SISTEMAS DE INFORMACIÓN PÚBLICA PARA LA DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DE VALPARAÍSO: ANÁLISIS DE CASO Y PROPOSICIÓN DE UN MODELO

Prólogo del Profesor

El nombramiento de Valparaíso como Patrimonio Cultural de la Humanidad el año 2003 por parte de UNESCO posiciona a la ciudad como un ejemplo de síntesis de la cultura del siglo XIX construida de la herencia europea, gracias a su condición de ciudad puerto y ciudad de comerciantes inmigrantes. Ha sido la construcción de una particular identidad.
¿Cómo es que el diseño aportaría a la construcción de esta identidad, como la reforzaría, modelaría o modificaría?

Sí el diseño en un afán compulsivo por comunicar se ha tomado la ciudad y reconociendo que ese modo es ya una necesidad, ¿qué espacio está destinado a la comunicación del patrimonio?

Este nombramiento, así, se convirtió en un campo abierto para diseñadores tanto para preservar como para difundir los bienes patrimoniales culturales por la interacción que tiene la disciplina del Diseño Gráfico con otras disciplinas en tanto se reconoce en su compulsión un gestor de comunicación.

Se trata de construir la accesibilidad al patrimonio. La accesibilidad física, entendiendo por ella, la comunicación del hecho patrimonial en el preciso lugar que se requiera para que ello se cumpla y la accesibilidad intelectual, entendiendo ésta como la entrega de la suficiente y necesaria información para que se logre la interpretación – contextualización - del bien.
Pensamos que si la ciudad puede recibir objetos gráficos destinados a difundir la información poniéndola a disposición de las personas y así difundir valores patrimoniales se cumpliría la accesibilidad.
Sabemos que el Patrimonio trae al mismo tiempo una serie de restricciones en tanto intervenciones formales, aunque especialmente referidas a la intervención arquitectónica en las áreas históricas, por esto es que la invención del patrimonio cultural comunicado, es decir, diseñado para los espacios públicos de la ciudad.

El diseño de esta posible gráfica pública, podría constituirse de algún modo en la "resonancia" del lugar y la forma que adquiere un determinado espacio público genera un ámbito de comunicación directo e indirecto, por esto es más que la gráfica o aun mejor, la metagráfica. La gráfica que está antes que las formas. La que repara en la luz de un lugar.
En esta trama gráfica se contiene la información transversalmente y que la ciudad misma nos va ofreciendo para interpretarla. La información puede llegar a ser lo suficientemente elocuente y coherente; un medio de interlocución válido para construir la imagen de la ciudad patrimonio, considerando todos aquellos elementos de origen cultural, arquitectónico, histórico u otro, de y desde las zonas que han sido declarados Patrimonio por UNESCO.
El diseñar, en todas las escalas posibles, resulta imprescindible en la reorientación que se está generando en Valparaíso y que ha dado lugar, entre otras cosas, al "turismo cultural", campo en el que el diseño tiene mucho que aportar. Primeramente es en el sentido de difundir lo que la ciudad atesora.

Lo que esta memoria presenta es un primer proyecto que centra su esfuerzo en un tamaño del diseño para comunicar su patrimonio cultural: la señalética de la ciudad.
Este proyecto procura una metodología para evaluar las actuales señalizaciones de la ciudad, elabora un diagnóstico, estudia las normas que establece el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y propone, desde la observación gráfica, una particular manera de encontrar aquello que la ciudad atesora.

Finalmente el esfuerzo hecho se centra principalmente en encontrar.

Michèle Wilkomirsky

Prólogo del Alumno

La Ciudad de Valparaíso se compone, gracias a su improvisada historia de planificación, de una compleja estructura. Recorrer sus espacios intuitivamente, es para un extraño, casi imposible de llevar a cabo sin una correcta forma de presentar y organizar la Ciudad Puerto.

¿Qué se muestra de la ciudad?, ¿Cómo se muestra?, ¿Dónde ir?, ¿Cómo ir?, ¿Cuándo ir?. Para dar respuesta a estas interrogantes nos adentramos en la Ciudad, en Valparaíso, desde el dibujo, la investigación y la observación.

Se propone estudiar el sistema señalético aplicado a Valparaíso. Recorriendo cerros y plan, se quiere encontrar la efectividad de un método indicativo, buscando también la particularidad luminosa de sus espacios. Así nos hacemos parte de la Ciudad, lo que posteriormente será indispensable para la propuesta, propuesta de un cuerpo gráfico informativo que principalmente sea de esta espontaneidad, y no ajeno al lugar y al modo propio que necesita para ser recorrido.

La propuesta comienza con diseñar una "Ruta Patrimonial Gráfica"; un recorrido que entregue al caminante un modo de ver y encontrarse con Valparaíso, uno en virtud de luminosidad y dimensión lúdica otorgada por la observación.

Una vez analizado esto, nos iniciamos como visitantes de la ciudad, recorriendo y evaluando el amplio y complejo sistema de organización que actualmente utiliza, desde lo que se concluyen las bases teóricas que deben confirmarse en la realidad de la ciudad.

Se elabora entonces un sistema de información gráfico público, eficiente como medio de interlocución que, a su vez, es capaz de difundir la información de carácter patrimonial sean ellos de origen cultural, arquitectónico, histórico u otro, de y desde las zonas que han sido declaradas Patrimonio por la UNESCO (rutas patrimoniales).

A partir de un adecuado sistema de información, se permite aportar, desde el Diseño Gráfico, a la consolidación de una renovada imagen de Valparaíso, y proyectar la imagen de la ciudad como un valor patrimonial común.

Es en esta edición, donde se expone lo que nos planteamos como condición de estudio, el desarrollo en la amplitud de la técnica formal-visual, y el primer esbozo de una concretización real del oficio.

Loredana Pérsico

Índice

Prólogo del Profesor
pág [3]

Prólogo del Alumno
pág [5]

Índice
pág [6]

Capítulo 1
Observación en Valparaíso
"El Encuentro con la Versatilidad en la Luz de la Ciudad"
pág [11]

[1.1] Concurso Interno de Proyectos de Investigación PUCV año 2005
pág [13]

[1.2] Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial UNESCO.
pág [16]

[1.3] Luminosidad Gráfica.
pág [32]

[1.4] Dimensión Lúdica
pág [33]

[1.5] La Primera Propuesta
pág [34]

[1.6] Proyecto Ruta Patrimonial: Del Ver y Encontrarse
pág [36]

[1.7] Del Recorrido Práctico
pág [37]

[1.8] Del Recorrido Gráfico
pág [40]

Capítulo 2
Normativa de Señalización
"Desde el Estudio a la Práctica"
pág [43]

[2.1] Normativa de Señalética
pág [45]

[2.2] Ítems Concluídos del Estudio
pág [61]

Capítulo 3
Evaluación y Registro
"Catastro, Evaluación e Investigación Formal"
pág [63]

[3.1] Metodología de Trabajo
pág [65]

[3.2] Registro de la Información
pág [67]

[3.3] Evaluación
pág [69]

[3.4] Señales Catastradas y Características Evaluadas
pág [70]

[3.5] Zonas Catastradas
pág [76]

[3.6] Ejemplo de Láminas de Registro para Sector Patrimonial
pág [78]

[3.7] Ejemplo de Láminas de Registro para los Sectores de Amortiguación y Complemento
pág [79]

[3.8] Ejemplo de Láminas Registro para Señales de Monumentos
pág [80]

[3.9] Ejemplo de Láminas Evaluación, Aplicado a Todas las Áreas Catastradas
pág [81]

[3.10] Resumen Cuantitativo
pág [82]

[3.11] Plano de Levantamiento de Señales. (Patrimonio, Amortiguación y Monumento).
pág [83]

[3.12] Plano de Levantamiento de Señales. (Por tipologías. Patrimonio, Amortiguación y Monumento).
pág [84]

Capítulo 4
Maquetación
"Estudio y Desarrollo del Cuerpo"
pág [85]

[4.1] De los Fundamentos Individuales para el Discurso Común.
pág [87]

[4.2] Del Invento Propio de la Señal, lo Lúdico de Valparaíso.
pág [91]

[4.3] De la Función y Características de la Forma.
pág [92]

[4.4] Forma Dirigida a las Esculturas de Gran Formato.
pág [96]

[4.5] Maquetas Especulativas.
pág [100]

[4.6] Análisis de la Forma, Cuerpo Base Definitivo.
pág [102]

Capítulo 5
Propuesta
"Concretización del Diseño que Señala"
pág [103]

[5.1] El Objetivo y el Problema Planteado.
pág [105]

[5.2] La Aplicación.
pág [106]

[5.3] Circuitos Patrimoniales SERNATUR.
pág [107]

[5.4] De las Características de Cada Señal.
pág [108]

[5.5] Material Informativo Contenido por las Señales.
pág [112]

[5.6] Complementos del Sistema Señalético.
pág [113]

[5.7] Planimetrías de las Estructuras.
pág [114]

[5.8] Fotomontaje del Recorrido.
pág [118]

[5.9] Registro de Exposición Final
pág [124]

Bibliografía y Weblografía
pág [127]

Colofón
pág [132]

Capítulo 1

Observación en Valparaíso

"El Encuentro con la Versatilidad en la Luz de la Ciudad"

"El Encuentro con la Versatilidad en la Luz de la Ciudad"

¿Qué es lo que se quiere mostrar del Valparaíso Patrimonial?
El encuentro con la Ciudad Puerto además de historia, anécdotas, actualidad, tradición, leyendas y particularidad como ciudad, trae al visitante su cualidad gráfica.
Para adentrarnos en este tema nos encontramos con Valparaíso desde el dibujo, la investigación y la observación, lo que decanta finalmente en el objetivo de este Taller de Titulación

La propuesta es en principio el diseño de una Ruta Patrimonial Gráfica; un recorrido que entrega al caminante un modo de ver y encontrarse con la espontaneidad de Valparaíso, uno en virtud de luminosidad y dimensión lúdica otorgada por la observación.
Es entonces por medio del Acto del Ver y Encontrarse que se levanta una estructura de recorrido por diversos puntos específicos de la Ciudad, lo que trae "el modo gráfico", el encuentro con la cualidad y valor que se quiere entregar.

En las siguientes páginas, se expone el curso del primer trimestre del 2005, lo que nos planteamos como condición de estudio, el desarrollo en la amplitud de la técnica formal y visual, y el primer esbozo de una concretización.

Es por medio de esta primera etapa que se da inicio a una nueva forma de mirar, leer y encontrarse con Valparaíso Patrimonial.

[1.1] Concurso Interno de Proyectos de Investigación PUCV año 2005

Durante la esta primera etapa, se trabaja en la postulación a un concurso de investigación desarrollado por la propia Universidad., gracias a esto se pretende iniciar un estudio del estado comunicativo de Valparaíso, es decir, su sistema de organización comunicacional. Es esto mismo lo que permitirá financiar en grupo de trabajo que llevará a cabo la investigación, grupo compuesto por los Titulantes que cursan este año.

Sobre el formulario de antecedentes que el concurso emite se desprende la organización de un método de trabajo, del que se concluyen tanto objetivos como a tiempos de desarrollo del proyecto a realizar, lo que al mismo tiempo estructura el proceso de análisis para los Titulantes.

Se determina y reúne entonces, el trabajo ya realizado por titulaciones anteriores y la etapa actual cómo una sola tarea.

Extracto del formulario, punto 3.1.4 (trabajo adelantado por los solicitantes)

"El trabajo adelantado por los solicitantes consta de varias etapas llevadas a cabo durante los años 2003 y 2004. Se plantea y asume el proyecto con etapas de preparación y conocimiento del problema, que permiten detallar el amplio tema y abarcarlo siempre desde un punto de vista total y particular. Sobre estas primera etapas se realizan, siempre con un ánimo proyectivo, un primer avance en el diseño señalético aplicable a la ciudad patrimonial.
Las etapas de estudio son las siguientes:

Etapa 1:
Durante la primera etapa (catastral y propositiva) del desarrollo del proyecto año 2003 se avanza sobre los siguientes aspectos:
a. Recopilación y selección del material histórico-patrimonial

b. Estudio y evaluación del lenguaje señalético de Valparaíso

c. Recopilación de documentación y análisis del material seleccionado.

Etapa 2:
Sobre los antecedentes reunidos se acota la información a cuatro temas histórico-culturales puntuales acontecidos en Valparaíso entre los años 1830 y 1930, desde lo que se desprende un primer fundamento teórico, gráfico, y la formulación cuatro prototipos señaléticos..

Temas históricos-culturales:
a. La poesía popular impresa, o "Lira Popular", literatura correspondiente a finales del siglo XIX y principios del XX.

b. Se dirige el tema visual-gráfico al borde costero de Valparaíso a través de la pintura que se desarrolla durante 1830 y 1930.

c. Se registran imágenes que se recogen en un catastro fotográfico y en base a una encuesta de carácter simple se establece la data y técnica de la ilustración.

e. Se tiene la selección de naufragios según el criterio de haber ocurrido en los terrenos que ocupa la ciudad actualmente y se consideran aquellos que por su relevancia marcan un hito histórico. en el siglo XIX.

Etapa 3:
Esta etapa que comienza el año 2004, se conforma como una continuación del taller de titulación anterior, en donde se evidenció la memoria patrimonial de Valparaíso a través de cuatro sistemas de información.
Se comienza re-estudiando Valparaíso en su aspecto patrimonial, tanto como ciudad misma y desde su señalética.
La investigación avanza y se dirige sobre el siguiente campo:

a. Se analiza un caso particular de Valparaíso al cual estudiar y aplicar un sistema señalético:
-cerro Barón. Se trata de mirar y mostrar Barón en virtud del patrimonio desde una observación gráfica y diseñar la forma que la construye.

b. El estudio de Barón, se abarca simultáneamente desde distintas aristas: observación, lectura, historia, dibujo, etc.)

c. Se construyen láminas de registro , donde se reconoce una ruta patrimonial y el discurso gráfico".

Puntos trabajados para el formulario:

a. Trabajo adelantado por los solicitantes.
Descripción del los aspectos del proyecto ya trabajados en otras titulaciones anteriores.

b. Plan de trabajo general.
Organización de los objetivos, tiempos y tareas a realizar en diferentes etapas del proyecto.

c. Relación del proyecto con otros trabajos, tanto internos como externos a la Universidad.
Descripción y redacción de otros trabajos que tratan el mismo tema (incluyendo proyectos de título año 2004).

d. Bibliografía.
Organización y recopilación de la totalidad de documentos, reportajes, libros y revistas leídos por los titulantes, además de otros por leer.

e. Recursos disponibles.
Recopilación del material físico disponible para llevar a cabo la investigación.

f. Gastos operacionales.
Cálculo de los consumos necesarios para la realización de investigación y construcción de la propuesta y el proyecto final.

g. Organización del material definitivo.
Recopilación, organización y corrección del material trabajado en grupo, para ser dispuesto en el formulario definitivo.

NORMATIVA

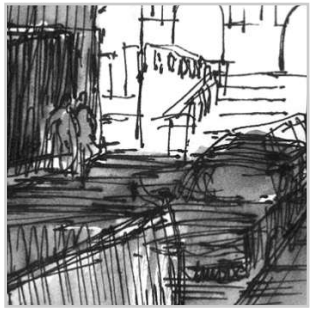
Artículo 4
"En el manejo de cada zona típica o pintoresca se deberá cumplir con los requisitos contenidos en el respectivo documento denominado instructivo de intervención de Zona Típica o Pintoresca".

Artículo 5
"El instructivo de intervención de Zona Típica o Pintoresca es un documento de carácter técnico, que fijará en cada caso, los requisitos especiales que deben cumplirse para todas las intervenciones que impliquen obras de construcción, reconstrucción o mera conservación, sean permanentes o provisorias en atención a las distintas características arquitectónicas y paisajísticas propias de cada Zona Típica o Pintoresca".

Artículo 6
"Cada Instructivo de Intervención de Zona Típica o Pintoresca regulará la totalidad del área protegida en cada caso y contendrá las siguientes partes:
Introducción Técnica Descriptiva.
Documentación Gráfica.
Instrucciones Técnicas Espaciales..."

"... Instrucciones para el mobiliario urbano y tratamiento del espacio público, incluido el uso de estacionamientos:
Deberán señalarse las características (materialidad, tamaño, diseño, colores, etc.) de las iluminarias, escaños, quioscos, señalética, pavimentos, arborización, generales o específicas, cuando se cuente con diseños previamente definidos."

Fragmento de Normativas sobre Zonas Típicas o Pintorescas.



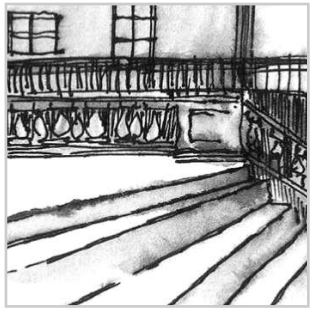
VALOR UNIVERSAL DE VALPARAÍSO

"Ciudad desarrollada sobre un anfiteatro natural, con singular armonía en la adaptación e integración de sus formas construídas, con terrenos que se han conquistado al mar, con homogeneidad de alturas, conectadas entre sí, en que conviven arquitecturas vernaculares y académicas, con la presencia de las casas colgantes, todos sobre una topografía exigida que genera laberintos totalmente internalizados en sus habitantes.

Ciudad sin un solo gran centro, sino con muchos centros, con heterogeneidad de ambientes que se suman y sobreponen. Ciudad con frente y con espaldas, de horizontes muy definidos. Ciudad que nace del mar, donde el hombre ha estructurado sus viviendas entrelazándose con espacios y circulaciones complejas y difíciles de vencer para quien no conoce su topografía. No obstante, es un paisaje amablemente resuelto, ya que es posible recorrer y descubrir peatonalmente sus rincones y miradores, complementado con un singular sistema de transporte local -aún vigente-, los ascensores.

Ciudad de crecimiento lento pero seguro, que hoy mantiene estas características de heterogeneidad cultural que un día le dio origen. Sociedad dinámica, diversa y cosmopolita, en cuyos habitantes, edificaciones, costumbres, actividades sociales y comerciales, aún se perciben sus orígenes. Ciudad en que se reconoce la convivencia de grupos distintos, el conjunto de los cuales configuran el carácter porteño, autónomo y de fuerte identidad local, que reivindica la Región.
Cada sector de Valparaíso reúne gran número de las singularidades que lo hacen excepcional. Particularmente el bien que se postula refleja de modo armónico las variables más destacadas de la ciudad, de la traza urbana, de la interacción y unidad entre el cerro y el plan, de la riqueza de sus espacios públicos e intermedios, donde conviven y se yuxtaponen la vida privada con la pública, posibilitando una forma de vida única."

Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial/ UNESCO. Gobierno de Chile (Ministerio de Educación, Consejo de Monumentos Nacionales), I. Municipalidad de Valparaíso. Capítulo: [2] Justificación de la inscripción; Valor universal de Valparaíso.



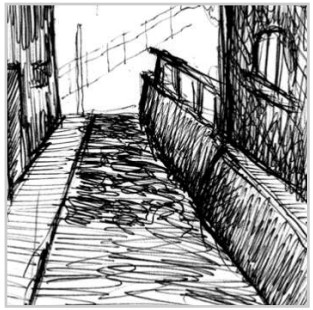
[1.2] Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial UNESCO.

"Se estudia el documento formulado por el Gobierno de Chile, particularmente la Ilustre Municipalidad de Valparaíso en conjunto con la Unidad Técnica de Patrimonio, para la postulación de Valparaíso como Valor Patrimonial UNESCO.

Este documento consta de un estudio y exposición detallada de todas las características de la ciudad (topología, geografía, historia, ubicación, arquitectura, urbanidad, planos, cultura, organización, etc.) principalmente destacando el valor propio y particular que se quiere resguardar y promover. Dentro de la totalidad del documento se realiza una selección de los puntos tratados relacionados con el tema de estudio: Identificación del Bien, Justificación de la inscripción, Descripción. Cada ítem con sus subtemas respectivos.

Es éste material en particular, junto a otros muchos de carácter normativo, de Diseño y Señalización, pasan a ser parte fundamental de la investigación, y dan pié a la formulación de un recorrido basado en la observación. Es decir, una vez teniendo todos los antecedentes técnicos, se pasa a la experiencia real de recorrer la ciudad, para así encontrar su Valor gráfico".

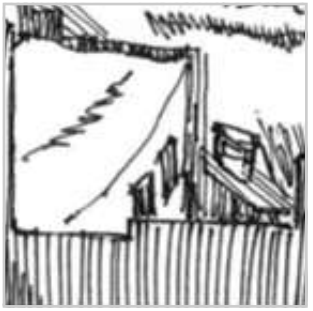
Extracto: Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial UNESCO. Gobierno de Chile

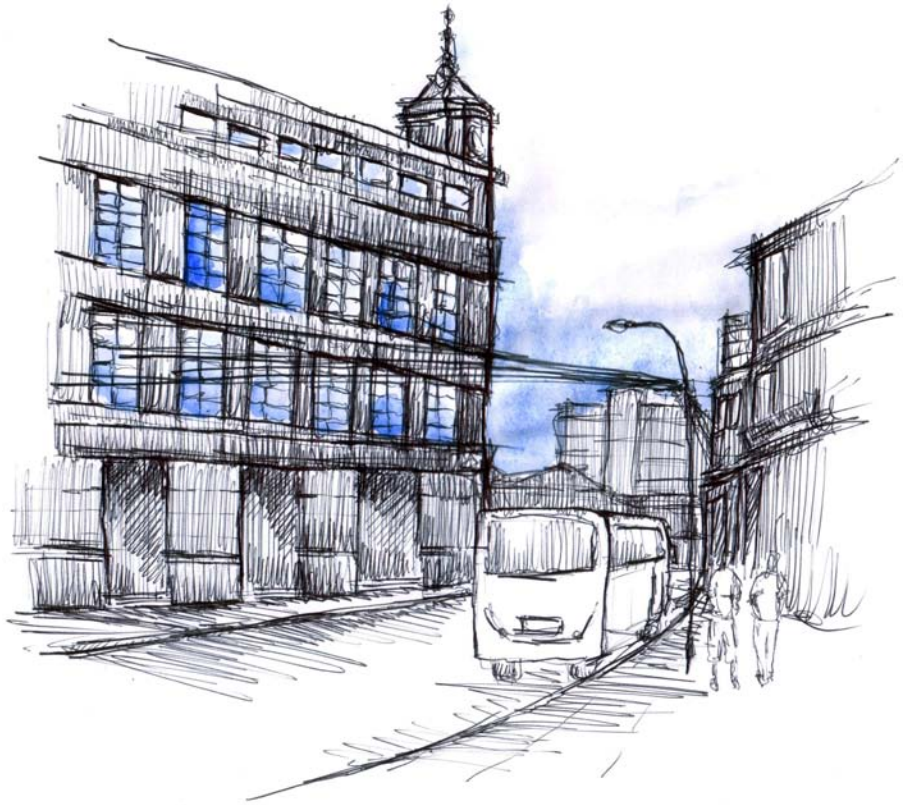


SECTOR CALLE PRAT, PLAZUELA TURRI Y ENTORNO

Este sector del plan se desarrolla en el pie de cerro, desde la Plaza Sotomayor hasta el comienzo de la calle Esmeralda, e incluye la Plazuela Turri como espacio público singular. Presenta la manzana longitudinal acentuadamente rectangular propia del plan, y los edificios propios de ella, con frente a tres o a dos calles. En este caso, se trata de arquitectura monumental en su volumetría y expresión formal.
El sector es desde su origen el centro financiero de la ciudad, albergando desde mediados del siglo XIX la actividad bancaria y bursátil. La Calle Prat –llamada popularmente "Calle de los Bancos"-tiene un intenso tráfico peatonal y vehicular, incluyendo a los trolebuses, sucesores de los tranvías de tracción animal y eléctrica. Esta calle se caracteriza por un despliegue de edificios monumentales concebidos para la función financiera y comercial, edificados en el primer tercio del siglo XX con una intención unitaria dentro de su diversidad.
Constituyen excelentes exponentes de la arquitectura historicista ecléctica de principios del siglo XX, de gran calidad, que caracteriza el auge propio de la reconstrucción posterior al terremoto de 1906.
Se trata de edificios que responden al medio geográfico a través de la apertura hacia el mar de sus dependencias en altura, y a través de su forma de respaldarse en las abruptas laderas de los cerros Alegre y Concepción, en el caso de los que están al pie de estos cerros.
Entre todos ellos destaca el Edificio de la Bolsa de Valores, construido en 1908 en hormigón armado. Desde el punto de vista urbanístico, este edificio articula el eje longitudinal de la calle Prat con el eje transversal de la subida Urriola, que conduce a los Cerros Alegre y Concepción, prolongándose hacia el borde costero. En virtud de su emplazamiento es que este edificio jerarquiza su esquina, y le da un carácter de rótula a través de una tribuna circular que acoge su acceso, rematado con una cúpula.
La Plazuela Turri, hito señero de la ciudad y de este sector, constituye un remanso en el estrecho plan, originado en la confluencia de las calles Prat y Cochrane, que se fusionan para formar la calle Esmeralda.
Es un buen exponente de esa tipología de plazas porteñas irregulares, de gran vitalidad, que corresponden a un encuentro entre las vías, en este caso longitudinales. La conformación de esta plaza determina también la del Edificio Turri que la preside, edificio manzana alargado del tipo cabezal, construido en 1925, que orienta su fachada principal hacia el vértice.
Su volumetría estilizada, su angosto frente, sus siete pisos de altura y el reloj de su torrecilla, lo han convertido en un edificio-símbolo de la ciudad.
Dentro de los ejes perpendiculares a Prat, se destacan por las interesantes perspectivas que ofrecen la sinuosa calle Urriola, que divide los Cerros Alegre y Concepción desembocando en el plan, y el Pasaje Almirante Señoret. Este pasaje peatonal, escalonado, es un espacio protegido del agitado tráfico del plan, que ofrece una excelente vista hacia el Palacio Baburizza en el Cerro Alegre, con el Edificio del Banco de Chile en primer plano".

Fragmento, Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial/ UNESCO, Gobierno de Chile (Ministerio de educación, Consejo de Monumentos Nacionales), I. Municipalidad de Valparaíso.Diciembre 2001, pág 21 y 22 .



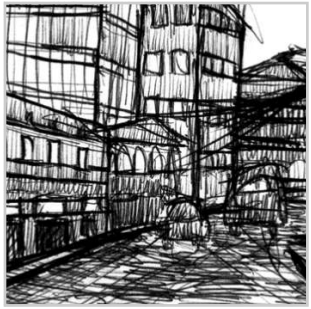


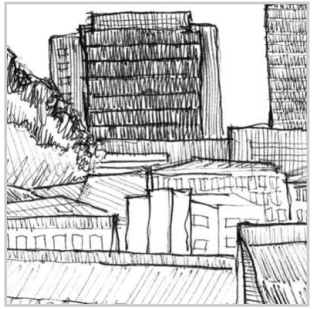
[Obs.]
FRAGMENTACIÓN LUMINOSA
EN CONTRASTE

Dentro de la oscuridad, aumentadas por la mínima cantidad de luz del atardecer, aparecen claros contrastados. El reflejo del color del cielo en los vidrios.
Otro cielo fragmentado.

[Obs.]
TEXTURA Y COLOR

La sombra oculta la textura. Ésta en cercanía aparece en tramas de negro, base que contrasta al reflejo del cielo fragmentado en las ventanas de los edificios.





[Obs.]
MARCO LUMINOSO

Entre la marcada oscuridad de los pasajes aparecen los perfiles, límites de bordes negros que enmarcan una escena de colores, luminosidad hacia donde se dirige la mirada.

SECTOR DE LOS CERROS ALEGRE Y CONCEPCIÓN

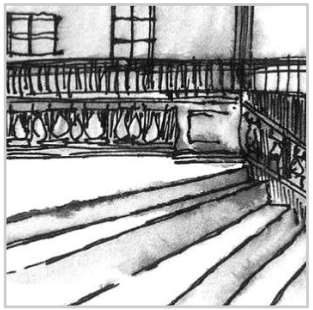
"Estos dos cerros, delimitados entre sí por la calle Urriola, conforman históricamente un sector unitario, urbanizado y construido en gran parte por inmigrantes ingleses y alemanes, a partir de la primera mitad del siglo XIX, de manera organizada y planificada. La parte correspondiente al área de postulación tiene como ejes transversales las calles Montealegre, Urriola, Templeman y Almirante Montt. Dada la naturaleza planificada de su desarrollo, su trama vial y predial intenta alguna regularidad, dentro de las difíciles condicionantes que impone la pendiente y la topografía, con un resultado de gran riqueza y complejidad. Se combinan de hecho el trazado ortogonal de las manzanas más o menos regulares que flanquean la calle Templeman, con las vías sinuosas que bordean la ladera o el pie de los cerros, como Álvaro Besa, Urriola y Beethoven.
La trama es surcada además por estrechos pasajes irregulares como Gálvez, y por empinadas escaleras (Fischer, Apolo, Concepción). Los quiebres de las calles más irregulares, y las diferencias de nivel, generan una espacialidad de múltiples facetas; el recorrido del sector va ofreciendo una concatenación de realidades diversas y perspectivas inusitadas que generan sorpresa en el visitante externo.
Es el "caleidoscopio" al que se refiriera el dibujante Lukas.

El sector combina las diversas manifestaciones de espacio público existentes en Valparaíso: plazas, paseos miradores, pasajes, escaleras, las estaciones cumbre de los ascensores, y los remansos que suelen conformar las encrucijadas y bifurcaciones de las vías. La estrechez y las peculiaridades de la trama determinan en muchos casos una superposición entre el espacio público y el privado. A esta superposición entre los espacios públicos y los privados se suma la riqueza de los espacios intermedios.
Se encuentran en los inmuebles de este sector ejemplos de todas las formas de adaptación de las construcciones a la pendiente, destacándose la techumbre como una quinta fachada. Hay exponentes de aquéllas que, ante la escasez de terreno plano, recurren al voladizo o a la construcción sobre pilares. Otras logran el plano horizontal por desmonte, relleno o construcción de un piso zócalo, situando sobre este plano el volumen arquitectónico. Hay, también, residencias colectivas de volumetría escalonada que se acusa visualmente, y que en casos excepcionales tienen más de cinco niveles. Otras se escalonan interiormente, sin que ello se aprecie desde el exterior. Hay edificios colectivos consistentes en un volumen único articulado con un pasillo o calle interior que permite el acceso a los distintos niveles. Hay construcciones que aplican principios de la arquitectura académica, con cuidadas fachadas historicistas, en cuya construcción interviene generalmente un arquitecto profesional; otras, en cambio, son obra de maestros constructores de gran pericia, sin instrucción formal. La arquitectura de este sector está influida por modelos europeos y por el oficio de maestros carpinteros norteamericanos".

Fragmento, Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial/ UNESCO, Gobierno de Chile (Ministerio de educación, Consejo de Monumentos Nacionales), I. Municipalidad de Valparaíso.Diciembre 2001, pág 22 y 23 .

[Obs.]
DISTANCIA LUMINOSA QUE ORIENTA LA RUTA

La distancia otorgada en los extremos de borde y cerro, permite reconocer luminosidades al ojo, orientando e identificando una ubicación en la ruta. Se diferencia la luz compleja del cerro, en contraste al perfil del borde.



[Obs.]
DISTANCIA, ENCUENTRO Y UBICACIÓN A LA RUTA

La iglesia aparece de entre la trama de colores lejanos. Se confunde, pero la particularidad se reconoce. Aparece la distancia recorrida, se hace presente y posiciona al peatón dentro del recorrido.

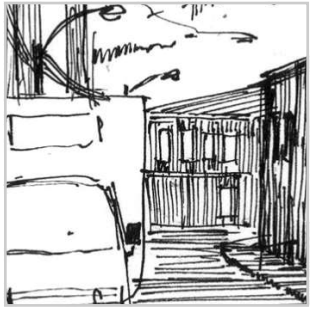
SECTOR IGLESIA DE LA MATRIZ Y PLAZUELA SANTO DOMINGO

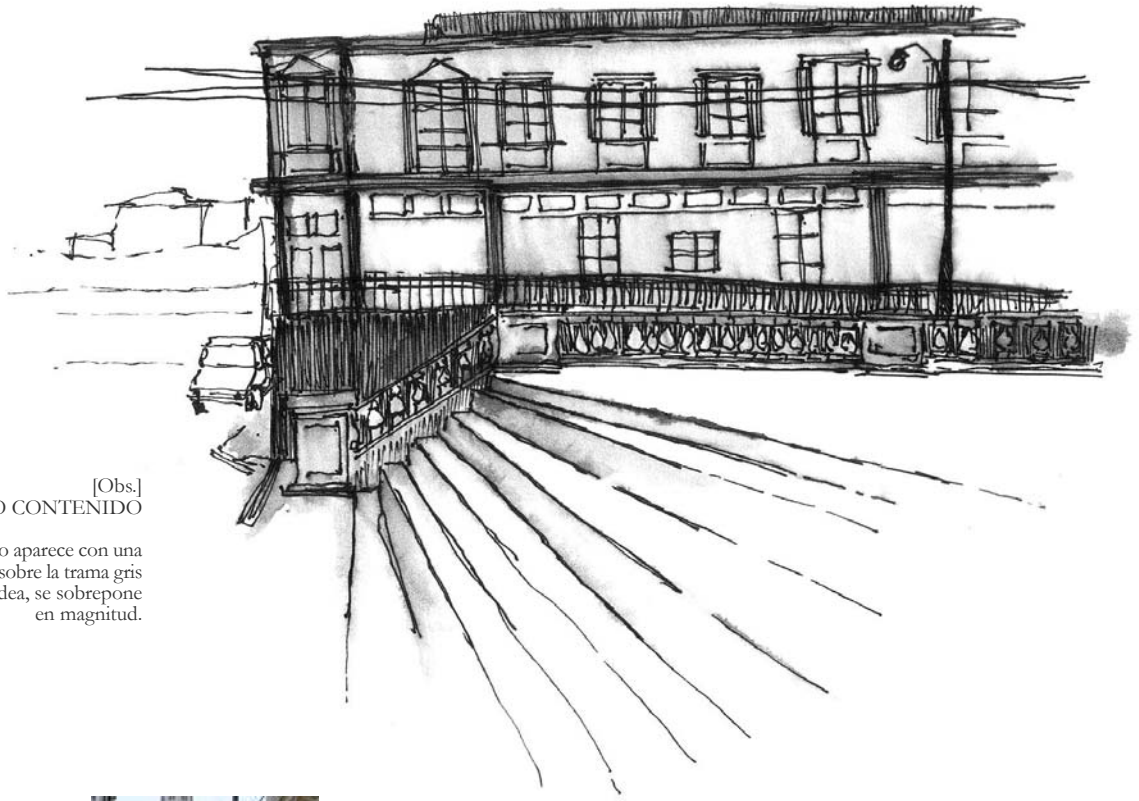
"El sector corresponde a una realidad intermedia entre los cerros y el plan. En efecto, está ligado espacialmente a la realidad de la Plaza Echaurren y su entorno y al Cerro Santo Domingo, por su condición de antesala de este último. El hito principal de este sector es la Iglesia de La Matriz, templo fundacional de Valparaíso, que está actualmente en su cuarta versión; las anteriores las destruyeron los ataques de los piratas y los terremotos. La construcción, que data de 1842, es muy propia de la arquitectura de la época, de transición entre la colonial y la republicana. En efecto, combina el neoclasicismo con el estilo propio de la arquitectura criolla del siglo XVIII, expresado en el volumen de las naves, con gruesos muros de adobe, armadura de madera de la techumbre a dos aguas, y cubierta de tejas de arcilla. De planta basilical, su fachada principal destaca por su composición clásica, que distribuye con gran sentido de la proporción y la armonía los tres vanos de los accesos, en arco de medio punto, sobre los cuales se abren tres grandes óculos. A eje de su frontón triangular se erige su torre, de dos tambores octogonales, construida en madera. La iglesia está rodeada por edificaciones de fines del siglo XIX, muy propias de la arquitectura porteña.
La Plaza La Matriz se emplaza como una extensión del atrio de la iglesia; es una plaza dura cubierta con piedra pizarra, de forma rectangular levemente irregular, suave pendiente y proporciones acogedoras, a la que se accede por una gradería. El lugar es, por expresarlo de alguna forma, introvertido. Los problemas sociales del barrio han llevado al establecimiento en el entorno de la iglesia de diversas instituciones asistenciales, destacando la labor que la Parroquia del barrio efectúa con ancianos. La plaza es escenario del Vía Crucis de la Semana Santa, en el cual los vecinos efectúan una dramatización de la pasión, muerte y resurrección de Jesucristo. Este rito se complementa con la "Quema de Judas" que se realiza en diversos sectores de la ciudad. El Vía Crucis es una de las actividades religiosas más importantes de la ciudad. De similar importancia es sólo a Procesión de San Pedro, que cada 29 de junio sale de la capilla de San Pedro de Playa Ancha hacia la Caleta El Membrillo, para iniciar su circuito por la bahía en las embarcaciones10. La Plaza de la Matriz es, por último, escenario de actividades culturales (obras de teatro, exhibición de películas), así como de actividades religiosas y sociales (fiestas de Navidad). La Plazuela Santo Domingo, de forma irregular, se emplaza por detrás del conjunto de la Iglesia Matriz. Es un espacio público de gran interés que anuncia el trazado irregular y orgánico del cerro".

Fragmento, Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial/ UNESCO, Gobierno de Chile (Ministerio de educación, Consejo de Monumentos Nacionales), I. Municipalidad de Valparaíso.Diciembre 2001, pág 17 y 18 .

[Obs.]
BLANCO QUE UBICA EN LA OPACIDAD

La iglesia aparece de entre la trama de colores lejanos. El contraste otorga ubicación y particularidad, se sobre pone en la totalidad de formas y tamaños, aparece como un blanco contenido.



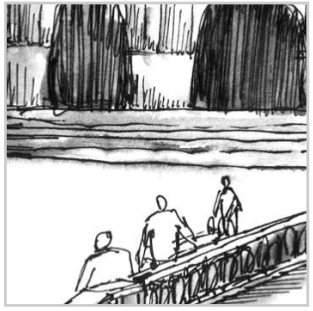


[Obs.]
BLANCO CONTENIDO

Este punto luminoso aparece con una luminosidad propia sobre la trama gris de Valparaíso, se rodea, se sobrepone en magnitud.

[Obs.]
LUMINOSIDAD QUE APARECE

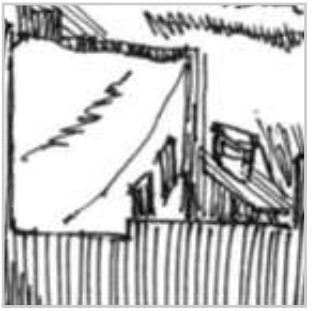
Este blanco contiene e inscribe el ojo en un blanco interior. Aparece y ubica al ojo dentro de otro total.



SECTOR PLAZA ECHAURREN, CALLE SERRANO Y ENTORNO

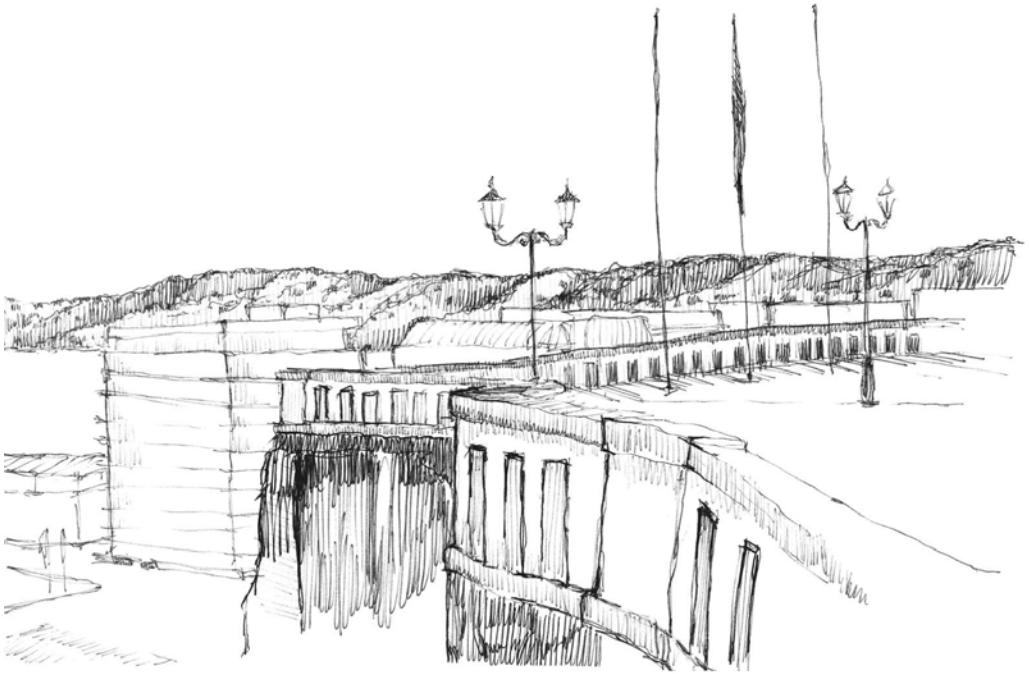
"Este sector del plan tiene un carácter básicamente comercial, contando con el Mercado Puerto, con establecimientos comerciales de diverso orden -algunos muy tradicionales y de antigua fundación, como los emporios-, con un activo comercio callejero, y con los locales propios de un sector puerto como son los restaurantes y marisquerías. Todo congregado en las inmediaciones de la Plaza Echaurren. La Plaza Echaurren, antigua sede de la recova y del gobierno municipal de Valparaíso, alberga cotidianamente una gran actividad, generada por el Mercado Puerto y el comercio de sus proximidades; es de hecho un foco de encuentro y recreación para los habitantes y usuarios del sector, y fuente principal de la identidad del barrio. Conserva el sello que le imprimiera la remodelación del Intendente Francisco Echaurren por 1886: es una plaza formal, regular, arbolada, con jardines, senderos, farolas, escaños y fuente; pensada para el paseo y para la permanencia reposada.
La plaza está rodeada por edificios monumentales de raíz historicista-ecléctica de fines del siglo XIX y comienzos del XX. Contiene en sus bordes edificaciones de las tres tipologías propias del plan de Valparaíso: el edificio-isla o edificio-manzana, con frente a cuatro calles; el edificio-cabezal, con frente a tres calles; y el edificio con frente a dos calles. Entre los edificios-manzana más destacados del sector se distingue el Edificio Astoreca, remate oriente de la plaza, construido en 1906 para uso comercial y habitacional, con un orden simétrico y ortogonal. También el Mercado Puerto que, construido en 1922 en hormigón armado, combina un estilo historicista ecléctico con elementos de arquitectura moderna.
La calle Serrano presenta la manzana alargada propia del plan. Eminentemente comercial, presenta una arquitectura que busca la monumentalidad, y que presenta en algunos casos rasgos palaciegos; son antiguas mansiones que actualmente combinan el uso residencial con el comercial. Destacan el Edificio Subercaseaux y el Edificio Guillermo Rivera, ambos de arquitectura tardo historicista. Peculiar es también el Edificio La Nave, junto a la Plaza Sotomayor. Construido en 1912, incorpora elementos de la arquitectura moderna; su fachada principal da a Serrano pero incorpora en su esquina un torreón proyectado hacia la Plaza Sotomayor.
Intersectan la calle Serrano perpendicularmente dos ejemplos de calles y pasajes que relacionan el cordón vial de pie de cerro hacia el borde costero y hacia los cerros, como Almirante Pérez y Almirante Goñi, que ofrecen una interesante perspectiva hacia el Cerro Cordillera. El acceso propiamente tal hacia dicho cerro desde este sector es por la abrupta Subida Castillo, para los vehículos, por la igualmente empinada Escalera Cienfuegos, para los peatones, y por el Ascensor Cordillera. El Ascensor Cordillera, cuya estación de acceso se encuentra en la calle Serrano, fue construido en 1887. Sufrió dos incendios que determinaron la renovación de sus instalaciones. Sube a través de sus 60 metros de largo a una cota de 30 metros sobre el nivel del mar, siendo su gradiente de 70 grados; su capacidad máxima es de 15 pasajeros. Este ascensor tiene varias peculiaridades: primero, es el único que cuenta con una escalera -la escalera Cienfuegos, de un solo tramo-, que sube paralela a él en toda su extensión. También, su visibilidad completa desde la calle Serrano. Además, es peculiar el pequeño espacio que antecede su estación inferior -de material liviano-, dotada de un sencillo equipamiento -un farol, una pérgola y un asiento-. Su estación superior -en el Cerro Cordillera- conduce a la Plaza Eleuterio Ramírez, pequeña, arbolada y tranquila, rodeada por edificaciones habitacionales".

Fragmento, Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial/ UNESCO, Gobierno de Chile (Ministerio de educación, Consejo de Monumentos Nacionales), I. Municipalidad de Valparaíso.Diciembre 2001, pág 18 y 19 .



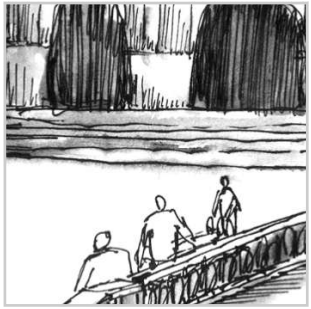
[Obs.]
APARECER, CONVERGENCIA Y CONTRASTE

Dentro del recorrido en las calles, converge el transcurso en un aparecer luminoso.
La plaza surge como un acto de descanso, de detención,
otorgado por sombras irregulares que concentran la luz interior.
Se define un espacio luminoso propio de la plaza.



[Obs.]
DISTANCIA LUMINOSA QUE ORIENTA LA RUTA

La distancia otorgada en los extremos de borde y cerro, permite reconocer luminosidades al ojo, orientando e identificando una ubicación en la ruta.
Se diferencia la luz compleja del cerro, en contraste al perfil del borde.



SECTOR MUELLE PRAT, PLAZAS SOTOMAYOR Y JUSTICIA Y MUSEO DEL MAR

"Este sector comprende el principal eje transversal del área que se postula, el cual contiene los espacios públicos de mayor magnitud. Conecta el comienzo de la histórica Quebrada de San Agustín - actual calle Tomás Ramos- con el borde costero, a través de las Plazas Justicia, Sotomayor y el Muelle Prat. Tiene incorporado un sector en lo alto del Cerro Cordillera, donde se emplaza el Museo del Mar, desde el cual se abre una amplia perspectiva hacia la Plaza Echaurren, calle Serrano, Plazas Sotomayor y Justicia y Calle Prat. En este sector confluye un intenso tráfico peatonal y vehicular. Cruzan por él todas las avenidas del plan, acoge la estación terminal del ferrocarril regional, y además el terminal de embarcaciones livianas del Muelle Prat.
La Plaza Sotomayor es de una amplitud espacial poco común en la ciudad. Está rodeada por edificios de administración y servicios, correspondientes a diversas épocas y estilos arquitectónicos. Es presidida por el Edificio de la Antigua Intendencia, -actual sede de la Comandancia en Jefe de la 1ª Zona Naval-que ocupa completamente su extremo opuesto al bordemar.
Construido entre 1906 y 1910, su proyectista –el arquitecto nacional Ernesto Urquieta- es consecuente con el eclecticismo en boga, y se inspira en el Palacio Consistorial de París, aplicando con acierto formas y elementos del renacimiento francés y del período de Luis XVI.
El hito central en la Plaza Sotomayor es el Monumento Público a los Héroes de Iquique, erigido en 1886, el cual corona la cripta con los restos de los mártires del combate naval más significativo para los chilenos, librado en la Guerra del Pacífico. Este hito es el monumento conmemorativo más importante de Valparaíso, y congrega desfiles y ceremonias navales que han dado su sello a la plaza.
En el extremo opuesto a la Antigua Intendencia la Plaza se abre a la perspectiva del mar, enmarcada por los altos edificios de la estación terminal del ferrocarril regional y las instalaciones de la administración portuaria y aduanera. Estas torres fueron diseñadas de forma tal que constituyen una especie de "puerta de entrada" a la ciudad desde el mar. Traspasando ese marco se llega al Muelle Prat, sector recreacional y turístico muy concurrido. De él salen las embarcaciones que ofrecen paseos por la bahía, para ver la ciudad desde el mar, los barcos y los lobos de mar.
El Museo del Mar, ubicado en lo alto del Cerro Cordillera, se erige en los terrenos del antiguo Castillo San José, fortaleza levantada en tiempos coloniales para hacer frente a los ataques de corsarios y piratas. La construcción actualmente existente, que a fines de la década de 1960 fue objeto de una profunda restauración, data de la década de 1840. Su trazado es el propio de las casas de la época, con un patio central rectangular en torno al cual se distribuyen las habitaciones; hacia el exterior los recintos principales se abren hacia una amplia terraza-mirador. Su propietario original le incorporó una construcción circular en una de sus esquinas, donde habilitó un observatorio astronómico.
La Plaza Justicia, en el pie de cerro, es un pequeño y armónico espacio, intermedio entre la realidad de los cerros Alegre y Cordillera y la propia del plan. Destaca en ella el Palacio de los Tribunales, edificio sobrio e imponente inaugurado en 1939, que combina rasgos neoclásicos con elementos art decó. Flanquean la plaza, por un lado, el volumen correspondiente al edificio de la antigua Intendencia y, por el lado del Cerro Alegre, un conjunto de edificios homogéneos de fachada continua que tienen por respaldo la ladera, uno de los cuales alberga al Ascensor El Peral, cuya estación inferior no se percibe desde el espacio público".

Fragmento, Postulación de Valparaíso como Sitio Patrimonial/ UNESCO, Gobierno de Chile (Ministerio de educación, Consejo de Monumentos Nacionales), I. Municipalidad de Valparaíso.Diciembre 2001, pág 20 y 21 .

[1.3] Luminosidad Gráfica

El primer encuentro con la ciudad trae una distinción luminosa en sectores propios de Valparaíso.

Penumbra Compuesta; condición dada exclusivamente por la profundidad del plan de Valparaíso, compuesto por elementos cotidianos que permanecen “escondidos” en la distancia obscura, y que aparecen al caminante tras el transcurso.

Blanco Contenido; claridad máxima otorgada en las terrazas o miradores, espacios con total abertura al mar y que reciben luz directa sin interrupciones por su ubicación en el cerro.

Claros por Convergencia; o puntos luminosos provocados por la intersección de calles transversales en la trama del centro de la ciudad; claridad que es irregular por la improvisada diagramación del plano de la ciudad.

Media Luz Interior; aparecer luminoso de sombras irregulares que concentran una luminosidad interna propia de las plazas del sector, característica que invita al descanso y al detenimiento.

Enmarcamiento; encuadre producido por el contraste entre las sombras de callejones y blancos de terrazas, situación propia del transcurso en el cerro, y que revela un marco luminoso a la mirada del caminante.

[Obs.]
LA IGLESIA APARECE DE ENTRE LA TRAMA DE COLORES LEJANOS

Se confunde, pero la particularidad se reconoce. Aparece la distancia recorrida, se hace presente y posiciona al peatón dentro del recorrido.

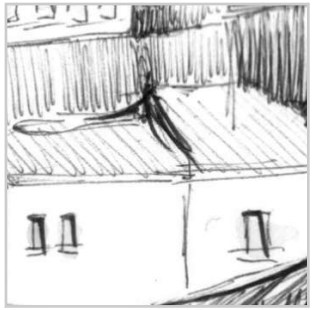
[1.4] Dimensión Lúdica

Recorrida la ciudad (en la cotidianidad del recorrido y del encuentro con el lugar) aparece "El Acto de Comprobación". Esto es, el encuentro de la mirada del transeúnte con un hito reconocible (sea este de característica arquitectónica o urbanística), el que posteriormente desde una diferente ubicación y tramo de la ruta, se hace presente en otra magnitud y distancia.

Este "re-encuentro", característica propia de la ruta propuesta, revela al caminante una dimensión diferente del lugar, lo ubica respecto del espacio transitado y otorga una sensación de propiedad y pertenencia respecto del Valparaíso que se presenta.

[Obs.]
LA DISTANCIA APARECE COMO UN ELEMENTO ESENCIAL

Esto es en la medida en que permita la identificación. (No excesiva, que no permita la identificación y no muy poca en la que no exista lejanía que permita contemplar).



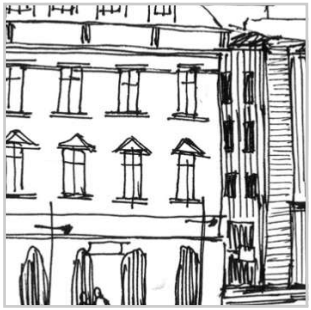
[1.5] La primera propuesta

La ruta propuesta pretende reunir todas las observaciones gráficas encontradas, siempre de una forma amable al caminante, considerando todas las características reales del transitar en la ciudad, esto es: distancias en kilómetros, verticalidad, escaleras, ascensores, descansos y detenciones.

Se construye entonces la ruta "Del Ver y Encontrarse", un trazado dentro del casco antiguo de la ciudad, que propone recorrer cerros y plan en una unidad, y que permite encontrarse con las características luminosas observadas y principalmente con el acto de comprobación, lo que le otorga la real forma al orden del recorrido presentado.

Esta ruta definitiva, que se compone de las tres anteriores, tiene comienzo en el Muelle Prat para pasar por la Plaza Sotomayor en dirección a calle Serrano hasta la terraza del Museo del Mar. Luego baja por el ascensor Cordillera al plan para subir nuevamente por el ascensor El Peral hasta el paseo Yugoslavo y así recorrer los principales miradores del Cerro Alegre y Concepción hasta llegar al ascensor Reina Victoria y así bajar a calle Cumming, Plaza Aníbal Pinto y finalmente atravesar calle Esmeralda hasta el final de la ruta frente a la plazoleta del reloj Turri.
(Se anexan además 2 tramos llamados "Complementarios", recorridos que aún sin ser principales componentes del total de la ruta propuesta, se sugieren como complementos del recorrido. El primero desde calle Serrano pasando por Plaza Echaurren, hasta la Iglesia La Matriz para subir a la Plaza Eleuterio Ramírez por la escalera de calle Castillo, y el segundo en el tramo desde el reloj Turri atravesando calle Prat para llegar hasta la Plaza Sotomayor.)

El acto del "Ver y Encontrarse" se hace presente dentro de la ruta en 5 momentos:
Museo del Mar Lord Cochrane -Plaza Sotomayor.
(En re-encuentro con la Plaza Sotomayor en dos distancias: lejanía y cercanía)
Paseo Yugoslavo-Calle Prat.
(En re-encuentro con la calle Prat en su delimitación superior)
Paseo Gervasoni-Reloj Turri.
(El re-encuentro con el Reloj Turri en cercanía con su parte superior e inferior)
Paseo Atkinson-Plaza Aníbal Pinto.
(El re-encuentro con la plaza Aníbal Pinto en diferentes distancias: lejanía y cercanía)
Mirador Dimalow-Iglesia Luterana.
(El re-encuentro con la Iglesia Luterana dentro de una totalidad y como unidad).



CARACTERÍSTICAS DE CADA RUTA

a. Pensadas para ser recorridas en corto plazo.

b. Debe estar compuesta por al menos un hito reconocible en el transcurso.

c.Debe tener todas las situaciones de luz en penumbra.

d. Debe tener al menos una circunstancia luminosa de blanco.

e. Debe poseer un descanso luminoso dentro del transcurso.

f. Debe comunicar Plan y Cerro, dos extremos de la mirada en Valparaíso; esto por medio de una verticalidad, sea esta ascensor o escalera.

g. Debe permitir el "encontrarse", acto dado por el recorrer un lugar, identificarlo en un hito reconocible y luego en un punto previamente elegido, verlo en distancia y de entre la trama de Valparaíso.

PUNTOS DEL RECORRIDO

a. Ruta Iglesia Luterana- Paseo Mirador Dimalow

Esta ruta se basa en la amplitud y particularidad de contemplación de las terrazas. Desde los hitos reconocibles del Cerro, aparece la Iglesia como un punto identificativo pero que al mismo tiempo se ubica en un lugar que permite la mirada en extensión, éste coincide con otro punto en altura que permite reconocerlo a una no muy larga distancia, aquí se revela la importancia de la distancia para reconocer un elemento en la ruta.

b. Ruta Mirador Atkinson- Plaza Aníbal Pinto

Esta ruta se propone dentro del sector de calle Prat y Cerro Concepción. Se desprende desde el reunir de todas las situaciones luminosas ubicadas dentro de un espacio no muy extenso que permita ser recorrido en corto plazo. Aparece así la condición del "encontrarse" en la terraza del paseo Atkinson, hacia la Plaza Aníbal Pinto. Se propone como una Ruta Patrimonial, aún cuando ésta no pertenece a los sectores descritos.

c. Ruta Plaza Sotomayor- Terraza Museo Lord Cochrane

Esta ruta se propone dentro del casco antiguo de Valparaíso, y reúne las condiciones luminosas más extremas por su condición de amplitud. Principalmente se quiere resaltar el encuentro y re-encuentro de un lugar o hito reconocible particular en la ruta, en este caso el monumento a los Héroes de Iquique, el que se vuelve a encontrar desde el Museo Lord Cochrane desde otra distancia, lo que permite reconocer y vincular lugares dentro de la ruta.

TIEMPO DE RECORRIDO

Ruta principal:
3 horas aproximadamente.

Rutas complementarias:
3 horas 45 min.
aproximadamente

Rutas alternativas:
dependiendo del tramo a acortar, la ruta disminuye a lo que el peatón estime.

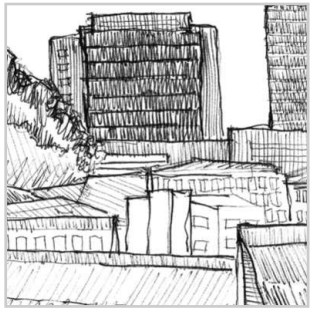
DISTANCIAS A RECORRER

Ruta principal:
desde punto (a) hasta (b)
2711.48 mts.
3.525 pasos.

Rutas Complementarias:
tramo opcional hasta Iglesia La Matriz:
594.70 mts.
773 pasos.

Tramo opcional Calle Prat:
409.95 mts.
533 pasos.

Rutas Alternativas:
disminuye la distancia entre puntos de la ruta, en tramos opcionales que se encuentran dentro de la misma.



Molo de abrigo
dirección SUR
(Playa San Mateo)
Cerro Artillería
Muelle Prat
Océano Pacífico
Estación
Bellavista
dirección NORTE
(Viña del Mar)
a
b
Errazuriz
Blanco
Cochrane
Bustamante
Valdivia
Matriz
San Martín
Plaza
Clave Echaurren
Pérez
Goni
Muñoz
Serrano
Plaza
Sotomayor
Carreño
Ross
Martínez
Melgarejo
Bellavista
Blanco
Pudeto
Prat
Esmeralda
Brasil
O' Higgins
Yungay
Salvador Donoso
Condel
Paseo Yugoslavo
Errázuriz
Plaza
Justicia
Papudo
Beethoven
Templeman
Concepción
Abtao
Picón Leyo
Almirante Montt
Cumming
Plaza
Aníbal Pinto
Leighton
Babesiello
Cañas
Montealegre
Miramar
Albaro Besa
Dimalow
Elías
Cerro Arrayán
Cerro Santo Domingo
Cerro Toro
Cerro Cordillera
Cerro Alegre
Cerro Concepción
Cerro Panteón
Ecuador
Yerbas Buenas
Acto de comprobación
Ruta principal
Rutas alternativas
Ruta de complemento

La ruta propuesta se desprende de un acto particular que se devela dentro del transcurso, "el Acto de Comprobar" al que se le nombra como "Ver y Encontrarse".
Esta característica de la ruta funciona independientemente de las condiciones luminosas observadas, lo cual permite un valor permanente y constante.

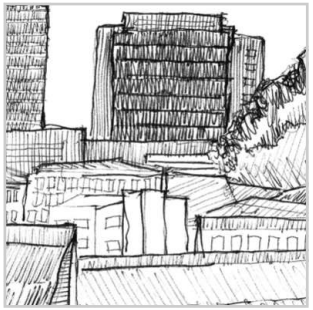
Lugares en los que se revela esta situación:
a. Plaza Sotomayor- Terraza Museo del Mar Lord Cochrane.
b. Calle Prat- Paseo Yugoslavo.
c. Torre del Reloj Turri- Paseo Gervasoni.
d. Plaza Aníbal Pinto- Paseo Atkinson.
e. Iglesia Luterana- Paseo Mirador Dimalow.

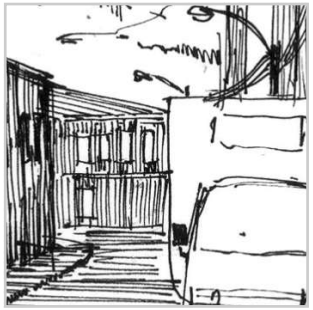
Permite 5 vistas desde terrazas hacia la totalidad del Puerto y los Cerros próximos.
a. Terraza Museo Lord Cochrane.
b. Terraza Paseo Yugoslavo.
c. Terraza Paseo Gervasoni.
d. Terraza Paseo Atkinson.
e. Mirador Dimalow.

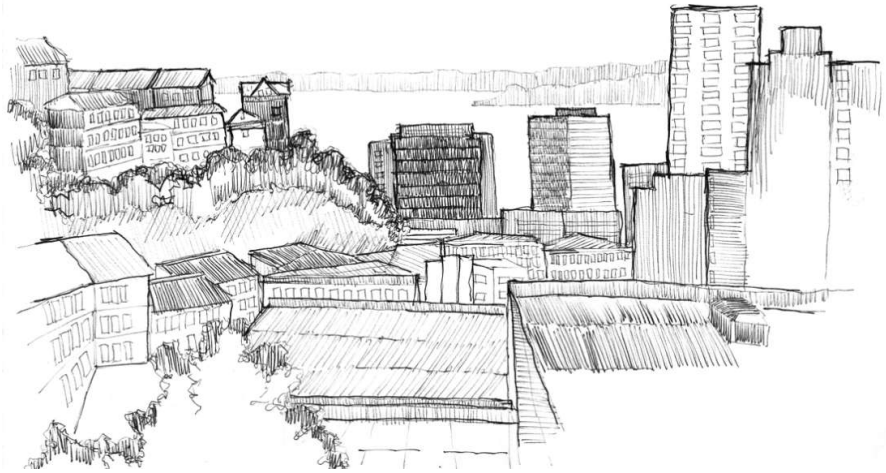
Permite 9 situaciones de detención y descanso.
a. Muelle Prat.
b. Plaza Echaurren.
c. Plaza E. Ramírez.
d. Terraza Museo del Mar Lord Cochrane.
e. Paseo Yugoslavo.
f. Paseo Gervasoni.
g. Paseo Atkinson.
h. Paseo Mirador Dimalow.
i. Plaza Aníbal Pinto.

Vincula en 5 situaciones Plan y Cerro por medio de una verticalidad, sea esta ascensor o escalera.
a. Iglesia La Matriz/ Museo del Mar Lord Cochrane: Escalera Calle Castillo.
b. Calle Serrano/ Museo del Mar Lord Cochrane: Ascensor Cordillera, Escalera Cordillera.
c. Plaza de la Justicia/ Paseo Yugoslavo: Ascensor El Peral, Escalera El Peral.
d. Plazoleta del Reloj Turri/ Paseo Gervasoni: Ascensor Concepción.
e. Paseo Mirador Dimalow/ Calle Cumming: Ascensor Reina Victoria, Escalera Caracoles.

Por último integra Cerros y Plan en una ruta continua, y permite ser recorrida en un plazo de 3 horas aproximadamente.

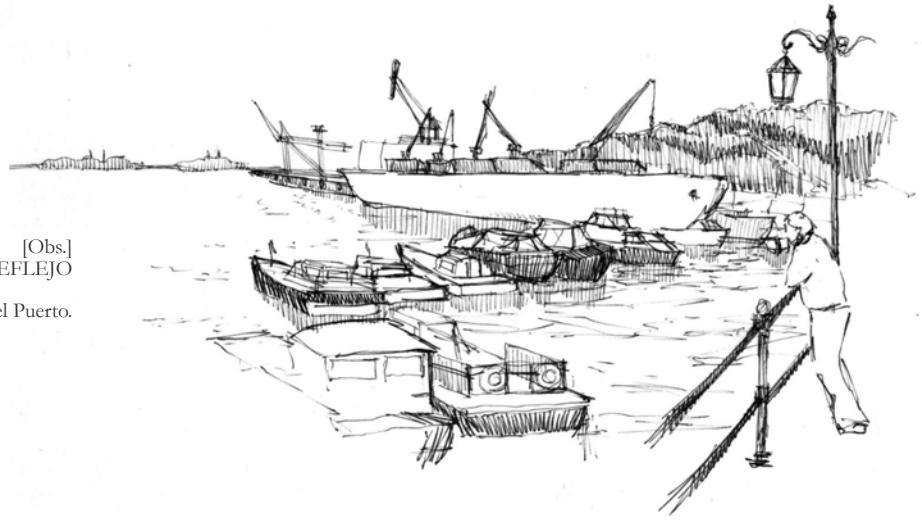






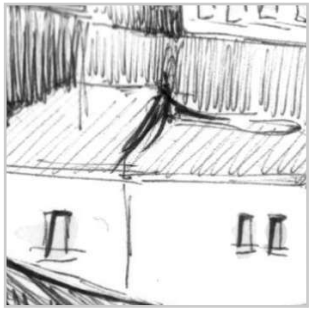
[Obs.]
EL RECORTE

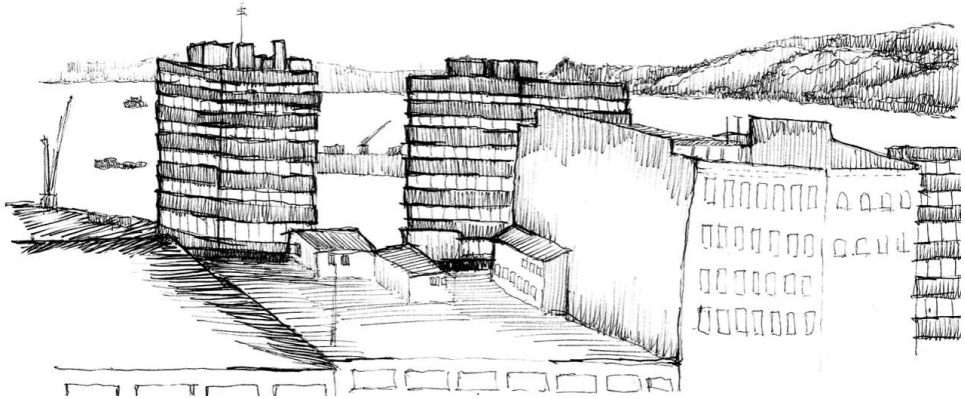
El entrever luminoso del horizonte,
la superposición del negro a la mirada.



[Obs.]
EL REFLEJO

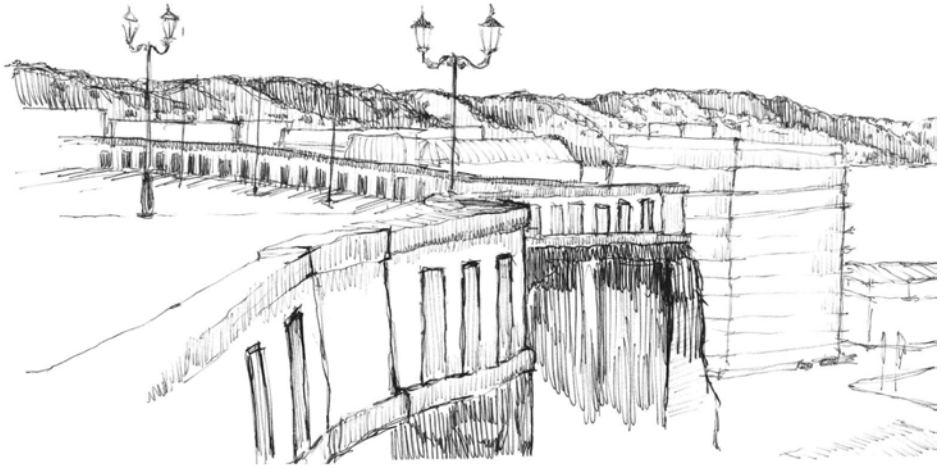
Espejo luminoso del Puerto.





[Obs.]
EL DESVANECER

Aparecer y desaparecer del borde luminoso al caminante, inmerso en la opacidad del cerro.



[Obs.]
LA APERTURA

Presencia de la totalidad en fragmentos luminosos discretos.

En la búsqueda de acercamiento de la ruta a la realidad del caminante, se consideran "Tramos de Piedad", o atajos entre sectores como propuesta alternativa al recorrido original, y "sub sectores" independientes, que aliviana el tránsito al peatón en tramos menos densos.

Esto decanta en la propuesta de 4 nodos de tránsito espontáneo, existentes dentro del total de la ruta pero propuestos desde su condición de unidad dentro de ella, a los que se les otorga un nombre que permite identificar y diferenciar su ubicación dentro del recorrido. Este nombramiento surge desde la presencia del mar visual manifestado de diferente modo en cada uno de los "sub sectores":

Del reflejo: espejo luminoso del puerto. Sector del Muelle Prat, lugar donde el caminante se relaciona de forma directa con el borde-mar del Puerto, situación única dentro de la ruta y de la Zona Patrimonial, por lo que se sitúa en el comienzo de la ruta propuesta.

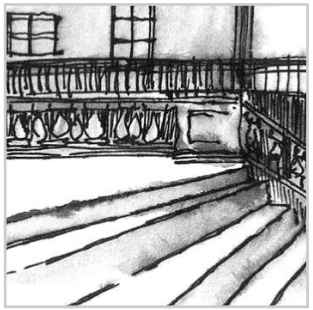
De la apertura: presencia de la totalidad en fragmentos luminosos discretos. Área dispuesta principalmente en la terraza del Museo del Mar Lord Cochrane, mirador que presenta la primera amplitud visual de Valparaíso al caminante.

Del recorte: el entrever luminoso del horizonte, la superposición del negro a la mirada. Presencia del puerto y el horizonte en fragmentos a la mirada del caminante, superposición dada por el perfil creado por los edificios sobre el fondo luminoso del horizonte, efecto que se puede presenciar desde el mirador del Paseo Yugoslavo.

Del desvanecer: aparecer y desaparecer del borde luminoso al caminante, inmerso en la opacidad del cerro. Lejanía visual máxima del borde respecto del caminante, presente en la terraza del Paseo Mirador Dimalow, distancia que ubica a este sector como la última unidad recorrida por el transeúnte.

PLANO GRÁFICO

Portada para la propuesta de una Ruta Gráfica para Valparaíso



ACTO DE VER Y ENCONTRARSE
RUTA PATRIMONIAL

VALPARAÍSO

Muelle Prat
Plaza Sotomayor
Calle Serrano
Plaza Echaurren
Iglesia La Matriz
Escalera Castillo
Ascensor o escalera Cordillera
Plaza Eleuterio Ramírez
Calle Merlet
Museo del Mar Lord Cochrane
Ascensor o escalera Cordillera
Calle Serrano
Plaza de la Justicia
Ascensor o escalera El Peral
Paseo Yugoeslavo
Pasaje Miramar
Calle Leighton
Pasaje Babestrello
Calle Álvaro Besa con Calle Urriola
Pasaje Gálvez
Paseo Gervasoni
Calle Templeman
Calle Papudo
Calle Concepción
Paseo Atkinson
Calle Bethoven
Paseo Pastor Schmith
Iglesia Luterana
Calle Picomayo
Iglesia Anglicana
Calle Almirante Montt
Pasaje Dimalow
Paseo Mirador Dimalow
Ascensor o escalera Reina Victoria
Calle Elías
Calle Cumming
Plaza Aníbal Pinto
Calle Esmeralda
Reloj Turri

tramos:

a. el reflejo
b. la apertura
c. el recorte
d. el desvanecer

Capítulo 2

Normativa de Señalización

"Desde el Estudio a la Práctica"

"Desde el Estudio a la Práctica"

La Ciudad de Valparaíso, se compone, gracias a su improvisada historia de planificación, de una compleja estructura.
Recorrer sus espacios intuitivamente, es para un extraño, casi imposible de llevar a cabo sin una correcta forma de presentar y organizar la Ciudad Puerto.

Es entonces que se propone estudiar el sistema señalético aplicado a Valparaíso, con el afán de encontrar la realidad que presenta a sus visitantes.

¿Qué se muestra de la Ciudad?, ¿Cómo se muestra?, para dar respuesta a estas interrogantes nos adentramos en las bases de la metodología utilizada en la ciudad, principalmente contenido en el Manual de Señalización de Tránsito, documento trabajado por el Ministerio de Telecomunicaciones y Transportes que detalla el modo y procedimiento para señalar la Ciudad Puerto.

Es desde este acucioso estudio gráfico y técnico, del que se desprenderán todos los puntos posteriormente a evaluar en terreno, y a considerar para proponer un nuevo diseño comunicativo.

En ésta etapa de estudio, el Título se evoca exclusivamente a analizar el "Manual de Señalización de Tránsito" en el cual se encuentran todas las leyes que detallan y rigen el modo en cómo se organiza el lenguaje direccional de la Ciudad de Valparaíso, tanto para los propios habitantes de la ciudad como para extranjeros visitantes.

El lenguaje que comunica la ciudad se compone de un complejo idioma de indicadores en los que se describen varios datos indispensables para recorrer la ciudad, para conocerla y principalmente para poder ubicarse en ella.

Desde el sistema entonces se llega a las unidades, las señales, elementos que han sido creados en base a estudios y propuestas para luego ser utilizadas en la cotidianidad de la ciudad, lo que otorga la locuacidad al lenguaje del puerto.

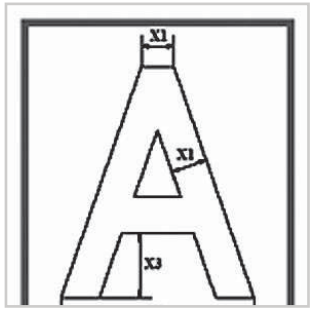
De cómo nacen, se construyen y se aplican, es de lo que trata ésta etapa, se analiza puntualmente el "Capítulo 2" o de "Señales Verticales" del Manual de Señalización de Tránsito, unidad del documento que contiene en detalle las señalizaciones urbanas.

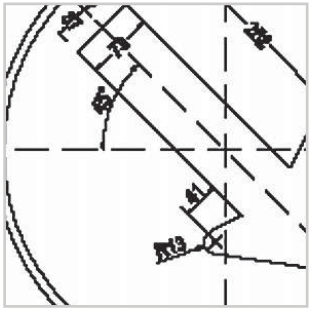
INTRODUCCIÓN:

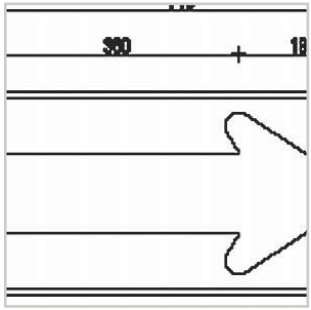
"La circulación vehicular y peatonal debe ser guiada y regulada a fin de que ésta pueda llevarse a cabo en forma segura, fluida, ordenada y cómoda, siendo la señalización de tránsito un elemento fundamental para alcanzar tales objetivos. En efecto, a través de la señalización se indica a los usuarios de las vías la forma correcta y segura de transitar por ellas, con el propósito de evitar riesgos y disminuir demoras innecesarias...

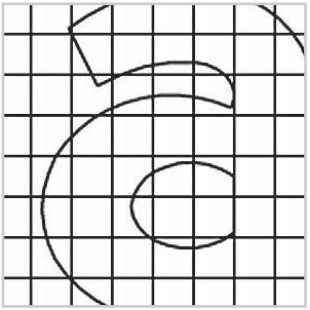
Antecedentes Jurídicos
Con posterioridad a la dictación de la Ley Nº 18.059, la Ley Nº 18.290, Ley de Tránsito, en su artículo 99ºentrega facultades explícitas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en lo que a la señalización de tránsito se refiere. En efecto, el citado artículo textualmente expresa: "La señalización del tránsito en las vías públicas será únicamente la que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo con los convenios internacionales ratificados por Chile". En razón de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el D.S. Nº 20/86, mediante el cual se oficializó el Manual de Señalización de Tránsito que había elaborado en 1982. El referido D.S. Nº 20/86, junto a su Anexo que contiene los capítulos relativos a señales verticales y demarcaciones, fue publicado en el Diario Oficial del 12 marzo de 1986. Corresponde al ya citado Ministerio, a través de sus Secretarías Regionales, adoptar las medidas necesarias, en orden a que la señalización de tránsito que exista en el país sea concordante con los criterios técnicos y demás disposiciones del presente Manual, procediendo el retiro de cualquier señal no oficial, así como también de cualquier otro letrero, signo, demarcación, propaganda o elemento que altere la señalización oficial o dificulte su percepción.
Por otra parte, corresponde a la autoridad responsable de la vía, Municipalidades en zonas urbanas y Dirección de Vialidad en las vías sujetas a su cuidado, asegurar que la apertura al tránsito vehicular y/o peatonal de una nueva vía o desvío, sólo se lleve a cabo previa instalación de toda la señalización requerida".

Capítulo 2, Señales Verticales, Manual de Señalización de Tránsito, Gobierno de Chile.









PROCESOS DE MODIFICACIÓN Y PERMISOS DE EXPERIMENTACIÓN

"La señalización de tránsito es determinada únicamente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Sólo dicha autoridad puede crear una nueva señal o autorizar una modificación de las ya existentes.
Por lo tanto, toda señalización que no se ajuste a lo dispuesto por esta Secretaría de Estado carece de validez legal.
Las solicitudes de autorización para llevar a cabo cambios, interpretaciones o experiencias de prueba con nuevos elementos de señalización, deberán ser canalizadas a la Subsecretaría de Transportes, Amunátegui 139, Santiago de Chile".

REQUISITOS DE LA SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO

"Toda señal de tránsito debe satisfacer los siguientes requisitos mínimos para cumplir integralmente su objetivo:

a) debe ser necesaria

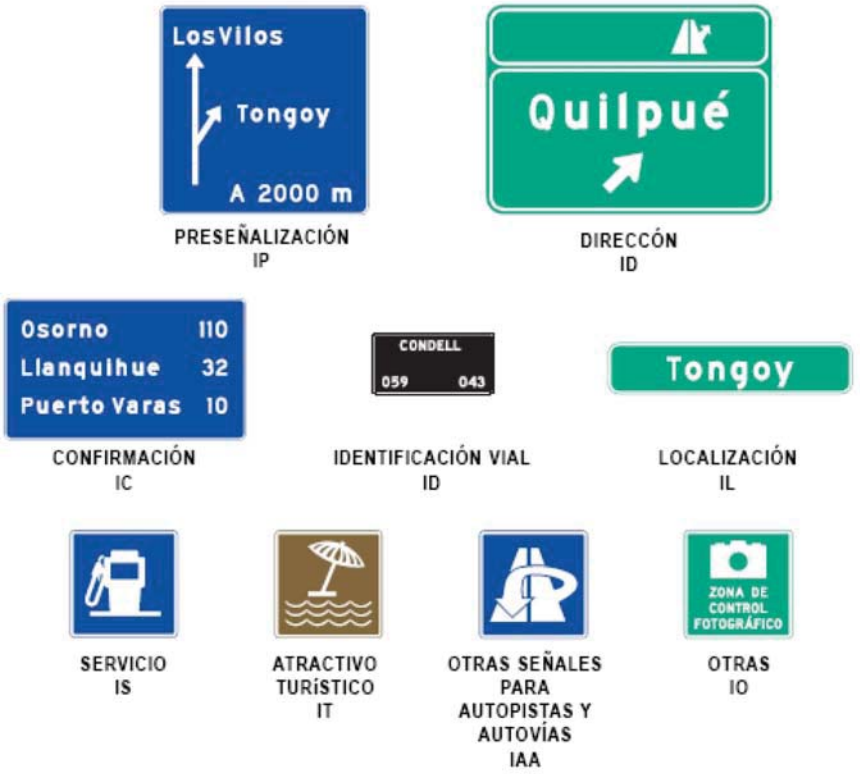
b) debe ser visible y llamar la atención

c) debe ser legible y fácil de entender

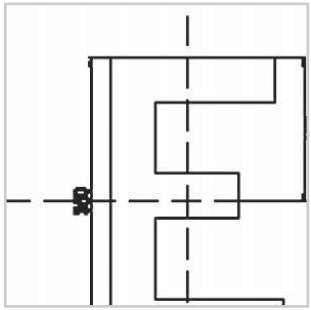
d) debe dar tiempo suficiente al usuario para responder adecuadamente

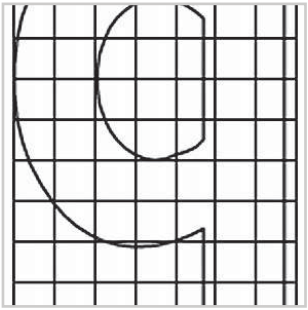
e) debe infundir respeto

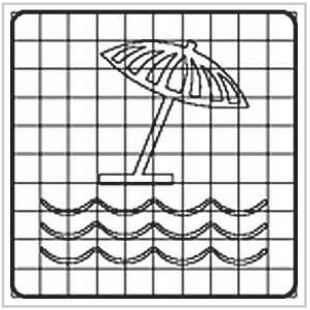
f) debe ser creíble".



Familia de señales verticales a estudiar y evaluar, no se incluye la actual utilizada en Valparaíso.







ASPECTOS CLAVES DE LA SEÑALIZACIÓN

El cumplimiento de los requisitos mínimos a que se refiere el párrafo anterior supone que, a su vez, las señales deben satisfacer determinadas condiciones respecto de los siguientes aspectos claves:

DISEÑO

"El diseño de la señalización debe asegurar que:
a) su tamaño, contraste, colores, forma, composición y retrorreflexión e iluminación se combinen de tal manera que atraigan la atención de todos los usuarios
b) su forma, tamaño, colores y diagramación del mensaje se combinen para que éste sea claro, sencillo e inequívoco
c) su legibilidad y tamaño correspondan al emplazamiento utilizado, permitiendo un tiempo adecuado de reacción
d) su tamaño, forma y mensaje concuerden con la situación que se señaliza, contribuyendo a su credibilidad y acatamiento
e) sus características de color y tamaño se aprecien de igual manera durante el día, la noche y períodos de visibilidad limitada".

EMPLAZAMIENTO

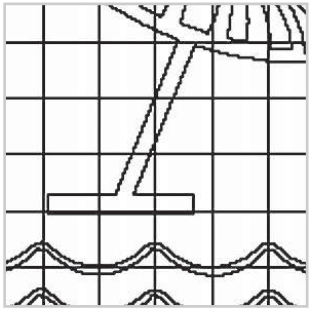
"Toda señal debe ser instalada de tal manera que capte oportunamente la atención de usuarios de distintas capacidades visuales, cognitivas y psicomotoras, otorgando a éstos la facilidad y el tiempo suficiente para distinguirla de su entorno, leerla, entenderla, seleccionar la acción o maniobra apropiada y realizarla con seguridad y eficacia. Un conductor que viaja a la velocidad máxima que permite la vía, debe tener siempre el tiempo suficiente para realizar todas estas acciones".

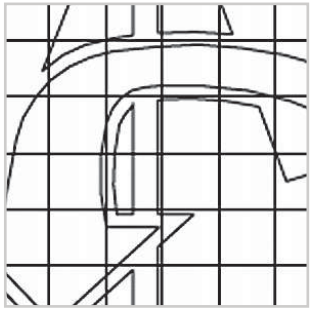
CONSERVACIÓN Y MANTENCIÓN

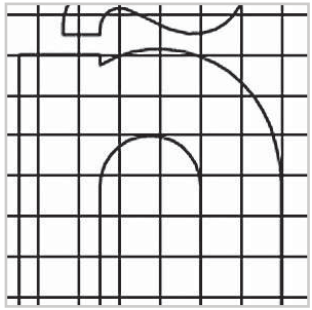
"Toda señalización tiene una vida útil que es función de los materiales utilizados en su fabricación, de la acción del medio ambiente, de agentes externos y de la permanencia de las condiciones que la justifican. Por ello, resulta imprescindible que las autoridades responsables de la instalación y mantenimiento de las señales cuenten con un catastro de ellas y con un programa de mantenimiento e inspección que asegure su oportuna limpieza, reemplazo o retiro.
La señalización limpia, legible, visible, en buen estado y pertinente inspira respeto en los conductores y peatones. A su vez, cualquier señal que permanece en la vía sin que se justifique, o se encuentra deteriorada, dañada o rayada, sólo contribuye a su descrédito y al de la entidad responsable de su mantenimiento, constituyendo además un estímulo para nuevos actos vandálicos".

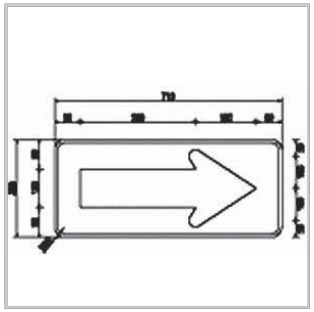
UNIFORMIDAD

"La señalización debe tratar siempre situaciones similares de la misma manera. Esto, además de facilitar el reconocimiento y entendimiento de las señales por parte de los usuarios, genera
ahorros en la manufactura, instalación, conservación y gestión de la señalización".









JUSTIFICACIÓN

"En general, se recomienda usar un número razonable y conservador de señales, ya que su uso excesivo reduce su eficacia".

SIMBOLOGÍA Y PLACAS EDUCACIONALES

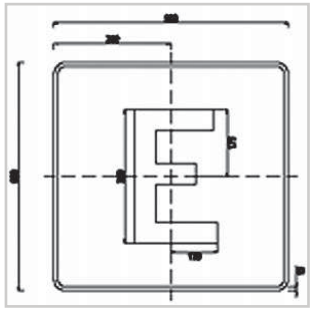
"A nivel internacional existe la tendencia a preferir señales con mensajes simbólicos en lugar de escritos, ya que el uso de símbolos facilita una más rápida comprensión del mensaje, contribuyendo así a una mayor seguridad del tránsito.
Lo anterior cobra especial relevancia al considerar que las economías y el tránsito se encuentran cada día más globalizados, y que día a día aumenta la cantidad de conductores extranjeros en cada país".

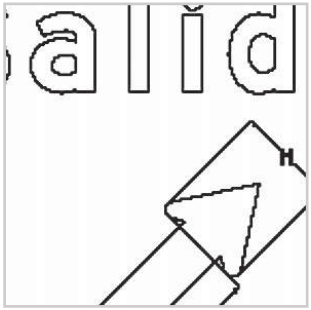
Velocidad (km/hr)	Altura de Letras, en centímetros	
	Leyendas simples	Leyendas complejas
40	7,5	12,5
50	12,5	17,5
60	15,0	22,5
70	15,0	22,5
80	20,0	30,0
90	20,0	30,0
100	25,0	35,0
110	25,0	35,0
120	25,0	35,0

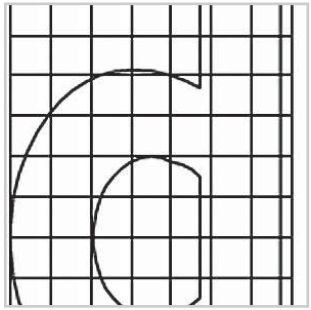
Tamaño de letras en las señales,
respecto de la velocidad a las que son asignadas.

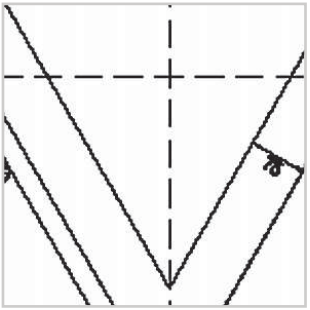
Dimensiones de la señal	ancho orla
Hasta 1m x 1m	2,0 cm
Hasta 2m x 3m	2,5 cm
más de 2m x 3m	3,0 cm

Tamaño de orla que rodea a la señal,
con objeto de facilitar la identificación nocturna.









GENERALIDADES DE LAS SEÑALES VERTICALES

En este capítulo del Manual se abordan específicamente las señales de tránsito verticales, describiéndose la función, propósito y características de cada una de ellas.

FUNCIÓN

"La función de las señales es reglamentar o advertir de peligros o informar acerca de rutas, direcciones, destinos y lugares de interés. Son esenciales en lugares donde existen regulaciones especiales, permanentes o temporales, y en lugares donde los peligros no son de por sí evidentes. Las señales no son necesarias ni deben ser usadas para confirmar prescripciones contempladas en la Ley; por el contrario, deben ser instaladas, previo análisis técnico, sólo en aquellos lugares donde éstas se justifiquen".

CLASIFICACIÓN

"De acuerdo a la función que desempeñan, las señales verticales se clasifican en 3 grupos:

a) Señales Reglamentarias: Tienen por finalidad notificar a los usuarios de las vías las prioridades en el uso de las mismas, así como las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes. Su transgresión constituye infracción a las normas del tránsito.

b) Señales de Advertencia de Peligro: Su propósito es advertir a los usuarios la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal. Estas señales suelen denominarse también Señales Preventivas.

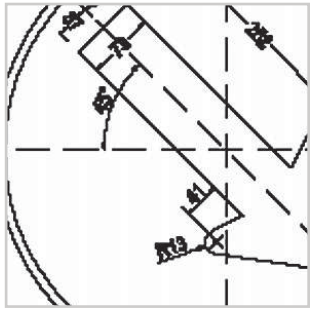
c) Señales Informativas: Tienen como propósito guiar a los usuarios y entregarles la información necesaria para que puedan llegar a sus destinos de la forma más segura, simple y directa posible. También informan acerca de distancias a ciudades y localidades, kilometrajes de rutas, nombres de calles, lugares de interés turístico, servicios al usuario, entre otros.

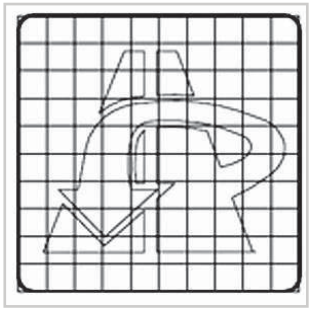
Además de la clasificación anterior, entre las señales de tránsito verticales pueden distinguirse 2 tipos especiales: señales transitorias y señales dinámicas, que son aplicables a situaciones particulares o que cumplen más de alguna de las funciones descritas".

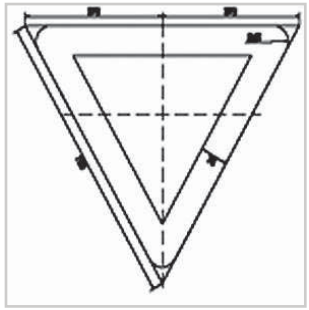
MENSAJE

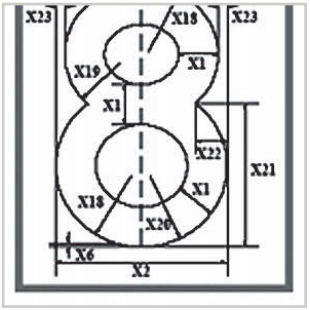
"Toda señal debe transmitir un mensaje inequívoco al usuario del sistema vial, lo que se logra a través símbolos y/o leyendas. Estas últimas se componen de palabras y/o números. Dado que los símbolos se entienden más rápidamente que las leyendas, se recomienda dar prioridad al uso de ellos, los que deben corresponder a los especificados en este Manual. Si el mensaje está compuesto por un símbolo y una leyenda, ambos deben ser concordantes.

Cuando se utilizan leyendas, las letras y números deben corresponder a la tipografía detallada en el Anexo A, no siendo aceptable el uso de otros tipos de letras o números ni espaciamientos menores que los ahí mencionados. Esta normalización optimiza la legibilidad de las señales. En señales reglamentarias y de advertencia de peligro, las leyendas inscritas en ellas deben estar siempre en letras mayúsculas".









FORMA Y COLOR

"La forma y color que caracterizan a cada señal facilita que sean reconocidas y comprendidas por los usuarios de la vía.
En términos generales, las señales verticales tienen las siguientes formas geométricas y colores:

a) Señales Reglamentarias: su forma es circular y sólo se acepta inscribir la señal misma en un rectángulo cuando lleva una leyenda adicional. Se exceptúan las señales ceda el paso, pare y permitido estacionar . Sus colores son blanco, rojo, negro y excepcionalmente azul, verde y gris.

b) Señales de Advertencia de Peligro: tienen la forma de un cuadrado amarillo, que se coloca con una de sus diagonales en forma vertical; su símbolo y leyenda son negros. La señal cruz de san andres (pi-2) constituye una excepción a esta norma.

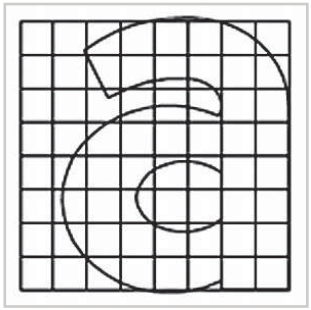
c) Señales Informativas: son rectangulares, pudiendo su lado mayor colocarse tanto horizontal como verticalmente. Se exceptúan las señales que indican la numeración de rutas. Sus colores de fondo son azul, verde y, excepcionalmente café, tratándose de señales turísticas. Los colores de las señales deben corresponder a los especificados en el Anexo B".

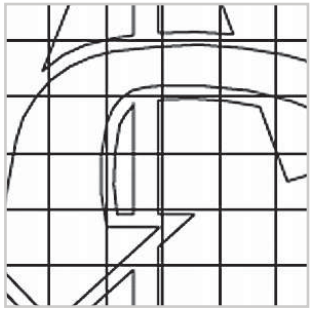
TAMAÑO

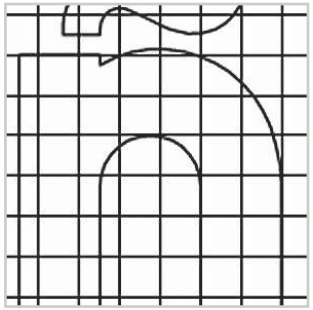
"El tamaño de las señales es función de la velocidad máxima permitida, ya que ésta determina las distancias mínimas a la que la señal debe ser vista y leída, como se describe en 2.4.1. Por ello, las dimensiones mínimas de cada señal reglamentaria y de advertencia de peligro que se detallan más adelante, se han definido según los siguientes cuatro tramos de velocidades máximas:
a) menor o igual a 50 km/hr
b) 60 ó 70 km/hr
c) 80 ó 90 km/hr
d) mayor a 90 km/hr
No obstante, cuando se requiera mejorar la visibilidad de una señal, tales dimensiones mínimas pueden ser aumentadas, siempre que se mantenga la proporcionalidad entre todos sus elementos".

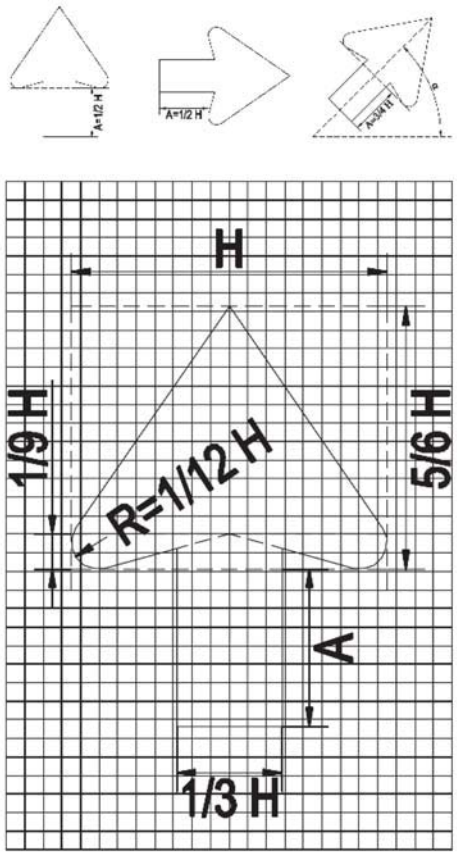
FLECHAS

"Las flechas se usan para asociar pistas a determinados destinos y para indicar, antes y en una salida, la dirección y sentido a seguir para llegar a ellos. En el primer caso, usado en señales aéreas (pórticos, bandera y otros) cada flecha debe apuntar directamente al centro de la pista asociada al destino indicado en la leyenda que está sobre ella; y en el segundo, la flecha debe ser oblicua ascendente u horizontal, representando adecuadamente el ángulo de la salida.
La Figura muestra las dos flechas que se deben usar en señales informativas aéreas, una descendente y otra ascendente. El ancho de la cabeza de la flecha que apunta hacia abajo, en las señales sobre la calzada, es 1,75 + veces la altura de las letras más grandes de la señal.
El ancho de la cabeza de la flecha ascendente es igual a la altura de las letras más grandes".

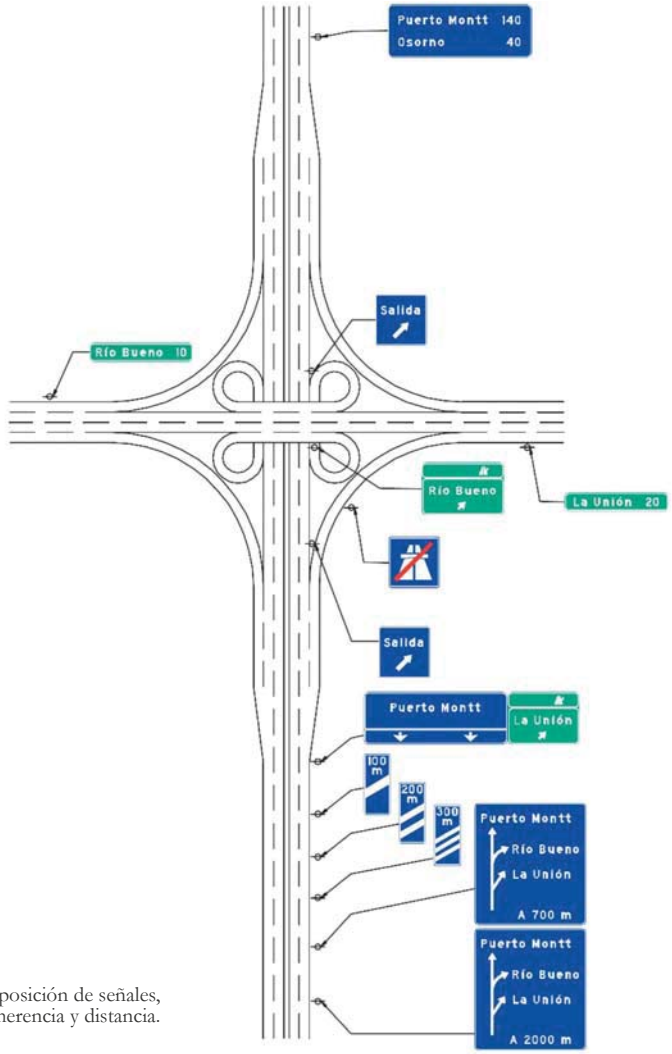




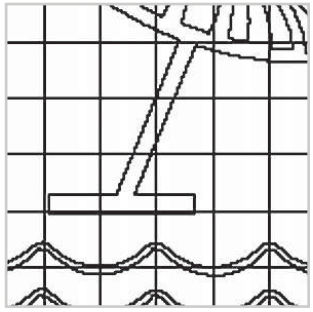


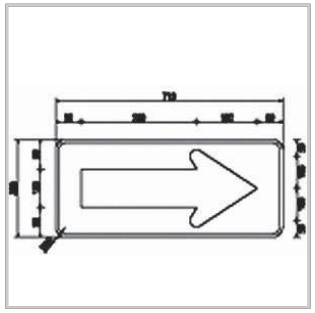


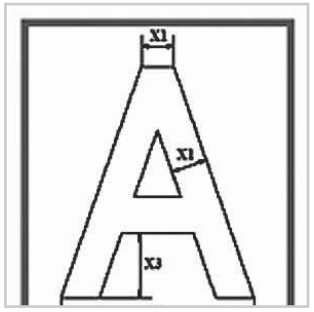
Diseño de flecha utilizada en las señales, ésta es aplicada en diferentes tamaños proporcionales

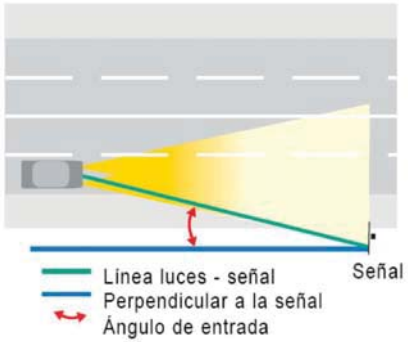


Orden de disposición de señales, según coherencia y distancia.

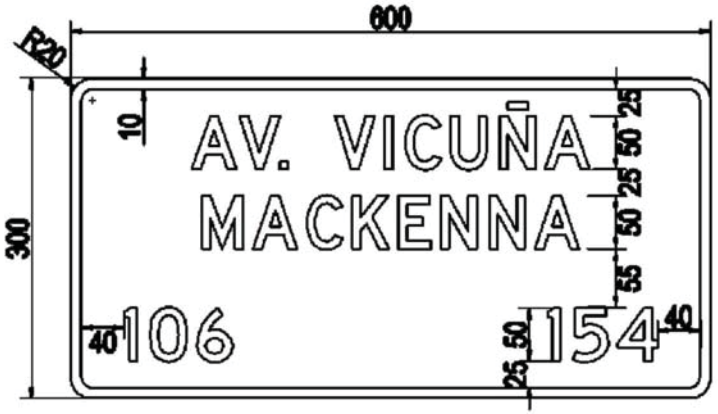




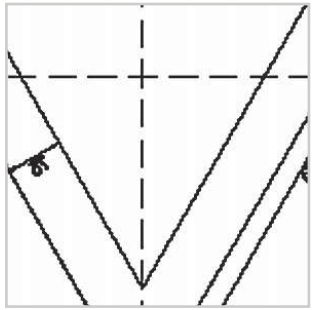


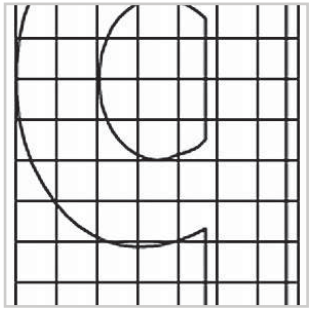


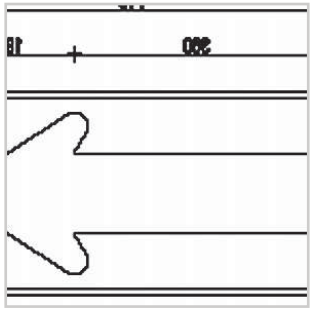
Modo de aplicaciónque asegura
reflectancia y legibilidad

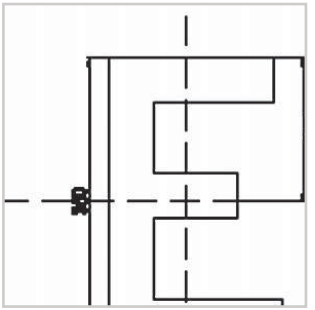


Diseño general de la paleta informativa
sin incluir flecha.



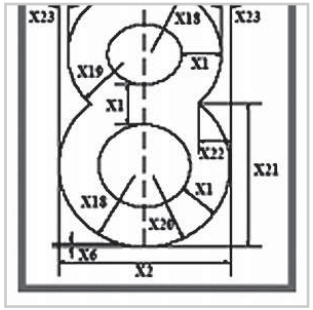






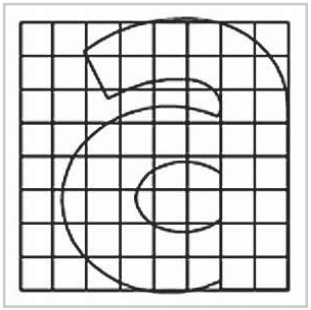
SEÑALES DE PRESEÑALIZACIÓN (IP)

"Estas señales informan sobre la proximidad de un enlace o empalme con otras vías, indicando la distancia a éstos, el nombre o código de las vías y los destinos importantes que ellas permiten alcanzar. Con esta información los conductores pueden iniciar la selección de la o las pistas que le permiten salir de la vía o continuar en ella. Se usan en autopistas y autovías y en vías convencionales con flujos de salida importantes.
En autopistas y autovías deben ser instaladas aproximadamente a 2 km de un enlace y reiteradas a no menos de 500 m de éste; la instalación de una tercera señal entre las dos anteriores, puede justificarse cuando el tránsito de vehículos pesados es significativo y/o la geometría de la ruta dificulta la visibilidad de las señales.
En vías convencionales rurales deben ubicarse a no menos de 300 m del cruce o salida. En el caso urbano, a no menos de 200 mts".



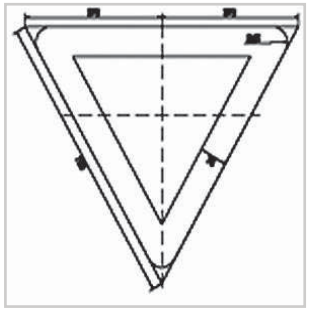
SEÑALES DE DIRECCIÓN (ID)

"Informan sobre destinos importantes a los que es posible acceder al tomar una salida, así como los códigos o nombres de las vías que conducen a ellos y, fundamentalmente, la dirección de la salida, lo que indica a los conductores el tipo de maniobra requerida para abandonar la vía o continuar en ella. En autopistas y autovías se ubican al inicio de pistas suplementarias o de desaceleración o aproximadamente a 300 metros del inicio de la salida, pudiendo complementarse con la señal indicacion de salida lateral derecha.
En vías convencionales se ubican entre 10 y 50 m antes del cruce o en el inicio de la pista de viraje o de salida, si ésta existe".



SEÑALES DE CONFIRMACIÓN (IC)

"Estas señales tienen como función confirmar a los conductores que la vía a la cual se han incorporado los conduce al destino elegido, entregando información de distancia a éste y a otros destinos que la vía conduce. Deben contener a lo menos el o los destinos entregados con anterioridad en la vía de origen por las señales de preseñalización y de dirección. La señal debe indicar a lo más 3 destinos, uno de los cuales, el más lejano a la señal, debe corresponder a una ciudad importante que sirve de referencia y que se ubica siempre en la parte superior de la señal. El destino más cercano se debe ubicar siempre en su parte inferior. A la derecha de cada destino debe figurar la distancia a ellos. Las distancias que se indiquen deben ser las que efectivamente existen a los lugares de destino".

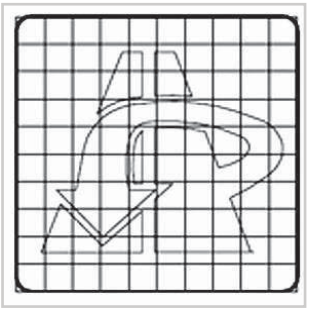


SEÑALES DE IDENTIFICACIÓN VIAL (IV)

"Estas tienen como función individualizar la vía, indicando su nombre, código o numeración.
Se utiliza en vías convencionales urbanas para informar el nombre de las calles y su altura.
Se debe ubicar junto con la de transito en un sentido o la de transito en ambos sentidos. Excepcionalmente, en casos justificados, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente puede autorizar respecto de una comuna en particular, la instalación de señales nombre y numeracion de calle cuya forma y color difieran de lo especificado en este Manual".

SEÑALES DE LOCALIZACIÓN (IL)

"Estas señales tienen como función indicar límites jurisdiccionales de ciudades o zonas urbanas, identificar ríos, lagos, parques, puentes, lugares históricos y otros puntos de interés que sirven de orientación a los conductores. Se ubican en el límite jurisdiccional, en el caso de comunas, ciudades o regiones, y próximas a lugares como los mencionados".



Señales de Preseñalización (IP)

Señales de Dirección (ID)

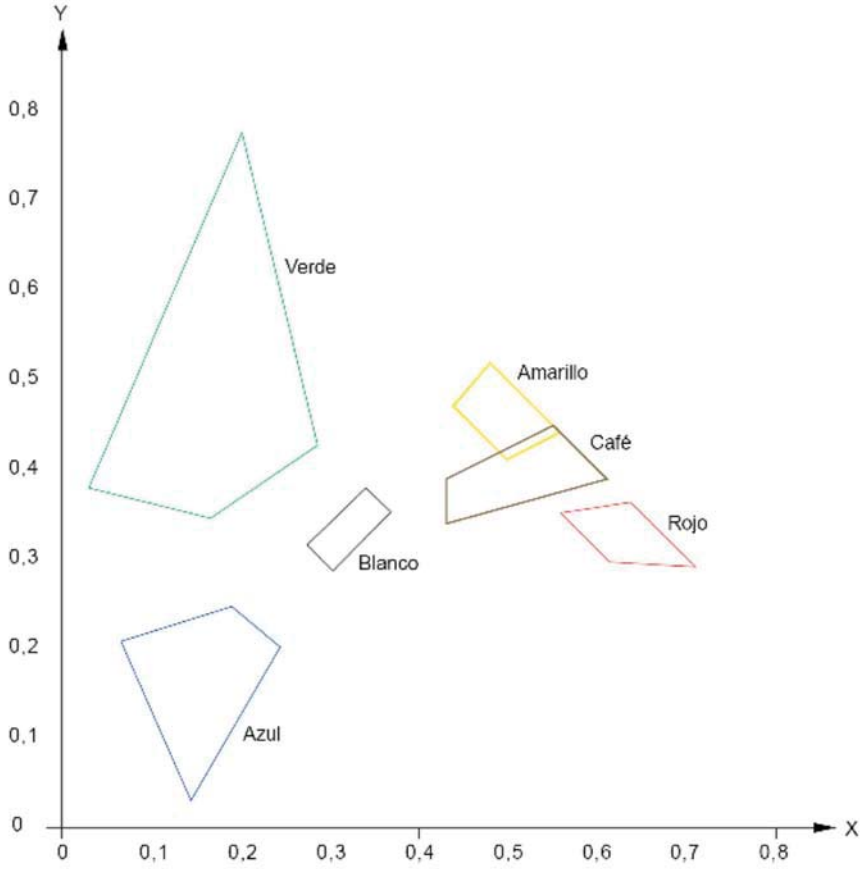
Señales de Confirmación (IC)

Señales de Localización (IL)

Señales de Confirmación Vial (IV)

Coordenadas Cromáticas

Color	x	y	x	y	x	y	x	y
Blanco	0,303	0,287	0,368	0,353	0,340	0,380	0,274	0,316
Amarillo	0,498	0,412	0,557	0,442	0,479	0,520	0,438	0,472
Rojo	0,613	0,297	0,708	0,292	0,636	0,364	0,558	0,352
Azul	0,066	0,208	0,190	0,247	0,244	0,202	0,144	0,030
Café	0,430	0,340	0,610	0,390	0,550	0,450	0,430	0,390
Verde	0,030	0,380	0,166	0,346	0,286	0,428	0,201	0,776



Las señales especificadas en este manual se deben construir con los colores que aparecen para cada una de ellas, de acuerdo al color aceptado por los cuatro pares de coordenadas de cromaticidad en términos del Sistema Colorimétrico Estándar CIE 1931, según se establece en la norma ASTM D-4956.
(pág. 209 a 227, Capítulo 2)

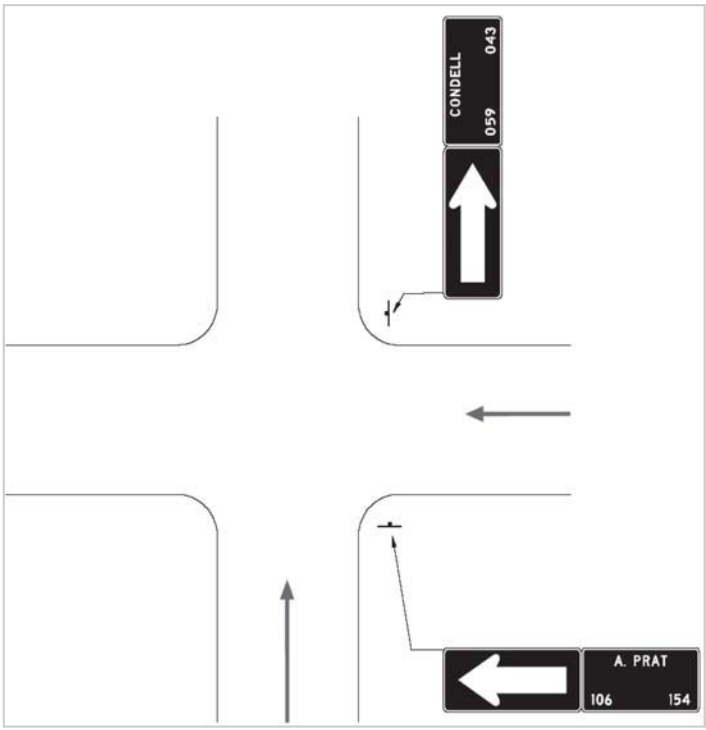
Color	x	y	x	y	x	y	x	y
Gris	0,350	0,360	0,300	0,310	0,290	0,320	0,340	0,370

Las coordenadas cromáticas para el color gris son: las del recuadro superior

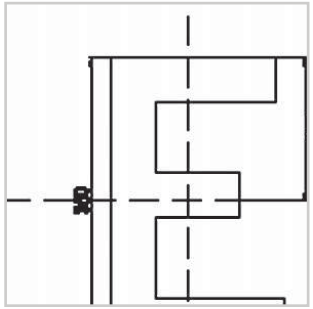
ESQUEMA DE SEÑALIZACIÓN PARA GUIAR AL USUARIO A SU DESTINO

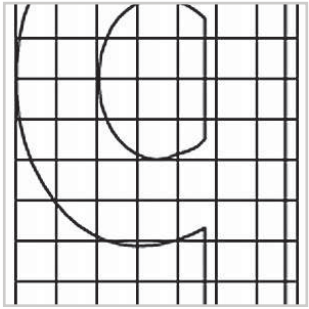
"En las señales informativas el mensaje se entrega a través de un sistema, cuya complejidad
depende del tipo de vía que se señaliza y, en particular, de su velocidad de operación, de la magnitud del flujo vehicular, del número de vehículos que salen, entran o cruzan la vía, del nivel de peligrosidad de la intersección, de los movimientos peatonales existentes, del entorno
y de otros factores.
Ejemplos:
Señalización Informativa en Vías Convencionales Urbanas utilizando Señales de Dirección.
En intersecciones de menor complejidad que las anteriores también puede ser necesario informar acerca de ellas al usuario con anticipación, pero sólo utilizando señales de dirección.
Señalización de Intersecciones Urbanas utilizando Señales de Sentido de Tránsito y de NOMBRE Y NUMERACIÓN DE CALLE.

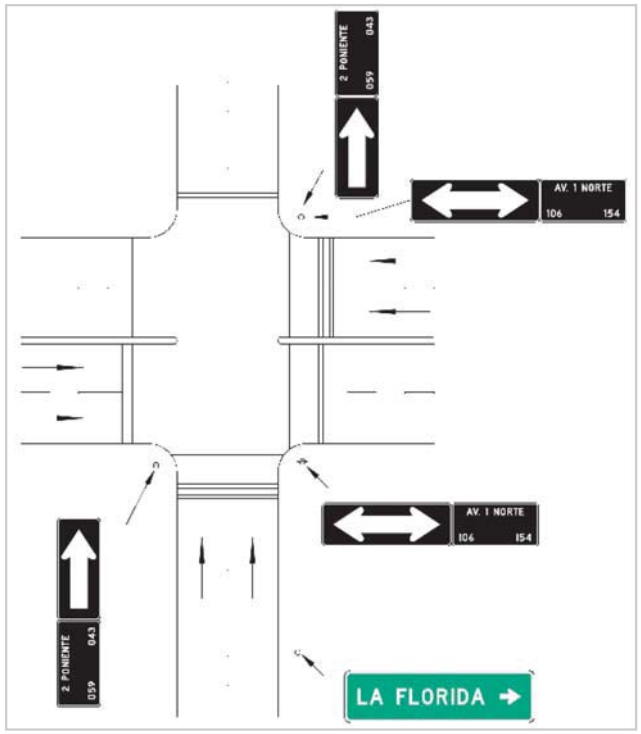
En cruces donde el nivel de conflictos de tránsito es bajo, se puede indicar la existencia de
la vía que intersecta con las señales TRÁNSITO EN UN SENTIDO (RO-1a) o TRÁNSITO
EN AMBOS SENTIDOS y NOMBRE Y NUMERACIÓN DE CALLE. En el contexto urbano, la gran mayoría de las intersecciones se señaliza de esta manera.
Cuando se trata de vías anchas, es aconsejable utilizar señales sobredimensionadas para asegurar una adecuada visibilidad."
(pág. 157 a 174)



Detalle de ubicación para Señales Viales.



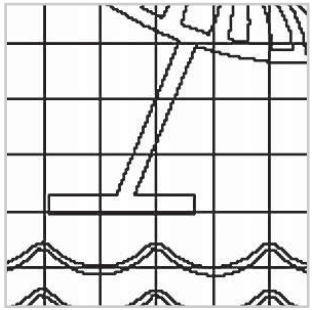


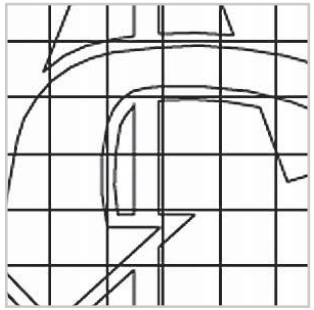


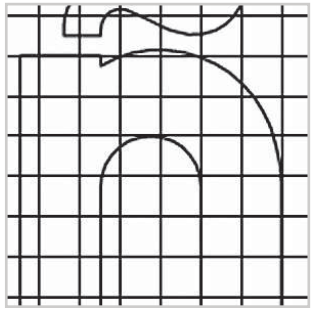
Ubicación de Señales Viales
en cruces y doble vías.

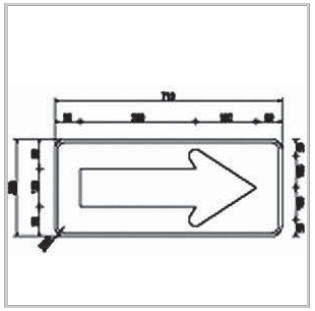
ANEXO A

"Recomendaciones para la confección de leyendas de señales de tránsito.
Toda señal de tránsito debe ser legible a una distancia tal que proporcione al conductor el
tiempo suficiente para leer el mensaje, seleccionar la maniobra apropiada y realizar ésta en
forma segura y oportuna. Esta distancia depende directamente del tipo de letra utilizado y su
tamaño.
Es por ello que para la confección de leyendas de señales de tránsito sólo se deben utilizar la
tipografía y espaciamientos definidos en este Anexo. Dicha tipografía ha sido diseñada especialmente para señalización de tránsito, asegurando con su forma la legibilidad de cada
letra o número a distancia.
Dicha tipografía entrega una visibilidad de entre 4,3 y 5 metros por cada centímetro de altura.
Así, las letras de 20 cm de alto son legibles a una distancia máxima de entre 86 y 100 m; letras de 8 cm son legibles entre 34 y 40 m; y letras de 4 cm son apenas legibles entre 17 y 20 m.
Estas distancias corresponden a estimaciones generales, en condiciones ideales. Para cada individuo pueden variar según el estado del parabrisas del vehículo o de su visión".



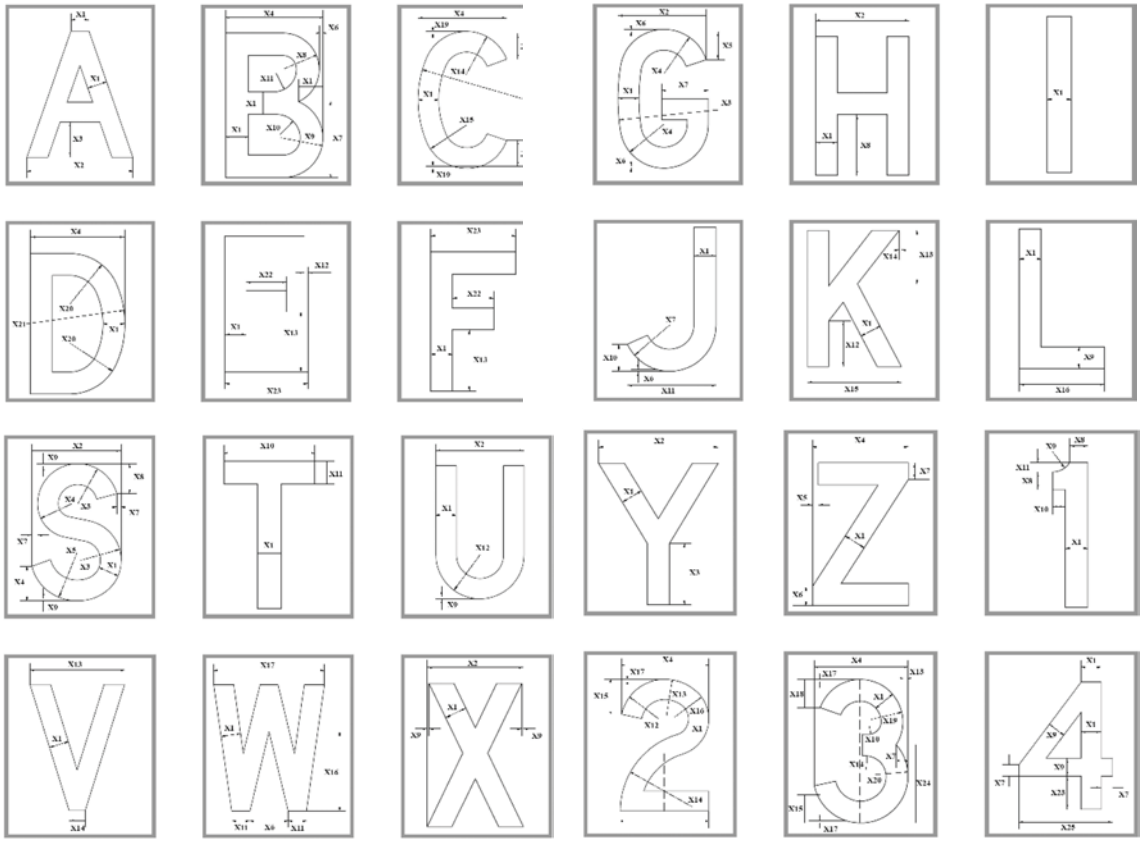




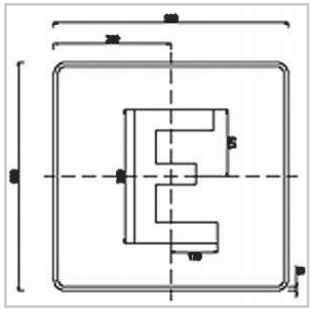


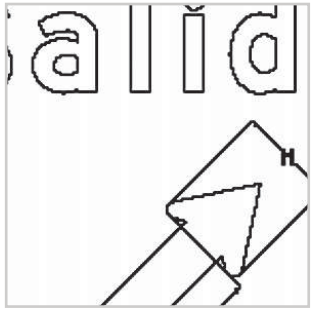
MAYÚSCULAS LETRAS Y NÚMEROS

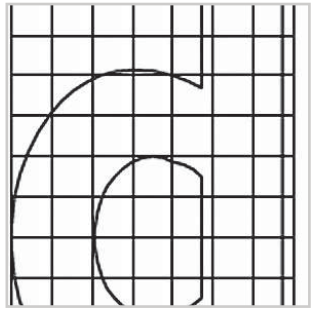
"La tipografía a utilizar en la confección de señales de tránsito tiene una relación base a altura
igual a 1:1,4. Esta relación es aproximada, ya que hay variaciones menores en los anchos y
alturas de letras y números. Las letras y números pueden ser reproducidos en el tamaño que se desee, guiándose por la Tabla de Dimensiones que corresponda. Cuando se requieran alturas no contempladas en la
tabla, los ajustes deben efectuarse en forma proporcional.
El ancho del rasgo de las letras y números es uniforme en cada una de las medidas del alfabeto, excepto donde sea indicado de otra manera.
Todos los caracteres que tienen un arco arriba o abajo rebasan ligeramente las líneas horizontales
de los encuadres de las otras letras. Esto está acorde con la práctica aceptada para letras redondeadas".

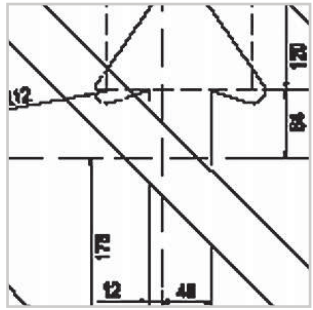


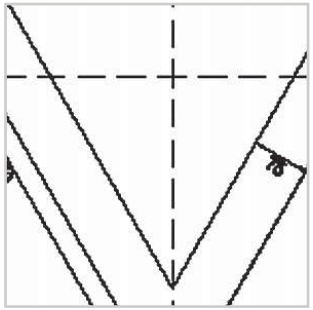
Alfabeto y números en altas, detalle del Manual de Señalización de Tránsito.

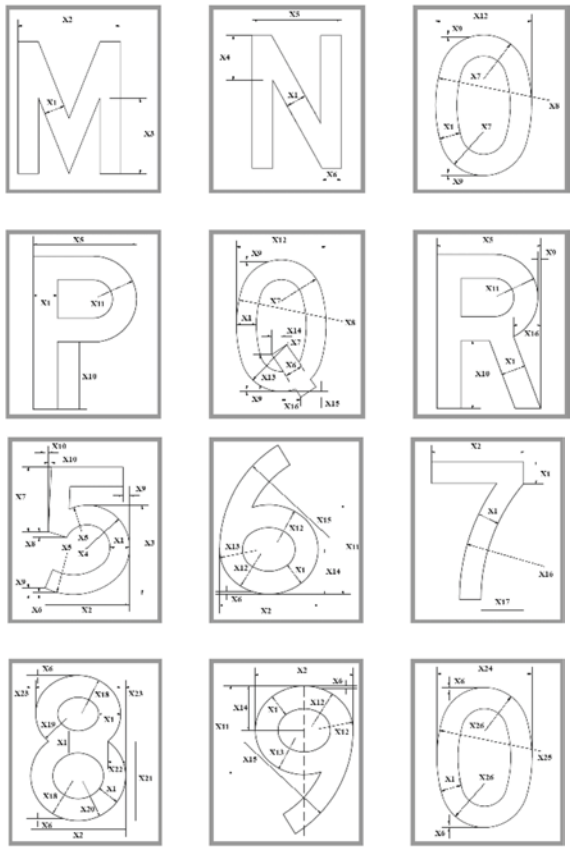












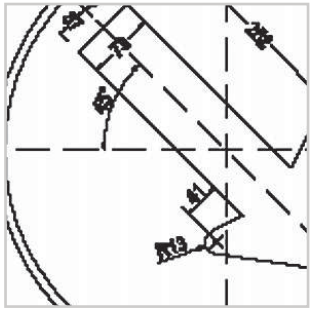
ESPACIAMIENTO

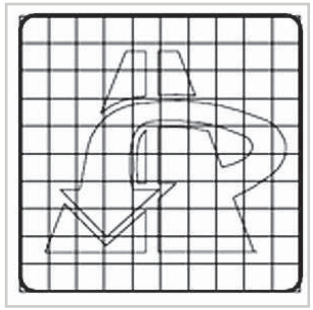
"A cada letra y número se asocia un código I, II, o III según sus rasgos a izquierda y derecha, como se muestra en la tabla Ancho de letras y números. Así, “'93I”'94 se asocia a rasgos verticales bien marcados, “'93II”'94 a rasgos curvos y “'93III”'94 a rasgos entrantes inclinados, o que no respondan a las características anteriores. A modo de ejemplo, a la letra A le corresponden los códigos III izquierda y III derecha; a la letra P le corresponden los códigos I izquierda y II derecha,
y a la letra C le corresponden los códigos II izquierda y III derecha.
Una vez identificados los códigos de cada letra y número de la leyenda, se obtiene el espaciamiento entre éstos de la tabla de Espaciamientos entre letra y letra, que relaciona el espacio que debe dejarse entre letras y/o números, según las distintas combinaciones de códigos y altura de la letra. Para el espacio entre palabra y palabra se recomienda utilizar el ancho correspondiente al de la W".

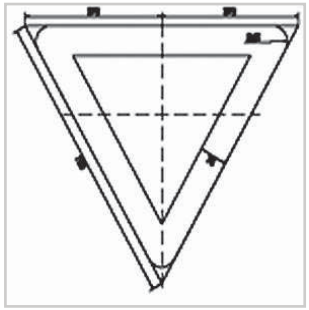
MINÚSCULAS

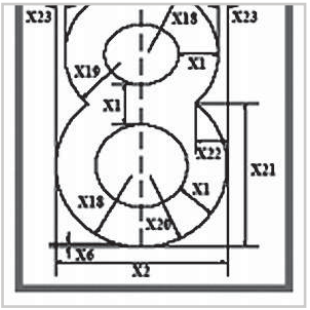
"Las minúsculas se pueden utilizar sólo en señales informativas, siempre y cuando la velocidad máxima de la vía justifique letras de altura superior a 15 cm. En estos casos cada palabra de la leyenda debe iniciarse con una mayúscula de una altura 1/3 superior a la minúscula que corresponde para la velocidad máxima. Las letras minúsculas pueden ser reproducidas en el tamaño que se desee, a partir de las cuadrículas que se presentan más adelante. Modelos para el trazo ya que las letras mayúsculas serán aproximadamente un tercio más alto que el encuadre de las letras minúsculas usadas con ellas, estética y prácticamente la altura de los rasgos ascendentes
de las minúsculas está limitada.
La tipografía ha sido diseñada de manera tal, que todas las proyecciones arriba de la altura nominal de la curva más alta de las letras minúsculas, son aproximadamente un tercio de esa altura.

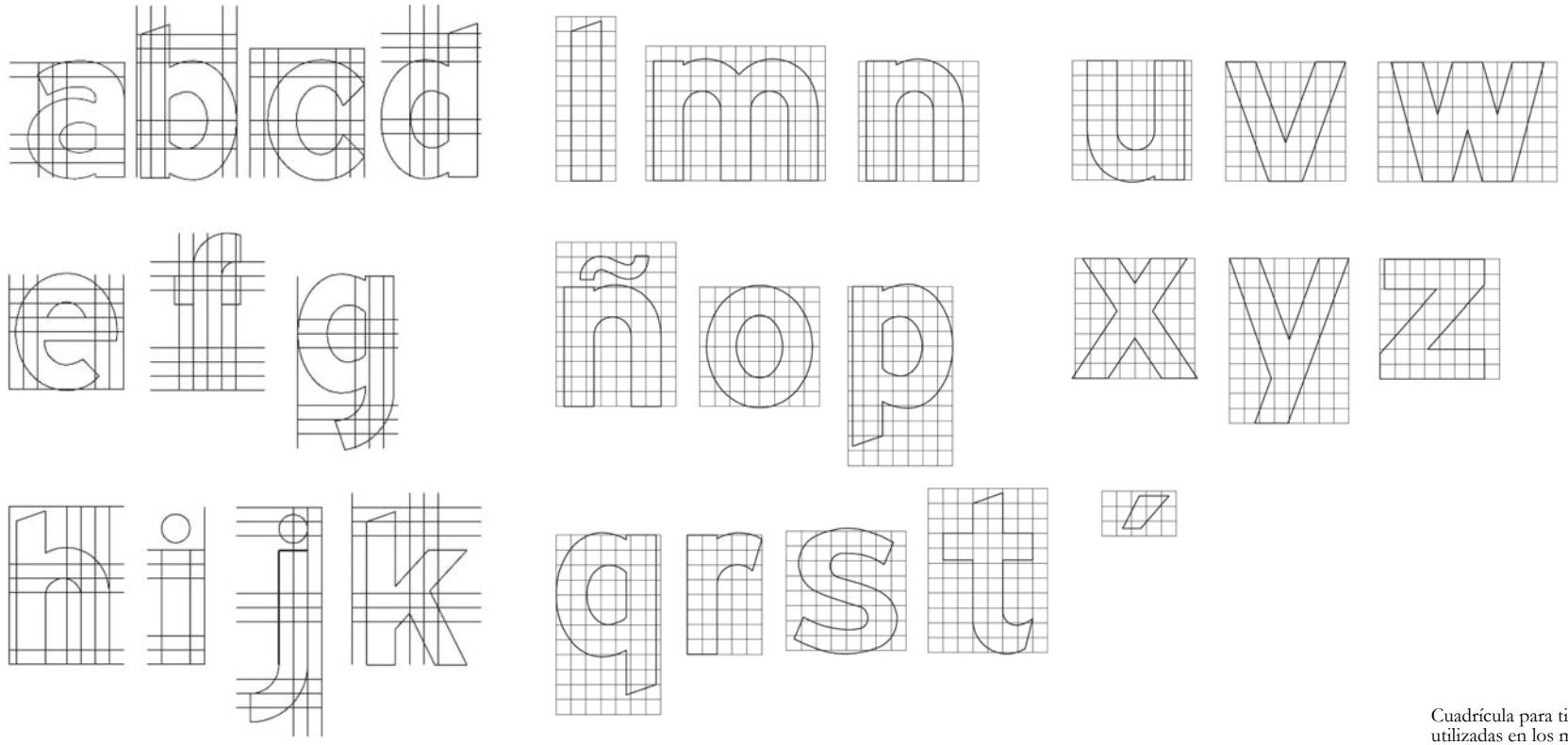
Los cortes de las prolongaciones rectas verticales están en ángulo de 20º con respecto a la horizontal. Para la ampliación proporcional a cualquier tamaño deseado se han dibujado las letras dentro de una cuadrícula, así es que se pueden transferir, cuadro por cuadro, a una cuadrícula de cualquier tamaño.
En el alfabeto se incluye una tabla tipo con las dimensiones de cuadrícula para las alturas de
minúsculas correspondientes a las iniciales mayúsculas. Se puede, por supuesto, amplificar o reducir este alfabeto fotográficamente.
Acorde con la práctica usual, todas las curvas de la base o del tope han sido prolongadas levemente, arriba o abajo, de los límites horizontales de los encuadres de las letras.
Debe notarse que el contorno en línea gruesa, en estos dibujos, permanece totalmente fuera del área que ocupa la letra en sí".



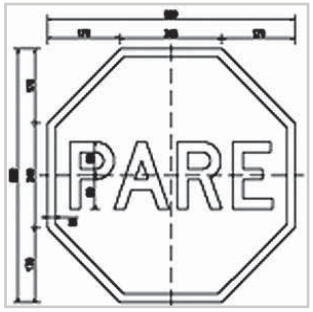


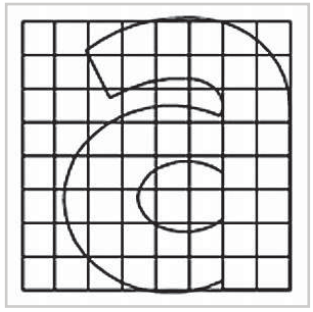


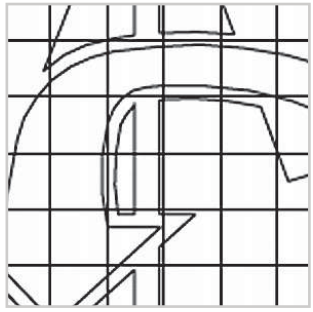


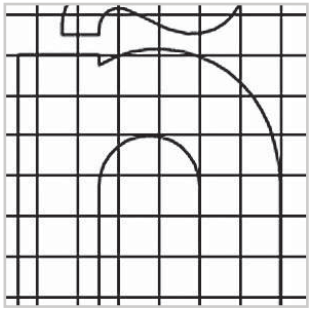


Cuadrícula para tipografías bajas utilizadas en los menores casos.









[2.2] Ítems concluidos del estudio

Luego de estudiados todos los ítems construcctivos, prácticos y técnicos desarrollados por el Manual de Señalización de Tránsito, se concluye una base de ítems a conservar y acotar, respecto de su próxima aplicación en las evaluaciones de las señales aplicadas en Valparaíso.
Se estipula que los ítems decantados deben ser cumplidos por todas las señales de caracter vial y los más básicos, relacionados a diseño y lecturabilidad, serán aplicados a la totalidad de estilos señaléticos de la ciudad. Se podrá así reunir en un sólo sistema de evaluación y catastro para todo el universo indicativo utilizado en el Puerto.

Los ítemes concluídos son los siguientes:

a. Visibilidad
Lo que dice de cómo funciona la visibilidad de la señal respecto de varias distancias y su entorno.

b. Continuidad
Lo que refiere del sistema señalético al cual pertenece la señal, una familia que funciona en grupo.

c. Mantención
Lo que da cuenta de la situación de la señal, de si hay un cuidado de ella y una preocupación por su efectiva funcionalidad.

d. Reflectancia
Si su condición permite que ésta se perciba de noche o en oscuridad, esto habla también del contraste que se ha pensado en su diseño.

e. Tiempo
Rango de lectura adecuada para un peatón o automovilista (alrededor de 5 seg.).

f. Orla
Línea blanca de al menos 1 cm. de espesor, que funciona como borde del cuerpo de la señal.

g. Legibilidad
Lo que habla de su funcionalidad en la entrega del mensaje que comunica, y de cómo lo comunica.

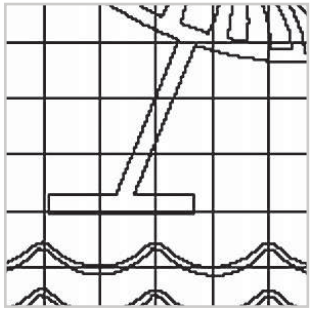
h. Matriz (vialidad)
Respecto de si cumple las características básicas de la norma, es decir: color negro de fondo, blanco para la tipografía, tamaño y diseño estándar (la mayoría de las señales de vialidad de pared, no cumplen con esta norma).

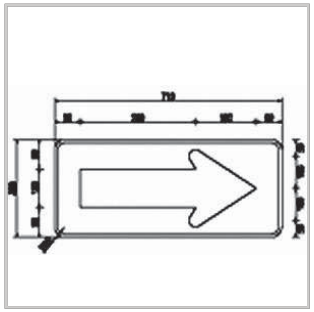
i. Tipografía (vialidad)
Respecto de si la letra utilizada en la señal es de una matriz aplicada con definiciones cuadradas, todas del mismo tamaño y uniformes (todas las manuscritas no cumplen).

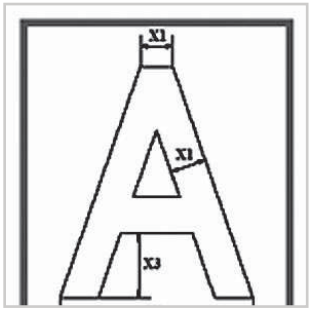
j. Tres líneas
De la cantidad máxima de información que debe contener una señal, es decir, no debe exceder un máximo de tres líneas de lectura horizontal.

k. Ubicación
Leyenda de la señal, la que siempre debe estar ubicada por sobre el signo.

l. Mayúsculas (vialidad)
La tipografía utilizada debe ser sólo en altas.







Capítulo 3

Evaluación y Registro

"Catastro e Investigación Formal"

"Catastro e Investigación Formal"

Una vez analizada la teoría, se concluyen elementos que deben confirmarse en la realidad de la Ciudad.
Para esto, nos iniciamos como visitantes de la ciudad, recorriendo y evaluando el amplio y complejo sistema de organización que actualmente utiliza.

Se recorren Cerros y Plan, para además de encontrar la efectividad de un método indicativo, encontrar también la particularidad de sus espacios. Así nos hacemos parte de Valparaíso, lo que posteriormente será indispensable para la propuesta, propuesta de un cuerpo gráfico informativo que principalmente sea de esta espontaneidad, y no ajeno a la ciudad y al modo propio que necesita para ser recorrida, principal error del sistema señalético existente.

Es entonces esta etapa de evaluación, un exhaustivo recorrido no sólo por todas las calles que componen la Ciudad Puerto, sino también por todos los tipos de voces indicativas que ésta integra para recorrer sus hitos patrimoniales.

Aparece el lenguaje de Valparaíso, una ciudad que de espontánea estructura se organiza a partir de variadas voces señaléticas, a ratos básicas y deficientes.

[3.1] Metodología de Trabajo

Se realizaron circuitos de registro y evaluación, respecto de sectores específicos de Valparaíso:

a. Zona decretada Monumento de la Humanidad (UNESCO).

b. Zona de amortiguación y lugares típicos que la complementan.

c. Cerros próximos al plan y al sistema (queda excluido sector Placilla, Curauma y Laguna Verde).

Cada sector se recorre registra y evalúa según un método establecido de trabajo, el que decanta del estudio del Manual de Señalización de Tránsito, observaciones gráficas y otra serie de documentos de todo tipo.

El trabajo realizado consta de un registro tanto fotográfico como escrito, y catastra la señalética de carácter vial, indicativa y de infraestructura, con el fin de luego clasificarlas y evaluarlas según la normativa existente.

Dentro del grupo deben existir 3 roles fundamentales:

a. Quien se encarga de realizar las fotos según el recorrido.

b. Quien lleva el registro informativo de la señal y del sentido del recorrido realizado

c. Quien mide y figura como medida estándar dentro de las fotos.

Tomas fotográficas:

Todas las fotografías que registran las señales deben tener una resolución de 640 x 480 píxeles, y lleva un número asignado.

La cantidad de fotografías por señal es de tres:

a. Frontal: una foto que encerrará dentro del encuadre de la cámara la totalidad de la señal, siempre dejando dentro del encuadre la mano del medidor, y la huincha que luego servirá de referencia en el tamaño real de la señal al ser editada.
*Foto orientada en sentido horizontal.

b. Tamaño en relación al peatón: donde la foto captura dentro del cuadro tanto la señal como al medidor (en representación de un peatón).
*Fotografía orientada en sentido vertical.

c. Distancia de lectura máxima: fotografía que registra la máxima lejanía que permite distinguir la señal al ojo del caminante.
*Fotografía orientada en sentido vertical.

A. Fotografía más lejana.

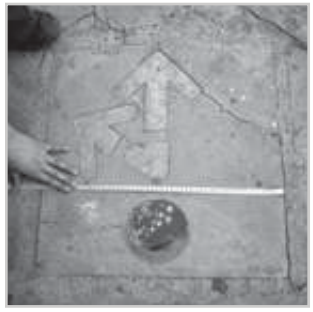
Señal 1A
Fotografía que cubre la mayor distancia visual, en la cual aún se percibe la señal.

B. Fotografía a la medida del caminante

Señal 1B
Fotografía que registra el tamaño de la señal y su ubicación respecto de un peatón.

C. Fotografía más cercana.

Señal 1C
A cada una de las señales se les asigna un número que corresponde a la secuencia en que han sido registradas, y una letra que corresponde a la distancia que es captada la imagen.



DATOS

Señalética: Errazuriz
(Calle Errazuriz esq.
Almirante Martinez)
Dimensiones:
28 cms x 7 cms
Distancia desde al suelo:
1.98 mts
Materialidad:
Pintura negra de fondo,
blanco para la señal.
Soporte:
Pintada sobre la pared
del edificio.
Legibilidad:
Alta.
Observaciones
generales:
Parte de la señal se
encuentra pintada sobre
una señal anterior no
removida.

Además de un catastro fotográfico se realiza también un registro respecto de los datos y estado de la señal. La información que se analiza contempla lo siguiente:

-Nombre de la señal: es decir el texto principal que la sostiene.

-Medidas de la señal: es decir el alto y ancho de la señal (unidad de medida: centímetros), siempre en este orden, además de su distancia desde el suelo respecto de la parte inferior de ésta (unidad de medida: metros).

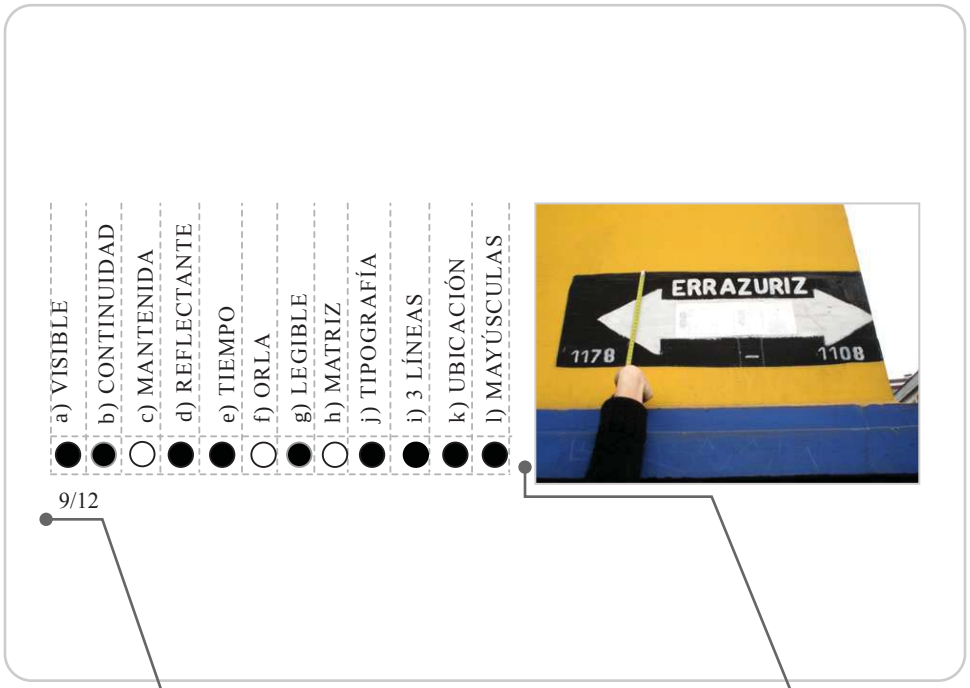
-Ubicación de la señal: es decir su referencia de intersección entre calles.

-Materialidad.

-Soporte y tipo: adosada, pintada, de veleta, etc.

-Nivel de legibilidad gráfica: cómo y de qué forma se lee la señal.

-Observaciones: detalles gráficos, constructivos o funcionales de la señal, que deben ser destacados en forma particular y el nivel de interés de la información.



Número de ítems que cumple de un total de 12.

Plantilla de evaluación y cantidad de ítems que cumple.

- Indica cumplimiento
- Indica incumplimiento
- Indica cumplimiento parcial

PLANTILLA DE EVALUACIÓN

Listado que contempla una serie de ítems desprenditos del Manual de Señalización de Tránsito, el que se marca en una plantilla y luego se digitaliza.
Esto es acompañado por los datos correspondientes de la señal.

[3.3] Evaluación

La señal se evalúa al momento de ser registrada, mediante una plantilla compuesta por ítems extraídas del Manual de Señalización de Tránsito. Se ha tomado esta valoración, pues es la única normativa vigente que considera parámetros gráficos reales con respecto a señalizaciones y además porque no considera zonas o áreas diferenciadas dentro del contexto general del tránsito, es decir, es una normativa transversal a la ciudad y por tanto establece criterios generales de evaluación y parámetros medibles.

Los ítemes a evaluar son los siguientes:

a. Visibilidad: dice de cómo funciona la visibilidad de la señal respecto de varias distancias y su entorno.

b. Continuidad: se refiere al sistema señalético al cual pertenece la señal, una familia que funciona en grupo.

c. Mantención: situación de la señal, de si hay un cuidado de ella y una preocupación por su efectiva funcionalidad.

d. Reflectancia: si su condición permite que esta se perciba de noche o en oscuridad, esto habla también del contraste que se ha pensado en su diseño.

e. Tiempo: rango de lectura adecuada para un peatón o automovilista (alrededor de 5 seg.).

f. Orla: línea blanca de al menos 1 cm. de espesor, que funciona como borde del cuerpo de la señal.

g. Legibilidad: funcionalidad en la entrega del mensaje que comunica, y de cómo lo comunica.

h. Matriz (vialidad): respecto de si cumple las características básicas de la norma, es decir, color negro de fondo, blanco para la tipografía, tamaño y diseño estándar (la mayoría de las señales de vialidad de pared, no cumplen con esta norma).

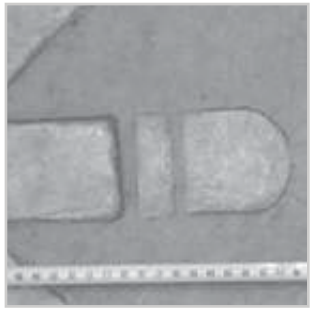
i. Tipografía (vialidad): respecto de si la letra utilizada en la señal es de una matriz aplicada, con definiciones cuadradas, todas del mismo tamaño, y uniformes (todas las manuscritas no cumplen).

j. Tres líneas: cantidad máxima de información que debe contener una señal, es decir, no debe exceder un máximo de tres líneas de lectura horizontal.

k. Ubicación: leyenda de la señal, la que siempre debe estar ubicada por sobre el signo.

l. Mayúsculas (vialidad): la tipografía utilizada debe ser sólo en altas.

Es importante saber que la flexibilidad de evaluación se relaciona con el tipo de señal evaluada, es decir, una señal indicativa de infraestructura puede cumplir sólo los primeros seis ítems o parámetros, ya que no aplica la totalidad establecida por el Manual de Señalizaciones del Tránsito.



[3.4] Señales Catastradas y Características Evaluadas

a. Señales de vialidad

Indicador del sentido de tránsito, nombre o numeración de calle. Señal de indicación de punto de divergencia hacia otro lugar.

Dentro de ellas encontramos tres grandes subgrupos:

a. Señales pintadas a pared

b. Señales auto soportadas (posteriores a la normativa vigente del año 1982)

c. Señales "locales" o que aparecen espontáneamente.

PRINCIPALES OBSERVACIONES PARA ESTE GRUPO:

Las señales que se encuentran pintadas, en su mayoría han sido hechas sobre otras anteriores. Esto, junto con las múltiples terminaciones de pared o muros, que hacen las veces de soporte, determinan que la construcción de las señalizaciones sea de bajísima calidad. Esto no implica que la legibilidad necesariamente se vea afectada.

El material utilizado para pintar las señalizaciones adosadas a pared no es de la misma calidad en todos los casos. El brillo que algunas de ellas tienen se convierten en un problema de legibilidad para la señal.

Otras veces, la falta de contraste del color de la señal con respecto a la pared en la que se encuentra pintada reduzca su visibilidad diurna.

La falta de mantención se hace evidente pues muchas de ellas se encuentran deterioradas por rayados y grafittis, especialmente en aquellas que se encuentran en un promedio de altura cercano a los 2 metros.

Lo anterior, la variabilidad de alturas, deja en evidencia también la falta de concordancia entre las señales anteriores al la actual normativa y las actuales. Esto se ve claramente en las señalizaciones pintadas en los cerros Concepción y Alegre en que los colores no corresponden a la normativa actual. Según la actual normativa las señalizaciones se encontrarían obsoletas. Esto ni implica que gráficamente sus parámetros de legibilidad y visibilidad se cumplan.

Muchas de las veces, los muros que soportan la pintura hacen que los contenidos formales de las señales sean forzados a ellos dejando en evidencia una falta a la norma. Por ejemplo, la pintura reflectante exigida no funciona de la misma manera en los distintos tipos de muros en los que las señales se encuentran pintadas. Aún así, no resta visibilidad a la señal, pero su legibilidad está en estricta relación con el soporte por lo que es común que no exista numeración o nombre en las señales.

Del mismo modo, el entorno de la señal pintada no ha sido mantenido lo que dificulta la legibilidad de la señal.

Otras veces, las señales superan el tamaño de que la norma establece sin encontrar razones de carácter formales para explicar este tipo de situaciones. Esto deja en evidencia una falta de rigor con respecto a lo que las normas establecen como determinantes formales de las señalizaciones.
Se encontraron casos de señalizaciones de infraestructura que se han acogido a la formalidad de lo

que el manual de señalizaciones de tránsito establece para pertenecer al sistema como el caso de las señalización del ascensor Reina Victoria y que cumple 11 de los 12 parámetros establecidos por las normas lo que la deja al interior del sistema que Vialidad propone.
Las flechas de indicación de sentido, al ser forzada la señal al soporte, la mayoría de las veces no corresponde a la establecida por la norma. Aún así cumple con su función de orientar con respecto al sentido del tránsito.

Finalmente dentro de este grupo existen las que hemos denominado "locales" pues dada su materialidad evidencian que su colocación o pintado y su carencia de estructura formal ha sido decisión de los usuarios y no de las autoridades ya que no cumplen con los parámetros evaluables bajo esta norma. Sin embargo cumplen con la función de informar y orientar.

Tipología Vialidad

Ejemplo de las señales pertenecientes a este grupo.

b. Señales Indicadoras

Pertenecen a este grupo, aquellas señales que nombran las calles pero que no tienen flecha de direccionalidad, aquellas que tienen flecha pero indican dirección de ubicación de infraestructura (museos, estacionamientos, etc.) y aquellas que nombran en el lugar infraestructura (museo, centro de llamado, etc.)
Dentro de ellas encontramos tres subgrupos:

a. Placas adosadas a pared

b. Paneles informativos

c. "Placas" pintadas a pared

d. Señales "locales" que aparecen espontáneamente.

PRINCIPALES OBSERVACIONES PARA ESTE GRUPO:

En este grupo se encuentran las señalizaciones más antiguas catastradas. Ellas tienen las siguientes particularidades: se encuentran adosadas a los muros aunque sus materiales difieren unas de otras y las más antiguas se encuentran por sobre los 3 mts de altura. A pesar estar según la norma obsoletas, ellas constituyen un ejemplo de permanencia material en el tiempo, ya que la mayoría de ellas son sobre relieves sobre metal lo que garantiza que en ausencia de pintura que reafirme sus textos, se distingan los caracteres que conforman los nombres de las calles. Pero las tipografías se encuentran fuera de toda formalidad vigente, en tanto parámetros de diseño, aún así cumplen con su función de informar. No orientan con respecto al sentido del tránsito.

Otras veces, estos casos quedan opacados por el soporte donde se encuentran ubicadas.

La distancia de ellas con respecto al suelo es siempre variable aunque la mayoría se encuentra por sobre los 2.50 mts.

Dentro de este grupo de señales existen particularidades de señales pintadas al modo de placa. Es decir, señales que siguiendo los parámetros del grupo anterior en cuanto materialidad (pintura) formalmente se clasifican en este grupo a pesar de no ser placas pero al no existir flecha de indicación se agrupan entre éstas. Su función principal es indicar nombre de calles. Su principal problema es la calidad constructiva.

Existen carteles informativos que se encuentran muy deteriorados y que contienen información de primer orden con respecto a la ciudad. Es el caso de carteles de bienvenida a la ciudad que se encuentran en el muelle Prat cuyos materiales se encuentran deteriorados y por tanto hacen de la información una poco legible. La mayoría de las placas asociadas a este grupo cumplen con la función de informar a los usuarios respecto de los servicios que se prestan pero se reconoce en ellos una falta de continuidad lo que no constituye un sistema formalmente homogéneo que responde a particularidades y necesidades específicas. Otros casos, como las señalizaciones de paraderos de buses tienen una evidente falta de mantención.

En los Cerros Alegre y Concepción encontramos la mayor cantidad de ejemplos dispares de placas adosadas a pared que, cada cual, busca constituir un sistema de información. La particularidad para estos casos es que podemos encontrar al menos dos señales distintas para cada caso lo que dice inmediatamente de la necesidad de organizar la cantidad de información que el usuario necesita recibir. De estos casos algunos se encuentran materialmente sin mantención. Otros, aunque discretos en su diseño son poco visibles, debilitan su

legibilidad por esta razón y no responden al total de la ciudad.

Encontramos dentro de este grupo señalizaciones de infraestructura fundamental para el desarrollo del turismo que no responden a ningún Standard. Los casos de museo Lord Cochrane ubicada en calle Castillo es un claro ejemplo de lo anterior.

Las placas proyectadas por el concurso de Eurochile se encuentran deterioradas y responden a un sistema mayor que al no llegar a término no se sabe que indican.

La distancia entre ellas no es próxima y por tanto cuesta seguir la continuidad que quiere indicar.

Las proyectadas por SERNATUR son efectivas, pero sus características formales dejan en evidencia una falta de actualización en el diseño tanto de sus íconos como de su tipografía.

Las señalizaciones tipo placa cerámicas que se encuentran principalmente en los cerros Alegre y Concepción son muy vulnerables al entorno ya que su tipografía, que además es muy pequeña y poco visible por sobre los 5 mts. de distancia, está construida con plotter de corte y muchos de los tipos han sido arrancados dejando en evidencia la falta de mantención que ellas tienen. Además, como en otros casos no constituyen un sistema total dentro de la ciudad y responden a parámetros viales sin ser legibles para los usuarios motorizados.

Finalmente encontramos las "señales locales" que se encuentran pintadas en las soleras de las aceras o en muros que son muy eficaces pues son en continuidad lo que las hace muy eficaces pero su materialidad y su diseño son precarios estéticamente lo que hace de ellas un foco contaminante para la ciudad prevaleciendo unas sobre otras sin pertenecer a un sistema total.

Tipología Indicadores

Ejemplo de las señales pertenecientes a este grupo.

c. Señales de Infraestructura

Toda señal que cumpla con indicar lugares de uso público que contengan una flecha de direccionalidad. (museos, restoranes, circuitos turísticos etc.)

Dentro de ellas encontramos cuatro subgrupos:

a. Señales de infraestructura urbana (estacionamientos, por ejemplo)

b. Señales auto soportadas de indicación turística

c. Señales “locales”

d. Señales de monumentos

PRINCIPALES OBSERVACIONES PARA ESTE GRUPO:

Con respecto a las señalizaciones que indican estacionamientos, en particular, encontramos una variedad de letreros que dependen de la concesionaria que administra dichos estacionamientos, por tanto, no responden a una administración general, sino a las particularidades de cada caso. Si se observa en ellos la aplicación del característico color azul para informaciones de infraestructura urbana.

En las inmediaciones de la Plaza Aníbal Pinto, encontramos un sistema señalético que responde a estándares internacionales, similar a de Río de Janeiro, pero que se encuentra sin mantención: se encuentran oxidadas algunas de sus partes y las cubiertas que protegen los textos dificultan la visibilidad y legibilidad de ellos.

Las señales turísticas se encuentran en regular estado, son muy efectivas orientando en informando desde los puntos en que se encuentran las distancias de los lugares de interés y su clasificación. Aún así algunos de sus íconos no son efectivos pero el texto suple su falta de elocuencia. Además son las únicas que señalan el Norte con respecto al punto en donde se encuentran.

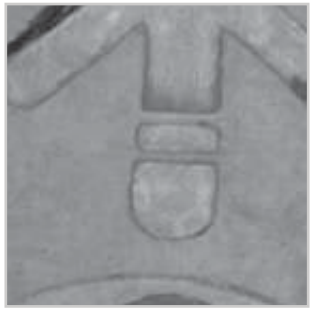
Las señas "locales" en este grupo corresponden a infraestructura hotelera, salas de exposiciones, restoranes, etc. Que no constituyen ninguna continuidad dentro del sistema.

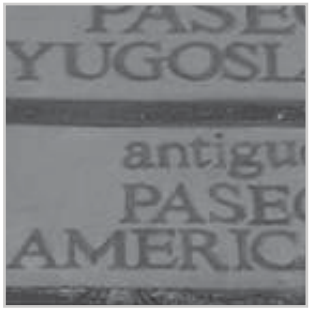
Los hospitales se encuentran debidamente señalados. Sus señales se encuentran en buen estado y su universalidad garantiza la información ofrecida.

Finalmente dentro de este grupo encontramos una serie de señales que indican los Monumentos nacionales y que no están dentro de un sistema normado, por tanto la evaluación no es objetiva en los parámetros que pide pero deja en evidencia ciertas falencias con respecto a la señalización de éstos lugares como de las zonas típicas. Algunos de los monumentos no tienen placa recordatoria y no existe en las proximidades señal que los indique como tales. Por tanto un usuario no accede a la información del sitio en todos los casos, como en el caso de los ascensores o de edificios declarados monumentos nacionales.

Tipología Infraestructura

Ejemplo de las señales pertenecientes
a este grupo.





[3.5] Zonas Catastradas

El registro se realiza dentro de 3 áreas específicas de Valparaíso:

a. Zona Patrimonial UNESCO:
-Iglesia La Matriz, Plazuela Santo Domingo y calles de los alrededores
-Plaza Echaurren y Calle Serrano
-Muelle Prat, Plaza Sotomayor, Plaza de la Justicia y Museo del Mar Lord Cochrane
-Calle Prat, Plazuela Turri y entorno
-Cerros Alegre y Concepción

b. Zona de amortiguación UNESCO:
Sector que rodea y amplifica el área de Patrimonio

c. Zonas típicas de complementación:
Sectores que complementan el área de amortiguación, se encuentran organizados y catastrados por un sistema de cuadrantes, los que se detallan de la siguiente manera:

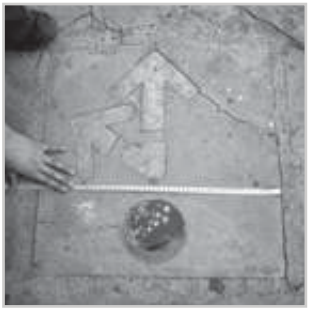
-Cuadrante F2
Plaza Bismark, donde comienza Av. Alemania; Av. Alemania (intersecciones de calles transversales hasta llegar a Plazoleta San Luis); Plazoleta San Luis a calle Capilla (incluyendo calles: Galos, Gmo. Middleton y Grossi); calle Daniel Morrison hasta y calle San Agustín.

-Cuadrante D2
Calle Clave (hasta Plaza San Francisco); calle Francisco Villagran y calle Purcell hasta llegar a calle Sócrates; callejón Sócrates hasta llegar a calle Castillo; calle Riveros; calle Santo Domingo y calle Echaurren (hasta calle Juvenal)

-Cuadrante C2
Plaza Wheelwrit y sus alrededores: calle Carampangue (hasta subida a Paseo 21 de Mayo); Pasaje Forno (hasta calle Melgarejo); Paseo 21 de Mayo y sus alrededores; Pasaje Gomero (hasta subida Artillería), calle Forman (hasta subida Artillería)
-Calle Antonio Varas (desde ubicación del ascensor Artillería hasta intersección con calle Taqueadero)

-Cuadrante F4
Subida Lavador, hasta calle Guillermo Rivera; calle Guillermo Rivera (hasta llegar a pasaje Mandola); Pasaje Longeelow; calle Vicuña Mackena (desde intersección pirámide hasta calle Huascar); calle Yerbas Buenas (desde pirámide y hasta pasaje Julio Cesar); todas las calles transversales a Yerbas Buenas (es decir, Becker, Walter, Martínez, Straus, Chopin, hasta Pasaje Julio Cesar); calle Bombero Héctor Calvo (calles transversales idem que Yerbas Buenas además de Calles Pasteur y Arquímedes hasta pasaje Julio Cesar).

-Cuadrante 4E
Calle Almirante Martínez; calle Melgarejo; calle Bellavista y calle Pudeto.
Av. Errázuriz (desde Melgarejo en adelante, pasando intersecciones de las calles anteriormente nombradas hasta Pudeto); calle Blanco (ídem); calle Condell (desde Plaza Aníbal Pinto hasta Pudeto, pasando por la intersección pirámide o intersección de calles Ecuador, Mackena y Yerbas Buenas); Pasaje intermedio entre Plaza Lord Cochrane y alrededores de la Intendencia



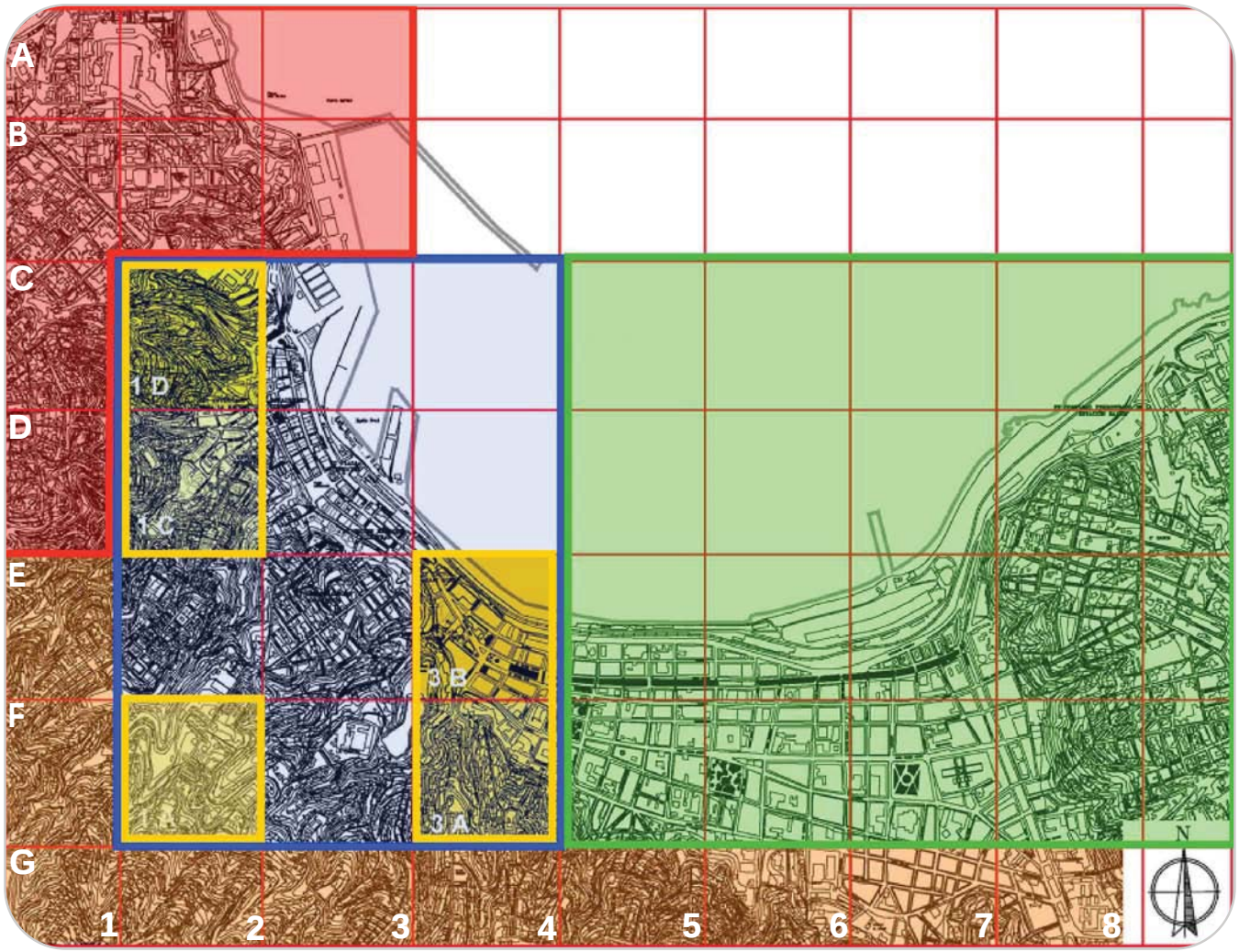
Área Patrimonial
Zona de catastro inicial

Área Complementaria
(amortiguación)

Área Norte
Plan y Cerros

Área Sur
Cerros y Quebradas

Área no catastrada
Cerros Periféricos



Mapa de zonas catastradas

[3.6] Ejemplo de Láminas de Registro para Sector Patrimonial

3 Fotografías de la señal, en sus respectivas distancias

Información perteneciente a la señal

Color distintivo de ésta área y numeración asignada a la señal

135

Señalética: Indicativo de Direcciones (Calle Almte. Montt, Cº Alegre)
Dimensiones: 80 cms x 1.20 mts
Distancia respecto al suelo: 2.10 mts
Materialidad: Placa de metal para la señal , dos tubos de fierro para el soporte. Pintada a dos colores; verde de fondo, blanco reflectante para letras y marco de la señal.
Soporte: Tubo de fierro a dos patas, apernadas al suelo desde una base.
Legibilidad: alta
Observaciones generales: La señal no se encuentra adecuadamente mantenida, cumple con la normativa establecida, pero es el único ejemplar en el lugar

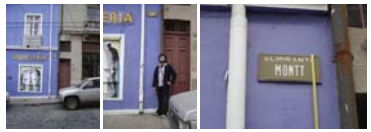
136

Señalética: Calle Almte. Montt (Calle Almte. Montt, Cº Alegre)
Dimensiones: 31 cms x 40 cms
Distancia respecto al suelo: 2.08 mts
Materialidad: Placa de madera con figuras en bajo relieve y tipografía sobre superficie. Pintura amarillo envejecido para el fondo de los tipos y café para éstos y el marco.
Soporte: Placa adosada a la pared.
Legibilidad: baja
Observaciones generales: La señal no se ve en lejanía, y el lugar donde está ubicada no la favorece al paso del peatón.

137

Señalética: Calle Almte. Montt (Calle Almte. Montt, Cº Alegre)
Dimensiones: 29 cms x 75 cms
Distancia respecto al suelo: 1.55 mts
Materialidad: Pintura, negra de fondo, blanco para los tipos y señal.
Soporte: Se amolda al soporte, pared.
Legibilidad: media
Observaciones generales: La señal no se encuentra mantenida, pero cumple con el estándar y es efectiva.

138



Señalética: Calle Almte. Montt (Calle Almte. Montt, Cº Alegre)
Dimensiones: 20 cms x 34 cms
Distancia respecto al suelo: 3.27 mts
Materialidad: Placa de metal con tipografía sobre superficie. Pintura, verde de fondo y blanco para los tipos, ésta está adosada a una placa de madera del mismo tamaño.
Soporte: Placa de madera adosada a la pared.
Legibilidad: baja
Observaciones generales: La señal no se encuentra mantenida correctamente. Esta es antigua y no ha sido removida.

139

Señalética: Calle Urriola (Calle Urriola esq. Calle Almte. Montt, Cº Alegre)
Dimensiones: 35 cms x 77 cms
Distancia respecto al suelo: 1.54 mts
Materialidad: Pintura, negra de fondo, blanco para los tipos y señal.
Soporte: Se amolda al soporte, pared.
Legibilidad: media
Observaciones generales: La señal no se encuentra mantenida.
El entorno de la señal no está mantenida y no permite su correcta visibilidad.

140

Señalética: Calle Urriola (Calle Urriola esq. Calle Almte. Montt, Cº Alegre)
Dimensiones: 25 cms x 47 cms
Distancia respecto al suelo: 1.64 mts
Materialidad: Pintura, negra de fondo, blanco para los tipos y señal.
Soporte: Se amolda al soporte, pared.
Legibilidad: media
Observaciones generales: se afecta la forma de la señal al ser aplicada en una superficue con textura

141

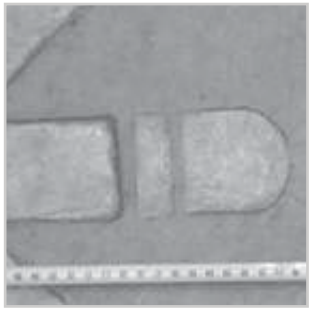
Señalética: Calle Urriola (Calle Urriola esq. Calle Almte. Montt, Cº Alegre)
Dimensiones: 31 cms x 40 cms
Distancia respecto al suelo: 2.22 mts
Materialidad: Placa de madera con figuras en bajo relieve y tipografía sobre superficie. Pintura amarillo envejecido para el fondo de los tipos y café para éstos y el marco.
Soporte: Placa adosada a la pared.
Legibilidad: baja
Observaciones generales: La señal tiene poco contraste, es poco legible.

142

Señalética: Calle Almte. Montt (Calle Almte. Montt esq. Paseo Dimalow, Cº Alegre)
Dimensiones: 28 cms x 78 cms
Distancia respecto al suelo: 1.88 mts
Materialidad: Pintura, negra de fondo, blanco para los tipos y señal.
Soporte: Se amolda al soporte, pared.
Legibilidad: media
Observaciones generales: La señal no se encuentra bien definida, y su entorno no le permite una correcta visibilidad.

143

Señalética: Paseo Dimalow (Paseo Dimalow esq. Calle Almte. Montt, Cº Alegre)
Dimensiones: 31 cms x 40 cms
Distancia respecto al suelo: 2.46 mts
Materialidad: Placa de madera con figuras en bajo relieve y tipografía sobre superficie. Pintura amarillo envejecido para el fondo de los tipos y café para éstos y el marco.
Soporte: Placa adosada a la pared.
Legibilidad: media
Observaciones generales: La señal no se distingue a distancia, al componerse de colores de poco contraste. La superficie donde es aplicada le resta visibilidad.



386

Señalética: Paseo Veintiuno de Mayo
Dimensiones: sin medida por su ubicación
Distancia respecto al suelo: sin medida por su ubicación.
Materialidad: Pintura, negra de fondo, blanco para los tipos.
Soporte: soporte de madera adosado a vigas.
Legibilidad: Media.
Observaciones generales: La señal esta ubicada muy arriba, pasa desapercibida, el techo le da sombra, y al ser negra tiene poca visibilidad.

387

Señalética: Baños (Paseo Veintiuno de Mayo)
Dimensiones: sin medida por su ubicación
Distancia respecto al suelo: sin medida por su ubicación.
Materialidad: Pintura, negra de fondo, blanco para los tipos.
Soporte: soporte de madera adosado a vigas.
Legibilidad: Media
Observaciones generales: La señal esta ubicada muy arriba, pasa desapercibida, el techo le da sombra, y al ser negra tiene poca visibilidad.

388

Señalética: Baño (Paseo Veintiuno de Mayo)
Dimensiones: 50 cms x 62 cms.
Distancia respecto al suelo: 2.07 mts.
Materialidad: Pintura, blanca de fondo, negra para los tipos.
Soporte: soporte de madera adosado a vigas.
Legibilidad: Media
Observaciones generales: La ubicación de la señal (centro del acceso del paseo) no es adecuada, ya que la señal de baños debería ser más discreta.

389

Señalética: Ascensor Artillería (Paseo Veintiuno de Mayo)
Dimensiones: sin medida por su ubicación
Distancia respecto al suelo: sin medida por su ubicación.
Materialidad: Pintura, blanca de fondo, negra para los tipos.
Soporte: Pintada sobre la pared.
Legibilidad: Baja
Observaciones generales: No llama la atención, esta como aplicado sobre el muro en vez de verse como un contexto. El relieve del muro le da sombra y pierde visibilidad.

390

Señalética: Museo Naval y Marítimo (Paseo Veintiuno de Mayo)
Dimensiones: sin medida por su ubicación
Distancia respecto al suelo: sin medida por su ubicación.
Materialidad: Marco demadera. Pintura: blanca de fondo, azul para los tipos.
Soporte: dos vigas metalicas, adosadas al suelo.
Legibilidad: Buena
Observaciones generales: pierde visibilidad, ya que delante de la señal hay un puesto de informaciones.

391

Señalética: Centro Artesanal (Paseo Veintiuno de Mayo)
Dimensiones: sin medida por su ubicación
Distancia respecto al suelo: sin medida por su ubicación.
Materialidad: Pintura, blanca de fondo, roja para los tipos.
Soporte: soporte de madera adosado a vigas.
Legibilidad: Media.
Observaciones generales: El techo le da sombra a la señal, por esto, pierde visibilidad.

392

Señalética: Capitán Muñoz Gomero(Capitán Muñoz con Artillería)
Dimensiones: no tiene borde
Distancia respecto al suelo: 1.23 mts
Materialidad: Pintura negra para el texto.
Soporte: Pintada sobre la pared.
Legibilidad: Baja
Observaciones generales: La señal no tiene forma. Esta a muy baja altura.

393

Señalética: Informativa (Calle Artillería con Orompeya)
Dimensiones: 30 cms x 60 cms y 30 x 30 (un módulo).
Distancia respecto al suelo: 2.11 mts
Materialidad: Pintura Blanca para el fondo, azul para el texto.
Soporte: viga metalica adosada al suelo.
Legibilidad: Media
Observaciones generales: Esta oxidada, por lo que pierde legiilidad, los colores blanco y azul son muy tenues.

394

Señalética: Direccional Vial (Calle Gran Bretaña con Artillería)
Dimensiones: 80 cms x 118 cms.
Distancia respecto al suelo: 2.27 mts
Materialidad: placa metálica, verde para el fondo, blanca reflectantepara el texto.
Soporte: Dos vigas metalicas, aperandas a la placa y adosadas al suelo con cemento..
Legibilidad: Alta
Observaciones generales: La señal esta doblada, pero aun así es visible y legible.

3 Fotografías de la señal, en sus respectivas distancias

Información perteneciente a la señal

Color distintivo de ésta área y numeración asignada a la señal

[3.8] Ejemplo de Láminas Registro para Señales de Monumentos

3 Fotografías de la señal, en sus respectivas distancias (o en este caso especial sólo 2 fotos)

Información perteneciente a la señal, y en este caso especial, se detalla y señala si es que no existiera

Color distintivo de ésta área y numeración asignada a la señal

1

Señalética: Castillo San José (actualmente museo Lord Cochrane)
Ubicación: Calle Merlet nº 195 Cerro Cordillera
Materialidad: Bronce sobre soporte de madera, con tipografía sobre relieve.
Soporte: La pared
Legibilidad: Bajo
Observaciones generales: La señal existente no se refiere estrictamente a un sistema de monumentos, sino de la historia de éste en particular.
El brillo y reflejo afectan la legibilidad.

2

Señalética: Iglesia La Matriz
Ubicación: Plazuela La Matriz

NO EXISTE SEÑAL QUE INDIQUE MONUMENTO

Observaciones generales: No existe una señal que indique que esta construcción es un monumento nacional, y la funcionalidad que cumplió y cumple actualmente en la ciudad.

3

Señalética: Torre Reloj de la Estación Barón de Ferrocarriles de Valparaíso
Ubicación: Bandejón central de Av. España, cerca del cruce con Av. Argentina

NO EXISTE SEÑAL QUE INDIQUE MONUMENTO

Observaciones generales: No existe una señal que indique que este edificio es monumento, la estructura que sostiene el nombre y la antiguedad de la estructura no es adecuado en tipografía, tamaño, cuerpo, etc.

4

Señalética: Ascensor Polanco
Ubicación: Calle Simpson s/n, Cerro Polanco
Materialidad: Mármol con letras negras en sobre relieve
Soporte: La pared
Legibilidad: Baja
Observaciones generales: Existe una placa que dice del monumento de su historia y su año de construcción, pero no un sistema general.
La tipografía utilizada en la placa no permite identificarla ni ser leída a distancia.

5

Señalética: Palacio Ross
Ubicación: Calle Salvador Donoso, nº 1337

NO EXISTE SEÑAL QUE INDIQUE MONUMENTO

Observaciones generales: No existe ninguna señal que indique que la edificación es monumento.

6

Señalética: Edificio de calle Esmeralda
Ubicación: Calle Esmeralda nº 1118

NO EXISTE SEÑAL QUE INDIQUE MONUMENTO

Observaciones: No existe ninguna señal que indique que la edificación es monumento, no se señala historia ni su antiguedad.

7

Señalética: Aduana de Valpraíso
Ubicación: Plaza Weelright
Materialidad: Soporte de madera con marco de metal, sobre esto, cerámica pintada.
Soporte: La pared
Legibilidad: Media
Observaciones generales: La señal existente nombra el monumento, habla de su antiguedad e importancia para la ciudad, pero al no existir

8

Señalética: Antigua intendencia de Valparaíso
Ubicación: Plaza Sotomayor, cercano al Palacio de Justicia.
Materialidad: Bronce con base negra para tipografía en sobre relieve.
Soporte: La pared
Legibilidad: Media
Observaciones generales: La señal existente no se refiere estrictamente a un sistema de monumentos, sino al nombramiento de éste en particular.
El brillo y reflejo afectan la legibilidad.

9

Señalética: Plalacio Baburizza (actualmente Museo de bellas Artes)
Ubicación: Paseo Yugoslavo nº 176, Cerro Alegre

NO EXISTE SEÑAL QUE INDIQUE MONUMENTO

Observaciones generales: No existe una señal que nombre el monumento, ni su historia ni antiguedad.
Actualmente existe un cartel de aviso del gobierno sobre la actual situación de esta edificación y su futura remodelación.

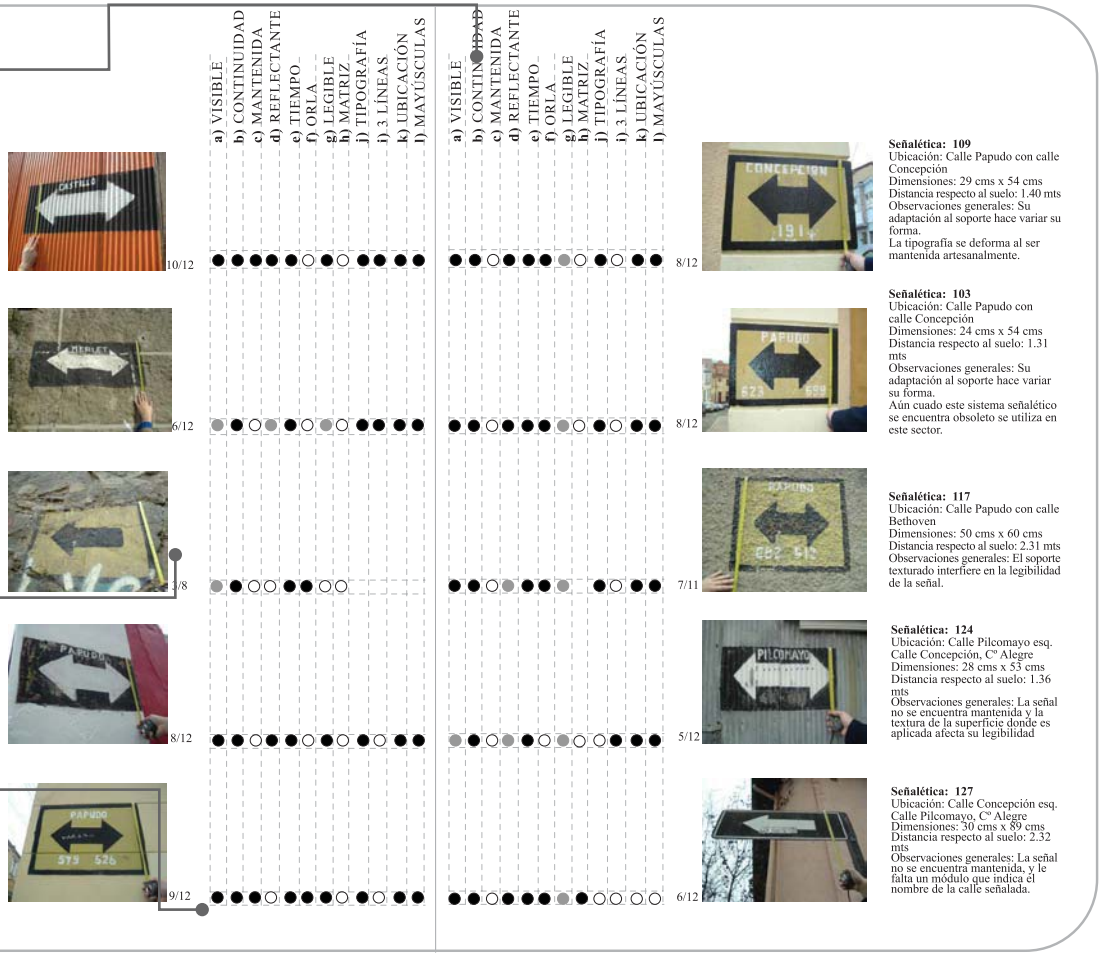
[3.9] Ejemplo de Láminas Evaluación
Aplicado a Todas las Áreas Catastradas

Estas láminas se agrupan por sectores catastrados, y al mismo tiempo, estas se subagrupan en tipologías correspondientes a vialidad, indicadores e infraestructura.

Lista de ítems evaluados, procedentes del Manual de Señalización de Tránsito

1 Fotografía frontal que identifica la señal, además de su número e información correspondiente

Evaluación respectiva y total de ítems que cumple



Señalética: 58
Ubicación: Cº Cordillera
Dimensiones: 31 cms x 74 cms
Distancia respecto al suelo: 1.80 mts
Observaciones generales: Le falta la numeración de calle. La superficie afecta en su legibilidad.

Señalética: 59
Ubicación: Cº Cordillera
Dimensiones: 35 cms x 77 cms

Distancia respecto al suelo: 1.91 mts
Observaciones generales: No tiene numeración de calle.
La superficie sobre la cual está, es texturada, pierde legibilidad, la tipografía se deforma.

Señalética: 80
Ubicación: Calle Urriola
Dimensiones: 48.5 cms x 62 cms
Distancia respecto al suelo: 1.81 mts
Observaciones generales: No pose numeración ni nombre de la calle.
El soporte de la señal afecta su legibilidad por claridad.
Este sistema señalético se encuentra obsoleto, y no ha sido retirado.

Señalética: 101
Ubicación: Calle Papudo con calle Templeman
Dimensiones: 30 cms x 60 cms
Distancia respecto al suelo: 1.70 mts
Observaciones generales: Al someterse al soporte varía el tamaño de la señal.
No hay numeración de calle.

Señalética: 108
Ubicación: Calle Papudo con calle Concepción
Dimensiones: 48 cms x 64 cms
Distancia respecto al suelo: 1.77 mts
Observaciones generales: La mantención artesanal de la señal la deforma, perdiendo definición y legibilidad.

Señalética: 109
Ubicación: Calle Papudo con calle Concepción
Dimensiones: 29 cms x 54 cms
Distancia respecto al suelo: 1.40 mts
Observaciones generales: Su adaptación al soporte hace variar su forma.
La tipografía se deforma al ser mantenida artesanalmente.

Señalética: 103
Ubicación: Calle Papudo con calle Concepción
Dimensiones: 24 cms x 54 cms
Distancia respecto al suelo: 1.31 mts
Observaciones generales: Su adaptación al soporte hace variar su forma.
Aún cuado este sistema señalético se encuentra obsoleto se utiliza en este sector.

Señalética: 117
Ubicación: Calle Papudo con calle Bethoven
Dimensiones: 50 cms x 60 cms
Distancia respecto al suelo: 2.31 mts
Observaciones generales: El soporte texturado interfiere en la legibilidad de la señal.

Señalética: 124
Ubicación: Calle Pilcomayo esq. Calle Concepción, Cº Alegre
Dimensiones: 28 cms x 53 cms
Distancia respecto al suelo: 1.36 mts
Observaciones generales: La señal no se encuentra mantenida y la textura de la superficie donde es aplicada afecta su legibilidad

Señalética: 127
Ubicación: Calle Concepción esq. Calle Pilcomayo, Cº Alegre
Dimensiones: 30 cms x 89 cms
Distancia respecto al suelo: 2.32 mts
Observaciones generales: La señal no se encuentra mantenida, y le falta un módulo que indica el nombre de la calle señalada.

[3.10] Resumen Cuantitativo

TOTAL GENERAL DE SEÑALES CATASTRADAS: 1.109

TOTALES POR ÁREAS CATASTRADAS:

a. Patrimonio, 167
b. Amortiguación, 397
c. Monumentos, 22

TOTALES POR CUADRANTES CATASTRADOS:

a. Sector B7, 65
b. Sector A5-B5, 114
c. Sector C7, 64
d. Sector E1, 39
e. Sector E0, 29
f. Sector A4-B4, 115
g. Sector B6, 31
h. Sector A6, 66

TOTALES POR TIPOLOGÍA:

a. Total de vialidad, 805
b. Total de indicativas, 144
c.Total de infraestructura, 138

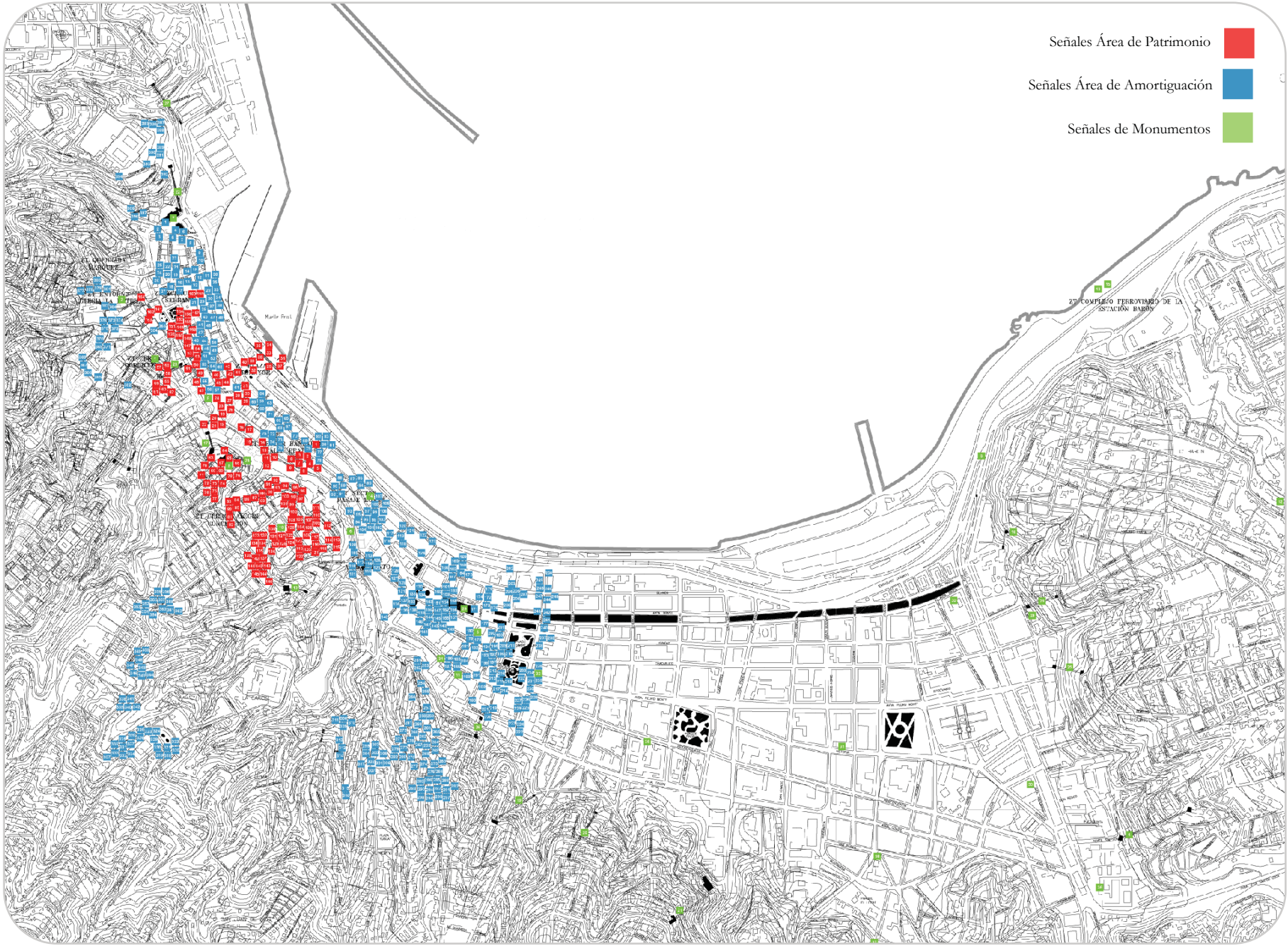
TOTALES POR ESTADO:

a. Total en buen estado, 289
b. Total en mal estado, 584
c. Total en estado parcial, 236

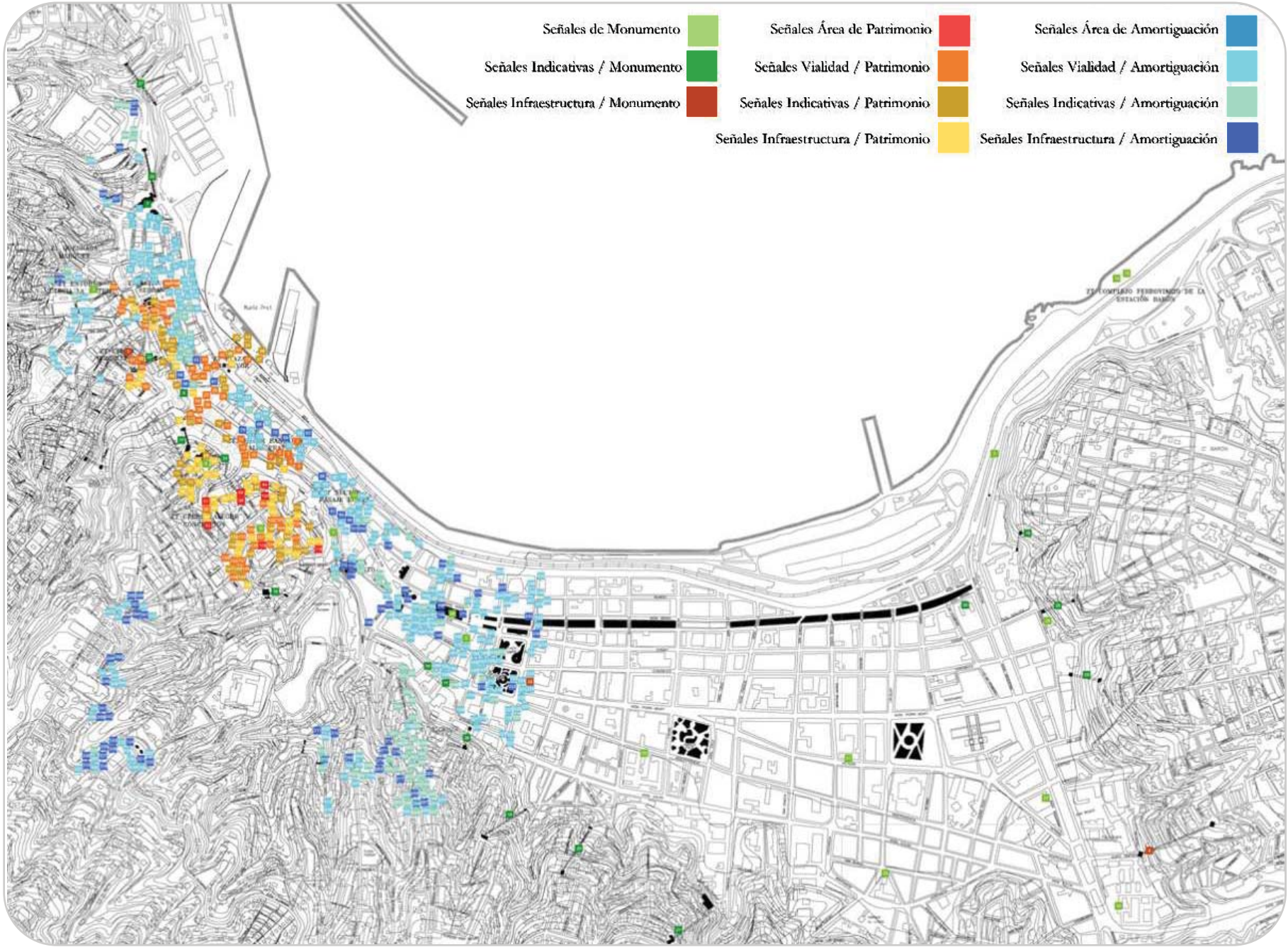
TOTAL POR CUMPLIMIENTO DE ÍTEM EVALUADO:

a. Visibilidad: 458 de 1109
b. Continuidad: 530de 1109
c. Mantención: 198 de 1109
d. Reflectancia: 342 de 1109
e. Tiempo de lectura: 785 de 1109
f. Orla: 102 de 1109
g. Legibilidad: 294 de 1109
h. Matriz: 71 de 1109
i. Tipografía: 237 de 1109
j. Líneas de texto: 782 de 1109
k. Ubicación: 615 de 1109
l. Letras altas: 869 de 1109

[3.11] Plano de Levantamiento de Señales
Patrimonio, Amortiguación y Monumento



[3.12] Plano de Levantamiento de Señales, por Tipologías
Patrimonio, Amortiguación y Monumento



Capítulo 4

Maquetación

"Estudio y Desarrollo del Cuerpo"

"Estudio y Desarrollo del Cuerpo"

El objeto de esta investigación fue determinar el nivel de efectividad de los sistemas de información pública en cuanto a diseño, contenido y funcionalidad. Desde esto se elabora un sistema de información gráfico público eficiente como medio de interlocución que, a su vez, es capaz de difundir la información de carácter patrimonial sean ellos de origen cultural, arquitectónico, histórico u otro, de y desde las zonas que han sido declarados Patrimonio por la UNESCO (rutas patrimoniales).

La difusión de los bienes patrimoniales de Valparaíso a partir de un adecuado sistema de información, permite aportar, desde el Diseño Gráfico, a la consolidación de una renovada imagen de Valparaíso y proyectar la imagen de la Ciudad como un bien patrimonial común.

El proyecto resulta imprescindible en la reorientación que se está generando en Valparaíso y que ha dado lugar al fenómeno del turismo cultural en el contexto de la Ciudad actual.

Dado lo anterior, esta etapa consiste en analizar todas estas condiciones, desde el punto de vista del Diseño Gráfico, y proponer un modelo proyectivo completo.

FUNDAMENTO TÍTULO 1 [L.P.]

Dimensión lúdica.
Recorrida la Ciudad (en la cotidianidad del recorrido y del encuentro con el lugar) aparece "el acto de comprobación". Esto es, el encuentro de la mirada del transeúnte con un hito reconocible (sea este de característica arquitectónica o urbanística), el que posteriormente desde una diferente ubicación y tramo de la ruta, se hace presente en otra magnitud y distancia.
Este "re-encuentro", característica propia de la ruta propuesta, revela al caminante una dimensión diferente del lugar, lo ubica respecto del espacio transitado y otorga una sensación de propiedad y pertenencia respecto del Valparaíso que se presenta.

Se construye entonces la ruta "del Ver y Encontrarse", un trazado dentro del casco antiguo de la ciudad, que propone recorrer cerros y plan en una unidad, y que permite encontrarse con las características luminosas observadas y principalmente con el acto de comprobación, lo que le otorga la real forma al orden del recorrido presentado.
Este tiene comienzo en el Muelle Prat para pasar por la Plaza Sotomayor en dirección a calle Serrano hasta la terraza del Museo del Mar. Luego baja por el ascensor Cordillera al plan para subir nuevamente por el ascensor El Peral hasta el Paseo Yugoslavo y así recorrer los principales miradores del Cerro Alegre y Concepción hasta llegar al ascensor Reina Victoria y así bajar a calle Cumming, Plaza Aníbal Pinto y finalmente atravesar calle Esmeralda hasta el final de la ruta frente a la plazoleta del reloj Turri.

Se anexan además 2 tramos llamados:

"Complementarios", recorridos que aún sin ser principales componentes del total de la ruta propuesta, se sugieren como complementos del recorrido. El primero desde calle Serrano pasando por Plaza Echaurren, hasta la Iglesia La Matriz para subir a la Plaza Eleuterio Ramírez por la escalera de calle Castillo, y el segundo en el tramo desde el reloj Turri atravesando calle Prat para llegar hasta la Plaza Sotomayor.)

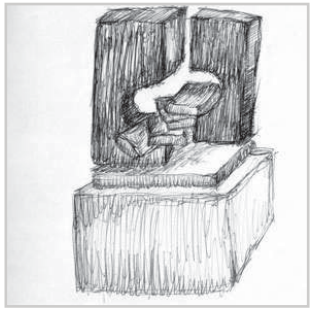
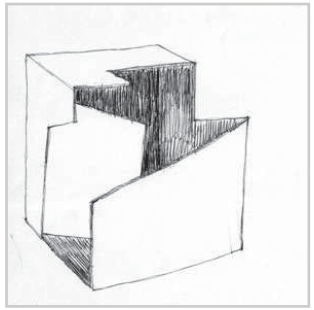
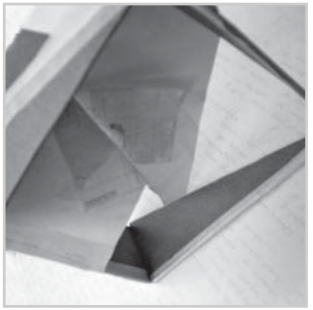
Del nombramiento:

"Del reflejo: espejo luminoso del puerto", sector del Muelle Prat, lugar donde el caminante se relaciona de forma directa con el borde-mar del puerto, situación única dentro de la ruta y de la zona patrimonial, por lo que se sitúa en el comienzo de la ruta propuesta.

"De la apertura: presencia de la totalidad en fragmentos luminosos discretos", área dispuesta principalmente en la terraza del Museo del Mar Lord Cochrane, mirador que presenta la primera amplitud visual de Valparaíso (dentro de la totalidad de la ruta) al caminante.

"Del recorte: el entrever luminoso del horizonte, la superposición del negro a la mirada", presencia del puerto y el horizonte en fragmentos a la mirada del caminante, superposición dada por el perfil creado por los edificios sobre el fondo luminoso del horizonte, efecto que se puede presenciar desde el mirador del Paseo Yugoslavo.

"Del desvanecer: aparecer y desaparecer del borde luminoso al caminante, inmerso en la opacidad del cerro"; lejanía visual máxima del borde respecto del caminante, presente en la terraza del Paseo Mirador Dimalow, distancia que ubica a este sector como la última unidad recorrida por el transeúnte.

FUNDAMENTO TITULO I [M. G]

Cada una de las rutas propuestas en este Título nace desde la observación hecha durante el reconocimiento, catastro y registro, (croquis, fotos historia, observación, etc), de cada uno de los 5 sectores patrimoniales ya trazados y declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.
Estas nuevas rutas propuestas, son trazadas dentro de los recorridos ya existentes, marcando uno distinto el cual quiere mostrar dentro de lo patrimonial (arquitectónico y cultural), algo nuevo que mirar, aquella observación gráfica que domina durante toda esta ruta, una ruta que hila hitos luminosos que se repiten y marcan un transitar, para reconocerlo y hacerlo una nueva experiencia para el turista, donde él sea capaz de hacer propio lo que le es propuesto a observar.
Dentro de estas rutas trazadas se propone también otras alternativas a recorrer : para alivianar el recorrido (ej: ascensores que reemplazan escaleras) o para conocer aún más los alrededores a ella.

Las dos primeras rutas, comenzaron como una sola y luego se dividieron para darle una piedad al turista, quien puede tomar la opción de hacer una de las dos sin que éstas queden incompletas, o tomar las dos a la vez en un mismo recorrer.
Estas dos rutas poseen una cualidad luminosa similar, y fueron divididas en los lugares en que esta luz cambia y comienza a jerarquizar una cualidad luminosa del paisaje distinta y reconocible para el observador, así también fueron divididos los sectores en cada una de las tres rutas, dándole nombres a ellos los cuales evidencian aún más lo que se verá en ese transitar.
Estos nombres se basan en la observación que domina durante el trayecto:

"Un avanzar y descender enmarcado, hacia un primer contemplar."
Se sube y se baja por empinadas calles y escaleras llegando al primer contemplar, primer mirador (Museo a Cielo Abierto)

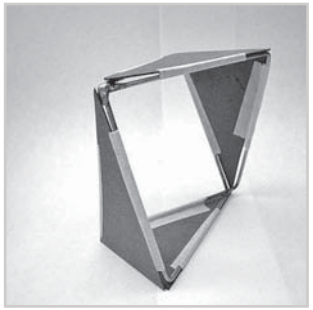
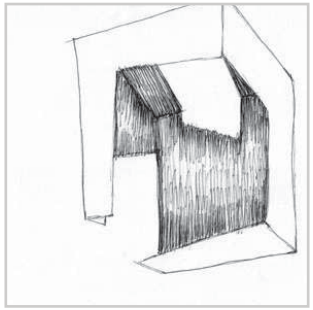
"Contrastes más ténues, hasta estar de frente a la luz"
Se camina por un par de calles más abiertas donde la luz y el contraste no es con la dureza del sector anterior, esto dura sólo unos minutos, hasta estar de frente a la luz en un segundo y tercer mirador (Atkinson y Gervasoni).

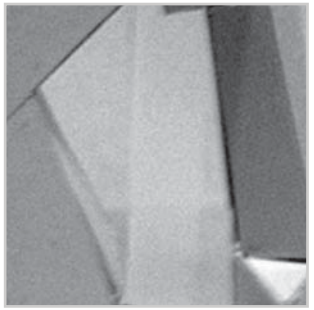
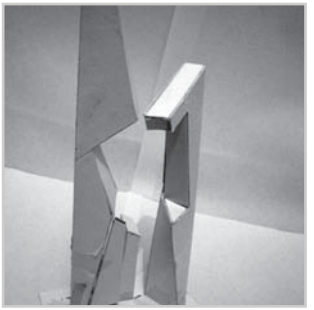
De la observación:
Un avanzar por la ruta uno, es en este lugar y en todo su recorrido que se da el efecto del contraste como un participe dinámico, apareciendo en cada tramo de ella de manera clara, un contraste fuerte que perfila claramente su forma.
Se produce un constante encuadre de la luz, pasando a ser ésta una fuga directa para el ojo, encandilando la mirada. Durante todo el recorrido se repite el mismo fenómeno luminoso, un contraste en los suelos y paredes que se forma de manera tajante, dejando a la luz, como la contraparte de este negro, la cual se mira y distingue.
Llegando a los miradores, éstos abren el espacio y le dan cabida a la luz, la cual queda frente y de forma directa a quien visita, el paisaje que se contempla son fragmentos de Valparaíso, en cada uno de los miradores de este recorrido.

“De la luminosidad estrecha, a la completitud del paisaje, (la verdadera extensión de la ciudad).”

"Estrechez constante, luz encajada."
Se camina por pasajes y escaleras más estrechas, el contraste es muy marcado.

"Encuentro de la real extensión."
En este sector se logra admirar todo el paisaje de la costa de Valparaíso.

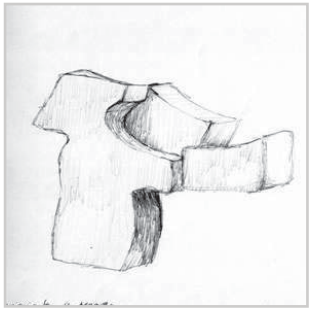
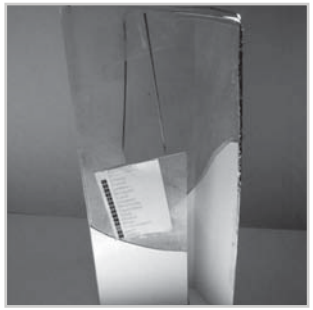
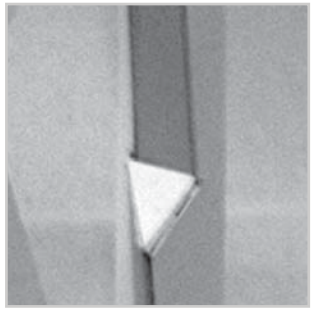
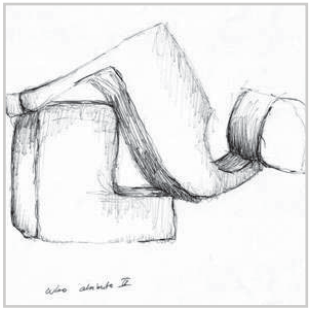



FUNDAMENTO TITULO I [M. D]

La tipografía es la representación del habla, son signos en relación a sonidos respecto de una lengua; tiene dimensiones tanto semánticas como sintácticas. La dimensión semántica corresponde al contenido que transmite el lenguaje y la dimensión sintáctica es el modo de transmitirlo. La sintaxis es la parte de la gramática que estudia la manera en que se enlazan y ordenan las palabras en la oración y las oraciones en un párrafo. Las palabras solo tienen sentido cuando su disposición y orden aclaran cuál es su posición dentro de una frase. El orden correcto de las palabras proporciona el significado a la oración, por lo que su estructura es espacial.

Leer significa pasar la vista por lo escrito o impreso, haciéndose cargo del valor y significación de los caracteres empleados. Al hablar del concepto general de legibilidad se entiende por lo que se puede leer; la facilidad con que las palabras pueden leerse. Para poder leer funcionan juntos visión y percepción.

Para que la estructura espacial sea leída con facilidad hay que tener en cuenta criterios que inciden en la lectura, como nuestro ojo ve, la forma de las letras, su disposición, tamaño, espaciados, modos de lectura, entre otros. Coordenadas que se tiene en cuenta al usar la tipografía; estos criterios funcionan uno en relación del otro, si se altera uno el otro también se vera afectado. Si estos conceptos están bien utilizados un texto es legible; la legibilidad se logra cuando hay una armonía de criterios, cuando funcionan juntos y dan como resultado una lectura óptima para el ojo.

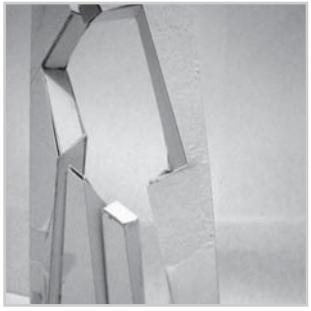





[Obs.]
EL MODO

Construcción de la mirada

[Obs.]
CONDICIÓN LUMINOSA

Base de la reinvención en la forma



Para llegar a la invención de un único elemento señalético-gráfico para Valparaíso, es decir, propio de esta ciudad, se llega a la conclusión, de que lo que debe aparecer como propio de este circuito señalético, es la belleza lúdica del Patrimonio de Valparaíso. Una belleza que se compone tanto de valores arquitectónicos, históricos, urbanos e intangibles, y que se quiere traer al visitante o a quien recorre la Ciudad Puerto.

a. "De la constante luz enmarcada en el transitar, al encuentro pleno de ella."

Traer la realidad del encuentro con Valparaíso es lo que se quiere lograr; donde las características gráficas de sus espacios, llevadas a un interactuar lúdico con el lector, logre un acto de lectura informativa, complementada con un segundo momento de lectura luminosa. Ambos criterios deben funcionar uno en relación del otro, por lo tanto, si se altera uno el otro también se verá afectado.

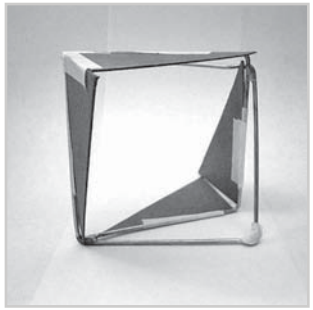
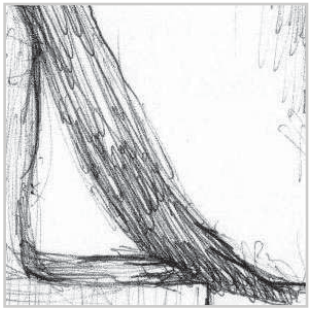
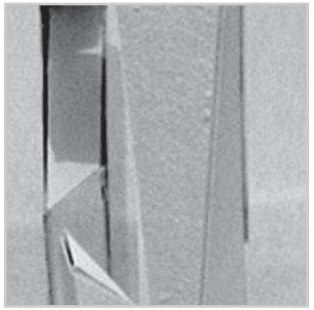
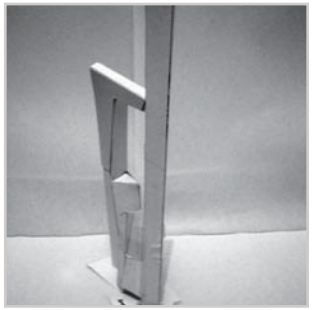
El lector entonces tendrá una lectura enmarcada de su proximidad en la ciudad, una secuencia de elementos gráficos propios de Valparaíso, y que juntos traen como resultado una lectura óptima para el ojo del visitante.

b. "Un avanzar y descender enmarcado, hacia un primer contemplar."

Recorrida la ciudad (en lo cotidiano del recorrido y del encuentro con el lugar) aparece "El Acto de Comprobación". Esto es, el encuentro de la mirada del transeúnte con un hito reconocible (sea este de característica arquitectónica o urbanística), el que posteriormente desde una diferente ubicación y tramo de la ruta, se hace presente en otra magnitud y distancia. Este "re-encuentro", característica propia del modo de ver en la señalética propuesta, revela al caminante una dimensión diferente del lugar, lo ubica respecto del espacio transitado y otorga una sensación de propiedad y pertenencia respecto del Valparaíso lúdico que se presenta.
Se construye entonces una señal que integra tanto el mensaje informativo de lo que se recorre, como la dimensión luminosa de Valparaíso, en una secuencia de imágenes enmarcadas que acompañan las palabras, hacia una contextualización del caminante.

c. "Contrastes más ténues, hasta estar de frente a la luz"

Es por un conjunto de calles, miradores, escalas y pasajes que se repiten constantemente, que se recorre este circuito de rutas, la estrechez es quien destaca en todo su transitar donde la luz que se adentra en el espacio queda encajada junto con el transeúnte, en el negror tajante que se repite cada vez, paso a paso, cuando se dobla, se avanza, se baja o se sube, la luz que aparece como un respiro al cual mirar. Luego de ellos viene un mirador donde ocurre un fenómeno luminoso totalmente distinto, un lugar abierto, despejado, de frente al mar y a la luz, donde se puede admirar el paisaje que aparece de forma clara, un salir de estas ventanas que conforman el contraste luminoso de la estrechez del cerro de Valparaíso.

[4.3] De la Función y Características de la Forma

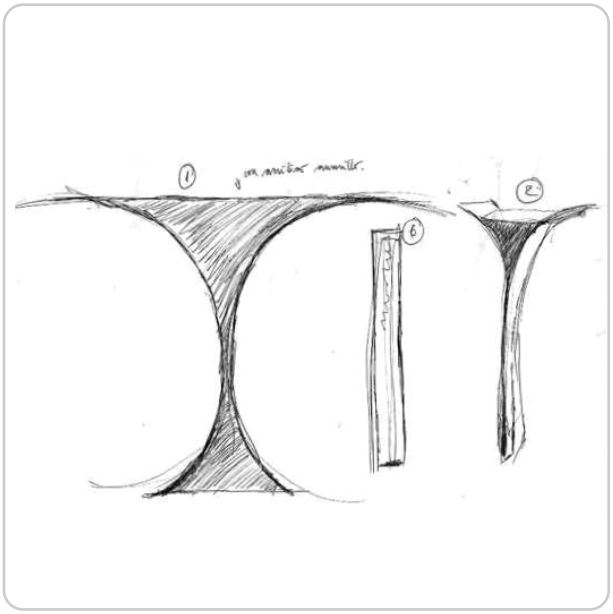
La señal, desde una perspectiva funcional, debe orientar y guíar hacia un recorrido que contiene lo que se quiere ver de Valparaíso.
Esta reúne tanto la información básica que necesita el visitante para satisfacer sus necesidades, como la información visual y armónica que lo ubica resperco del lugar que transita.

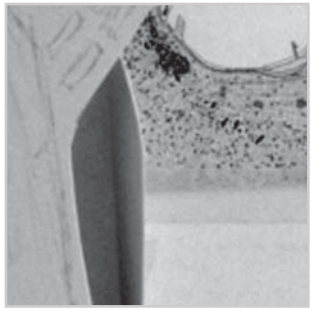
El sistema señalético se plantea entonces como un elemento que no es invasivo con la ciudad, y que debe de contener por sí mismo un espacio para el lector, siempre en una condición que facilite su uso, resultando espontánea su lectura y entendimiento para luego ser aplicado esto en la ciudad misma.

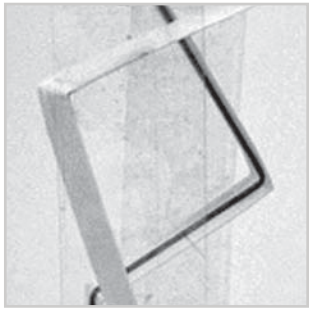
La señal debe aparecer desde lo sutil, apareciendo sin tener que buscarla, y desapareciendo para no interferir en el fluir de lo que puede ser tanto un espacio abierto: como una plaza o como un callejón estrecho.

[Obs.]
LUMINOSIDAD DE PASAJES

Desde la penumbra al recorte luminoso

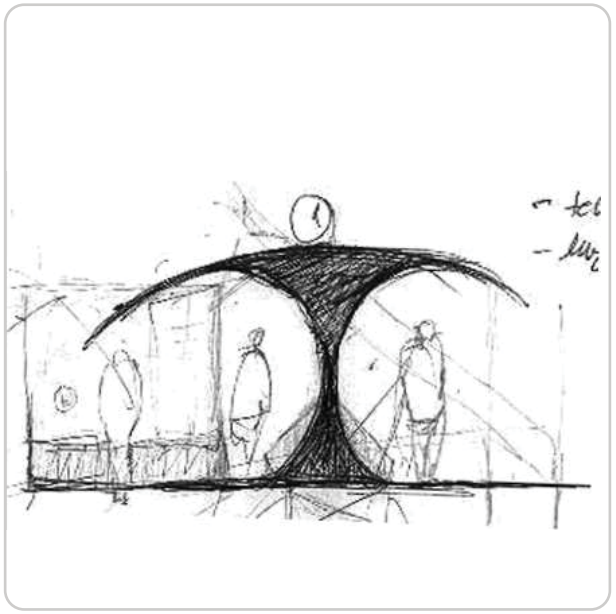






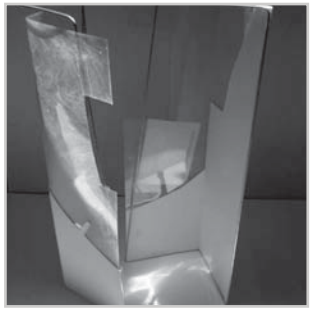
[Obs.]
EL COBIJO

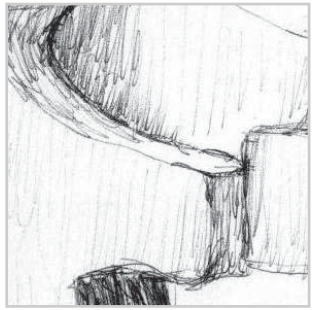
El requerimiento de la forma

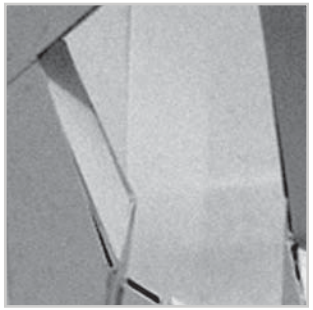


[Obs.]
LA RADA DE VALPARAÍSO

La inteción del cuerpo reconocible







El cuerpo comienza a sintetizarse desde las necesidades anteriormente observadas en las etapas de evaluación previas.
Se quiere trabajar sobre la base de una señal propia para Valparaíso, pensándola como una forma que además de ser funcional, no sea invasiva con la Ciudad.

Se piensa entonces en diseñar una figura iconográfica, es decir, un modelo que sea reconocible al ojo por su singularidad, pero que tiene como principal requisito que esto se desprenda de una propiedad característica de Valparaíso, y es ahí donde aparece la luz, como una condición gráfica de habitar la señal, y la rada, particularidad que hace que la Ciudad se destaque también.

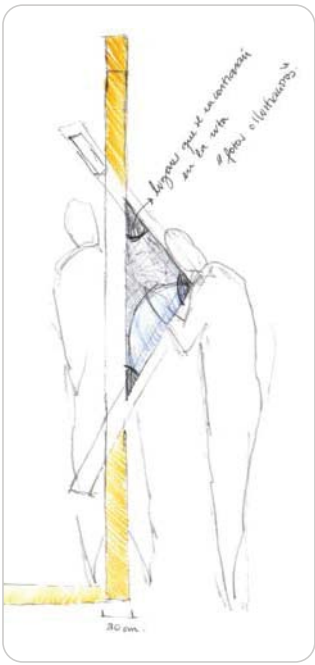
Luego se le entregan al sistema las teorías propias que lo formen como un método único de trayectoria. Para esto se busca una cualidad gráfica que además de conceder un lenguaje comunicativo al lector, lo haga otorgándole a la Ciudad un regalo visual desde cómo ella se constituye en sus recorridos, siempre desde una singularidad lúdica.

Para esto se proponen los siguientes planteamientos:

a. Integrar un sistema que facilite el recorrido de una ruta señalética, identificando los caminos con colores representativos.

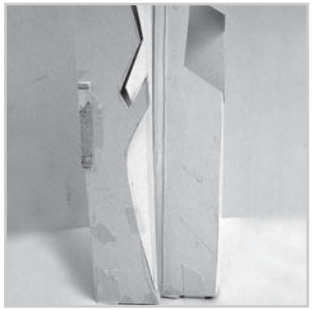
b. Crear un acto de "volver a encontrarse con hitos reconocibles de la ciudad" pero desde un encuadre gráfico prodigioso, esto desde el cuerpo de la señalética, la que contendrá una segunda lectura, una lectura luminosa.

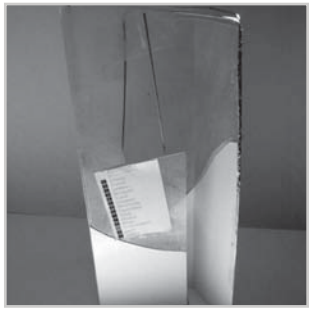
c. Incluir un dispositivo que contenga, dentro de la señal, una imagen propia de lo observado, pero en una condición detenida, para lo que se plantea la utilización de un ojetillo en la estructura que permita encontrarse con un mecanismo visual que permita la interacción del lector con la señal y el sistema.

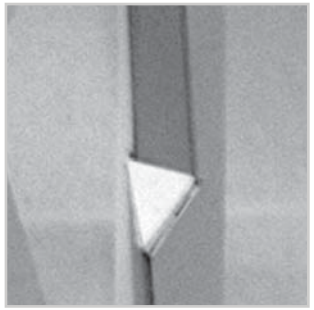


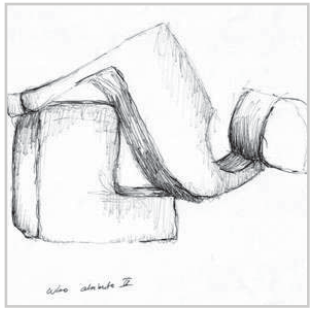
Primer acercamiento a la forma

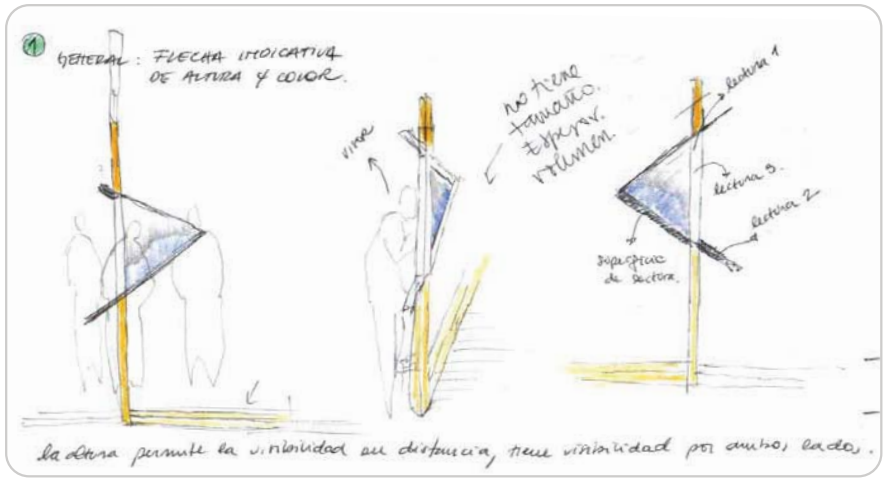
Aparece la "flecha" como direccionalidad en la forma

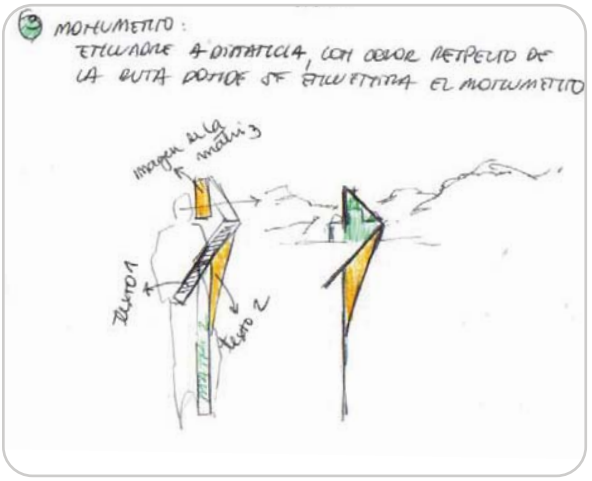






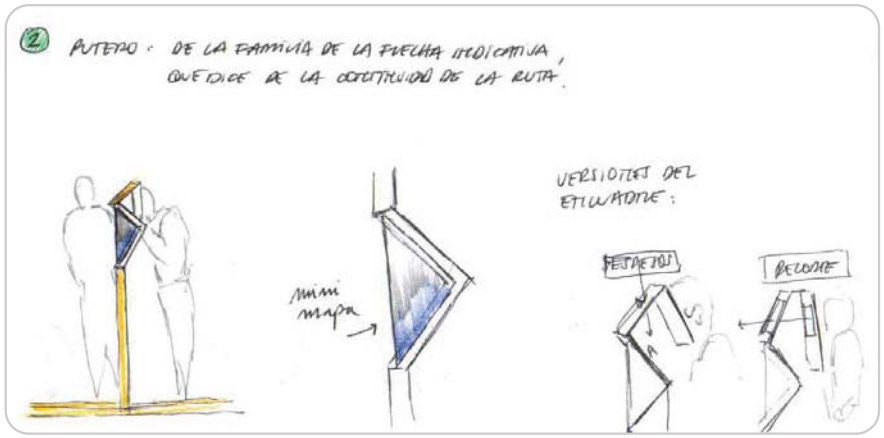






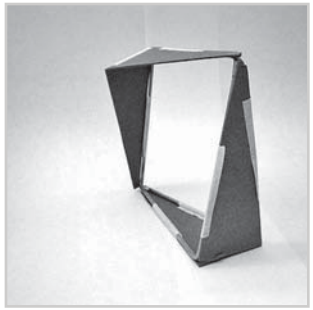
Colores identificativos

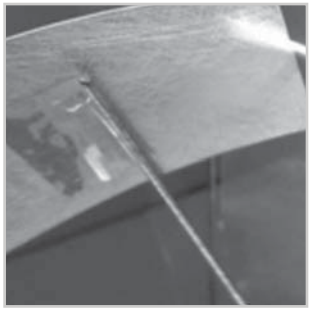
Colores que dicen de una extención
y de una unidad en el recorrido



Búsqueda de materialidad

Se piensan y proponen diferentes materialidades
que sustenten y otorguen versatilidad a la forma





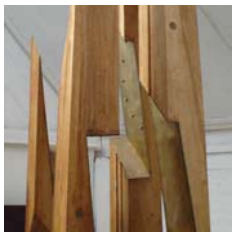
[4.4] Forma Dirigida a las Esculturas de Gran Formato

En un momento, el diseño de la forma se ve restringido por las necesidades, más que por sus valores gráficos, lo que concluye en un acercamiento del cuerpo más bien rígido y bi-dimencional.

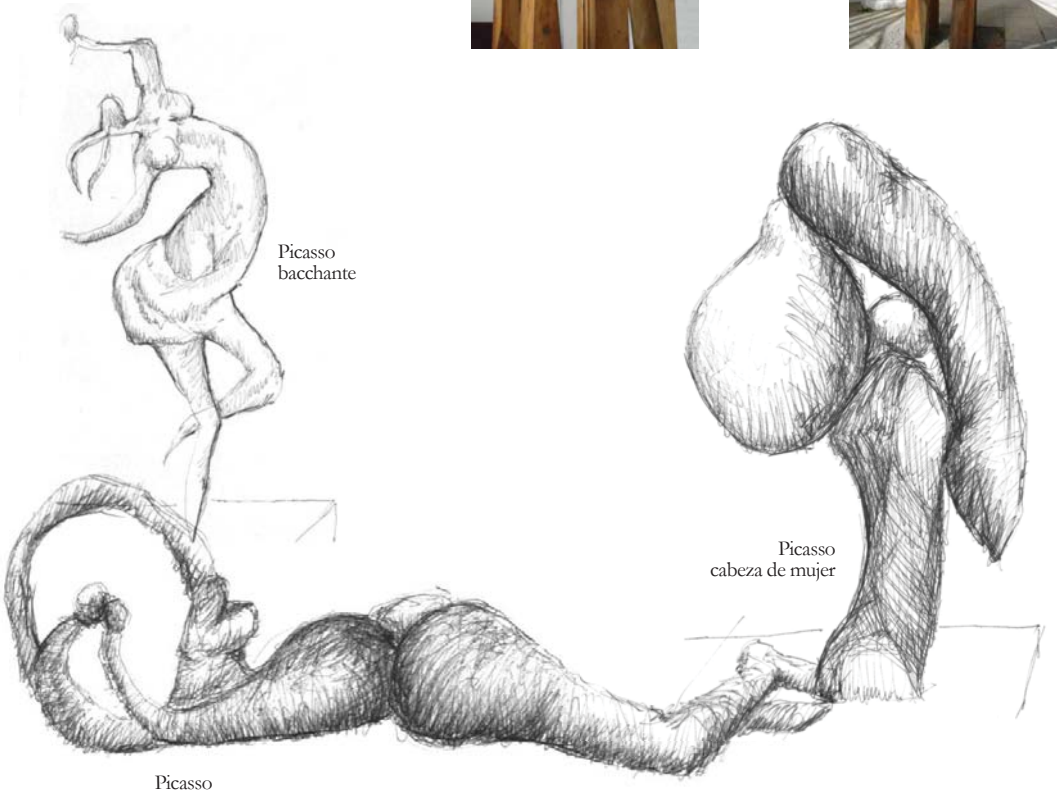
Se hace necesario encontrar una figura que traiga a presencia los valores luminosos, que sea dinámica, permita la lectura y al mismo tiempo sea bella.

El problema entonces se basa en la construcción de un espacio, más que de una forma, espacio que encontramos en las esculturas.

Para estudiar y desarrollar esta situación nos dirigimos a autores reconocidos de modelos en gran y pequeño formato, orientando la mirada hacia Claudio Girola, Pablo Picasso, Oteiza y Claudio Ciriza, cuatro escultores que trabajan en este tipo de estructuras, su desenvolvimiento en el entorno y lo más importante, un modo de habitarla.



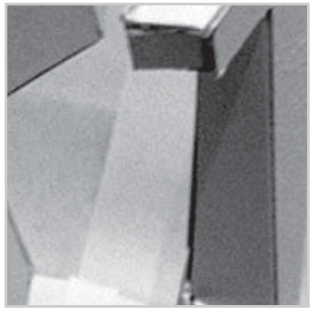
Girola
el cubo

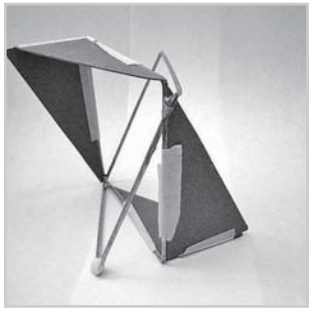


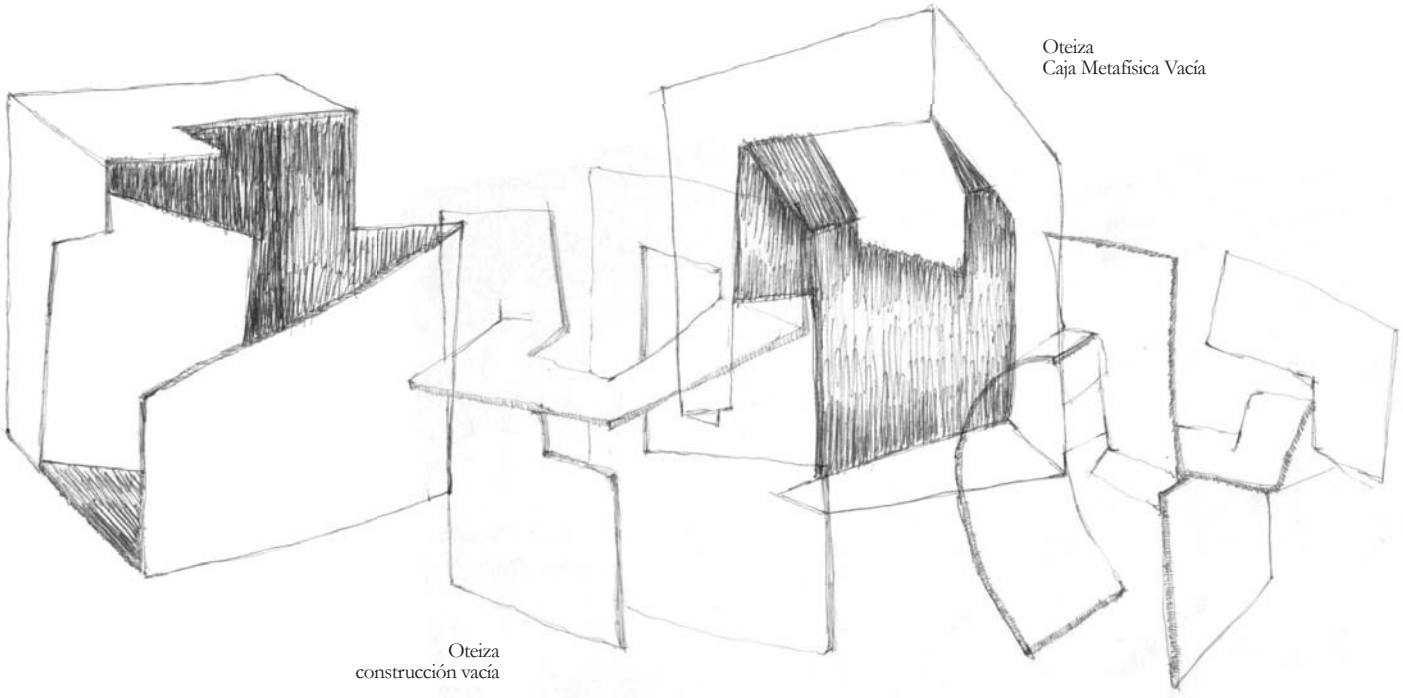
Picasso
bacchante

Picasso
cabeza de mujer

Picasso
bañista allongee

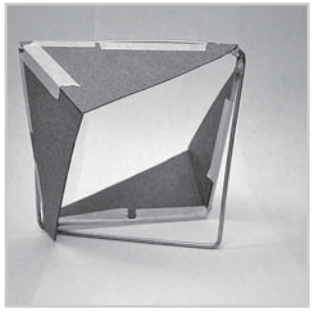


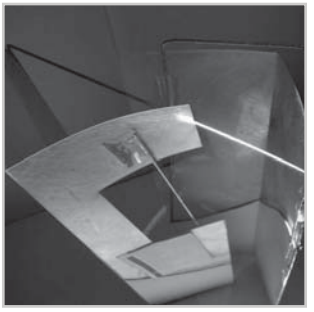
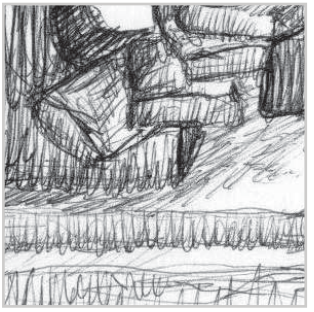


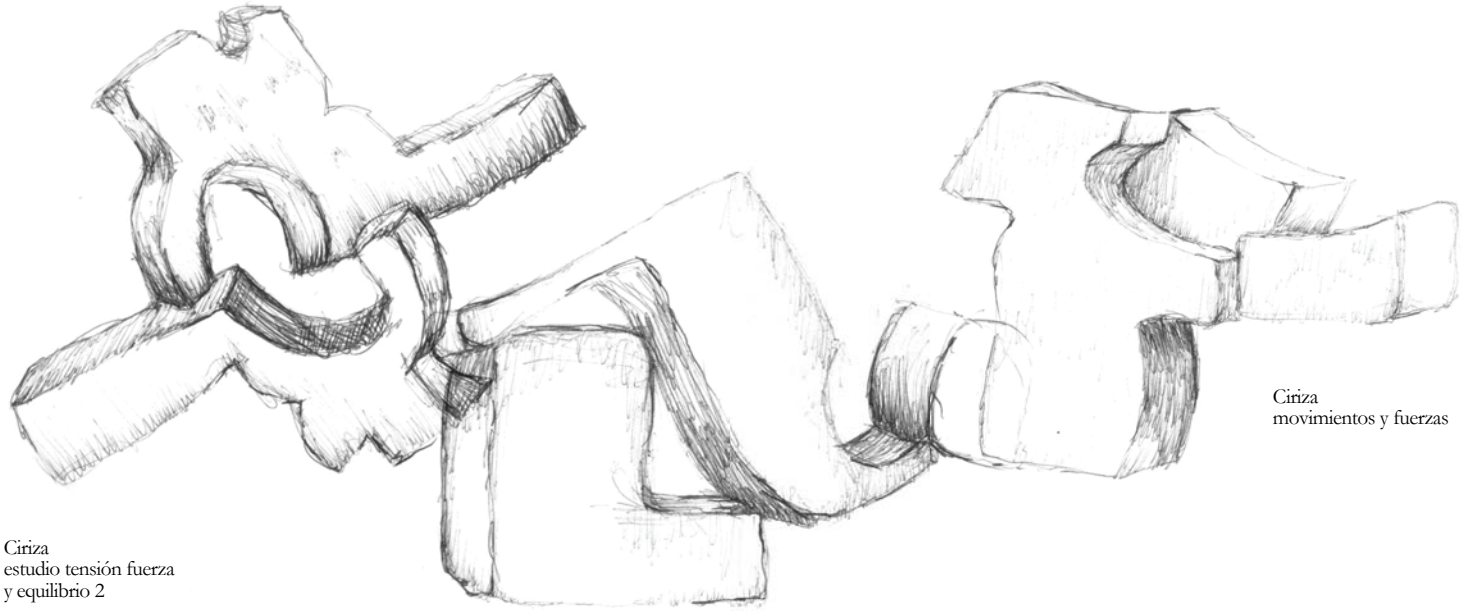


Oteiza
Caja Metafísica Vacía

Oteiza
construcción vacía



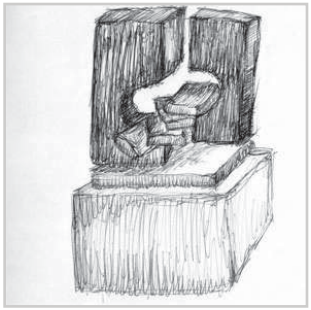
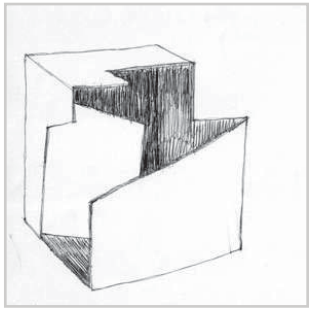
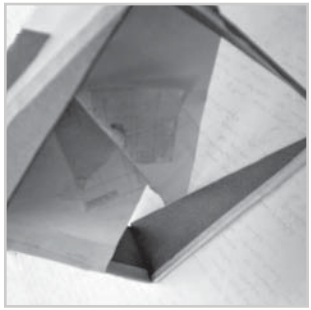





Ciriza
movimientos y fuerzas

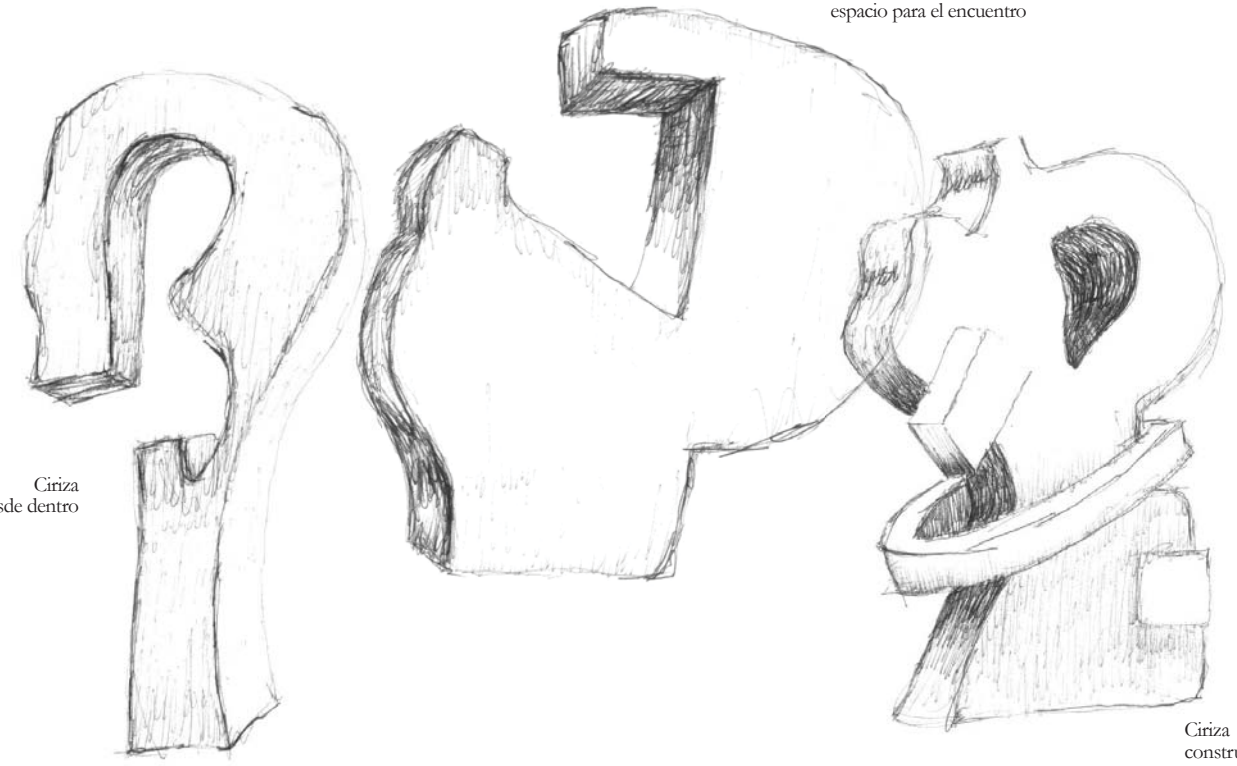
Ciriza
estudio tensión fuerza
y equilibrio 2

Ciriza
cubo abierto 2

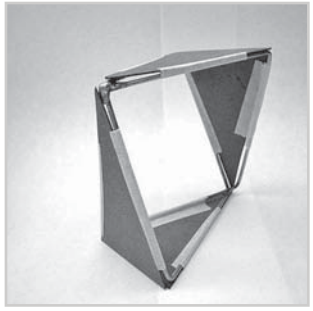
Girola
el cubo

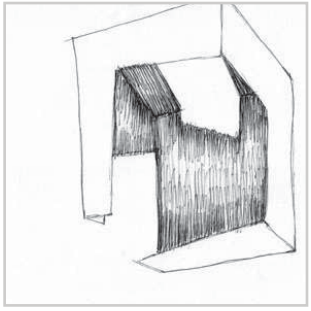
Ciriza
espacio para el encuentro

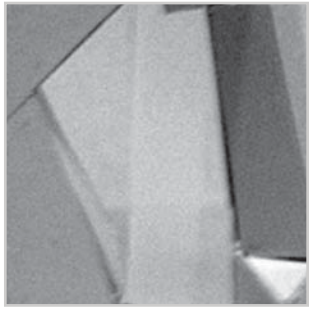


Ciriza
fuerza desde dentro

Ciriza
construyendo espacios







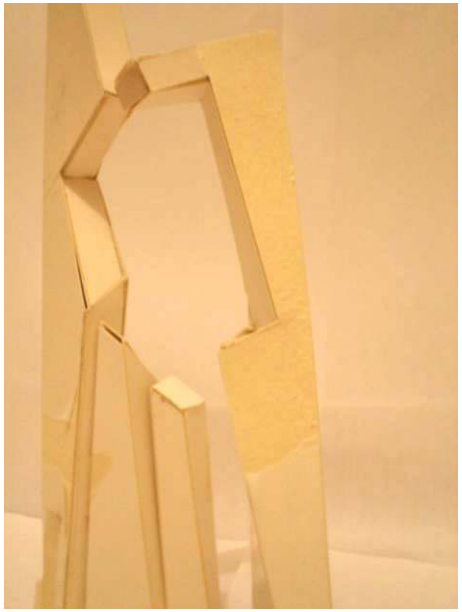
[4.5] Maquetas Especulativas

Luego del estudio anterior, se trabaja en el diseño del cuerpo tridimensional, cuerpo que finalmente integra todos los requerimientos tanto gráficos como constructivos vistos en el desarrollo de las etapas anteriores.

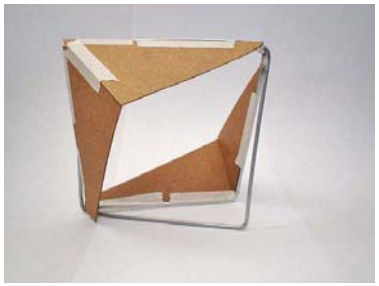
Se realizan primeramente propuestas individuales de lo que podría ser el complejo señalético principal, éstas permiten avanzar en el diseño de diferentes áreas del cuerpo, que posteriormente se unirán en una sola estructura.

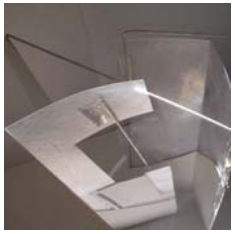
Se concluye la estructura, pensando como materialidad principal el concreto, que levanta una armazón de 2 metros de alto. Aparece en ella la forma abstracta de la rada de Valparaíso, traza que configura una de las principales áreas centrales de lectura de la señal, conjuntamente con el cubo desplazado, figura que en el acto del recorrido de la señal, permitirá revelar en un encuadre de la mirada, un sector luminosamente prodigioso de la Ciudad.

Esto será parte del regalo de lectura gráfica al recorrido.

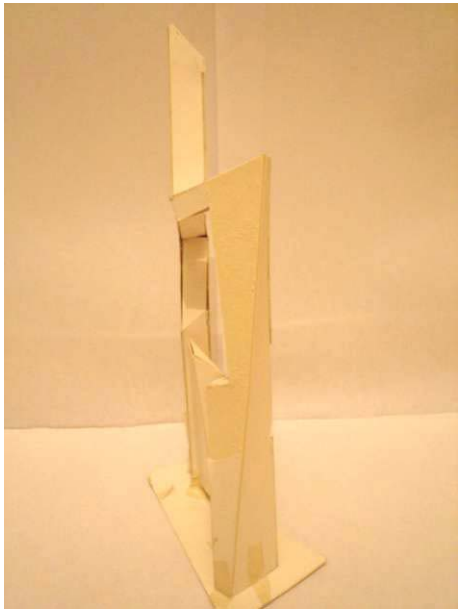


Espacio interior, cubo desplazado
caras interiores de la señal

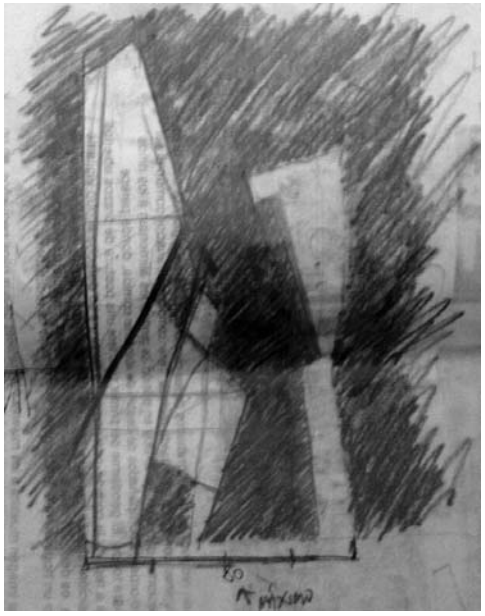




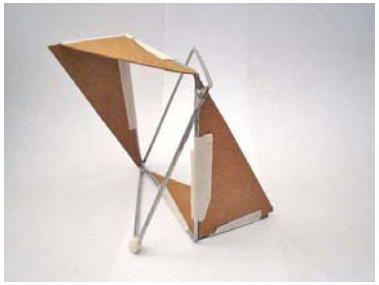
Maquetas previas
estudio y propuesta



Maqueta definitiva señal principal de la
que se desprenderán las demás



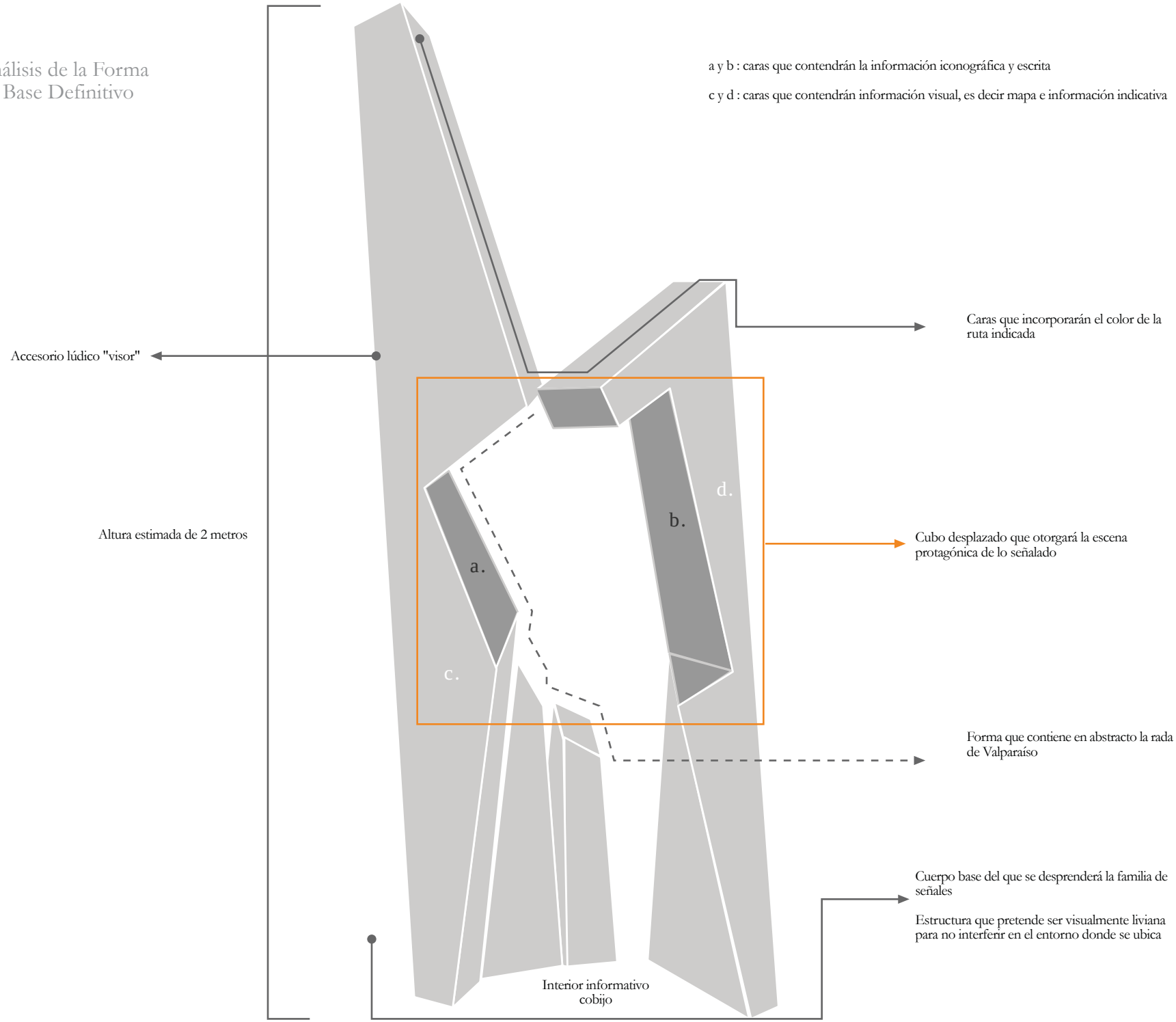
Boceto primario se integra la rada de
Valparaíso en una figura abstracta, con
el cubo desplazado



[4.6] Análisis de la Forma
Cuerpo Base Definitivo

a y b : caras que contendrán la información iconográfica y escrita

c y d : caras que contendrán información visual, es decir mapa e información indicativa



Capítulo 5

Propuesta Final

"Concretización del Diseño que Señala"

Concretización del Diseño que Señala

El proyecto de título se desarrolló mediante dos procesos: Evaluación y Proposición.

El primero consistió en catastrar, catalogar y analizar por medio del dibujo descriptivo y fotografías la señalética de carácter vial, indicativa, y de infraestructura en la zona declarada por la UNESCO como Zona Patrimonial de Valparaíso, con el fin de luego clasificarlas y evaluarlas según la normativa existente.

Evaluación que mostró, cuan variada es la señalética, su estado actual, mantención, si cumple o no con su propósito y si realmente es necesaria. Todo esto nos llevó a encontrarnos con sistemas indicativos inconclusos, poco claros e ineficientes.

El segundo proceso se dirigió a ejecutar un prototipo en un campo experimental, con el objeto de probar su certeza y coherencia en la información que entrega, para que de esta manera, el usuario pudiese responder eficazmente a las preguntas ¿dónde ir?, ¿cómo ir?, y ¿cuándo ir? correspondientes al proceso de orientación.

A partir de todo lo anterior, se proyecta un modelo propositivo desde una animación digital 3D, la que recrea la real aplicación de la señal propuesta, dentro de específicos circuitos turísticos presentados por SERNATUR.

El objetivo del proyecto consiste en elaborar un sistema de información pública que facilite la difusión de los bienes patrimoniales de Valparaíso. De esta manera, el proyecto resulta imprescindible en la reorientación que desde distintos frentes, políticos, sociales, académicos, se está generando en la concepción del Valparaíso patrimonial y que ha dado lugar al turismo cultural, que busca difundir el Patrimonio de Valparaíso en el contexto de la ciudad actual. Los lineamientos antes expuestos, se concretan en un modelo de señalética urbana, que permita presentar a la población, de manera gráfica los valores Patrimoniales de Valparaíso, logrando así hacer más aprehensible su reconocimiento. El proyecto plantea además, la posibilidad de establecer vínculos con otras Unidades Académicas de la Universidad y otras, respecto al tema.

El objetivo de esta etapa es construir un prototipo de "señalética"para las Zonas Patrimoniales de Valparaíso. La etapa comprende la construcción de dos modelos, uno experimental prototípico y el otro proyectivo 3D que resuelve los posibles errores del primero.

El problema de esta investigación es el nivel de efectividad de los sistemas de información pública (señalética urbana y toda la red compleja que ello implica: señales, puntos de información, catálogos, etc) en cuanto a diseño y contenido, como medios de difusión de bienes de carácter patrimonial sean ellos de origen cultural, arquitectónico, histórico u otro, de y desde las zonas que han sido declarados Patrimonio por la UNESCO (rutas patrimoniales).

Este nombramiento representa un desafío complejo para la disciplina del diseño gráfico pues, la ciudad se convierte para el diseñador en el objeto de lectura, en donde el diseño puede hacer presente con forma y contenido dichos valores patrimoniales, de esta manera la ciudad se constituye en sí misma en una guía para acceder a esa información.

Este problema de los sistemas de información, el diseño lo aborda desde la tipología en dos vertientes:

1. La tipología del mensaje.

2. La tipología de la "señalética" (u otro).

Desde la tipología el problema lo constituye la certeza, validez, cantidad y profundidad del mensaje, sea éste de ubicación, arquitectónico, histórico, cultural u otro.

Desde la tipología de la "señalética" como tal, el problema lo constituye la relación de lo anterior con una proposición formal que conlleva un problema constructivo y de ubicación espacial.

El diseño se constituye como medio de expresión de la ciudad patrimonio.

La tarea del diseño consiste entonces, en hacer hablar a la ciudad.

No existe hoy en día un sistema de información pública eficiente como medio de interlocución que, aun cuando pueda estar apoyado por otros medios (Sernatur, Municipalidad, prensa por ejemplo), sea capaz de difundir la información de carácter patrimonial. Ésta existe en páginas web, en precarios catálogos de difusión o libros a los cuales, especialmente estos últimos, no todo el público tiene acceso, es decir, no se puede acceder a la información del lugar, en el lugar.

La difusión de los bienes patrimoniales de Valparaíso a partir de un adecuado sistema de información gráfico público permite aportar, desde la disciplina del Diseño Gráfico, a la consolidación para una renovada imagen de Valparaíso. Habida consideración de esto aparece por sí sola la importancia de nuestra investigación pues, si el patrimonio intangible de Valparaíso está marcado por la interacción del habitante con su entorno, la elaboración de este sistema permitirá proyectar la imagen de la ciudad como un bien patrimonial común.

[5.2] La Aplicación

Respecto de la propuesta del sistema señalético, se consideran ciertos pasos a aplicar en relación de la señalética ya existente.

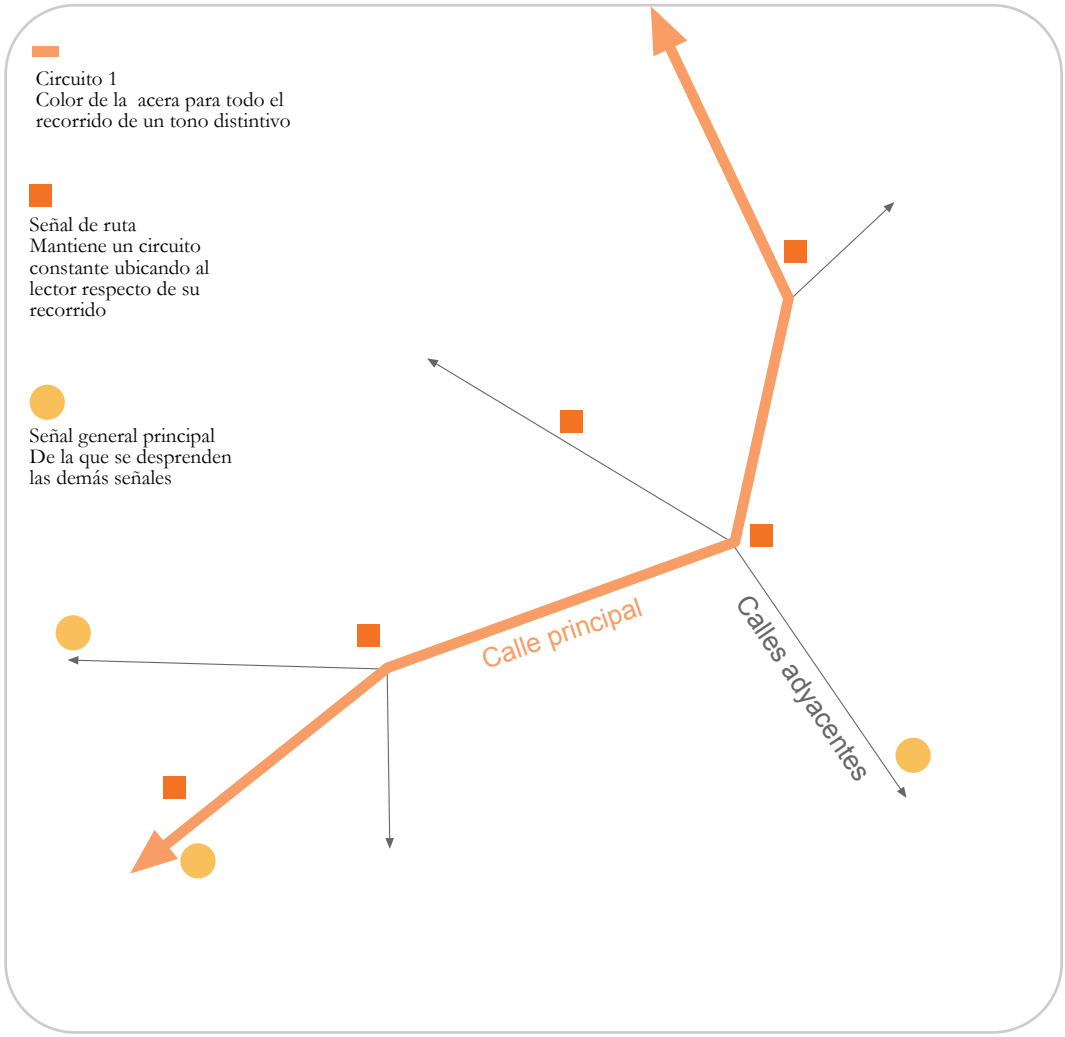
a. Toda clase de señalética, tanto en infraestructura patrimonial, como urbana (excepto las de Vialidad), serán removidas de los sectores declarados Patrimonio de la Humanidad y Zona de Amortiguación.

b. Se aplicará la señalética de carácter vial, con los respectivos cambios detallados para cada circunstancia:

b.1. La señalética debe cumplir con la tipografía, colores, altura, tamaños, orla, mantención y modo de colocación detallada en el Manual de Señalización, del Ministerio de Telecomunicación y Transporte.

b.2. La señalética que sitúe dentro del área patrimonial debe, además de cumplir con los requerimientos anteriormente mencionados, integrar dentro de su composición, una segunda orla interior de color café reflectante de 1 cm. de grosor (la que señalará zona de patrimonio).

b.3. La señaléticas de carácter informativo (verdes) mantendrán su ubicación, se cambiarán las que se encuentran en mal estado, y mantendrán de acuerdo al ítem mantención señalado.



Esquema de funcionamiento para los circuitos

Son ocho los circuitos patrimoniales que presenta SERNATUR. En ellos se ha intentado incorporar todos los valiosos elementos que forman parte de Valparaíso, ya sean del plan o algunos cerros. Todos contemplan un completo paquete turístico que aborda diversos aspectos relevantes de la ciudad, tanto del punto de vista turístico, cultural como patrimonial.

1. El primero de ellos se denomina "Cerro Concepción". Se trata de una zona típica. Fue uno de los primeros cerros poblados por los inmigrantes ingleses y alemanes, donde se emplazan hermosas casas y miradores. Entre los atractivos turísticos de este circuito figuran el paseo Atkinson, el Gervasoni, y el paseo de Los 14 Asientos. Dentro de las iglesias; la Luterana y Anglicana Saint Paul's, las cuales cuentan con la categoría de monumento nacional.

2. El segundo circuito está ubicado en el cerro Alegre y se denomina "Del Arte y La Música". Sector que también fue poblado por inmigrantes ingleses y alemanes. Allí destaca el edificio del Museo Municipal Pascual Baburizza, que también es monumento nacional. Dentro de las atracciones figuran la iglesia San Luis de Gonzaga; el pasaje Bavestrello y Apolo; y el restorán La Colombina.

3. El circuito tres, denominado de "Los Inmigrantes".
Comienza en la plaza Aníbal Pinto (declarada zona típica). Aquí se incorporaron calles como Almirante Montt y Cuminning, y termina en el muelle Prat y plaza Sotomayor.

Este es uno de los circuitos más extensos, pues no sólo abarca un recorrido por los cerros Alegre y Concepción, sino también parte del plan de la ciudad.
Además de algunas instituciones nombradas, figura el Instituto Alemán, el museo de Sitio, y los ascensores Reina Victoria, Concepción y El Peral.

4. El cuarto circuito se denomina "Casco Histórico".
En este recorrido destacan las plazas de Valparaíso tales como la Justicia, Echaurren, Sotomayor, La Matriz y la plazuela Santo Domingo. Este recorrido incluye el Mercado Puerto; el Museo del Mar; el monumento a los Héroes de Iquique, y diversos restoranes, además del edificio La Matriz y el edificio de la ex Intendencia.

5. El quinto circuito denominado "Las Casas de Playa Ancha".
En este cerro se encuentran numerosas casonas de gran valor patrimonial y enteramente hechas en madera. Aquí destacan el paseo 21 de Mayo, el ascensor del mismo nombre, y las calles Gran Bretaña y la plaza Waddington.

6. Otra zona que también es interesante y que se incluyó en estos circuitos, es el "Museo a Cielo Abierto".
Ubicado en el cerro Bellavista, en este circuito está incorporado el ascensor Espíritu Santo y la plaza Victoria la que es fue el centro social de Valparaíso por excelencia.

7. El séptimo recorrido denominado "Plaza Victoria y Cerro Bellavista", muestra la típica estructura urbana de Valparaíso como la catedral de Valparaíso, el ex edificio del diario La Unión; el Palacio Lyon; el Museo de Historia Natural y la biblioteca Santiago Severín, la que forma parte del patrimonio nacional.

8. Finalmente, el octavo circuito, es denominado circuito "Del Poeta".

Este pretende destacar la presencia que el poeta Pablo Neruda tuvo en la ciudad. Este recorrido se inicia en la plazuela Ecuador, se continúa por calle Yerbas Buenas, se accede por avenida Alemania, y se concluye en La Sebastiana.

[5.4] De las Características de cada Señal

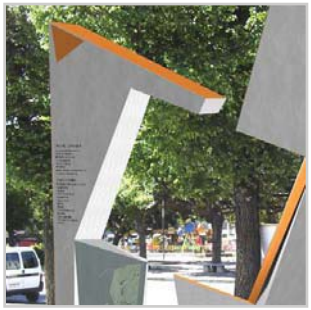
a. Informativo General

Esta señal en la más compleja y completa del sistema señalético.
Se encuentra al inicio de cada circuito, contiene toda la información de infraestructura, áreas patrimoniales, monumentos y servicios del área recorrida.
Es el punto de partida que invita a seguir un recorrido por la Ciudad.
Esta señal, es con detención, por lo que su espacio no es sólo visual. Es un elemento rodeable que revela una escena luminosa particular de Valparaíso, y que actúa tanto de día como noche.

Cantidad de señales: 8, una por cada circuito.

Información que lleva la señal:

-Mapas, rutas, monumentos, definición de zonas, iconos e infraestructura.
-Punteo detallado de iconos y monumentos.
-Pauta del cómo funciona el circuito y sus elementos informativos.
-Reseña histórica de la Ciudad de Valparaíso
-Reseña del circuito que se va a recorrer
-Datos duros de la ciudad
-Orientación (Norte)
-Logo Municipal
-Visor



b. Informativo de Ruta

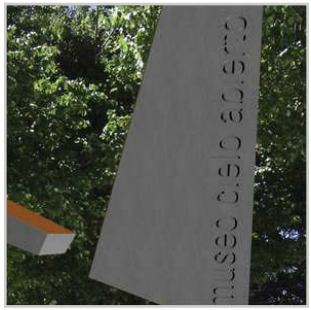
Esta señal se desprende de la anterior, como un elemento que respalda la información otorgada y que ubica al lector respecto del lugar donde se encuentra mediante el transcurso del circuito.

Esta se sitúa en partes estratégicas del circuito, donde pudiese existir confusión respecto del recorrido.
Su tiempo de lectura es corto, por lo que aparecen en el transitar de la ruta.
No requieren de un espacio rodeable tan establecido como el de la primera, pues se construye de dos frontalidades para ser leídas.
Funcionan tanto de día como de noche.

Cantidad de señales: de 2 a 3 señales por circuito, según sea necesario.

Información que lleva la señal:

-Mapa del sector que se está recorriendo
-Punteo detallado de monumentos y servicios del sector
-Infografía sobre el circuito
-Orientación (Norte)
-Logo Municipal



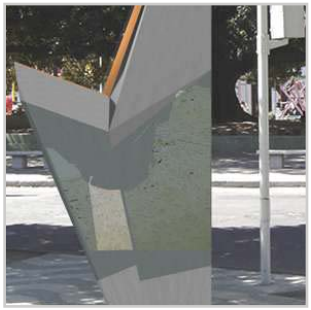
c. Informativo de Monumento

Señalética propia de los monumentos que se encuentran en cada circuito.
Esta señal cumple la función de identificar e informar acerca del monumento que se señala al caminante.

Cantidad de señales: 1 señal por monumento

Información que lleva la señal:

-Nombre del monumento señalado
-Reseña histórica del monumento
-Situación actual del monumento
-Orientación (Norte)
-Logo Municipal



d. Señalética de Huella

Sistema de información y orientación visual respecto de cada circuito recorrido.

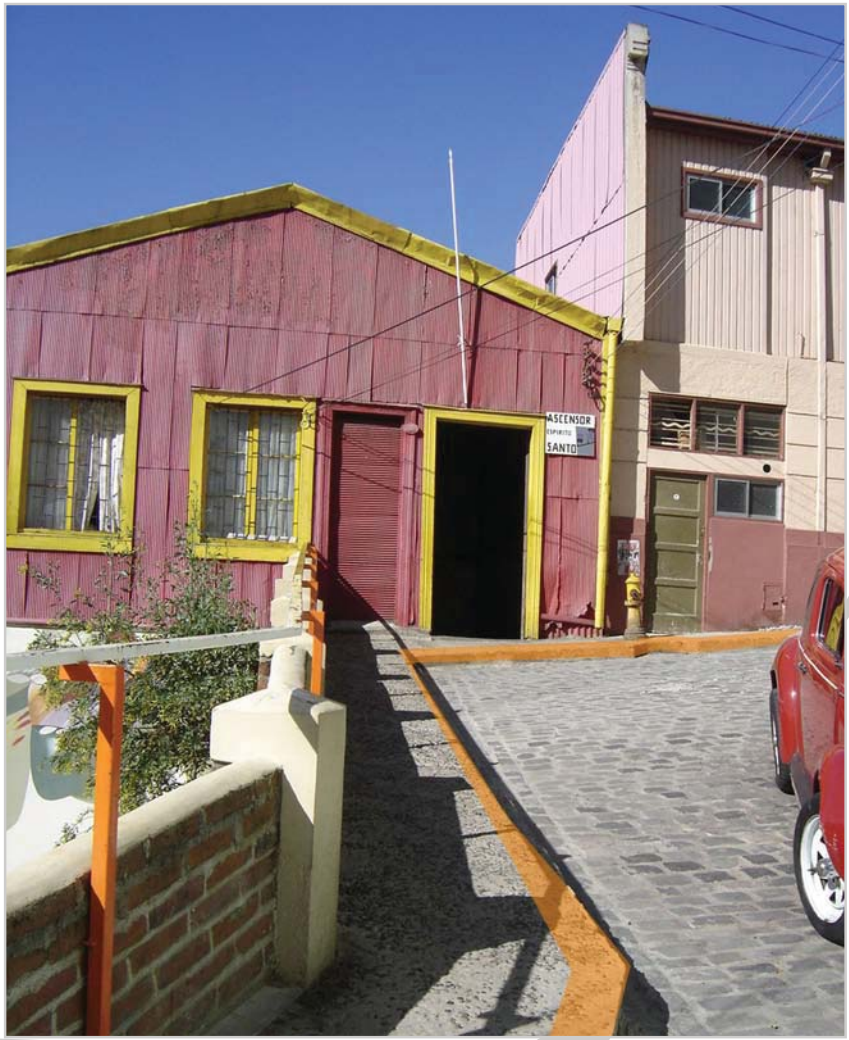
Se distingue por un color propio de cada circuito turístico, aplicado en el espacio urbano de Valparaíso, a un lado de la calzada de la vereda.

Hilo conductor que guía al transeúnte por el recorrido al que camina de forma espontánea y sutil, encontrándose cuando se necesita y siendo imperceptible cuando es parte de la ciudad.

Cantidad de señales: 8

Información que lleva la señal:

-Sólo el color que identifica y define la ruta.



[5.5] Material Informativo Contenido por las Señales

La señal desde su forma, levanta material gráfico informativo, esto es, mapas sectorizados del área donde se emplaza la señal, lenguaje iconográfico, nombres y colores de los circuitos, paseos, plazas, monumentos y sitios de interés como museos y miradores.

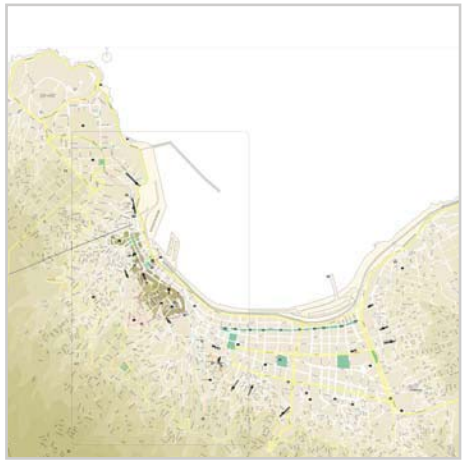
Identificación de paseos y miradores

Iconografía

Monumentos destacados

Circuitos organizados por colores

Mapa del sector señalado



Puntos de inicio y cierre de los recorridos SERNATUR

Situaciones de prueba respecto de la efectividad del sistema

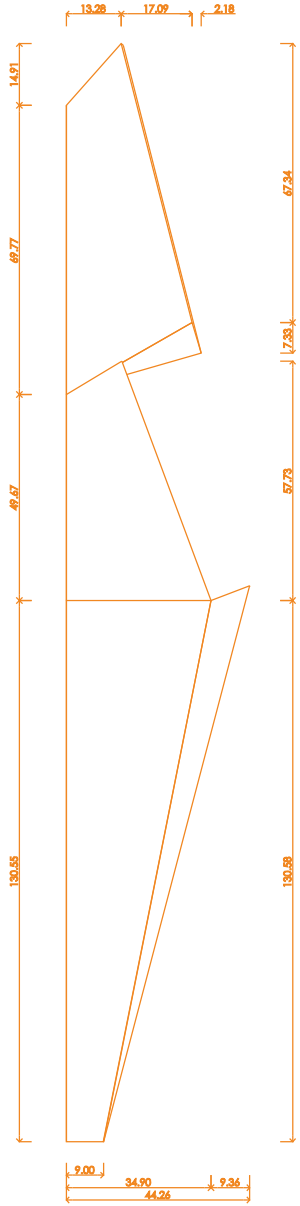
Además del nuevo diseño propuesto para organizar los recorridos de la ciudad, se incorporan soluciones para la actual señalización vial.
Se legislará la utilización de orlas blancas para el total de la ciudad, y se agregará una segunda orla de color café (tono utilizado por la señalización de monumentos), sólo a las señales que se encuentren dentro del perímetro declarado Patrimonio. Esto permitirá identificar visualmente al peatón, el ingreso al área protegida de Valparaíso.

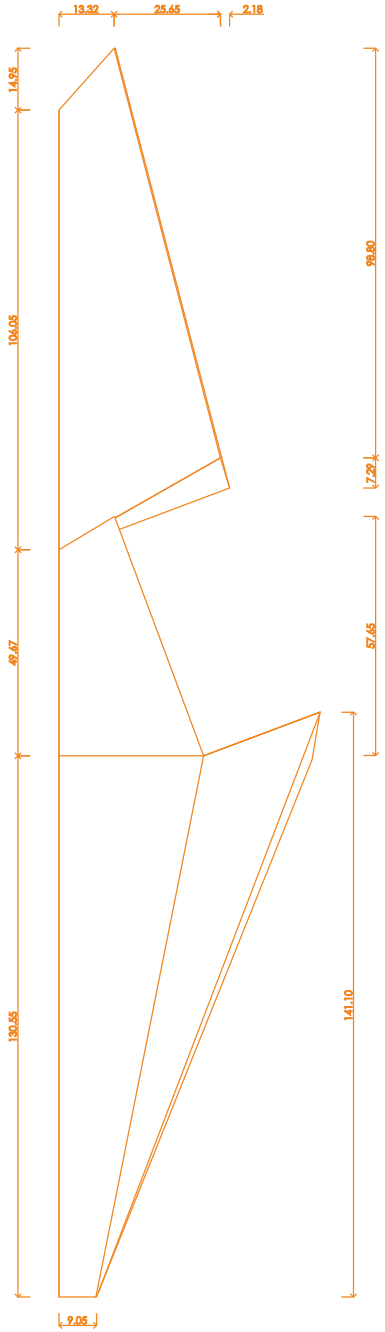
Se especifican también, los colores a utilizar en las aceras (hormigón pigmentado)de la ciudad para las 8 rutas Sernatur anteriormente mencionadas, simulando casos de intersección y efectividad de continuidad.

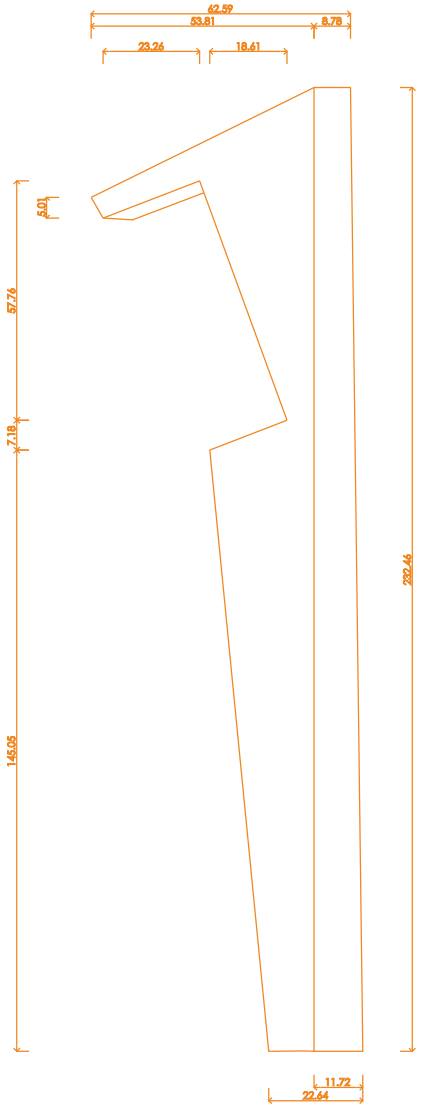
Señal de ruta, colores propuestos, además del negro y blanco

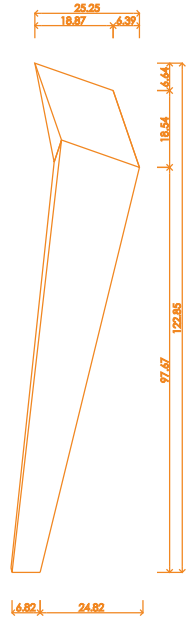
Trabajo en las orlas de las señales viales existentes

a. Elevación lateral 1



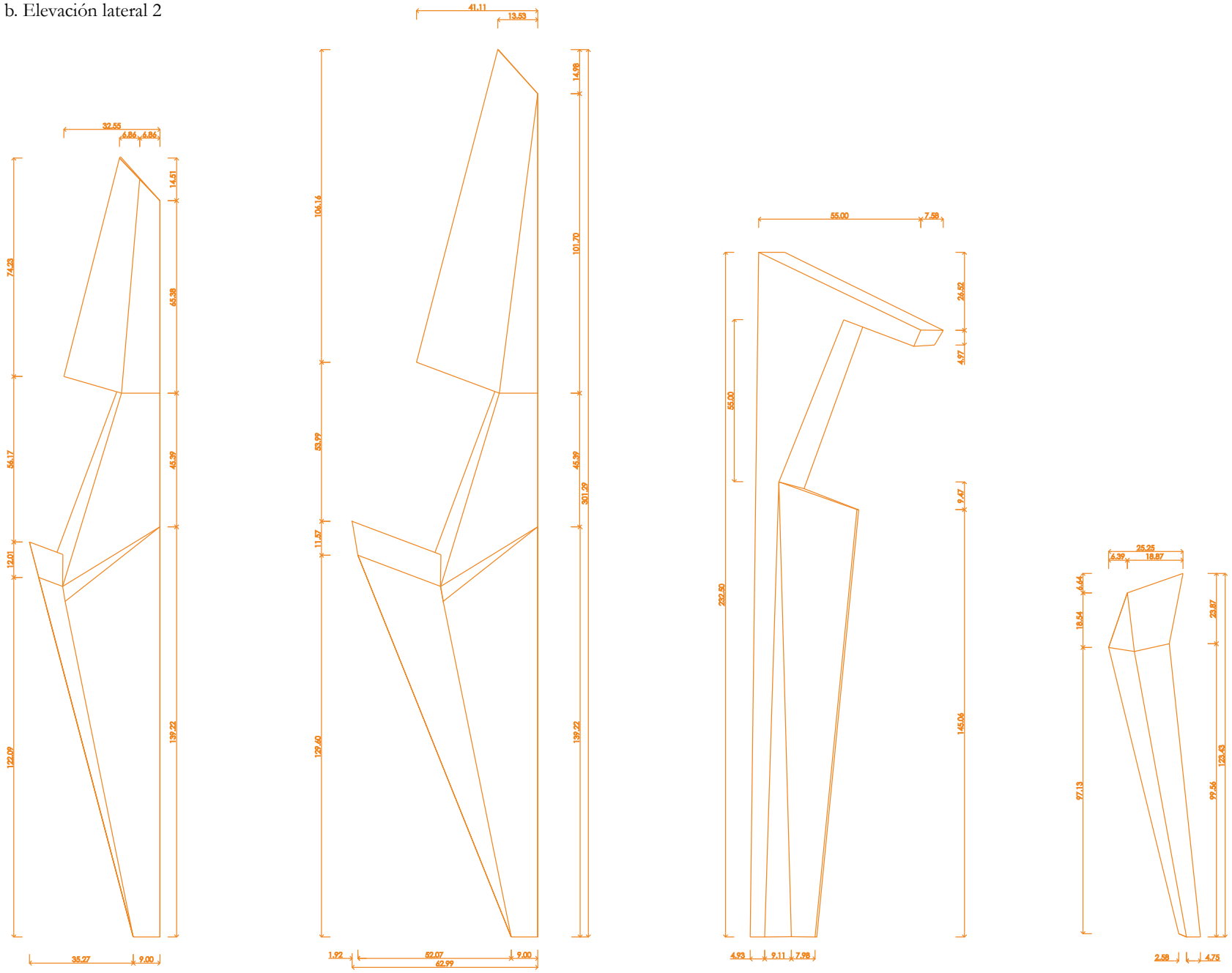






-Informativo de ruta -Informativo general -Informativo de monumento [escala 1:10]

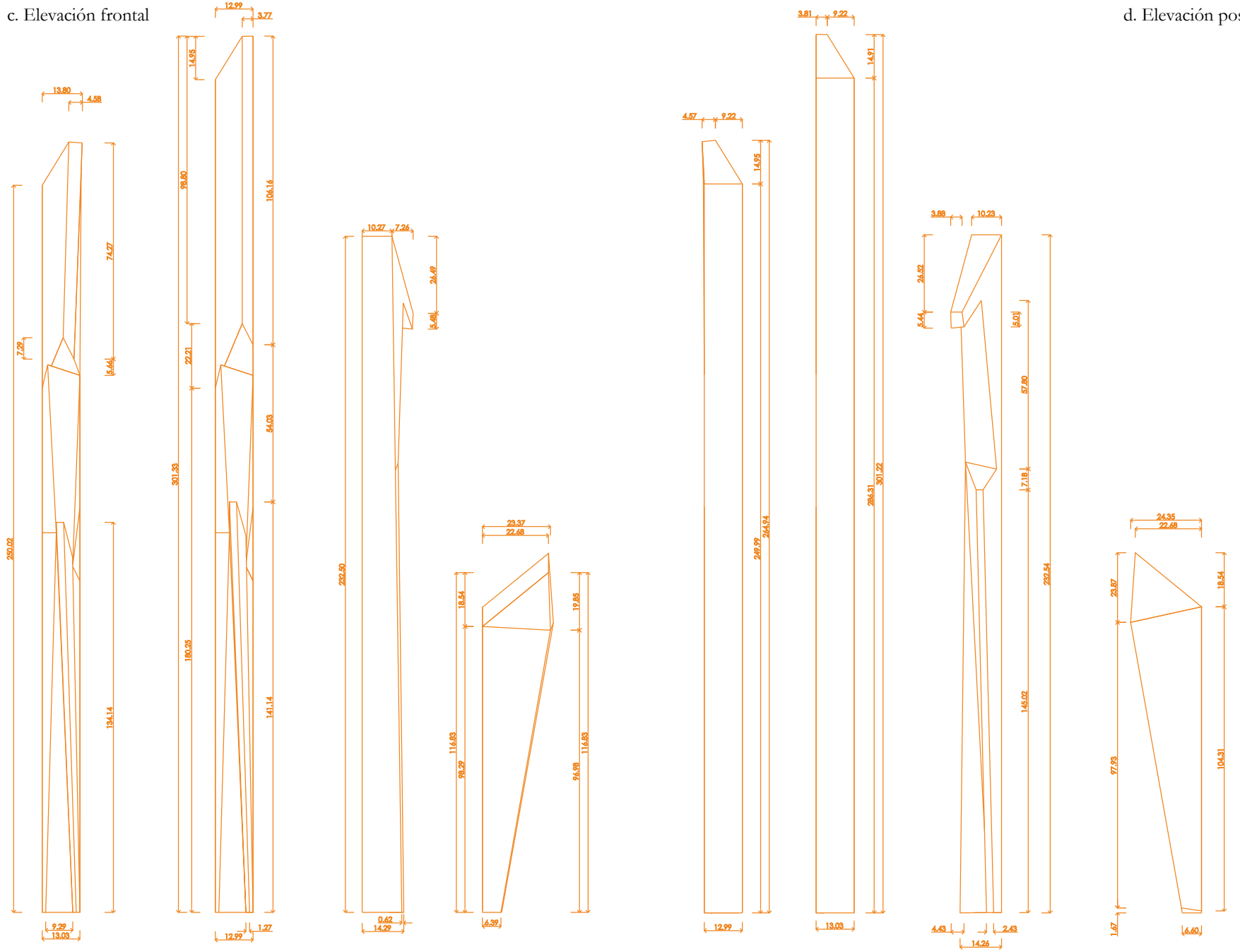
b. Elevación lateral 2



-Informativo de ruta -Informativo general -Informativo de monumento [escala 1:10]

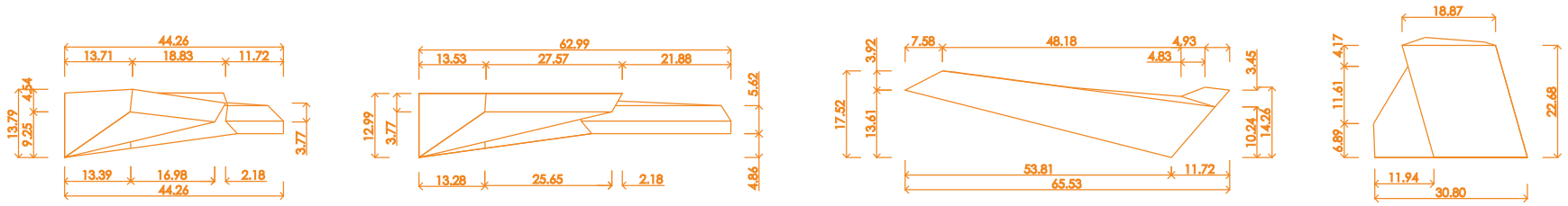
c. Elevación frontal

d. Elevación posterior



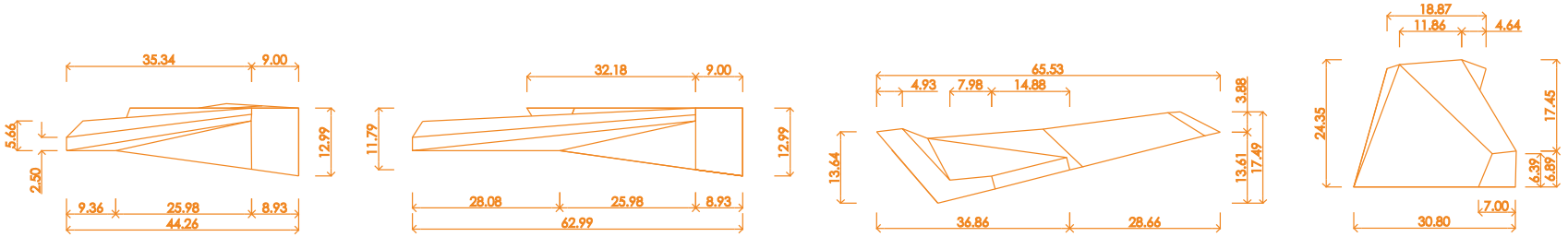
-Informativo de ruta -Informativo general -Informativo de monumento [escala 1:10]

e. Planta superior



-Informativo de ruta -Informativo general -Informativo de monumento [escala 1:10]

e. Planta inferior



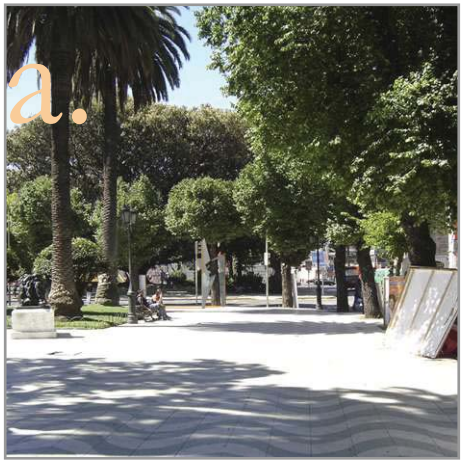
-Informativo de ruta -Informativo general -Informativo de monumento [escala 1:10]

[5.8] Fotomontaje del Recorrido

Circuito trabajado:

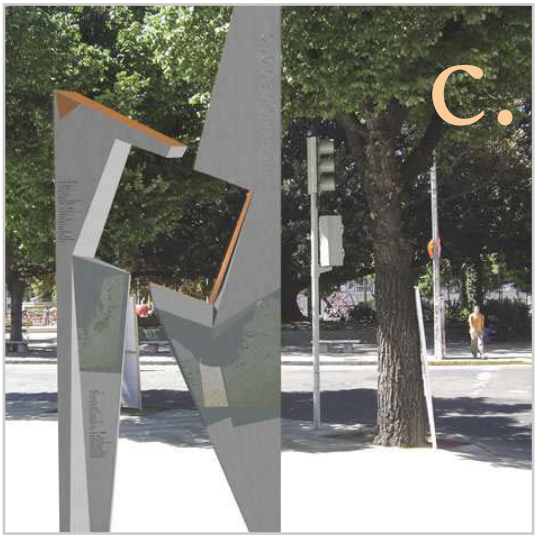
Museo a Cielo Abierto

Este circuito se escoge principalmente porque ofrece una proposición pictórica dentro del entorno urbano de Valparaíso.
De gran riqueza tonal, otorga a la propuesta gráfica una peculiar mirada luminosa del entorno de Valparaíso, compuesta de monumentos y zonas típicas, facultades que se utilizarán para contextualizar más adecuadamente el uso de la señal propuesta.

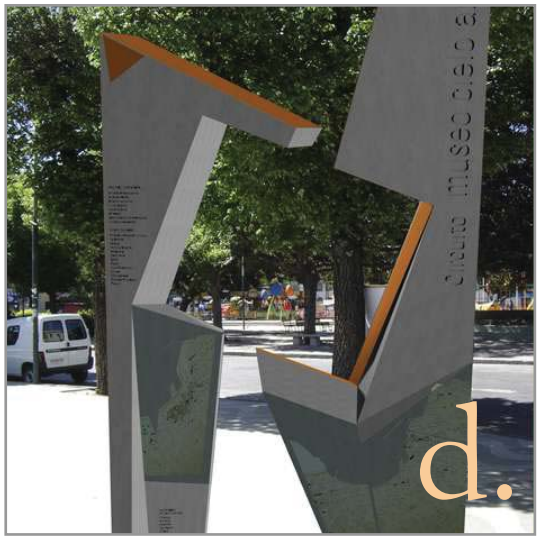


a. Señal general identificación de la estructura, ubicada el la Plaza Victoria, espacio que permite que sea visible y rodeable

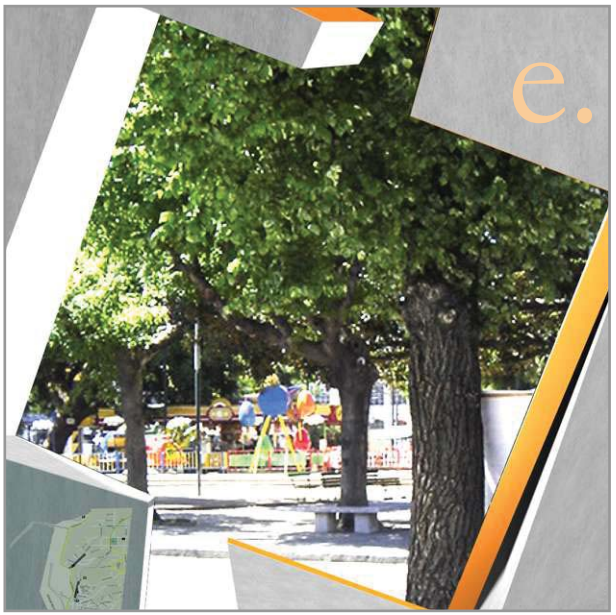
b. Reconocimiento del color de la ruta y distancia que entrega mayor detalle de la señal y la prolongación del circuito en la franja del suelo



c. Detalle de la estructura, aparece una distancia que revela la forma de la señal y los elementos de lectura e información que la componen



d. En el momento de realizar la lectura y rodear la señal interactuando con su espacio, se despliega la profundidad del cubo interior desplazado



e. Se logra fijar la mirada en una escena de la Ciudad de Valparaíso, un hito luminoso identificable, que la señal revela por medio de la forma

f. Al rodear la señal aparecen con ella todos los elementos de lectura, incluyendo el visor que trae un área opuesta al recorrido

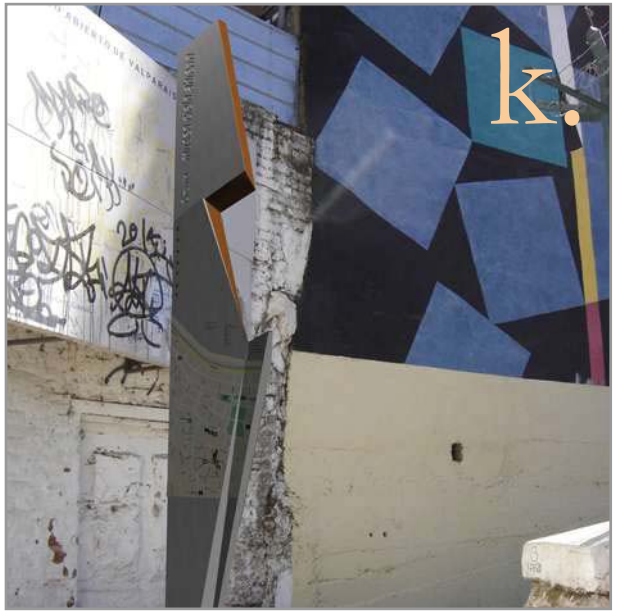
Este circuito se escoge principalmente porque ofrece una proposición pictórica dentro del entorno urbano de la Ciudad de Valparaíso. Se juntan en este circuito variadas situaciones luminosas, estre ellas: plazas abiertas, pasajes, escaleras, miradores y monumentos. Todos estos elementos, otorgan un protagonismo diferente a la señal emplazada, encontrándonos con las reales condiciones de la Ciudad, que ahora incluye en ella otro objeto visual.

g. Otro tipo de lectura se asoma en este acto, el traer de un modo simple el área opuesta al que puntualmente nos encontramos, en este caso, Muelle Prat

h. Luego de la señal principal se desprende la huella del circuito, la franja coloreada que orientará el caminar

i. Luego del seguimiento del trazo coloreado encontramos la señal de ruta que conecta con la señal principal, su diseño se relaciona directamente con ésta

j. Identificación de la estructura, ubicada en la Plaza Victoria, espacio que permite que sea visible y rodeable



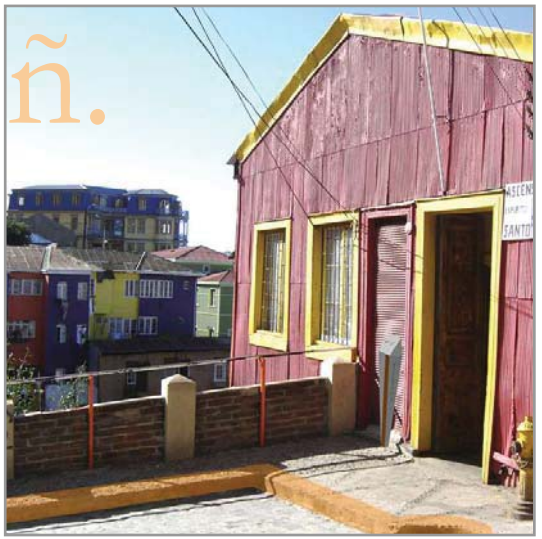
k. Aparecen los datos de complemento del circuito, que nos ubican respecto de la señal general y de lo que vendrá en la ruta

l. La cinta coloreada indica el recorrido trazado en el mapa anteriormente señalado en el indicador de ruta

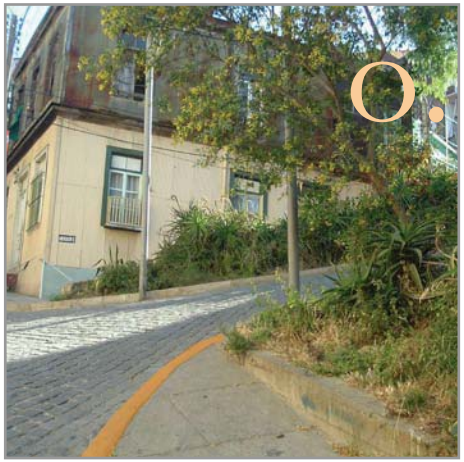
Este recorrido entonces además de mostrar la Ciudad en sí misma, contruye a su vez, un recorrido gráfico, que contiene todas las condiciones luminosas observadas en etapas anteriores de la investigación. Lo que finalmente la señal destaca y resalta por medio de su diseño y forma.

m. La huella dirige al caminante a los respectivos complementos informativos, en este caso, una señal de monumento

n. Ésta señal identifica y entrega información acerca del hito histórico que se observa, única señal que no contiene mapa informativo, sólo una reseña del monumento en forma escrita



ñ. Tanto esta señal como la de huella y anteriores, aparecen ubicadas en los planos informativos de las señales más grandes



o. Continúa la señal de huella hasta encontrarse en una ubicación que visualmente traiga el lugar de partida, en este caso, la Plaza Victoria

p. Según sea necesario, las señales de ruta aparecerán para ubicar al peatón respecto del total del circuito

q. En este caso la señal orienta al caminante respecto del punto de partida y del punto final, señalando cómo acceder a otros recorridos que se interconectan

[5.9] Registro de Exposición Final

FAENA DE MONTAJE.

Esto consiste en armar paneles visuales que contienen imágenes del Sistema Señalético propuesto en transparencia, para lograr un efecto luminoso.

LÁMINA Y GIGANTOGRAFÍA

Se monta como parte de la exposición, una gigantografía de la señal principal superpuesta en un croquis de la Plaza Victoria. Todo lo anterior detallado en la lámina de fundamentos.

PANEL ILUSTRATIVO DEL RECORRIDO

Se exponen fotografías del Circuito del Museo a Cielo Abierto, con los fotomontajes de todas las señales y sus respectivos entornos.

MATERIAL ANEXO

Material trabajado por la alumna Titulante Francisca Moyano, mapa rutero que complementa el sistema de información propuesto.

Bibliografía y Weblografía

PROYECTOS DE TÍTULO RELACIONADOS

Carrasco, Mauricio. Texto de la Memoria de Diseño Gráfico "Salas Gráficas", Escuela de Arquitectura y Diseño, 1986 Viña del Mar, Chile.

Figueroa, Mauricio. Texto de la memoria de Diseño Gráfico "Borde de los Oficios", Escuela de Arquitectura y Diseño 1982 Viña del Mar, Chile.

Jiménez, Pablo. "Valparaíso y el titulo Patrimonio Cultural de la Humanidad", Instituto de Historia, Noviembre, 2000, Viña del Mar, Chile.

Villarroel, Jaime. "Desarrollo de la Conciencia Turística de la población de Valparaíso" Instituto de Historia, Diciembre, 2002, Viña del Mar, Chile.

Alieste, Ricardo. "Valparaíso y su Patrimonio Intangible y Popular", Instituto de Historia, Diciembre, 2001, Viña del Mar, Chile.

Araya, Antonio, "Valparaíso Patrimonio de la Humanidad", Instituto de Historia, Diciembre, 2002, Viña del Mar, Chile.

ARTÍCULOS DE DISEÑO RELACIONADOS

Tully, Nola. "Text on display: The next word: text and/ as image and/ design and/ as meaning" Afterimage v. 26 nº 4, p. 17, Febrero, 1999.

*Hitchcock, Lucinda. "Word Space/ Book Space/ Poetic Space: Experiments in Transformation", Visible Language v.34.2, p.162-197, 2000

*Poggenpohl, Sharon Helmer. "Reflections on Words in Space", Visible Language v.34.2, p.198-218, 2000

*Hadlaw, Janin. "The London Underground Map: Imagining Modern Time and Space", Design Issues v.19 nº 1, p.25-35, 2003

*Burns, Ausra. "Emotion and Urban Experience: Implications for Design", Design Issues v.16 nº 3, p.67-79, 2000

*Large, Michael. "Communication Among All People, Everywhere: Paul Arthur and the Maturing of Design", Design Issues v.17 nº 2, p.81-90, 2001

*Kazmierczak, Elzbieta T. "Design as Meaning Making: From Making Things to the Design of Thinking", Design Issues v.19 nº 2, p.45-59, 2003

*Forlizzi, Jodi; Lebbon, Cherie. "From Formalism to Social Significance in Communication Design", Design Issues v.18 nº 4, p. 3-13, 2002

*Hanington, Bruce. "Methods in the Making: A Perspective on the State of Human Research in Design", Design Issues v.19 nº 4, p.9-18, 2003

*Miles, Malcolm. "Picking Up Stones: Design Research and Urban Settlement", Design Issues v.17 nº. 2, p. 32-52, 2001

*Strom, Kirsten. "Reading Scott Makela: The Subversion of Dyslexic Deconstruction", Design Issues v.19 nº 2, p. 5-16, 2003

*Michael, Vincent. "Reyner Banham: Signs and Designs in the Time Without Style", Design Issues v.18 nº 2, p. 65-77, 2002

*Bibliografía por leer

DISEÑO URBANO

Frutiger, Adrián "Signo Símbolos Marcas Señales" Editorial Gustavo Gili, S.A. 1981 Barcelona, España.

Munari, Bruno "Diseño y Comunicación visual" Editorial Gustavo Gili, S.A. 1985 Barcelona, España.

Amheim, Rudolph "El Pensamiento Visual" Ediciones Paídos 1986 Barcelona, España.

Aicher, Otl; Krampen, Martin. "Sistemas de signos en la comunicación visual" Editorial Gustavo Gili, S.A. 1997 Barcelona, España.

"Revisión de Normativa Aplicable en Diseño Urbano Seguro" Documento Fundación Paz Ciudadana
López Vílchez, Inmaculada "Turismo en ciudades históricas. Orientación y señalización turística" Departamento de Dibujo, Facultad de Bellas Artes, Universidad de Granada
Granada, España.

Consultores en Gestión Pública "Plan de desarrollo comunal de Valparaíso Diagnóstico comunal".
http://www.subdere.gov.cl/paginas/div_politicas/doc/pladeco/valparaiso/valparaiso.pdf

"Manual Técnico de Estándares y Recomendaciones"
Capítulo 5 Especificaciones Técnicas de Construcción.

HISTORIA DE VALPARAÍSO

Vicuña Mackena, Benjamín "La historia de Valparaíso es la historia del mar" Ediciones Universitarias de Valparaíso 1970 Valparaíso, Chile

Ossandón Estay, Osvaldo "Valparaíso, ciudad – puerto de muros" Revista geográfica de Valparaíso Nº 28 1997 SSN 0716 – 1905

Sáez, Leopoldo "Toponimia de Valparaíso" Universidad de Chile Inst. Pedagógico
1962 Valparaíso, Chile. (Memoria para optar al Título de Profesor de estado en la Asignatura de castellano)

Schlotfeldt, Marilis; Calderón, Alfonso "Memorial de Valparaíso" RIL Editores 2001 Chile.

"Desde Rugenda a nuestro tiempo…Valparaíso en la pintura,Valle Paraíso, la reinvención del ver." Archivo fotográfico de Valparaíso patrimonio cultural. El Mercurio de Valparaíso e Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Chile.

Salinas, Rolando "Condiciones Naturales y Humanas en la formación del área Metropolitana de Valparaíso." Departamento de Geografía Facultad de Filosofía y Educación Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso, Chile.

Urbina, María Ximena "Los conventillos de Valparaíso1880 – 1920" Fisonomía y Percepción de una vivienda popular urbana. Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso 2002 Chile

Waisberg, Myriam "Casas de Playa Ancha, la vivienda de fines de siglo XIX en Valparaíso" Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico. 1988 Santiago, Chile.

Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina. Editado por el Fondo José Toribio Medina
1952 Santiago, Chile.

Vidal Gormáz, Francisco "Algunos Naufragios, ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días." Archivo Histórico de la Armada de Chile Facultad de ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile 1901 Santiago, Chile.

Santos Tornero, Recaredo "Chile Ilustrado". Guía descriptivo, territorio de Chile, de las capitales de provincia, de los puertos principales. Librerías y Agencia del Mercurio de Valparaíso 1872 Valparaíso, Chile.

Calderón Scuadritto, Alfonso "Memorial de Valparaíso En los 450 años de su descubrimiento"
Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso 1986 Valparaíso, Chile.

Aguirre Echiburiú, Luis "Libro de Valparaíso" Edición Salesiana, 1946 Valparaíso, Chile.

Vásquez, Nelson; Iglesias, Ricardo; Molina, Mauricio; Ahumada Mauricio. "Cartografía histórica de Valparaíso." Ediciones Universitarias de Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso 1999 Valparaíso, Chile.

HISTORIA CULTURAL

Burke, Peter "Visto y no visto, el uso de la imagen como documento histórico" Editorial Crítica S.L Provença, 2001 Barcelona, España.

Guerra, Francois Xavier; Lempérière, Annick. "Los espacios públicos en Ibero América" Fondo de Cultura Económica 1998 Ciudad de México, México.

Soffia, Álvaro "Lea el mundo cada semana, prácticas de lectura en Chile 1930 – 1945" Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso 2003 Valparaíso, Chile.

Burke, Meter "Formas de historia Cultural" Ediciones Alianza 2000 Madrid, España.

Arfuch, Leonor; Chaves, Norberto; Ledesma, María. "Diseño y comunicación" Ediciones Paidos
1997 Buenos Aires, Argentina.

Ordeix, Laura. "El Patrimonio Artístico y Cultural" Colección Guix 16 2002 Barcelona, España.

Elliot, Jorge. "Entre el Ver y el Pensar" Ediciones Paidos 1976 Madrid, España.

TURISMO CULTURAL

(Sitios Web enfocados al turismo cultural en Valparaíso Patrimonial)
http://www.eurochile.cl
http://www.senderobicentenario.cl

DOCUMENTOS GUBERNAMENTALES

Gobierno de Chile, Censo de la República de Chile (Primer censo nacional) "Levantado el 28 de Noviembre de 1907" Imprenta y Litografía Universo 1908 Santiago, Chile.

Gobierno de Chile, Patrimonio del Mundo Valparaíso 2000 el portal del turismo porteño Manual turístico de Valparaíso Preparado por SERNATUR quinta región Ilustre Municipalidad de Valparaíso.

Proyecto Valparaíso: una estrategia para reactivar la ciudad Director proyecto estratégico: García, Eugenio. Director ejecutivo del proyecto: Valenzuela, Iván. Gerente del proyecto: Costa, Ana. Coordinador general: Sotomayor, Soledad. Investigador: Monti, María José. 2001

Gobierno de Chile, Postulación de Valparaíso como sitio del patrimonio mundial UNESCO, Gobierno de Chile, Ministerio de educación, Consejo de Monumentos, Ilustre Municipalidad de Valparaíso. 2001

Consejo de Monumentos Nacionales, "Patrimonio Subterráneo de Valparaíso". Peralta Padilla, Archibaldo. 2000 Santiago, Chile.

Gobierno de Chile, Ministerio de Telecomunicaciones y transportes, Manual de Señalización de Tránsito. 2005

(Sitios Web de documentación en línea de Valparaíso Patrimonial)
http://www.capitalcultural.cl/

TEMAS GENERALES

Planos de levantamiento en diversas épocas.
Taller Arquitectónico Seminario de historia de Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Escuela de Arquitectura.

(Sitios Web enfocados a la difusión de Valparaíso Patrimonial)
http://www.mercuriovalpo.cl
http://www.educarchile.cl/ntg/docente/1556/article-76685.html

(Sitios Web dedicados a la difusión de Valparaíso)
http://www.valparaisociudadmultiple.cl
http://www.guiarte.com/valparaiso
http://www.valparaisotecnologico.cl
http://www.nuestro.cl
http://www.culturart.cl

Colofón

Esta Edición fue terminada el día
8 de Septiembre del 2006.
En ella se encuentran reunídos los tres Títulos de investigación cursados, organizados en capítulos según el desarrollo del estudio y la propuesta.

En ésta se utilizaron: hojas de papel hilado blanco de 90 gramos, utilizadas en formato apaisado.

Para la impresión se utilizó la impresora Epson Stylus C-43UX, en su resolución máxima.

También, en la misma carpeta, se puede encontrar una versión digital de la edición, en archivos formato PDF y un video del recorrido trabajado en la investigación.

Esta carpeta es un ejemplar desarrollado por Loredana Pérsico Cortés, a la cual se relacionan directamente las versiones de Mariajosé Gómez y Manuela Donoso, compañeras que cursan del mismo modo las etapas de Título aquí registradas, a ellas y a Michèle, mis más grandes agradecimientos por el arduo trabajo efectuado (además de todas las personas que cooperaron y participaron desinteresadamente de este gran Proyecto).