío central.

programa y flujos

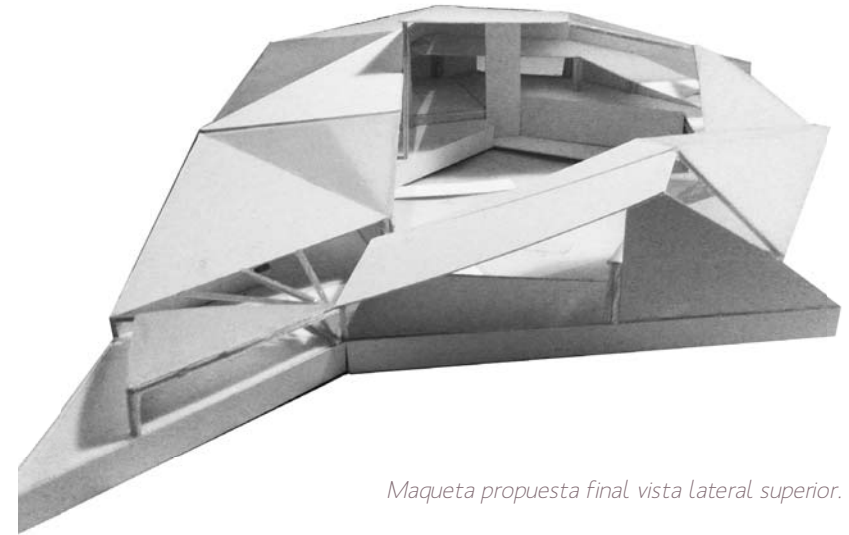
El transitar por la estación náutica se vuelve circundante desde su acceso hacia su recorrer de manera que pasa desde la boletería, área comercial, patio interior, embarque, pasarela, desembarque, para volver al punto de inicio. El proyecto comprende la importancia de tener un flujo claro presente que no interrumpa y/o desordene el flujo vertiginoso que comprende una estación. Por el contrario, para no volverlo un espacio difuso se dispone de una conectividad de la parte programática que aclare la forma de habitar la extensión a través de orden y secuencia.

CAPITULO I

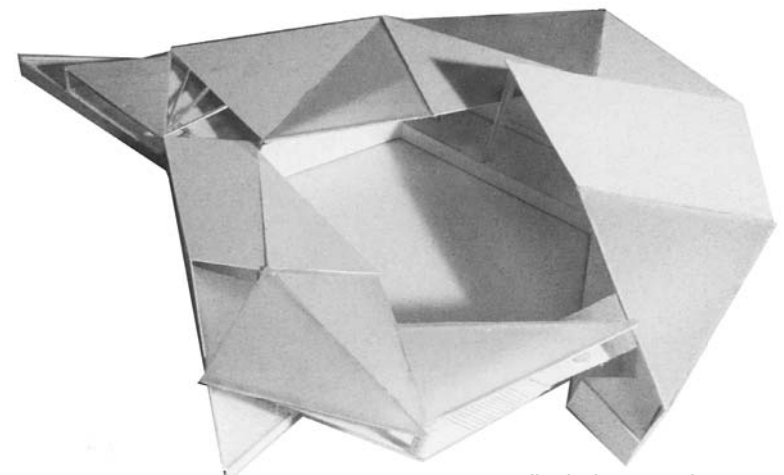
Plano planta general



maqueta



Maqueta propuesta final vista lateral superior.



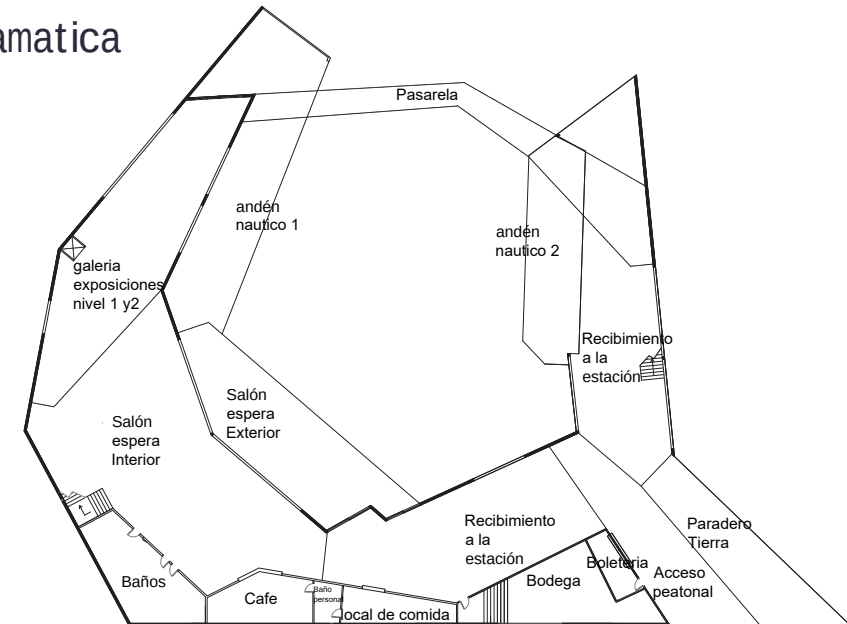
Maqueta propuesta final vista superior.

RECUENTO DE ETAPAS

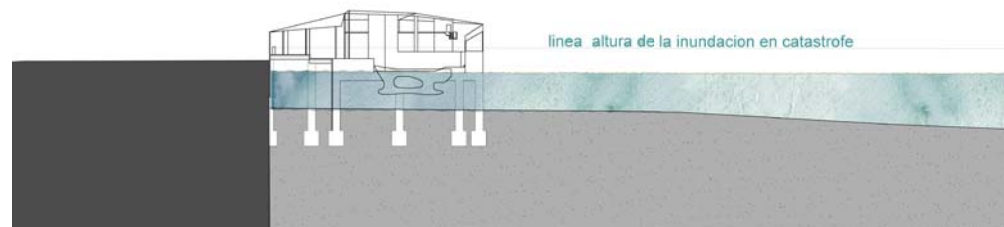
Plano emplazamiento



planta programatica



corte transversal



Acceso peatonal	53 mt ²
Paradero tierra	92.3 mt ²
Boletería	10 mt ²
Recibimiento a la estación	180 mt ²
Bodega	73.4 mt ²
Baños publicos	55 mt ²
Cafe y local de comida	63 mt ²
Baño personal	8 mt ²
Salon espera interior -comedor	235 mt ²
Salon espera exterior	98 mt ²
pasarela	102 mt ²
Galeria exposiciones nivel1y 2	390 mt ²
Anden nautico (1 y 2)	261.1 mt ²
Total	1620.8 mt ²

CAPITULO I

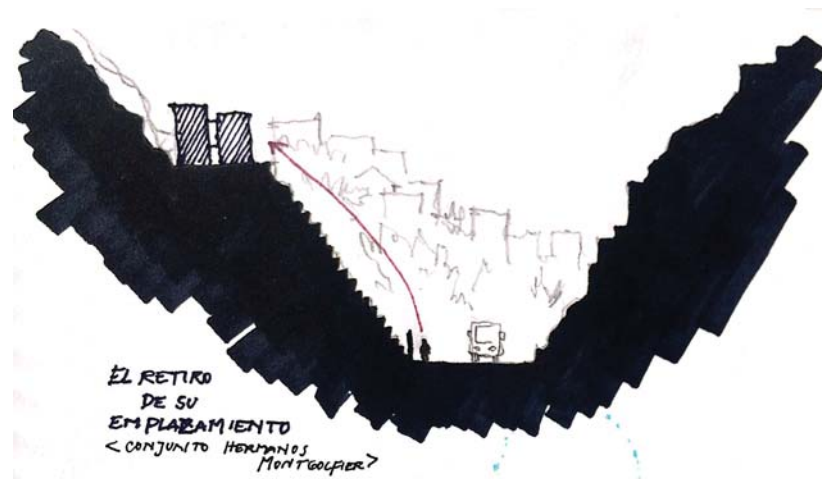


Conjunto Habitacional

"Atravesar medible entre plan y cerro"

>> Conjunto Habitacional

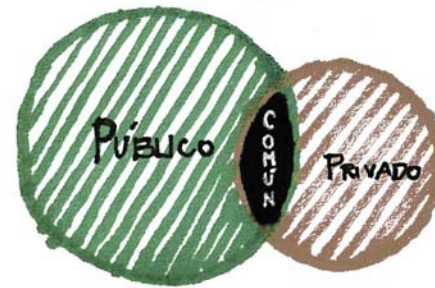
Atravesar entre cerro y plan contenido por el común del conjunto



Caso de estudio

Durante esta etapa se contempla el análisis de la vivienda colectiva entendiéndose desde su formación y valoración en un contexto urbano a través de salidas de observación y casos de estudio conocidos dentro de la región así como lo son las siete hermanas, el colectivo Favero, o población Zenteno.

Se plantean los distintos momentos que enmarcan la cotidianidad del vivir en el conjunto hasta la llegada a la ciudad, con el propósito de com-

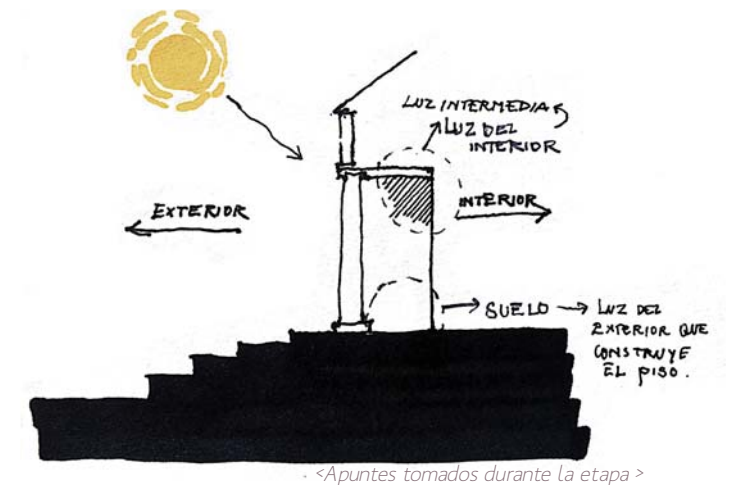


prender el habitar que va en umbrales desde la intimidad, a lo comunitario y posteriormente lo público, identificando como su emplazamiento se posiciona en el contexto urbano.

Se estudia el conjunto que se crea como una extensión que vincula a un grupo vecinal en la manera que se articula entre sí, que forma una cohesión entre blocks o departamentos a través de un habitar común, el cual se puede dar de distintas maneras, sea en una zona de servicios, espacio recreativo o pasos conectores del recinto mismo.

septima y octava etapa
Proferoses: Iván Ivelic
Andrés Garcés
Maria Par Urrutia
Constanza Jara

Elaboración proyecto grupal junto a Alvaro Aedo



Encargo

Con un emplazamiento asignado, el taller debe desarrollar el proyecto de un conjunto habitacional que comprenda las dimensiones vistas durante las faenas de observación, avocándose a la virtud y falencias que el lugar presente decidiéndose así el rango etario, equipamiento a desarrollar, entre otros.

El conjunto debe tener el margen de su habitabilidad evidente, es decir, una clara distinción entre lo privado, lo común y lo público.

CAPITULO I

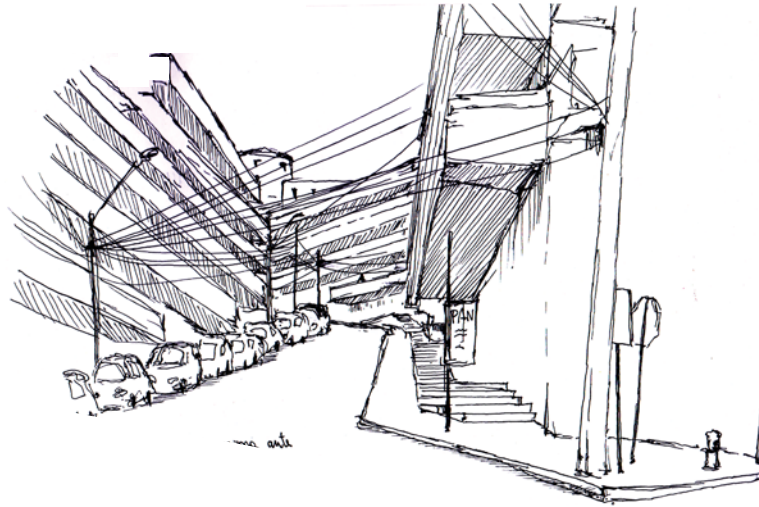


>>De la observación

E07/01

Atravesar de la envolvente

El conjunto, como espacio que adjunta múltiples unidades de vivienda, el acceder a la morada propia, se debe, en la mayor parte de las veces, atravesar de la envolvente que conforma el mismo conjunto. Pasando por el habitar común vecinal que ofrezca el lugar, en este paso se deja lo público atrás para pasar al habitar ya tras un primer límite de lo privado otorgado por la forma.



E07/02

aparecer del conjunto

El conjunto existe bajo una relación vecinal que brinda este convivir envuelto por un mismo vacío, con un movimiento calmo; una apertura moderada de su envolver que controla el paso de gente; con un espesor que distancia al centro de la ciudad. Al adjuntar estas dimensiones espaciales en relación a una cualidad en especial de cada lugar, vale decir fachada, verticalidad resaltada, transparencia, magnitud del espacio común, entre otras. Se forma un rasgo propio que permite que se constituya con un sentido de pertenencia y apropiación. Una identidad que crea la situación "barrial" donde se encuentra en la ciudad.

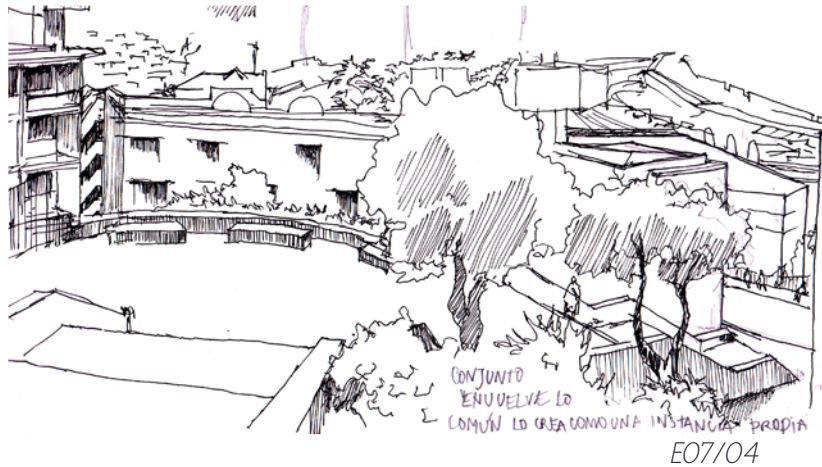


E07/03

Relacion conjunto ciudad

El conjunto se adentra en lo urbano en la manera que va atravesando distintos momentos del vacío, en los cuales la envolvente va colocando los límites de la habitabilidad entre un momento y otro. La relación entre la vivienda colectiva y la ciudad se da en un despliegue de umbrales que van de lo público expuesto, al resguardo de lo propio que otorga la intimidad del conjunto. Se va ofreciendo una apertura del vacío desde lo propio, pasando por lo vecinal hasta llegar a la ciudad como un recorrer cotidiano del habitante que vive en conjunto.

RECuento DE ETAPAS



01 / e7

<Conjunto Siete Hermanas>

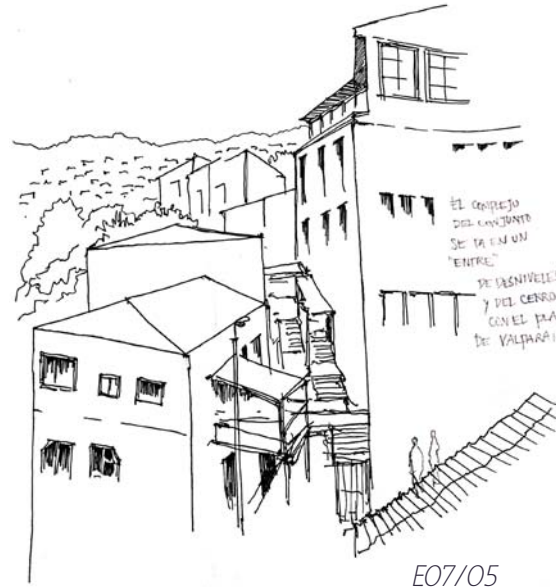
La reunión vertical, en lo común de la encrucijada, la distancia es medible en lo audible, apareciendo el dialogo vertical, el aparecer del conjunto.

02 / e7

Lo público como un atravesar de la envolvente

<Población Quebrada Marquez >

Se crea un ascender direccionado que obliga a pasar por entre el conjunto. Deja de ser una via publica como tal y pasa a ser un umbral que es parte del conjunto.



03 / e7

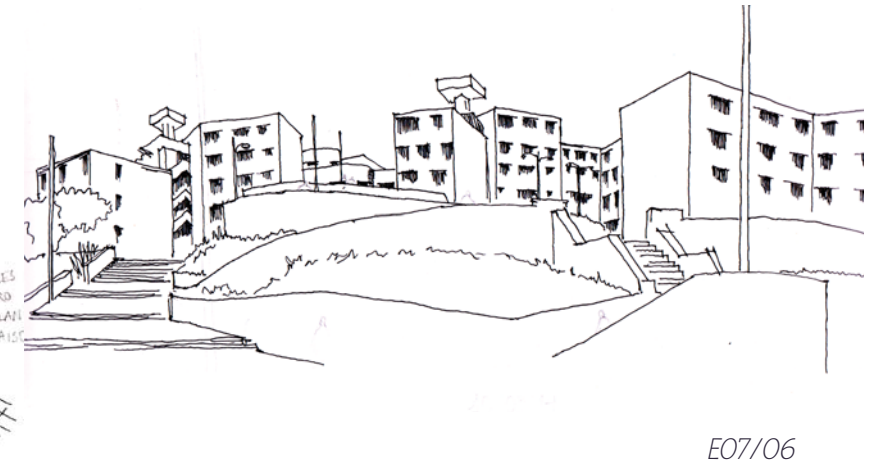
Atravesar que articula la fluidez de la comunicación entre un edificio y otro. Entre la proximidad, aparece una conexión en altura que hace habitable el vacío entre ambos e E04/02 n su verticalidad.

04 / e7

Lo propio del conjunto permeable a lo público

<Población Ignacio Zenteno>

El encuentro de lo común se da en confluencia desde los distintos bloques hacia un centro permeable, a la vista de todos, resguardado de lo público por el mismo envolver del conjunto.



05 / e7

Resguardo en perspectiva

<Hermanos Montgolfier>

Lo común del conjunto se da en desniveles entre el cerro y el plan, resguardandose del movimiento en perspectiva avial.

06 / e7

El paso construido

<Población Ignacio Zenteno>

La duplicidad común/ público articula desde una escala mayor un ritmo de paseo, un paso construido.

CAPITULO I



>>sobre el lugar

El Lugar donde se sitúa el proyecto corresponde al sitio eriazo donde se encuentra el ex estanque de agua entre la calle Cárcel y Aquiles Reed, cerro Cárcel.

Se distingue en el lugar una cualidad de vincular entre el cerro y el plan, que da lugar a un constante transito ascendente al cerro debido a su doble acceder. A la vez forma un punto de abertura dentro de la quebrada, donde uno queda expuesto ante la panorámica de la ciudad y los hitos expuestos en el recorrido entre el plan y el lugar.

El rasgo del lugar se basa en sus múltiples niveles de suelo que van desde la plaza del parque cultural hasta la parte superior del cité Daneri. Tomando sentido hacia su contemplación de la ciudad y horizonte mismo.

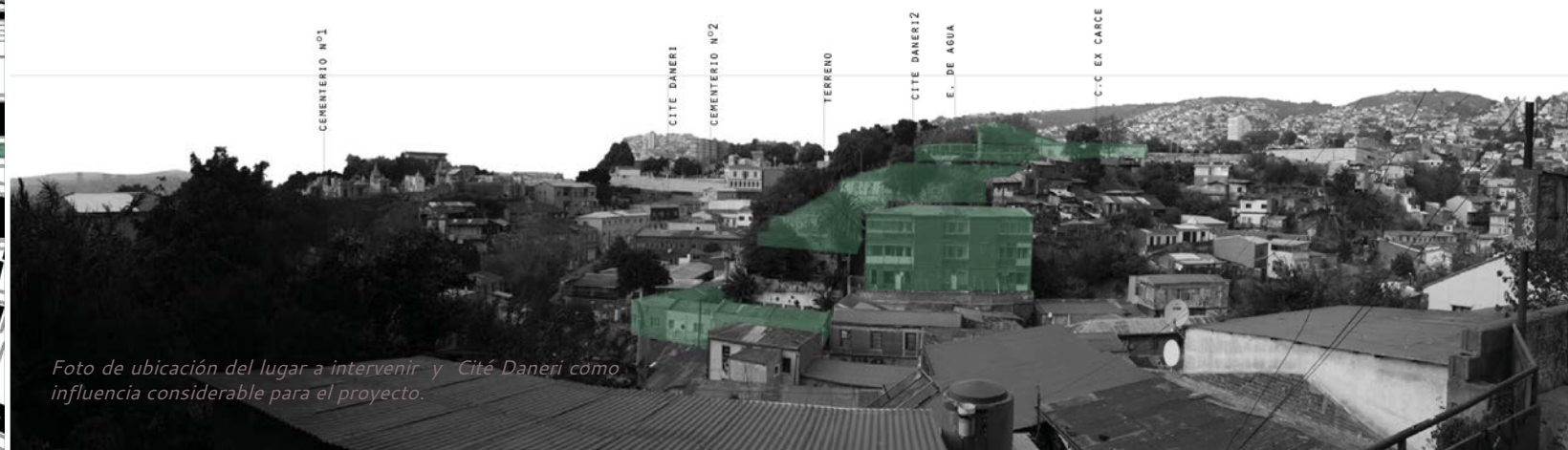


Foto de ubicación del lugar a intervenir y Cité Daneri como influencia considerable para el proyecto.

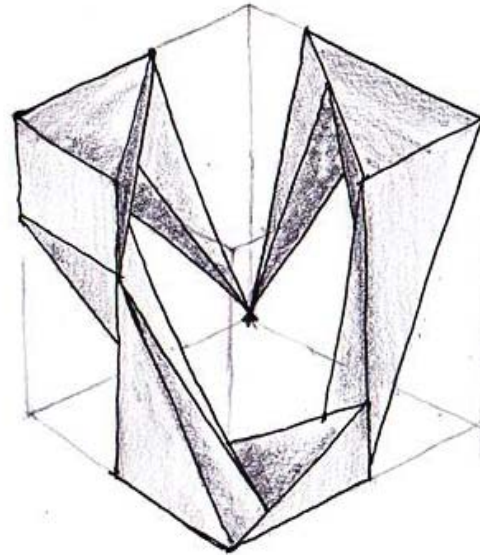
>>de la propuesta

Acto: Encuentro expositivo en transitar vinculante

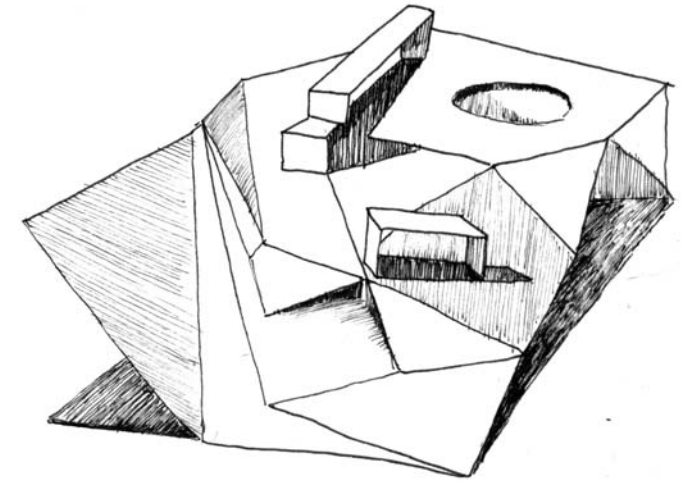
La tendencia del lugar es lo vinculante entre la plaza el descanso y la ex cárcel. Este nexo se construye desde lo expositivo, un recorrido que da cabida a la celebración del quehacer artístico y comunitario, el transitar ya sea en ascender o descender, quedan en la duplicidad de lo transito y expositivo. Tanto los habitantes como los transeúntes quedan en una situación de encuentro contenido, la construcción de un paso que recorre en continuidad, pero se detiene en la contemplación de lo expuesto, teniendo una realidad urbana: la dualidad.

Forma: Galería extendida en diagonal escalonada.

La conexión cerro plan surge desde lo expositivo, es una galería que se extiende en una diagonal de aire que conecta a través de un recorrido escalonado. Así el ascender queda acompañado por lo expositivo en un sentido dual, expone Valparaíso desde lo mirador que se abre a las perspectivas de ciudad y en simultáneo se expone lo artístico y propio del lugar. Esta dualidad de lo recorrido y expositivo queda contenida en lo habitacional, pero es parte del tamaño ciudad, sumándose al recorrido desde Aníbal pinto hasta la Ex cárcel constituyendo una de las pausas, una encrucijada donde la ciudad se abre a sí misma.



<Primer curso del espacio. Del articular en permeabilidad atravesable >.



ERE: Dos Volúmenes que se encuentran generando una tensión, el aparecer de una arista virtual.



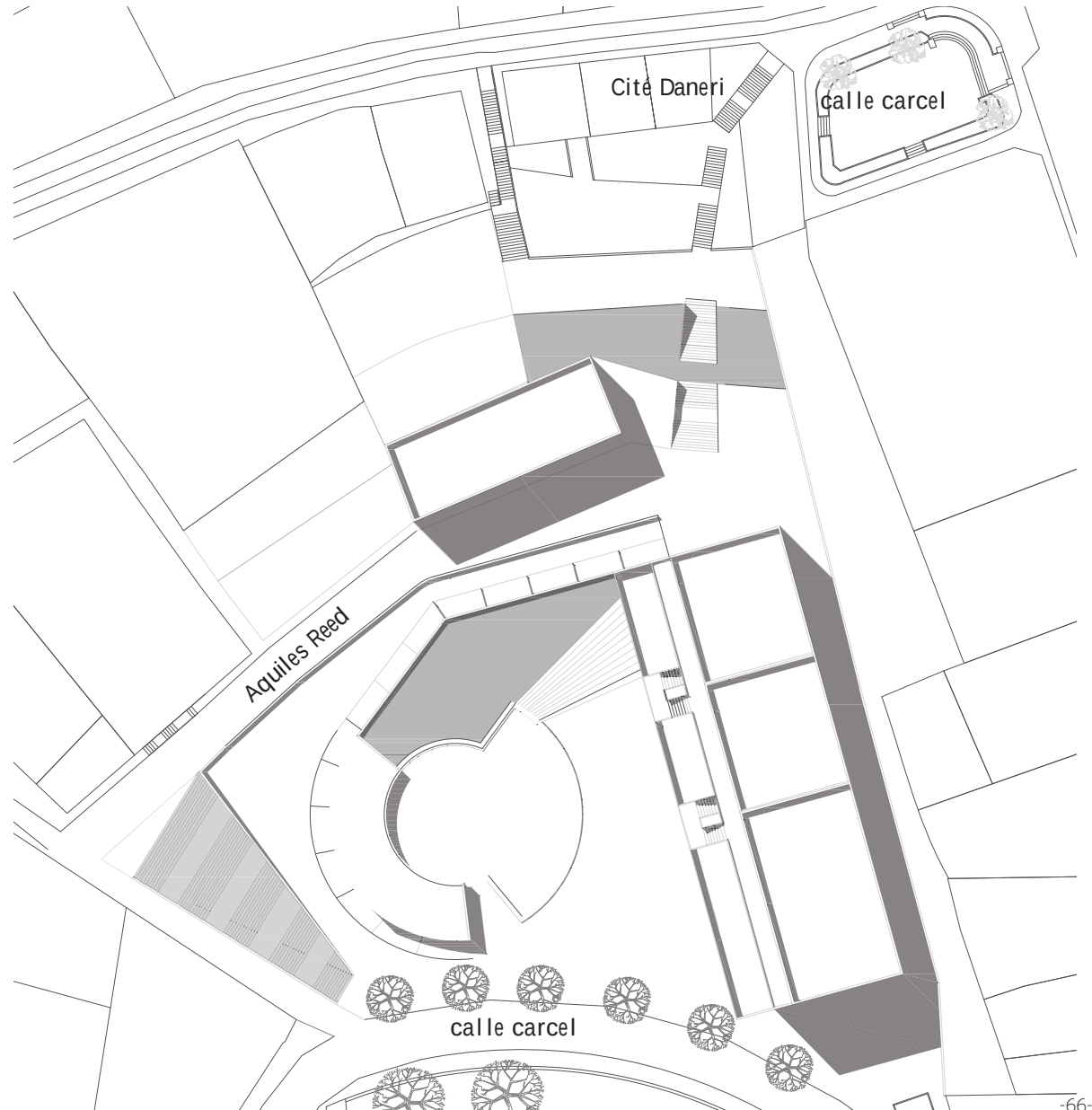
Croquis obra habitada desde la llegada inferior al conjunto



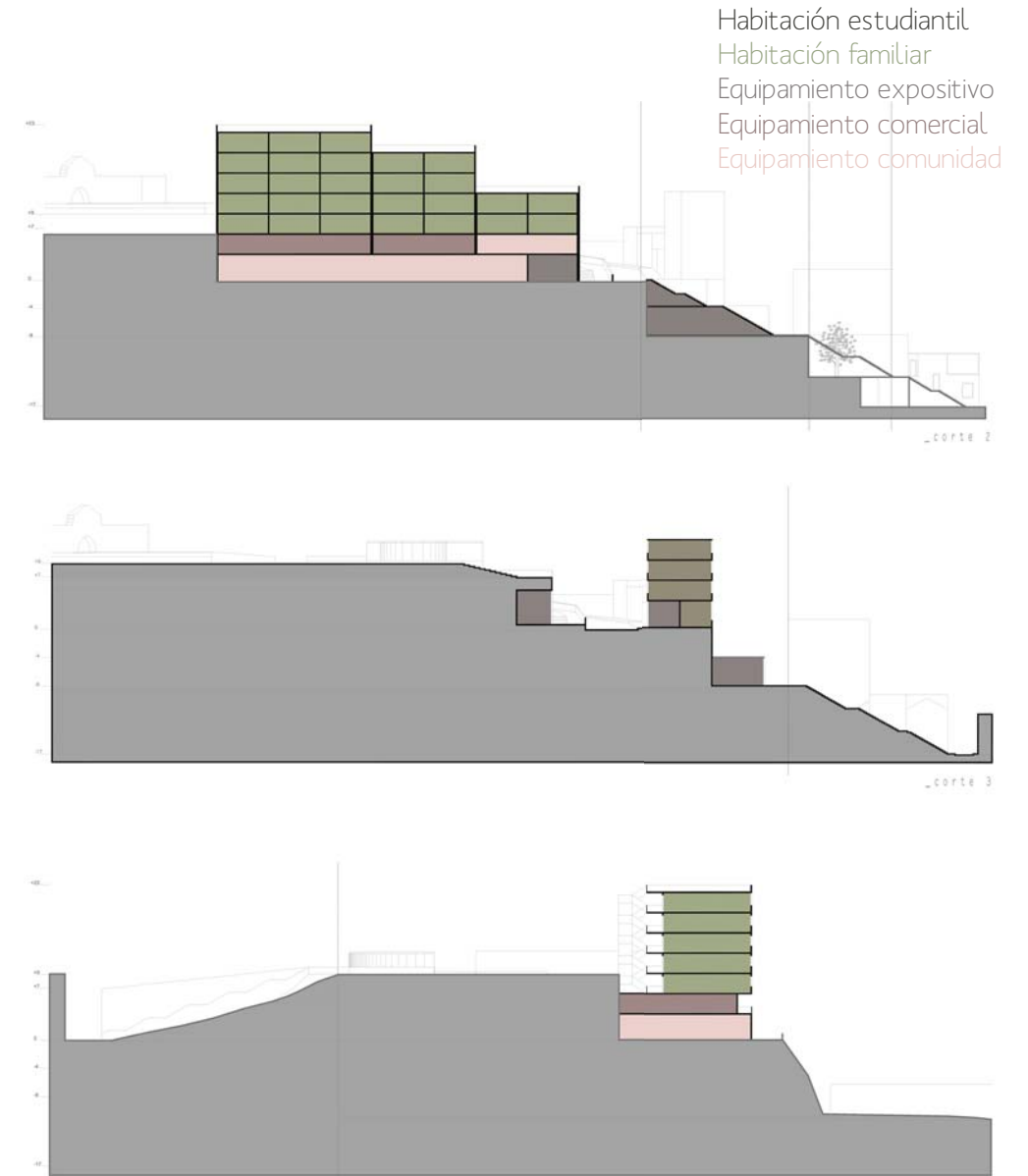
Esquema de relación de conceptos elaboración grupal

CAPITULO I

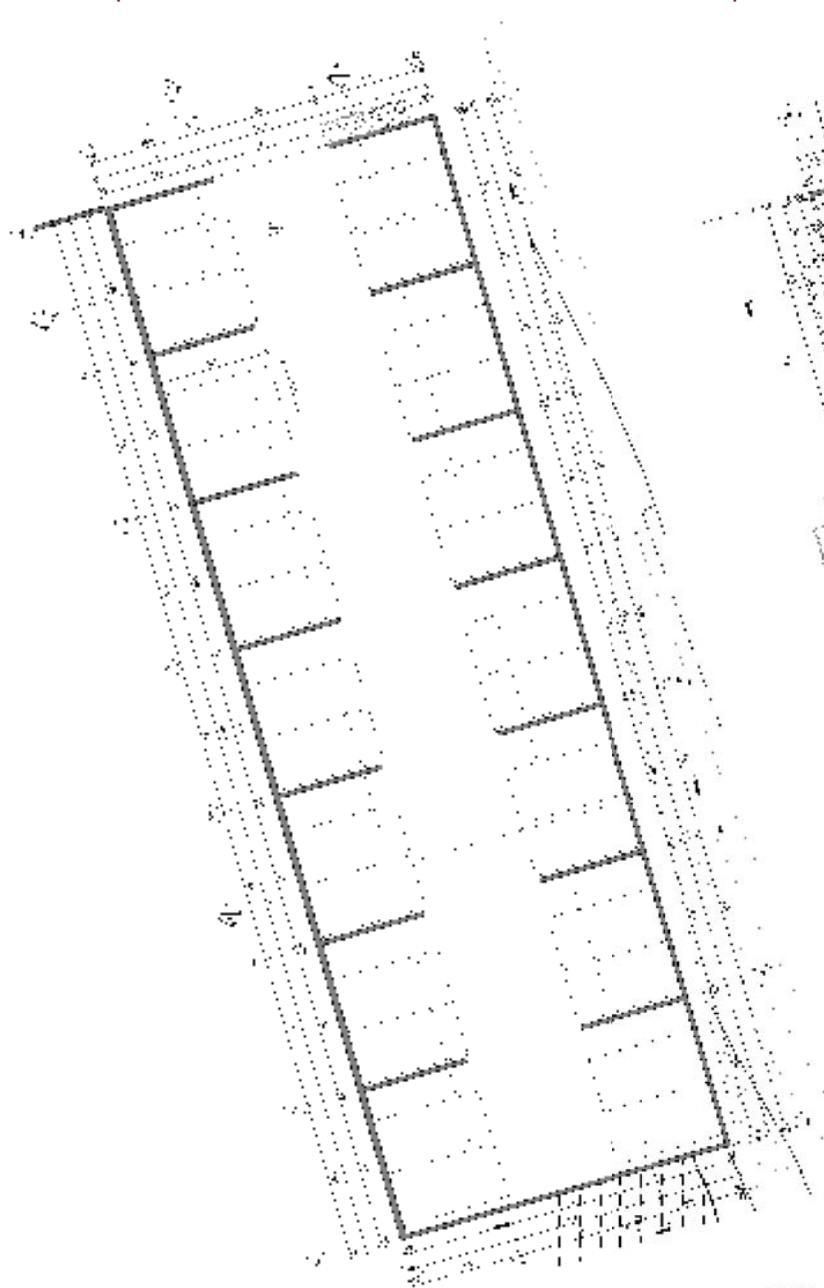
emplazamiento



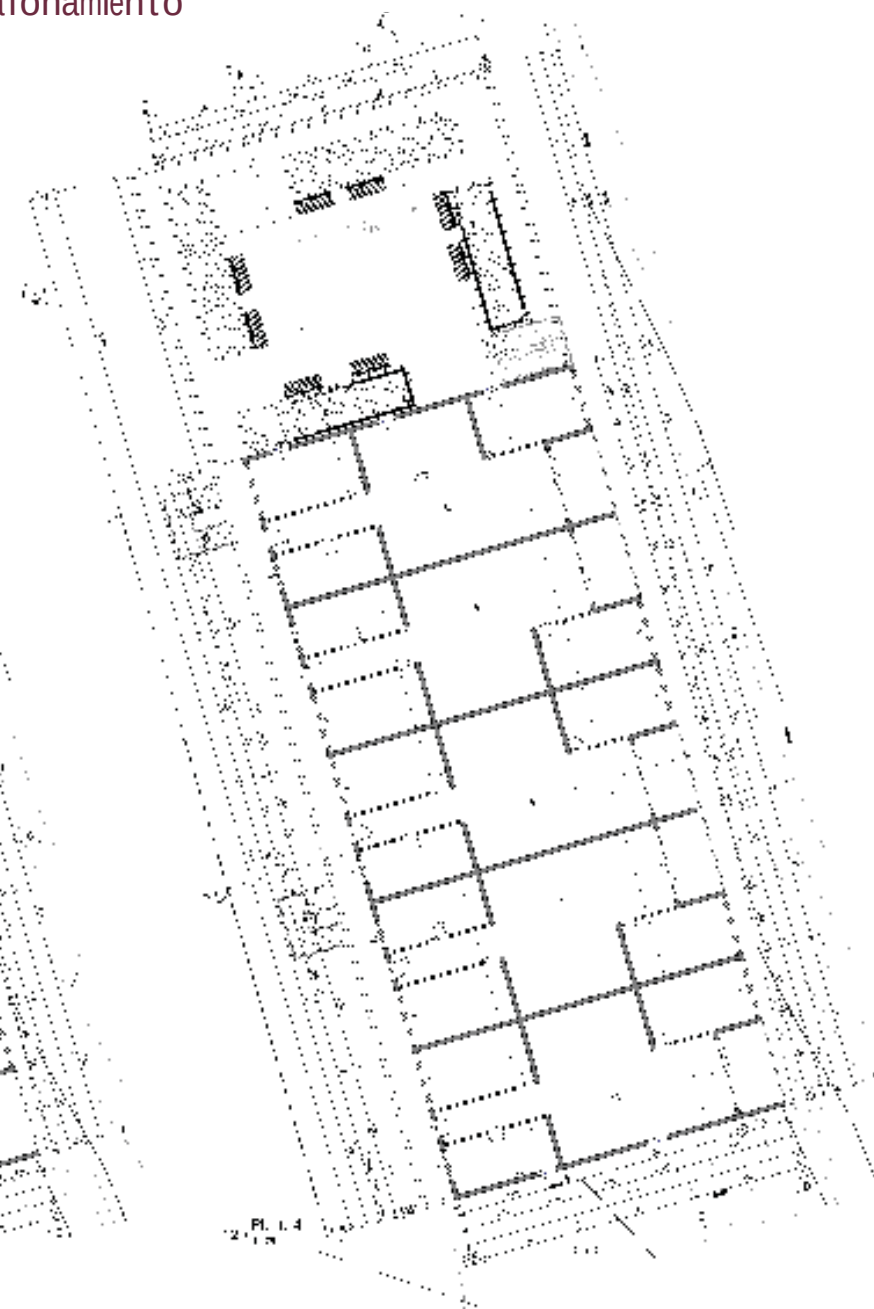
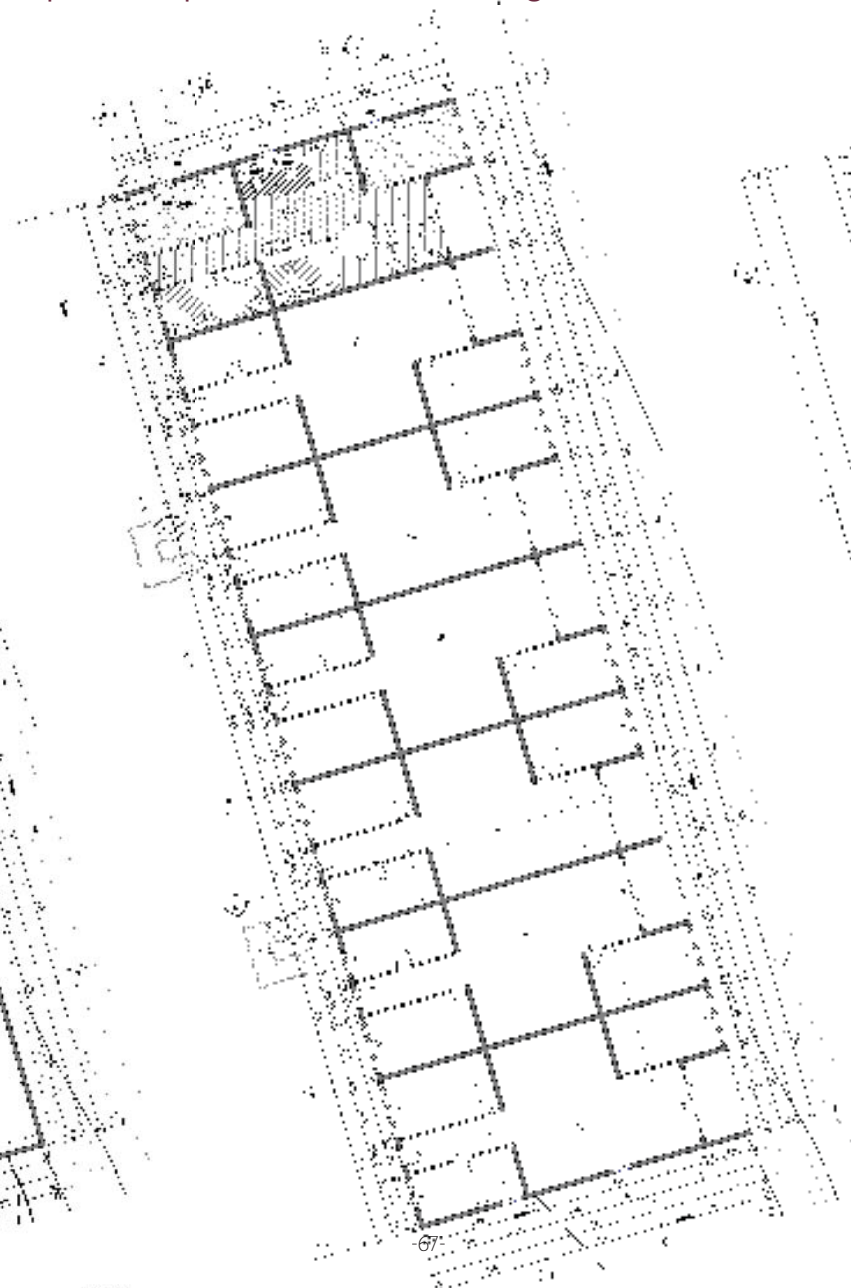
Cortes programaticos



planta estacionamiento

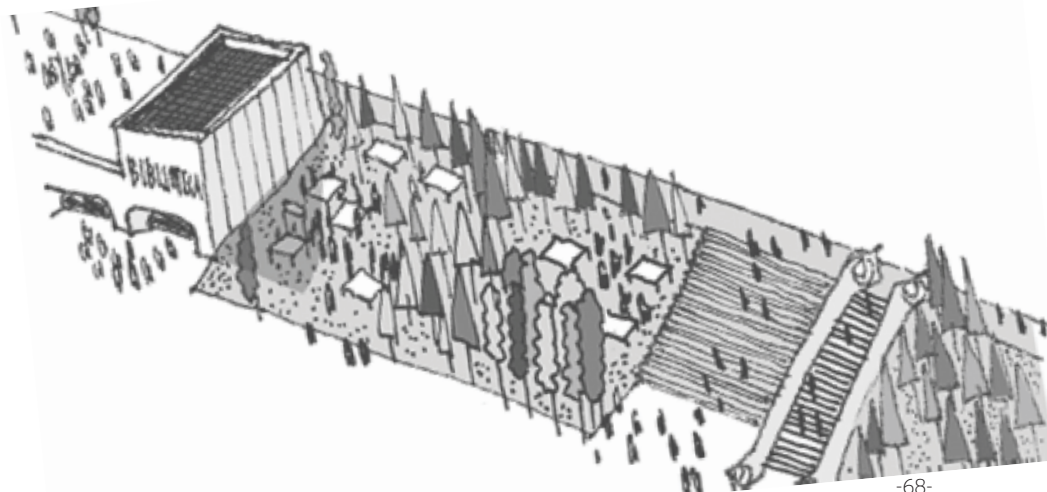


planta tipo edificio familiar según su escalonamiento



>>Caso de estudio

El Taller en esta etapa adoptó la modalidad del concurso " *Pensar la vivienda vivir la ciudad* " concurso latinoamericano para estudiantes, que consta de la elaboración de un proyecto de conjunto habitacional en la zona urbana. Aspectos de planimetría y desarrollo gráfico del proyecto según las exigencias señaladas en <http://www.concursoviviendaciudad.com/bases.php>



5 puntos base del concurso:

Densidad

Intensidad

Diversidad

Innovación

Sostenibilidad

Encargo

En función de lo trabajado en el transcurso del año con lo visto del concurso mencionado anteriormente, el encargo que toma el taller se basa en tomar el proyecto realizado en el trimestre anterior desarrollarlo según las exigencias impuestas por las bases de dicho concurso. La presentación y enfoque del proyecto se ve modificada por factores de la presente competición.

<Fig. ilustración " *Pensar la vivienda vivir la ciudad*". Fuente <http://www.concursoviviendaciudad.com/bases.php>>

>>De la propuesta

OBSERVACIÓN: CONJUNTOS HABITACIONALES Y CIUDAD

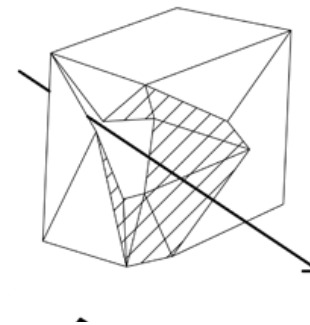
Tras estudiar los Conjuntos Habitacionales, se definen tres momentos en el traspaso desde lo privado de la habitación a lo público de la ciudad: lo privado, lo común y lo público. De estas tres instancias, lo común hace de nexo entre lo privado y lo público: en su recorrer y habitar se representan los encuentros que permite la ciudad, pero estos adecuados a un ritmo y tamaño propio 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. Desde una instancia contenida, la ciudad se relaciona de forma graduada según lo que permita la abertura del espacio con ella.

PROGRAMA

Se propone un programa que intencione el tránsito en el conjunto, con la intención de que favorezca y le sea útil tanto a la comunidad barrial como la del conjunto. La comunidad en la que se enfoca el proyecto es familiar - joven, por lo que se proponen: jardín infantil, minimarket, sede social y parque.

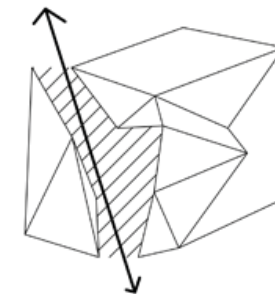
ACTO DE HABITAR: REUNIR CONTENIDO EN DISTANCIAS DISTINGUIDAS

Se distinguen hitos referenciales del espacio, los cuales definen distancias y límites en el conjunto. En ellos, el habitar es contenido por una envolvente próxima a la vez que posee una relación visual con lo distanciado. El reunir es guardado por el vacío originado entre bloques, con una abertura que muestra tanto al conjunto 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 el mismo límite, ya que da origen a una instancia de mirador con el conjunto, y posteriormente, con la ciudad.



FORMA: MIRADOR ATERRAZADO QUE CONTIENE Y SE ABRE A LA CIUDAD

El espacio común definido en las tres instancias del conjunto habitacional permite una relación graduada del habitante del conjunto con el exterior público, debido a la contención desde la cual la ciudad se trae a presencia. Sin embargo, esto también significa una distancia de lo privado que logra realizarlo por los espacios comunes que lo anteceden y hacen un espacio propio distanciado.



Cubo del espacio

la vista y la luz atravesando el vacío

vacío

<Croquis de los cursos del espacio realizados drante la etapa , Forma de atravesar la figura como una diagonal >.

CAPITULO I

puntos base

Diversidad

El proyecto se propone como espacio de reunión barrial y tránsito en sus espacios comunes, congregando de esta forma a las familias que vivan en el conjunto y también a los vecinos que requieran de necesidades semejantes a las de ellos. Por ello se propone un parque, jardín infantil y local comercial, para que estos les sean útiles a la comunidad barrial, e incluso una comunidad mayor, haciéndose ejes de la revitalización del recorrido de la franja propuesta, habitados por personas de forma ocasional y permanente, siendo este el medio de que el conjunto sea parte de un recorrido que abarque una extensión conocida del cerro-barrio, y no se aparte de él.

Sostenibilidad

El proyecto propone muros estructurales con cámaras de aire, para que el aire fluya por el interior de los muros y de esta forma ventile los espacios interiores (debido a que el terreno en que se emplaza el proyecto es de alta exposición solar). De igual forma, los muros hacen de aislante térmico acústico entre interior-exterior y entre departamentos de un mismo nivel.

Intensidad

El proyecto se propone en base a dos ejes principales: revitalizar el recorrido haciéndolo propio al barrio, y hacer el recorrido en una contención dada por los edificios, a la vez que se abre y trae a presencia la vista de los cerros y plan de Valparaíso. De esta forma, se conciben espacios públicos-comunes que traen a presencia de forma graduada tanto el contexto como la vista de Valparaíso, y que dan origen a una vida en común que puede vigilar tanto la vida familiar como ver la ciudad, y en ello integrarse a ella, ya que el habitante se incluye en la extensión mayor al no estar "encerrado" en espacios apartados de ella.

Innovación

El proyecto propone, en este sentido que los accesos a los departamentos sean a través pasarelas y terrazas, los cuales en ninguna instancia se cierran a lo público, sino que crean un espacio apartado en el sentido del recorrer, mientras que el conjunto se trae a presencia con la vista. Las terrazas son los elementos mediante los cuales se concibe lo "privado". Son espacios de contemplación al conjunto en una instancia apartada de él, además de que en ellas se dan los accesos a los departamentos, mientras que en ninguna instancia hay un cierre dado por un portón o reja.

Densidad

El proyecto propone un total de 44 viviendas (departamento para población familiar densa, familiar joven o universitaria), lo cual hace una densidad de 409 habitantes/hectárea

RECUENTO DE ETAPAS

Emplazamiento



maqueta exposicion final

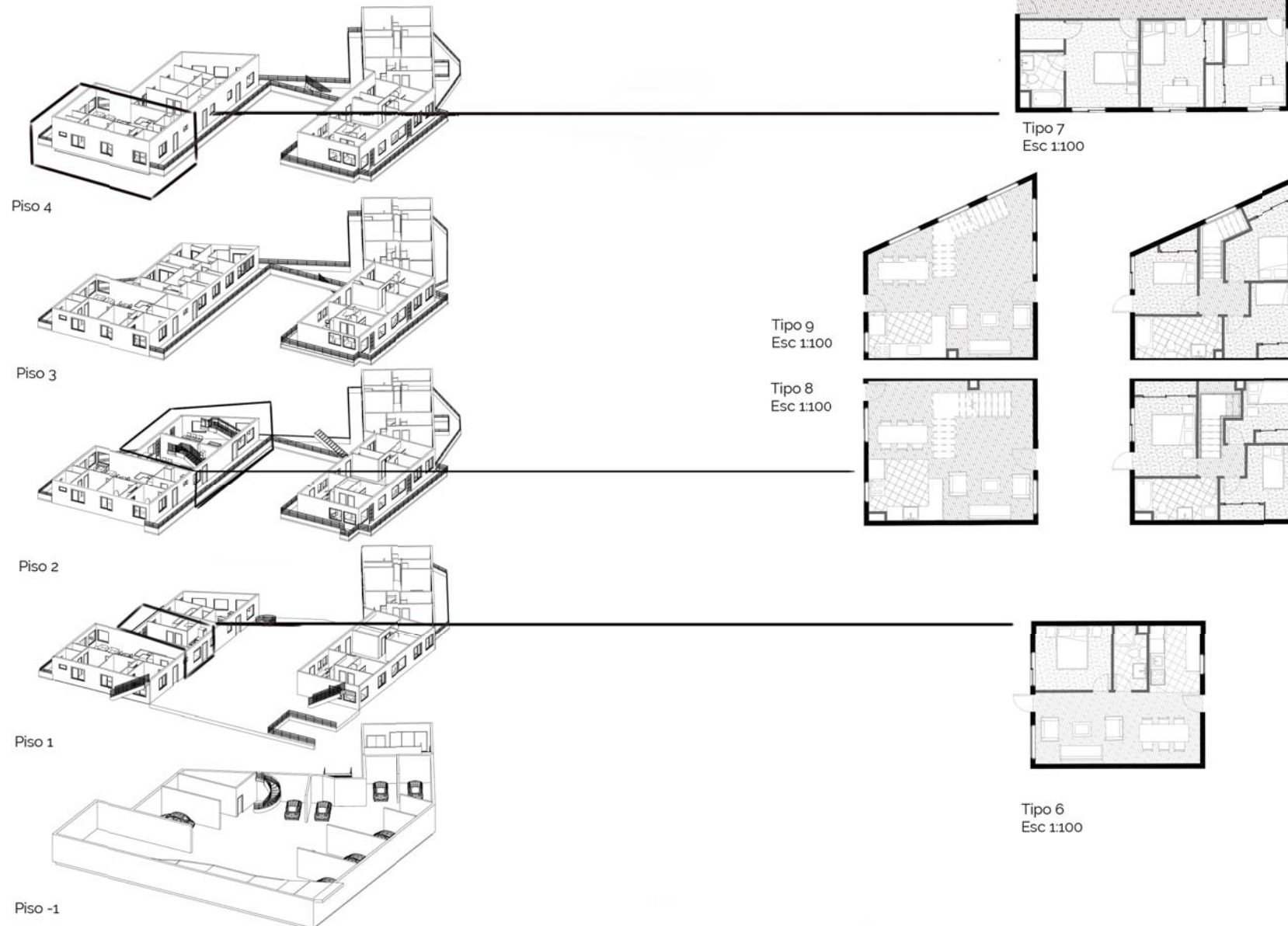


Maqueta
Escala 1:125

CAPITULO I

ISOMETRICA EDIFICIO DE PASARELA

PLANTA DE LAS TIPOLOGIAS



RECUENTO DE ETAPAS

>>RENDERS DE OBRA HABITADA

R1 - Vista a plaza del conjunto desde la llegada por calle carcel.

R2 - vista desde altura desde el edificio bajo hacia plaza entre conjuntos.

R1 - Vista a vuelo de pájaro de la totalidad del conjunto.

R1



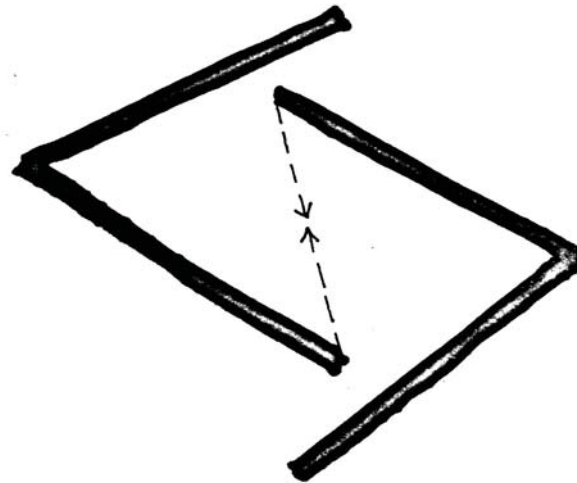
R2



R3



CAPITULO I



Teatro Biblioteca entre Cerros

*"Acoger común de un encuentro enfren-
tado"*

>> El espacio escénico

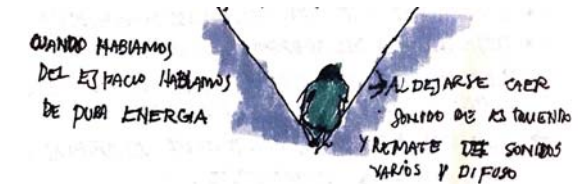
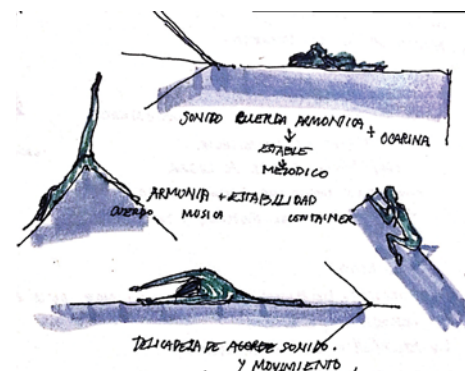
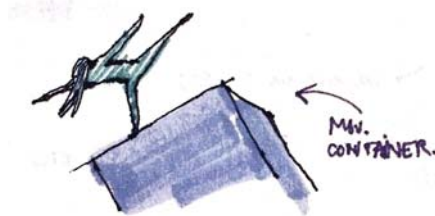
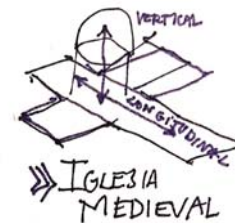
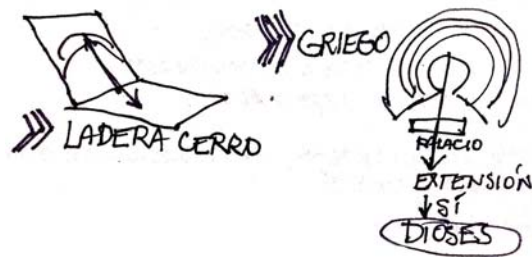
Contener de lo común entre verticales

novena etapa

Proferoses: Andrés Garcés

Magdalena Masnú

Elaboración proyecto grupal junto a Alvaro Aedo
Diego Wistuba



<Apuntes tomados durante la etapa >

>>Caso de estudio

Durante la presente etapa, se aborda el estudio de espacios dedicados al acontecer escénico a distinta escala, desde la intervención callejera a teatros capaces de presentar una orquesta sinfónica. El estudio comprende el análisis del espacio destinado a artes escénicas desde sus distintos componentes espaciales y afluencia del espectador, a modo de entender el la relación que se da entre

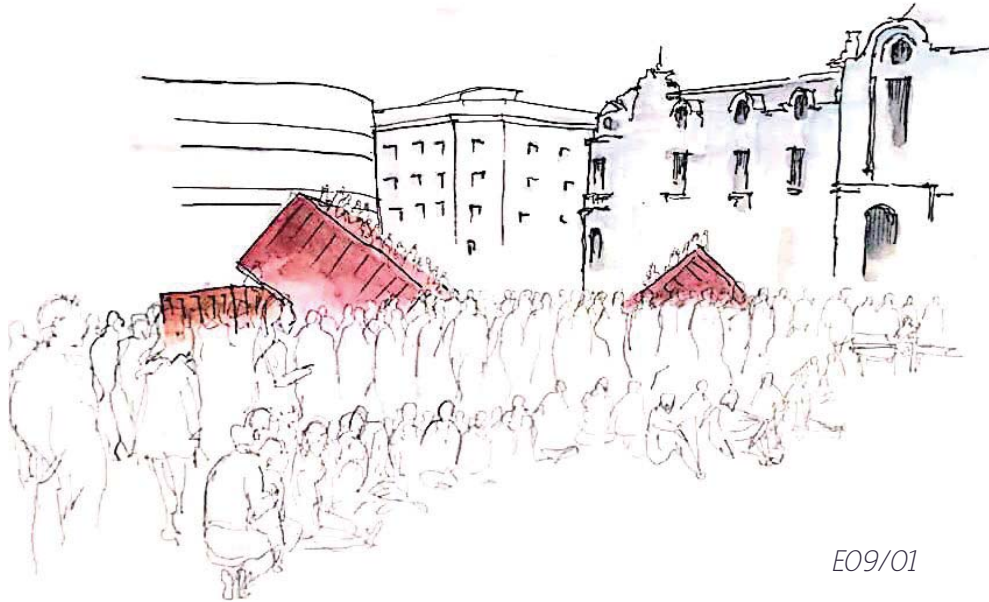
el acto, el espacio, el artista y el espectador. Se introduce de manera histórica la evolución presente en la tipologías del espacio escénicos entendiendo el cambio espacial en relación la variación presente en los años y acometer artístico. Complementado de estudios referenciales de Teatros, pabellones, centros culturales y auditorios de conocida influencia a nivel nacional y mundial a modo de análisis programático y las dimensiones que conlleva.

Encargo

El proyecto que se le da al taller es de la elaboración de un teatro en relación a otra parte programática distinguida asociada al algún carácter connotativo del lugar. A partir del concepto estudiado sobre el acto y espacio escénico llevado a un campo de abstracción y rasgo radical de la extensión, el proyecto pasa de tomar forma buscando relación con el entorno y dialogo con el carácter propio del contexto presente.

CAPITULO I

>>De la observación



Del Artista y su espectador

La aparición de un constante dialogo entre el espectador y el artista, creando una distancia contemplativa que conforma una vertical de aire. El vacío entre el acontecer artístico y su público mide la dimensión que trae el acto y la forma en la que el espacio lo contiene.

La convergencia de la mirada puesta por ambas partes compone la condición espacial de carácter escénico de una extensión.

Flujo convergente

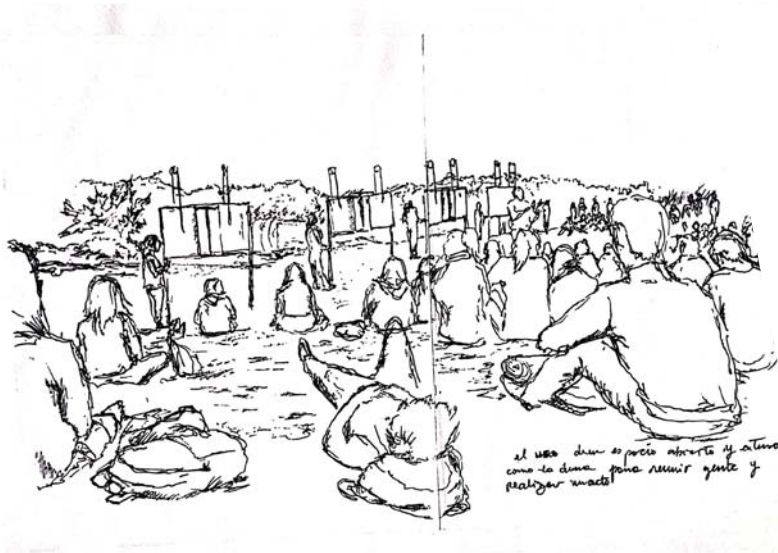
El aparecer constante de flujos que rodean el acontecer escénico enmarcar el acto creando un punto central de convergencia en la escala urbana. Este gesto se traduce en un abrazo del movimiento constante en torno a la detención contemplativa que ofrece e la actuación escénica.



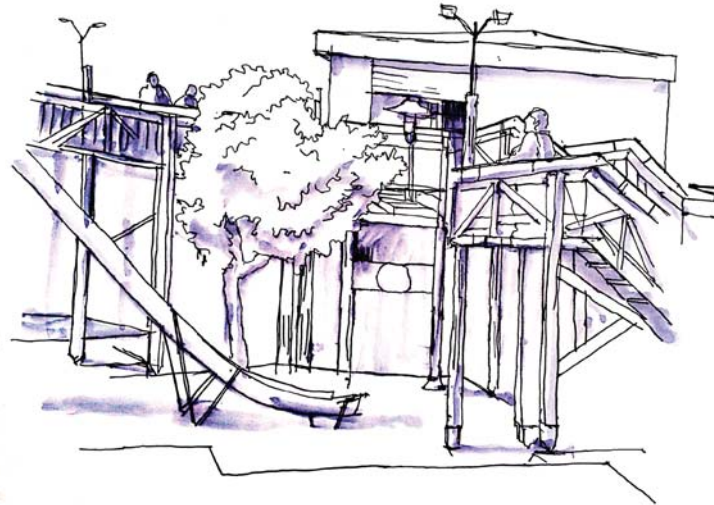
el espacio escénico

El espacio donde se desenvuelve el acontecer escénico en el contexto urbano tiene una serie de condiciones espaciales que permiten su desenvolverse. Ser un lugar de encuentro, como aspecto que permita el hallazgo del acto para el habitante que va de paso por la ciudad; un telón de fondo, un atrás que de complemento a la interpretación del artista; perspectiva que de visión al espectador desde una lejanía; centralidad hacia el acto y posibilidad permanecer entre otros.

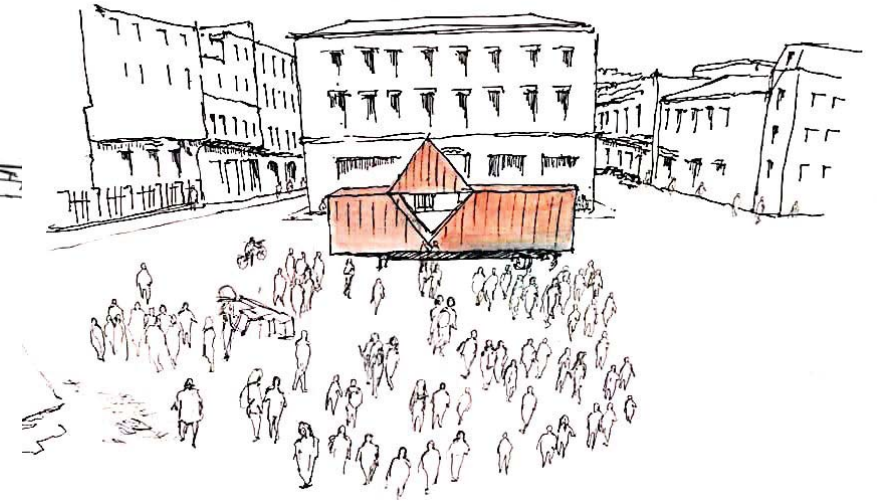
RECUENTO DE ETAPAS



E09/03



E09/04



E09/05

E09/01

Reunir en torno el acontecer escénico. El habitante busca en la espacialidad su posicionamiento para el encuentro visual con la interpretación en curso.

E09/02

Anticipo al acto. El emplazamiento del espacio escénico se encuentra en la intersección. Aparece en la distancia como el fin del camino en el cual el habitante se incursiona.

E09/03

El espacio que acoge al acto y su público se torna al acomodo del cuerpo para su "espectar". El habitante usa la virtud del espacio para su permanecer.

E09/04

La continuidad del recorrido se vuelve circundante en perspectiva a un centro escénico. La pasarela del paseo se dispone como punto de vista ante el acontecer que se dispone en su nivel inferior.

E09/05

Amplitud que recoge flujos hacia el acto. La explanada de plaza Sotomayor recibe constantemente movimiento desde las múltiples calles que le cruzan, formando una convergencia de permanecer, tangente a los ejes de movimiento, atento al acto.

CAPITULO I



>>Sobre el lugar

La quebrada José Tomas Ramos aparece como un recorrido que se despliega en diferentes puntos, la costa, el metro, plaza Sotomayor, plaza justicia y el ascensor cordillera, truncándose en este punto, por lo que el terreno del proyecto busca prolongar este recorrido en el cerro, generando una extensión de la tensión presente hasta el ascensor.

Dentro del estudio del lugar, se puede identificar la destaca presencia de escolares que deambulan en por el lugar en su recorrer desde el instituto a sus viviendas. Mantiene por tramos el lugar habitado debido a su emplazar " en el camino".

La pronunciada pendiente del terreno aparece como un conector entre la zona alta, correspondiente al colegio, y el eje José Tomás Ramos, abriendo la posibilidad a un doble acceder desde sus alturas opuestas.



>>De la propuesta

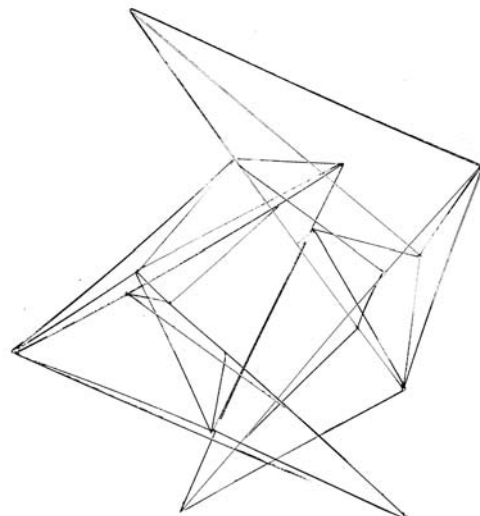
Acto: Encuentro participativo entre escenas enfrentadas
Forma: Patio distendido entre verticales contenedoras

El proyecto busca el Aparecer de la cualidad del campo de abstracción, desplegando desde la quebrada estos volúmenes que abrazan un vacío central. Creando un enmarque y orientación a los volúmenes torcidos. El primer edificio se asocia a lo otorgado a la comunidad, en este caso, a los estudiantes presentes constantemente en la zona del eje jode tomas ramos como del colegio vecino en su parte superior.

En sus múltiples niveles, su programa consta de áreas destinadas al desarrollo del aprendizaje y desenvolver recreativo del estudiante de enseñanza básica y media. Su valor programático se basa en su biblioteca, gestionando el resto de los recintos en torno a su comunicación con ella. El segundo edificio es el espacio destinado a actos escénicos. Su programa se ordena en torno al área de butacas en relación a la caja escénica. Su forma interior se dispone a modo de una mejor acústica y visibilidad del espectador en torno a su contemplación hacia el escenario.

Acuerdo a lo observado, la forma que se le da a la envolvente, acoge un vacío central abierto, que recibe a la integración de público destinado a ambos edificios. Este patio crea la interacción entre los habitantes de ambos edificios, a través de su lado recreacional y vista orientada.

El envolver. La forma dispuesta de ambos edificios orienta al vacío común compartido. La parte que relaciona ambos conceptos que se arraigan al caso de estudio y lugar y lo resguarda entre sus verticalidades.



Curso del espacio pre . ERE



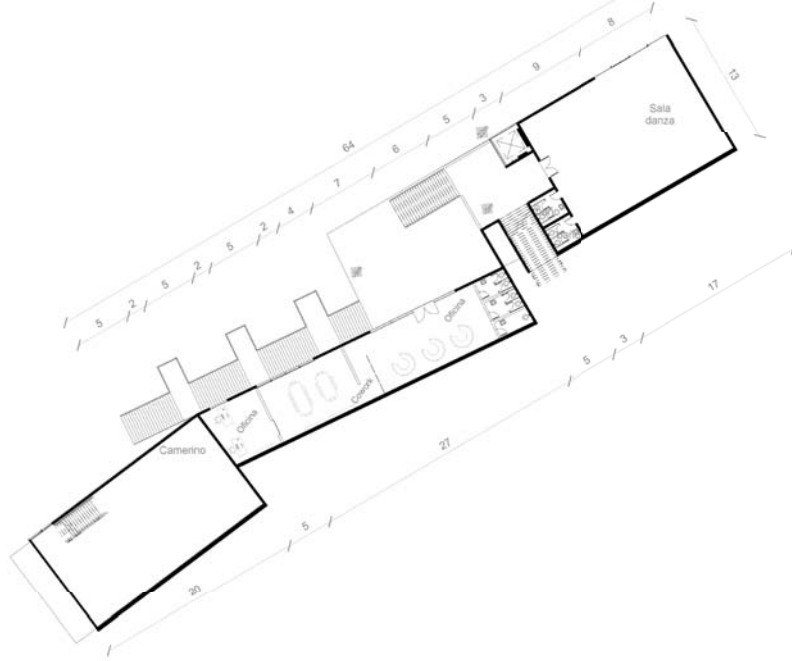
Segunda propuesta de ERE Proyecto / Emplazamiento



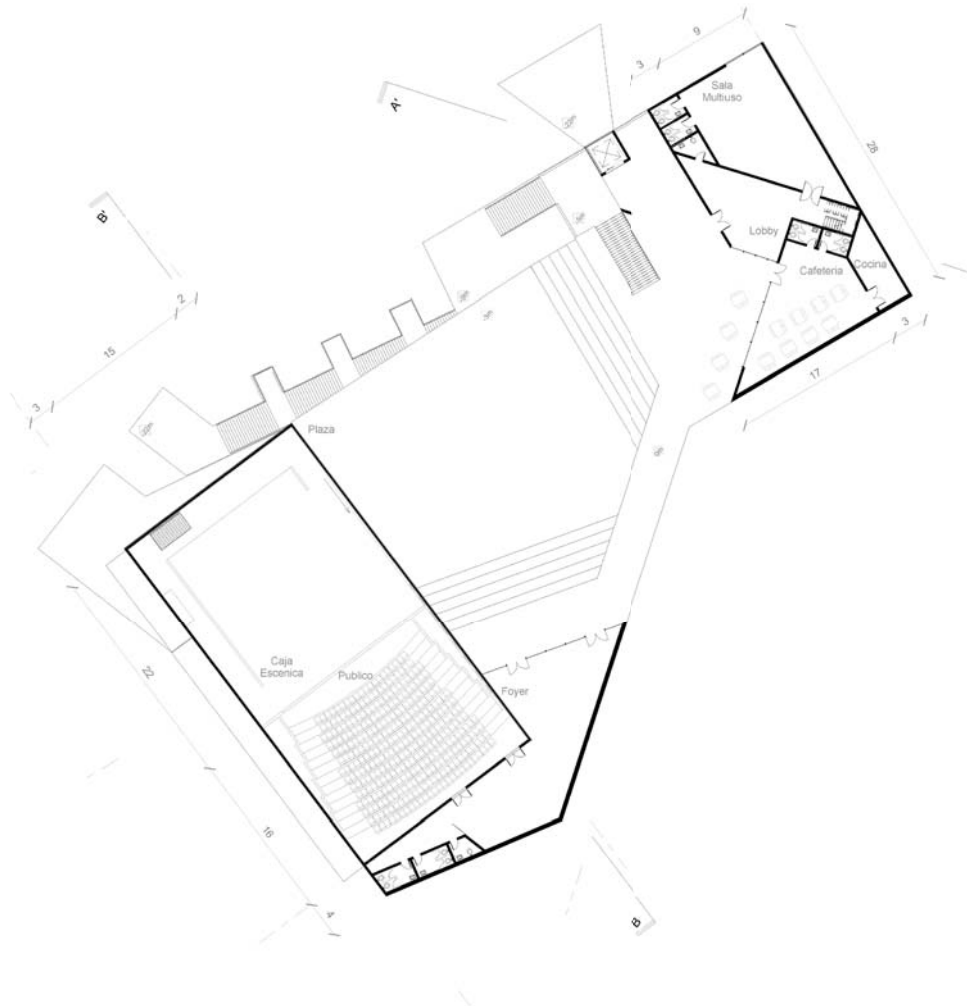
Maqueta de proposición final

CAPITULO I

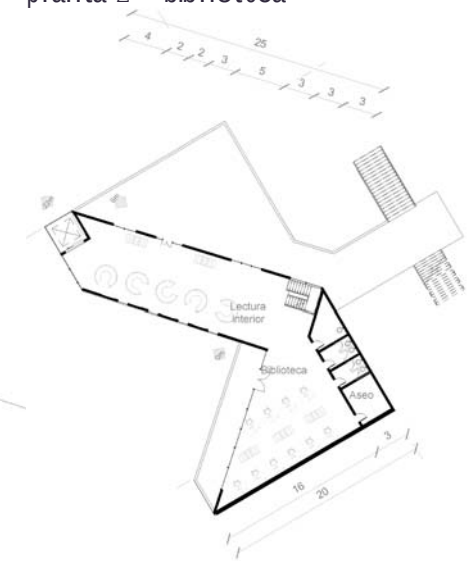
planta 0 -1 < camerinos-sala de danza - recintos comerciales >



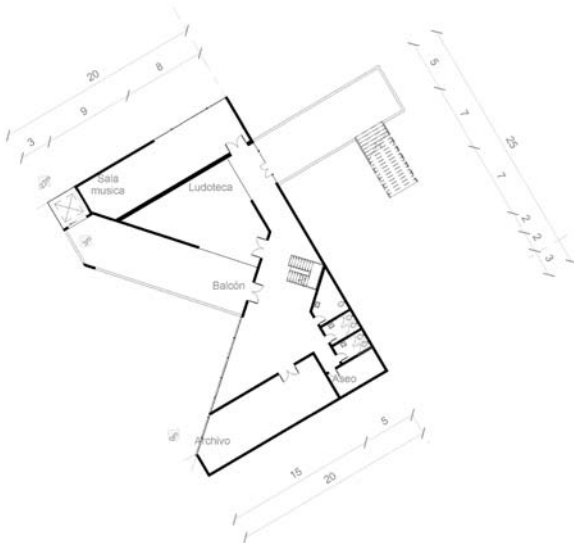
planta 0 < nivel patio común >



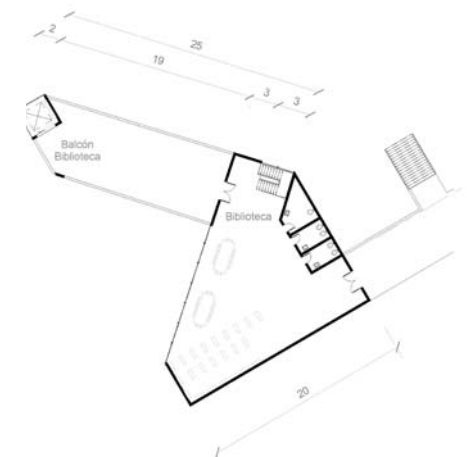
planta 2 < biblioteca >



planta 1 < ludoteca-sala de musica-archivo >

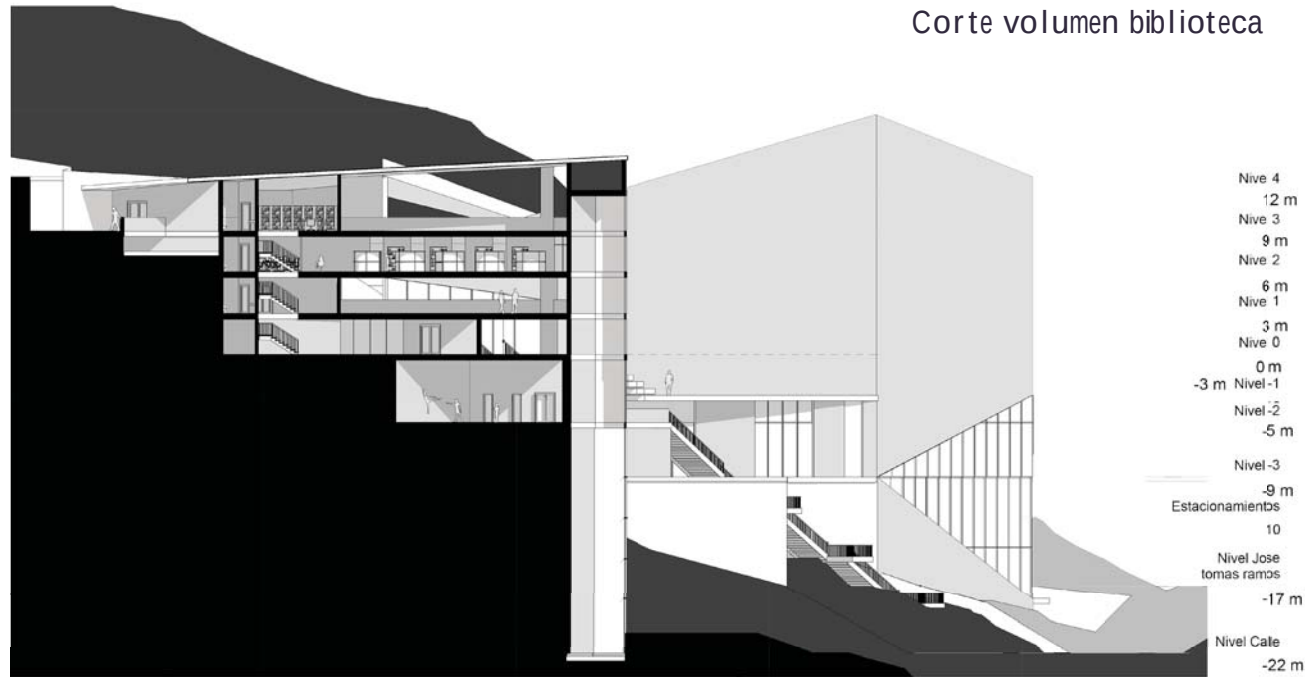


planta 3 < balcón-biblioteca >

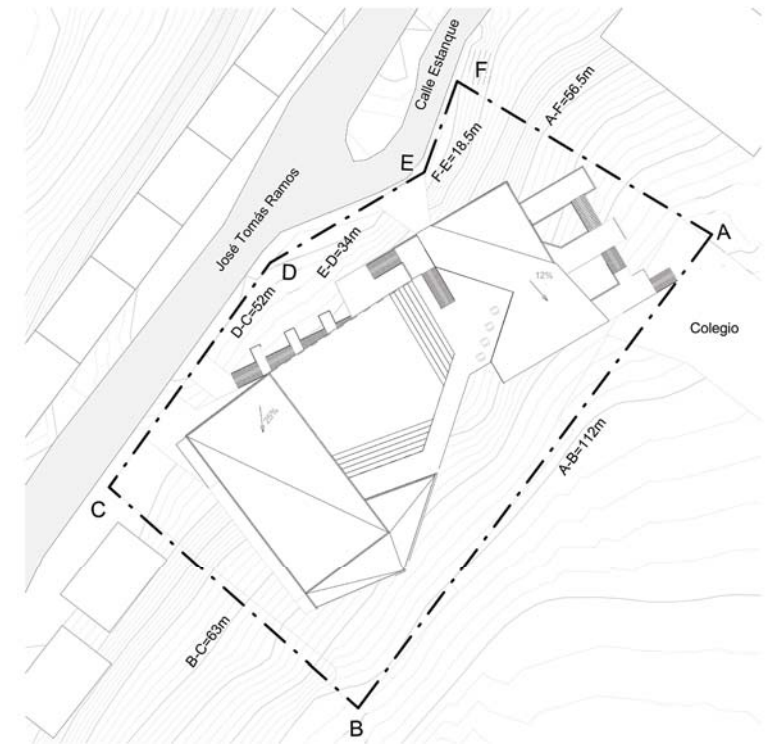


RECUENTO DE ETAPAS

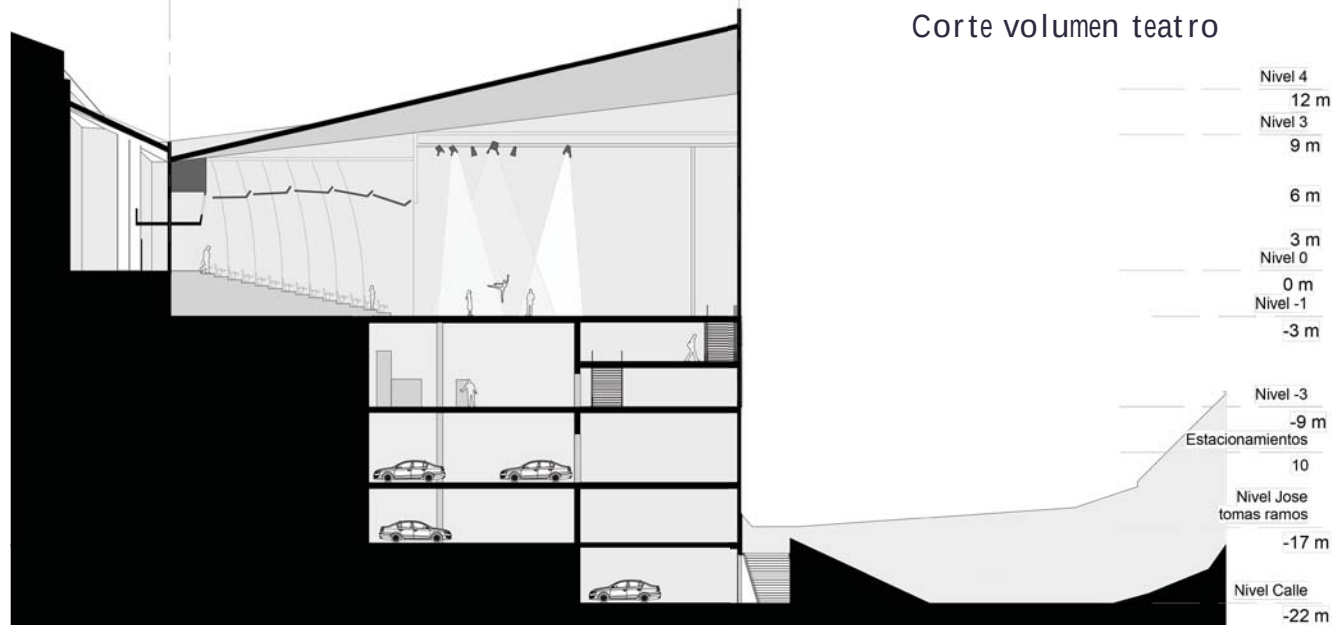
Corte volumen biblioteca



Emplazamiento



Corte volumen teatro



CAPITULO I

Acustica

El emisor, pensado como una persona de altura 1.6 m, emite ondas acústicas representadas como líneas isópticas. Estas líneas reaccionan al espacio del teatro propuesto a través de su contacto con la envolvente.

En la caja escénica: Pensada como una caja negra la cual posee paredes revestidas de material fonoabsorbente, para que no se produzca eco desde atrás hacia el mismo emisor.

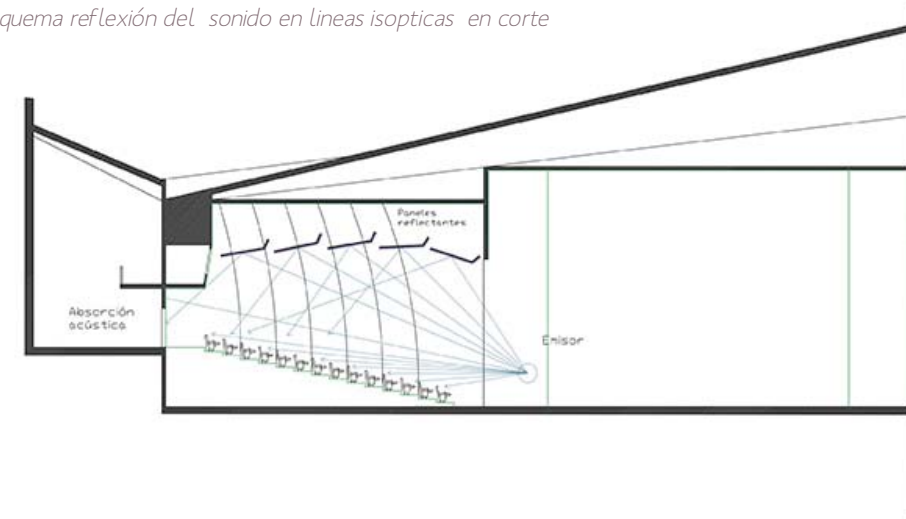
En las paredes laterales: de forma "escalonada", hechas de un enchapado de Haya sobre MDF generando ángulos los cuales el reflejo de las ondas logran abarcar a todo el público.

En la pared de fondo: También con un machihembrado de listones de madera maciza, con su parte posterior de materia fonoabsorbente para evitar eco.

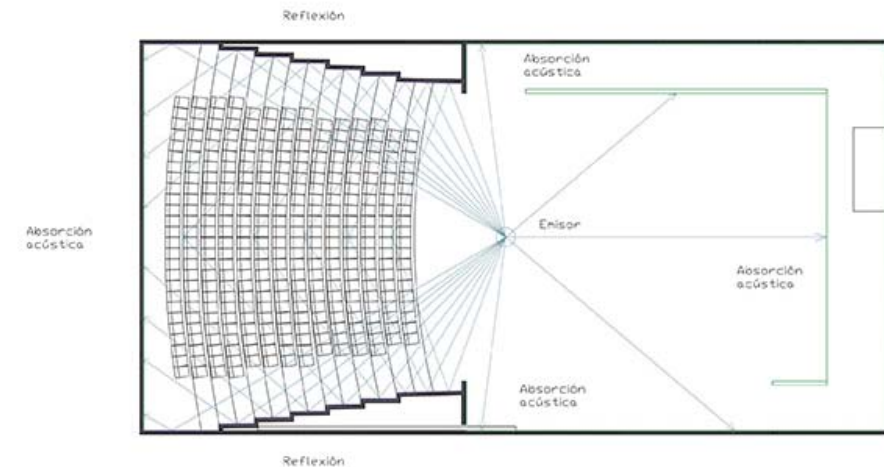
En el suelo: Alfombrado, material absorbente para que el suelo no produzca eco.

En el cielo: Planchas de madera elevadas con un mecanismo los cuales pueden cambiar de inclinación, generando distintos ángulos de reflexión según el emisor, de manera que puede ser alterada según la función que tendrá el teatro < conferencias, danzas, obras teatrales, etc. >, y en el entretecho material fonoabsorbente para evitar eco.

Esquema reflexión del sonido en líneas isópticas en corte



Esquema reflexión del sonido en líneas isópticas en planta



ONDA PLANA

ONDA CIRCULAR

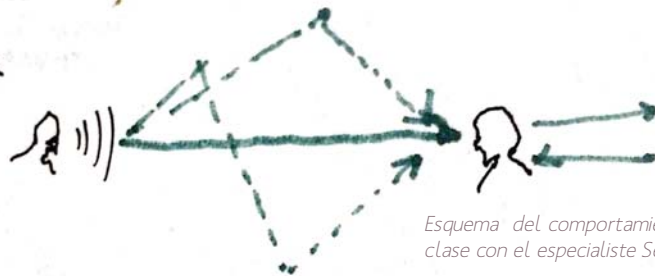


ONDA DEPENDE DE LA FORMA



$f \ll c/2a$ $f \approx c/2a$ $f \gg c/2a$
DISPERSIÓN

ecograma



Esquema del comportamiento del sonido tomados durante la clase con el especialista Sergio Baeriswyl.

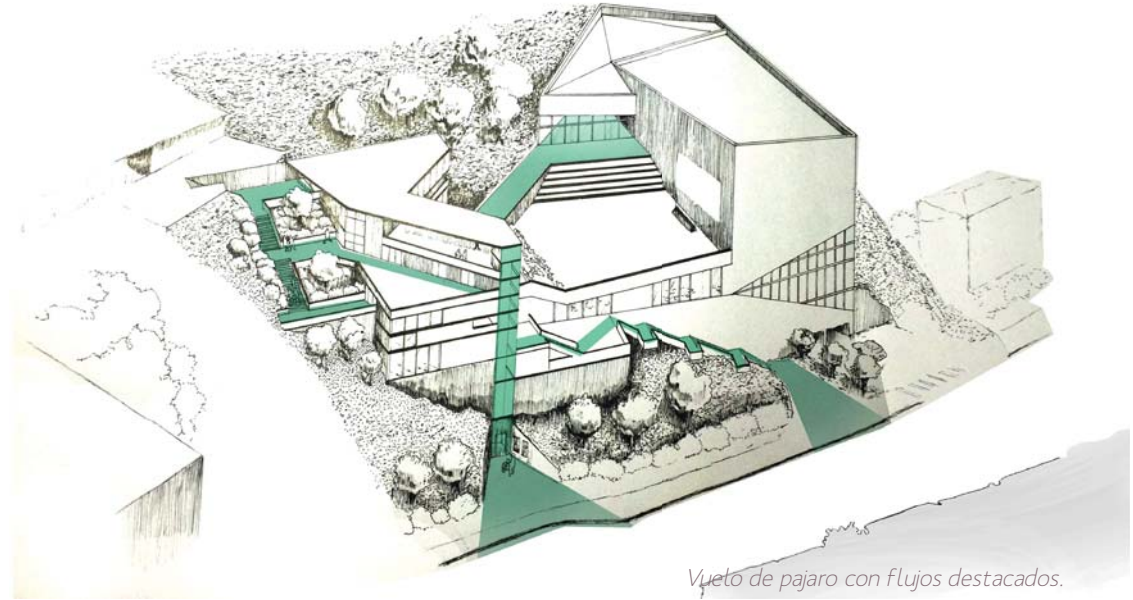
RECUENTO DE ETAPAS

Obra habitada

<En Render>



Patio central en actividades recreativas y teatrales.

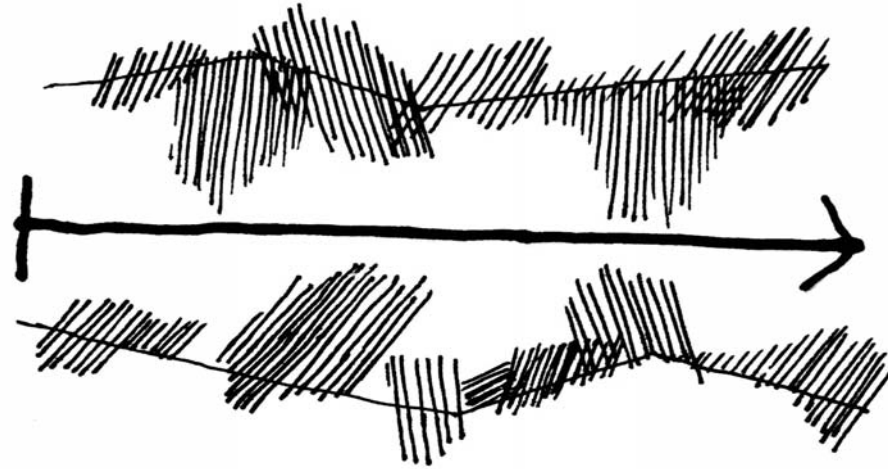


Vuelo de pajar con flujos destacados.



Caja escénica en obra teatral

CAPITULO I



Umbral mesoescalar urbano

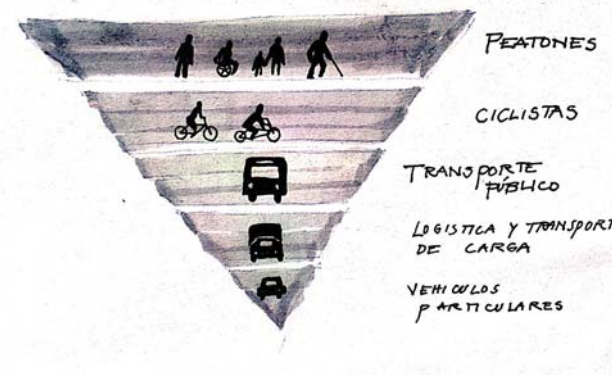
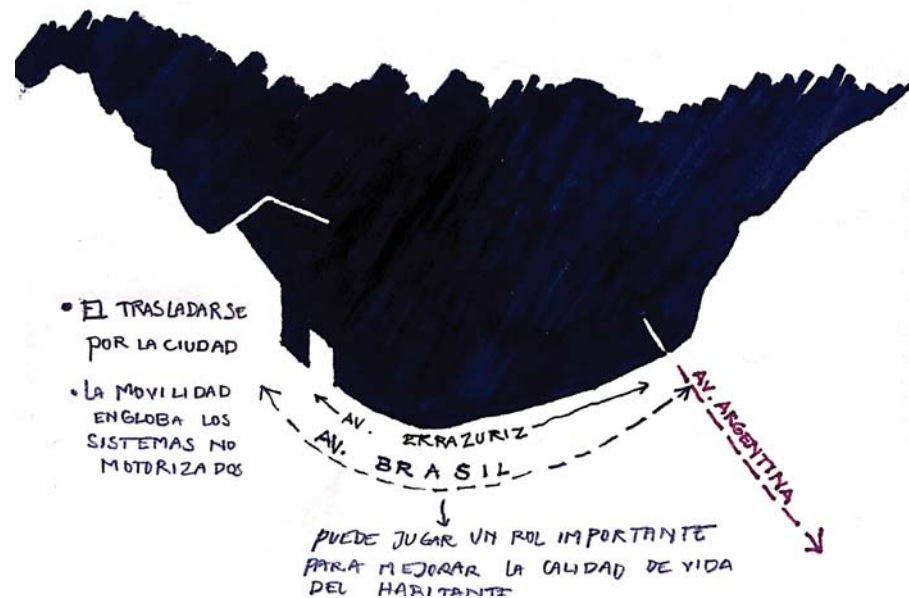
*"Transición del comienzo recorrible entre
detenciones"*

>> Intervención mesoescalar

Atrio Umbral conector interurbano

Decima etapa

Proferoses: David Luza
Contanza Jara



ORDEN VOLUMETRICO
↓
COMO VOY A INTERVENIR
EL VACIO
→ DA LUGAR A LA FORMA Y
SU NOMBRE

<Apuntes tomados durante la etapa >

Caso de estudio

Para introducirnos en la meso escala, se comprende un análisis exhaustivo de la avenida Brasil como caso de estudio, donde estudiándose a través de tramos se toma por finalidad la comprensión de sus atributos distinguidos de la avenida acuerdo a la particularidad de cada segmento como también de la comprensión de su totalidad. Por medio de jornadas de observación, encuesta y

entrevista, entre otros métodos, se toma por finalidad el conocer el comportamiento del habitante específico de la sección, como la de aquel se avanza por todo corredor del eje Brasil. Identificándose puntos programáticos significativos dentro del área de influencia se busca el entendimiento de la identidad del tramo acorde a la intervención que tiene el programa sobre este.

Encargo

Se toma por faena a desarrollar la elaboración de una intervención urbana arraigada a un tramo de la avenida, Brasil, que trabaje el rasgo identitario de la sección a favor de su progreso y accesibilidad del habitante la cual se ve en notable descuido a lo largo de la avenida, a pesar de su constante uso como eje corredor para movilizarse de un extremo a otro dentro de la comuna.

CAPITULO I

>> de lo observado

Según lo observado anteriormente, la avenida Brasil en este bandejón, presenta ciertas características espaciales que le distingue del resto. Dentro de estas cualidades significativas para el lugar están:

Receptor de flujos interurbanos

El emplazamiento del bandejón toca el movimiento proveniente del eje Argentina y nodo Barón. Los flujos vertiginosos se cruzan en el comienzo del tramo, creándose una decantación de personas que se dirigen hacia la avenida Brasil. El tramo recibe parte de estos flujos y los encamina a lo largo de su corredor longitudinal.



Patio Universidad Católica de Valparaíso

Dada la fuerte influencia de la casa central y otras facultades de la Universidad Católica, el entorno es fuertemente habitado por el joven universitario. Siendo el estudiante el habitante frecuente más maleable en la zona, es decir, se adapta con mayor facilidad a las circunstancias que le ofrece el espacio, usa la condición presente en el bandejón como lugar de espera momentánea de corto plazo. En sus ventanas de clase y horarios de descanso común. Esta situación mantiene constantemente habitada la avenida, rotando/ variando durante todo el día en un horario de 10:00 a 20:00 horas.

Punto de cambio de velocidad

Ambas avenidas se intersectan en este tramo. La avenida Argentina, en su constante flujo vertiginoso, contrasta con el flujo de eje Brasil con un ritmo más calmo y distraído. Tanto Avenida Brasil como avenida Argentina, poseen constantes flujos de persona durante todo el día. Siendo la primera un entorno tranquilo por el cual se camina a un ritmo más calmo y distraído, el otro centra en guiar estos flujos de personas de manera rápida y sin dialogo. En este tramo se encuentra el punto de intersección entre ambos flujos, creándose al pie del bandejón un fluir difuminado desde el cual se traspasa de un ritmo a otro.



RECUENTO DE ETAPAS

01/E10

Eje y dirección a la intersección. El movimiento que pasa por el eje de la Av. Brasil orienta hacia el confluir vertiginoso presente en el encuentro entre ambas avenidas.

02/E10

El cuerpo busca acomodo ante un tiempo prolongado en el espacio. El habitante busca a lo largo de la extensión un punto donde apoyarse y resguardarse del sol.



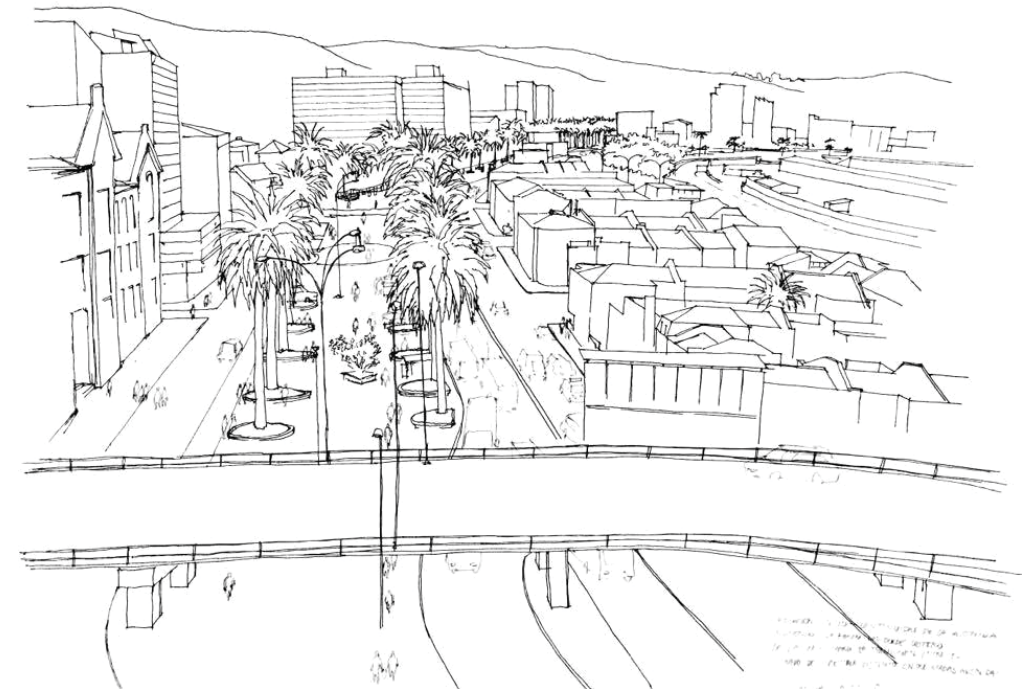
E10/03

03/E10

La avenida crea un corredor principal donde da lugar a lo vertiginoso, rodeado de un movimiento que va a un paso más lento en torno a la envolvente de verticales que presenta la avenida que entrega detención.

04/E10

Concentración en la densidad de flujos hacia el fondo de la Avenida Brasil. Aparece la condición de "embudo" urbano desde la llegada hacia la linealidad del corredor.



E10/04

CAPITULO I

Sobre el lugar

Situándonos dentro de la avenida Brasil, el tramo que pertenece al área de proyecto corresponde al Bandedón presente en el inicio del corredor, el conector con la avenida argentina, nodo Barón y la llegada desde la Av. España.

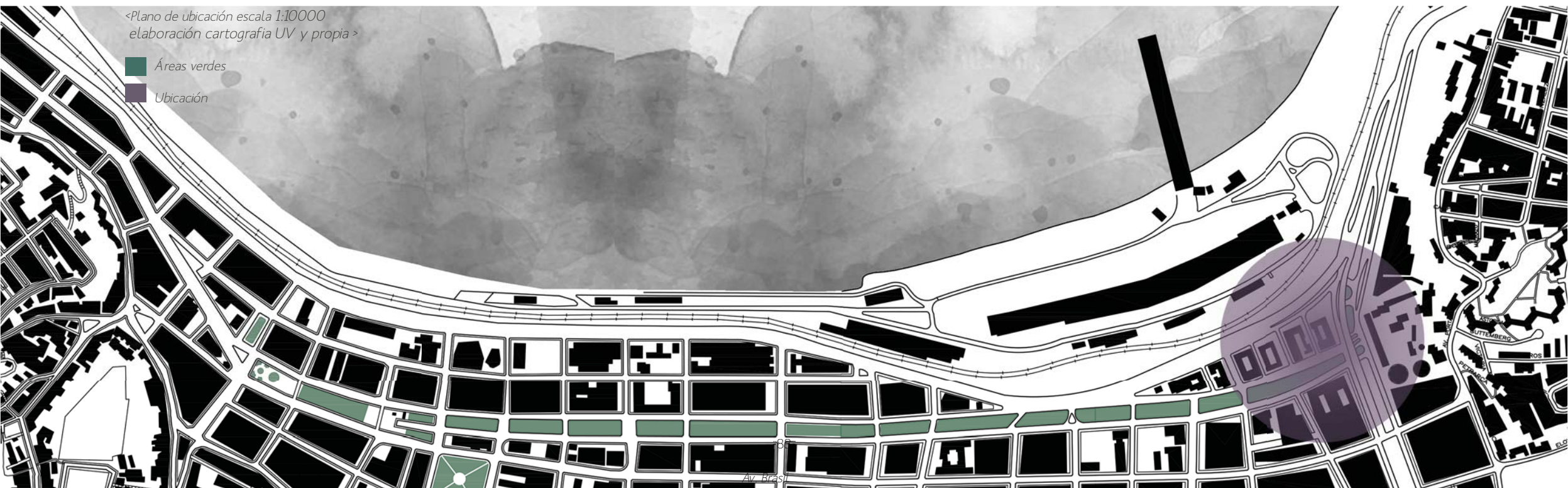
El primer bandedón de la avenida Brasil muestra un habitar abocado a un recibimiento intercomunal proveniente de av. España y nudo Barón. Recoge parte de estos flujos para encaminarlos al longitudinal corredor de esta avenida. Posee un habitante de todo rango etario, donde predomina el estudiante universitario.

En el estado actual, el espacio se habita como: un lugar de paso conector de la llegada a Valparaíso con el adentrarse en dirección a puerto; como un patio del universitario que viene a descansar de momento antes de seguir con sus labores académicas; como una extensión que permite la movilidad del habitante a través de la detención del transporte público que conecta con otra comuna. Estos tres tipos de habitar se vuelven aislados y sin relación con el bandedón mismo, dejándolo como un espacio plano, sectorizado y sin construcción de traspasos que articule el desplazamiento constante y vertiginoso presente en espacio.



<Plano de ubicación escala 1:10000
elaboración cartografía UV y propia >

■ Áreas verdes
■ Ubicación



>>De la propuesta

Según el estudio previo, la propuesta trabaja y da cabida a las acciones de permanecer orientado a distintos momentos dentro del bandejón y a un paso calmo que enmarque el ritmo continuo del corredor de la avenida Brasil. El espacio toma forma en relación al acoger de este paso y momentos de detención adoptando distintas alturas y luces.

A través de la intervención creada el espacio genera a recorrer pausado construido que enmarca un habitar distinto en sus cambios de altura, conforman

do este corredor "parapetable", en un aplomo medido con la Universidad que distingue otro traspaso. El habitante se encuentra en un "entre" de dos instancias: La transitable y la aérea.

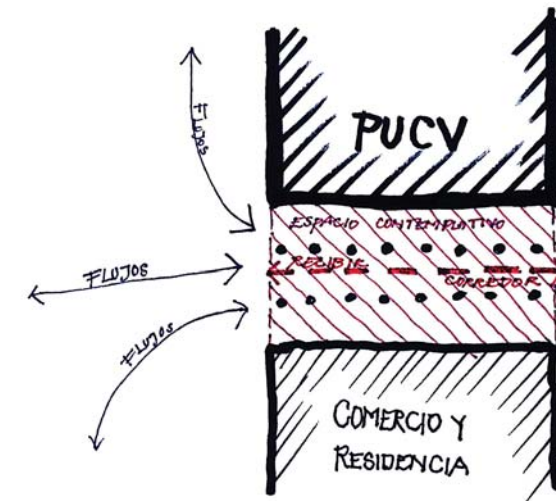
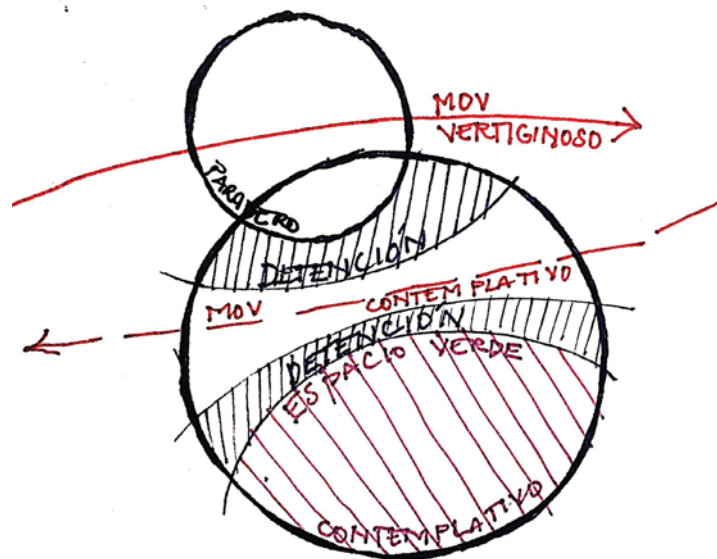
Una ligada al levantar del suelo y la otra a la techumbre, una advierte de la situación del corredor y la otra da cuenta de la cualidad del lugar que invita al permanecer.

suelo

El suelo de la propuesta se azocala de manera que crea una distinción sobre la linealidad de un flujo y enmarcar la distancia que forme el atrio a la PUCV. Juega en su desnivel con alturas varias para acoger distintas posturas aptas en su variedad, para el joven estudiante persona de mediana edad.

Con un desnivel máximo de 1.2 metros, el suelo posee rampas a lo largo de su extensión las cuales permiten cualquier tipo de accesibilidad y libertad de desplazamiento.

La materialidad del suelo está compuesta por adoquines, pastelones de cemento y cubre suelo, utilizándose para lo transitable, ruta accesible y espacios verdes respectivamente.



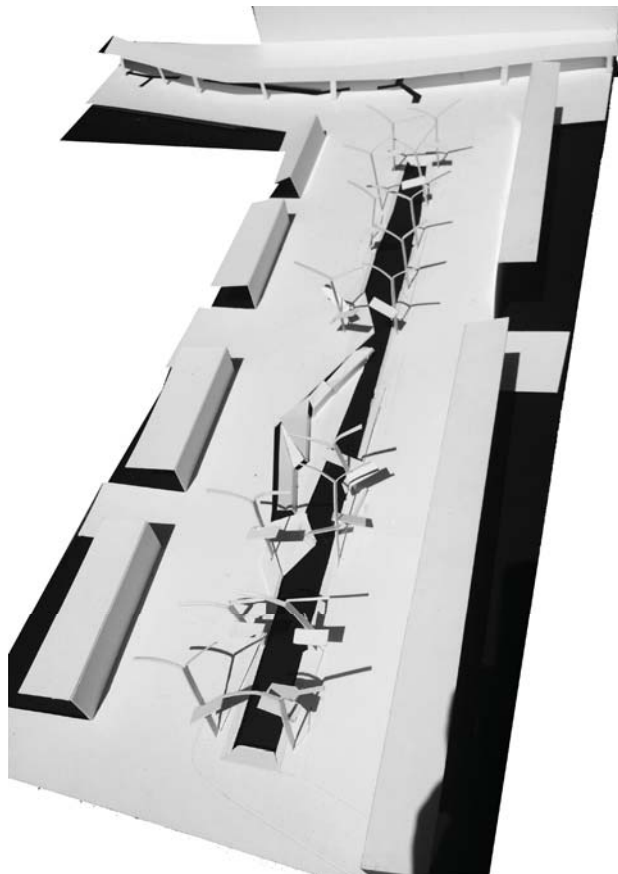
Esquemas de trabajo de elaboración propia

CAPITULO I

Momentos de detención

Detención descanso universitario

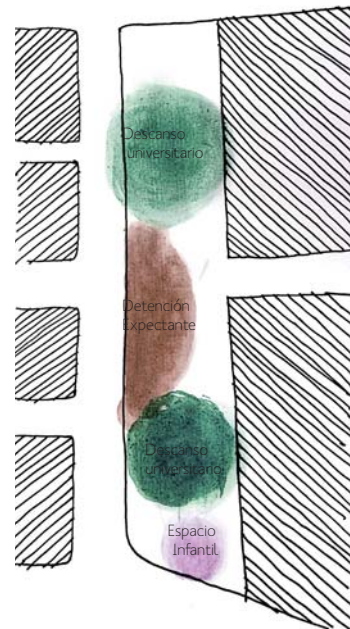
Se Forma un recibir al descanso intermitente de los estudiantes. El espacio forma unas plataformas "parapetables" frente a las facultades, bajo la sombra fragmentada formada por las techumbres. El espacio se hace adaptable y moldeable a cualquier actividad universitaria al exterior, dado su holgura y exposición a modo de gradas.



Detención expectante

Dada la condición del lugar como punto conector de Valparaíso con otras comunas, se plantea un espacio destinado a la detención expectante donde se pueda esperar al transporte bajo la misma luz de corredor central, orientándose a la calle.

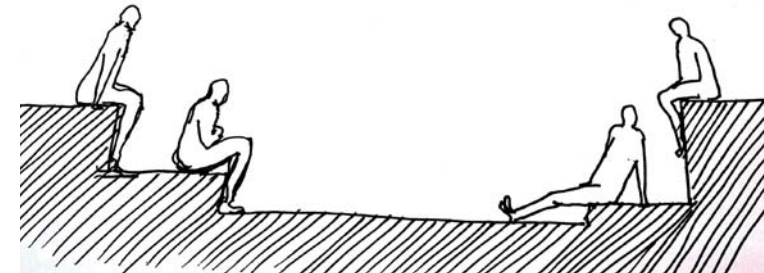
Primera propuesta de ERE el vacío negro como línea del recorrido a través del despliegue del material.



Esquema de la sectorización de los distintos puntos de detención asociados a diferente uso acorde al tiempo de espera y rango etario.

Espacio infantil

El contexto presenta en la proximidad dos jardines infantiles de considerable influencia por lo que se plantea un área de juegos infantiles que complementa el uso de todo rango etario a lo largo del tramo.

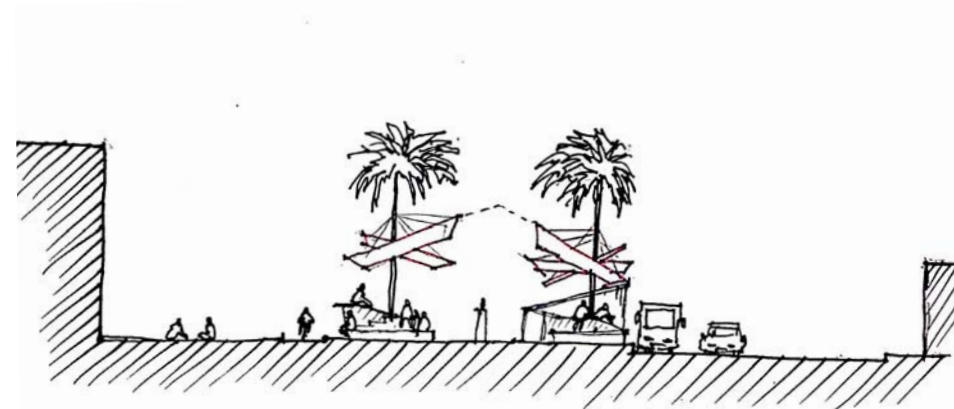


Esquema que muestra la desigualdad de alturas a disponer en la construcción del suelo. La manera de disponer los distintos niveles va con la finalidad de acoger diferentes posturas para la detención prolongada.

Contención

Enfocándose en puntos de interés dentro del plano, se forman una techumbres modulares de triángulo isósceles, con una inclinación de 30°. Generando una sombra fragmentada a lo largo de recorrido, resguardando al habitante de la constante exposición luminosa presente en la avenida.

Esta techumbre tiene el propósito de dar cabida a detenciones prolongadas, creando un temple entre sombra y luz al habitante por medio de las aperturas existentes entre el acoplar de un módulo con otro.



<Corte esquemático primera propuesta de intervención ergonómica>.

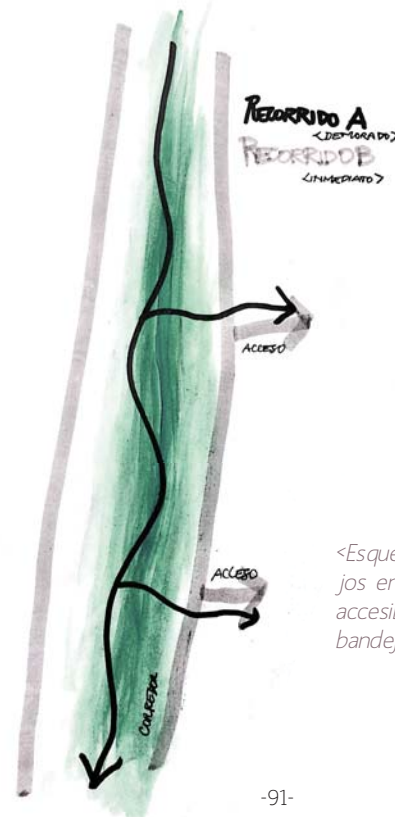
Accesibilidad

El proyecto crea una ruta accesible que comienza desde la rotonda en nudo Barón pasando por el bandejón bajo la autopista, conectando con el comienzo de avenida Brasil y su continuidad hacia el resto del corredor.

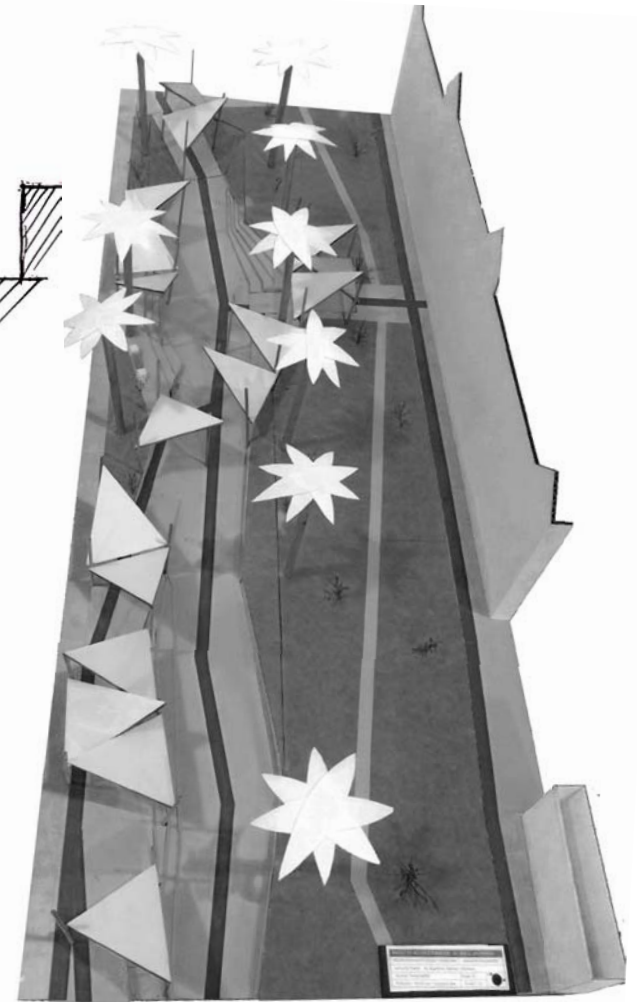
El suelo, trabajado a dos alturas, presenta en su extensión una ruta accesible hecha de pasteles de cemento que se extiende por el centro del corredor, conectándose por rampas con

la parada de transporte público y las puertas de respectivas universidades.

Planteándose dos maneras de recorrer el tramo con accesibilidad universal, esta la que atraviesa el área intervenida por el "entre" de los desniveles, bajo la sombra de las techumbres, y esta el recorrer perimetral que conecta de manera directa una puerta de universidad con otra y borde de la vereda.



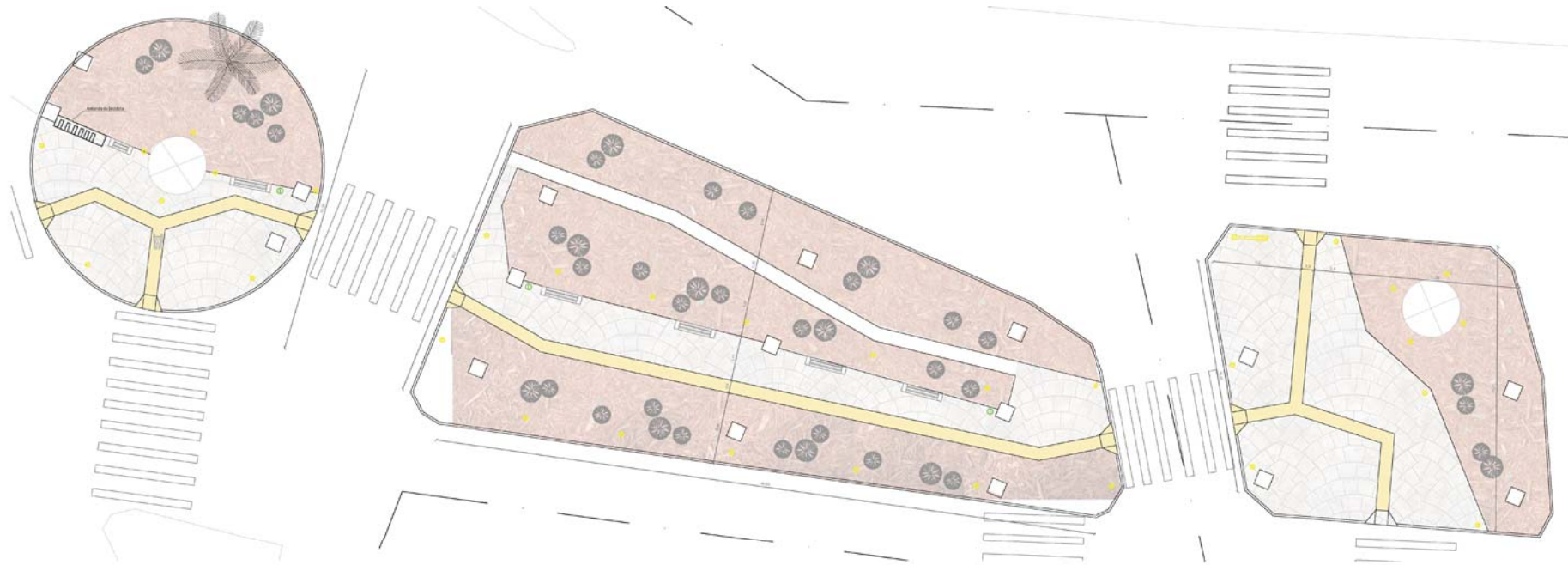
<Esquema de flujos en cuanto a la accesibilidad del bandejón>.



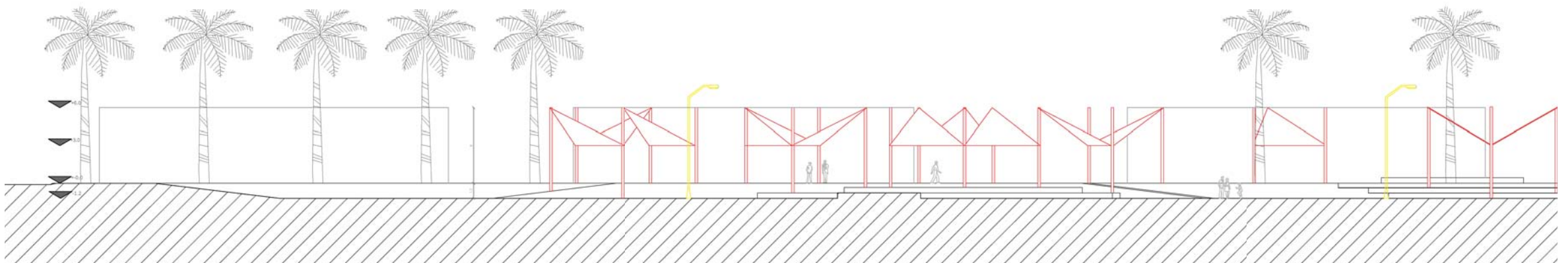
Maqueta Propuesta Final
Primera parte del recorrido del bandejón, sección encuentro Av. Argentina

CAPITULO I

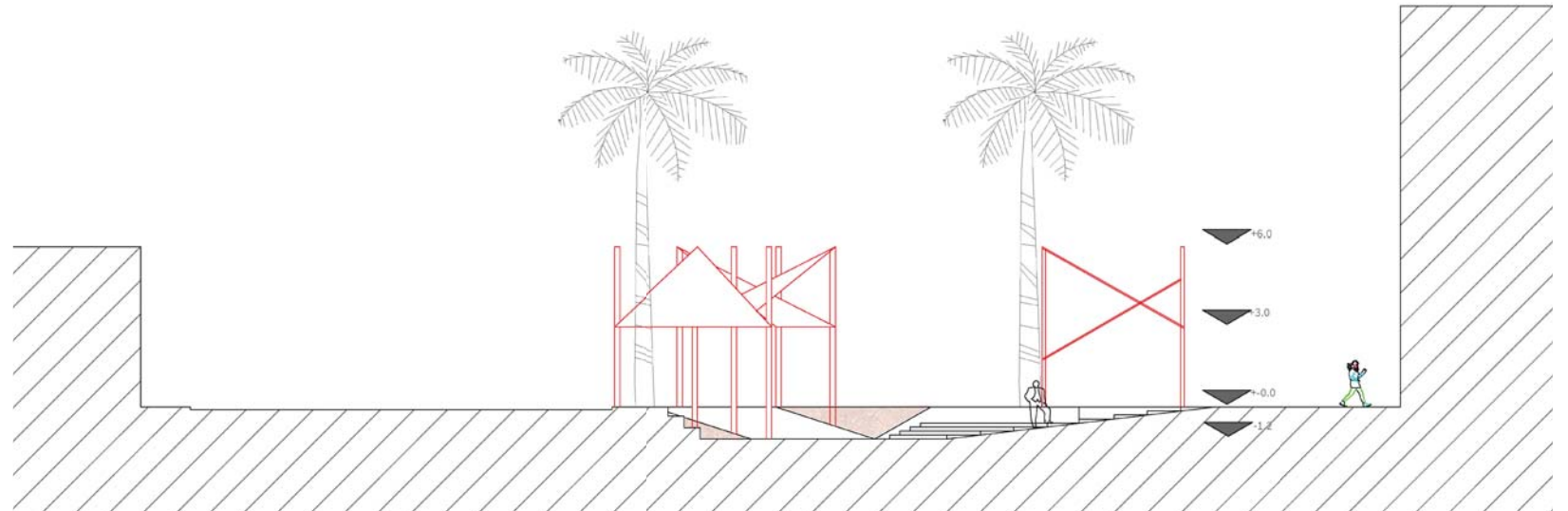
Planimetria - planta intervención en Av. Argentina



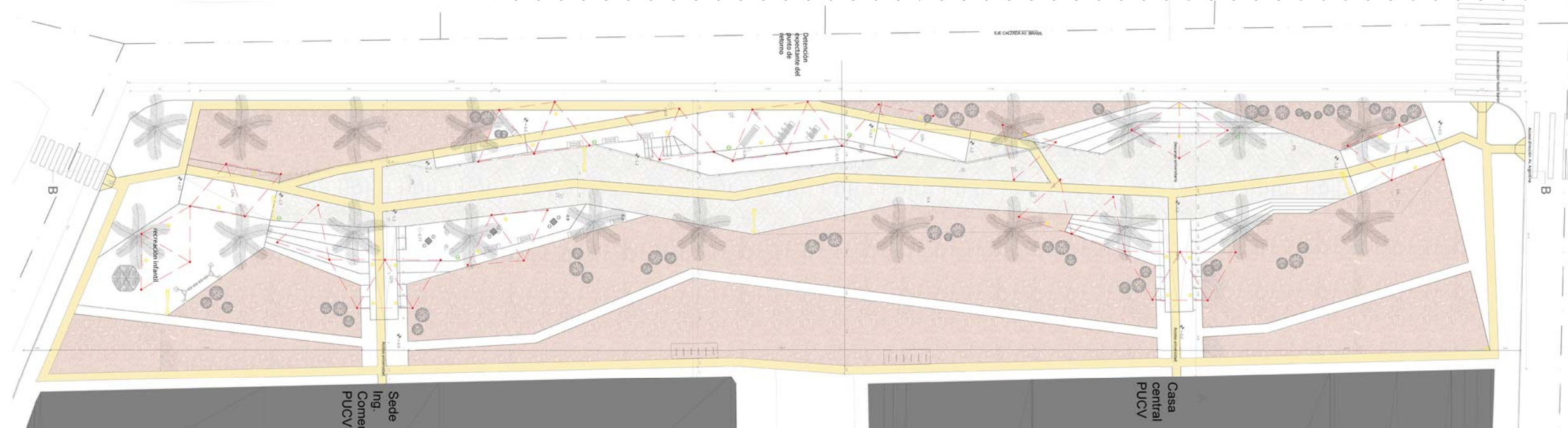
Planimetria - corte longitudinal



Planimetria - corte transversal

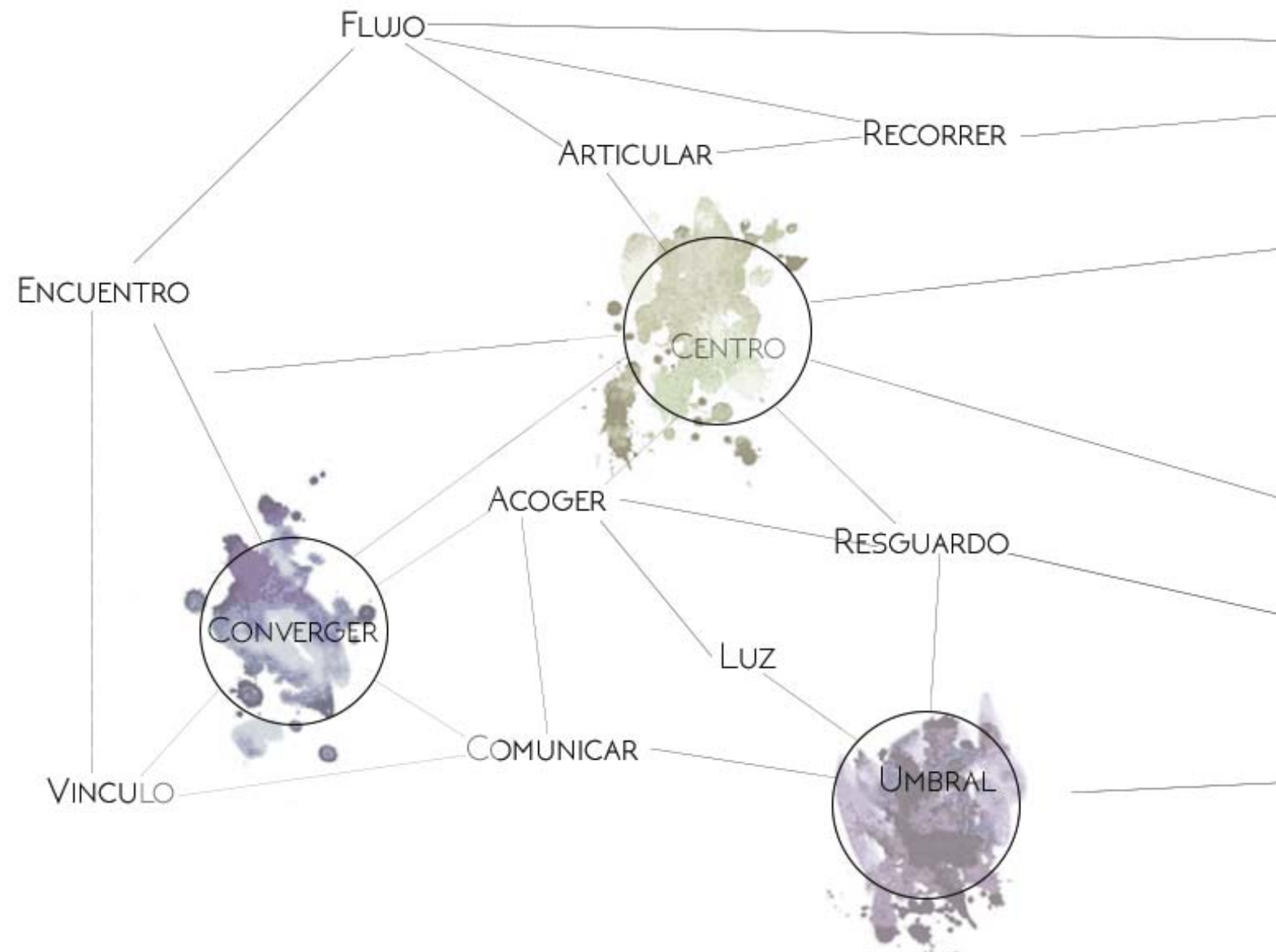


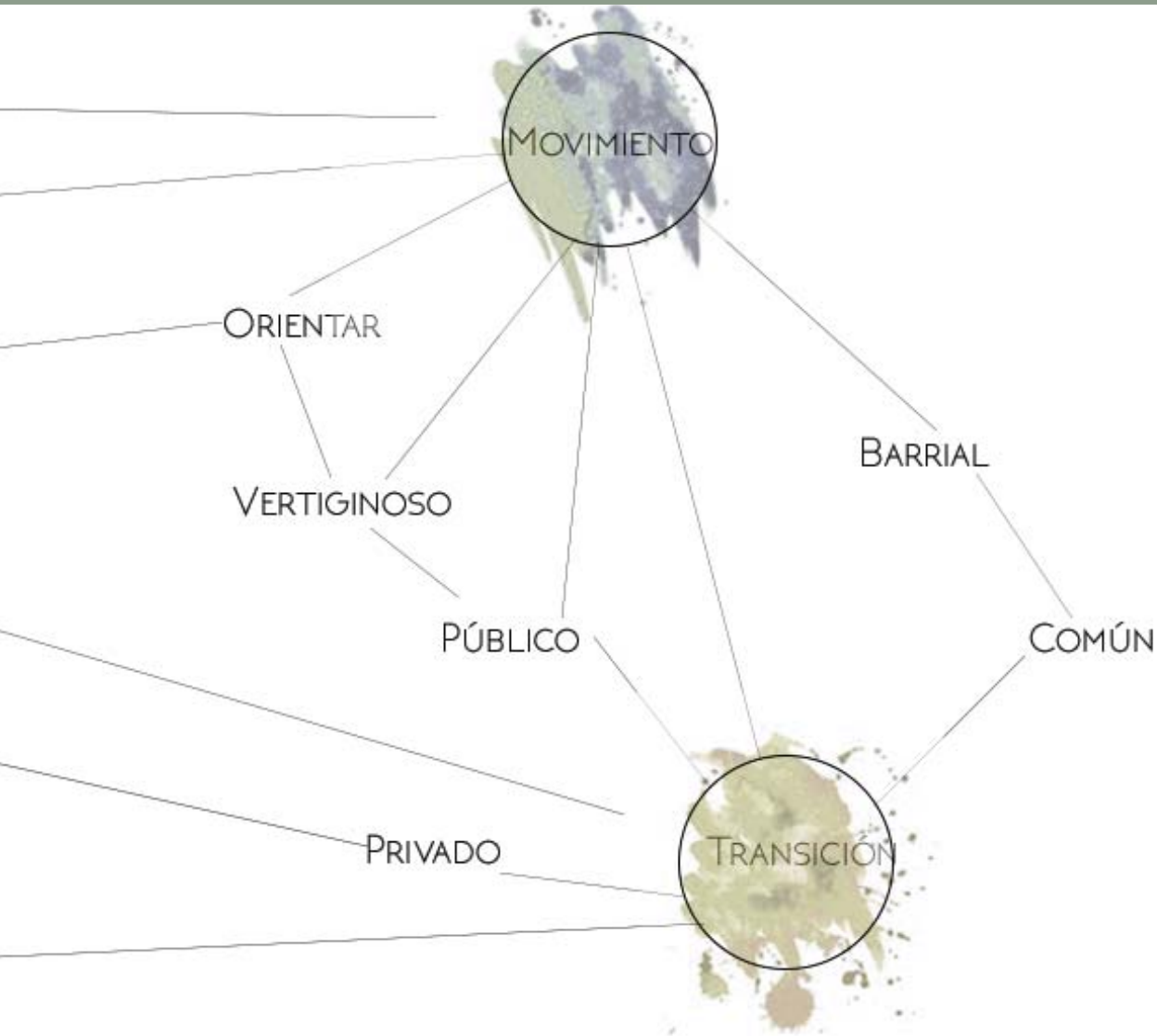
Planimetria - planta general



CAPITULO I

>> reflexión de
las etapas





Esquema de relaciones

El esquema expuesto muestra la relación entre los conceptos que muestran una considerable insistencia dentro del tiempo de estudio realizado en los años anteriores. Con la intención de llegar a un orden jerárquico de lo observado y vislumbrar los conceptos de mayor importancia dentro de la memoria para traer a presencia en la elaboración del anteproyecto a realizar.

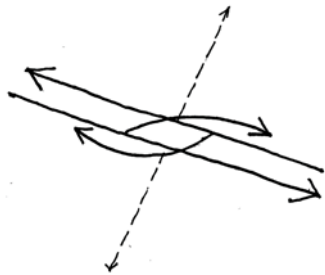
Como resultado, aparece una resonancia en los conceptos asociados al centro, la convergencia, el movimiento, la transición y el umbral. Dichos conceptos expuestos muestran una relación coherente e inductiva entre ellos, lo cual nos permite concluir que la insistencia de lo observado y tratado durante las etapas se da en las observaciones mencionadas mediante su relación presente con los terceros vistos acorde al ciclo.

CAPITULO I

>> reflexión de las etapas

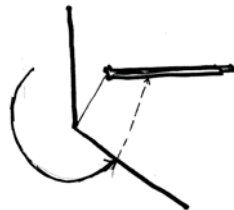
< rasgo de la insistencia observada >

etapa i
parapeto urbano



>>Recoger del recorrido lineal que vincula lo pasado y el porvenir

etapa ii
comedor público



>>Vista guiada a la fachada como orientación al acto

etapa iii
morar a pie de cerro



>>Recorrer guiado por una transición lumínica

etapa iv
vivienda colectiva unifamiliar



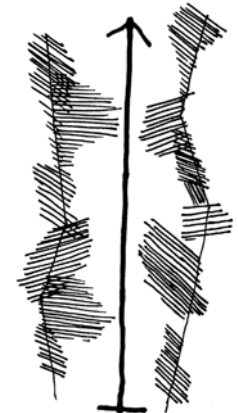
>>Acoger luminoso bajo la misma vertical

etapa Vii - viii
conjunto habitacional



>>Atravesar medible entre plan y cerro

etapa x
intervención mesoescalar

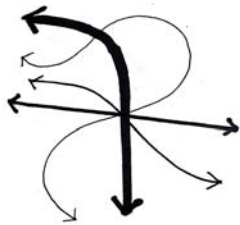


>>Transición del comienzo recorrible entre detenciones

Del umbral y la transición

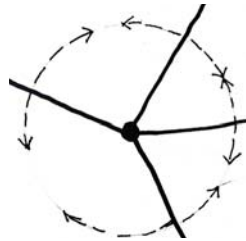
RECUENTO DE ETAPAS

etapa v 1
sede de emergencia



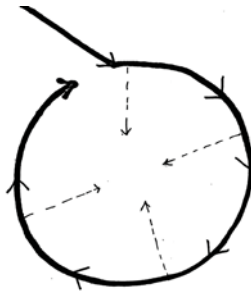
>>Resguardo del movimiento en su confluir

etapa v 2
sede comunitaria



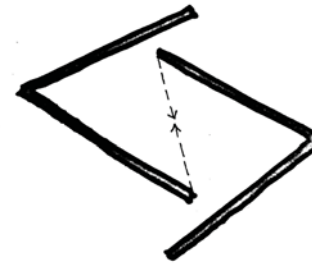
>>Articular y comunicar de momentos en torno a un punto central conector.

etapa vi
estación nautica



>>Circundante a un vacío central

etapa ix
teatro biblioteca



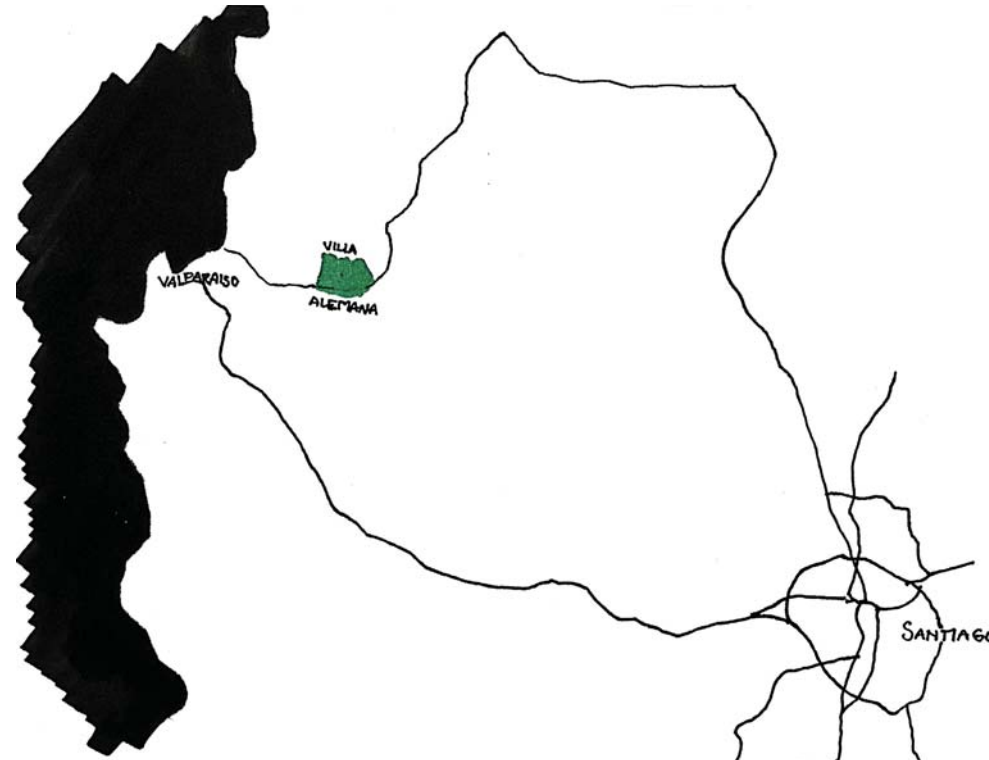
>>Acoger común de un encuentro enfrentado

A lo largo de las etapas de periodo académico, se observa una insistencia a elementos sobre los que se quiere trabajar y/o llevar a la proposición, relacionados con aspectos que corresponden a la *transición* como la construcción de un traspaso mediante dimensiones espaciales y lumínicas que introducen espacios mediante un temple, y el *converger* que unifica tanto variedad de flujos o aconteceres a los que la envolvente da cabida y orientación.

del converger a un centro

CAPITULO II

>> planteamiento de la investigación



«Esquema de relación según emplazamiento de la comuna de estudio con Valparaíso y Santiago. Elaboración propia»

Para el posterior desarrollo del ante proyecto a tratar, debe de comprenderse un antecedente del caso de estudio que nos introduzca en el contexto donde se emplazará la proposición. La investigación realizada busca el entendimiento de la comuna de Villa Alemana en correlación con las áreas urbanas metropolitanas a partir del razonamiento que les vincula desde la perspectiva de la movilidad, en una escala de lo macro a lo particular, en la relación de la comuna con la región metropolitana, con la conurbación del Gran Valparaíso y la ciudad misma.

Los métodos de investigación usados para el entendimiento del caso de estudio Comprende: Documentación que concierne al área de influencia de la escala del proyecto, tomando análisis sobre la movilidad presente en la región a partir de elementos que motiven el desplazamiento del habitante entre una ciudad y otra (comercio, turismo, educación, el ocio, entre otros); consulta con privados asociados al trans-

porte inter-regional , como lo son Pullman Bus y Turbus para tener una aproximación de la tendencia y frecuencia del habitante a movilizarse hacia la región metropolitana; informes del plan de desarrollo comunal y SECTRA que respondan a la mejora de la movilidad en el presente subcentro urbano de carácter residencial.

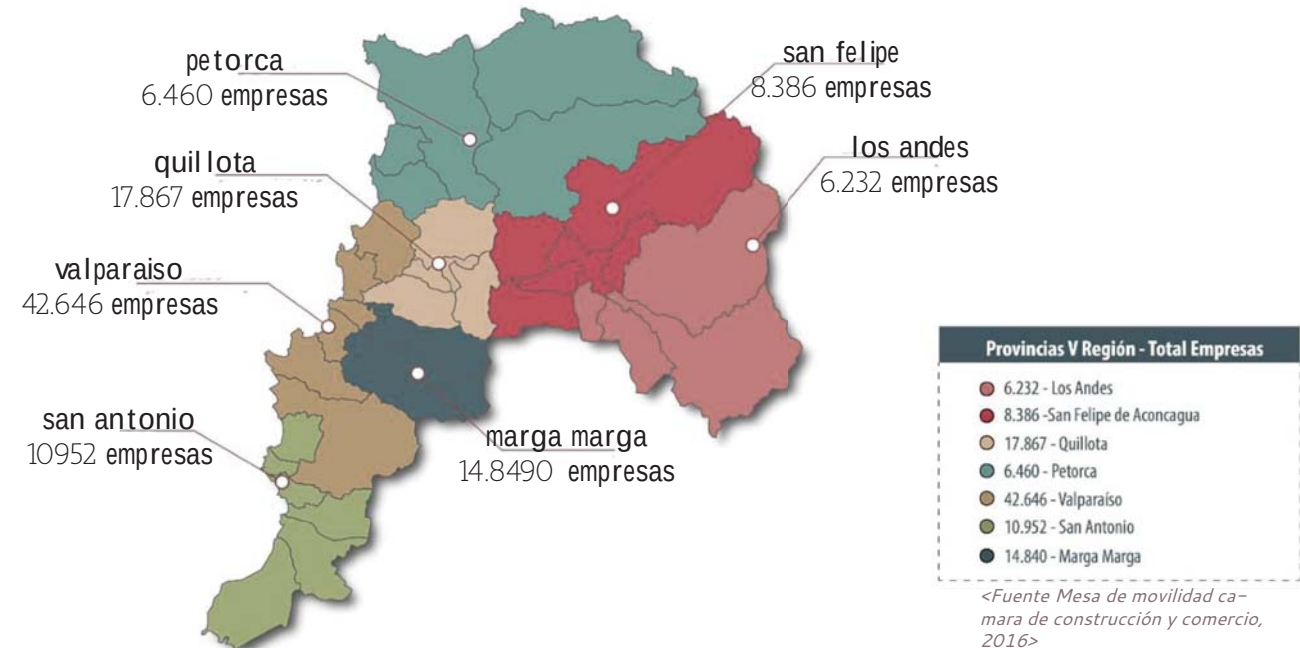
>> Sobre la movilidad en la región

mesa de movilidad

< DEL POR QUe VIAJAN >

El ciudadano de la comuna periurbana o ciudad interior, se muestra como aquel que viaja constantemente de un contexto a otro en la cotidianidad de su día a día. Para entender su desplazamiento se debe mirar dentro de quehacer y la necesidad del habitante en su vida diaria en relación al equipamiento urbano que ofrece su entorno próximo. En términos del caso de estudio, como comuna donde la principal característica de su distribución urbana se desarrolla por el lado residencial por sobre los demás aspectos, se entiende la necesidad de su habitante por viajar frecuentemente para desenvolverse.

total empresas en la región



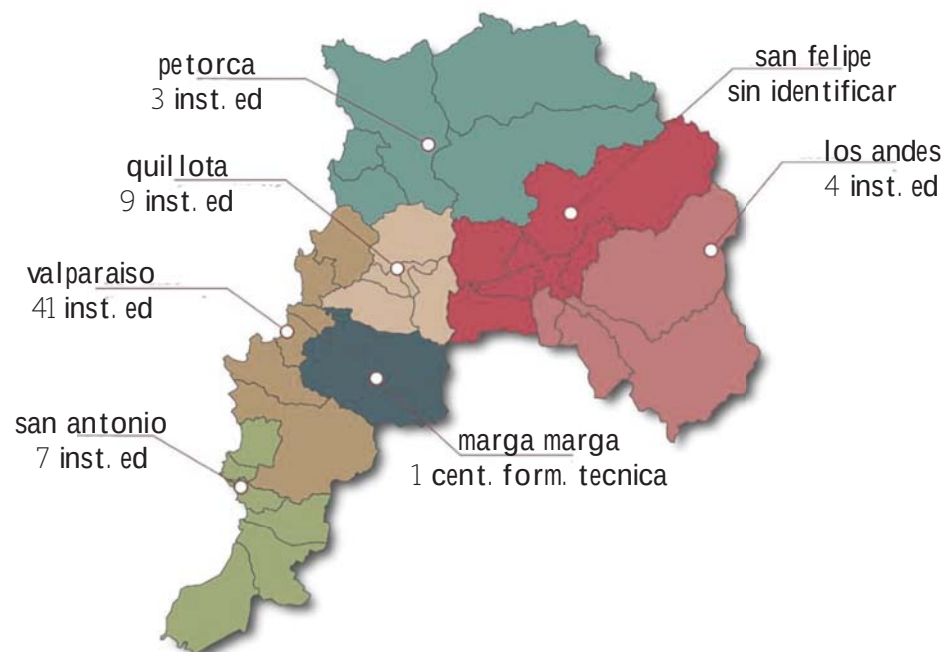
Dentro del paradigma económico de la región, el estudio devela a la mayor parte de la concentración de empresas en la provincia de Valparaíso, con un total de 42.646 < destacándose en el lado de comercio, transporte y comunicaciones, actividad inmobiliaria e industria manufacturera>, a diferencia de la provincia del Marga Marga con 14.840 < en el lado de comercio, transporte y comunicaciones, minería e industria manufacturera> Según el servicio de impuestos internos del 2012.

La concentración pronunciada de las empresas en la provincia de Valparaíso atrae a la movilidad laboral de las comunas interiores como un centro urbano laboral.

<Fuente Mesa de movilidad cámara de construcción y comercio, 2016>

ANTECEDENTES DEL CASO

total intituciones de educación superior



Por el lado de la educación superior, la concentración también se da para el lado de la provincia de Valparaíso, con una existencia casi nula dentro de las comunas interiores < solo 1 en Marga Marga - Quilpúe >.

Dicha concentración de Universidades, institutos profesiones e institutos de formación técnica, produce una considerable influencia en la movilidad. El número de estudiantes presentes en la región no es menor. Además del horario semejante al laboral que pasa a sumarse a las horas punta.

total barrios comerciales



<Fuente Mesa de movilidad cámara de construcción y comercio, 2016>

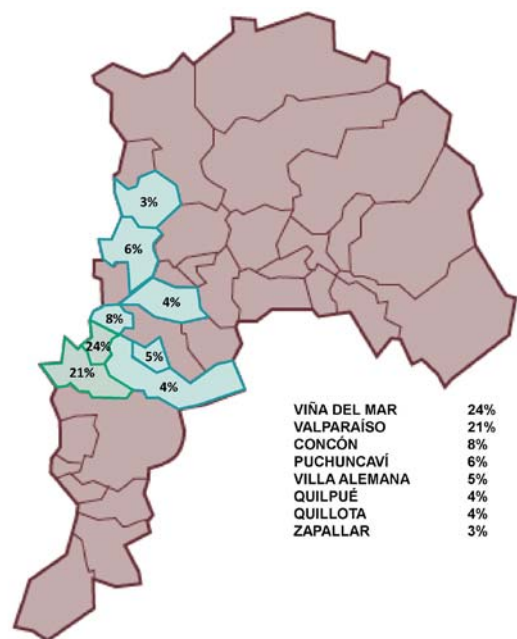
Los barrios y tiendas comerciales igualmente pasan a sumarse en su concentración a la provincia de Valparaíso < con mayor cantidad de barrios en Valparaíso y tiendas en Viña del Mar>, a diferencia de Marga Marga < 1 barrio en Villa Alemana , 1 Quilpúe, 6 Limache; 2 tiendas en Villa Alemana y 11 en Quilpúe>.

A pesar de tener una agrupación comercial dentro de la provincia que no es menor, la variedad que trae la mayor cantidad de grandes tiendas y barrios, atrae a más público que viene por algún motivo laboral o de ocio, entre otros.

<Fuente Mesa de movilidad cámara de construcción y comercio, 2016>

CAPITULO II

permisos de edificación acumulada 2015
< obra nueva >

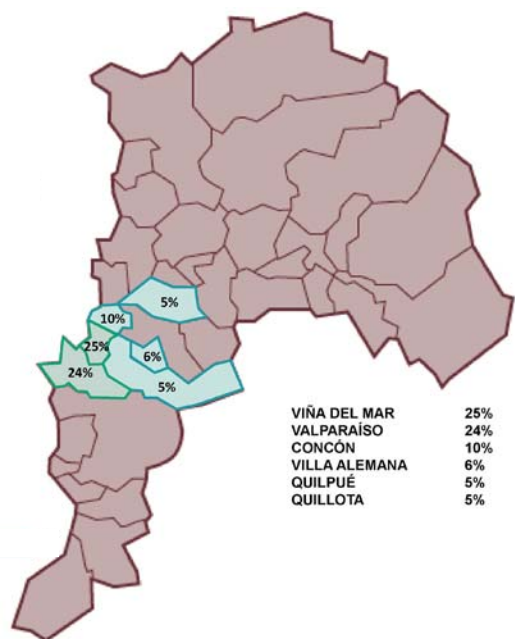


En la región de Valparaíso, durante el 2015 se aprobaron aproximadamente 2.067.778 m2 de obra nueva, donde un 5% del total le corresponde a la comuna a estudiar.

Además, el estudio demuestra que dentro de la obra nueva , el tipo de edificación se divide en:

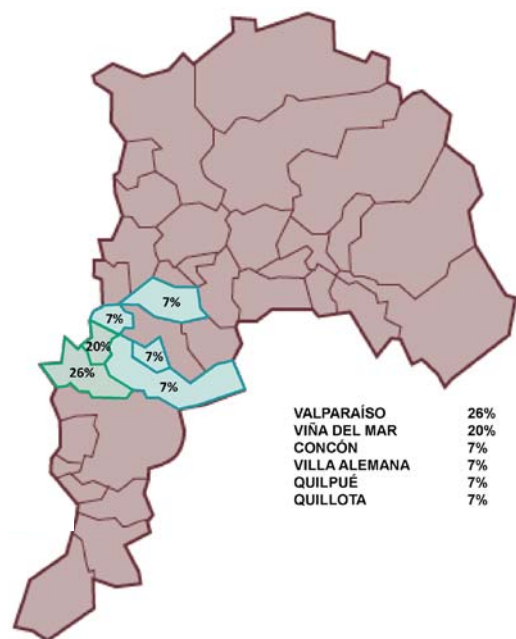
- 78% Viviendas
- 7% Comercio
- 9% Otros
- 2% Oficina
- 1% Equipamiento
- 1% Industrial
- 1% Educacional
- 1% Sin destino

permisos de edificación acumulada 2015
< obra nueva >
vivienda en m2



En la región de Valparaíso, durante el 2015 se aprobaron aproximadamente 1.617.023 m2 de obra nueva destinada a vivienda. La comuna de estudio con un 6% del total < 98.913 App > considera una razón importante considerando la superficie de la comuna en relación al número de habitantes.

permisos de edificación acumulada 2015
< obra nueva >
vivienda en unidades



En la región de Valparaíso, durante el 2015 se aprobaron aproximadamente 18.061 unidades destinadas a vivienda, donde el 7 % del total < 1.376 App> se concibió en la comuna de Villa Alemana, quedando en tercer puesto bajo Valparaíso y Viña del Mar < sobre 3500 unidades >.

<Fuente Mesa de movilidad cámara de construcción y comercio, 2016>

índice de calidad de vida urbana icvu 2016

<Mesa de movilidad gremios de Valparaíso>



El presente análisis muestra las condiciones de vida de la población generadas a partir de las actuaciones y dinámicas de transformación del espacio urbano inducidas por actores públicos, privados y la sociedad civil, medidas y comparadas con información estadística provistas por fuentes oficiales públicas y privadas lo más actualizadas posibles. A través de lo mencionado anteriormente y otros aspectos <como salud o condiciones socioculturales> se conforma un índice de calidad de vida el cual pondera un promedio

nacional por dimensión, componiendo una sumatoria la cual debe ponderar un promedio ICVU sobre 42.3 para que la comuna se estime dentro del ranking como un entorno óptimo para la calidad de vida del habitante.

Villa Alemana, situándose en el lugar 33 dentro de un ranking nacional de 93 comunas con más de 50.000 habitantes, 10 áreas metropolitanas, 25 ciudades intermedias y un 85% de la población Chilena, aparece dentro de la región como tercera comuna con un índice de mejor calidad de vida para sus habitantes.

No obstante, las falencias que demuestra el análisis a nivel comunal, se demuestra una insuficiencia en las dimensiones de economía y negocios, sociocultural y movilidad.

La síntesis que demuestra el diagnóstico regional expuesto, revela el déficit en la movilidad de la ciudad de observación acorde a la demanda de viaje expuesta a través de la composición de análisis vista del porqué se viaja.

<Fuente Mesa de movilidad cámara de construcción y comercio, 2016>

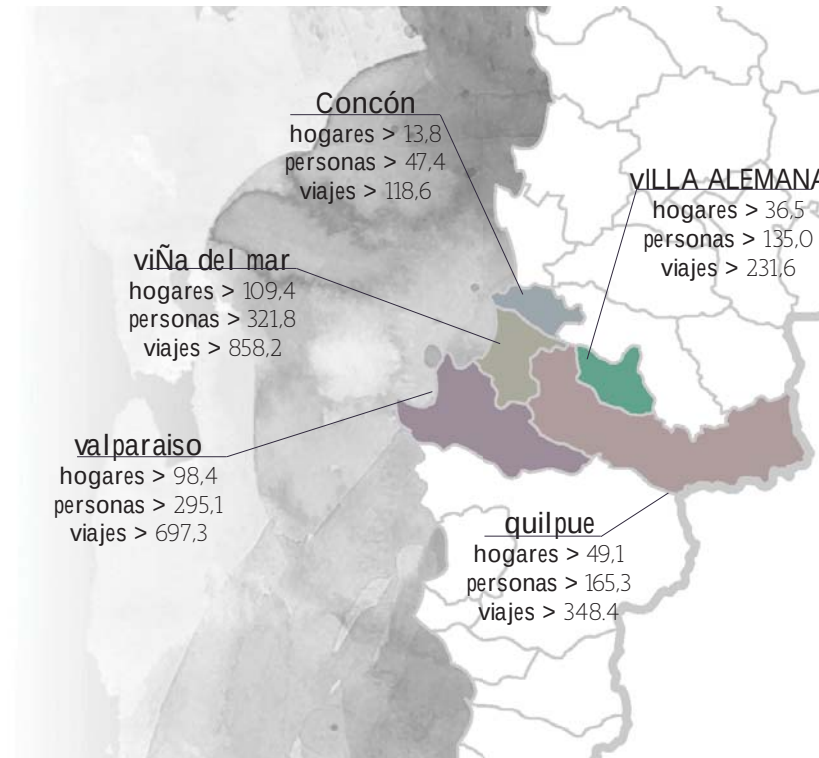
CAPITULO II

>> Sobre la movilidad en la conurbación del gran vaparaiso

encuesta origen destino

< COMO VIAJAN >

La encuesta origen destino, con la intención de develar un análisis sobre los viajes efectuados entre las comunas que integran la conurbación del Gran Valparaíso y el método de transporte que utilizan para su desplazamiento, se encuentra como parte esencial de la investigación. Conocer la cantidad de viajes del subcentro urbano en estudio, además de develar los medios recurrentes que utiliza para alcanzar su destino, forma parte significativa para entender el valor de la conectividad en el interior de la comuna y como esta se relaciona con el entorno metropolitano próximo.

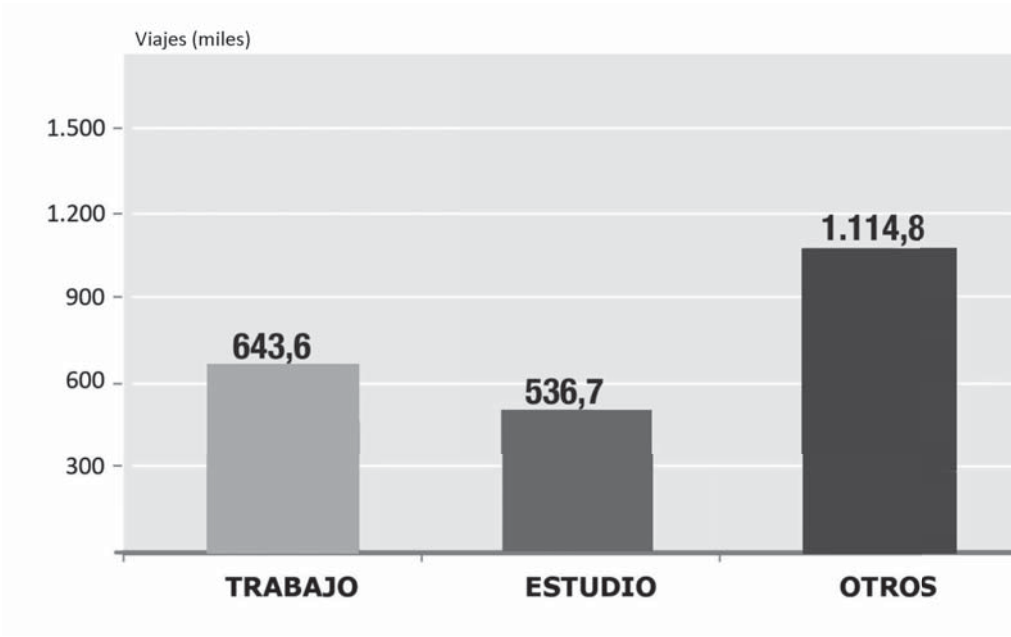


< Plano de la quinta región con la conurbación destacada. Datos en miles fuente Encuesta origen destino 2015 y elab. propia >

En relación con el resto de las ciudades, aparece como la ciudad de menor tamaño dentro del Gran Valparaíso, sin embargo demuestre que, lo viajes en relación a la densidad que posee dicha comuna aparece como un factor notable que habla sobre la naturaleza residencial del subcentro.

ANTECEDENTES DEL CASO

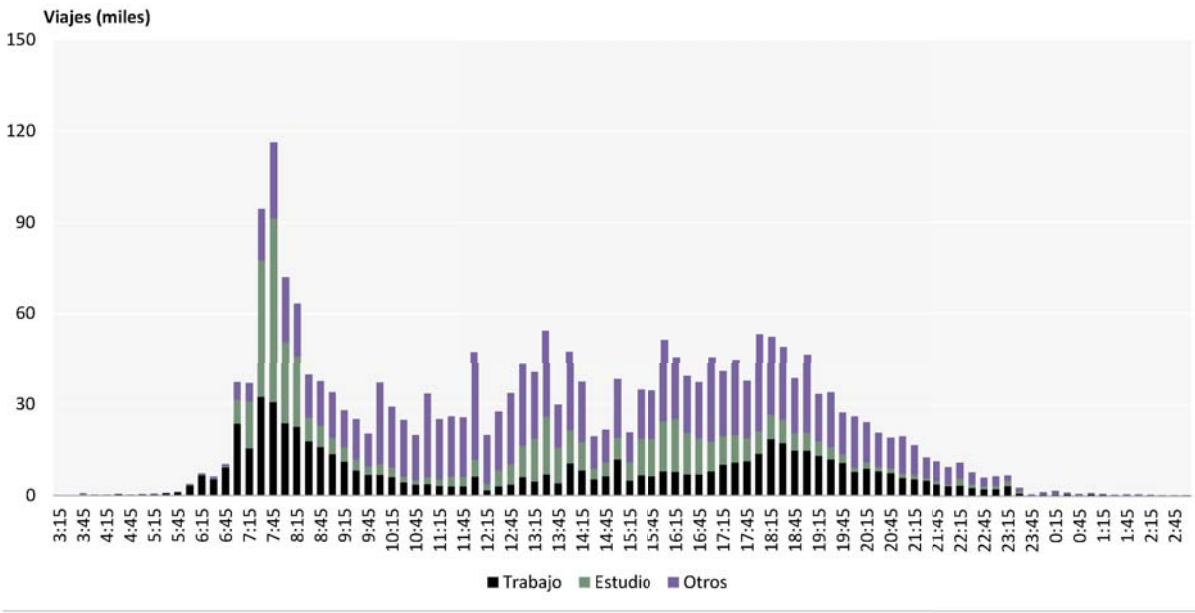
viajes por proposito dia laboral



En relación a lo visto sobre motivos de desplazamiento del habitante, los intereses de viaje predominante se dividen en motivos de trabajo, estudio y otros < entendiéndose por otros a salud, compras, ver alguien, comer, trámites, recreación etc.>.

Para efecto de la conurbación, los viajes destinados a "otros" aparecen como el motivo predominante para trasladarse de un punto a otro.

histograma de viajes por proposito de dia laboral



< Graficos de viajes por proposito ,Fuente Encuesta Origen Destino SECTRA 2016>

Reflejando el grafico de barras de viajes por propósito en día laboral en relación al horario, el histograma devela como horario punta crítico del día laboral alrededor de las 07:45 AM. Con un predominante número de desplazamiento por motivos escolares, seguido de trabajo y otros. A lo largo del transcurso del día la demanda de viajes va variando según la hora, manteniendo cierto equilibrio entre las tres causas mencionadas.

CAPITULO II

Tasa de generaciones de viaje por persona en dia laboral

Sector	Modo				Total
	Público	Privado	No Motorizado	Mixto	
Valparaíso	1,08	0,63	0,64	0,01	2,36
Viña del Mar	1,00	0,95	0,70	0,02	2,67
Concón	0,46	1,31	0,70	0,02	2,50
Quilpué	0,79	0,72	0,59	0,01	2,11
Villa Alemana	0,69	0,51	0,51	0,01	1,72
Total	0,92	0,77	0,64	0,01	2,34

<Fuente Encuesta Origen Destino SECTRA 2016>

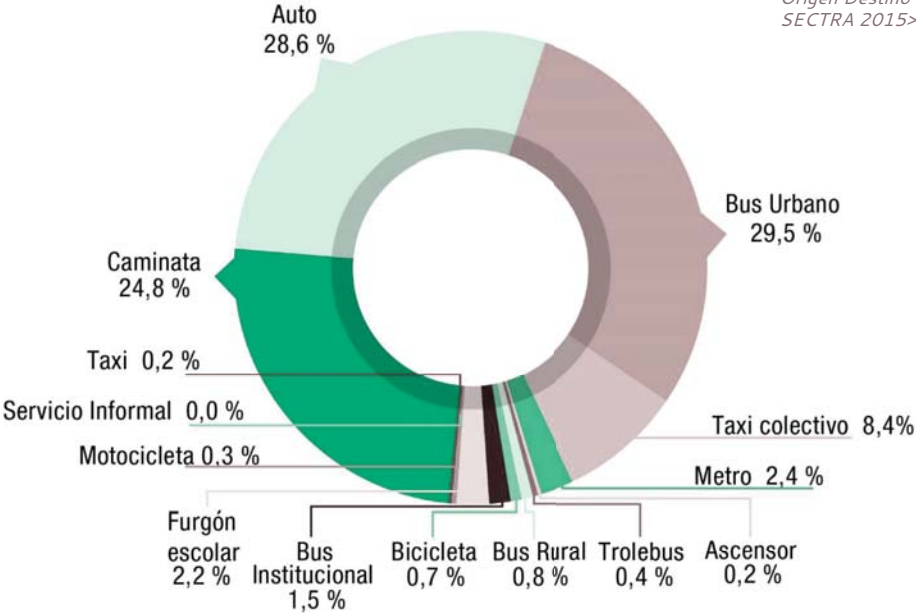
A nivel de la conurbación, la tasa de generación de viajes por persona en día laboral se da en su mayoría por el modo público y la gran parte en Viña del Mar.

Según muestra la tabla, en la ciudad observada la generación de viajes se da predominantemente en el sistema de transporte público y en equidad entre el privado y no motorizado.

La preferencia al medio de transporte público habla de la importancia que le confiere la comuna al medio de desplazamiento, factor a tomar en cuenta para efectos del estudio de la movilidad entorno al área de influencia del caso de estudio.

Partición modal en dia laboral

<Fuente Encuesta Origen Destino SECTRA 2015>



Para el total de la conurbación del Gran Valparaíso, la preferencia para el modo de viaje, en cualquiera de la etapa del viaje en que se encuentre, corresponde al viaje en bus urbano, seguido de auto privado y caminata. Dejando al metro con una preferencia, en porcentaje de solo 2.4 %.

Como lo ya antes mencionado, las preferencias modales expuestas en el anterior grafico muestran la totalidad en la sumatoria de las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana. Excluyente de cualquier característica que pueda tener la movilidad independiente si se encuentra al borde costero o interior.

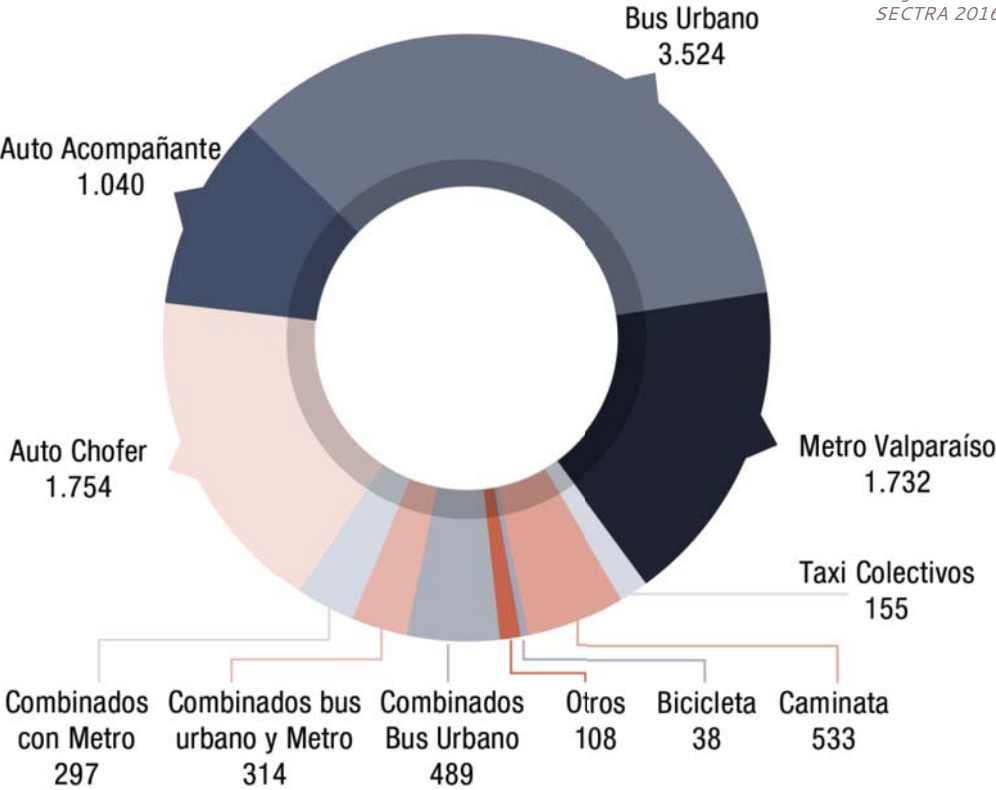
ANTECEDENTES DEL CASO

<Fuente Encuesta
Origen Destino
SECTRA 2016>

partición modal origen destino en quilpue y villa alemana

Modo de Transporte	Total Viajes PM
Auto Chofer	18%
Auto Acompañante	10%
Bus Urbano	35%
Metro Valparaíso	17%
Taxi Colectivos	2%
Caminata	5%
Bicicletas	0%
Otros	1%
Combinados con Bus Urbano	5%
Combinados con Metro	3%
Combinados Bus Urbano y Metro	3%
	9.983

A comparación del grafico anterior, la partición modal con origen en Quilpué y Villa Alemana, ciudades del interior que forman del área metropolitana regional, muestran además de la ya mencionada preferencia por el bus urbano, un aumento en el uso que se le da a la modalidad de metro tren, diferenciándose por poco a la modalidad de vehículo privado. El cual contantemente suele ser la partición modal más ocupada por los habitantes después del bus urbano.



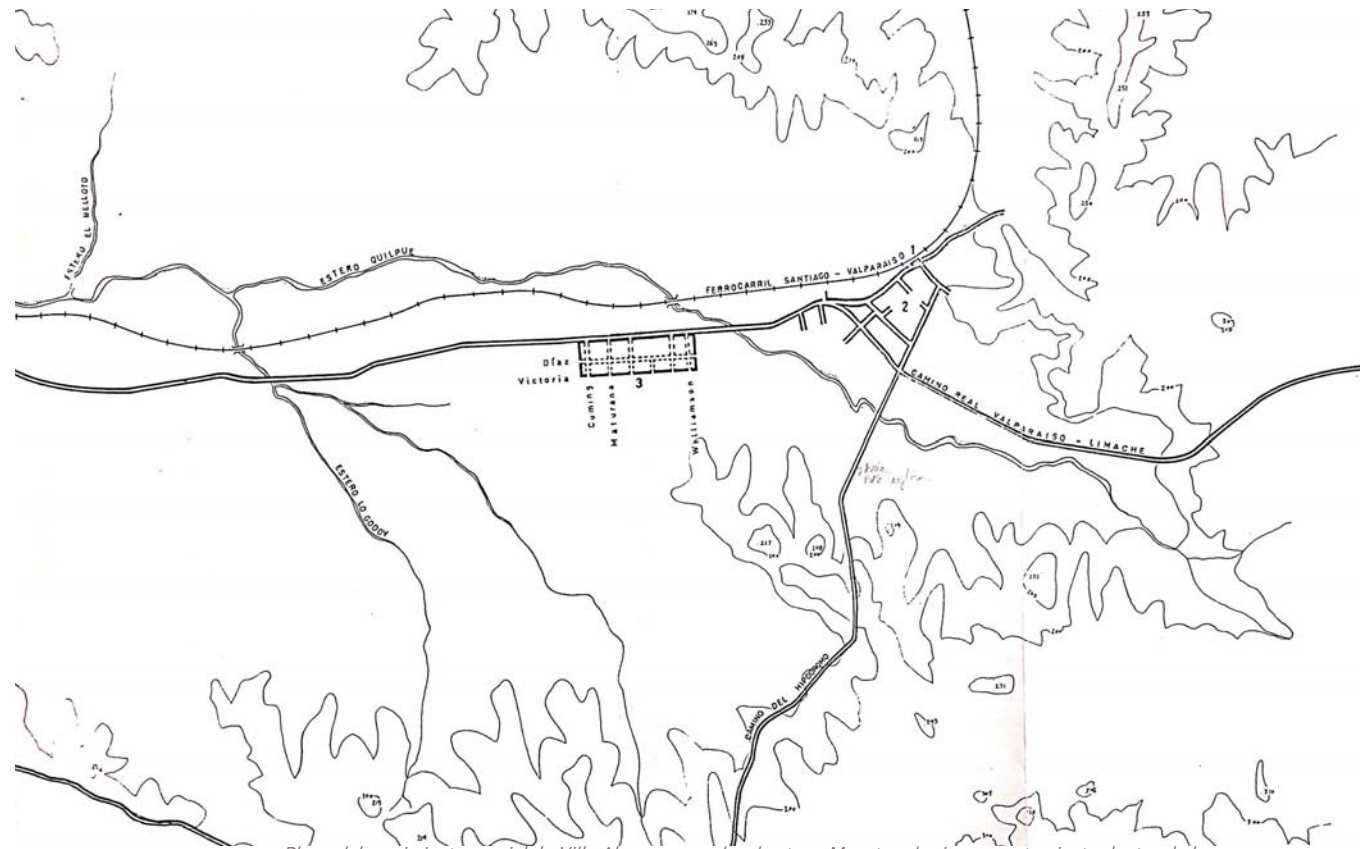
Otro factor relevante que muestra el grafico corresponde a la baja preferencia al modo de transporte de caminata. Considerándose ciudades de menor tamaño de y de topografía favorable para recorrerse, la respuesta ante el caminar aparece preocupantemente más bajo de lo estimado. La mencionada falencia debe de ser tomada en cuenta para términos de la elaboración del proyecto para el alcance de una conectividad urbana que incentive una movilidad no motorizada.

CAPITULO II

>> Sobre la comuna

Crecimiento historico de ocupación de suelo

Periodo 1 / 1856 - 1900
Asentamiento en el lugar



<Plano del crecimiento parcial de Villa Alemana acorde a la etapa. Muestra el primer asentamiento dentro de la actual comuna, situandose en la inmediatez de la proximidad a los ejes longitudinales. Fuente informe proceso histórico de uso del suelo, Ilustre municipalidad de Villa Alemana>

Periodo de 44 años, tres siglos después de la ocupación española en la región. El lugar geográfico en donde se sitúa la ciudad en la actualidad solo disponía de cinco elementos básicos.

- Camino Valparaíso-Limache-Quillota o camino Real.
- Camino Hipódromo que desemboca por el camino de la playa hasta empalmar al camino de Valparaíso a Santiago por Casablanca.

El Ferrocarril Santiago- Valparaíso y la estación Peñablanca de pasajeros, carga y bodegas que recibían el producto de la tierra desde las zonas agrícolas más próximas a ésta.

- Primer Caserío de importancia ubicado en el sector de Peñablanca. El resto del territorio eran fundos y grandes parcelas que existían en torno al único camino que comunicaba a otros pueblos.

- Primera propuesta de Población para parceleros, cerca del paradero de trenes de Peña blanca, formado por el español Buenaventura Joglar Amandi, al que denominó Villa Alemana, en honor al país de procedencia de estos primeros parceleros de la zona. Ubicada al sur del camino Real formando un entramado más o menos de diez manzanas y ocho calles. Aprobado por la intendencia en 1894.

ANTECEDENTES DEL CASO

Periodo 2 / 1901 - 1925 Crecimiento del asentamiento junto a las vías de acceso



<Plano del crecimiento parcial de Villa Alemana acorde a la etapa. El uso de suelo se extiende hacia el lado sureste siguiendo la vía colectora de la actual Maturana < Eje de acercamiento a camino Orozco , ruta a Región Metropolitana >. Fuente informe proceso histórico de uso del suelo, Ilustre municipalidad de Villa Alemana>

Periodo de 24 años, se define como de crecimiento de los asentamientos independientes de Peñablanca y Villa Alemana que en la medida que se extendían, las Parcelas que existían en torno a las vías de acceso fueron ocupando sucesivamente primero hacia el oriente, luego entre el camino real y la línea ferroviaria, y de este hacia el estero de Quilpué conformando un nuevo núcleo urbano. Se inician las obras para la estación de Villa Alemana (1902) que junto con la construcción de la

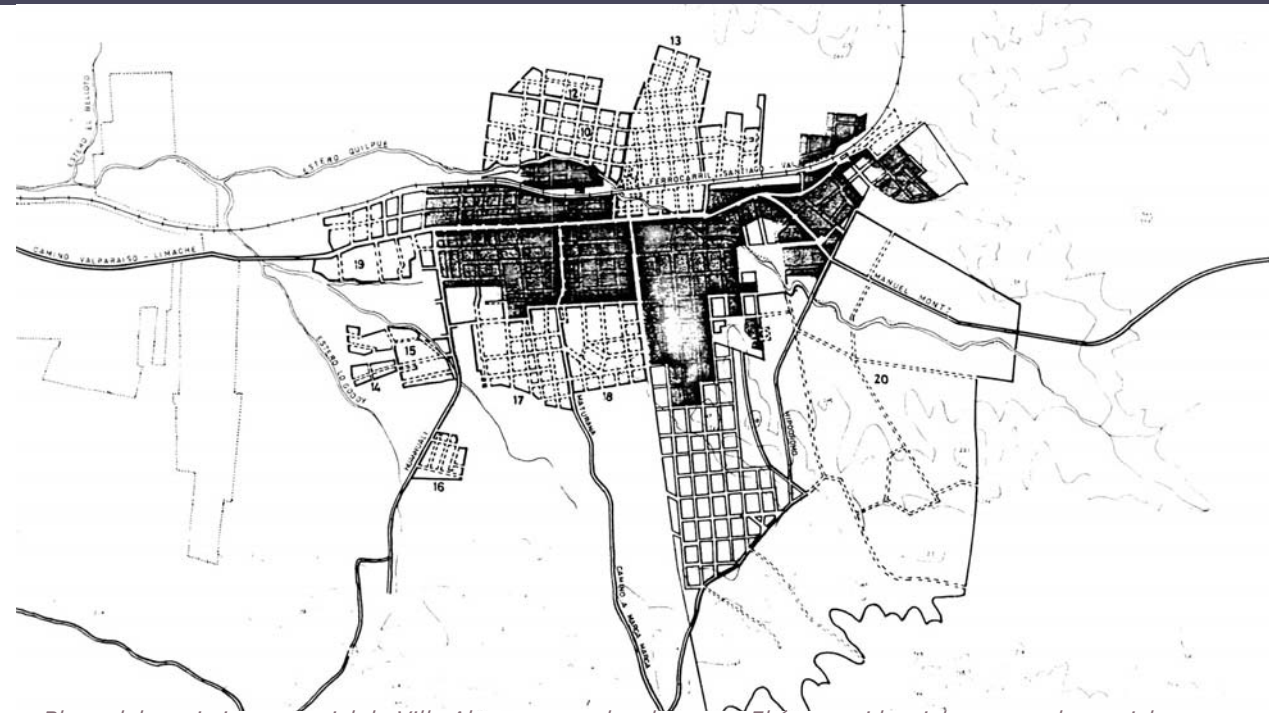
parroquia San Felipe Neri en la calle Latorre pasan a ser lugar de encuentro y centro para los pobladores. El núcleo original de Peñablanca y Villa Alemana se va equipando progresivamente con una oficina de correos, Registro civil y teatro. Se habilita el camino Marga Marga como prolongación de la calle Maturana que comunica con el camino real a la altura de la estación villa Alemana.

Dicha ocupación del territorio siempre fue definida por las vías de acceso* Aparece un rápido incremento de ocupación alrededor de las estaciones ferroviarias, demostrando la concentración de la población y dependencia a estos sectores, como un medio eficiente de comunicación y transporte. Se crea la comuna de Villa Alemana dependiendo de la jurisdicción de Quilpué.

CAPITULO II

Periodo 3 / 1926 - 1960

Crecimiento y relleno junto a las vías de acceso y creación del municipio



<Plano del crecimiento parcial de Villa Alemana acorde a la etapa. El área residencial se expande parcialmente en torno a las vías principales, se comienza a identificar el barrio comercial comunal marcado como la zona mas oscura en el plano. Fuente informe proceso histórico de uso del suelo, Ilustre municipalidad de Villa Alemana>

Periodo de 34 años donde continúa el crecimiento habitacional, consolidando la ocupación de los centros urbanos iniciales y relleno los sectores inmediatos al camino de Valparaíso a Limache, Ferrocarril y camino Marga Marga. Al final del año 60 la comuna contaba con 21.245 habitantes, que en términos comparativos con el crecimiento de la década anterior (1940- 1952) es la que más se acentuó. Se crea el primer recorrido de Buses intercomunales que unen a Valparaíso- Viña del Mar - Quilpué y Peña blanca (1934) lo cual pone de

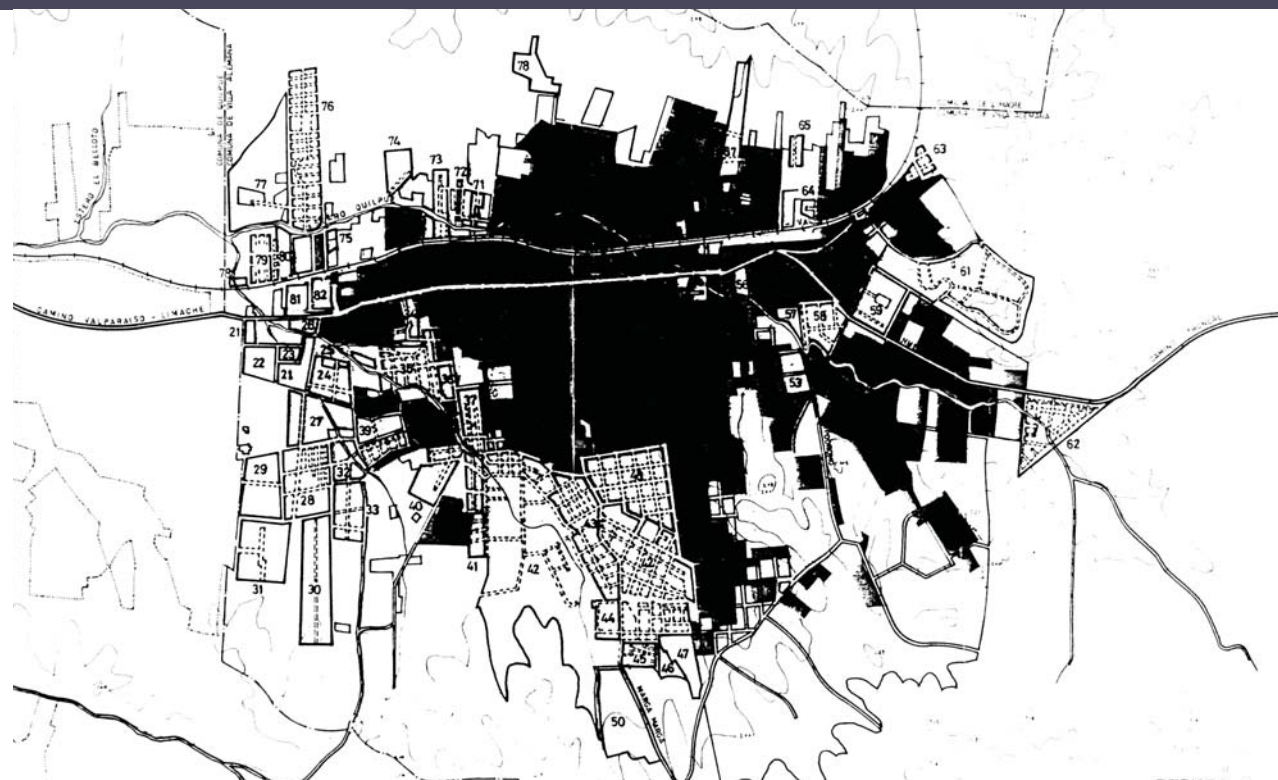
relieve la importancia que adquiere el camino que las une, convirtiéndose en troncal y único eje que cruza la ciudad en el sentido Oriente Poniente y hacia las demás ciudades y pueblos del interior. Ello consolida la necesidad del transporte en paralelo con el ferrocarril. La ciudad se extiende linealmente a lo largo de este camino, produciendo una conurbación entre los sectores de Peñablanca, Villa Alemana y Rumié. Esta etapa dio pie para comenzar a definir a Villa Alemana como una ciudad de carácter lineal a cuyo

eje se van colgando las poblaciones y que siguen un patrón de subdivisión de los antiguos fundos existentes en el territorio. Las sucesivas fases de ocupación de suelo constataadas en este periodo son una clara respuesta a los procesos globales des desarrollo del país, como lo es la inmigración de fuertes contingentes de población a las grandes ciudades y aquellas en etapa de crecimiento, que reciben el impacto expansivo de las primeras, la industria dirigida a la sustitución de importaciones, la masificación de la vivienda en propiedad y la motorización paulatina del transporte tanto vehicular como colectivo.

Periodo 4 / 1961 - 1995

Crecimiento hacia la periferia, renovación del centro urbano original y saturación de la infraestructura

En esta etapa de crecimiento urbano, la ciudad se extiende prioritariamente hacia el sector sur poniente hasta los límites de la comuna con Quilpué. Allí, la capacidad del suelo es alta, por tratarse de terrenos bastante planos sin grandes obstáculos incrementándose a un total de 887 hectáreas, es decir, un 73% más que la etapa precedente. La ocupación de nuevos territorios en la periferia crece aceleradamente, como también los sectores vacíos del periodo anterior, se van rellenando con nuevos loteos. Poblaciones allegadas, provenientes de otras comunas vienen a establecerse en puntos periféricos, la toma de terrenos t escasa presencia de servicios aumenta el factor negativo de la marginalidad. El centro urbano de Villa Alemana comienza a renovarse y subdividirse, creando comunidades a través de cooperativas apoyadas por franquicias de la legislación, reflejándose en la construcción de edificios colectivos y conjuntos



<Plano del crecimiento parcial de Villa Alemana acorde a la etapa. Aparece la saturación dentro del área comunal señalado con negro, la ciudad se expandió y densificó en torno a los ejes viajes tanto por el lado residencial. Fuente informe proceso histórico de uso del suelo, Ilustre municipalidad de Villa Alemana>

habitacionales de media altura y extensión, sintetizando un patrón de ocupación del suelo que se venía dando durante 60 años a otro que intensifica la densidad de habitantes de 45 hab/há a 160 y 530 hab/há. El cambio de uso de suelo agrícola a residencial aumentó durante los últimos años del periodo. La ciudad se extiende en 376 Há adicionales y las poblaciones que lo representan son las más distantes del centro urbano. Aparecen nuevos centro y galerías comerciales, el establecimiento de grandes supermercados y la localización de estaciones de combustible en las vías de mayor afluencia vehicular. La saturación de los sistemas de infraestructura

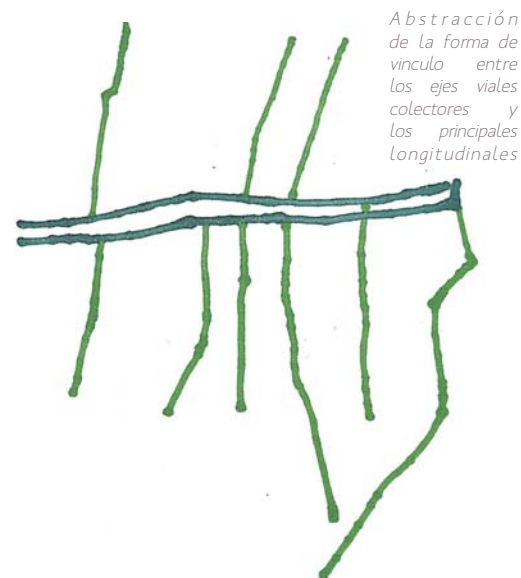
de la red vial principal, es el reflejo de las sucesiva ocupación territorial a lo largo de Camino Troncal que cruza la ciudad en el sentido Oriente Poniente, pues es la única vía de acceso rápido que por sus características de diseño sirven al área urbana en toda su extensión y a la cual confluyen todas las vías secundarias y locales transversales a ésta, superando los umbrales de sus capacidades al producir permanentes congestiones vehiculares, con lo cual se constituye en una situación negativa tanto para los propios habitantes de la ciudad, como aquellas que van de paso por esto, loa cruzan desde Valparaíso, Viña del Mar hacia las de Limache y mas interiores.

CAPITULO II

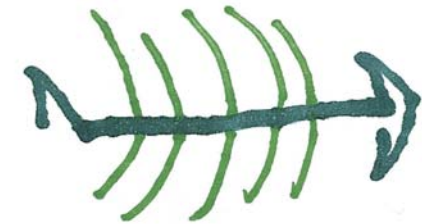
>> Sobre la movilidad en la comuna



La movilidad en la ciudad se compone a partir de dos ejes longitudinales vitales, la línea ferroviaria y el troncal. Los ejes recogen y traen los flujos de desplazamiento, tanto dentro como fuera de la comuna, a lo largo de la extensión por donde atraviesa la ciudad. Ambos ejes, próximos uno del otro articulan la composición de la ciudad dividiéndola en sector norte y sur para efectos de reconocimiento de un orden urbano por zonificación.



Figurando a los ejes longitudinales principales como la columna vertebral del desplazamiento en la ciudad, para efecto de la conectividad con el resto de la extensión en ambos polos < Norte - Sur > se despliegan ejes secundarios transversales desde la línea colectora proveniente del troncal / ferrocarril hacia los sectores más distanciados del centro urbano. Esta forma de "espina de pez" que recoge



Relación articuladora entre eje central y secundario.

- Eje Longitudinal conector interior - borde costero
- Eje transversal colector de desplazamiento hacia el centro

el movimiento de los habitantes, pasa a ser un concepto significativo para la observación del funcionamiento conectivo interno de la ciudad, comportamiento del habitante en torno a estas líneas colectoras, e identificar las posibles falencias existentes o futuras del sistema de movilidad de la ciudad para efectos del proyecto a realizar.

>>análisis sectra

<Informe ejecutivo Diagnóstico Interconexión
Vial Norte-Sur Quilpué-Villa Alemana>

Según el análisis realizado por SECTRA en las comunas de Villa Alemana y Quilpué, el eje divisorio que compone la línea de ferrocarril expuesta < sin soterrar> crea una separación en la conexión interna comunal entre sector Norte y sur. La existencia de espacios reducidos para el cruce de un margen a otro acompleja el transitar del habitante abiertamente por la ciudad, tanto para el desplazamiento de transporte motorizado como para peatones o ciclistas. Como propuesta por parte de la secretaría de transporte para la mejora de la conectividad

de la ciudad, se idea por un lado el arreglo de pasos de interconexión vial entre sector norte y sur para promover el transitar entre ellos. Por otro lado un plan maestro de ciclo rutas para fomentar el transporte no motorizado para el desplazamiento a nivel interno de la comuna en continuación con la comuna de Quilpué a modo de plan maestro.

El paso de interconexión vial Norte sur mejorado en villa alemana supone un equilibrio entre la equidad de la distribución de las conexiones existentes. Los puentes conectores más utilizados dentro de la

comuna corresponden al eje de puente negro < lado residencial noreste-sureste> y progreso < Centro- Norte>. El paso conectivo Fresia- EL Bosque, situado al oeste de la comuna < próximo a la estación Las Américas > al mejorar el su umbral conectivo, en conjunto con el área de intervención que involucra cambio de dirección vial de la calle Carlos Ibáñez del Campo y de mejora vial del tramo, promueven una baja saturación a través de la gestión del movimiento generado que a la vez coopera con el movimiento presente en los otros puentes conectores en la comuna.

CAPITULO II

grado de saturación en hora punta mañana



<Plano que muestra el analisis por color, la con-
gestión presente en los ejes señalados en la hora
mas critica del día. Fuente Informe ejecutivo Sectra>

"A comparación del grafico anterior, la partición modal con origen en Quilpué y Villa Alemana, ciudades del interior que forman del área metropolitana regional, muestran además de la ya mencionada preferencia por el bus urbano, un aumento en el uso que se le da a la modalidad de metro tren, diferenciándose por poco a la modalidad de vehículo privado. El cual contantemente

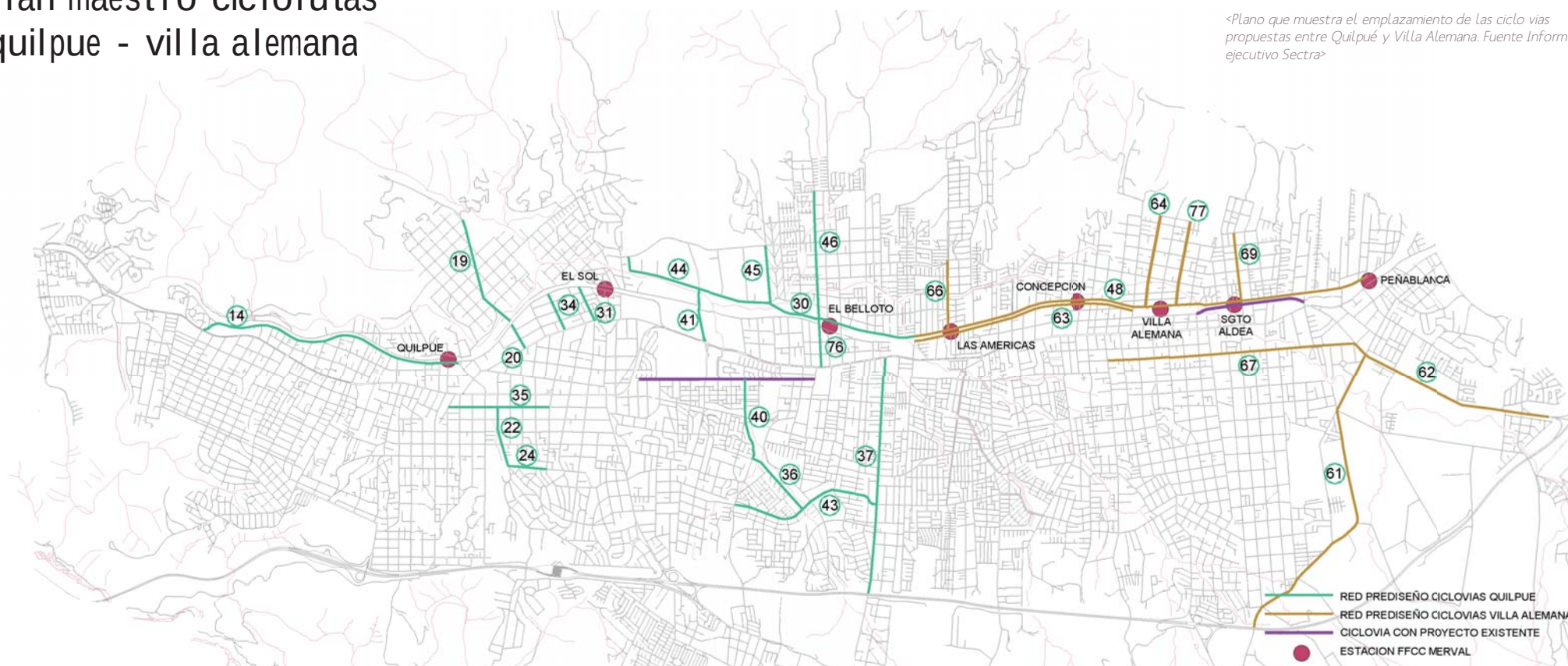
suele ser la partición modal más ocupada por los habitantes después del bus urbano.

Otro factor relevante que muestra el grafico corresponde a la baja preferencia al modo de transporte de caminata. Considerándose ciudades de menor tamaño de y de topografía favorable para recorrerse, la respuesta ante el caminar aparece preocupantemente más bajo de lo estimado.

La mencionada falencia debe de ser tomada en cuenta para términos de la elaboración del proyecto para el alcance el alcance de una conectividad urbana que incentive una movilidad no motorizada.

En cuanto a la presencia del flujo vehicular se aprecia que la mayor presencia de vehículos corresponde a los livianos entre un 76% y 83% de participación, en segundo lugar, los taxicolectivos tienen entre un 12% y 16% de participación. Se detecta baja presencia de bicicletas."

Plan maestro ciclorutas quilpue - villa alemana



El plan de ciclo rutas propuesto por SECTRA dentro de la comuna de Villa Alemana, propone principalmente una paralela a la vía eje longitudinal de la línea de ferrocarril por el lado norte y otra en la mitad del lado suroeste. Como línea que sigue al ferrocarril, la ciclo vía pasaría por las estaciones de Merval correspondientes a Las Américas, La

Concepción, Villa Alemana, Sargento Aldea y Peñablanca. El anexo entre la ciclo ruta y las estaciones de metro tren facilitan al habitante la posibilidad de un transporte combinado de transporte no motorizado- motorizado público, correspondiente a dos aspectos dentro de la movilidad que se promueven para una conectividad urbana favorable.

Dentro del resto de las ciclo rutas proyectadas también cuenta con el vínculo entre ejes transversales anteriormente denominados como los ejes parte de la "espinas de pez". La articulación del encuentro de vías transversales y longitudinales colabora con la movilidad ofreciendo el espacio a métodos alternativos de desplazamiento no motorizado que conectan el área barrial con el centro urbano y/o fuentes de método combinado.

CAPITULO II

>> casos referenciales

Estación mioli

<Taiwan>

Arquitectos: Bio -architecture
FormosaNa

Ubicación: No.1, Weigong Rd., Miaoli City,
Miaoli County 360, Taiwan

Area: 2756.0 m2

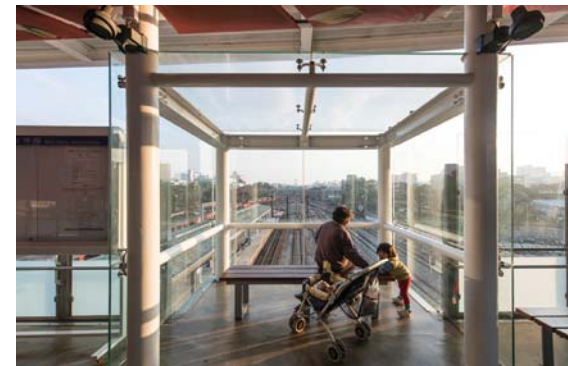
FECHA Proyecto: 2013



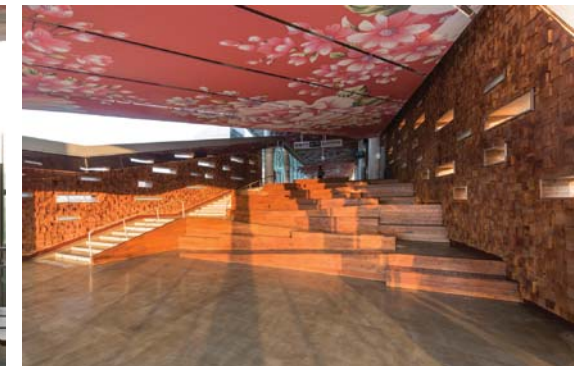
Estacionamientos vehicular multimodalidad protegida de la exposición.



Articular del paso inteiror/ exterior mediante rampas.



Visibilidad contemplativa de la espera por sobre la linea.



Enfasis en las ruta de acceso y la luz que se le concede.

Para avanzar en los servicios de la línea ferroviaria en Taiwan y ampliar el turismo en la ciudad, esta estación fusiona la ciudad que está separada originalmente por las vías del tren con orientación norte-sur. La estación genera como un puente que une el este y los extremos oeste de la ciudad de Miaoli. El techo inclinado responde al paisaje de montaña local.

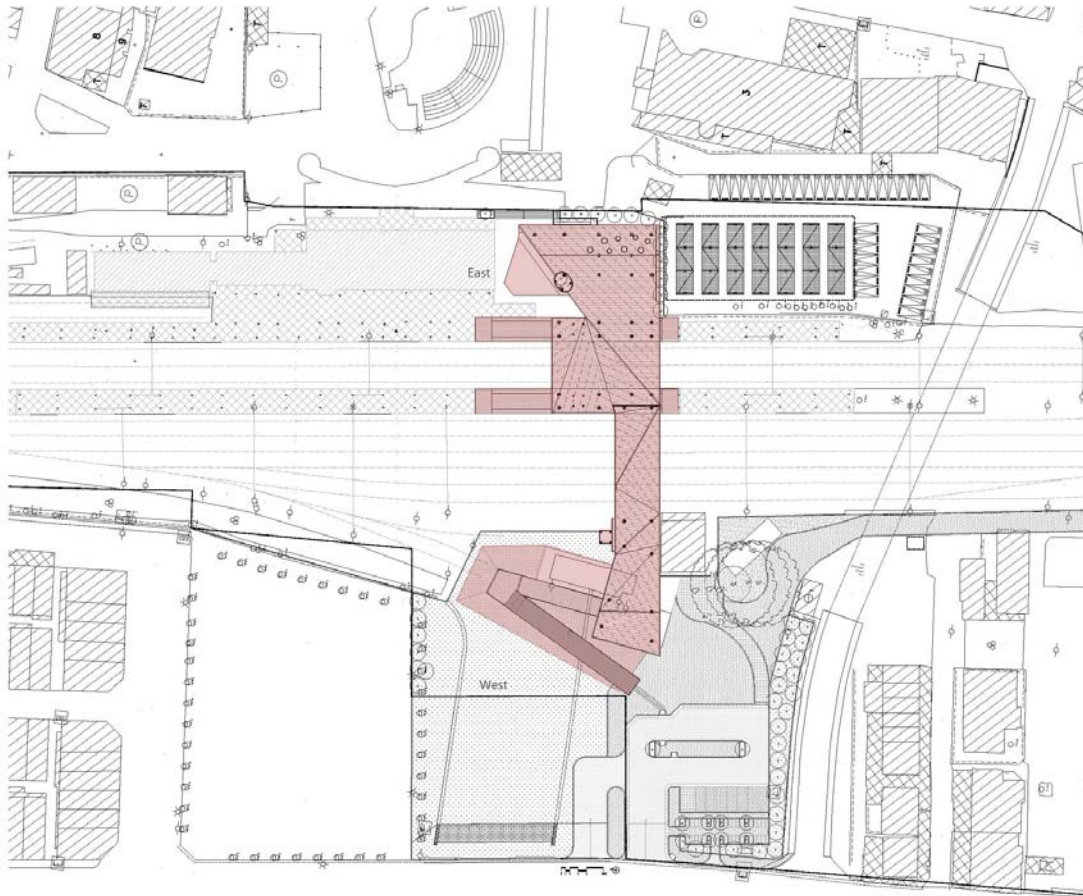
Esta nueva construcción ofrece una gran planta abierta y continua. En las vías del tren, los pasajeros llegan desde el norte y el sur de Miaoli; dentro de la sala de estar, los viajeros y residentes entran y salen de la estación desde el este y el oeste. El flujo de tráfico se convierte en dos significativas direcciones intersectadas que crean una sinfonía dual de movimiento.

El espacio de transición, en el extremo oeste de la estación, es una plataforma de actuación escalonada. Esta es una plataforma flexible, ya que las personas que viajan a gran distancia pueden simplemente descansar en las grandes gradas, o explorar la visión enmarcada en los muros recortados mientras se entretienen por los músicos callejeros locales. Acercando a la gente a esta plataforma, se construyó una rampa con techo de paneles solares para invitar a varias personas de todas las edades.

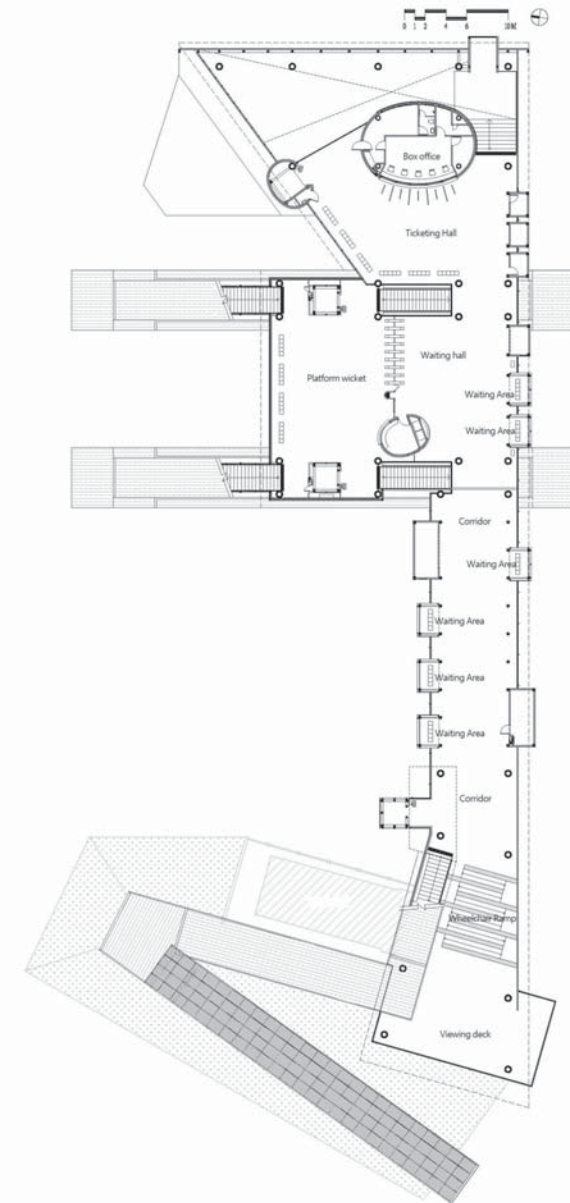
El objetivo de este proyecto es diseñar y construir sin ninguna interferencia de las vías del tren existentes. Este salón del cielo flotante está puentado por una estructura de acero que complementa la duración de la construcción y también cumple con el desarrollo del ferrocarril en el futuro. Además de estos logros, la estación de tren de Miaoli es un surtido de tecnología, naturaleza y cultura que celebra la arquitectura en busca de la sostenibilidad.

ANTECEDENTES DEL CASO

plano de emplazamiento



Planta general



CAPITULO II

Estación Suburbana Creteil - Pompadour <Francia>

Arquitectos: AREP
Ubicación: Creteil - Pompadour,
France

Arquitecto a Cargo: J.M. Duthilleul,
F. Bonnefille, E. Tricaud
fecha Proyecto: 2013



Pasarela como recorrer lineal conectivo con la estación.



Amplitud visual al contexto urbano otorgada por su altura y línea ferroviaria contenida por la altura de la estación.



forma masiva y concisa acompañada de palillaje similar al entorno proximo.

La estación Créteil-Pompadour es parte de un programa más amplio para crear un centro de transporte multimodal en el municipio de Créteil, en las afueras de París. Esto requiere de una importante reorganización del sitio que incluye:

- Modificaciones de trazado de la carretera para mejorar las conexiones entre los modos de transporte público.
- Trabajos de infraestructura ferroviaria.
- La creación de un edificio-estación y un puente peatonal que conecte la estación con la estación de autobuses.

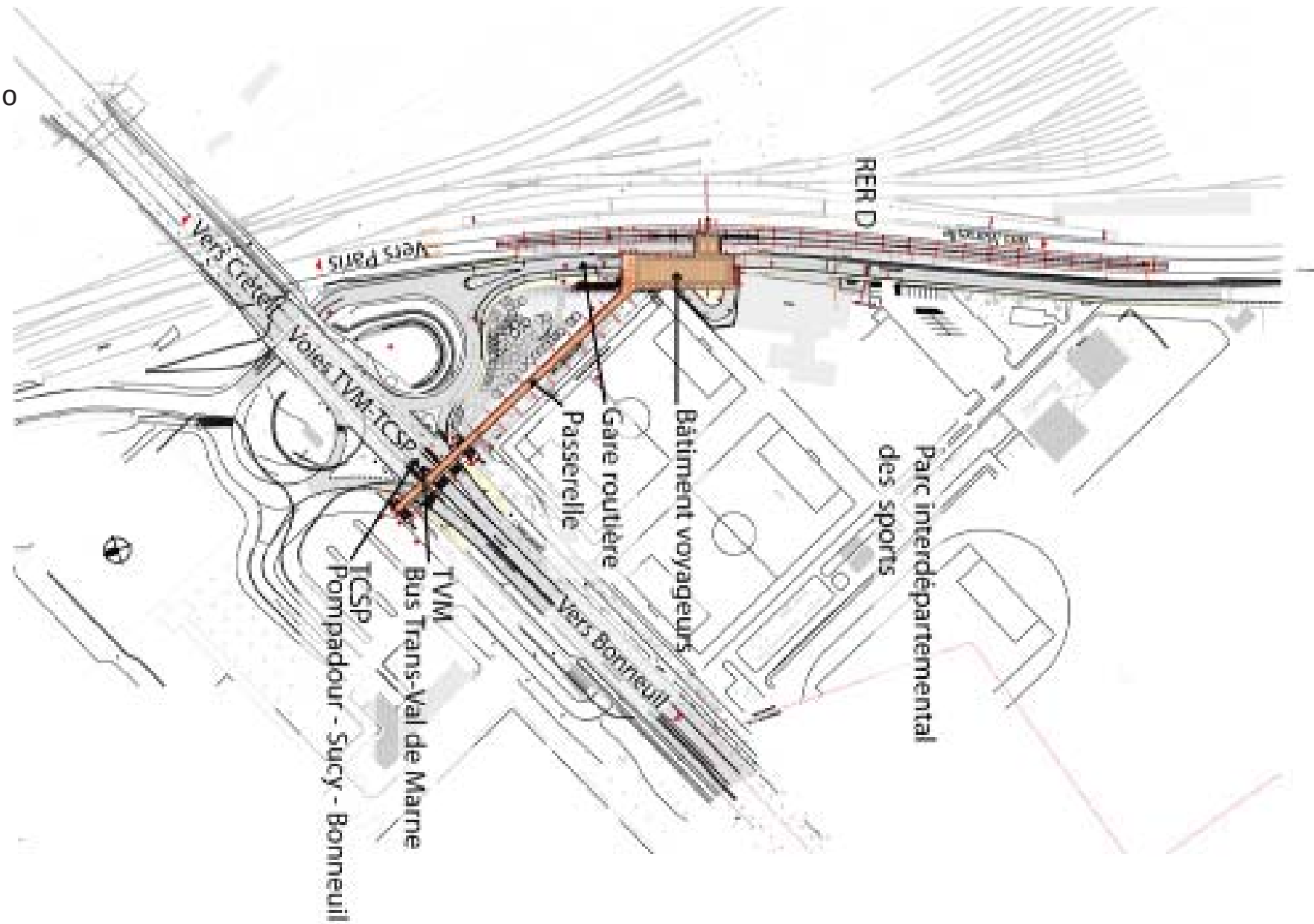
Con el fin de liberar la mayor cantidad de espacio posible en este sitio estrecho, eludiendo las limitaciones impuestas por las dimensiones de la pista, y haciendo frente a posibles riesgos de inundación del sitio, el volumen principal de la estación está construido sobre zancos elevándose a una altura de casi diez metros sobre el nivel del suelo. Sólo el pequeño edificio técnico ubicado en la zona de giro de autobuses es accesible desde el vestíbulo de la estación.

En consecuencia, toda la prestación del servicio de pasajeros se encuentra a nivel de la pasarela de conexión que une la plataforma de acceso con los andenes del tren RER de la línea D y los carriles exclusivos de las dos redes de autobuses.

El edificio se estructura utilizando postes de metal llenos de cemento cuya rejilla refleja los patrones de las grandes vigas transversales y fue diseñado para crear un espacio para los pasajeros con capacidad adicional para el aumento de flujos, junto con todas las instalaciones auxiliares.

ANTECEDENTES DEL CASO

plano de
emplazamiento



CAPITULO II

Christchurch Bus Inter - change <nueva zelanda>

Arquitectos: architectus
Ubicación: christchurch, nueva zelanda
area: 3500 m2
Fecha Proyecto: 2015



Forma con énfasis en la marquesina



Espacialidad que prioriza el confort de la espera



Amplitud interior diferencia el movimiento y espera en es aparecer de alturas de suelo mediante rampas.



Amplitud con traspaso luminico y visibilidad que conecta con el acontecer exterior.

Los intercambios de transporte han desempeñado históricamente un papel importante en la vitalidad cívica y económica de una ciudad. Reconociendo la importancia del nuevo intercambio de autobuses como catalizador para la revitalización de la ciudad central, el intercambio fue uno de los primeros proyectos de anclaje que se completarán después del terremoto de 2011. Como parte vital de la nueva infraestructura cívica que necesitaba no sólo para proporcionar un centro de transporte público altamente eficiente, sino también ayudar a definir la identidad de la ciudad reconstruida y la experiencia del espacio público.

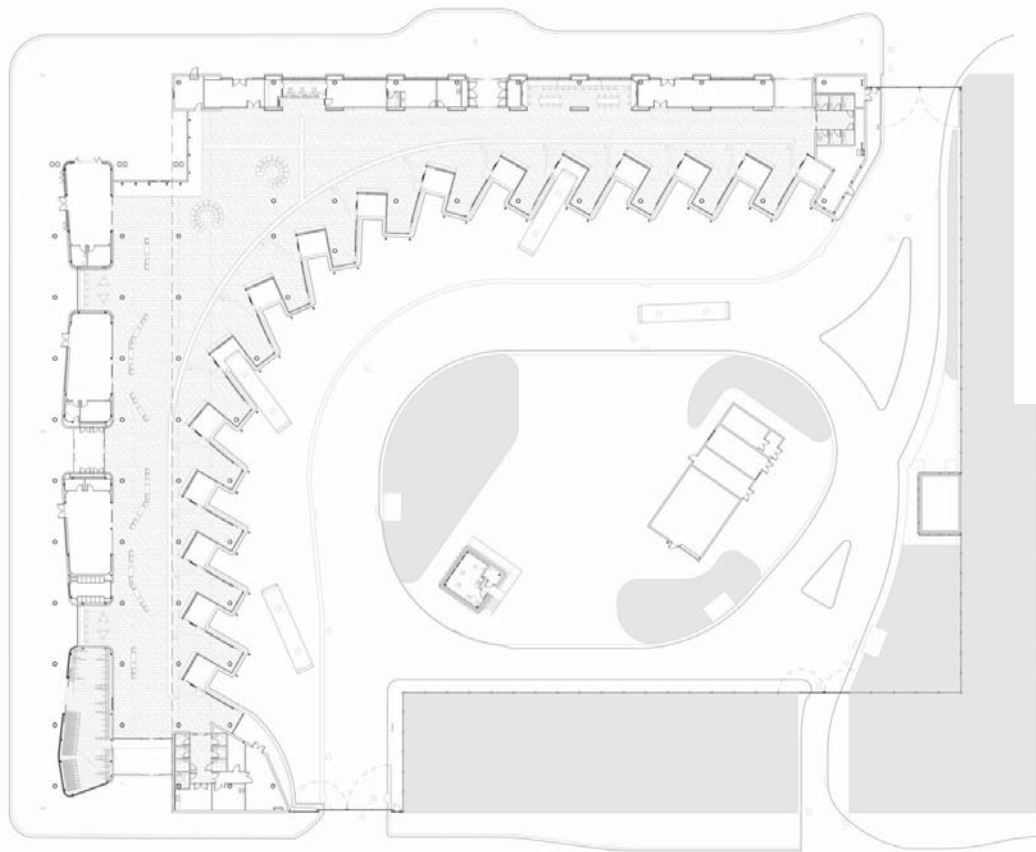
Architectus ganó la comisión en un proceso competitivo y lideró el desarrollo de un centro de transporte urbano compacto que puso buen diseño urbano y experiencia de peatones primero, incorporando las necesidades operacionales de más de 1000 movimientos de autobuses al día. El centro integra autobuses, buses interurbanos, taxis y ciclistas, así como anticiparse a las oportunidades para el futuro tren ligero.

Se creó una explanada en forma de "L" frente a las calles de Colombo y Lichfield, con 16 andenes de autobuses dispuestas en forma de media luna en el interior del sitio. Para minimizar la huella del impacto de autobús se adoptó un diseño de "Puerto de bus de inversión". Las extensas pruebas de campo con conductores y operadores, así como los sistemas de gestión de autobuses de última generación convencieron a todos los interesados de que este enfoque no convencional era el mejor para el proyecto, permitiendo una plataforma de autobuses oculta y segura, así como un confluir contiguo y legible que se relaciona con la ciudad.

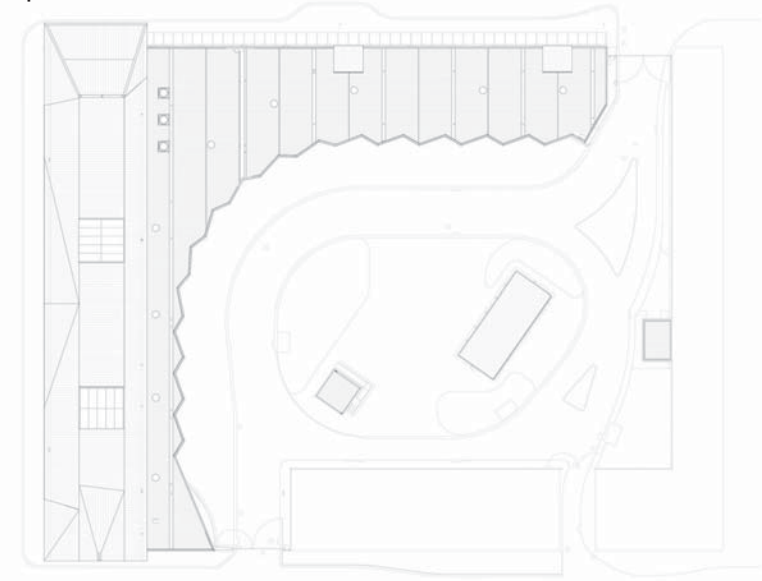
El confluir se concibe como extensión del área pública de la ciudad. Los materiales utilizados son idénticos por dentro y por fuera y el asiento se ha desarrollado en el lenguaje del mobiliario urbano - detallado en madera de hormigón y sólida. A lo largo de Colombo Street cuatro vainas de madera se sientan debajo del techo principal. Entregan comodidad de pasajeros incluyendo el almacenaje del ciclo y del equipaje así como al por menor y los enchufes del alimento - todo abierto a la calle y a la concurrencia. El acristalamiento proporciona una transición sin fisuras entre los dos y permite vistas desde el ámbito público a través del reunir a la plataforma de autobuses más allá.

ANTECEDENTES DEL CASO

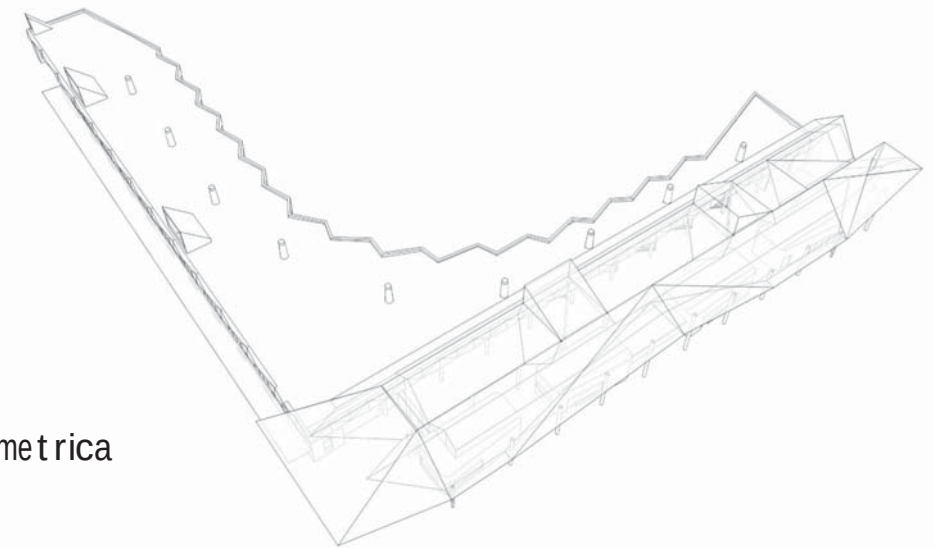
plano de planta



plano de techumbre



isométrica



>> Módulo Investigación

Influencia del enfoque de la movilidad en un subcentro urbano residencial

Abstract

Como consecuencia de un considerable crecimiento de las áreas metropolitanas visto en las últimas décadas, se presenta una fenómeno que cambia el paradigma del habitante enfocado al lugar donde reside, formando una fuerte preferencia a vivir en un área periurbana a la ciudad central, generando con este aumento de densidad, un desarrollo de subcentros urbanos en virtud de un carácter residencial. Para este tipo de ciudad, el habitante se mueve constantemente en su día a día entre su hogar y el área metrópolis, para desenvolverse sea en ámbito laboral, social, de ocio, entre otros. Es así como se puede identificar el valor que toma la movilidad en dicha ciudad, donde la fluidez tanto interna como en su conexión con otra área urbana se vuelve fundamental para el desplazamiento cotidiano del habitante del subcentro.

Es por eso que se pretende determinar qué aspectos de la movilidad han de influir en el desarrollo del subcentro urbano residencial. A partir de las características específicas y necesidades del habitante bajo la perspectiva y propuesta de diferentes autores, que traten el tema de la movilidad bajo diferentes contextos y metodologías, y que influyan en una mejora en la vida del habitante en relación al carácter de la ciudad planteada.

Para lograr comprender la problemáticas de la planificación urbana actual, es necesario iniciar el análisis desde el crecimiento de las ciudades centrales, desbordante en lo referido al ámbito comercial, residencial, servicios, entre otros. La ciudad metrópolis sigue creciendo y ocupando al límite su área,

lo cual no solo afecta a sí misma, sino que también a las ciudades dentro de su proximidad. Así, se van conformando otros focos urbanos que se destacan por su estrecha relación con el área metropolitana a tratar.

Dichos focos de trabajo, más adelante tratados, llamados subcentros urbanos con carácter residencial; comunas que presentan un elevado número de viviendas, conectadas al área metropolitana, bajo dependencia a esta en varios aspectos; económicos, laborales, entre otros, pero poniendo especial énfasis en lo referido a un punto clave de investigación, movilidad urbana, donde el valor conectivo con la área metropolitana, pasa a tener un valor fundamental para el desarrollo de la ciudad.

Ensayo

La mayor parte de los habitantes de la ciudad interior tienden a poseer una vida altamente vinculada al sector central del área metropolitana, concurriendo a dicha área, ya sea por motivos laborales, de estudio, de adquisición de bienes y servicios, administrativos, y demás, produciéndose una gran movilidad interurbana entre ambos sectores, generando una ceñida relación entre urbe y periferia, que se ve estrechamente determinada por la fluidez en la que se desarrolla la movilidad que comunica ambas zonas, tomando un papel protagónico en el desplazamiento del habitante urbano y su vida cotidiana.

Dada la relevancia de la movilidad interurbana para el habitante del subcentro y lo importante que es su calidad de vida, cabe preguntar, ¿Qué Aspectos referentes a la movilidad permiten el desarrollo de un subcentro urbano con carácter residencial? Para efectos de investigación, será tomado como caso de estudio el subcentro urbano y su dependencia entorno a una ciudad metrópolis, acuerdo al constante movimiento del habitante entre un lugar y el otro, y mediante qué método de intervención a la movilidad propicia un progreso en esta, para que en consecuencia se genere un mejoramiento en la calidad de vida del habitante.

Las comunas en virtud de subcentro urbano se plantean como ciudades periurbanas respecto a un área metropolitana, comunas que han alcanzado un crecimiento y desarrollo considerable a partir de dicha proximidad a un centro urbano, en sus aspectos económico, social, entre otros. Dentro de dichos subcentros se pueden apreciar diferencias considerables asociadas al rasgo del lugar. Según lo planteado por Ricardo Truffelo y Rodrigo Hidalgo (2015) "los subcentros asumen múltiples patrones dentro de la ciudad. De hecho, corresponden a modelos diferentes, según sean los factores intrínsecos vinculados a su creación y, posteriormente, a su funcionamiento. No obstante, en términos generales es posible clasificarlos - según sus usos predominantes- como residenciales, o bien comerciales y de servicios. En ambos casos el factor común que los definirá como subcentros es la alta densidad sea comercial, de servicios o residencial" (p.52). Este tipo de subcentro residencial sigue creciendo acuerdo al cambio del paradigma del habitante sobre sus expectativas para un entorno en el cual residir, que en lugar de vivir dentro del área metropolitana, pasa a situar su vivienda en la proximidad al centro.

En este cambio de perfil del área residencial "se perfila un sujeto que no solo busca el sueño de la casa propia si no que significa el éxodo como la búsqueda de los valores residenciales como seguridad, oferta de áreas verdes, más espacio. El salto periurbano no se representa desde el deseo de huida de la ciudad, por el contrario como búsqueda de atributos residenciales negados en sus barrios de origen" (C. Caceres Seguel, 2015, p.92). Lo que forma coherencia con lo expuesto por Jordi Bayona-i-Carrasco e Isabel Pujadas-i-Rúbies (2014), donde plantean que "las ciudades centrales pierden población no por una mayor expulsión, sino por su menor poder de atracción" (p. 238). Puesto que el círculo subcentral urbano ofrece entornos que contrastan con el existente dentro del área urbana, destacando su desarrollo en vida barrial y condiciones ambientales apacibles.

CAPITULO II

Basándose en este movimiento entre centro y subcentro Carlos Martner (2016) plantea que el asentamiento de personas procedentes de la ciudad en estos lugares los convierte en espacios de carácter residencial, aunque estas gentes siguen trabajando en la ciudad, lo que hace que se produzca cambios formales en el hábitat y en las comunicaciones (p.41) De esta manera se plantea que la fluidez de la conectividad entre el área metropolitana es vital para un buen desarrollo del subcentro urbano residencial. Por otra parte cuando hablamos de movilidad urbana hay que comprender desde un principio el hecho de que las ciudades está conformada a partir de una sumatoria de proyectos de parte privados en su mayoría y bienes públicos, por lo cual las estrategias y herramientas de movilidad no cumplen un rol de diseño urbano, si no de planificación, regulación y gestión que logre la mayor fluidez del tránsito y coexistir de los diferentes transportes en las vías internas de la ciudad y las conectoras con las áreas urbanas contiguas.

Así como expone el autor Manuel Herce (2009), "la gestión de la movilidad urbana descansa en gran parte sobre políticas de adaptación y gobierno del espacio público urbano "(p.62). Lo cual remarca el valor que se le debe dar a la gestión de instrumentos y restricciones de uso a la parte vinculada al transporte en el área pública para generar una buena movilidad urbana. Como se muestra en el mismo texto, el autor plantea medidas asociadas a un enfoque de oferta que entiende la localización de las actividades económicas y sociales, su modo y cuantía a proyección futura de cómo se interrelacionen, con dependencia a la forma y organización de redes de infraestructura y gestión que se haga de ellas. (M.Herce, 2009). Esta expresión del enfoque queda esclarecido en la afirmación del autor la cual remarca que "más allá de la existencia de una demanda cuantificable de movilidad, lo que se está buscando es cómo dirigir y gestionar su expresión espacial sin que queden marginados o desatendidos algunos grupos y motivos significativos de desplazamiento" (M.Herce, 2009, p. 61).

Dentro del marco estratégico propuesto a partir de dicho enfoque, se debe reconocer como punto principal la necesidad de un modelo de movilidad que conlleve a un tipo de ciudad más sostenible, es decir, un espacio urbano que minimice el gasto energético, factores contaminante y maximice el intercambio de información (M.Herce, 2009). A partir de la idea de sostenibilidad, los aspectos relevantes para el desarrollo esencial de la movilidad urbana deseada, aplicados dentro de un modelo de ciudad subcentral periurbana en crecimiento como la que se planteó en un principio han de partir por " Plantear un modelo de movilidad que priorice el viaje a pie, en bicicleta o en transporte público, con los mismos objetivos de disminuir el consumo energético y la contaminación, peor con la componente específica de dar respuesta a todas las necesidades de conexión social" (M. Herce, 2009, p. 123). Para el nivel de conectividad interna de dicha ciudad, esclarecer y mejorar las vías de tránsito no motorizadas incentiva al habitante a optar por este modo de transportarse vinculado a las distancias transitables que ofrece la ciudad residencial.

La necesidad de articular la distribución de los usos de suelo con la oferta de transporte eficiente que garantice la relación entre actividades (M.Herce, 2009). Acuerdo a la clara separación entre zonas residenciales y área comercial, dentro del subcentro la interacción ente actividades se vuelve heterogénea a la vista de una planificación estratégica de transporte que facilite su comunicación. Y por último, en modo de practica a propósito de los puntos anteriores, "El aumentar la superficie destinada a itinerarios y espacios para peatones; potencial el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano; mejorar la velocidad comercial del transporte público de superficie; Inducir a la rotación del aparcamiento en las zonas céntricas y comerciales; conseguir una distribución de mercancías eficaz y compatible con el resto de funciones del espacio público." (M.Herce, 2009, p.126). Estos aspectos además de ser premisas aplicables a toda ciudad que pretenda tener una movilidad sostenible, son próximas a la subcentralidad estudiada debido al modo de vida planteado por los autores, es decir, la forma

en que se concibe esta ciudad en base a entornos barriales transitables, al alcance de su habitante, con un centro reconocible, zonificación de uso de suelo claro, actividades focalizadas identificables , entre otros, demuestra que el tamaño de dicha ciudad está dentro del rango de alcance de movilidad sostenible, según la perspectiva del enfoque de oferta. Por tanto a través de la perspectiva de los autores expuestos acerca de las problemáticas que presentan la ciudades periurbanas y/o subcentros y los enfoques de la movilidad aplicables para dichas ciudades, se puede concluir que en la ciudad periurbana al área metropolitana, caracterizada por desarrollarse como subcentro residencial, se puede utilizar teorías y planes de la movilidad que son complejos de ejecutar en centros muy desarrollados, debido a su alta densidad. Así como la configuración de la comuna periurbana posee un centro reducido, comercio focalizado y rodeado por viviendas en el resto de su extensión, es factible la aplicación de los aspectos de la movilidad referidos a mejorar y potenciar el transporte no

motorizado, articular del tipo de transporte en base al uso de suelo, entre otros. Dicho manejo de movilidad sostenible aplicada al subcentro residencial, potencia el desarrollo barrial del habitante y desplazamiento eficiente que a la vez, es coherente con el incentivo de despejar las vías centrales interurbanas que comunican con el área metropolitana, del atochamiento vehicular local.

Palabras Clave:

Movilidad, Subcentro urbano, conectividad, residencial.

CAPITULO II

>> observaciones del lugar

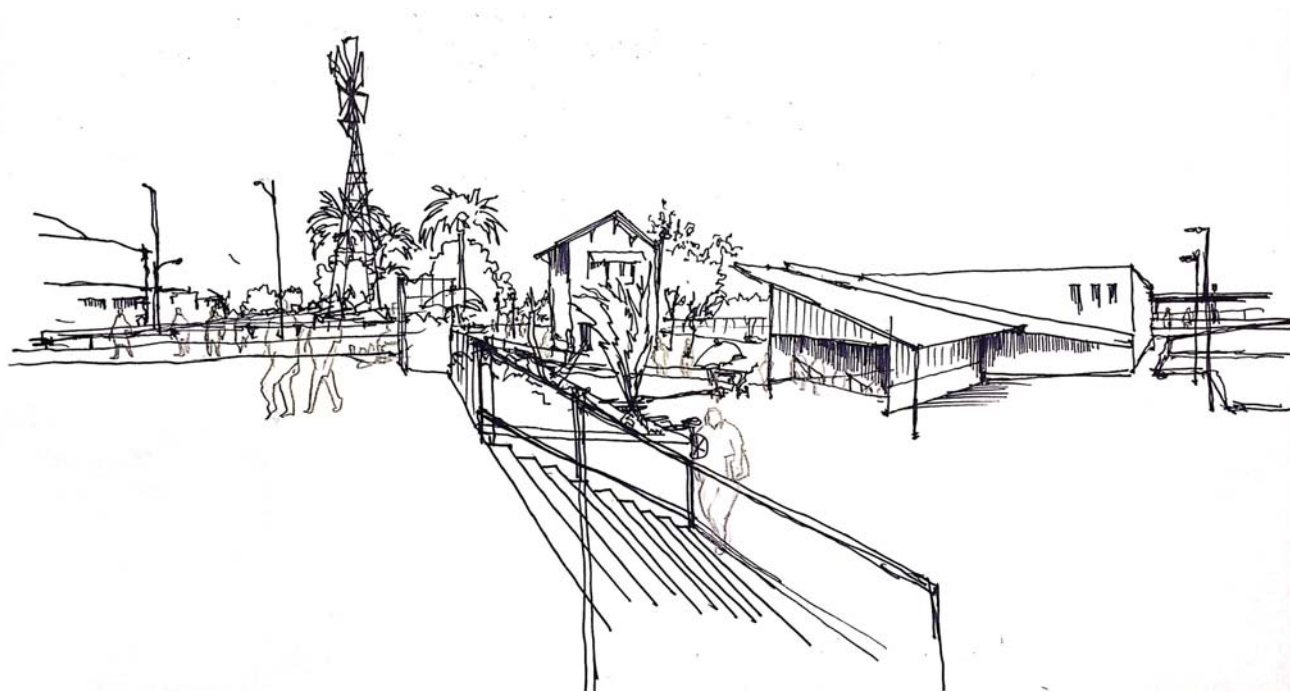


La amplitud de la plaza muestra en desnivel al nivel de calle muestra cierto resguardo. Un distanciamiento leve que advierte del cambio de espacialidad entre el pleno centro y la habitabilidad que se concede en la plaza.



Alineación de corredor entre ejes viales. El paseo La Torre se muestra como un espacio de tránsito. En su amplitud y transversalidad ofrece un espacio calmo en el cual detenerse y deambular entre sus labores cívicas. Espacio pausado entre movimiento vertiginosos que marcan el desplazamiento de llegada y partida de la ciudad.

ANTECEDENTES DEL CASO



Ligero distanciamiento entre el mismo centro y la llegada a la estación. Momento de transición que da lugar a descender desde el nivel del centro al adentrarse al traspaso que implica la estación ferroviaria constituido por bajar, pasar el torniquete subir y contemplar en perspectiva la llegada del metro en el andén.



Del umbral del movimiento a lo residencial. Como traspaso que forma el emplazamiento de la estación ante el contexto barrial inmediato, se deslumbra abiertamente el proceder como un encuadre de umbral luminoso que revela el contexto calmo que implica el cambio de espacialidad entre el movimiento vertiginoso y la proximidad de la morada.

CAPITULO II

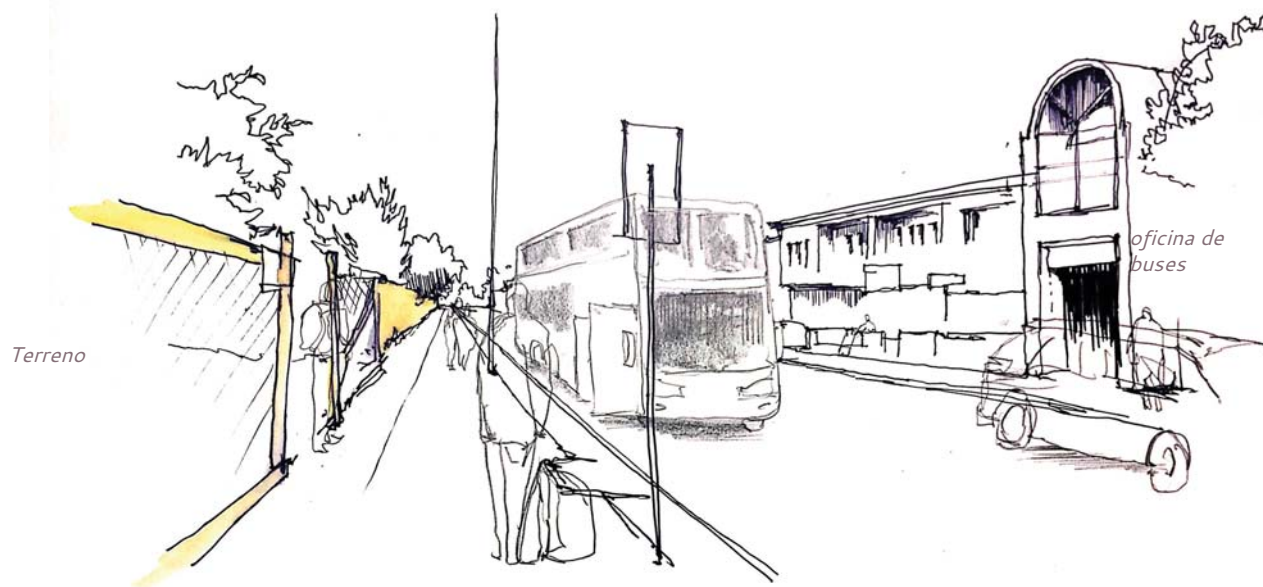


Continuidad caminable del habitante. Por el lado Norte de calle la torre, se continúa la intención de paseo en la levedad del mismo nivel del pavimento y continuidad de las detenciones a lo largo del corredor.



Punto de espera tangente a la transición. Entre el comercio del centro urbano y la estación de metro se crea una amplitud del ancho de la plaza, que forma el traspaso de un contexto a otro, que a la vez en su borde forma puntos de detención. El entre flujos se posiciona como la espera expectante a un encuentro.

ANTECEDENTES DEL CASO



Intemperie a la espera del marcharse. El lugar que se le da a la detención previa a la partida del desplazamiento del habitante, se da en la exposición del contexto del espacio público. Convierte a la calle en un andén donde el habitante fija su mirada a su partida.



Continuidad del deber cívico. El lugar, dentro de proximidad al centro urbano, se ve envuelto por puntos de la ciudad que desarrollan el deber cívico del habitante < Serví estado, Fonasa, Notaria, consistorial, entre otros>.

CAPITULO II

>>EL lugar

Del area de influencia

A partir de lo estudiado sobre la comuna, se puede deducir el carácter de la ciudad destacando su virtud como subcentro urbano residencial correlacionado con el área metropolitana de Valparaíso y de la región de Santiago. Teniendo su rasgo presente se debe tomar en cuenta que para el residente de dicha ciudad, la manera de percibir su emplazamiento, de recorrer sus calles y habitar su extensión, se encuentra

arraigado al paradigma residencial de centro urbano limitado y accesible al estar próximo al entorno de vida barrial en el cual dicho centro se ve contenido.

Dentro de la extensión próxima al lugar del proyecto, ubicado al lado norte del centro comercial, entre la separación del paseo La torre impuesto por la línea ferroviaria, junto a la plaza Belén y el nuevo consistorial comunal. Se puede observar dimensiones que componen el despliegue del habitar en la relación de la persona con el espacio.

Lo cívico

Aspecto que concierne a la forma en que el habitante deambula por el centro de la ciudad en torno a su equipamiento urbano e hitos públicos a modo recreacional. El espacio se encuentra constantemente ocupado por un habitante que anda por las calles y hace uso ergonómico del mobiliario urbano para prolongar su estadía en el espacio público. La espacialidad acoge un deambular cívico en su cualidad de paseo- corredor que entregue detención en su continuidad de eje que intersecta ambas líneas conectoras < Troncal y Ferrocarril > con el centro urbano comunal.

Recreacional

El habitabilidad de la plaza ofrece una apertura en el espacio urbano que además de dar lugar al deambular cívico, concede un entorno recreacional para sus habitantes desde la forma individual a sus distintas formas de congregarse. La amplitud de la extensión ofrece diversas detenciones y permite maneras de asentarse y actividades en paralelo. Fomenta el permanecer en la plaza a través de la continuidad de sus actividades en resguardo lumínico

movimiento comercial

El transitar que rodea al centro comercial comunal adquiere un carácter calmo propio de un área periurbana donde el residir envuelve el reducido centro urbano.

El desplazamiento del habitante se da en un ritmo apacible, con un aspecto distraído ante la condición de un entorno espacial próximo al contexto barrial.

El comercio toma escala de la necesidad que tiene un habitante de barrio, abundante en abastecimiento de hogar y objetos que se pueden obtener al paso de su transitar en el centro urbano.

entre ejes conectores

El lugar se ve inserto en la vía ferroviaria, entre su lado norte y sur, posicionándose como conector entre ambos lados de la línea. Ante la proximidad que se aparece entre los ejes lineales conectores de la ciudad, y la visibilidad que se ve entre ambos a causa de la permeabilidad que trae el paseo La Torre, se vuelve un cruce de movimientos que trae y recibe al habitar vinculado a la estación y paradas del troncal.

CAPITULO II

>> Sobre el lugar



El espacio observado para la realización del terminal intermodal se encuentra contiguo a la estación de Merval Villa Alemana, dividido en dos partes por la línea de ferroviaria. Se encuentra en un “entre” del sector comercial y barrial que supone la separación Norte Sur puesta por el eje de ferrocarril.

Por motivos de inexactitud del marcado en el año de publicación del plan regulador vigente, el lote no posee una zonificación para su uso de suelo definido. El cambio debe estudiarse y analizarse para efectos de la actualización del plan regulador.

La propiedad, comprada recientemente por un inversionista de la provincia, Salvador Covarrubias. Se identifica como posible solución ante la propiedad privada, un contrato de cuentas en participación, ofreciendo al privado el arriendo de locales partes del programa que disponga la edificación o la concesión que se realizara con las empresas de buses involucradas en la intermodal.

ANTECEDENTES DEL CASO

EMPLAZAMIENTO



ZONIFICACIÓN PROXIMA AL LUGAR DE PROYECTO

E1a- v1- e2- av1
Pertinentes a zonificación de uso barrial y extensión del área comercial.

< Plano escala 1:5000 destacando el área de influencia y polígono de intervención inscrito. Fuente Plan regulador comunal y elaboración propia >

mientos que ha de traer el proyecto, el área urbana comercial inmediata dialogara con el constante traspaso de movimiento que ha de presentar la espacialidad a desarrollar.

Para el lado norte, El contexto barrial señalado dentro del área de influencia aparece como el contexto barrial próximo donde el espacio destinado a proyecto toma lugar.

La primera cercanía al contexto residencial emplaza a lo que será el proyecto en el arquetipo de contexto urbano en el que se encuentra.

ANTECEDENTES DEL CASO



El Polígono de intervención adjunta los límites obtenidos por la suma de lotes tomados del terreno contiguo a la estación tanto de lado norte como sur, tomando una longitud de aproximadamente tres cuadras que envuelve a la línea ferroviaria. Con un área aproxima-

da a dos hectáreas y media, el polígono Diálogo con ambos lados del contexto urbano disponiendo en su proximidad inmediata de servicios varios, comercio, plaza Belén, Edificio consistorial, Iglesia San Felipe Neri y la actual estación Villa alemana junto a las oficinas de Pullman Bus y Turbus.

área de intervención

< Plano escala 1:2000 destacando el polígono de intervención. Fuente Plan regulador comunal y elaboración propia >

CAPITULO II

>>Storyboard

<Guion gráfico>

El guion gráfico realizado devela el transcurso diario del habitante de la ciudad residencial desde el momento en que parte su viaje diario hacia el

área metropolitana de Valparaíso utilizando el metro tren como método para su efectuar su viaje. El ejercicio comprende las dimensiones cotidianas

>Partida desde la morada



La aparición de la estación dentro del contexto residencial del subcentro urbano.

>Ingreso a la estación



Acceder al servicio. Pausa que cierra el ciclo del primer momento de viaje.

>Espera al transporte



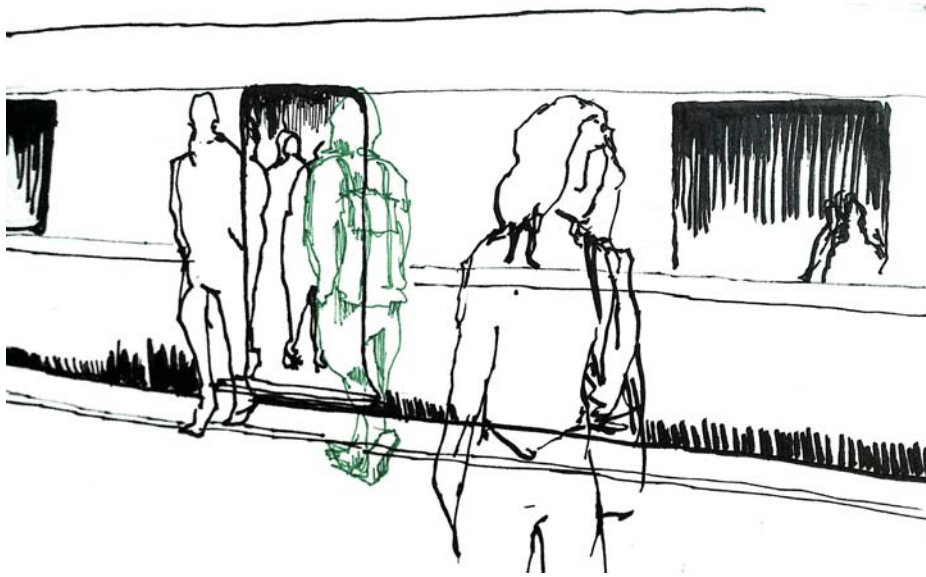
Detención en la longitud del andén. Contemplar expectante a la llegada del transporte.

ANTECEDENTES DEL CASO

y comportamientos que el habitante ejerce por inercia ante la costumbre puesta por la frecuencia habitual. La manera de entender el contexto de

viaje del habitante mediante sus distintas etapas antes de llegar a su destino pasa a formar parte del rasgo principal a abstraer al momento de proyectar el partido arquitectónico.

>Abordar a la partida del viaje



Traspaso de la linealidad abierta de la espera al interior ceñido en penumbra.

>Tiempo de traslado



Interior del vagón. Distracción y ensimismarse del tiempo de viaje.

>Desembarque al lugar destino



Anticipo del cuerpo a la llegada en la espera pre-apertura de puertas

>>Re formulación de la problemática

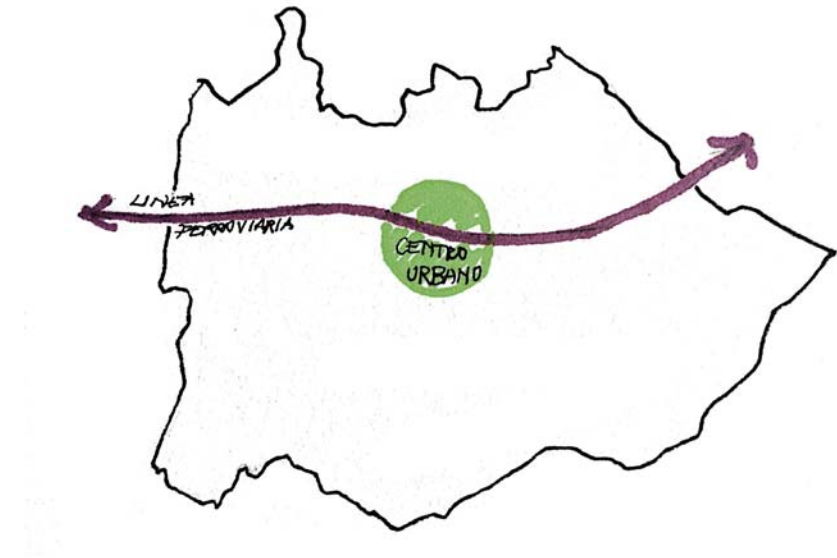
Primera observada

En una primera vista hacia las ciudades interiores, se puede observar a una habitante que viaja a diario con la variante de diversos motivos para su desplazamiento, con el propósito de desenvolverse en la cotidianidad. Tomando como caso de estudio la comuna interior de Villa Alemana con carácter de subcentro urbano residencial, la problemática planteada se vuelca hacia la movilidad del habitante propio del carácter de dicha ciudad en la manera de mejorar su forma de desplazarse.

Problemática re- observada

Acorde a lo estudiado sobre el desplazamiento del morador de la ciudad de condición residencial mencionada, la movilidad pasa a ser un factor esencial para las prácticas diarias del habitante, donde su viaje constante varía entre las áreas metropolitanas del Gran Valparaíso y Santiago. Según los análisis entregados por la secretaría de transporte, para un buen desarrollo de la movilidad se deben de fomentar el transporte público y el no motorizado, con el propósito <a grandes rasgos> de favorecer la elocuencia del movimiento en las vías públicas. Para la ciudad de Villa Alemana, con sus dos ejes longitudinales claves para conectividad de la localidad, donde la

esquema de disposición del eje longitudinal y el centro urbano

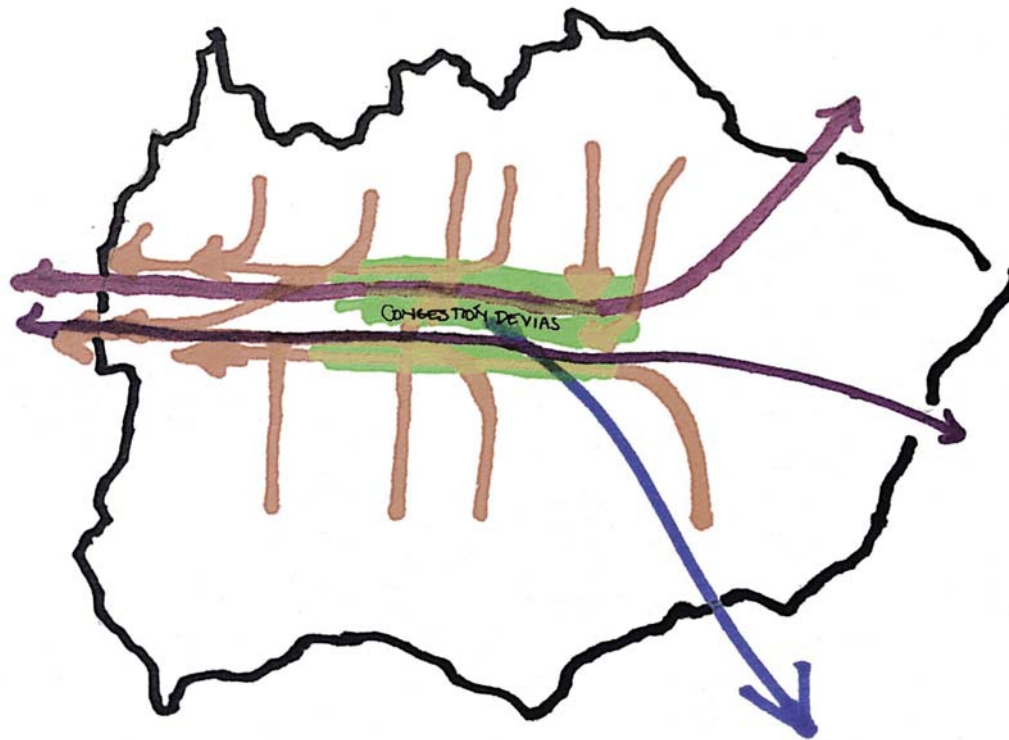


Línea ferroviaria toma un rol conector e histórico comunal que divide su área en norte y sur, pasa a ser una línea articuladora de la comuna que conecta directamente el interior con el área metropolitana de la región.

Sin embargo la carencia de un espacio al confluir de traslados proveniente de los ejes viales colectores ralentiza la fluidez de la movilidad dentro de la comuna, por medio de la escasa difusión de viajes que combinen un transporte < como prioridad no motorizado > con el eje ferroviario. Por otra parte se encuentra la carencia de terminal dedicado a el traslado inter regional, considerando la cantidad de viajes que efectúan los residentes y buses que parten desde la localidad a la región metropolitana acuerdo a la proximidad que se tiene en su traslado.

ANTECEDENTES DEL CASO

esquema grafico de la Problemática



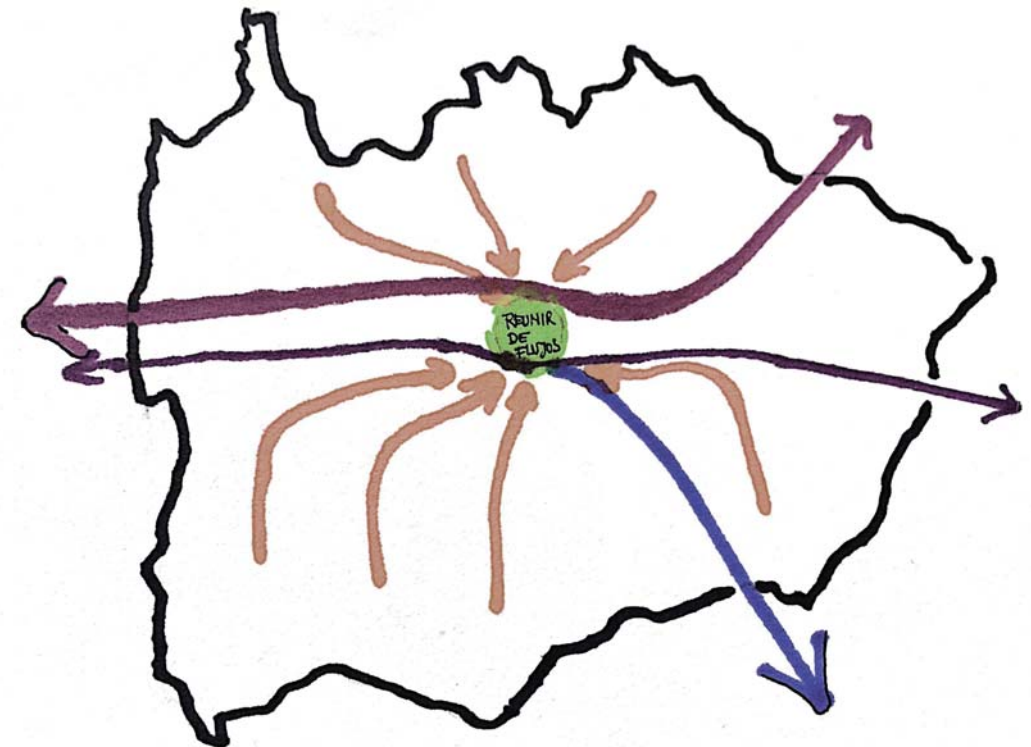
La primera figura muestra la relación entre la circulación interna comunal creada por el habitante en su primera etapa de viaje con destino el área metropolitana del Gran Valparaíso o la región de Santiago, tendiendo a un desorden que congestiona las vías del centro urbano debido a la falta de estacionamiento

y el tráfico que pasará a sumarse a las vías conectoras entre el borde costero y el resto de las ciudades al interior. La segunda figura muestra la idea concedida, donde el punto central señalado, ofrece lugar al reunir de la circulación interna para re direccionarla a los ejes de transporte público de conexión directa con las ciudades metropolitanas mencionadas.

simbología

- circulación viaje interno comunal por habitante
- eje linea ferroviaria
- eje toncal interurbano
- traslado interregional
- esq. 1 congestion des centor urbano / esq. 2 Reunir de circulacion interna
- limite comunal

esquema de solución a la problemática



CAPITULO II

>> terminos de referencia

Ámbito espacial

El proyecto pasará a desarrollarse en el centro de la ciudad, junto a la existente estación de metro tren de Villa Alemana. Se sitúa en la franja divisoria de sector norte- sur, donde actualmente se posicionan los buses que salen de la comuna para trasladarse fuera de la región. El contexto inmediato al centro urbano y cercanía a el eje troncal ofrece un mayor valor conectivo para terminos del objetivo a realizar.

Objetivo especifico

La mejora de la calidad de vida del habitante de la ciudad interior que se moviliza constantemente durante el día a través de un espacio de unión y difusión de medios de transporte, en la manera que facilite su desplazamiento diario.

Promover conectividad dinamica a traves del transporte combinado que pueda ofrecer la intermodal a proyectar.

Objetivo general

Se plantea como objetivo general el potenciar y optimizar el intercambio modal presente en la comuna a través de un terminal intermodal en la estación de Villa Alemana. Ofreciendo distintas posibilidades de transporte combinado y viajes de alcance comunal- conurbación - inter regional adjuntos en un punto de difusión.

>Entidades

Las entidades participativas que han de formar parte de la ejecución del proyecto:

Entidad formuladora

El municipio a través de divisiones <Secpla > ah de realizar el estudio de pre inversión, la gestión entidades asociadas < Merval> y supervisión del diseño a realizar.

Entidad financiera

Para el financiamiento del proyecto, se debe de contar con la participación del municipio, FNDR y Merval, según la etapa de desarrollo del proyecto.

Entidad Tecnica

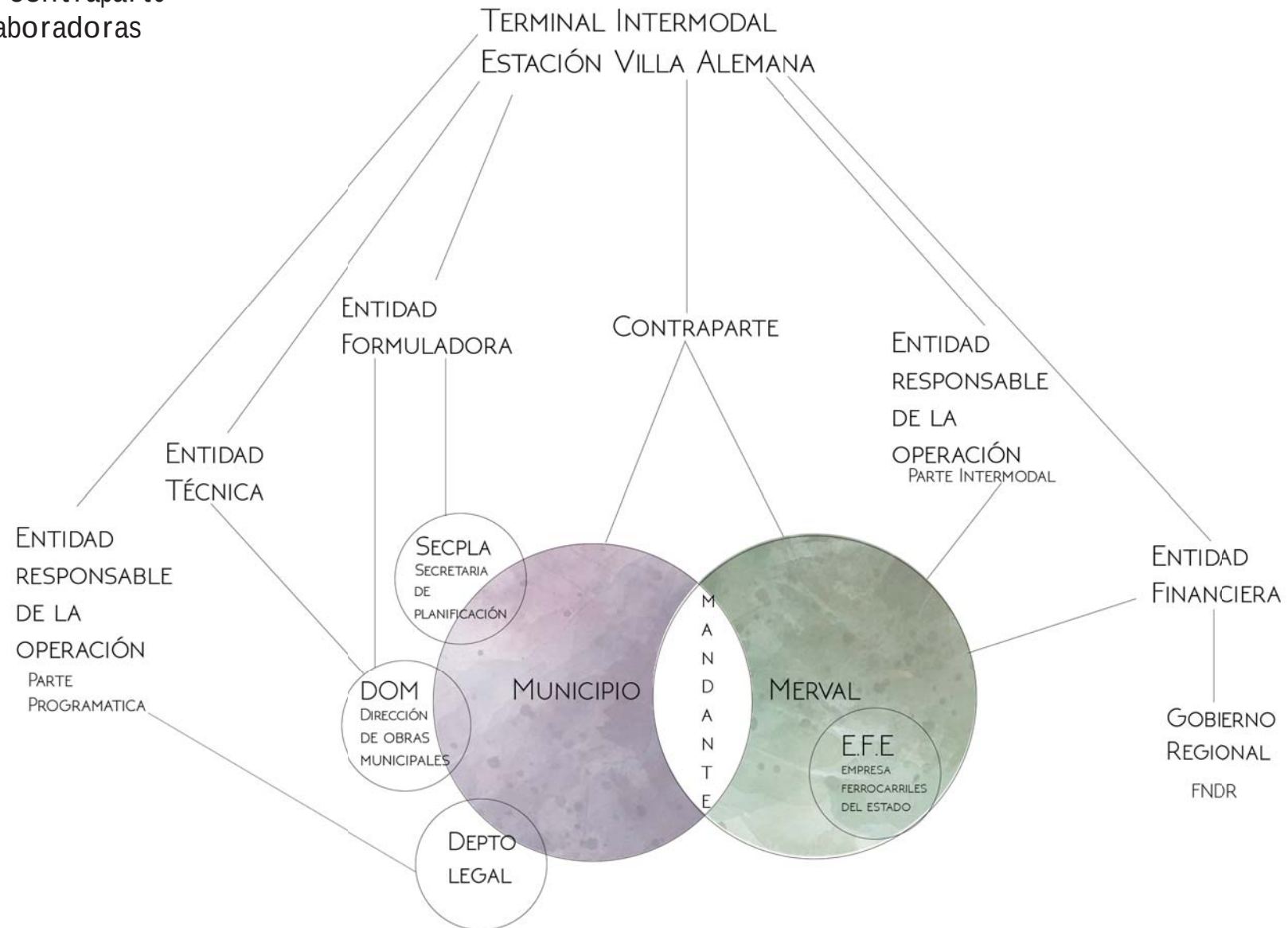
EL municipio, a través de la dirección de obra ha de hacerse cargo de la ejecución a través de una licitación con contratista o constructora.

Entidad Responsable de la Operación

Acuerdo al tamaño del proyecto, la composición de la parte intermodal y la programación del proyecto han de ser operadas y mantenidas en la continuidad por el municipio y Merval correspondientemente.

ANTECEDENTES DEL CASO

relación con la contraparte
y entidades colaboradoras



>> ESPECIALIDADES CONSULTADAS

Merval

<Contraparte>

EL gerente y jefa comercial nos develan observaciones desde el punto de vista del servicio que les gustaría integrar a la estación emplazada en el centro de la comuna para su mejor funcionamiento y comunicación con la comunidad.

- La estación de metro dentro de la ciudad de Villa alemana constituye un hito urbano” acuerdo a su emplazamiento en la ciudad y grado de conectividad que presenta para sus habitante.

Por lo cual la estación debe lograr una integración coherente entre el lado norte y sur en el traspaso que concurre en este punto de la ciudad donde se cruza el eje vial con el paseo La Torre. Para una mayor integración con la comuna ha de tomar una orientación a los elementos barriales, en coherencia con el quehacer local asociada a la identidad cívica y actividades congregacionales comunales, mejorando a la vez el paso y seguridad

conector entre norte y sur que posee la estación.

- se considera de vital importancia la integración intermodal. Acuerdo con el emplazamiento y la parada de buses inter regionales en calle buenos aires frente a la estación, el asociar directamente la misma estación con el cambio de modalidad a buses interurbanos se considera una virtud por realzar que se tomó como consideración por el servicio años anteriores sin llegar a concluirse.

SECTRA

A partir de lo indicado por la directora de secretaria en transporte de la zona, se han de considerar los siguientes factores acuerdo a la situación comunal y aspectos necesarios para generar una buena movilidad.

- Transporte combinado.

La buena movilidad se funda en la claridad de movimiento vial evitando congestión en el tráfico, por lo cual se es indispensable el promover el uso de transporte público por sobre el privado y el no motorizado por sobre motorizado.

El viaje realizado se puede dividir por etapas, en las cuales se puede combinar más de un medio de transporte el desplazamiento desde su origen a su destino, permitiendo múltiples maneras de conformar el desplazamiento según cual sea su destino.

Para la ciudad de Villa Alemana:

- se plantea la integración de una ciclo vía principalmente paralela al eje ferroviario que promueva el desplazamiento no motorizado coherente con la identidad barrial comunal.

- La calle Buenos Aires, situada junto al municipio, plaza Belén y paseo La torre, pasará a tener bi direccionalidad en un plazo próximo de 2 a 3 años, estimando que contendrá un flujo similar a Condell Sur en Quilpué.

Bajo el planteamiento de una intermodalidad entre metro y buses dentro del centro área comercial comunal se prevé que la salida de buses interurbanos se disponga por el lado norte de la vía, evitando alguna posible congestión de Buses que se pueda sumar con el vehicular en el lado sur de la comuna.

CAPITULO II

DOM y SECPLA <Contraparte>

El dirección de obras municipales y secretaria de planificación, Apuntando desde el origen de la comuna, las entidades de manifiestan el interés que se tiene por la importancia del ferroviario y el troncal, planteando ambos ejes conectores como fundadores del emplazamiento de la actual ciudad.

Desde su inicio hasta el día de hoy, la comuna crece considerablemente cada año, forzando a expandir los límites urbanizados hacia los extremos norte y sur, motivo por el cual el centro urbano ha tendido a densificarse considerablemente, marcándose por el eje del paseo La torre.

Tanto para ambos departamentos del consistorial, la conexión entre el lado norte y sur pasa a tener un valor fundamental, por lo que el municipio busca y está trabajando en encontrar un método que ayude a mejorar la conectividad entre ambos lados divididos por la línea ferroviaria, a la altura del eje principal del centro urbano emplazado por calle La Torre.

Por otra parte, también se deja al descubierto la cualidad residencial de la zona, y como al habitante le favorece la ubicación por su proximidad a su lugar de trabajo, centro metropolitano costero y facilidad a la región metropolitana, planteándola

como ciudad transversal, ciudad en la que uno habita de manera efímera para dirigirse a otra. Acá entra la importancia de la movilidad en la comuna. La llegada actual a la comuna por medio de los Buses no está construida, no hay acogida ni llegada, motivo por el cual sectra tienen programado en el plan de desarrollo comunal el ver la posibilidad de elaborar un proyecto de terminal de buses interurbanos que se ajuste al recibimiento de la comuna.

Desde otra perspectiva también, se presenta la inquietud a la falta de lugares de estacionamiento en la comuna. La falta de un espacio destinado a guardar vehículos comienza a entorpecer la circulación interna de la ciudad, creando tráfico y movimiento vehicular innecesario alrededor de todo el centro urbano.

ANTECEDENTES DEL CASO

CAPITULO III

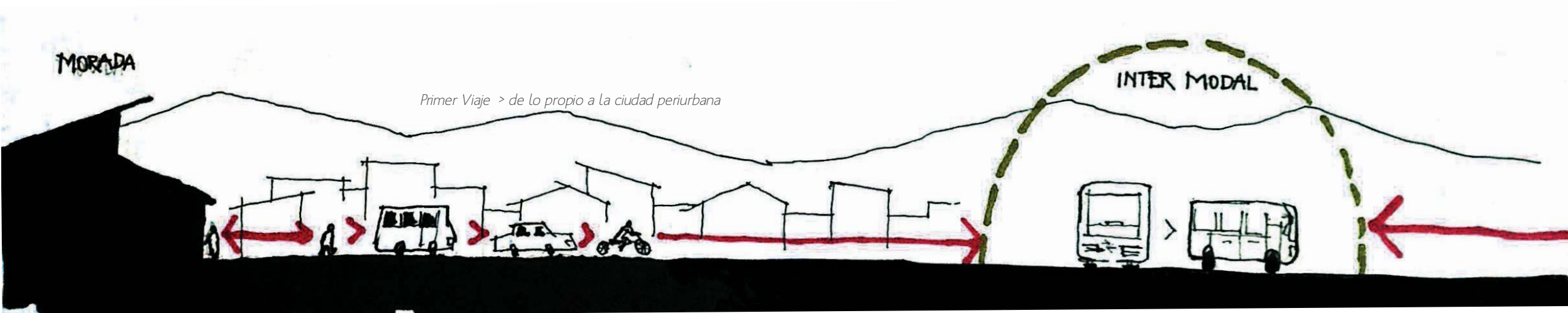
>> partido arquitectónico

Desde la identificación de la problemática planteada sobre la ciudad desde el punto de vista del movimiento y viajes constantes realizados por su habitante, se ha de abordar la segregación de los medios para su desplazamiento interno en la comuna e interurbano a través de un terminal intermodal que cree un medio de conexión entre el viaje interregional que imparten las empresas de buses que prestan servicio en la comuna, con el eje

longitudinal ferroviario que atraviesa la ciudad vinculando el emplazamiento tanto con ciudades del interior como con el área metropolitana regional hacia el borde costero. Recibe a la llegada del habitante en su primer movimiento < etapa de viaje > para darle comienzo a uno de mayor escala. Se conforma un punto que recoge y direcciona las migraciones fundando un orden que ayude al movimiento interno de la comuna, presentándose como hito de conectividad en la ciudad residencial.

Traspaso construido

El movimiento del habitante en estudio se divide en etapas conclusas. Desde el momento en que cierra la puerta de su casa hasta llegar a su destino atraviesa una serie transiciones que conforman su tiempo de viaje. El propósito consta en dar forma a la composición de su transición, constituyendo el medio entre el viaje posterior a la partida de su morar y el comienzo del trayecto que lo llevara a su destino. La intermodal da cabida al "entre" desplazamientos en el movimiento que genera y la espera que trae como umbral de movimientos conclusos del ir.



Segregación urbana

La vía ferroviaria expuesta por sobre tierra conforma la segregación del área urbana en sector norte y sur, dificultando el traspaso del habitante de un lado a otro en pasos bajo nivel aislados poco concurridos y el paso subterráneo presente en las estaciones limitado por horario. La continuidad de la habitabilidad en la extensión urbana se ve contenida por el lado sur por efectos de los límites actuales del área comercial, dejando al lado norte un borde abrupto de un transitar reducido y limitado a lo barrial. La propuesta tomará como uno de los aspectos que definirá la forma, la vinculación entre el norte y sur para aspectos de la movilidad peatonal entre ambas partes de la ciudad, estableciendo una circulación fluida que fomente el crecimiento del centro urbano comercial hacia el lado norte proyectado para el desarrollo comunal.

Segundo Viaje > Del espacio Periurbano al Metropolitano

acto >> recibir transitivo de un confluir de movimientos.

recibir

La conexión que se quiere lograr debe de traer un recibir al habitante proveniente de una etapa de trayecto que dio término. El acoger que otorgue la intermodal debe introducir al habitante desde el término de su primer movimiento a la pausa que trae el momento previo a su segunda parte de trayecto hacia el área metropolitana. La forma en que el habitante se introduce en el espacio en la manera que busca resguardar en la extensión desde su exposición entre viajes a la pausa que trae la espacialidad de la intermodalidad

Transición

La transición es el hito esencial que trae a presencia la congregación de formas de desplazamiento. El espacio se presenta en la manera que genere una pausa del viaje del habitante, umbral presente desde su andar en la escala barrial que trae la ciudad residencial, hacia el tiempo de viaje que lo acerca a la escala metropolitana lejana. El traspaso que genera el acto de la intermodalidad enmarca las etapas de viaje del habitante emplazándolo en la temporalidad de una detención que trae su espacialidad tras la conclusión de su primer ciclo de viaje articulado con el venidero.

Confluir

La multimodalidad de viaje trae la posibilidad de un transporte combinado, ante el cruce del converger de flujos que genera dentro de la espacialidad. La linealidad de los distintos movimientos se da bajo el mismo contexto en un orden determinado por la composición del espacio, articulando los viajes ante la comunicación del confluir de desplazamientos vinculados.

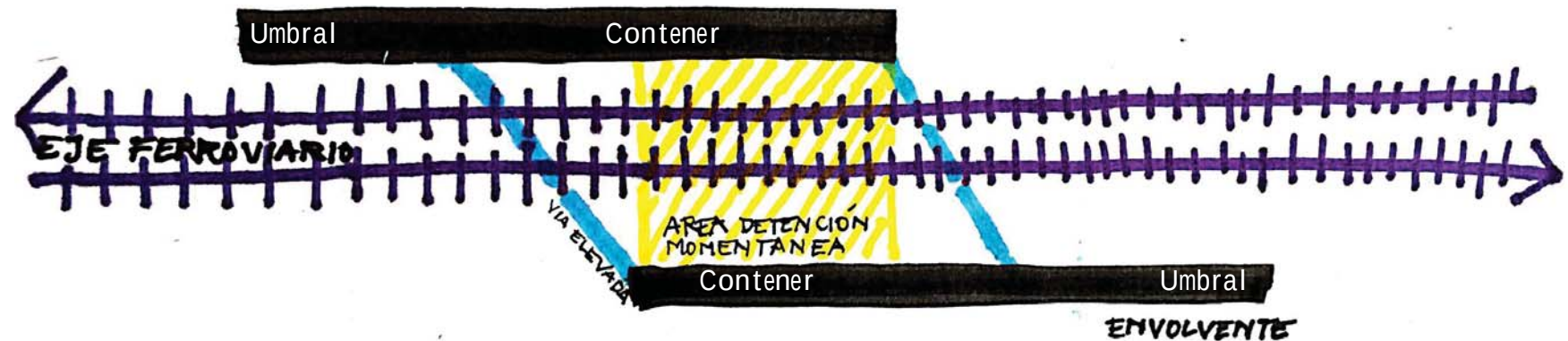
CAPITULO III

>>Forma :

Puentes contenedores del vacío cinético.

>>De la envolvente

La Línea y la figura abierta



<Esquema de la forma en relación a la continuidad del eje longitudinal >

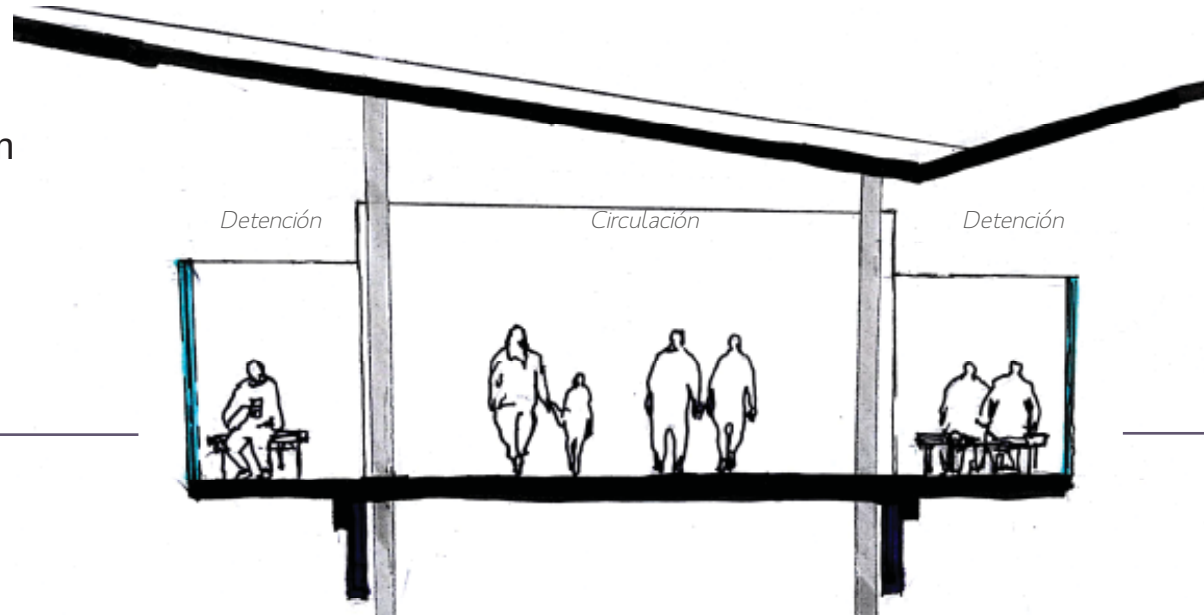
La forma se extiende a partir de su estrecha relación con la vía ferroviaria. La envolvente se ve abruptamente dividida por el vacío vertical que implica la presencia del movimiento que trae el servicio de metro. Ambas partes, divididas en norte y sur se ven enfrentadas, de manera paralela y discontinua, con el propósito de abrazar a línea, posicionándose como un umbral de llegada y salida para el medio de transporte acogido.

Las figuras se entrelazan bajo y sobre la línea. Por vía subterránea a través de una mesanina, la cual crea un acceso al servicio y permite una accesibilidad universal por medio de rampas. Las salidas quedan posicionadas de modo que uno pase el umbral de acceso del proyecto, cruce la mesanina y se vuelva a posicionar en el otro lado de la línea, frente al acceder posicionado en la envolvente opuesta.

Por otra parte, también se encuentra el paso elevado, comunicando norte y sur a través de puentes que pasan encima del metro y su catenaria. Ambos puentes cumplen la función de volver a unir la figura dividida, contener el vacío interior que trae la cinética ferroviaria, y crear un punto de complacencia ante la ubicación que implica posicionarse por sobre la vía

>>Proposito Arquitectónico < De la forma en relación al fundamento >

Vista hacia el contexto urbano



*Vista hacia el interior
(Vacio Cinetico)*



Contención del vacío

Continuidad de la transparencia

Perspectiva vinculante

La forma se vuelca hacia el interior que genera la separación volumétrica. Deja el interior en perspectiva al acontecer interno que conforma el movimiento del servicio ferroviario, dándole lugar al acto de la detención momentánea que genera de ingresar/ salir del vagón, bajo el resguardo que genera el encontrarse entre ambas figuras. También a través de su andén, desprendiéndose de su condición de pasillo paralelo expuesto, se busca el resguardo ante la espera en el umbral que trae el pasar parte del andén bajo las envolventes.

La envolvente busca generar, a través de continuas transparencias dentro de ambas envolventes, la transición que implica el acto que trae la estación intermodal. El crear continuas aperturas visuales en la forma, crea una atravesar de la forma entre ambos volúmenes. Es así como los accesos principales del lado norte y sur, se encuentran paralelos y comunicados directamente por la mesanina, conformando así la transición principal que genera la conectividad entre ambos lados de la ciudad separados por la vía

La línea ferroviaria ofrece una apertura dentro del contexto urbano, generan un punto de fuga el cual cruza la ciudad de extremo a extremo. Los puentes proyectados, al pasar por sobre dicho eje, ofrece una apertura visual propio de este punto dentro de los límites urbanos, por lo que dicho paso ofrece espacio dedicado a la contemplación que genera el emplazamiento, tanto hacia el punto de fuga, el resto de la extensión urbana y hacia el mismo vacío interior cinético.

>> Observaciones consideradas en el proceso creativo

<Desde taller de titulación II >

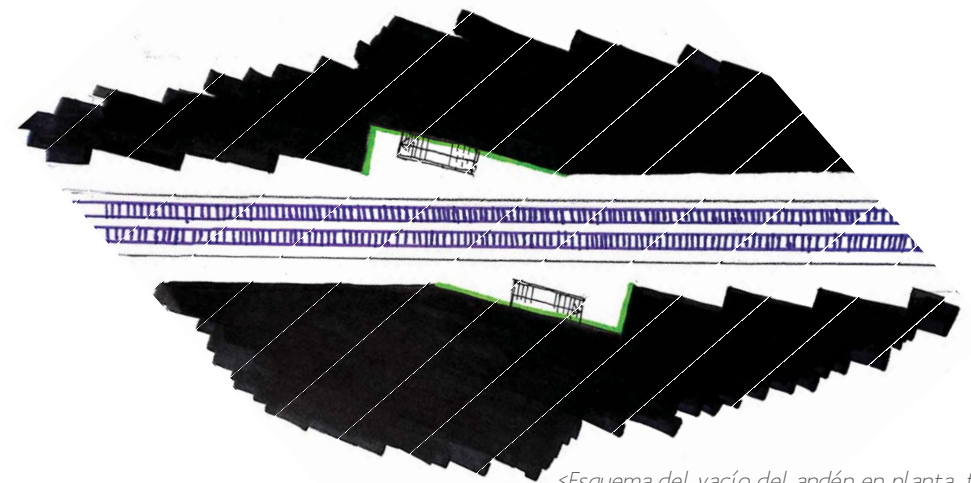


El Andén como tercer vacío espacial

<Dibujo esquemático del negativo del vacío interno del proyecto >

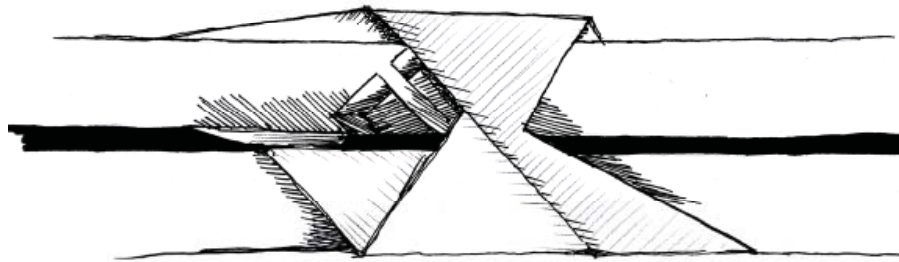
EL eje ferroviario marca una división vertical del volumen que comprende el lado norte y sur. Esta verticalidad de aire genera el tercer vacío destinado a recoger la cinética que presenta el constante movimiento del servicio de metro. Este vacío es el que comunica ambos volúmenes creando perspectiva entre ellos y develando la situación del andén en constante movimiento a toda hora.

La habitabilidad que comprende este vacío es la cual se genera a partir del tiempo de espera del habitante en el andén en torno al servicio de transporte, por lo cual su permanecer es efímero, mediándose entre la vigilia y el ocio. Vigilia hacia el punto de fuga donde ha de aparecer el transporte en espera, y ocio conformado por el tiempo de espera y límite que presenta el espacio del andén.

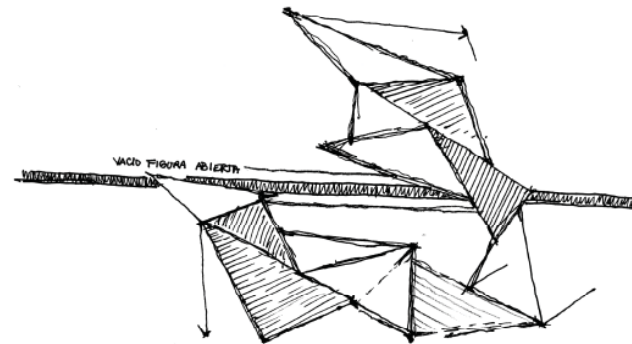


<Esquema del vacío del andén en planta. figura inscrita formada por ambos andenes dividida por la cinética de la línea ferroviaria >

EL andén se desliga de la linealidad de corredor presentado sacados perpendiculares resguardándose bajo el alero del nivel superior orientando su detención hacia el aparecer del metro y situando a su lado una vista a las salas de actividades recreativas comunales que presenta la estación como medio de difusión. El vacío se arraiga a ambos edificios en la manera que se introduce en ambos rompiendo con la linealidad del corredor de un andén expuesto.

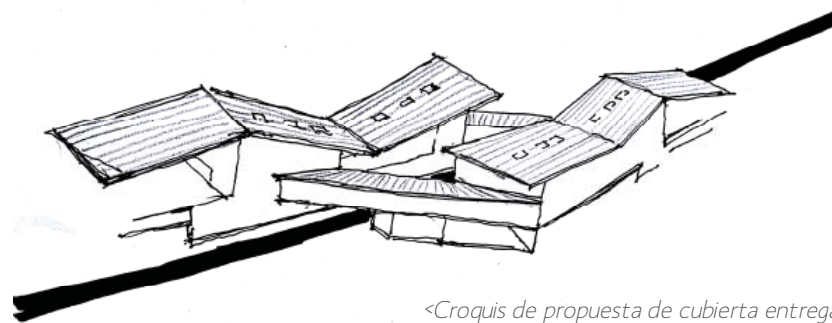


<Croquis primer ERE . >



<Esquema Proceso de evolución de la cubierta . >

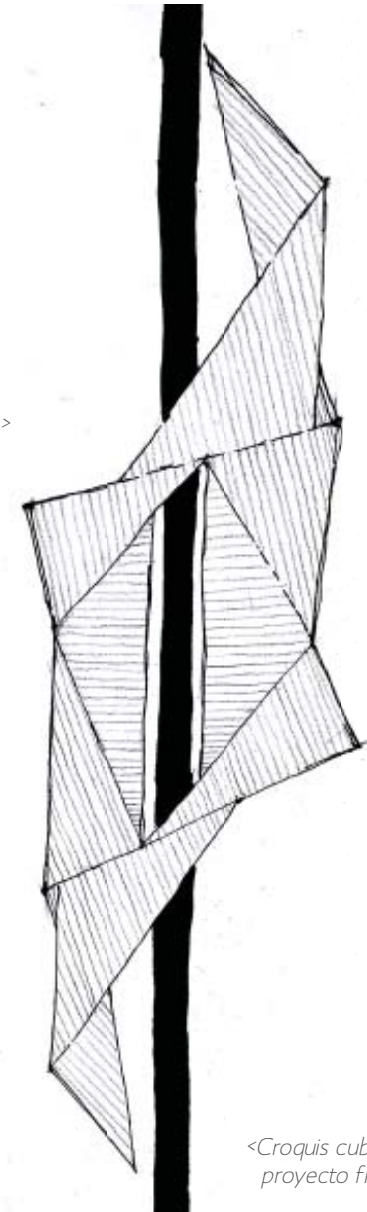
Unión de la forma dividida



<Croquis de propuesta de cubierta entrega T2 .>

La envolvente del proyecto, en su emplazamiento se ve atravesada por el eje ferroviario. Por lo que la forma se secciona en parte norte y sur a nivel de suelo y vuelven a conectarse por mesana y puentes. Sin embargo para volver a unificar la envolvente, es importante considerar la relevancia del cruzar, y como el mismo despliegue de la forma logra conectar norte y sur no solo a través de su suelo o frente, si no de su cielo.

Para unificar la forma discontinua por la línea ferroviaria se presentan dos elementos que se elevan para conectar el lado norte y sur, correspondiente a la cubierta y los puentes a cada extremo. La cubierta se despliega en triangulación en la manera que conecte de manera continua un lado de la línea con el otro y de un extremo a otro, otorgando una apertura central y creando coherencia con línea y la figura abierta propuesta en el primer ere.



<Croquis cubierta proyecto final.>

El Cruzar

El Proyecto se unifica peatonalmente por bajo como por sobre nivel de la vía, a través de una mesanina que accede al servicio de metro y los puentes que se elevan sobre el eje ferroviario. El pasar por sobre la vía conecta, de forma paralela, el norte con el sur, la longitudinalidad de este a oeste de la vía férrea y la perspectiva abierta al contexto urbano.

Este punto de cruce recoge distintas maneras de habitar a las que hay que dar lugar y con una forma que de un propósito claro a la multifuncionalidad que posee. Los puentes toman forma en la manera que distingue un área de paso / movimiento, con una de detención, otorgando múltiples miradores para formar contemplación tanto hacia la extensión urbana como hacia el vacío interior de la estación, distinguiendo su propósito conector y cualidad de mirador contemplativo, que genera una transparencia de lado a lado.

Accesibilidad

La segregación urbana en este punto dentro la comuna toma mayor importancia. Al cortarse el paseo la torre y dividiendo el área comercial con la residencial, se vuelve el principal paso conector entre un lado de la comuna con otro. Teniendo como un aspecto fundamental para el desarrollo del proyecto el cruzar de un lado a otro de la línea, se debe abordar desde la inclusión, el habitar del servicio para todo habitante, de toda edad sin importar su discapacidad. Para términos inclusión se plantea el cruce bajo la vía a través de una mesanina, se puede acceder por escaleras, rampas y ascensor, con la finalidad de que todo habitante de la comuna puede moverse sin restricciones.

El circuito de rampas se plantea de manera que su comienzo y fin quede próximo a donde parten y terminan las escaleras en paralelo, creando una transición a través de su cierre y reaparecer entre un lado y otro de la línea. Los ascensores y escalas (normales y mecánicas) se presentan como medio conector entre el nivel 1, a nivel de puentes y mesanina debido a que como altura mínima se requiere 6 metros desde el eje vial para crear el vacío vertical de metro y su catenaria, procurando que todo el segundo nivel quede al mismo nivel de suelo para la facilidad de una circulación inclusiva.

DE LA PROPOSICIÓN

Umbral

Sombra 1



Sombra 2



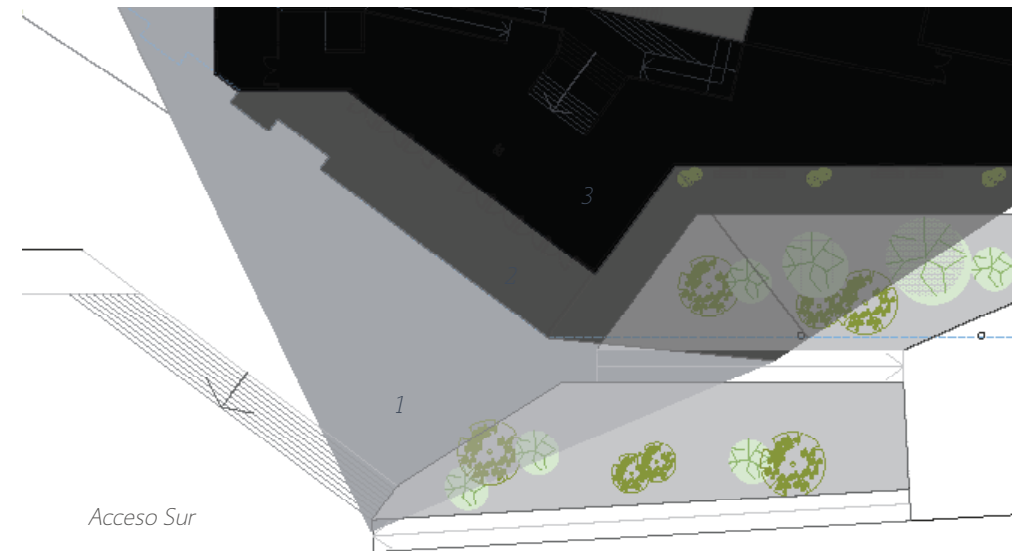
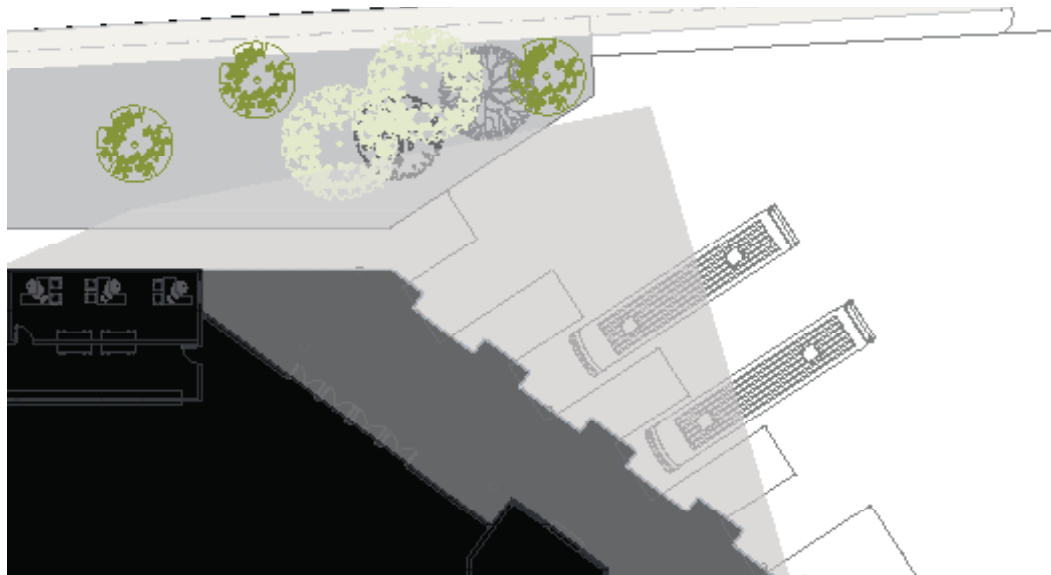
Sombra 3



En la manera que el proyecto se plantea como un umbral urbano entre el primer tramo de viaje del habitante a nivel barrial comunal y su segundo tramo donde se re direcciona a un área metropolitana, el umbral de llegada también ha de presentarse como tal.

Por lo cual los accesos principales del proyecto en el lado norte y sur se presentan de manera

gradual, pasando en un primer momento bajo el alero de la cubierta que se extiende abrazando un primer recibimiento; después pasa por un cambio en el nivel de suelo, marcando el comienzo del cambio de la habitabilidad entre el exterior y el interior que se aproxima; por ultimo pasa por bajo los puentes o estructura del nivel superior y finalmente acceder al edificio.



CAPITULO III

>> ANtecedentes del Programa

< A partir de lo visto en el caso de estudio se plantea un análisis programático basado en el conjunto de 4 agrupaciones; del recibimiento, embarque/desembarque, del personal y estacionamiento.>

>Del personal

Sala técnica, administración, oficina, Bodegas. Para el buen funcionamiento del servicio y funcionamiento de la estación se debe contar con espacios dedicados a los funcionarios en cada nivel de suelo y de fácil ubicación para crear un buen lenguaje entre entidades del servicio y habitante de paso.

>Recibimiento

La parte del programa asociada al recibir del habitante desde su partida de su morado hasta llegar al Terminal, acogerlo en su tiempo de espera y encaminarlo a su segunda etapa de viaje fuera de la comuna. En este punto se encuentran: Vestíbulo de acceso norte y sur, hall de espera buses, boletería, locales comerciales, servicios sanitarios, talleres recreativos y Salas expositivas.



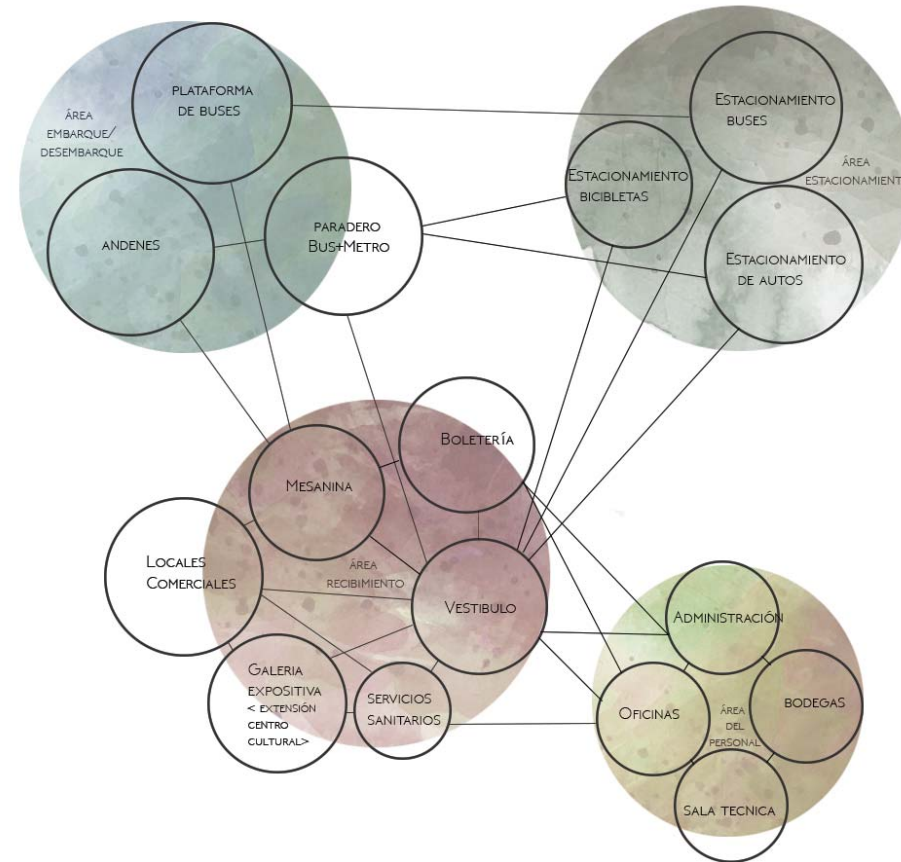
<Dibujo esquemático de relación visual entre espacios programáticos. >

Relación Comunal Barrial

La comuna de Villa Alemana posee distintas entidades públicas que tienen por finalidad entregar al habitante un desarrollo de la parte recreativa y Cultural, destacándose la misma municipalidad comunal y el centro cultural Gabriela Mistral. Ambas entidades entregan una serie de actividades de carácter público tales como talleres de baile folclórico, ballet, instrumentos, pintura, fotografía, ciclos de cine, entre otros.

Sin embargo la mayor parte de estas iniciativas quedan aisladas debido a la falta de conocimiento de su existencia por parte del habitante, de modo que su alcance se ve reducido. El proyecto, como punto de difusión relevante dentro de la extensión urbana comunal, ofrece salas destinadas a las actividades impartidas por las mencionadas entidades con la finalidad de mostrar abiertamente el quehacer recreacional y/o cultural que trae la comuna a sus habitantes.

<Mapa conceptual. Jerarquía de relación entre aspectos programática>



>Estacionamiento <combinación de viajes >

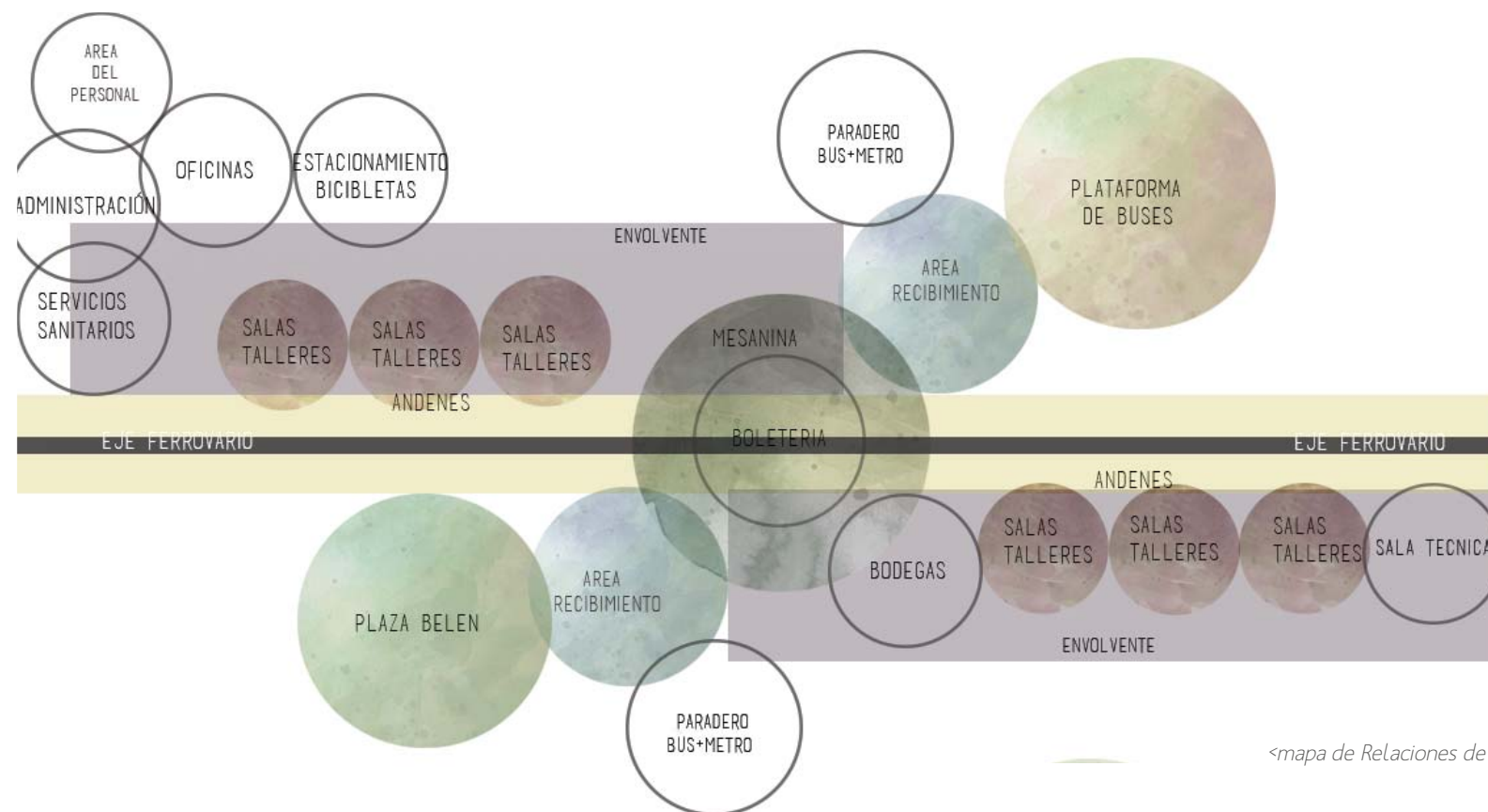
De manera colaborativa para el viaje del habitante, facilitando la opción a conformar un transporte combinado desde su desplazamiento comunal hasta la estación, se plantea una extensa zona dedicada al estacionamiento vehicular por el lado norte y sur, ofreciendo la opción de dejar su vehículo de manera segura dentro de la localidad y partir en uno de los transportes que trae la estación para dirigirse a su destino.

Se ha de tomar en cuenta el hecho de que el actual estacionamiento a un lado de Buenos Aires se vuelve inviable debido a la Bidireccionalidad que SECTRA ha de traer a este tramo de la calle, por lo que el proyecto acoge la necesidad de un lugar para estacionarse dentro del mismo centro urbano. Por otro lado, para promover el uso de vehículos no motorizados acorde con la escala barrial que trae la comuna, se crea un estacionamiento dedicado a bicicletas dentro del mismo edificio, accesible por el lado norte de la línea ferroviaria directamente desde el plan maestro de ciclovía que proyecta la secretaria de transporte.

>Embarque / Desembarque

Cumpliendo la función de intermodalidad, el proyecto cuenta con una extensa área dedicada andenes de metro y buses interurbanos, la necesaria para abarcar una unidad doble por lado y recepción de 8 buses con libertad de maniobrar 3 al mismo tiempo. Como complemento en el exterior del edificio se propone el configurar paraderos que se integren de manera próxima a los accesos de la estación para recibir abiertamente el movimiento comunal local y los provenientes del servicio bus + metro.

CAPITULO III



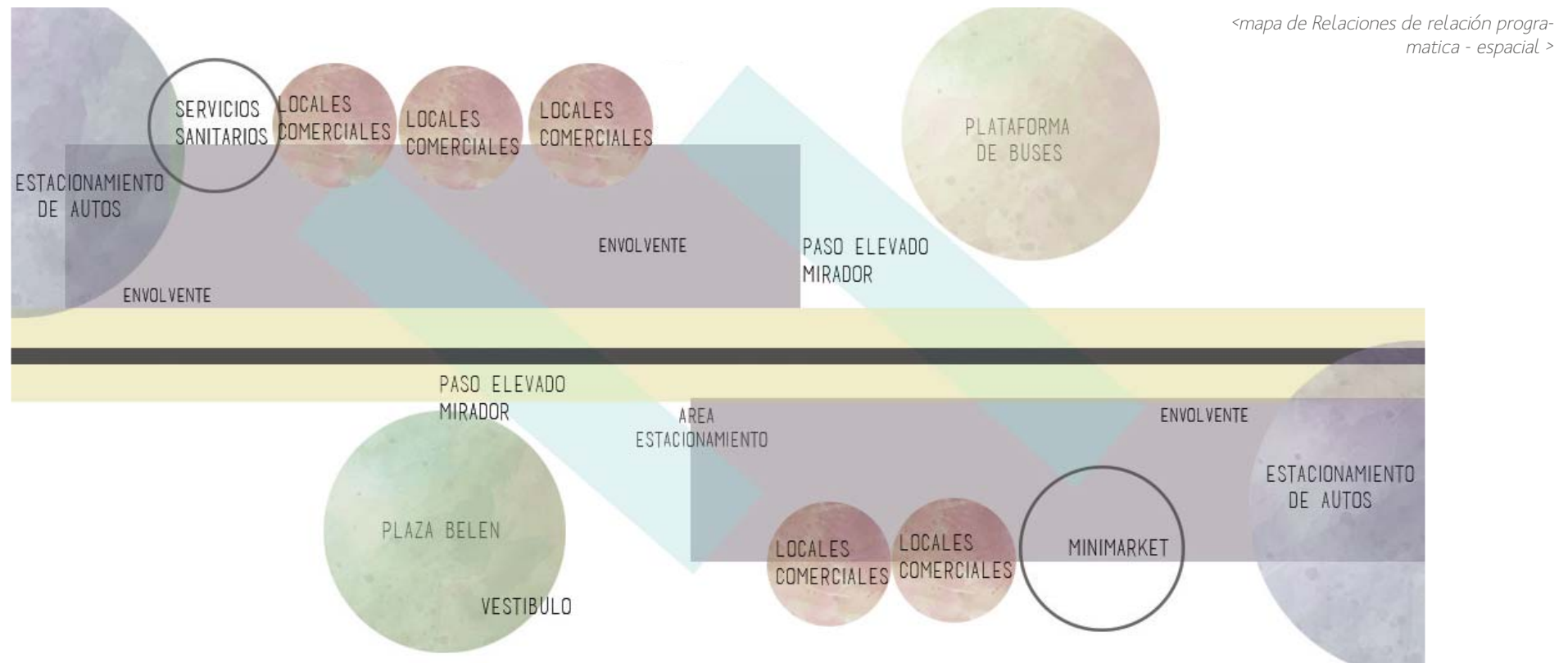
<mapa de Relaciones de relación programática
- espacial >

>> ORGANISMO EXISTENCIAL

Para emplazar la parte programática, se toma la linealidad del eje ferroviario para ordenar el espacio, fijando un eje diagonal que crea un traspaso bajo nivel de la vía que conecta desde la plaza Belén, hacia el andén de Buses interurbanos directamente.

Para la integración abierta de las salas vinculadas al centro cultural comunal, se emplaza en apertura hacia el andén ferroviario, a modo que se complemente con la espera que crea la plataforma y así cumplir con el propósito de difusión a modo de galería expositiva del quehacer comunal a quien se encuentra en un tiempo de ocio esperando el servicio de metro.

DE LA PROPOSICIÓN



Para la parte superior se enfoca el lado comercial, creando circulación directa desde los estacionamientos al servicio, vinculando cada lado de la vía a través de puentes, que con función de mirador crean detención con mirada contemplativa tanto al interior del proyecto

como hacia el contexto urbano que lo rodea. La parte programática ordena el espacio en la manera que la forma sea recorrible en la continuidad longitudinal de la extensión emplazando sus puntos de acceso de extremo a extremo orientando

servicios y comercio contiguos al eje corredor, generando una circulación dinámica a medida van apareciendo servicios que traigan movimiento constante.

Story board desde la proposición

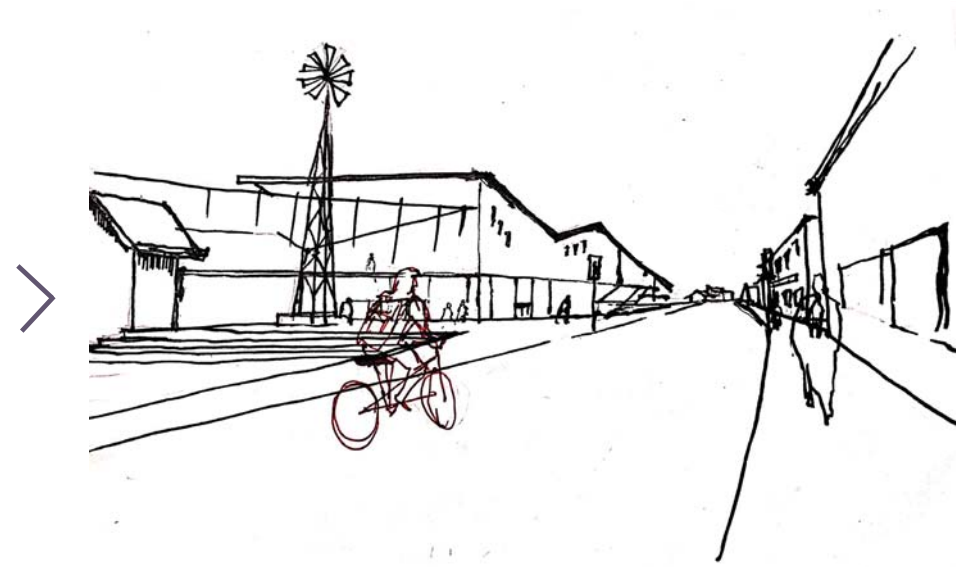
>Partida desde la morada

A través del método de observación realizado durante el estudio donde se crea una secuencia de las distintas etapas de viaje realizado por el habitante de la ciudad residencial para su traslado entre su morar y su destino en un área metropolitana, se realiza la misma secuencia desde la integración de la propuesta cumpliendo el rol de intermodalidad que concluye la primera etapa de viaje para darle comienzo a la segunda, planteando como medio los buses interurbanos o metro tren.



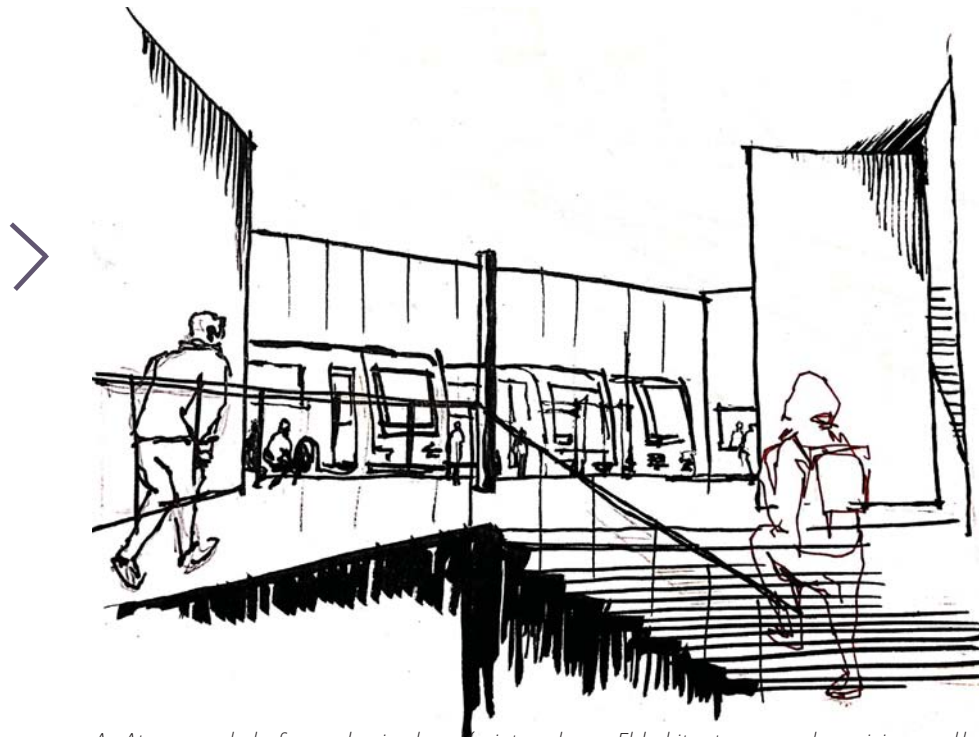
La Salida desde la morada al contexto barrial de la ciudad residencial. Encuentro del habitante con la proporción de su entorno próximo- familiar.

>desde la comuna y la llegada al terminal intermodal



Desde el recorrer a la llegada de la estación intermodal. la figura aparece con un cambio que introduce al habitante desde su entorno barrial para re-dirigirlo a la siguiente etapa de viaje.

>Atravesar de la envolvente para encontrarse con el andén interurbano



A- Atravesar de la forma, hacia el andén interurbano. El habitante cruza el servicio para llegar al espacio de embarque a buses que salen de la región, observa el aparecer inmediato desde la mesanina hacia el acontecer exterior en movimiento.

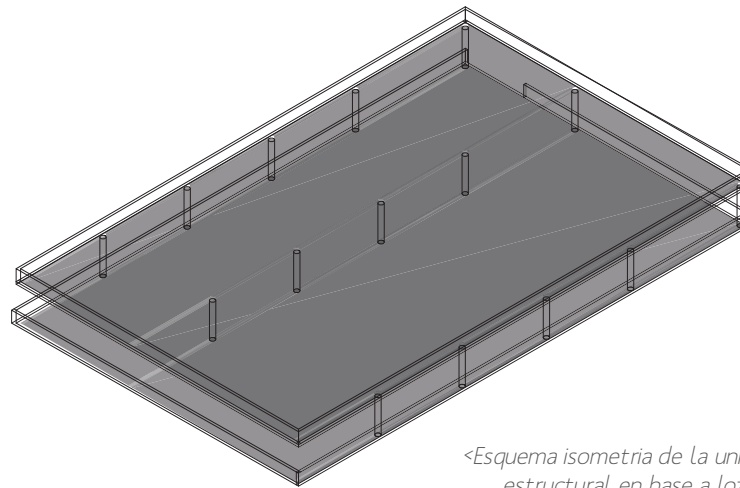
>esperar en el andén contenido por la envolvente en perspectiva al marco de llegada del servicio



B- Subir al andén contenido por la envolvente abierta. En perspectiva contemplativa hacia el cuadro que enmarca el paso superior y ambos volúmenes a la llegada del metro. El habitante contiene su espera entre la línea y la figura abierta.

>> Partido Estructural y Material < De la forma en relación al fundamento >

>>Sobre el principio estructural general

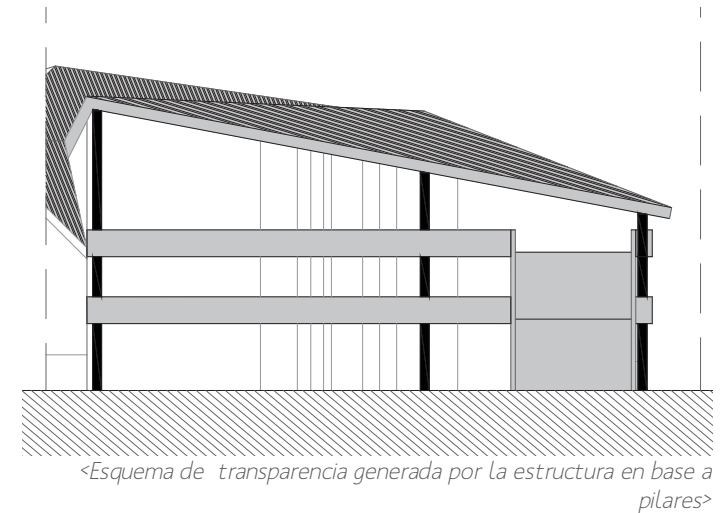


<Esquema isometría de la unidad estructural en base a losa y pilares >

Extensión discontinua

El proyecto se compone su forma por un sistema estructural en base a muros de hormigón armado el cual sostiene los dos volúmenes principales divididos por la vía férrea y una cubierta triangulada sostenida por placas estereométricas que aguantan las grandes luces entre pilares que cruzan de un lado a otro la línea ferroviaria.

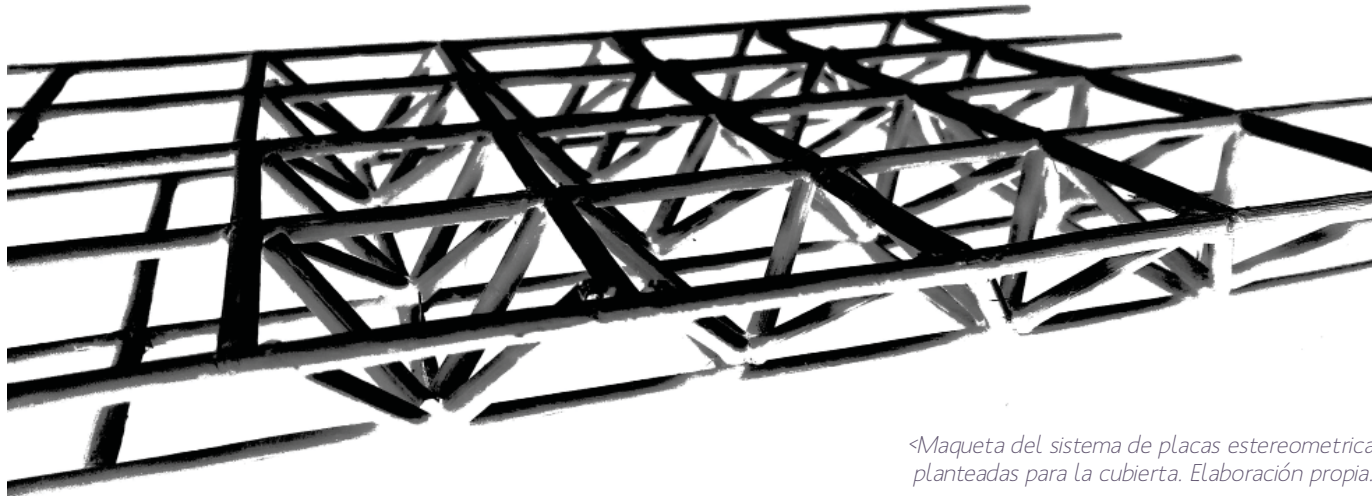
La longitud de la forma genera la separación del proyecto en 4 unidades estructurales, separando en dos unidades de orden estructural en base a muros y dos unidades en base a pilares, con la finalidad de aislar un régimen estructural distinto a otro en caso que se presente un movimiento sísmico, generando 4 juntas de dilatación.



<Esquema de transparencia generada por la estructura en base a pilares>

Sistema de Pilares

Con la finalidad de contribuir a la transparencia y continuidad visual entre el lado norte y sur, los extremos opuestos del edificio norte y sur cuentan con una modulación de losa y pilares independientes del resto de la edificación. Los pilares se emplazan cada 15 y/o 20 metros dependiendo del largo de la losa, recibiendo el término de la techumbre pasando parcialmente por los 3 niveles destinado a estacionamiento vehicular tanto en el lado norte como sur.



<Maqueta del sistema de placas estereométricas planteadas para la cubierta. Elaboración propia.>

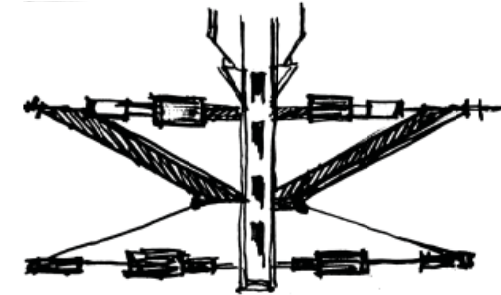
De la Cubierta

La cubierta se genera a través de techumbres triangulares generadas a partir de placas estereométricas, debido a su prolongada extensión, unificando la forma del lado norte a través de sus techos. Las placas se conforman a partir de paneles kover en su exterior, y la placa estereométrica (a la vista en los puntos abiertos de la edificación y cielo falso colgante en los recintos cerrados del tercer nivel).

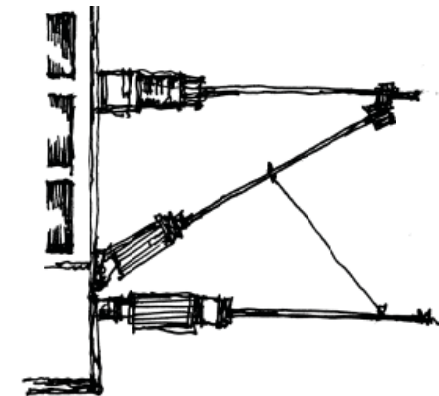
EL puente y la catenaria

Los puentes generados pasan por sobre la línea ferroviaria, motivo por el cual la altura mínima que han de tener es de 6 metros desde la vía férrea para poder generar el vacío vertical que compone el alto del vagón de metro más su catenaria. Los puentes se generan como una extensión de la loza que se despliega desde uno de los edificios y se anclan al otro por apoyo deslizante y junta de dilatación.

El puente se genera a través del área de circulación y casetas sobresalientes generadas desde la misma



<Dibujos esquemáticos : diseño estructura soporte catenaria de metro bajo puentes del proyecto.>



loza y vidriado (material liviano) dejando una apertura en el alto entre el puente y el piso y la cubierta contribuyendo a la ventilación del edificio. Desde las vigas de acero que sostienen la estructura de cada puente, se ancla una estructura de soporte de la catenaria ferroviaria, la cual consta de un perfil de acero apernado a la viga, que despliega una ménsula tipo CR- 220 para cada lado de la línea, correspondiente cada unión con material aislante que evite cualquier descarga eléctrica proveniente de la catenaria hacia el edificio.

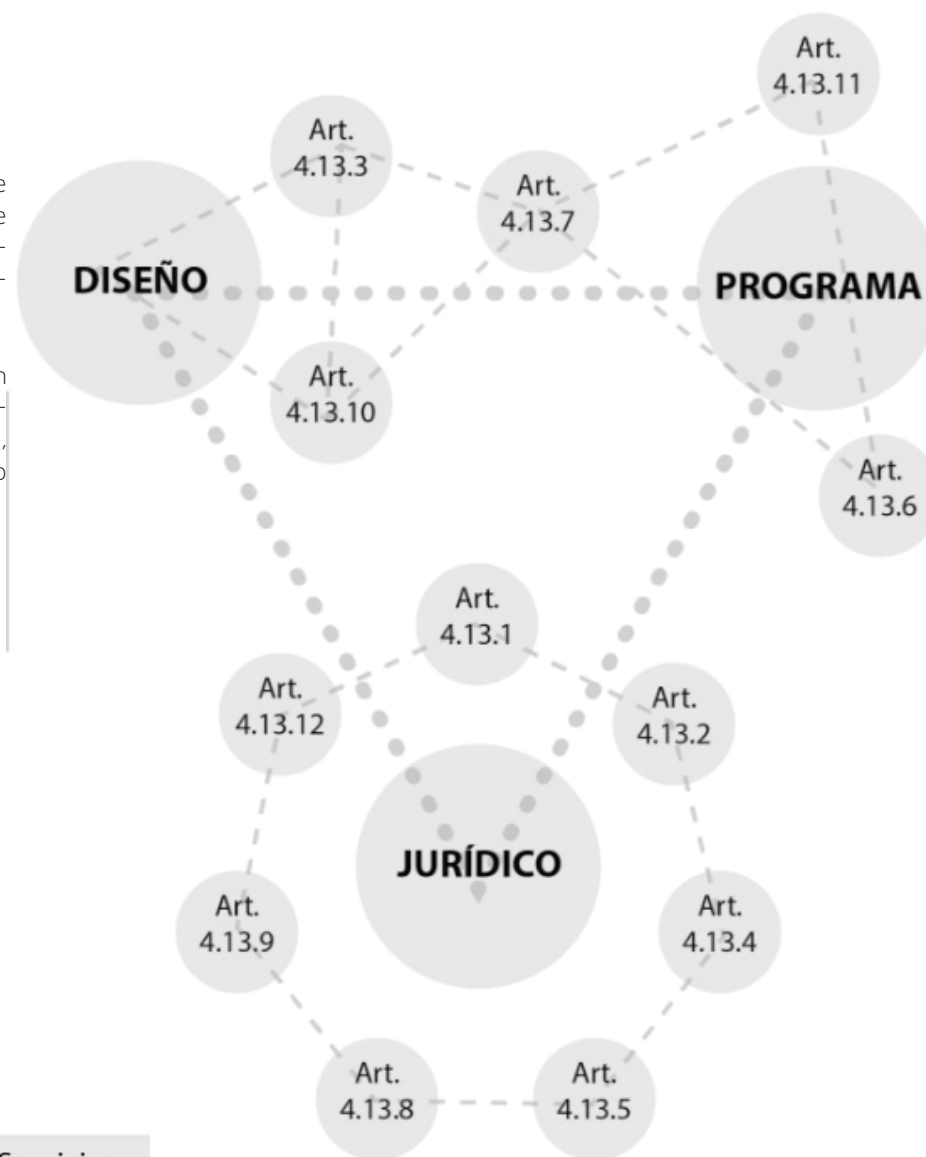
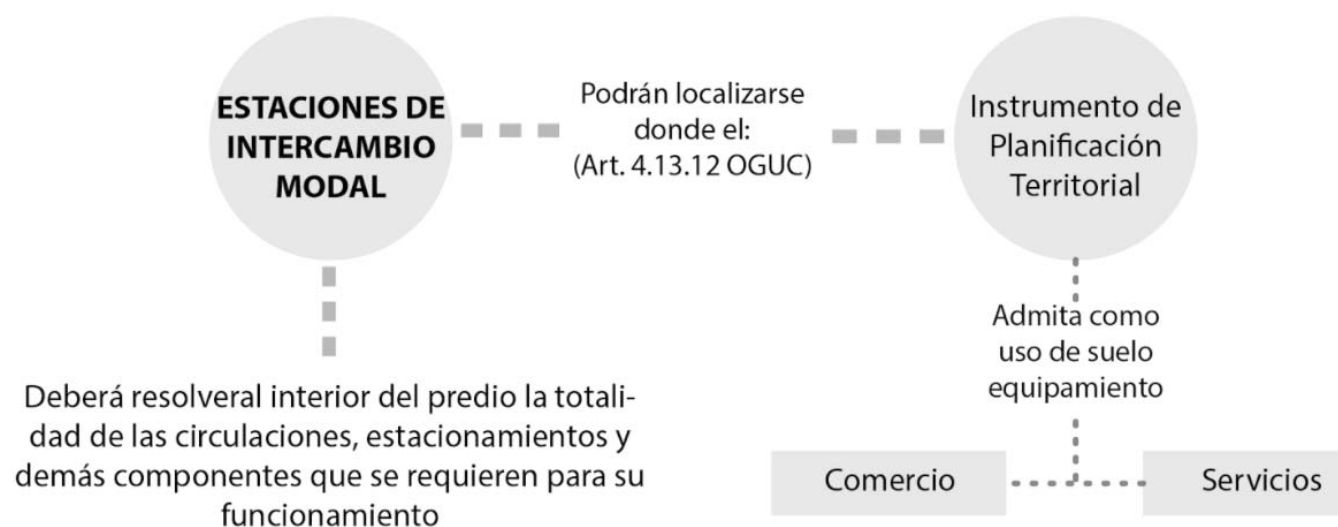
>> OGUC y REDEFE

El capítulo 13 de la ordenanza general de urbanismo y construcción nos trae una serie de artículos con normas a seguir acuerdo al tipo de edificación para un terminal de servicio de locomoción colectiva urbana, entendiéndose por ello a terminales de vehículos, depósito de vehículos, estación de intercambio modal y terminales externos.

Para desarrollar un proyecto de terminal de servicio de locomoción colectiva según el artículo 4.13.2 se debe solicitar un permiso de edificación donde se tomara en cuenta el impacto generado en su localización, la tipología del proyecto y las normas técnicas propias para su buen funcionamiento.

Para las estaciones de intercambio modal se debe procurar resolver el interior del predio, la totalidad de las circulaciones y estacionamientos y demás componentes que disponga la estación para su buen funcionamiento y dialogo con el usuario.

El lugar de su emplazamiento se debe localizar según los instrumentos de planificación territorial, con mayor especificación, del plan regulador comunal vigente, donde este señale como uso de suelo equipamiento de comercio y servicios.



Las Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria acogen una serie de dimensiones espaciales y cuidados que hay a tener dentro de una edificación de estación en la vía férrea. No pretende ser un listado de normas o exigencias que atenten contra la libertad de diseño y las características propias de cada lugar o situación en particular.

Se recomiendan parámetros para el funcionamiento interno de la estación en relación al uso que le dará el usuario al servicio, sugiriendo tamaños adecuados o mínimos, aspectos claros y que faciliten la circulación, la relación entre el interior y el exterior y el contexto de su emplazamiento.

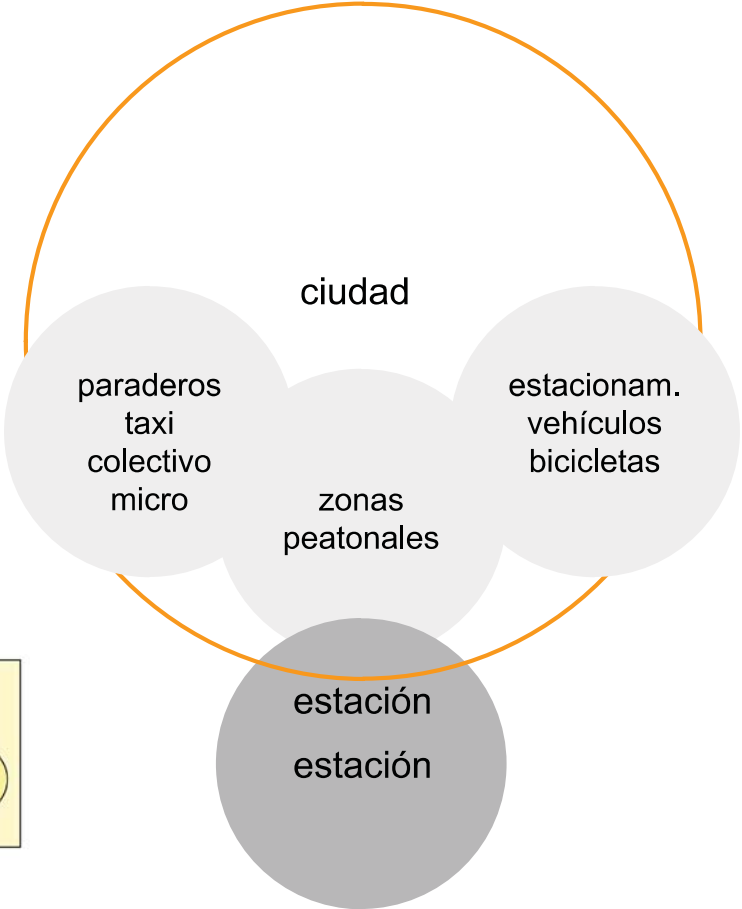
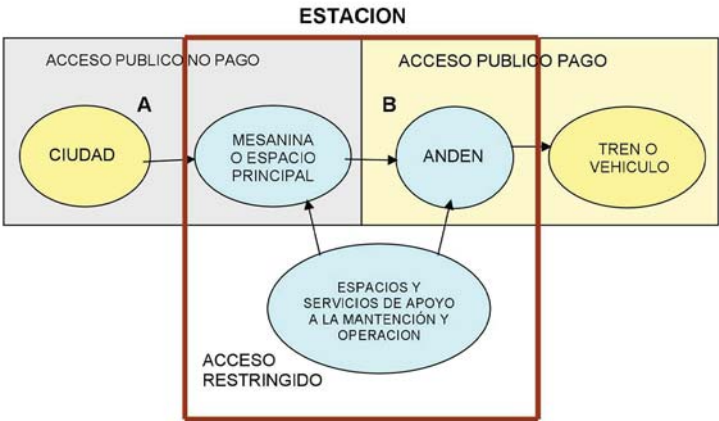
TABLA 11-1
Dimensiones y Equipamiento de Mesaninas

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

A partir de la normativa vigente asociada a artículos expuestos para terminales de intercambio modal y lo expuesto el recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria se comprende las limitaciones y uso del espacio a proyectar en relación a los límites que se otorgan acuerdo al tipo de proyecto acorde a su contexto y dimensiones de tamaño y espacio adecuado para su buen uso.

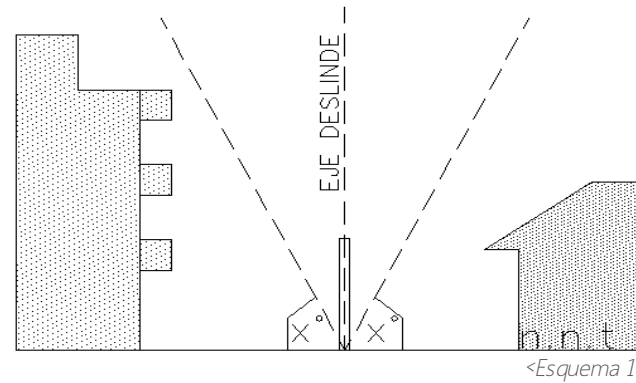
Se piensa en la manera que la parte programática, el orden del espacio y otras múltiples dimensiones de la estación intermodal se pueda entender como parte de la totalidad del proyecto para evadir la sumatoria de factores agregados que desentiendan al habitante con el espacio.

FIGURA 11-1 Esquema Espacial de Estaciones

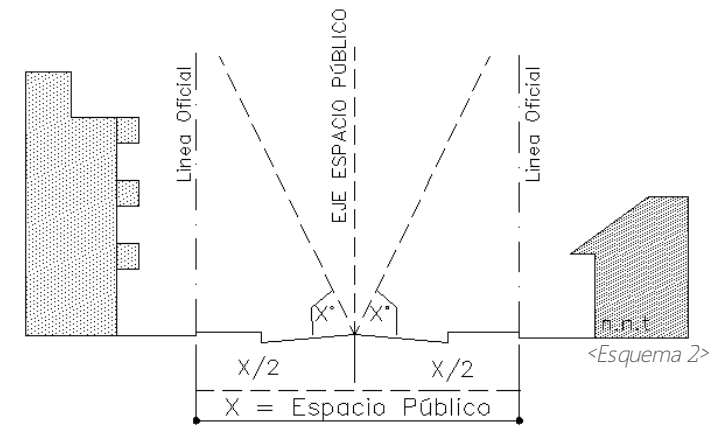


>> Sobre la normativa

> Zonificación



Uso de suelo



Capacidad vehicular

El lote se conforma por la unión predios divididos sin zonificación. Para efectos de futuros cambios en el plan regulador consultado en el municipio en el departamento de obras municipales, se considerará por zonificación predominante la correspondiente a E1 A la cual envuelve todo el contexto próximo al predio en cuestión.

1.1. Usos permitidos.

1.1.2. Equipamiento: a) De nivel Regional, Comunal y Vecinal:

a.4. Comercio: Centros Comerciales, Grandes Tiendas, Locales Comerciales.

a.5. Servicios Públicos: Ministerios, Intendencias, Corte de Justicia, Servicios de Utilidad Pública, Servicios de Administración Pública, Municipio, Juzgado, Correo, Oficinas de telecomunicaciones.

c) De nivel Comunal y Vecinal:

c.3. Áreas Verdes: Parques, Plazas, Jardines.

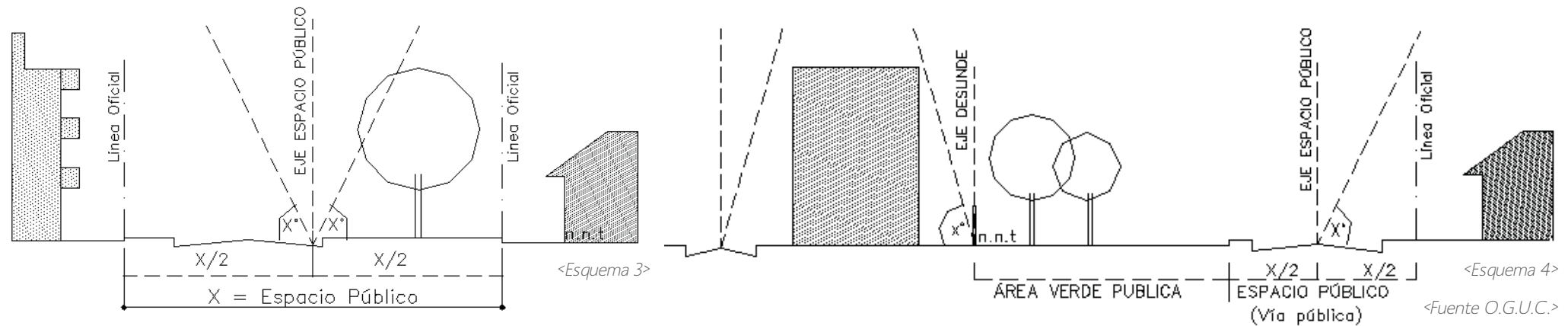
1.1.3. Transporte: a) Terminales de FF.CC.

b) Estacionamientos subterráneos.

2.10. Estacionamientos:

ARTICULO 28. Las dotaciones mínimas de estacionamientos vehiculares exigibles de acuerdo a los diferentes usos del suelo urbano

- Grandes tiendas, Centros comerciales, Locales comerciales 1 c/30 m2 construidos
- Oficinas 1 c/40 m2 construidos
- Terminal ferroviario 30 por andén
- Terminal rodoviario 3 por unidad de estacionamiento de bus en servicio.



Rasante

Fachada y cuerpos salientes

Capacidad vehicular

- El artículo 2.6.3. Establece que el nivel de aplicación general de las rasantes corresponderá al nivel del suelo natural e indica en su inciso segundo, que las rasantes se levantarán en todos los puntos que forman los deslindes con otros predios <Esquema 1> y en el punto medio entre líneas oficiales del espacio público <esquema 2>, incluso cuando la vía no se encuentre en el eje del espacio público <esquema 3>.

En el caso que el predio colinde con un área verde pública definida como tal en el Instrumento de Planificación Territorial, las rasantes se aplicarán en el deslinde entre el predio privado y el área verde pública <esquema 4>.

En las zonas en que no exista exigencia de antejardín, los cuerpos salientes podrán sobresalir de la línea oficial hasta 1 metro; y las marquesinas y los toldos podrán tener un saliente máximo igual al de la acera disminuida en 50 centímetros. En los casos en que a juicio del Director de Obras, los cuerpos salientes, marquesinas y toldos pudieran afectar la arborización de la calle, dichos cuerpos salientes no serán permitidos. Al presente artículo se aplicarán copulativamente - para cada zona según corresponda a las condiciones de "Elementos Salientes" definidas en el artículo 18.

2.10. Estacionamientos:

ARTICULO 28. Las dotaciones mínimas de estacionamientos vehiculares exigibles de acuerdo a los diferentes usos del suelo urbano

-Grandes tiendas, Centros comerciales, Locales comerciales	1 c/30 m2	construidos	
-Oficinas	1 c/40 m2	construidos	
-Terminal ferroviario	30	por andén	
-Terminal rodoviario	3	por	unidad
de estacionamiento de bus en servicio			

CAPITULO III

>> Cubicación
y presupuesto

DETALLE					
ITEM	DESCRIPCIÓN	Und.	Cantid.	Valor Unt.	Tot. Neto
1.-	TRABAJOS PREVIOS				
1.1.-	INSTALACION DE FAENAS Y CONSTRUCCIONES PROVISORIAS	GL	1	15,000,000	15,000,000
1.2.-	INSTALACION PARA INSPECCION DE OBRAS	GL	1	2,500,000	2,500,000
1.3.-	DEMOLICION	GL	1	12,000,000	12,000,000
1.4.-	LIMPIEZA DE TERRENO	GL	1	7,000,000	7,000,000
1.5.-	EMPALME PROVISORIO LUZ	GL	1	2,200,000	2,200,000
1.6.-	EMPALME PROVISORIO AGUA	GL	1	1,800,000	1,800,000
1.7.-	CERCO PROVISORIO	GL	1	2,600,000	2,600,000
1.8.-	ASEO Y ORDEN DE LA OBRA	GL	1	3,500,000	3,500,000
1.9.-	LETREROS DE OBRA	GL	1	850,000	850,000
2.0.-	PERMISOS MUNICIPALES	GL	1	90,000,000	90,000,000
2.-	OBRA GRUESA				
2.0.-	CIMENTOS				
2.1.-	EXCAVACION	M3	672	9,800	6,585,600
2.2.-	ENTIBACIONES	GL	1	3,400,000	3,400,000
2.3.-	MEJORAMIENTO DE TERRENO	M3	540	16,000	8,640,000
2.4.-	EMPLANTILLADO 170 KG	M2	460	11,000	5,060,000
2.5.-	HORMIGON CIMENTO H-20	M3	672	95,000	63,840,000
2.6.-	EXTRACCION A BOTADERO	M3	870	18,000	15,660,000
3.0.-	SOBRE CIMENTO				
3.1.-	MOLDAJE VIGA DE FUNDACION	M2	43	16,000	688,000
3.2.-	ENFIERRADURA VIGA DE FUNDACION A-63 - 42-H	KG	420	1,800	756,000
3.3.-	HORMIGON VIGA DE FUNDACION H-25	M3	4	95,000	408,500
4.0.-	RADIER INTERIOR				
4.1.-	MEJORAMIENTO DE TERRENO	M3	2,090	9,000	18,810,000
4.2.-	RELLENOS COMPACTADOS	M3	760	11,000	8,360,000
4.3.-	CAMA DE RIPIO	M2	2,547	3,500	8,914,500
4.4.-	POLIETILENO BAJO RADIER	M2	2,547	1,500	3,820,500
4.5.-	MALLA ACMA	M2	2,547	3,800	9,678,600
4.6.-	HORMIGON DE RADIER	M3	382	110,000	42,020,000
5	RADIER EXTERIOR				
5.1.-	RELLENOS COMPACTADOS	M3	1,510	16,000	24,160,000
5.2.-	CAMA DE RIPIO	M2	274	3,500	959,000
5.3.-	POLIESTILENO BAJO RADIER	M2	1,510	1,500	2,265,000
5.4.-	MALLA ACMA	M2	1,510	3,800	5,738,000
5.5.-	HORMIGON DE RADIER (LAVADO)	M3	206	140,000	28,840,000
6.0.-	ESTRUCTURA MESANINE				
6.1.-	HORMIGON MUROS	M3	70	130,000	9,100,000
6.2.-	HORMIGON PILARES Y VIGAS	M3	9	130,000	1,170,000

DE LA PROPOSICIÓN

6.3.-	MOLDAJES VIGAS Y PILARES	M2	280	12,000	3,360,000
6.4.-	ENFIERRADURA VIGAS Y PILARES	KG	1,400	1,900	2,660,000
6.5.-	MOLDAJES	M2	450	18,600	8,370,000
6.6.-	ENFIERRADURA LOSA	Und.	7,480	1,900	14,212,000
6.7.-	HORMIGON LOSA	M3	68	130,000	8,840,000
7	ESTRUCTURA 1º NIVEL				
7.0.-	ESTRUCTURA HORMIGON				
7.1.-	HORMIGON MUROS	M3	866	130,000	112,580,000
7.2.-	HORMIGON PILARES Y VIGAS	M3	120	130,000	15,600,000
7.3.-	MOLDAJES VIGAS Y PILARES	M2	760	23,000	17,480,000
7.4.-	ENFIERRADURA VIGAS Y PILARES	KG	1,500	1,900	2,850,000
7.1-1	LOSA DE HORMIGON ARMADO				
7.1-2.-	MOLDAJES	M2	3,200	23,000	73,600,000
7.1-3.-	ENFIERRADURA LOSA	KG	123,200	1,900	234,080,000
7.1-4.-	HORMIGON LOSA	M3	1,120	130,000	145,600,000
8	ESTRUCTURA 2º NIVEL				
8.0.-	ESTRUCTURA HORMIGON				
8.1.-	MOLDAJES MUROS	M2	3,680	23,000	84,640,000
8.2.-	HORMIGON MUROS	M3	674	130,000	87,620,000
8.3.-	ENFIERRADURA MUROS	KG	74,000	1,900	140,600,000
8.4.-	HORMIGON PILARES Y VIGAS	M3	98	130,000	12,740,000
8.5.-	MOLDAJES VIGAS Y PILARES	M2	880	23,000	20,240,000
8.6.-	ENFIERRADURA VIGAS Y PILARES	KG	12,450	1,900	23,655,000
6	ESTRUCTURA ENTREPIOS				
6.0.-	LOSA DE HORMIGON ARMADO				
6.1.-	MOLDAJES	M2	2,450	23,000	56,350,000
6.2.-	ENFIERRADURA LOSA	KG	48,500	1,900	92,150,000
6.3.-	HORMIGON LOSA	M3	540	130,000	70,200,000
6.4.-	ESTRUCTURA HORMIGON				
6-4-1.-	HORMIGON PILARES Y VIGAS	M3	131	130,000	17,030,000
6-4-2.-	MOLDAJES VIGAS Y PILARES	M2	760	23,000	17,480,000
6-4-3.-	ENFIERRADURA VIGAS Y PILARES	KG	14,388	1,900	27,337,200
7	TECHUMBRE				
7.1.-	ESTRUCTURA METALICA PLACA ESTEREOMETRICA	M2	7,660	75,000	574,500,000
7.2.-	CUBIERTA PANEL E-KOVER PUR L- 804	M2	7,660	45,000	344,700,000
7.3.-	FORROS, SELLOS, ETC...	ML	125	9,500	1,187,500
7.4.-	CANALES Y CABALLETES	ML	59	12,000	708,000
8	HOJALATERIAS PRE PIN BLANCO				
8.1.-	CORONACIONES, FORROS, SELLOS, ETC...	ML	380	14,500	5,510,000
8.2.-	CANALES	ML	734	6,500	4,771,000
8.3.-	CUBETAS	UN	8	35,000	280,000
8.4.-	DUCTOS DE BAJADAS	ML	180	12,000	2,160,000
9	ESCALAS HORMIGON (8)	GL	1	25,000,000	25,000,000
10	ESCALAS MECANICAS (8)	GL	1	64,000,000	64,000,000
11	ASCENSORES (4)	GL	1	120,000,000	120,000,000

CAPITULO III

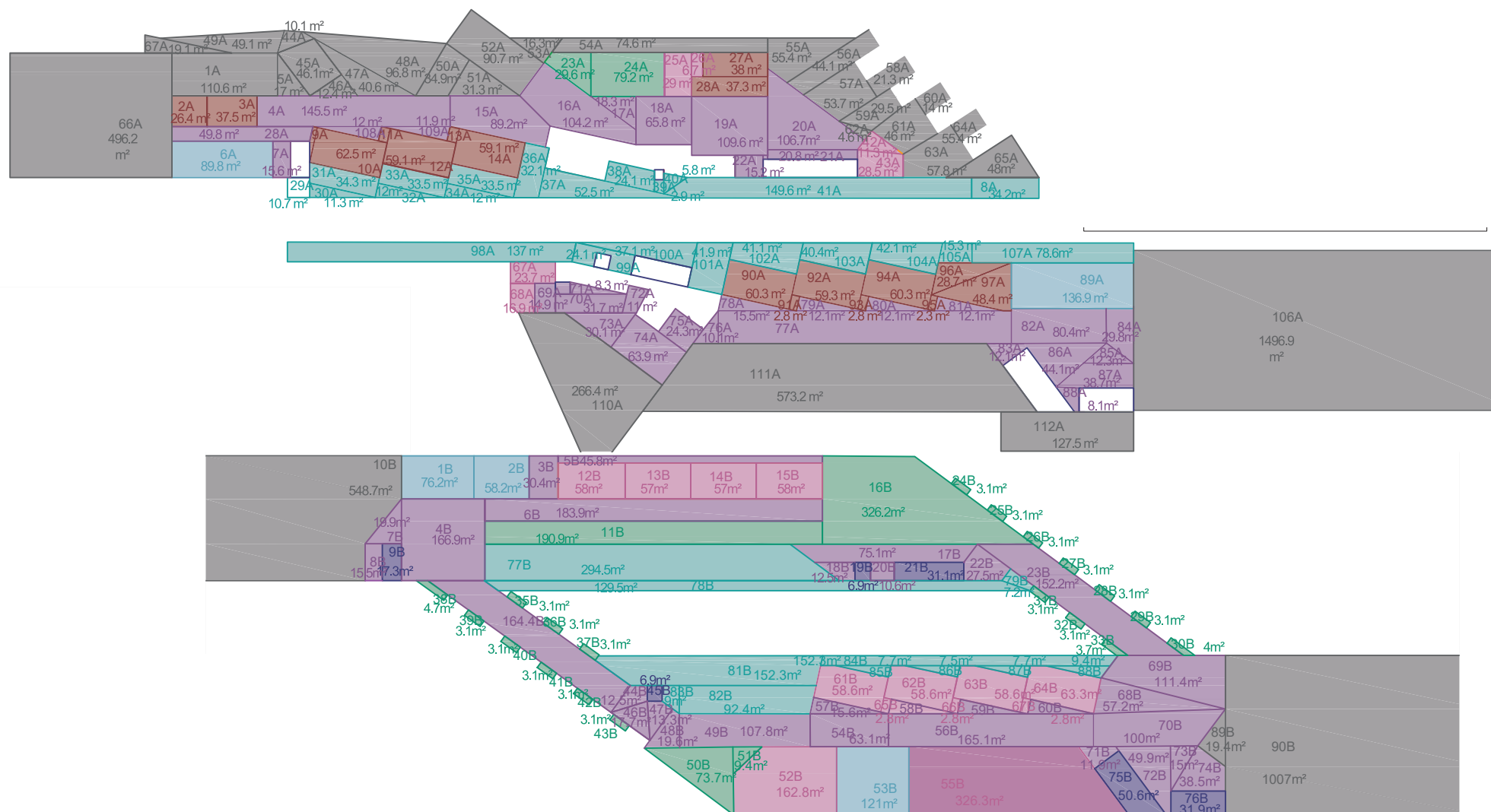
12	TERMINACIONES				
12	TABIQUERIA				
12.1.-	METALCOM	UN	220	23,000	5,060,000
12.2.-	BARRERA DE HUMEDAD	UN	220	2,500	550,000
12.3.-	AISLACION FISITERM	M2	220	4,500	990,000
12.4.-	VOLCANITA RH	M2	440	22,000	9,680,000
12.5.-	PORCELANATO 60 X 60 CMS.	M2	7,290	25,000	182,250,000
12.6.-	PISO FLOTANTE EN CUBICULOS DE PASARELAS	M2	85	18,000	1,530,000
12.7.-	MEMBRANA ASFALTICA. EN PISO DE BAÑOS 2DO NIVEL	M2	407	12,000	4,884,000
12.8.-	ESTUCOS INTERIORES	M2	22,076	12,000	264,912,000
12.9.-	ENLUCIDO DE LOSAS	M2	640	15,000	9,600,000
13.-	CIELO AMERICANO	M2	580	35,000	20,300,000
14	REVESTIMIENTOS INTERIORES MUROS				
15.1	PORCELANATO SERVICIOS HIGIENICOS	M2	142	25,000	3,550,000
15.2	PORCELANATO CAFETERIAS	M2	320	25,000	8,000,000
15.3	PORCELANATO CAMARINES	M2	48	25,000	1,200,000
15	PINTURAS Y BARNICES INTERIORES				
15.1.-	EMPASTE	M2	23,800	3,000	71,400,000
15.2.-	ESMALTE AL AGUA 3 MANOS	M2	22,600	4,500	101,700,000
15.3	OLEO SEMI BRILLO 3 MANOS	M2	1,200	4,500	5,400,000
15.4	BARNIZ 2 MANOS	GL	1	350,000	350,000
16	REVESTIMIENTO EXTERIOR				
16.1.-	REVESTIMIENTO FACHADA VENTILADA DURAFRONT	M2	3,900	82,000	319,800,000
16.2.-	ESTUCO EXTERIOR	M2	620	18,000	11,160,000
17	CANTERIAS Y GUARDAPOLVOS				
17.1.-	CANTERIAS	GL	1	800,000	800,000
17.2.-	GUARDAPOLVOS PORCELANATO	ML	1800	8,500	15,300,000
17.3.-	PILASTRAS FINGER	GL	1	650,000	650,000
18	LUMINARIAS	GL	1	8,000,000	8,000,000
19	VENTANAS Y PUERTAS				
19.1.-	ALUMINIO LINEA 25 CON CRISTAL 6 MM.	M2	560	140,000	78,400,000
19.2.-	VIDRIOS FIJOS	M2	350	160,000	56,000,000
19.3.-	PUERTAS CRISTAL LAMINADO	U	68	680,000	46,240,000
19.4.-	BARANDAS DE CRISTAL TEMPLADO	ML	196	180,000	35,280,000
20	PUERTAS				
20.1.-	PUERTAS INTERIORES				
20.2.-	ENCHAPADA EN MARA	UN	48	120,000	5,760,000
20.3.-	MARCOS PUERTAS INTERIORES	UN	48	45,000	2,160,000
20.4	QUINCALLERIA Y CERRAJERIA				
20.4-1	MANILLON+CILINDRO+CERRADURA+BOCALLAVE+BISAGRA	UN	68	55,000	3,740,000
20.4-2	PUERTAS INTERIORERS	UN			
20.4-3	MANILLA+CILINDRO+CERRADURA+BOCALLAVE+BISAGRA	UN	48	50,000	2,400,000
21	BAÑOS				
21.0.-	ARTEFACTOS SANITARIOS				
21.1.-	INODOROS	UN	70	120,000	8,400,000
21.2.-	LAVAMANOS	UN	50	65,000	3,250,000

DE LA PROPOSICIÓN

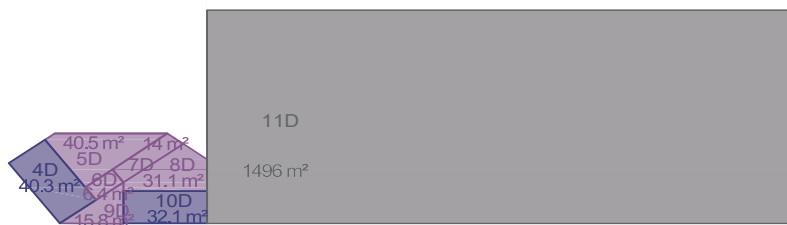
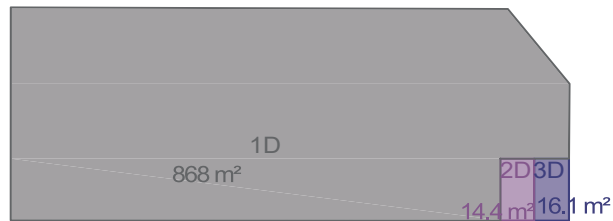
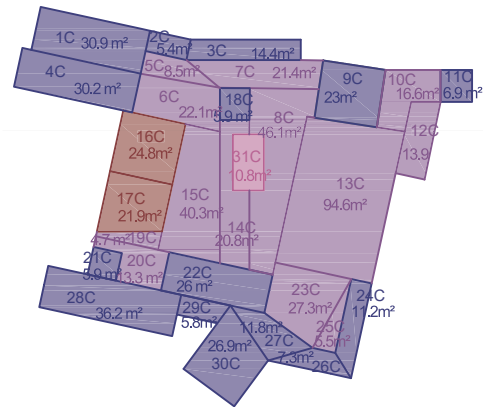
21.3.-	URINARIOS	UN	12	140,000	1,680,000
21.4.-	RECEPTACULOS DUCHAS	UN	4	120,000	480,000
21.5.-	CALEFONT	UN	6	190,000	1,140,000
22	ACCESORIOS DE BAÑO	GL	1	3,500,000	3,500,000
22.0.-	GRIFERIAS	UN			
22.1.-	MONOMANDO CON TEMPORIZADOR	UN	50	42,000	2,100,000
22.2.-	MONOMANDO RECEP. CON DUCHA TELEFONO		4	45,000	180,000
23	EQUIPAMIENTO COCINAS	GL	1	14,000,000	14,000,000
24	INSTALACIONES				
24.1.-	ALCANTARILLADO	GL	1	18,000,000	18,000,000
24.2.-	AGUA POTABLE	GL	1	22,000,000	22,000,000
24.3.-	GAS	GL	1	9,000,000	9,000,000
24.4.-	ELECTRICIDAD	GL	1	35,000,000	35,000,000
24.5.-	RED HUMEDA	GL	1	2,400,000	2,400,000
25	OBRAS EXTERIORES				
26	PAVIMENTOS EXTERIORES				
26.1.-	ANDEN	M2	831	18,000	14,958,000
26.2.-	PAVIMENTO EN PATIO DE MANIOBRA BUSES	M2	1,800	55,000	99,000,000
26.3.-	ESTACIONAMIENTO HORMIGON PULIDO	M2	6,133	6,500	39,864,500
26.4.-	GRADAS EXTERIORES HORMIGON AFINADO	GL	1	6,000,000	6,000,000
26.5.-	RAMPAS DE HORMIGON ANTIDESLIZANTE	GL	1	8,000,000	8,000,000
26.6.-	CIERRE PERIMETRAL	M2	188	25,000	4,700,000
26.7.-	MOBILIARIO URBANO	GL	1	1,500,000	1,500,000
26.8.-	PAISAJISMO	GL	1	6,000,000	6,000,000
26.9.-	ENTREGA : ASEO LIMPIEZA, LEVANTAMIENTO DE OBRAS PROVISORIA	GL	1	1,200,000	1,200,000
SUB-TOTAL					4,417,812,900
G. Generales 15%					662,671,935
Utilidades 20%					883,562,580
TOTAL NETO					5,964,047,415
IVA 19%					1,133,169,009
TOTAL CON IVA					7,097,216,424

CAPITULO III

>> ESQUEMA DE SUPERFICIE



>> CUADRO DE SUPERFICIE



CUADRO DE SUPERFICIE

SERVICIO SANITARIOS	226.70
ESTAR	771.00
OFICINAS SALAS	530.90
CIRCULACION	3,666.90
ESTACIONAMIENTOS	1,777.95
CIRCULACION VERTICAL	736.40
COMERCIO - SERVICIO	1,066.80
ACCESO EXTERIOR	738.35
ANDEN BUSES	214.90
ANDEN METRO	1,391.30
TOTAL METROS 2	11,121.20

CAPITULO III

>> Plano Ubicación



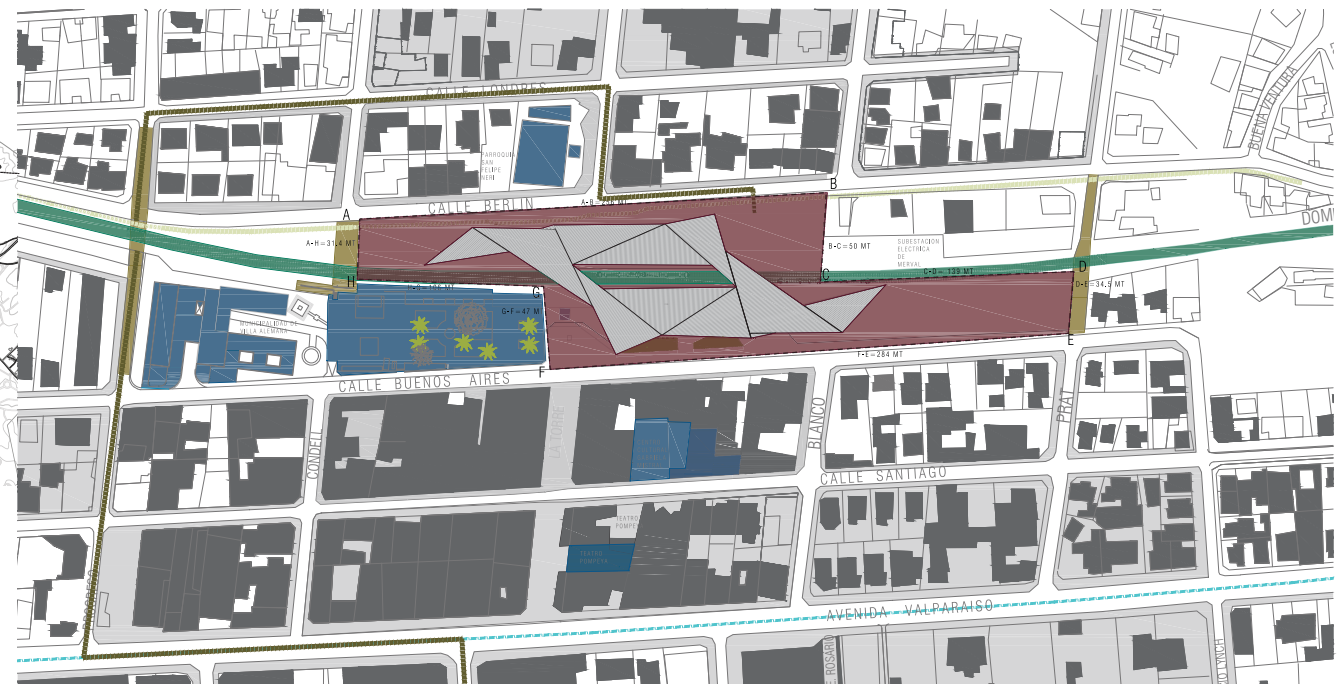
Ruta de Buses Propuesta desde
el terminal hacia el troncal

Limite terreno

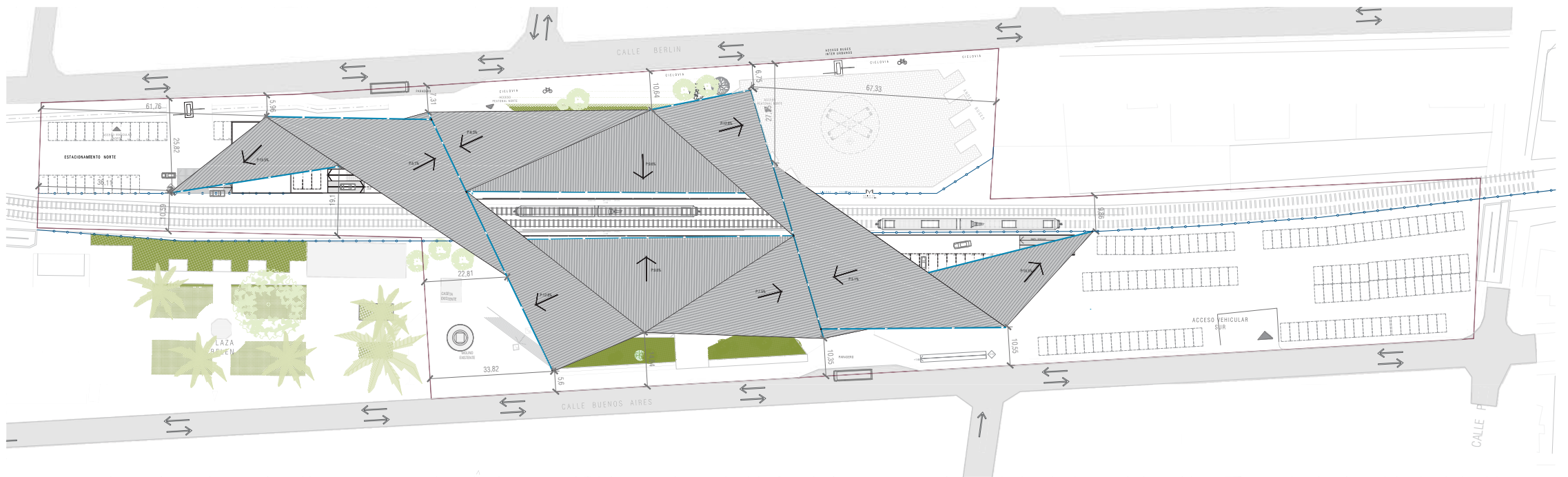
Puntos de influencia

Linea Ferroviaria

>> Plano Emplazamiento en el centro urbano

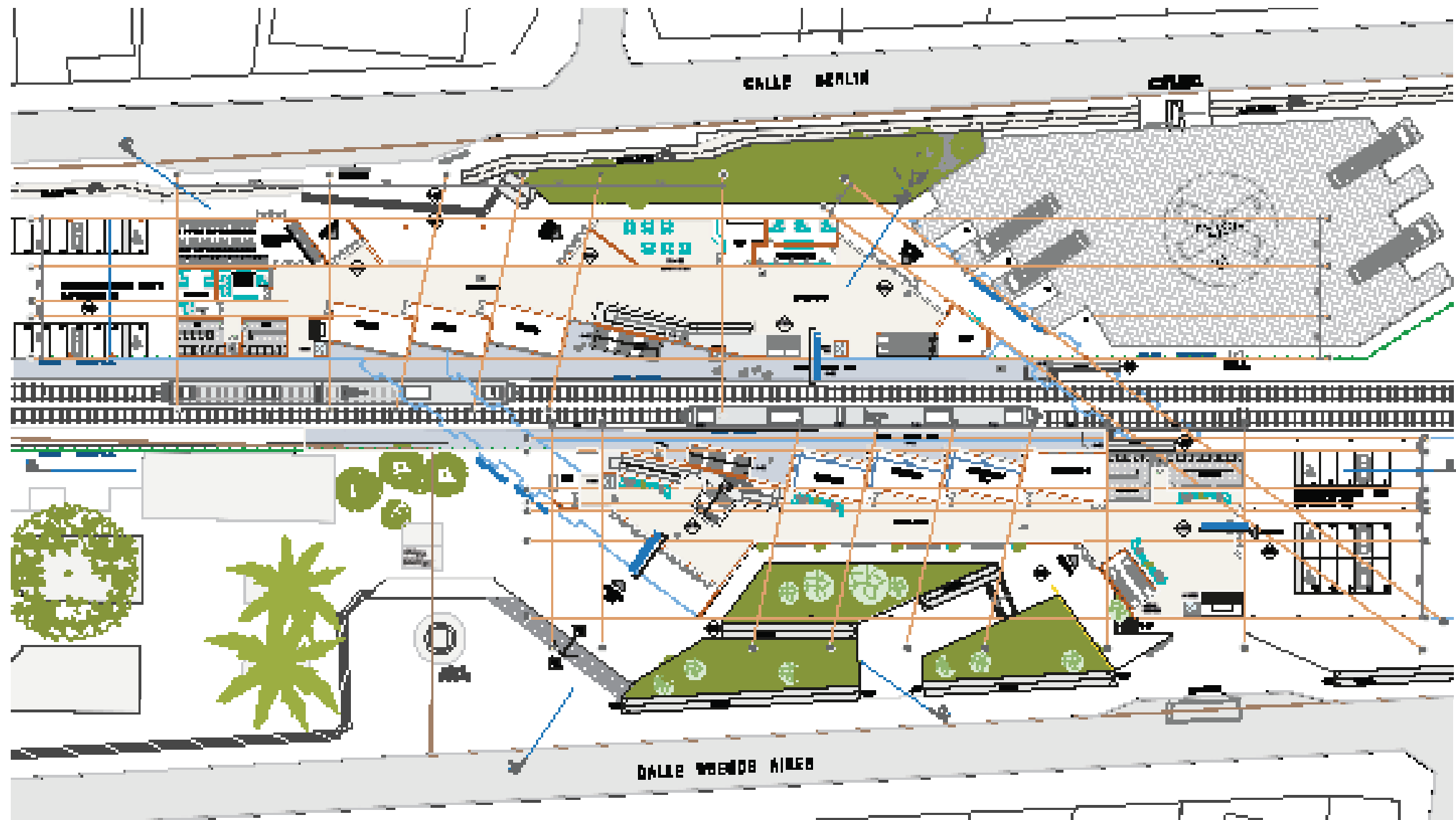


>> Plano Emplazamiento

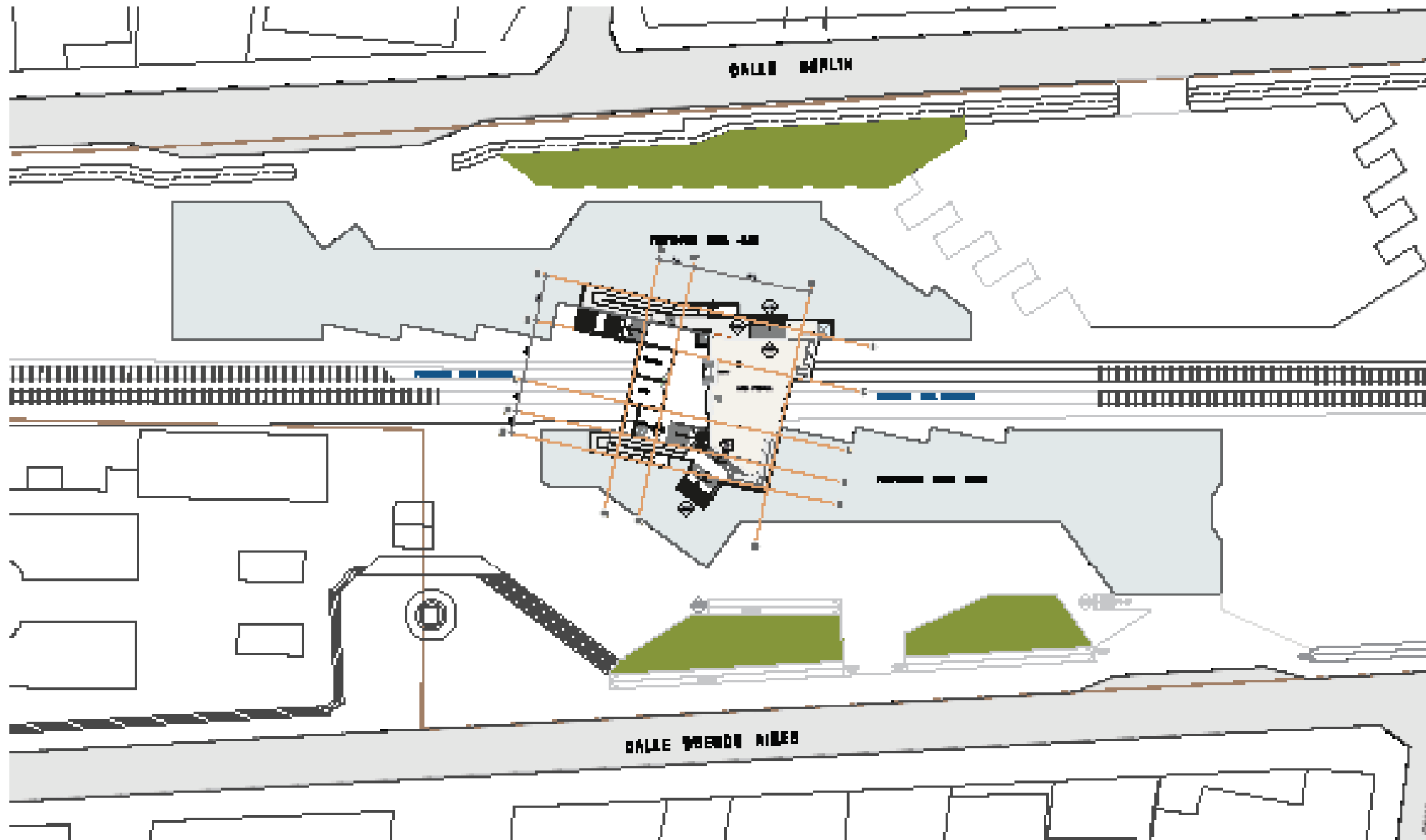


CAPITULO III

>> Planta de arquitectura Nivel Acceso (± 0.0)

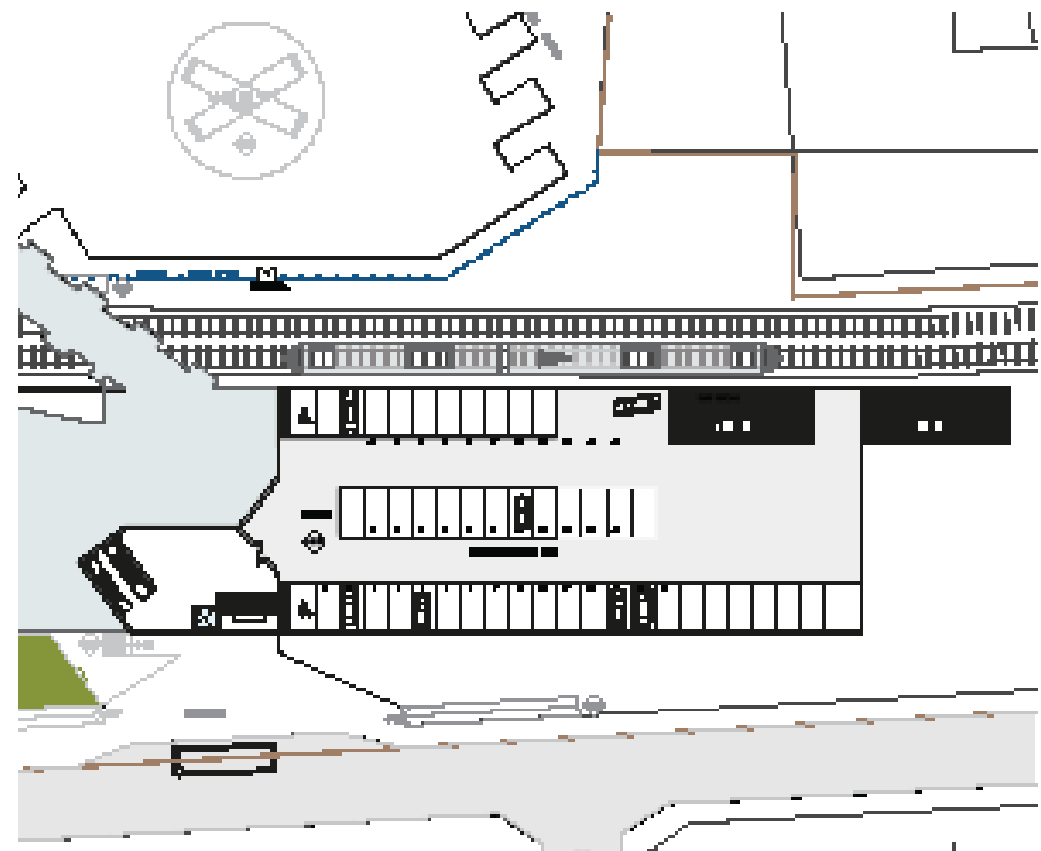
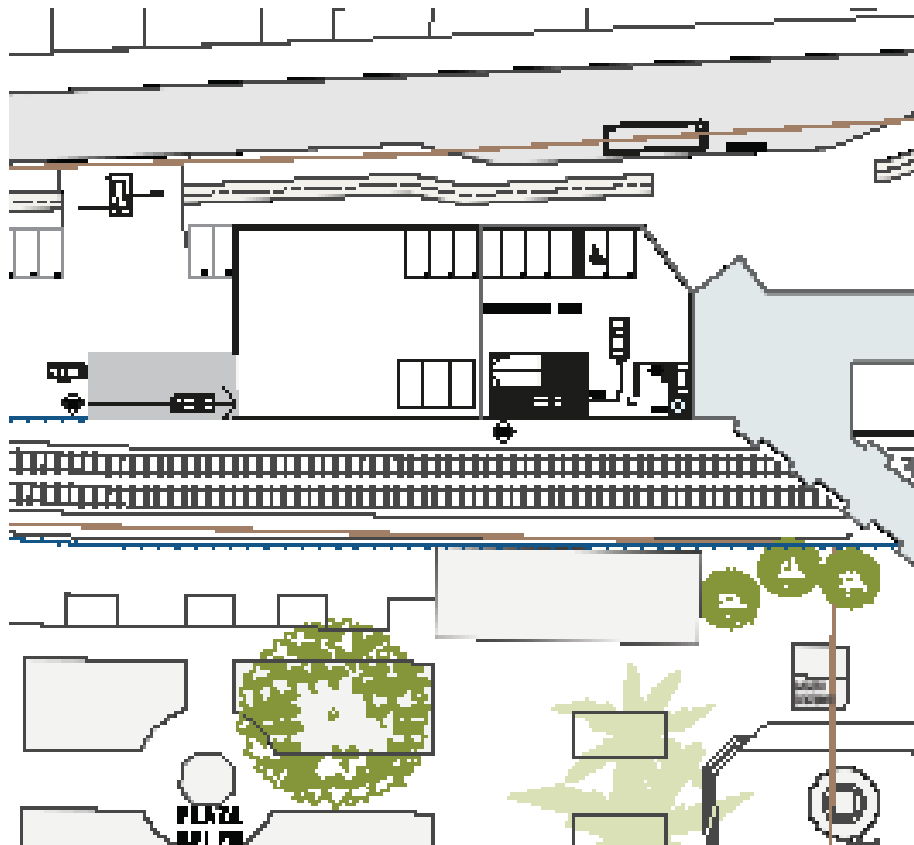


>> Planta de arquitectura Nivel Mesanina (-3.0)

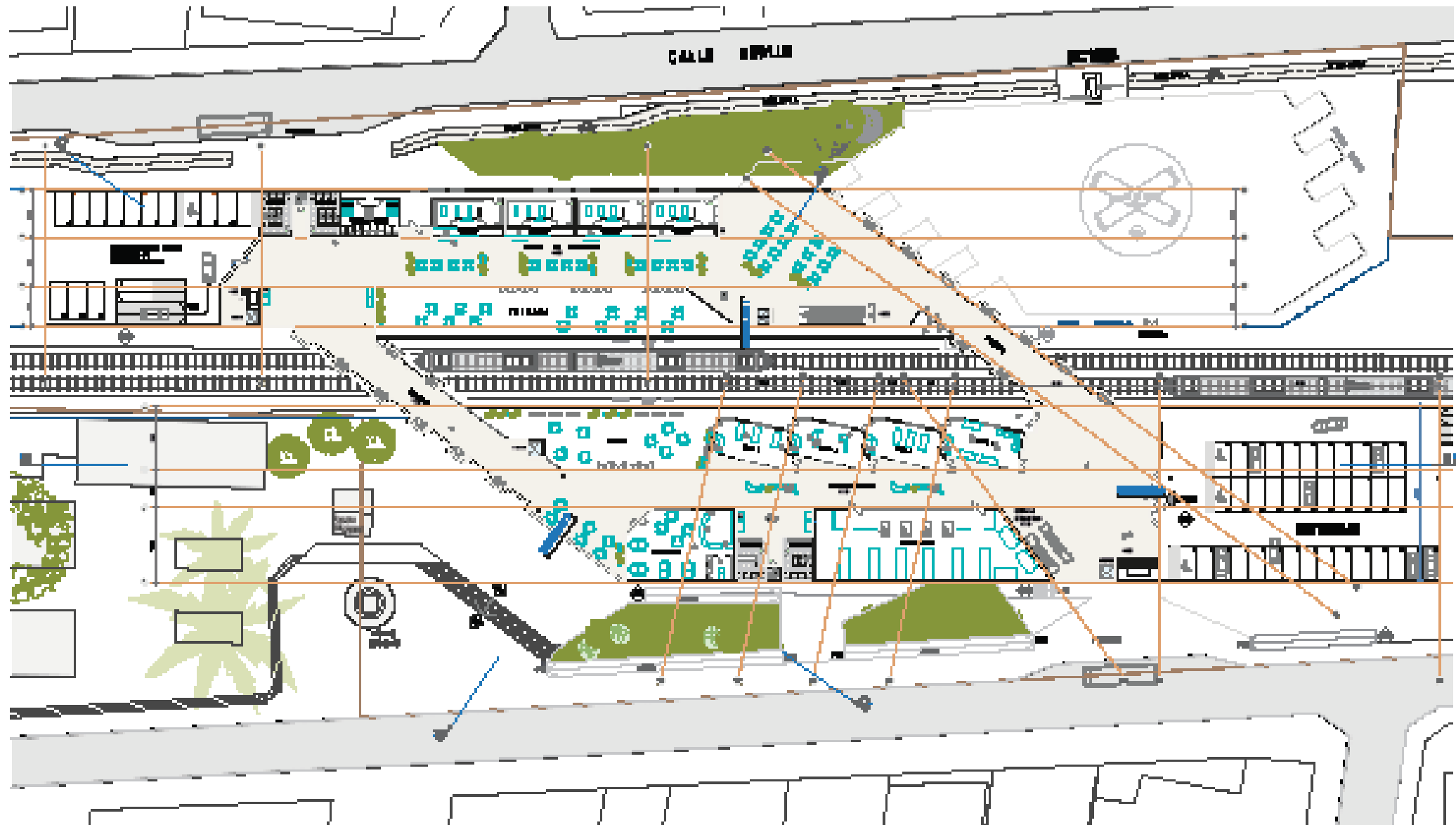


CAPITULO III

>> Planta de arquitectura Nivel Acceso a estacionamientos (+ 3.2)

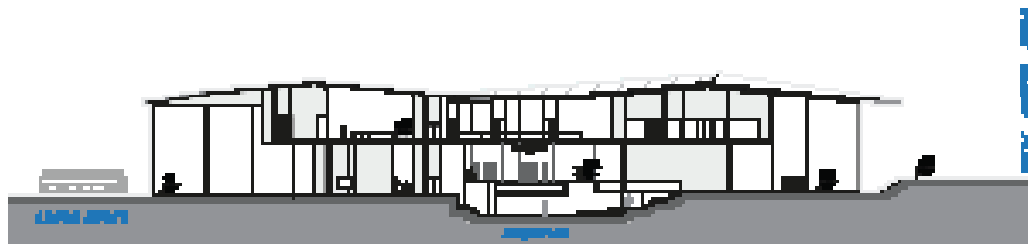


>> Planta de arquitectura Nivel Puentes (+6.2)

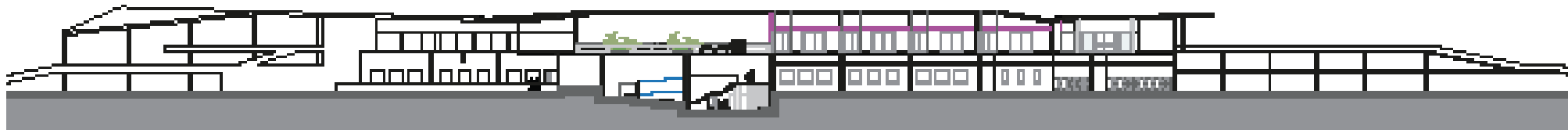


CAPITULO III

>> Cortes de arquitectura

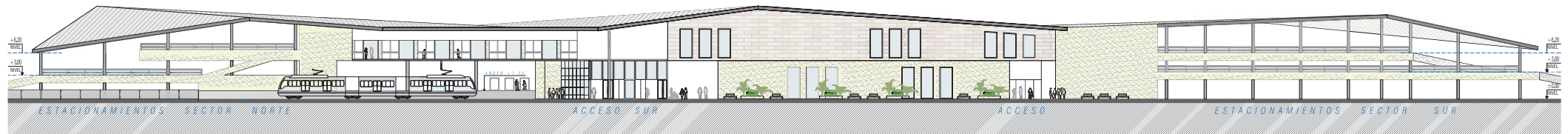


CORTE A-A
CORTE 1-1



CORTE B-B
CORTE 2-2

>> Elevaciones



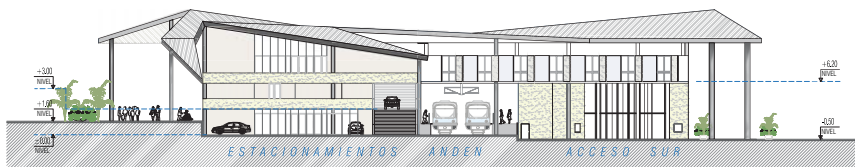
ELEVACION SUR.

ESALA 1:300



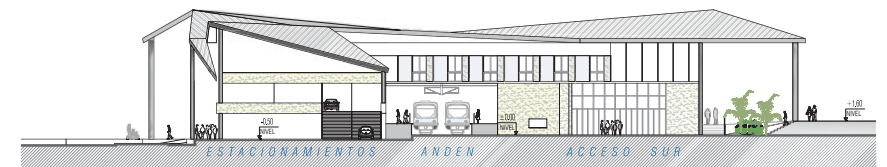
ELEVACION NORTE.

ESALA 1:300



ELEVACION PONIENTE.

ESALA 1:300



ELEVACION ORIENTE.

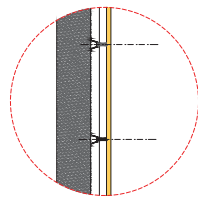
ESALA 1:300

CAPITULO III

>> Escantillones y detalles

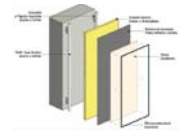
DET-1

CANAL AGUAS LUVIAS ZINC ALUM



DET-2

TORNILLO CABEZA HEXAGONAL PUNTA BROCA
PERFIL OMEGA NORMAL 38 x 35 x 15 x 0.85
DURAFRONT PREPINTADO e=10 mm.



PINTURA ESMALTE AL AGUA
PASAMANOS Y PILARES ACERO INOXIDABLE 3"
BARANDA CRISTAL LAMINADO 10 mm.
PISO PORCELANATO 60 x 60 cm.

PISO PORCELANATO 60 x 60 cm.
LOSA HORMIGON ARMADO SEGUN CALCULO

ENVOLUCIDO DE YESO
MURO CONTENCIÓN HORMIGON ARMADO
ESTUCO INTERIOR
PINTURA ESMALTE AL AGUA
IGOL PRIMER
IGOL DENSO
GUARDAPOLVO PORCELANATO

SOBRECIMIENTO HORMIGON ARMADO
CIMENTO HORMIGON ARMADO

DET-1

CUBIERTA PANEL KOVER-PUL L-804 150 mm.
CANAL AGUAS LUVIAS ZINC ALUM 200 mm. h=120 mm.
Y METIDA BAJO LA CUBIERTA 250 mm.
FORRO GALVANIZADO PREPINTADO
ESTRUCTURA SOPORTE FORRO GALVANIZADO METALCOM
PLACA ESTEREOMETRICA ACERO SEGUN CALCULO

DET-2

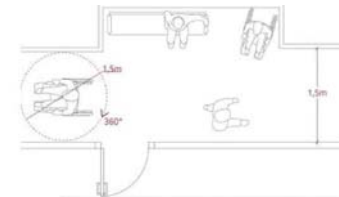
MURO HORMIGON ARMADO
REVESTIMIENTO FACHADA
VENTILADA DURAFRONT 80 mm.
PASAMANOS Y PILARES ACERO INOXIDABLE 3"
BARANDA CRISTAL LAMINADO 10 mm.
GUARDAPOLVO PORCELANATO
PISO PORCELANATO 60 x 60 cm.

LOSA HORMIGON ARMADO SEGUN CALCULO
PISO HORMIGON ARMADO CON AFINADO
DE CUARZO ANTIDESLIZANTE

ANDEN

PISO PORCELANATO 60 x 60 cm.
RADIER CON MALLA ACMA 20 cm.
EMPLANTILLADO 5 cm.

POLIETILENO
RELLENO COMPACTADO 15 cm.
MEJORAMIENTO SUELO



REFERENCIA NORMA ANCHO MINIMO DE PASILLO
EN RUTA ACCESIBLE HACIA UNIDADES Y RECINTOS

CUBIERTA PANEL KOVER-PUL L-804 150 mm.
PLACA ESTEREOMETRICA ACERO SEGUN CALCULO

5.30

PUENTE

PINTURA ESMALTE AL AGUA
PISO PORCELANATO 60 x 60 cm.
LOSA HORMIGON ARMADO SEGUN CALCULO

PUERTA ACCESO SUF
(imagen referencial)

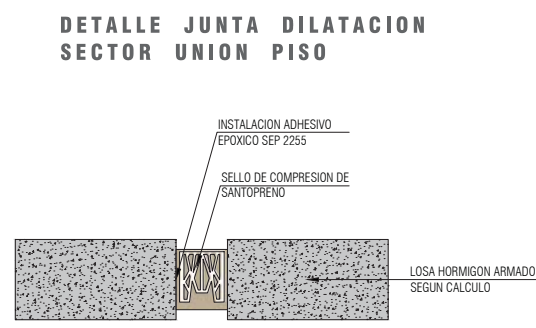
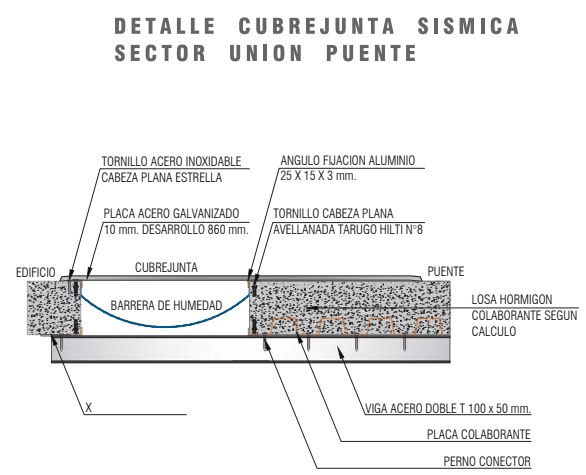
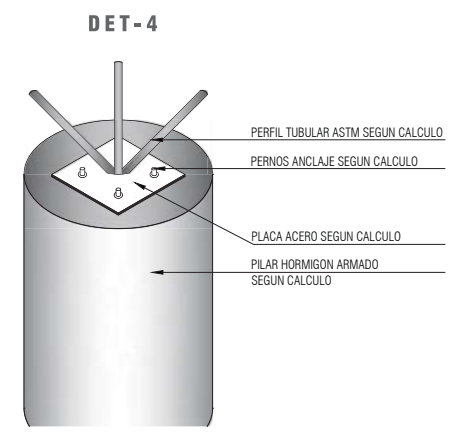
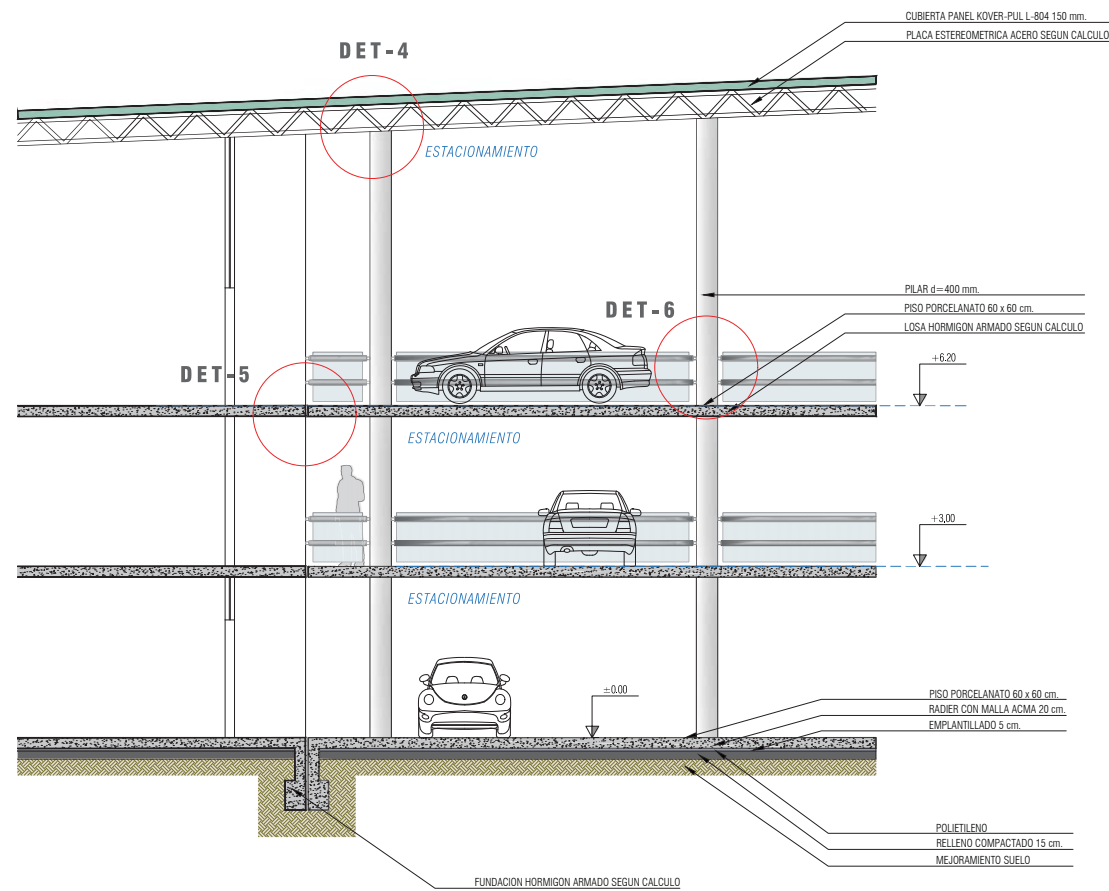
DET-3

PISO PORCELANATO 60 x 60 cm.
RADIER CON MALLA ACMA 20 cm.
EMPLANTILLADO 5 cm.

POLIETILENO
RELLENO COMPACTADO 15 cm.
MEJORAMIENTO SUELO

ACCESO SUR

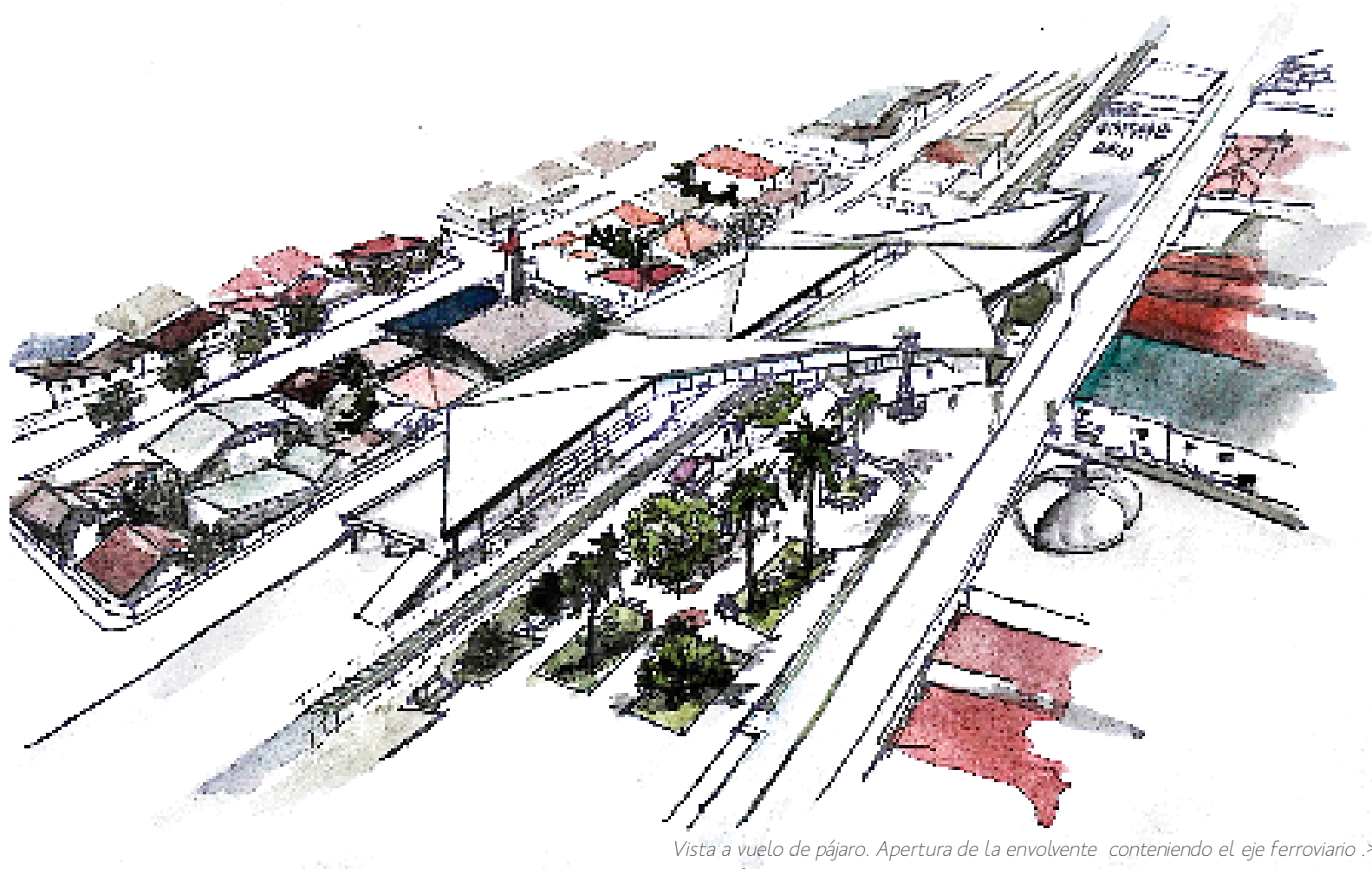
DE LA PROPOSICIÓN



ESCANTILLON 3
ESALA 1:50

CAPITULO III

>> Vistas de obra Habitada



Vista a vuelo de pájaro. Apertura de la envolvente conteniendo el eje ferroviario .>

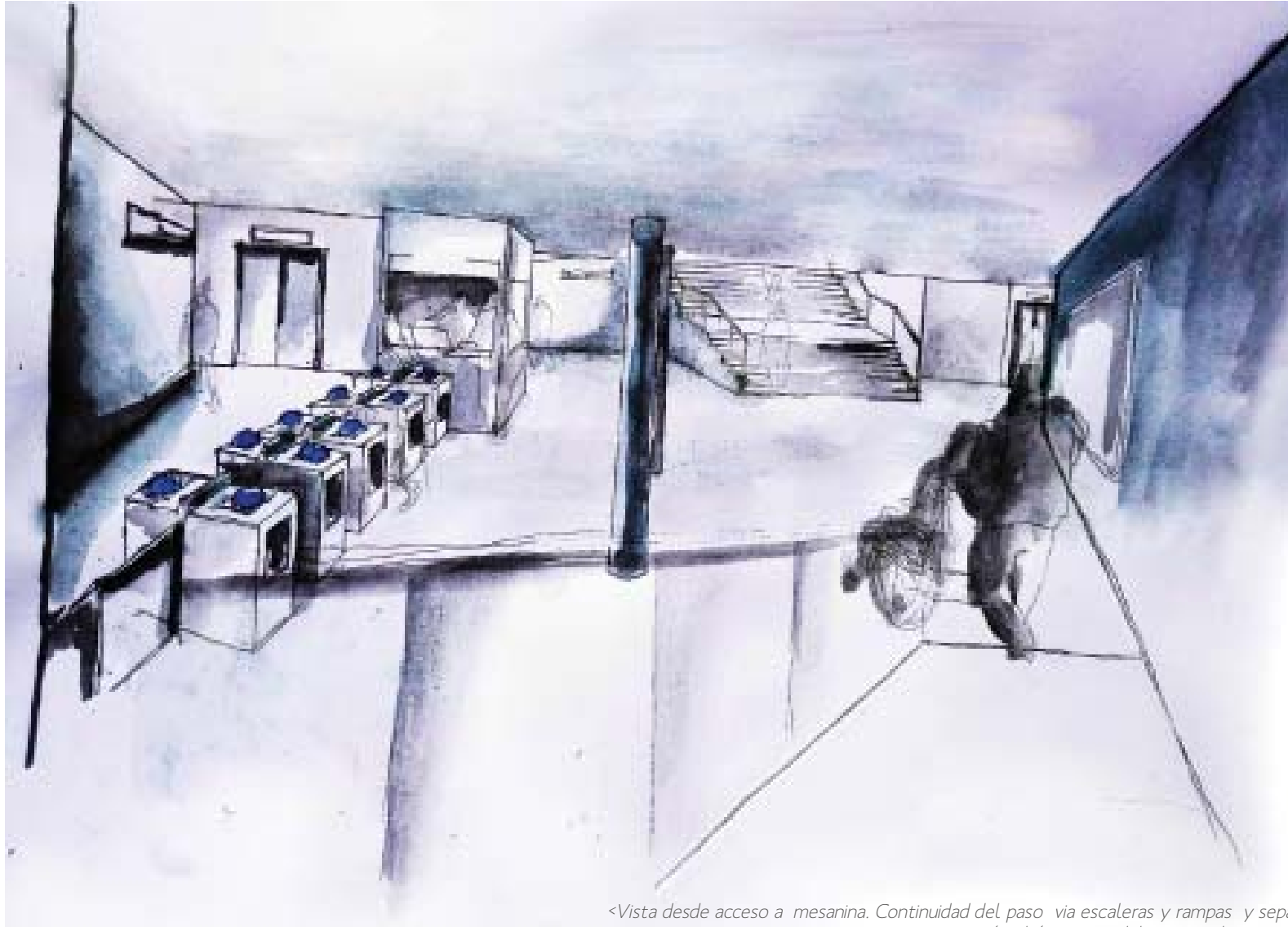


Vista desde el puente. Detención contemplativa hacia el vacío interior cinético

CAPITULO III



Vista desde el puente. La forma genera un umbral dentro del paso elevado, el cual genera en su extensión distintas detenciones en perspectiva al exterior y el mismo interior entre volúmenes.



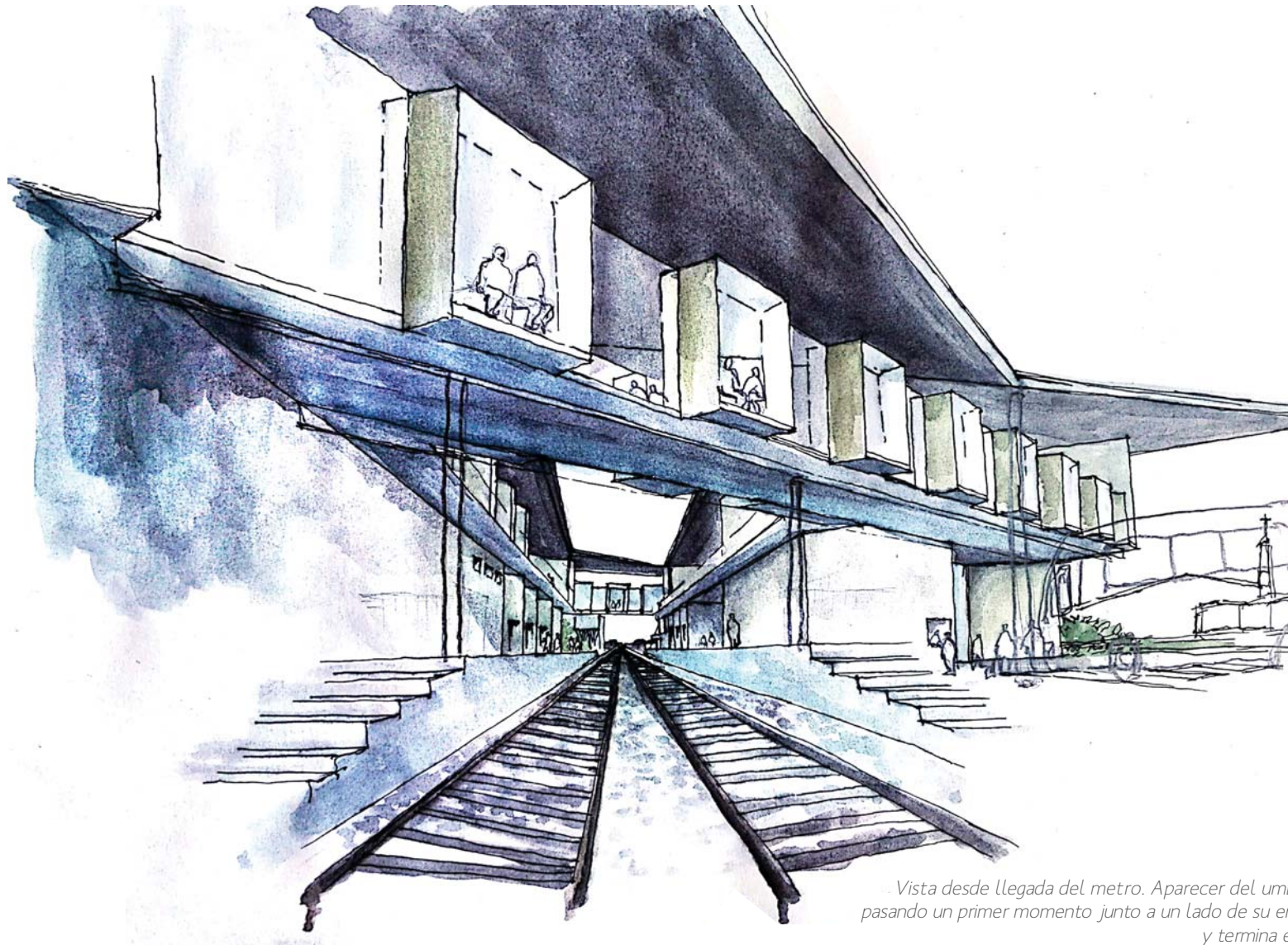
<Vista desde acceso a mesanina. Continuidad del paso via escaleras y rampas y separación al área pago del servicio de metro.>

CAPITULO III



Vista desde el Andén. La verticalidad del vacío atraviesa la forma y genera un cielo abierto, contenido por ambas envolventes que resguardan el tiempo de espera.

DE LA PROPOSICIÓN



Vista desde llegada del metro. Aparecer del umbral que recoge y recibe al servicio pasando un primer momento junto a un lado de su envolvente, pasa por bajo los puentes y termina en la detención en el vacío interior.

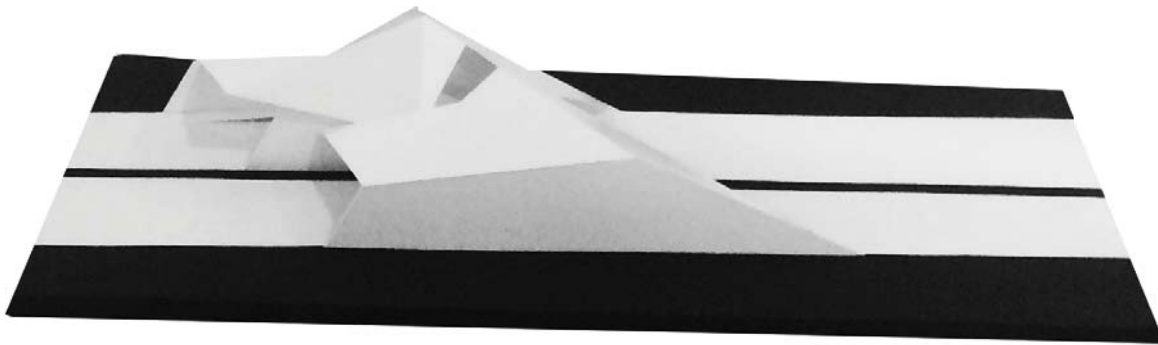
CAPITULO III



Vista desde Buenos Aires. Se extiende una zona de áreas verdes en continuidad con la proximidad de la plaza Belén. Se crea un paseo inclusivo que vincula el acceder principal con el paradero de micros.

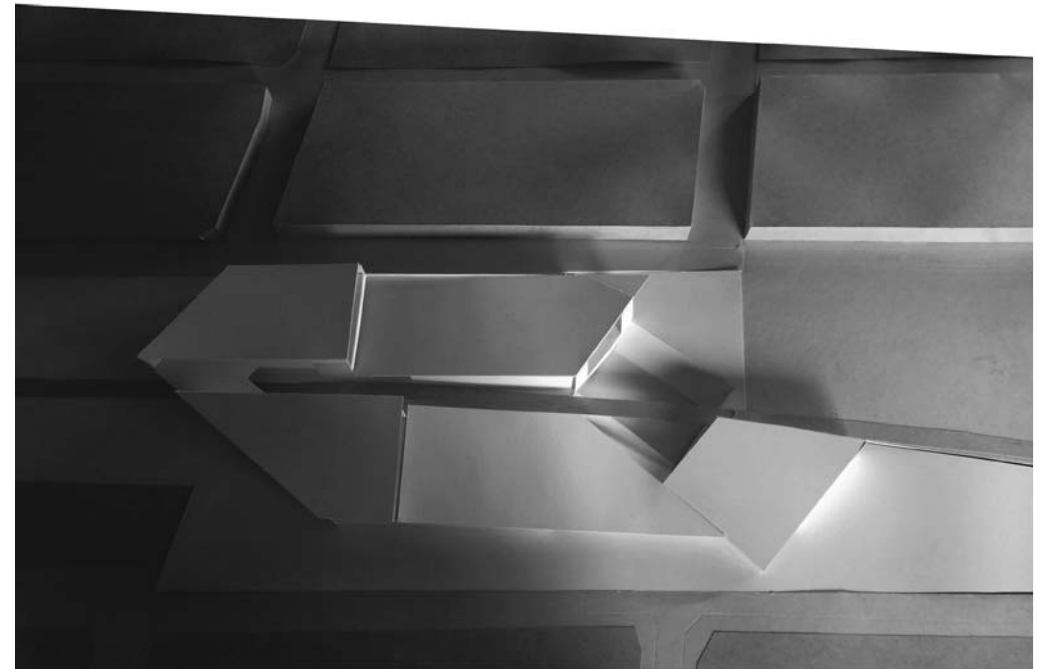
CAPITULO III

Evolución de la forma



ERE Entrega Final Titulo I

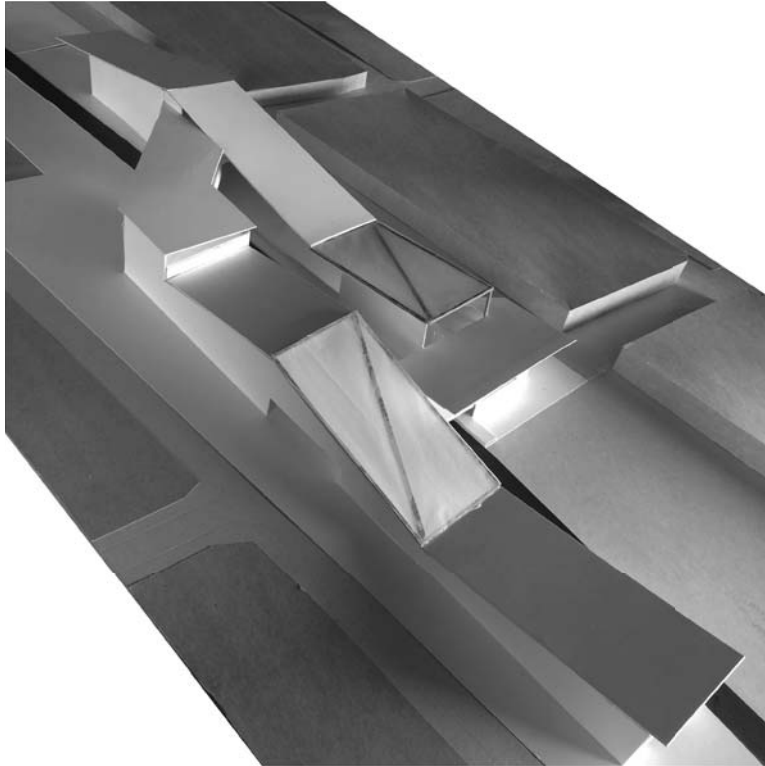
Figura abierta atravesable como umbral del eje ferroviario



ERE 1 Taller de titulación II

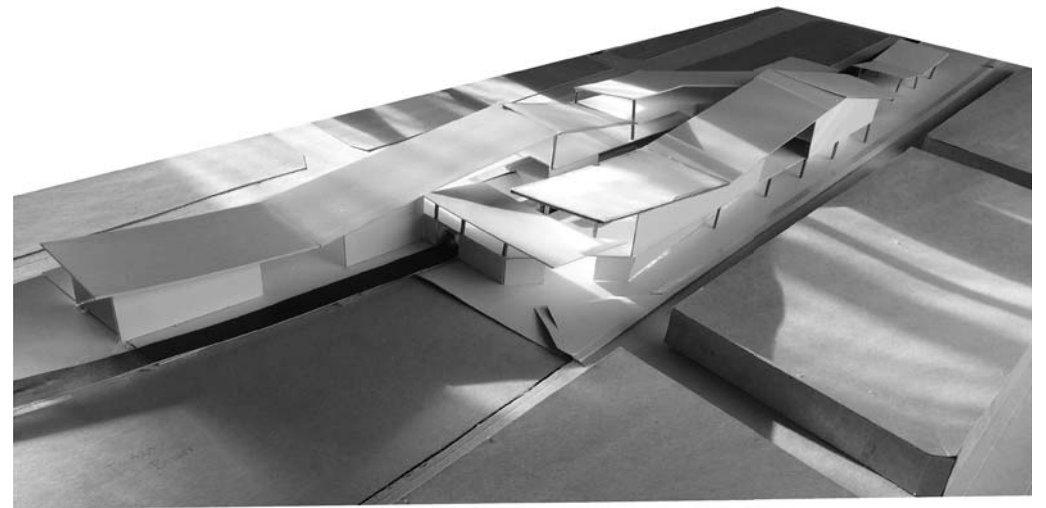
figuras enfrentadas que comparten un traspaso marcado por un vacío vertical.

DE LA PROPOSICIÓN



ERE 2 Taller de titulación II

Continuidad enfrentada desfasada de la envolvente, unificada por vías elevadas.



ERE 4 Taller de titulación II

Apertura de la fachada de la envolvente. Contrucción de líneas de transparencia que generen conectividad visual entre Norte y Sur.

CAPITULO III



Maqueta Final Taller de titulación II



Maqueta Final Taller de titulación III

>>Bibliografía

- Bayona-i-Carraco J., Pujadas-i-Rúbie (2014), Movilidad residencial y redistribución de la población metropolitana: los casos de Madrid y Barcelona. Revista EURE vol.40 n°119 2014
- Cáceres Seguel, C. (2015). Ciudades satélites periurbanas en Santiago de Chile: paradojas entre la satisfacción residencial y precariedad económica del periurbanita de clase media. Revista INVI, 30(85).
- Manuel Herce. (2009). Cap 3.La planificación del transporte urbano: Enfoques conceptuales. En Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Editorial Reverté.
- Manuel Herce. (2009). Cap 5.La planificación de la Movilidad: Herramientas de un enfoque alternativo. En Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Editorial Reverté.
- Manuel Herce. (2009). Cap 6. Los planes de la movilidad urbana: El marco de una nueva estrategia. En Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Editorial Reverté.
- Martner C. (2016) Expansión dispersa, ciudad difusa y transporte: el caso de Querétaro, México. Revista EURE vol.42 n°125 enero 2016.
- Truffelo R., Hidalgo R. (2015). Policentrismo en el Área Metropolitana de Santiago de Chile: reestructuración comercial, movilidad y tipificación de subcentros. Revista EURE, vol. 41 n°122.

Colofón

La presente carpeta fué elaborada por la autora con el programa InDesign. Fuentes tipograficas Para Títulos Neoteric y para cuerpo de texto Manksans. Se terminó de imprimir en Diciembre del 2017, contenido en papel couché, tamaño oficio apaisado en Printa Encuadernaciones.