

UN PARTIR **QUE PRESENTA** UN PARTIDO

UN PARTIR **QUE PRESENTA** UN PARTIDO

LA PORTADA ES UN FRAGMENTO QUE QUIERE SER RASGO
DE UN CUADRO MAYOR, PINTADO POR JUAN CONTRERAS
OYARZO, OTRA MANERA DE VER AL RASGO

MEMORIA DE 10 PROYECTOS PARA TÍTULO



ALUMNO: **GUSTAVO LEIVA TORRES**
PROFESOR GUIA: **ISABEL MARGARITA REYES**
ARQUITECTURA
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO e.[ad] 2009

EDITADO Y DISEÑADO POR: **GUSTAVO LEIVA TORRES**

UN PARTIR QUE PRESENTA UN PARTIDO

DISEÑO DE PORTADA:

JUAN CONTRERAS OYARZO

AGRADECIMIENTOS:

GUSTAVO LEIVA ZUÑIGA

ADRIANA TORRES YAÑEZ

LUIS APIOLAZA TORRES

FRANCISCO AHUMADA PEÑA

RONALD CLUNES ALCAYAGA

JUAN CONTRERAS OYARZO

CAMILA GONZALEZ CARTER

EDGAR IBAÑEZ QUISPE

Esta edición fue impresa en un formato de 21,5x28cm (más paginas desplegadas de 21,5x52cm) en hilado 9, cartulina de doble faz (5 colores) y papel diamante. Para el diseño de las paginas se utilizó el software adobe acrobat illustrator cs2, junto con AutoCAD 2008 y Adobe photoshop 8.0 para el ajuste de fotografías y scaneos. Las páginas fueron impresas en una impresora EPSON CX5600.

MEMORIA DE 10 PROYECTOS
PARA TÍTULO (2004 - 2008)
TÍTULO I 2009

UN PARTIR QUE PRESENTA UN PARTIDO

Alumno: **Gustavo Leiva Torres**
Profesora guía: **Isabel Margarita Reyes N.**
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso e.[ad] 2009

Prólogo

Esta escuela busca, estudia, ilumina –a la vez– por la palabra poética. De este modo, los planes de estudio se constituyen en torno a las travesías realizadas a lo largo y ancho del continente: un momento creativo de la relación poesía – arquitectura. Esta memoria es fruto de haber participado el estudiante en seis Travesías a lo largo de sus años de estudio.

El taller de Titulación es un período de estudio dedicado al recuento de los conocimientos recibidos a través de cinco años, pero realizados desde las faenas y trabajos que requiere el momento presente. Por lo tanto, se trata de una construcción del pensar en que aquello que se encara hoy recoja lo adquirido anteriormente, a fin de construir un discurso arquitectónico.

La relación poesía – arquitectura viene a recalcar que ella es pública. Al construir lo público, la arquitectura concibe y realiza obras que – a la par – son individuales y colectivas, al ejemplo de las ciudades. Las memorias de título no pueden dejar de conjugar tal realidad: pueden ser leídas de manera individual, pero adquieren un sentido más generoso y más completo si se las lee hojeando otras memorias del taller.

Esta construcción del pensar es la que llamamos “Música de las Matemáticas”. Música, pues se trata de un lenguaje escrito y, a la vez, dibujado en observaciones. Matemáticas porque es formalizado. Mediante un tal lenguaje es posible que el Titulante comience a decirse y decir que aquellas afirmaciones que han de acompañarlo a través del ejercicio del oficio de la arquitectura. Este “decirse y decir” se constituye, así en una misión a cumplir. La escuela actúa directamente por dicha vía en la construcción del mundo como ciudad, como la construcción de un tiempo que se realiza. La carpeta es la forma que ese discurso arquitectónico alcanza, el cual, como ubicación inicial, no es una formulación conclusa sino una que está buscando su abertura. Luego hay que leerla en ese sentido de notas y acotaciones cuya clave se encuentra en su título.

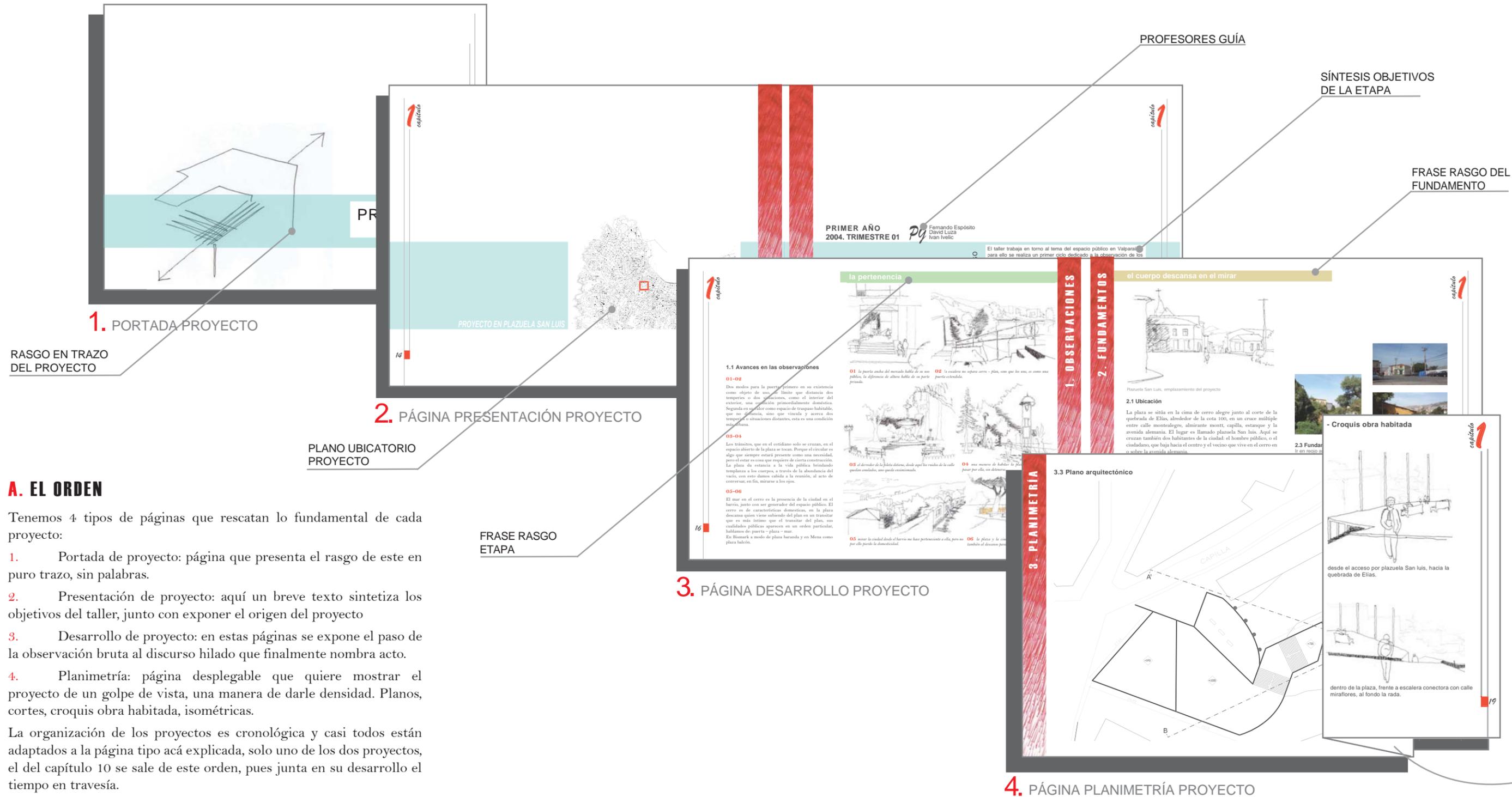
Desde luego, las memorias no se proponen ser exposiciones de tesis, sino más bien anotaciones de atisbos, observaciones que permiten concebir un quehacer creativo que concientemente busque la arquitectura mediante obras que instauren lo público.

Tales anotaciones, vendrán a responder, en alguna medida, a quienes se proponen esa búsqueda de la cual se hablaba.

CONTENIDO	PÁGINAS
ÍNDICE	01
ORGANIGRAMA	02
□ CAPÍTULO 00, LA MEMORIA ¿CÓMO NOMBRAR A ESTA CARPETA? .	04
■ CAPÍTULO 01, LA PLAZA DEL DESCANSO	12
OBSERVACIONES	16
FUNDAMENTO	17
PLANIMETRÍA	18
MAQUETA Y FORMA	21
■ CAPÍTULO 02, LA PLAZA DEL LAGO	22
OBSERVACIONES	26
FUNDAMENTO	27
PLANIMETRÍA	28
MAQUETA Y FORMA	31
■ CAPÍTULO 03, LA CASA DE LOS ANHELOS	32
OBSERVACIONES	36
FUNDAMENTO	37
PLANIMETRÍA	38
MAQUETA Y FORMA	41
■ CAPÍTULO 04, LA CASA MARGINAL	42
OBSERVACIONES	46
FUNDAMENTO	47
PLANIMETRÍA	48
MAQUETA Y FORMA	51
■ CAPÍTULO 05, CALETA DE PESCADORES	52
OBSERVACIONES	56
FUNDAMENTO	57
PLANIMETRÍA	58
MAQUETA Y FORMA	61

CONTENIDO	PÁGINAS
■ CAPÍTULO 06, LA SEDE VECINAL	62
OBSERVACIONES	66
FUNDAMENTO	67
PLANIMETRÍA	68
MAQUETA Y FORMA	71
■ CAPÍTULO 07, LA GALERÍA DEL AGUA	72
OBSERVACIONES	76
FUNDAMENTO	77
PLANIMETRÍA	78
MAQUETA Y FORMA	81
■ CAPÍTULO 08, EL ZAGUÁN VERTICAL	82
OBSERVACIONES	86
FUNDAMENTO	87
PLANIMETRÍA	88
MAQUETA Y FORMA	91
■ CAPÍTULO 09, HOTEL ECO - TURÍSTICO	92
OBSERVACIONES	96
FUNDAMENTO	97
PLANIMETRÍA	98
MAQUETA Y FORMA	101
■ CAPÍTULO 10, CASA PRIMERA CUBÍCULA DEL DESIERTO	102
OBSERVACIONES	106
FUNDAMENTO	107
PLANIMETRÍA	108
MAQUETA Y FORMA	111
PROYECTO MODULO DEL DESIERTO	112





A. EL ORDEN

Tenemos 4 tipos de páginas que rescatan lo fundamental de cada proyecto:

1. Portada de proyecto: página que presenta el rasgo de este en puro trazo, sin palabras.
2. Presentación de proyecto: aquí un breve texto sintetiza los objetivos del taller, junto con exponer el origen del proyecto
3. Desarrollo de proyecto: en estas páginas se expone el paso de la observación bruta al discurso hilado que finalmente nombra acto.
4. Planimetría: página desplegable que quiere mostrar el proyecto de un golpe de vista, una manera de darle densidad. Planos, cortes, croquis obra habitada, isométricas.

La organización de los proyectos es cronológica y casi todos están adaptados a la página tipo acá explicada, solo uno de los dos proyectos, el del capítulo 10 se sale de este orden, pues junta en su desarrollo el tiempo en travesía.

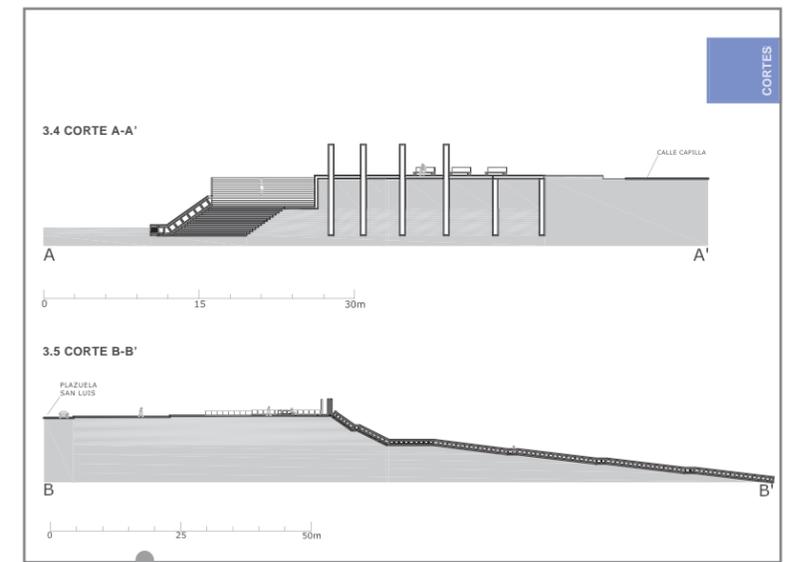
B. LA INTENCIÓN DEL ORDEN

Cada texto, dibujo y esquema aquí expuesto es parte de un trabajo de síntesis que busca rescatar la esencia arquitectónica de cada proyecto, buscando con esto convertir a la carpeta en **algo más que una mera recapitulación**. Para esto dos cosas concretas:

1. Cada proyecto es presentado en su correspondiente página de portada con un trazo que dibuja el rasgo de la intención arquitectónica. Este busca ubicarse en una posición intermedia entre la teoría del fundamento y la práctica de la forma, lo que no quiere decir que anteceda a la forma, pues en muchos casos el rasgo surge después de la forma. Es intermedio, pues recoge la palabra dándole forma, pero sin ligarse a programas, normas o características estructurales.

2. Los ítems que recogen las observaciones y sintetizan el fundamento desde la exclusividad de la palabra también rescatan un rasgo, este consiste en una frase textual o construida que rescata lo fundamental, una frase que intenta dejar clara la intención de cada proyecto.

El rasgo puede por un lado ser la partida de un proyecto o puede también ser el partido, en cualquier situación, siempre un rasgo va a intentar acercarse a lo irreductible y eso lo vuelve buena muestra del acto creativo que cada propuesta guarda. El rasgo es la expresión máxima de síntesis para cada proyecto.



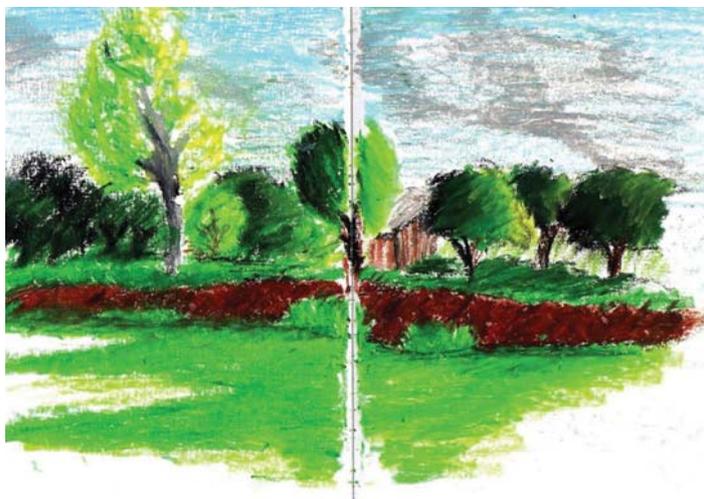
¿QUÉ ES LA MEMORIA, CÓMO NOMBRAR ESTA CARPETA?

¿Cómo nombrar a esta carpeta?

El primer cuestionamiento que se me aparece al plantearme esta pregunta es ¿por qué nombrarla, para qué ponerle nombres a las cosas y no dejarlas ser esperando que estos sean su sola consecuencia? Dice Alberto Cruz (1), en relación al sentido de nombrar los actos: “...¿porqué llamarlas, porqué ponerles nombres? Porque las palabras nos señalan una tarea. Ellas están al comienzo y al fin de la obra: son ellas las que juzgan lo realizado”

Nunca antes había padecido una experiencia semejante a la de llevar un título, una memoria de título, no existen en mis registros experiencias que orienten a las seguras dudas y preguntas venideras, por esto no me es ajena la sensación de extravío al comenzar esta carpeta. El preguntarme qué es lo que voy a hacer, es en cierto modo también una brújula que encauza el trabajo hacia un algo, sea este cualquiera, es una partida. Y será también lo que juzgará lo realizado.

Partamos con lo existente. Carpeta de memorias es el nombre que le es asignado a este largo ejercicio de recopilación, sin embargo este nombre no nombra, solo señala, pues carece de identidad. Si nos detenemos un poco en la palabra memoria vemos que su gama de significados es muy amplia, por ejemplo podemos hablar de memoria refiriéndonos a: “la facultad psíquica de retener el pasado” y también como “el recuerdo mismo que hace presente al pasado”, o sea por un lado



El color es el lugar, por la vista, pues trae las profundidades por el aroma, la sensación del viento todo lo trae el color.

Sao miguel das missoes, travesía segundo año (2005)

(1) Alberto Cruz, proyecto para una capilla en el fundo los pajaritos 1952-1953

(2) “nuestras memorias” se refiere al ámbito de escuela.

retenemos y por el otro hacemos transitar. Memoria también se refiere a una obra narrativa donde un autor relata su propia vida. Es todo esto clasificable con la palabra memoria.

¿Cómo es mi memoria, qué es el hacer la memoria, cómo son nuestras memorias? (2) estas preguntas orientarán el ir de la búsqueda de esta carpeta.

Transitando en esta pregunta aparece la primera referencia. San Agustín, en sus confesiones, (3) donde reconoce tres formas de la memoria:

- “En ese palacio, separadas y clasificadas por especies, encuéntrase guardadas todas las sensaciones que han penetrado, cada una por su propia entrada: así la luz y todos los colores y las formas de los cuerpos, por los ojos; por los oídos, los sonidos de todo género; los olores todos, por el conducto de la nariz; el conjunto de los sabores, por la puerta de la boca, y por la sensibilidad difusa por todo el cuerpo, lo que es duro y lo que es blando, lo que es caliente o frío, suave o áspero, pesado o ligero, sea exterior o interior al cuerpo. Todas estas cosas las recoge la memoria, para evocarlas de nuevo cuando sea menester y volver sobre ellas en sus vastos depósitos, en el secreto de yo no sé qué inexplicables recovecos. Y todas, cada una por su puerta, van entrando en ella, y en ella se almacenan.”

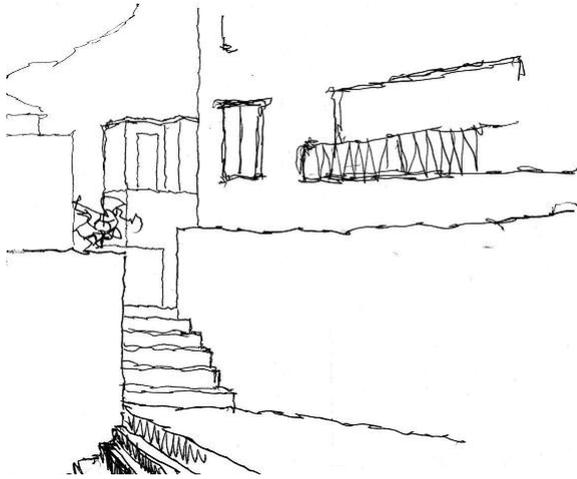
[CON ESTO SE HABLA DE LA MEMORIA DE LOS SENTIDOS].

- “Pero no es eso solo lo que lleva mi memoria en su inmenso receptáculo. Encuentranse allí también todos los conocimientos que aprendí de las ciencias liberales y aún no han caído en el olvido; están como relegados más adentro, en un lugar interior que no es lugar. Y no son sus imágenes, sino las propias cosas las que en mí llevo. Todo lo que yo sé sobre problemas como qué cosa sea la literatura, qué el arte de la discusión, cuántos géneros de cuestiones hay..., está en mi memoria.” “¿Que de nociones de este género lleva mi memoria, que, una vez descubiertas, han sido, tal como vengo diciendo, como colocadas al alcance de la mano! A esto se dice “haberlas aprendido” y “saberlas”. Si dejo de repasarlas a intervalos de tiempo moderados, de tal modo se sumergen de nuevo y se escurren en esa especie de santuario más remoto, que, cual si fuesen nuevas, hay que volver a sacarlas otra vez con el pensamiento de aquel mismo lugar, pues no tienen otra residencia.”

[CON ESTO SE HABLA DE LA MEMORIA COGNITIVA].

- “También las afecciones de mi espíritu las contiene la memoria, pero no del mismo modo que están en el espíritu cuando las padece, sino de otro muy diferente, según el poder propio que posee la memoria. Porque, sin estar alegre, me acuerdo de que estuve alegre, y recuerdo mi tristeza pretérita sin estar triste, y evoco, sin temor, el temor que sentí en otro tiempo, y sin ambición actual, tengo memoria de

(3) Confesiones de San Agustín, libro décimo, capítulos VIII, IX, XI, XIV



croquis dibujado desde la memoria.

mi antigua ambición. Otras veces, por el contrario, recuerdo con alegría mi tristeza pasada y con tristeza mi alegría.”

“Esas nociones no las hemos recibido por ninguna puerta de la carne, sino que ha sido el mismo espíritu, quien las ha sentido por la experiencia de sus propias pasiones y las ha confiado a la memoria, o ha sido esta misma memoria la que las ha retenido sin que les fueran confiadas.”

[CON ESTO SE HABLA DE LA MEMORIA DEL ESPÍRITU].

Es bueno partir preguntándose que hace la memoria en este ejercicio de la carpeta, entender en algo esa esencia y luego intentar nombrar.

San Agustín nombra tres formas en que la memoria se nos expresa, cada una vinculada a una cualidad receptiva del cuerpo, la memoria está entre lo que me rodea y mi cuerpo, es un modo él tiene para expresar la incidencia del entorno.

Estas tres formas las podemos aunar, en algo que para nosotros es ya cotidiano, **la observación**. Pues ¿no es acaso la **memoria de los sentidos** la que se presenta cuando reparamos en lo que vemos, oímos u olfateamos?, o ¿no es acaso **la memoria cognitiva** la que viene en las citas que sostienen un fundamento o una relación histórica?, y ¿no es la memoria del espíritu, a veces algo subjetiva, la que trae a presencia las sensaciones de los lugares recorridos?. Es todo esto una situación íntima, por lo demás no hay cosa más íntima que la memoria, es la observación también una situación íntima, pues es creativa, como la observación misma, estas formas de la memoria son las cualidades receptoras del cuerpo, cualidades que actúan en la observación. **La memoria puede ser una instancia**



croquis dibujado en el lugar.

creativa, esto lo vemos en el dibujar, el momento del dibujo reúne las tres formas de la memoria. No solo las reúne, sino que las vuelve experiencia, no cualquiera, **dibujamos para tener memoria de la experiencia del espacio**, como cuando se toma nota de alguna cita con afanes de estudio, escribir algo es tener una experiencia sobre ese algo, que se haga parte de nosotros, así la memoria puede acudir a él como una experiencia y cuando algo es una experiencia puede volverse un acto creativo, volver a esta experiencia es volver a la observación.

Pero **¿puede ser la memoria un acto creativo?**, o más bien **¿es la memoria un acto?**. El concepto memoria es en definición un adjetivo calificativo (ver página anterior, tercer párrafo), es por ende la memoria una característica de un individuo determinado, no una acción directa. Es útil para lo que busca esta reflexión pensar en el acto, o más bien la acción que lleva al uso de esta facultad. Si nos quedamos en el diccionario muchas pueden ser las palabras que cumplan con esto: recordar, rememorar, evocar, recoger, etc, todas ellas en relación directa con una cosa, “traer del pasado” esto lo veremos más adelante.

Tenemos una segunda referencia que nos permite ir un poco más allá que el diccionario. Los griegos ya habían pensado en las formas del recordar (o el acto de la memoria, sea cual fuere). Ellos tenían dos palabras, *mneme* y *anamnesis*, para designar, por una parte, el recuerdo como algo que aparece, algo pasivo, **el recuerdo llega**, y por otra parte, el recuerdo como objeto de una búsqueda, **hay que ir por el recuerdo** (4). La carpeta de memorias en este sentido no es un mero

(4) Paul Ricoeur, *la memoria, la historia, el olvido* editions du Seuil 2000. ISBN: 950-557-596-3

recuerdo, sino es el ir en su búsqueda.

El acto que buscamos **persige a los recuerdos**, trae a la realidad presente lo pasado. Aunque la definición de memoria nos diga lo contrario, podemos pensar que esta esconde un acto, la memoria es en sí misma una acción, pues puede ir en búsqueda del recuerdo (*anamnesis*).

Con algo más de claridad en el cuestionamiento de la memoria como acto y creyéndole a la *anamnesis* de los griegos, podemos pensar en si este acto es o no creativo, para ello volvemos al diccionario, en él nos encontramos con varias palabras que tienen relación con el acto de la memoria:

Re-capitular (volver a pasar por la cabeza)

Re-cordar (volver a pasar por el corazón)

Re-memorar (volver a pasar por la memoria)

Todas estas palabras nos hablan de algo que transita, que se mueve entre una y otra cosa, y en ese transitar se traen consigo algo nuevo. Podríamos pensar que **el recordar** (u otra palabra) **se mueve mediante la memoria entre pasado y presente**.

Sin embargo, el simple recordar, aunque sea este un acto donde se va en la búsqueda de lo pasado, **no es necesariamente un acto creativo**, pues trabaja sólo con lo ya existente sin añadir materia nueva. Esta carpeta busca su acto y su nombre, en algo que vaya más allá que la mera recapitulación.

¿Qué puede identificar a la memoria, siendo a la vez una acción creativa?, con esta pregunta se me aparece una palabra: **el presente**, y la palabra **presentar** de relación directa con el presente, estamos con esto pensando en una relación transitiva (5).

El recuerdo por una parte tiende a mostrarnos una representación del pasado, lo más fiel posible, para no caer en la imaginación, y por otra parte podemos añadirle a nuestros recuerdos cosas nuevas u otros recuerdos para así presentarlas, (como una lámina de recapitulación de croquis). No quiero apresurarme demasiado con esto, es necesario pensar con más calma si efectivamente existe una relación entre **memoria y presentar**.

¿Por qué la palabra presentar, qué tiene que ver con la memoria?, aparte de lo anteriormente expuesto vale cuestionarse que más guarda este término. La palabra presentar es, por definición: “*poner algo en la presencia de alguien*”. De aquí la palabra presencia nos dice,

por definición, “*estar delante de*”, “*tener algo ante mí*”. Y lo que está ante mí solo puede estarlo si está sucediendo en este mismo instante, si es presente. Lo pasado no puede ponerse ante nosotros, pues el pasado no es realidad, **solo puede haber pasado que sea re-presentado por una cosa presente**. Podemos concluir que el presentar está en relación directa con el presente.

Ahora ¿cómo es este presente que presenta la carpeta?

Primero, la única manera de traer al presente lo anterior, lo pasado es mediante el recuerdo, el acto de recordar o el acto de hacer memoria, pero ¿cómo es este recordar?. Para ilustrarlo tomo, muy resumidamente, algo ya pensado por Henry Bergson (6), quien nombra tres formas del recordar:

1. **Recuerdo – lección:** Este se refiere a lo aprendido
2. **Recuerdo – espontáneo:** Lo que llega
3. **Recuerdo – hábito:** Lo aprehendido

Segundo, a consecuencia de estas tres formas del recuerdo, es que aparece el presente de la carpeta, porque **no es esta una mera recopilación, no queremos ser fieles a lo pasado, queremos tocarlo con lo nuevo, no para cotejarlo, sino que para madurarlo, un recuerdo que reflexiona con lo presente**.

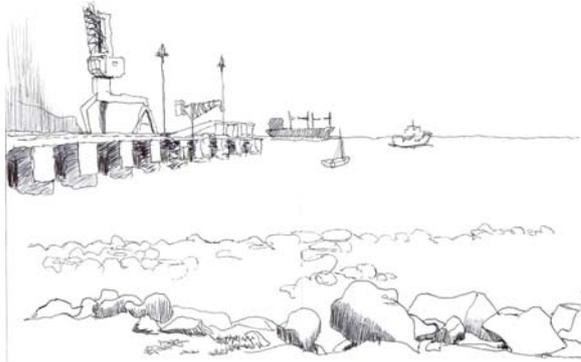


esquema relación Memoria - Presentación

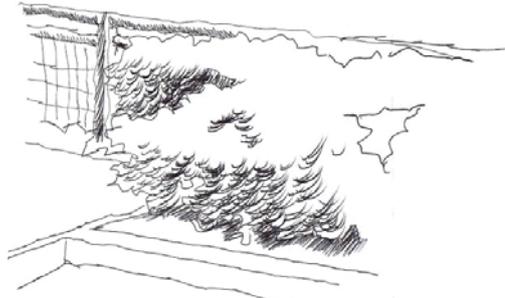
En resumen, es el pensar presente que está haciéndose cargo de buscar el recuerdo (*anamnesis*) el que le da a la memoria la cualidad de ser una presentación y con ello ser un acto, una acción, y con ello ser también creativa. No más carpeta de memoria, para mí, sino que **presentación**. Con esto cerramos un punto.

Quiero evitar que esta búsqueda se cierre a nombrar a la carpeta como un objeto en sí mismo, no debe de olvidarse que esta búsqueda

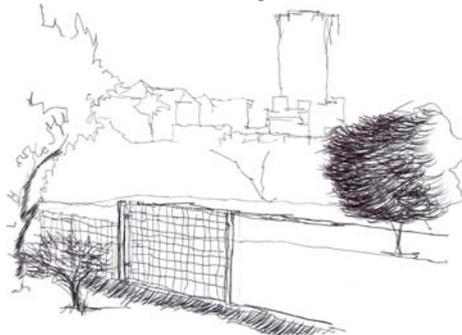
(5) a=memoria, b=presente, c=presentar $aRb \wedge bRc \rightarrow aRc$
 (6) Paul Ricoeur, *la memoria, la historia, el olvido* editions du Seuil 2000.
 ISBN: 950-557-596-3



para poder ver tengo que distanciarme de las cosas que veo.



el olfato es próximo intermedio entre la lejanía del oír y la cercanía del tacto.



oigo sin necesidad de ver, oigo dentro de mí, el oír es cercano y lejano a la vez.



el tacto es con la inmediatez con lo cercano.

está acompañada por un acto humano que quiere ser parte de este nombre. Este acto es consecuencia del hacer mismo, del construir la carpeta y también es consecuencia de la manera como esta carpeta será vista por otros, como se muestra.

En este sentido ambas dimensiones están tocadas por los sentidos (vista, olfato, gusto, oído, tacto), pues son percepciones. Re-memoro y traigo a San Agustín con sus tres formas de la memoria:

- la memoria de los sentidos

- la memoria cognitiva
- la memoria del espíritu

Los sentidos y la memoria están ligados, y si desde los sentidos podemos extraer algo que nos hable de la acción humana que se esconde detrás de esta carpeta vale la pena detenerse un poco en ello.

Para encontrarme con los actos el paso es el dibujo, no cualquiera, sino el dibujo de los sentidos. La relación buscada es: sentidos - espacio - acto. Con la esperanza de que la incidencia de los sentidos en el espacio cante de los actos.

¿Cómo es el espacio de los sentidos? cada sentido tiene su espacio, cada sentido para que pueda existir necesita al espacio. Si no hubiese espacio, probablemente no habrían sentidos, no habría que sentir. Sin sentidos, no hay espacio, **por eso es que quien tiene alguna falencia en algún sentido tiene dificultades al desplazarse en el espacio.**

Sentidos y distancias están en relación.

1. Vista: Siempre para ver tendré que tener alguna distancia, jamás podré ver algo que no se distancie.
2. Oído: Las cosas suenan dentro de nosotros, pero la cosa sonora está distanciada, el sonido es cercano y lejano a la vez.
3. Olfato: Los aromas son próximos.
4. Tacto: El tacto es pura inmediatez, no puedo sentir, con el tacto, algo que no tenga a la mano.
5. Gusto: Es más cercano incluso que el tacto, pues está completamente metido dentro de uno. Aún así esto es una distancia. (7)

Pero ¿Qué utilidad puede tener esto?. Cada sentido tiene su distancia y con ello una relación con el espacio. La memoria lo que hace es completar esta relación. Los sentidos me permiten percibir al espacio en su constitución física, percibir las formas del espacio, dejando fuera

(7) estas observaciones también están sostenidas en un texto. "Itinerarium cordis, Jorge Eduardo Rivera C."

algo esencial, **el tiempo**. La memoria lo que hace es aunar a todos los sentidos y convertirlos en receptores del tiempo, los sentidos atrapan las formas y la memoria de los sentidos el tiempo de las cosas desenvolviéndose en las formas.

Y cuando aparece el tiempo, aparece el acto.

Antes una aclaración. Pensar en la memoria de los sentidos no es arbitrario, los sentidos se acercan a lo que busca esta reflexión, qué es para mí la memoria (revisar página 06) y como quiero mostrarla al otro.

La memoria de los sentidos tiene una relación directa con el tiempo y los actos, esta relación da pie para nombrar el acto de la carpeta.

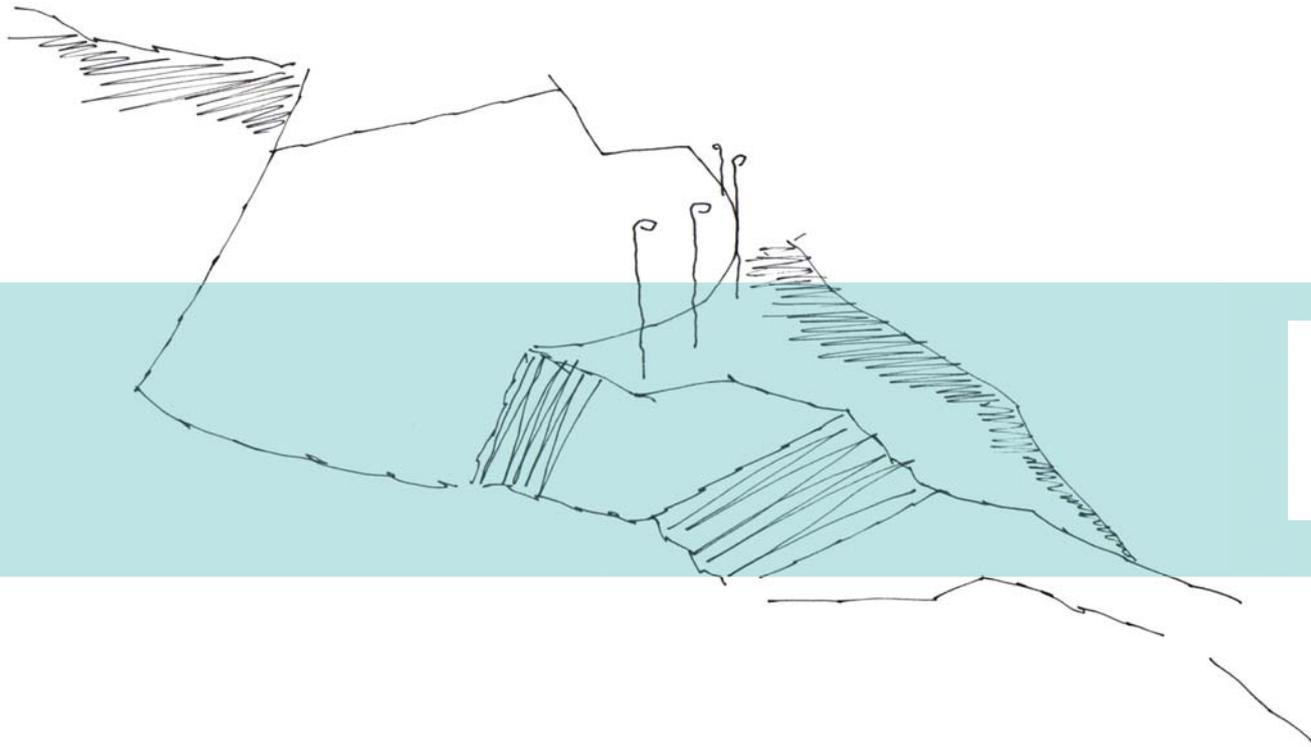
Muchas veces los actos arquitectónicos nombran acciones o gestos humanos de acotada prolongación en el tiempo, muchas veces un acto se esfuerza por nombrar solo un momento.

Estos momentos deben ser capaces, desde su acotada temporalidad, de dar cuenta de toda una situación mayor, son momentos, podríamos decir, irreductibles.

¿Cuál es el momento de la carpeta? ¿dónde está el acto?. El momento irreductible aparece cuando la memoria se convierte en presentación, en un acto creativo, nombrar este momento es nombrar mi memoria, el tiempo y el acto de ese tiempo. Hablo del paso de la mera re - capitulación a la presentación ese paso es la partida de la carpeta y a la vez su partido.

En un comienzo este texto pretendió anteceder a la construcción de la carpeta, sin embargo el desenvolvimiento de esta me llevó a una situación en que carpeta y reflexión se fueron a la par, esto generó en el transcurrir una variedad de partidas diferentes, de comienzos, que fueron convirtiéndose poco a poco en el partido de la carpeta. La presentación de esta carpeta fue consecuencia de sus muchas partidas, **la partida es el partido**. Esto no busca cerrar, pero como todo tiene un tiempo, por ahora creo que esta experiencia es:

UN PARTIR QUE PRESENTA UN PARTIDO



PROYECTO 01

LA PLAZA DEL DESCANSO

PROYECTO EN PLAZUELA SAN LUIS



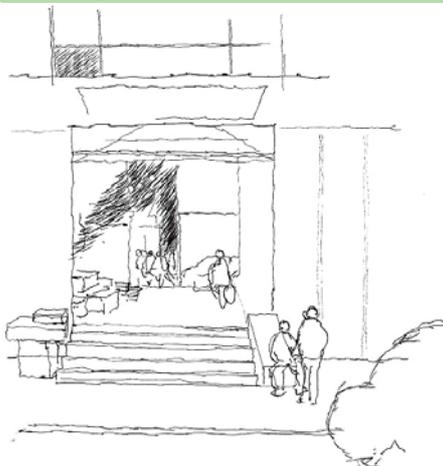
PRIMER AÑO
2004. TRIMESTRE 01

PG Fernando Espósito
David Luza
Ivan Ivelic

Plaza del descanso
plaza de la pendiente

El taller trabaja en torno al tema del espacio público en Valparaíso, para ello se realiza un primer ciclo dedicado a la observación de los distintos modos en que podemos acceder al espacio de la ciudad, la puerta es el objeto de observación, tanto en una condición doméstica como urbana. Es esta última condición del acceder la que lleva al taller al estudio de las plazas públicas del plan, su evolución histórica y su realidad habitable actual. Aparece con esto la relación entre mar – plaza – cerro, mediante ejes de penetración que conforman la trama urbana de la ciudad. Llegamos así al tercer y último ciclo de observación en las plazas de la pendiente, que actualmente padecen un notable abandono, el taller ante esto pretende revitalizar el espacio de estas plazas mediante la proposición de una nueva que considere al actual habitante porteño y a su modificada realidad urbana.

la pertenencia



01 la puerta ancha del mercado habla de su uso público, la diferencia de altura habla de su parte privada.



02 la escalera no separa cerro - plan, sino que los une, es como una puerta extendida.

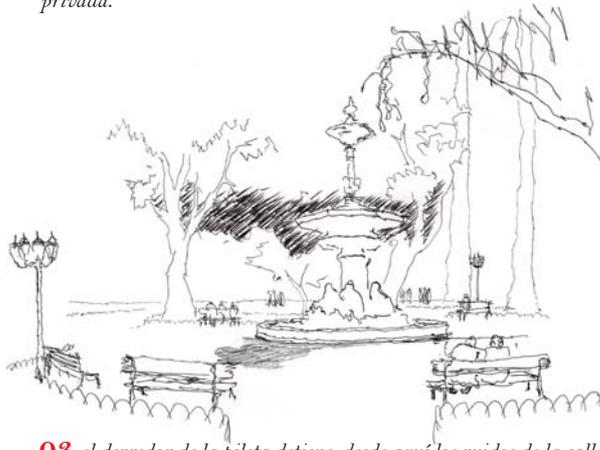
1.1 Avances en las observaciones

01-02

Dos modos para la puerta, primero en su existencia como objeto de uso, de límite que distancia dos temperies o dos situaciones, como el interior del exterior, una condición primordialmente doméstica. Segunda en su valor como espacio de traspaso habitable, que no distancia, sino que vincula y acerca dos temperies o situaciones distantes, esta es una condición más urbana.

03-04

Los tránsitos, que en el cotidiano solo se cruzan, en el espacio abierto de la plaza se tocan. Porque el circular es algo que siempre estará presente como una necesidad, pero el estar es cosa que requiere de cierta construcción. La plaza da estancia a la vida pública brindando templanza a los cuerpos, a través de la abundancia del vacío, con esto damos cabida a la reunión, al acto de conversar, en fin, mirarse a los ojos.



03 el derredor de la pileta detiene, desde aquí los ruidos de la calle quedan anulados, uno queda ensimismado.



04 una manera de habitar la plaza es simplemente pasar por ella, sin detenerse.

05-06

El mar en el cerro es la presencia de la ciudad en el barrio, junto con ser generador del espacio público. El cerro es de características domesticas, en la plaza descansa quien viene subiendo del plan en un transitar que es más íntimo que el transitar del plan, sus cualidades públicas aparecen en un orden particular, hablamos de: puerta - plaza - mar.

En Bismark a modo de plaza baranda y en Mena como plaza balcón.



05 mirar la ciudad desde el barrio me hace perteneciente a ella, pero no por ello pierdo la domesticidad.



06 la plaza y la ciudad, una relación que da pie también al descanso para quien viene subiendo.



Plazuela San Luis, emplazamiento del proyecto

2.1 Ubicación

La plaza se sitúa en la cima de cerro alegre junto al corte de la quebrada de Elías, alrededor de la cota 100, en un cruce múltiple entre calle montealegre, almirante montt, capilla, estanque y la avenida alemania. El lugar es llamado plazuela San luis. Aquí se cruzan también dos habitantes de la ciudad: el hombre público, o el ciudadano, que baja hacia el centro y el vecino que vive en el cerro en o sobre la avenida alemania.

2.2 Condición del lugar

El emplazamiento del proyecto reside en un lugar donde convergen dos situaciones primordiales. Primero, es este un punto donde la pendiente del cerro alegre descansa y se cruza con la avenida Alemania ante un paradero de microbuses, formando un lugar propicio en su geografía tanto física como humana para la estancia. Segundo, la topografía es un remate a la pendiente y una abertura para quedar ante la ciudad, que se mira a sí misma, una oportunidad de dar al barrio la pertenencia a la ciudad y una oportunidad para la ciudad de incorporar más plenamente a un barrio.



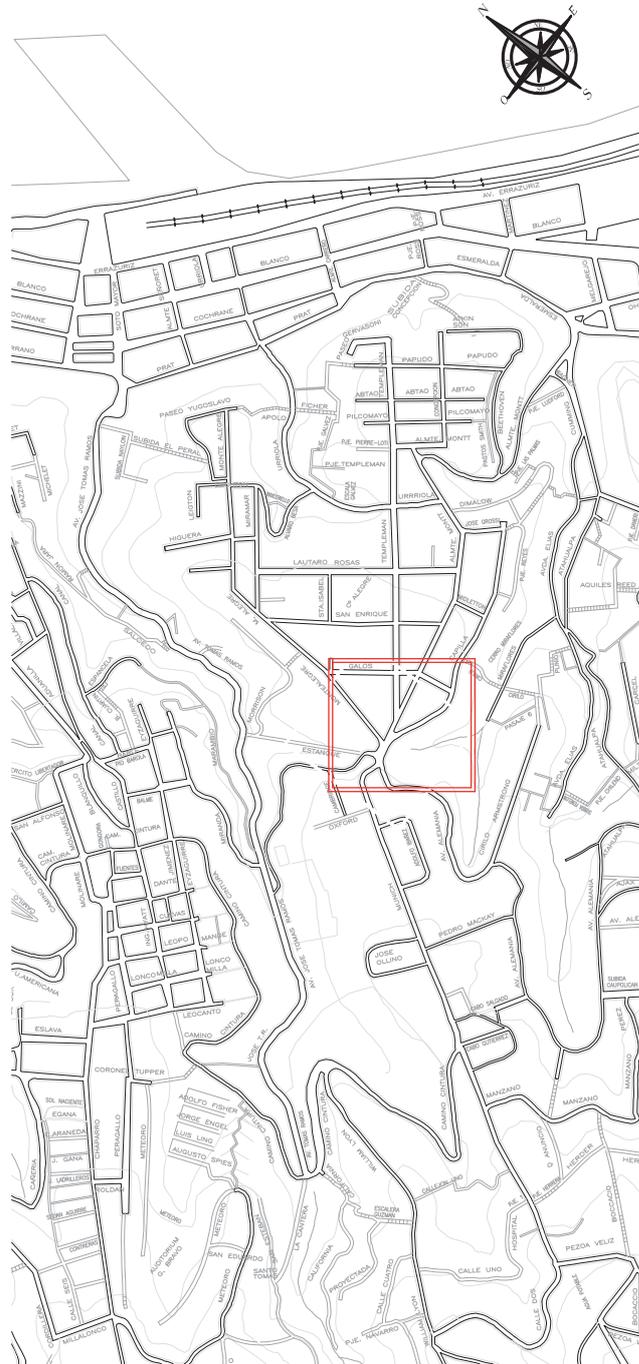
2.3 Fundamento

Acto: Ir en reajo asomado

La topografía plana del lugar es un respiro para el mirar, ya que al ir subiendo, el ojo tiende a focalizarse perdiendo el reajo, ganado este suelo el reajo busca profundidad, descansando también con esto el cuerpo. Este reajo si es detenido, se queda asomado, colgando hacia la ladera y es en este quedarse del reajo que habitamos la pendiente.

De aquí aparecen dos ejes que conforman la plazuela, uno, del pie, que viene del plan y se prolonga cuesta arriba hacia los barrios altos y periféricos, y otro, del ojo, que nace en la plazuela misma y se extiende en escorzo por la quebrada de Elías. Se crea una situación de convergencia, el paso cotidiano del ir, con el reajo que se queda asomado. Esta convergencia orienta la estancia de la plaza.

3.1 Emplazamiento-ciudad 1:10000



3.2 Emplazamiento-barrio 1:4000

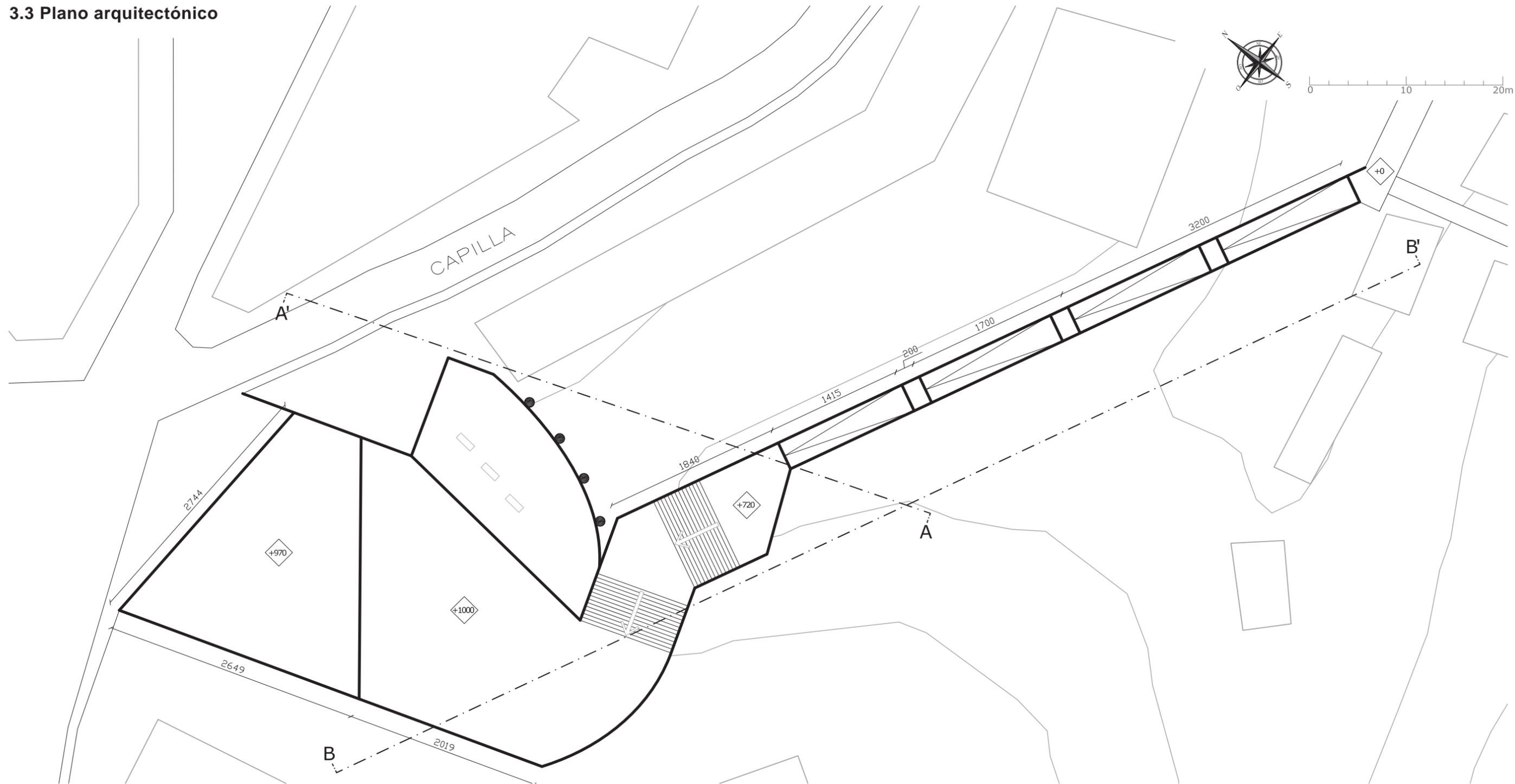


Vista hacia el cerro

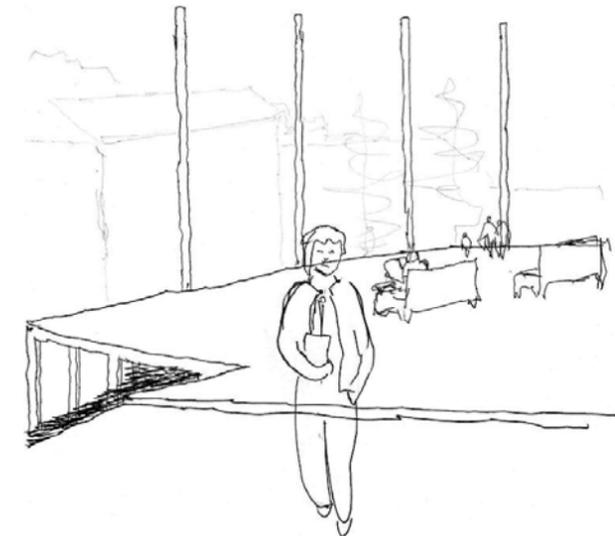


Vista hacia el plan

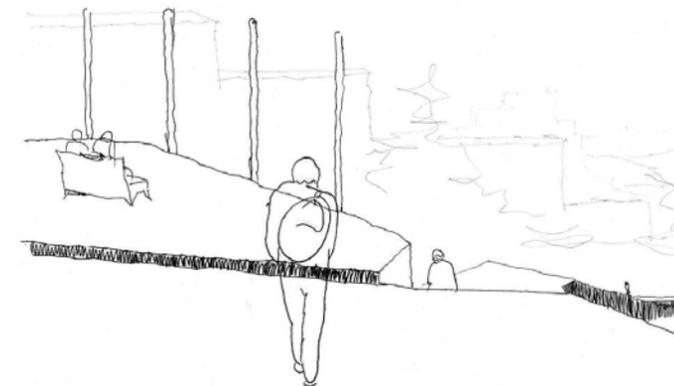
3.3 Plano arquitectónico



- Croquis obra habitada

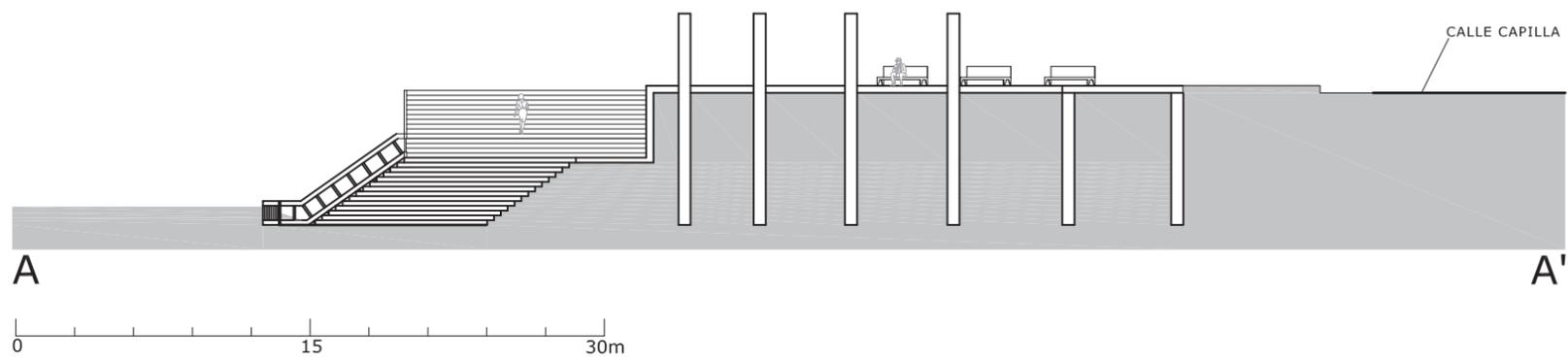


desde el acceso por plazuela San Luis, hacia la quebrada de Elías.

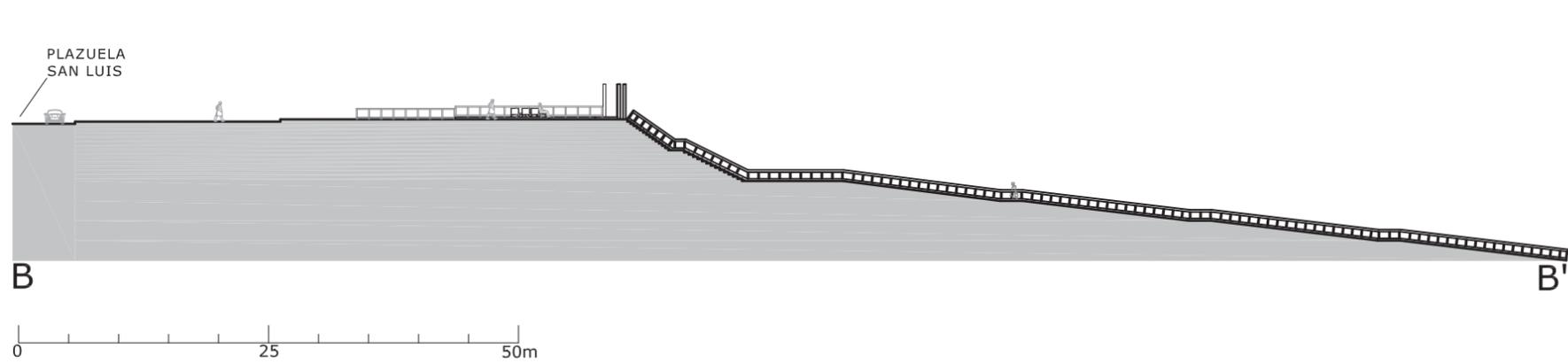


dentro de la plaza, frente a escalera conectora con calle miraflores, al fondo la rada.

3.4 CORTE A-A'

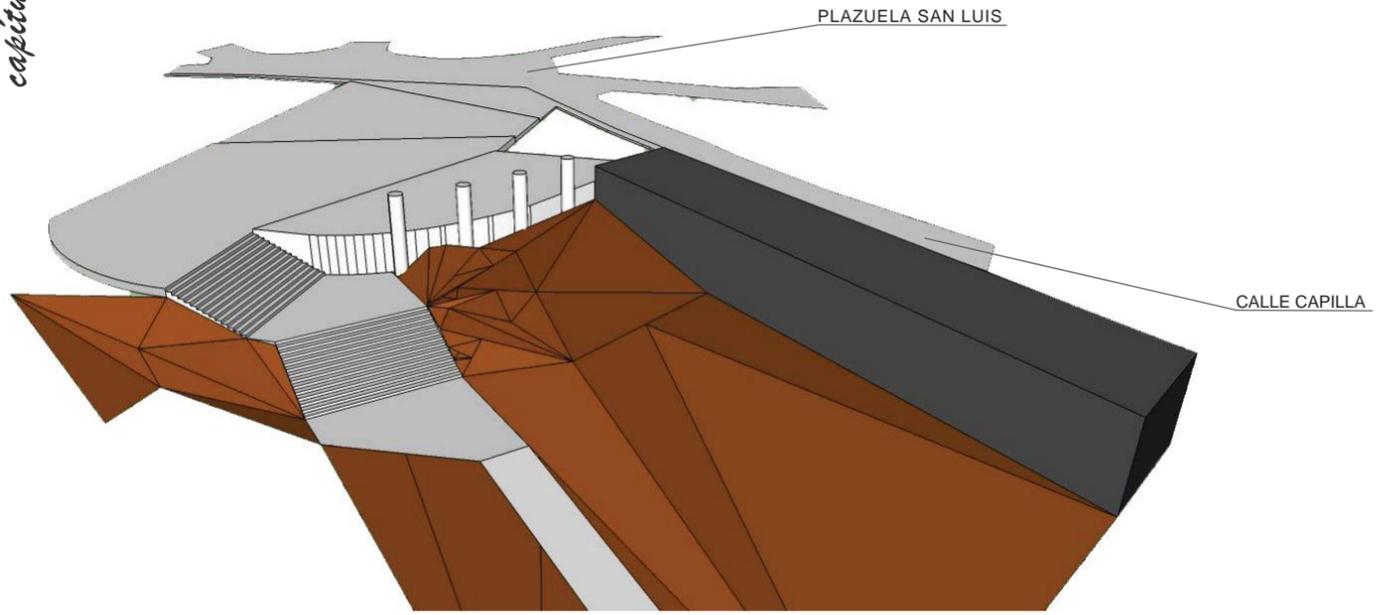


3.5 CORTE B-B'

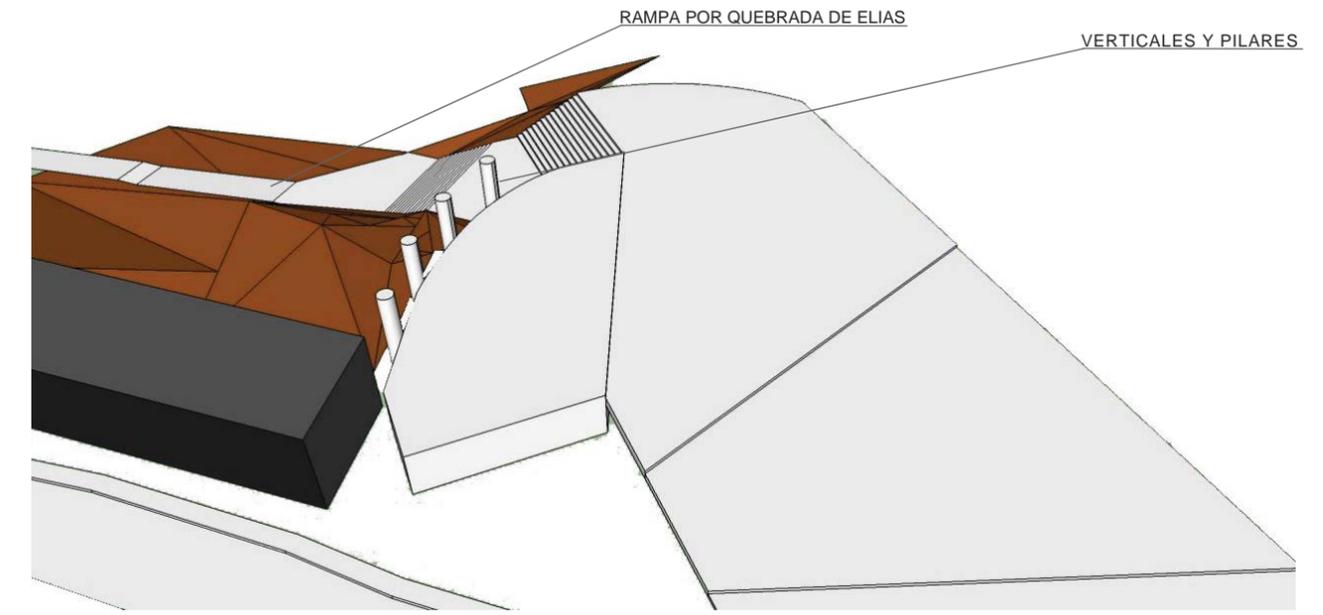


1 capítulo

3.6 Isométricas

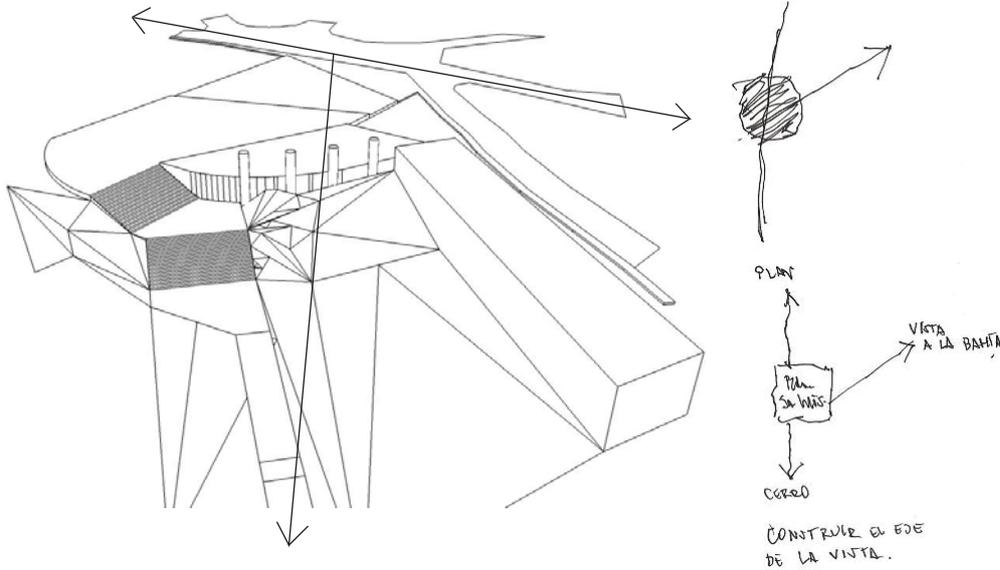


- Escalera por quebrada de elias



- Terrazas del estar orientadas a la bahía

4.1 Esquemática de la forma



4.2 Propuesta formal

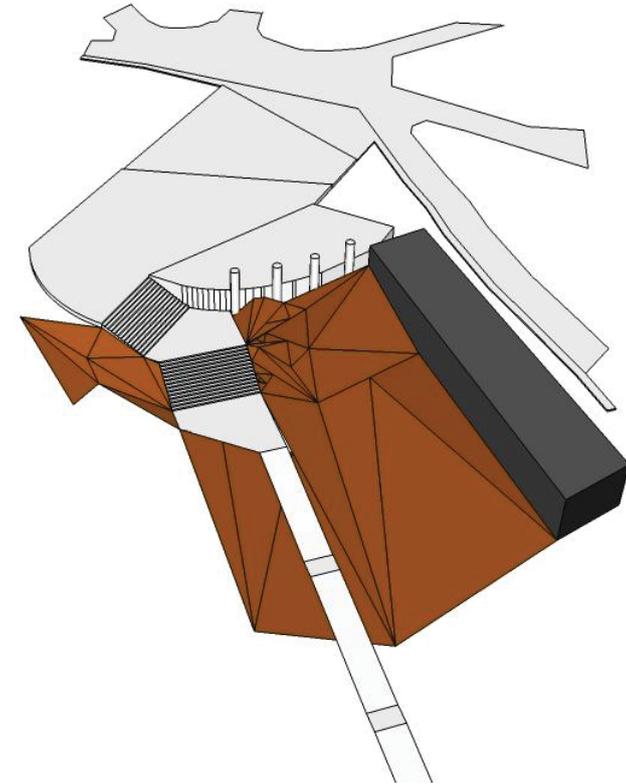
Se trata de conectar dos ejes existentes que quieren conectarse, pero que por condicionantes de espacio no lo están, por un lado el tránsito que viene del plan y se prolonga cerro arriba y por el otro el estar que reside en el espacio plano con la vista de la bahía. Para esto la forma quiere abrir al habitar el acceso a la quebrada de Elias, creando un eje hoy inexistente entre la plazuela y el fondo de quebrada en este afán primeramente la forma se propone construir la estancia, dar suelo a la posibilidad de estar, sin esto solo construimos una mera unión, como sería un pasillo.

Para ello se definen dos áreas principales, una ancha y aterrizada junto a la plazuela San Luis y otra más angosta (rampa) para la conexión.

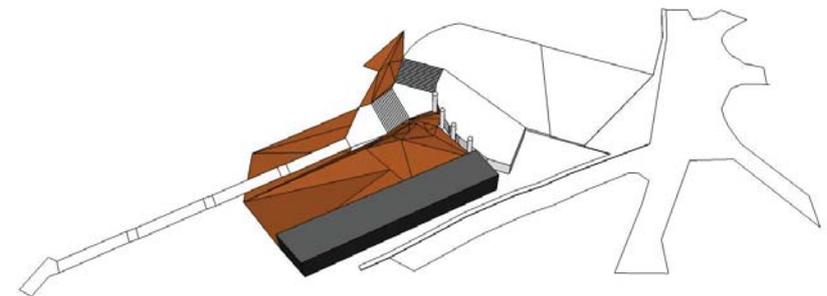
Primero, tres terrazas dan distintas alturas al estar, más alta mientras más colgado de la quebrada se está, con estas alturas caemos en la cuenta de que habitamos otro espacio.

Segundo, una rampa de cuatro metros de ancho conecta el fondo de la quebrada con la plaza, no de golpe, sino que en escorzo, así el estar y el circular se encuentran, no chocan.

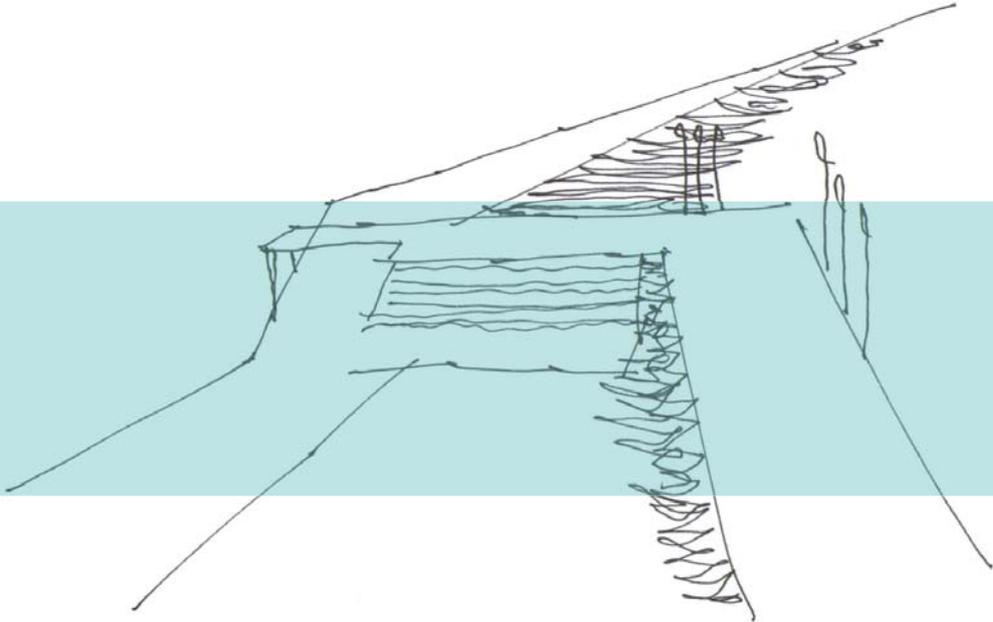
4.3 Vistas maqueta final



Vista del total, conexión eje de la vista



Vista del total, conexión eje plan- cerro



PROYECTO *02*

LA PLAZA DEL LAGO

PROYECTO EN PUERTO GUADAL XI REGIÓN



PRIMER AÑO
2004. TRIMESTRE 03

DG

Ivan Ivelic
Mauricio Puente
Rodrigo Saavedra

Plaza del lago
plaza en puerto guadal

El taller se ordena en base a 3 etapas de trabajo, una de pre – travesía, otra de travesía y una última de proyecto.

En pre – travesía, salidas a observar en la ciudad decantan en una serie de observaciones y afirmaciones concretas de la relación cuerpo – espacio, proximidad – lejanía que orientan al taller en la búsqueda de un acto.

Con lo anterior bajo el brazo, se viaja de travesía a Puerto Guadal, localidad de la Región de Aysén, ubicada a orillas del lago General Carrera. La obra y el obrar se vuelven experiencia que potencian lo estudiado durante el año generando nuevas certezas espaciales.

De regreso a Valparaíso recogemos lo reflexionado y lo direccionamos al proyecto, el cual completará la obra hecha en travesía, pues busca vincularla directamente con el pueblo.

el respaldo de la mirada

1.1 Avances de las Observaciones

01-02

Los cuerpos se acomodan, en sus posturas a las condiciones del entorno próximo, siendo cada espacio una apertura o un cierre a las distintas manifestaciones del habitar. Con esto, en la plaza, aparecen dos situaciones primordiales. El espacio respalda una postura [la potencia], o sea las formas responden al uso, o bien el espacio sostiene una postura [la posibilidad], o sea el uso se las arregla para existir en una forma.

03-04

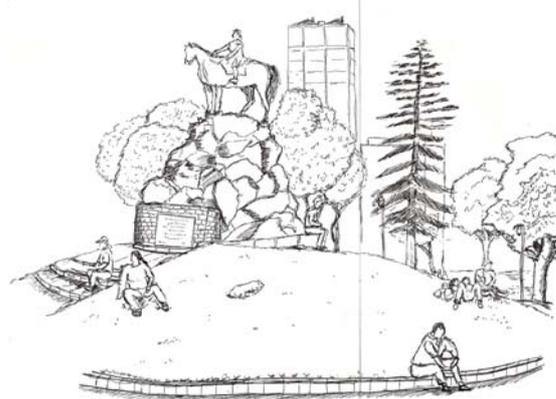
El cuerpo toma sus muchas posturas desde un gesto sencillo, la mirada, son los ojos los que pliegan al cuerpo según donde se enfoquen. Como cuando miramos al cielo y nos quedamos quietos, pero al mirar el suelo avanzamos.

05

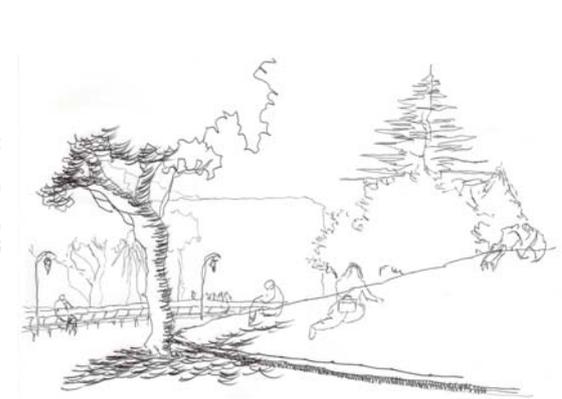
El muelle cobra dimensiones públicas, la plaza se desplaza al borde. El muelle es el ágora de los pueblos del maritorio.

06

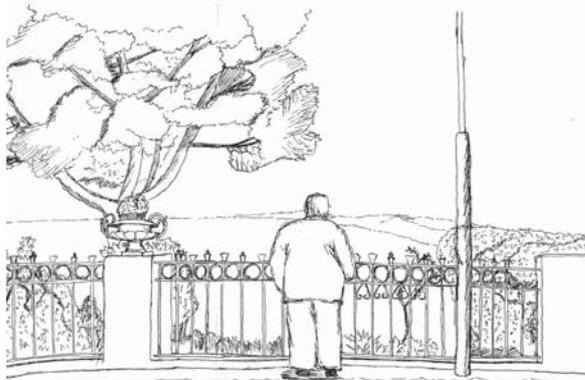
Aquí las distancias se dan vuelta, las cosas se nos vienen encima con la lejanía, se queda dentro del horizonte cuando tenemos una distancia con él.



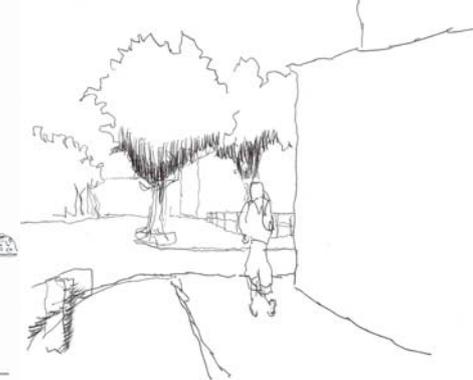
01 el respaldar se da de infinitas formas en el espacio, cada habitante busca su comodidad y estabilidad de manera propia y particular.



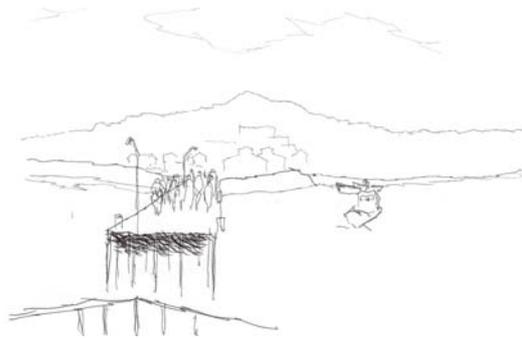
02 el acto del descanso, propio de la plaza, no define una postura general en los cuerpos. El cuerpo se apropia de una postura acomodándose al espacio que habita.



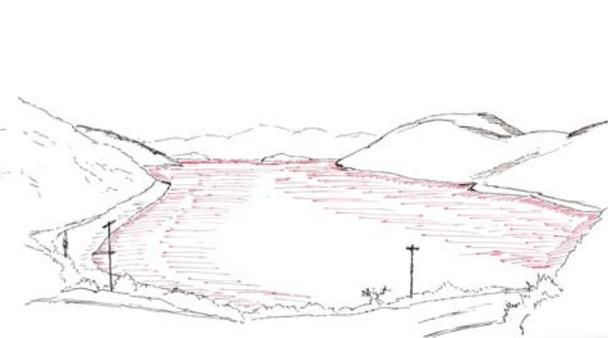
03 las posturas no están solo en el respaldarse y el sostenerse. El habitante toma postura en virtud de lo que enfoca en el mirar.



04 la mirada se alza al desestrecharse la calle por donde se transita.



05 en esta ciudad enmarizada, el muelle está en una suerte de plaza pública, los acontecimientos de la plaza se aplazan al muelle.



06 el lago genera un horizonte plano, con esto lo lejano se nos viene encima.



Terreno en borde del lago, emplazamiento del proyecto

2.1 Ubicación

El pueblo de Puerto Guadal se encuentra a la altura del paralelo $46^{\circ} 50' S'$ a 350 msnm. Esto corresponde al extremo Sur de la región de Aysén del General Carlos Ibáñez del campo, en la ribera suroriental del lago General Carrera (segundo en tamaño en Sudamérica, luego del lago Titicaca).

El lago es el origen del pueblo, de ahí su nombre de puerto, origen que sufre un importante cambio con la llegada de la carretera austral, ya que el comercio y accesos se trasladan a esta ruta. Actualmente residen unos 500 habitantes, que se dedican en su mayoría a la crianza de ganado ovino y bovino.

2.2 Condición del lugar

El lago y el muelle fueron en Puerto Guadal casi la única conexión con el resto del mundo, desde este muelle hasta el pueblo actualmente hay un terreno, un espacio que está en un estado de espera para integrarse al pueblo, en el pasado fue lugar de carretas que trasladaban víveres y mercancías, hoy ante el desuso del muelle el terreno está olvidado. Olvido que la construcción de la plaza del borde, obra de travesía, anhela cambiar, consolidando un espacio que invite a volver a transitar, ya no con afanes comerciales, sino que recreativos.

Este terreno colinda en un cruce entre algunos comercios y el camino al muelle, desde este cruce hasta la obra misma se busca intervenir incorporando al lago para así conectar al pueblo con su origen y su destino.



2.3 Fundamento

Acto: Transitar en demora contemplativa

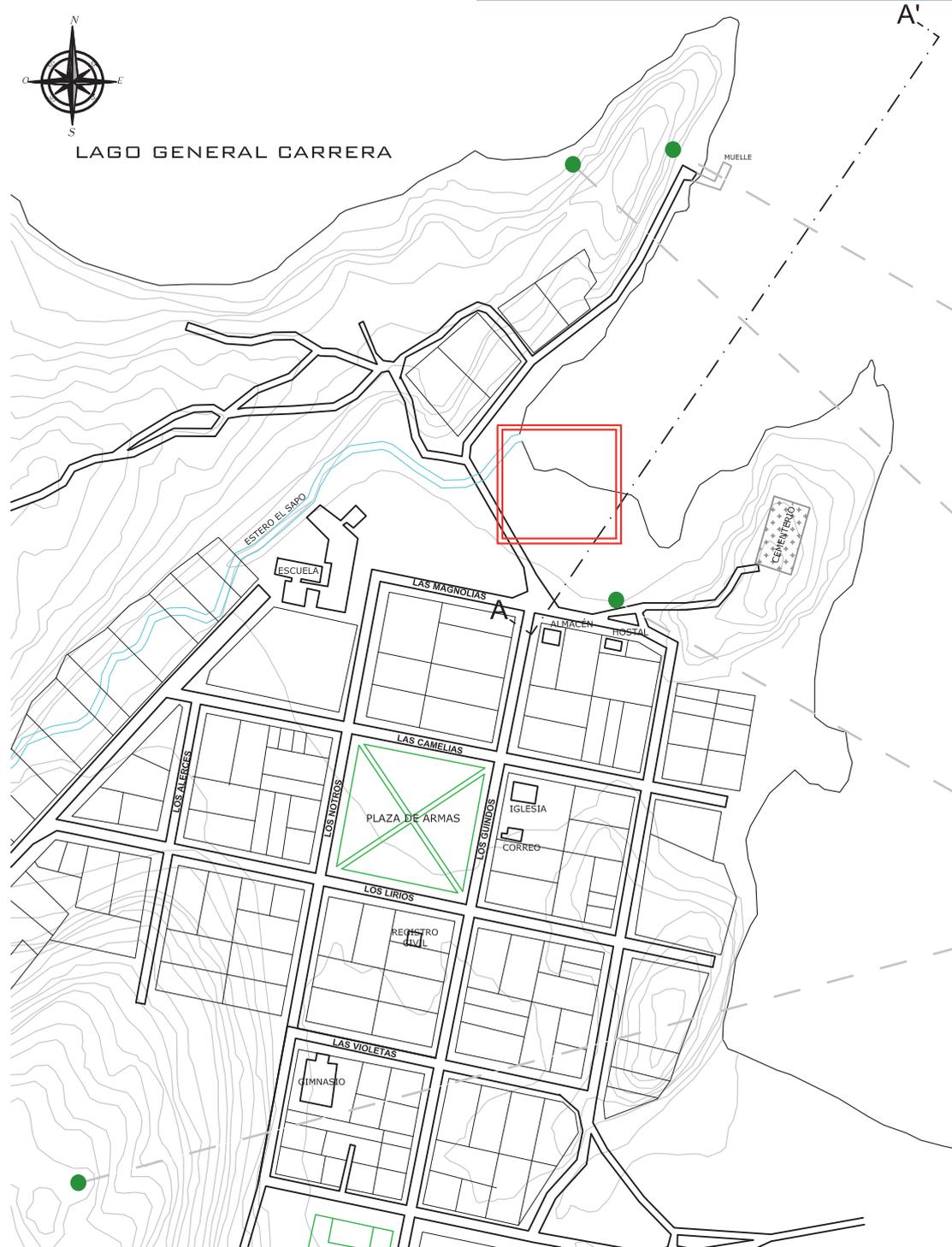
El proyecto es un vínculo, pues debe dar lugar al tránsito hacia la nueva plaza del borde (obra de travesía) constituyendo también su propio estar. Pero siendo ya la plaza un lugar construido para la estancia, la obra se pregunta por su destino. Se piensa en una situación que no es propiamente estar, pero que es más que el mero circular, hablamos del paseo, el pasear es con una velocidad calma, que mira, contempla, pero no se detiene.

El lago y sus lejanías que se vienen encima devoran a las formas próximas, es tal la potencia que lo que se construya se tiende siempre a encaminar en el cómo quedamos ante esto. Nuevamente aflora el paseo como una manera de relación con estas lejanías, sin embargo no es el paseo un acto, no por semántica, sino porque lo que nos dice es demasiado general. El paseo es más bien un transitar, aunque no cualquiera, es un transitar demorado, pero esa demora no es un atraso, es más bien el goce del caminar, es una demora que mira, que contempla. Aflora así el destino del nuevo proyecto vínculo desde su acto.

3.1 Emplazamiento 1:5000



LAGO GENERAL CARRERA



Vista hacia el muelle



Vista hacia el atras de la bahía

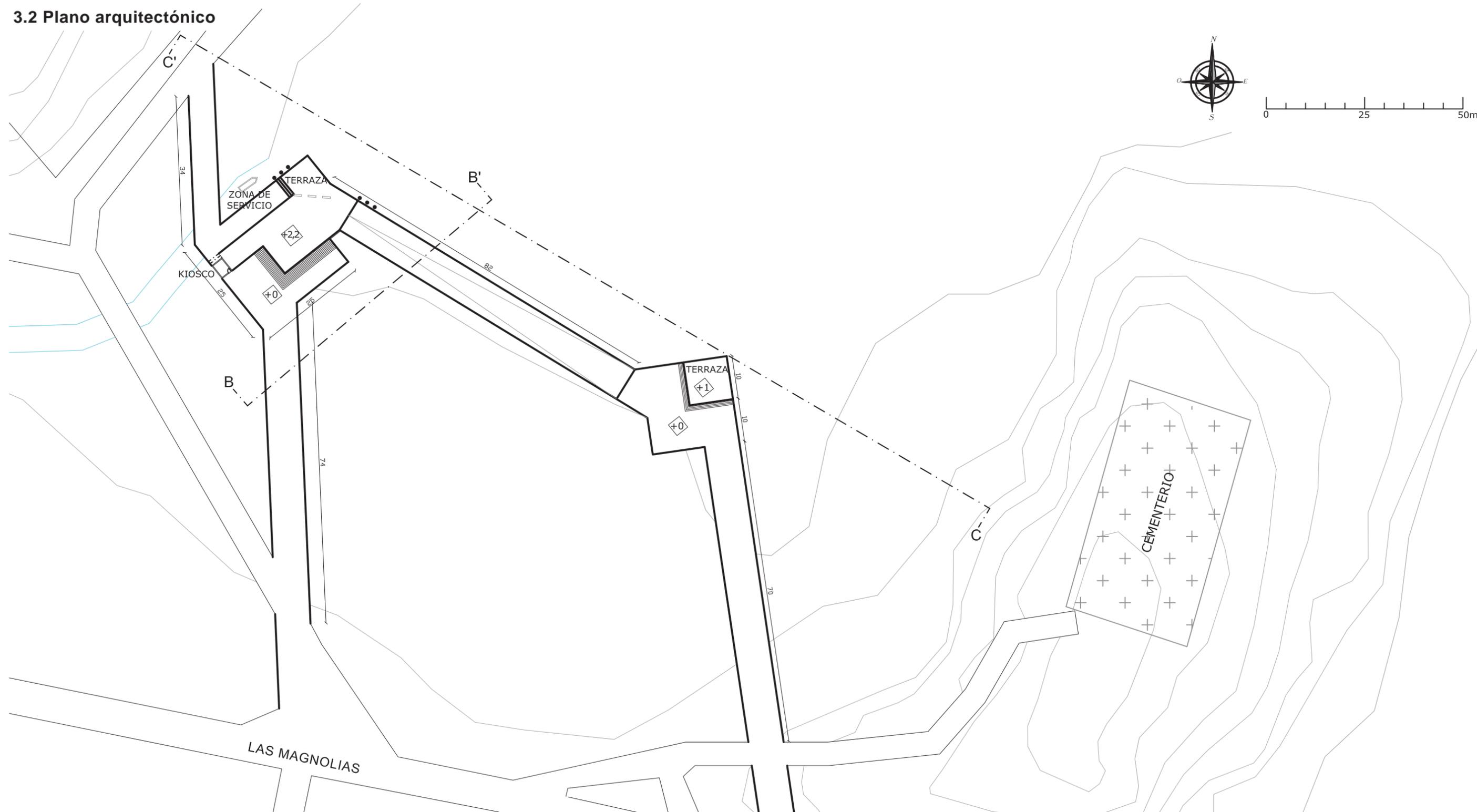


Vista terreno proyecto

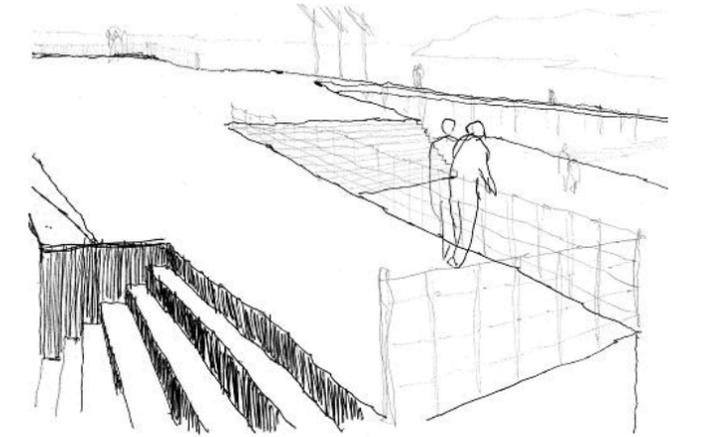


Vista desde paseo primera piedra

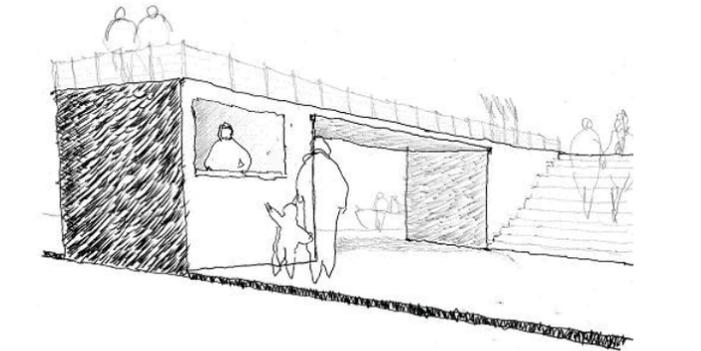
3.2 Plano arquitectónico



- Croquis obra habitada

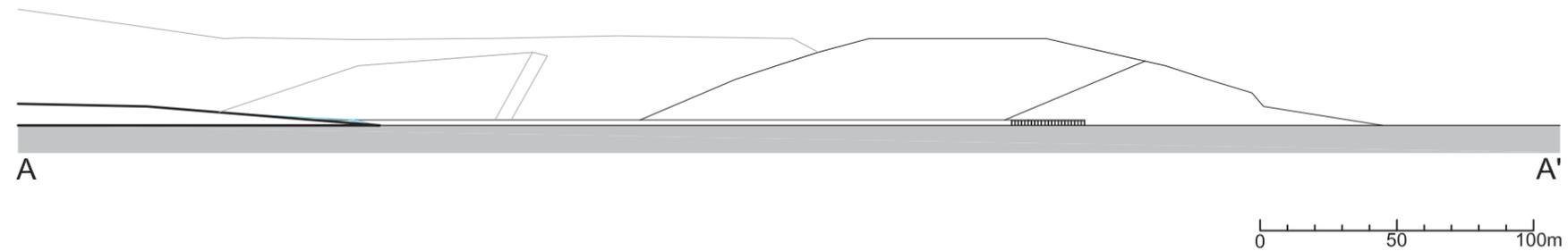


desde el puente elevado orientado hacia el cementerio.

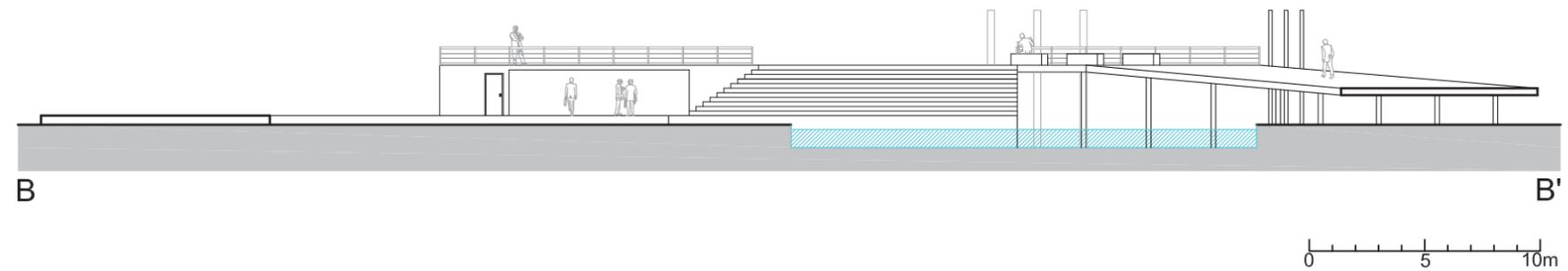


Kiosco en el cruce de los corredores resguardado por el puente elevado.

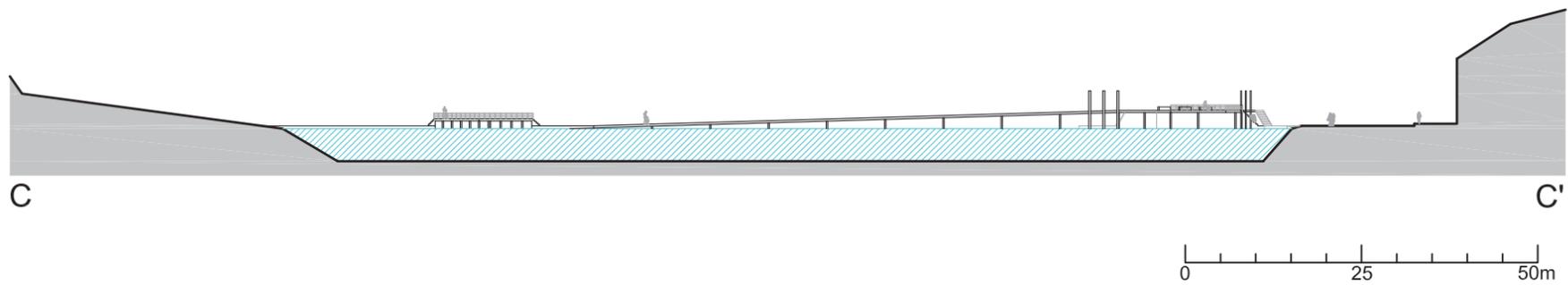
3.3 Corte A-A'



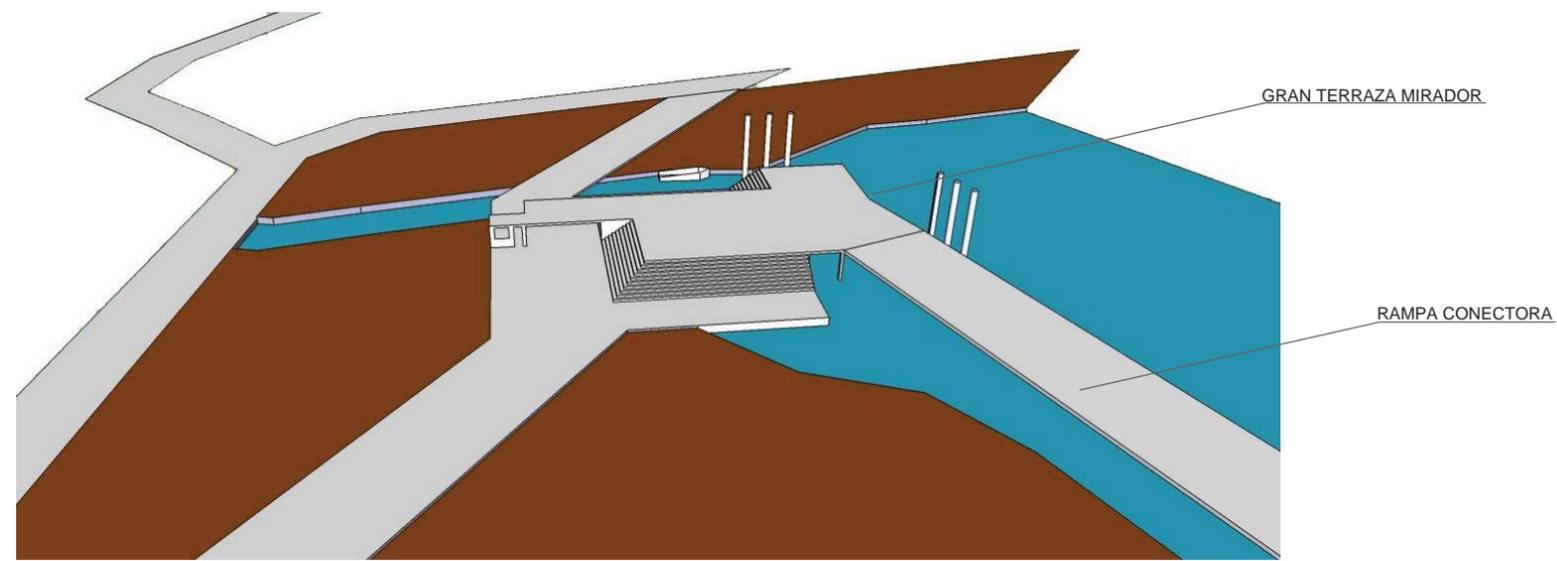
3.4 Corte B-B'



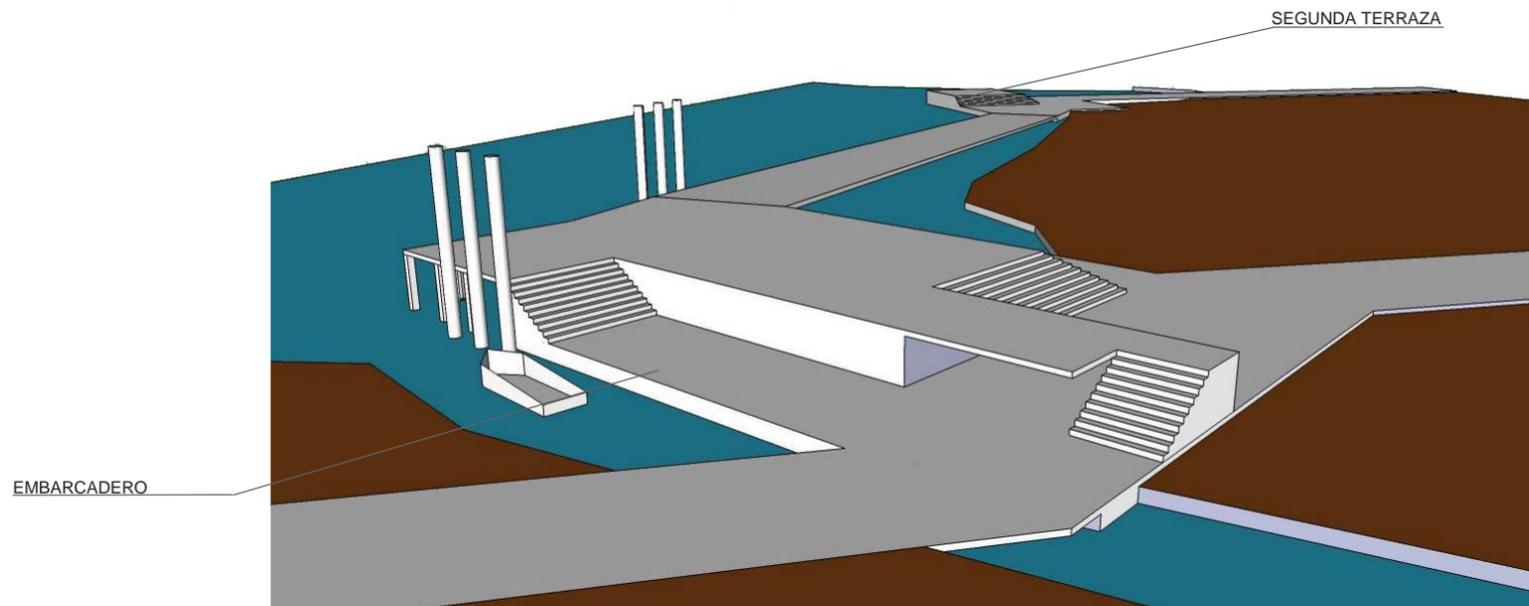
3.5 Corte C-C'



3.6 Isométricas

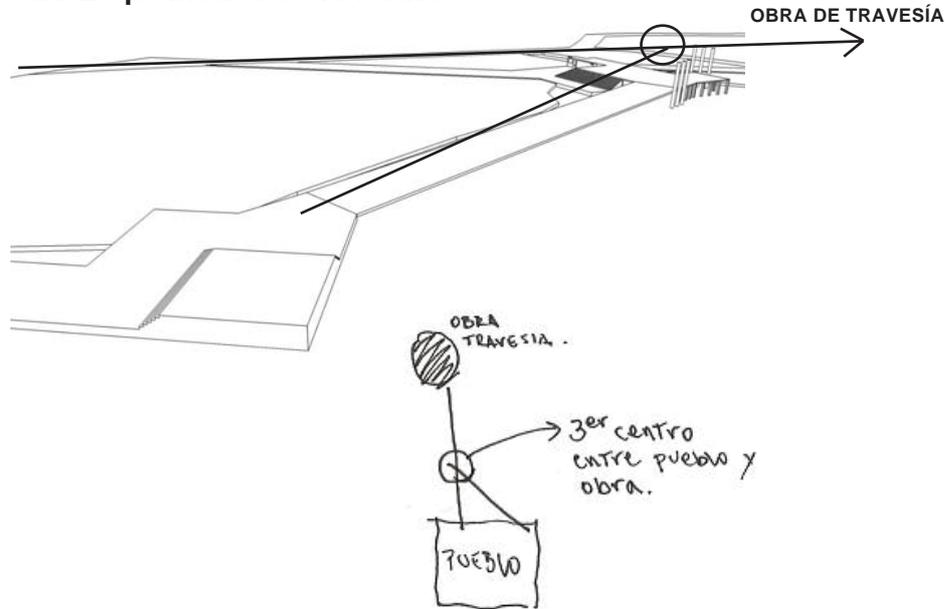


- Acceso principal y terraza grande



- Espacio del embarcadero conviviendo con lo público

4.1 Esquemática de la forma



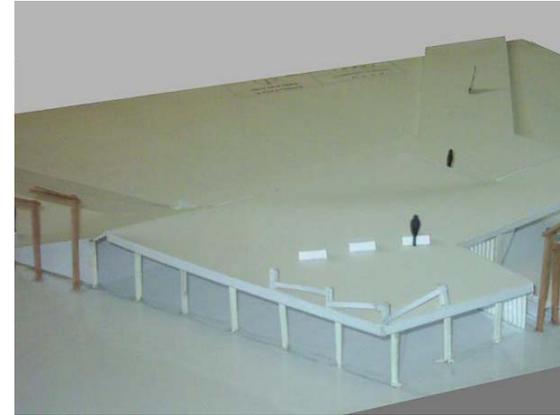
4.2 Propuesta formal

La forma se configura desde dos corredores que parten en dos calles perpendiculares al borde, calles que hoy cortan antes de llegar al lago. Estos corredores se encuentran y se cruzan en una gran terraza de altura, constituyendo un espacio junto al agua que busca reunir el tránsito y el estar. Este espacio es una terraza - muelle, que remata la obra y orienta hacia la obra de travesía, así también desde la mirada se invita a ir a ella, se crea una manera para conectar.

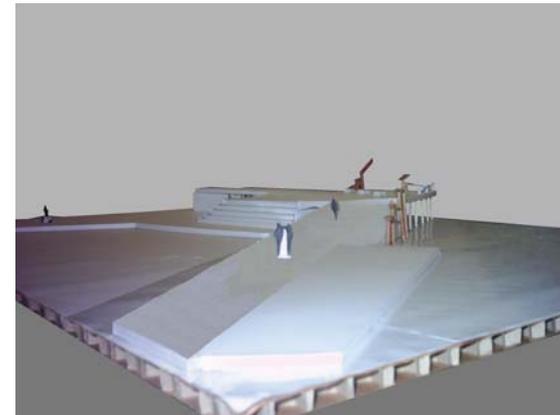
La obra quiere ser recorrida mediante un acto sencillo, el paseo. La rampa conectora de las terrazas, permite subir con el entorno a diferencia de una escalera que pone a los ojos atentos al suelo, una rampa da al caminante una velocidad media que permite el paseo, un paso a media velocidad que contempla.

En la desembocadura del estero una pequeña área de desembarque o de servicio que se incorpora a la forma mediante un puente elevado diferenciando el espacio de trabajo al de paseo.

4.3 Fotografías maqueta final



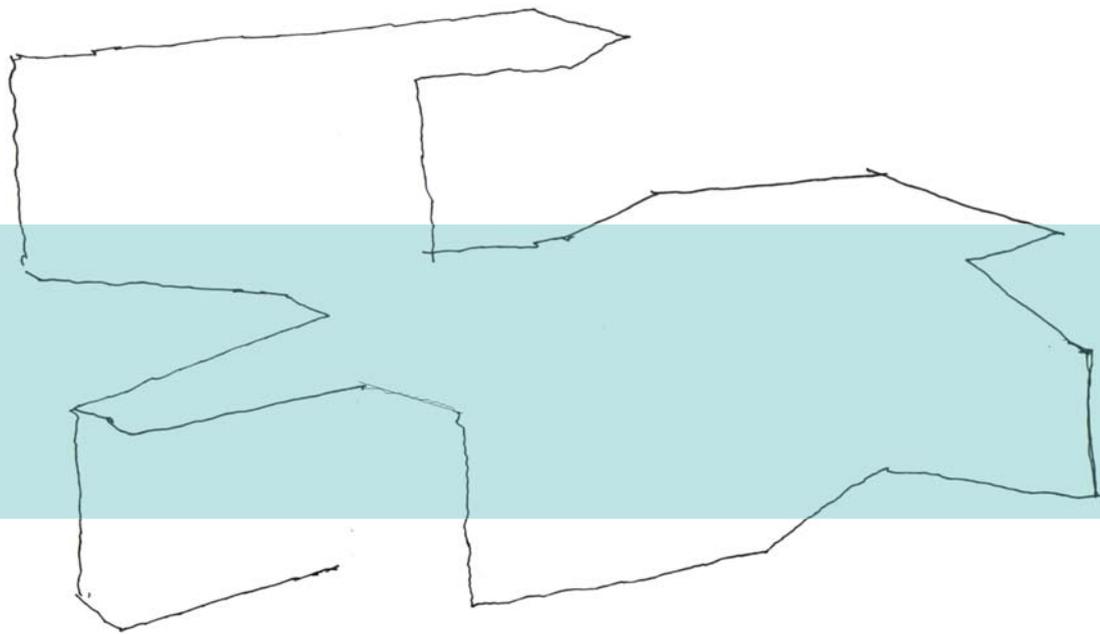
Terraza orientada al Norte



Rampa conectora de las terrazas



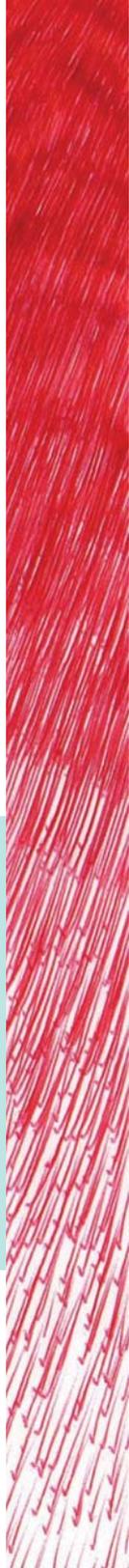
Acceso principal desde el pueblo



PROYECTO *03*

LA CASA DE LOS ANHELOS

PROYECTO EN CERRO LA VIRGEN



SEGUNDO AÑO
2005. TRIMESTRE 01

PG

Patricio Cárvaves
Jorge Ferrada
Isabel Margarita Reyes

Casa de los anhelos
casa en cerro la virgen

El taller trabaja en virtud de encontrar el modo para internarse en el estudio de los espacios interiores. El primer paso es mediante la observación de la luz, cómo esta es articuladora de las formas y como con esto influye en los comportamientos del hombre que habita en el espacio. Quedamos ANTE los interiores.

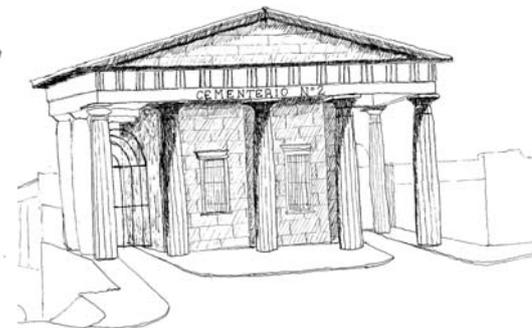
El segundo es un paso doble, parte en la búsqueda de lo que queda entre lo expuesto y lo íntimo, hablamos de los espacios “entre”, una especie de asomo al interior que nos permite mirar como la vida doméstica entra en relación con la vida pública. Tenemos así el pie para completar el paso y adentrarnos al estudio del interior. Quedamos DENTRO de los interiores.

Con afirmaciones concretas el taller se encarga de un caso arquitectónico, aunar ambas realidades es a lo que se le dará forma en lo que denominamos la casa de los anhelos.

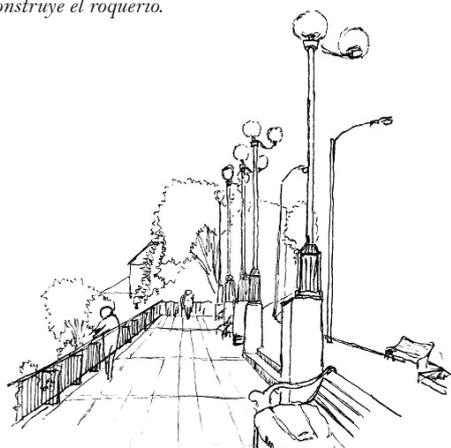
la incidencia de la luz



01 la luminosidad del borde genera un juego de sombras, el cual construye el roquero.



02 los variados matices luminosos del umbral del cementerio marcan fuerte el traspaso de exterior a interior.



03 el pasillo por una diferencia de altura se desborda de la vereda, queda suspendido ENTRE la calle, la lejanía de las vistas y por que allí nos detenemos.



04 el umbral se prolonga desde una estrechez a una amplitud generando una interioridad holgada.

1.1 Avances de las observaciones

01-02

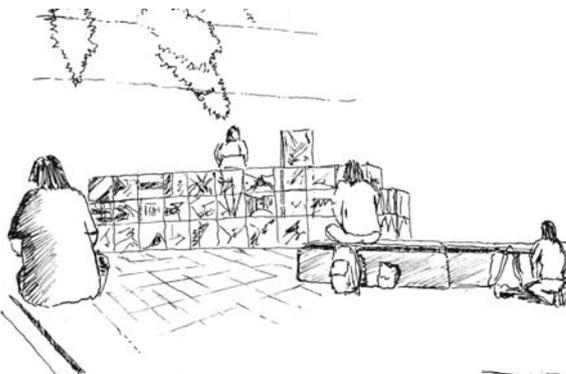
La multiplicidad lumínica le da espesor y voluminocidad a las formas construyendo umbrales que en sus traspasos marcan el recorrer por la ciudad .

03-04

En el transitar aparecen espacios que se aproximan al interior en su configuración, estos tienen la cualidad de dejarnos suspendidos ENTRE lo público y lo privado.

05-06

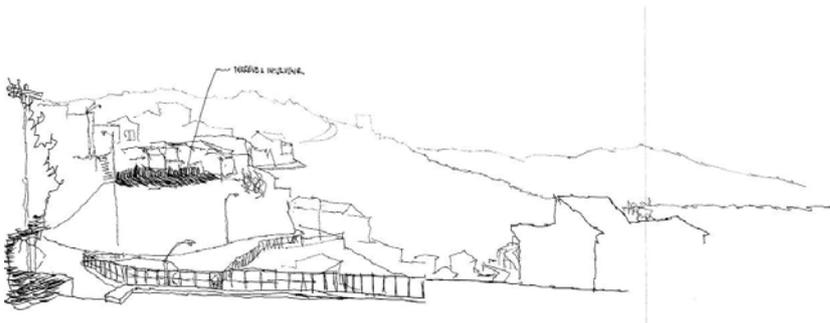
El interior puede tomar cualidades del exterior sin ceder su interioridad. Son los traspasos, no cualquiera, se trata de que pasemos de golpe de lo estrecho a lo ancho, porque la sensación de holgura se pierde un poco en los interiores, pero la mirada se dilata más en el traspaso de lo estrecho a lo ancho que habitar lo ancho.



05 los cursos del espacio arman un macizo que se desmaterializa, maciso que no irrumpe, fragmenta la mirada dándole continuidad al horizonte.



06 la mirada se dilata en el traspaso de lo estrecho a lo ancho, más que habitar lo ancho mismo.



Predio en cerro la virgen, linares/la virgen

2.1 Ubicación

El sitio del proyecto aparece a consecuencia del caso arquitectónico, de sus anhelos.

Este se emplaza en cerro la virgen a medio camino entre el plan y la avenida Alemania (cota 50 aproximadamente) en la zona Suroriente del antiguamente llamado sector del almendral, específicamente en la intersección de las calles Linares con la virgen, en una pequeña explanada elevada 10 metros sobre el nivel de la calle, con una superficie de de 280 mt².

2.2 Condición del lugar

Dos cosas:

La altura es primordial, al ganar altura ganamos holgura, pero no perdemos privacidad, el llegar es tocado también por esta dimensión, subir para entrar es condición propia de Valparaíso, esto acá es condición regalada.

Y las vistas, no como paisaje, sino como lejanía, porque en Valparaíso lo próximo es atiborrado, lo próximo ensimisma, las lejanías abren y permiten desde esa apertura que en lo estrecho y atiborrado nos sintamos con holguras.

Con esto podemos pensar en como lo doméstico entra en contacto con lo público sin que ninguna condición deje de ser.



2.3 Fundamento

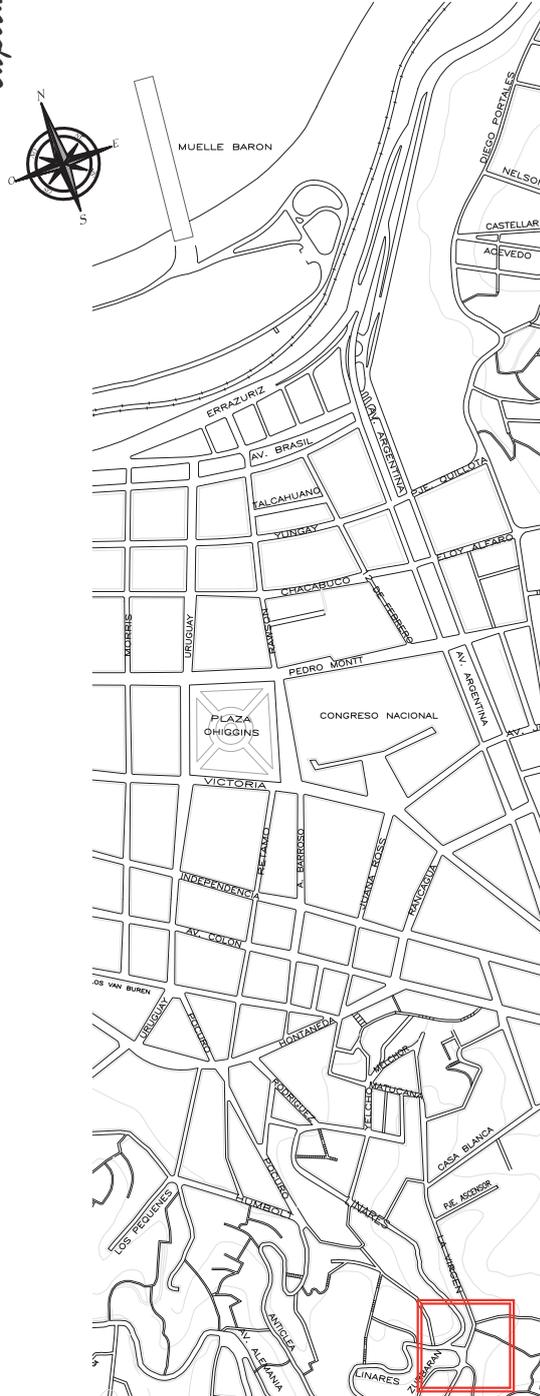
Acto: Asomo holgado

La casa en Valparaíso debe de asumir la ciudad donde se encuentra haciendo de esta realidad una virtud, por ello el proyecto se pregunta ¿cómo, desde su condición doméstica, puede relacionarse con la vida pública?.

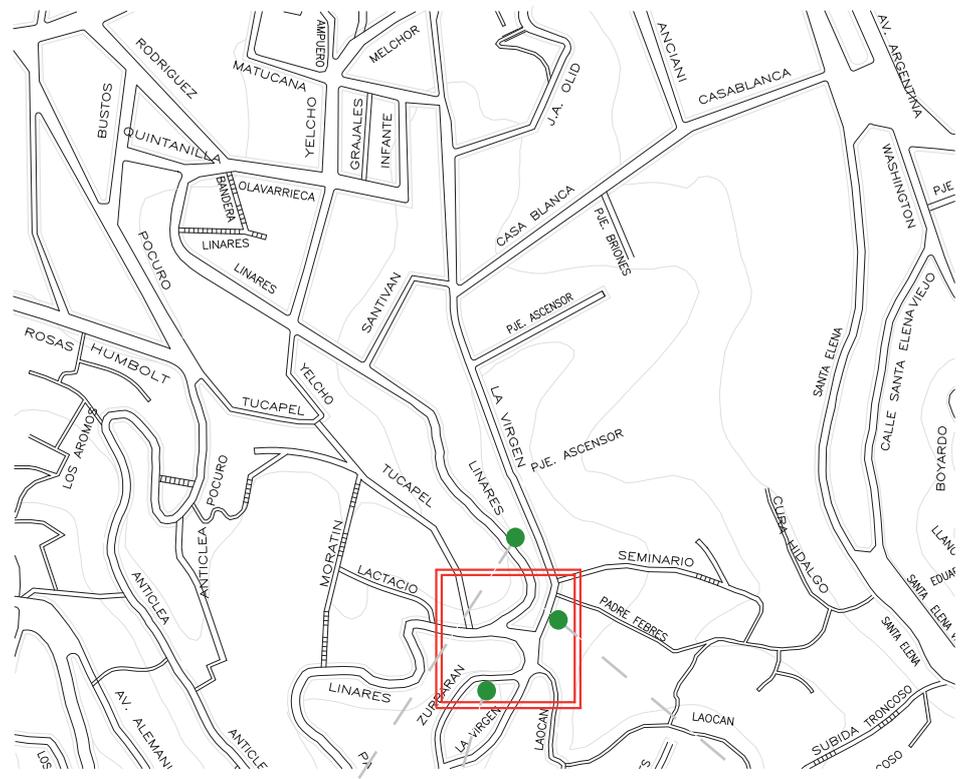
El lugar no es azaroso, es consecuencia de una búsqueda, donde su principal virtud pasa por la ubicación (la altura) una condición espacial que expone, pero no degrada la privacidad.

Desde lo estrecho y acotado que es el tamaño de la casa buscamos proyectarnos a lo público con algo mayor, ese mayor ya está y es la ciudad misma, no sus vistas, sino sus distancias, no hay espacio que iguale la magnitud de Valparaíso, El proyecto busca construir esta magnitud mediante traspasos. En el paso de lo reducido a lo amplio el cuerpo queda en mayor holgura, que en el habitar la amplitud misma. Asomarse a estas distancias desde lo propio de lo doméstico para así vivir en lo holgado de lo estrecho.

3.1 Emplazamiento-ciudad 1:10000



3.2 Emplazamiento-barrio 1:5000



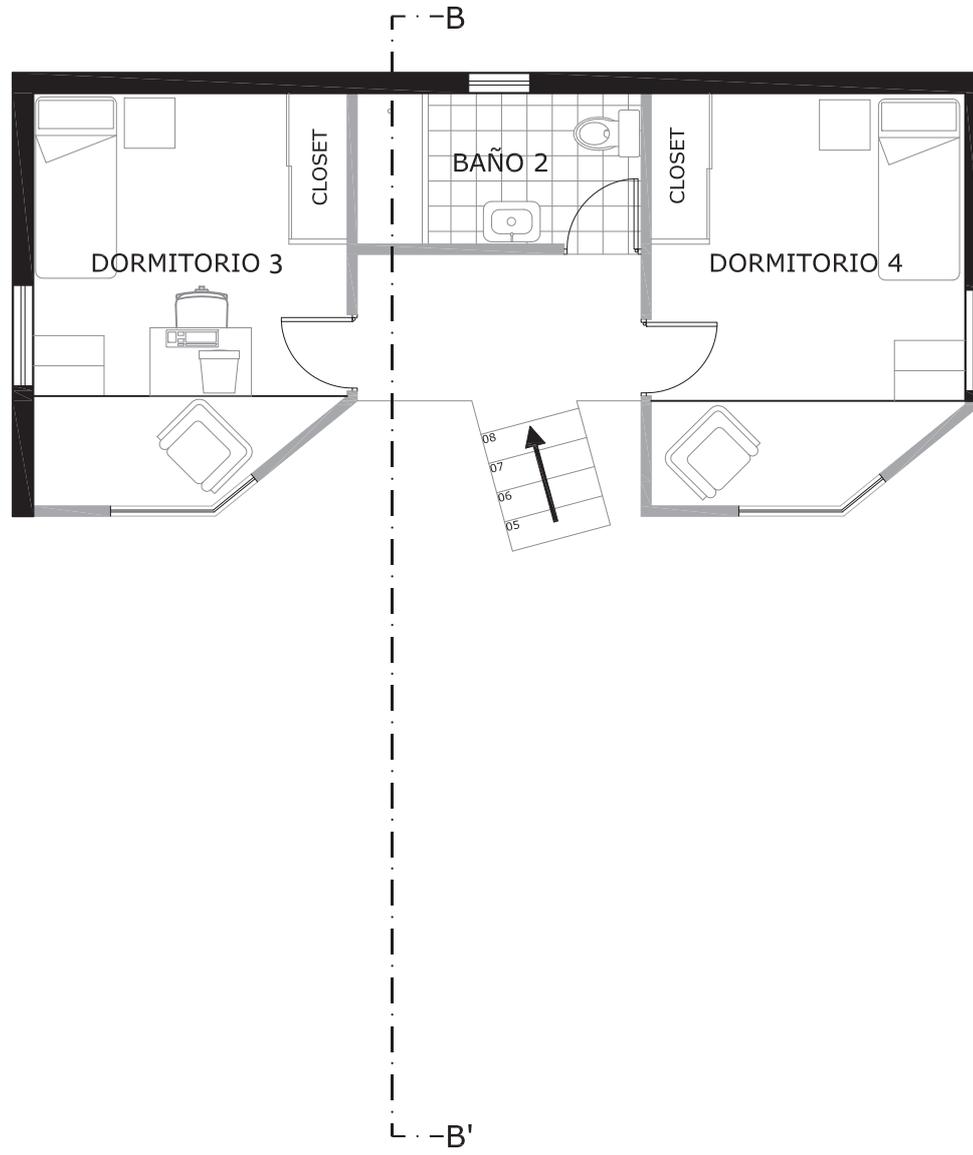
Vista hacia el terreno



Vista desde la virgen

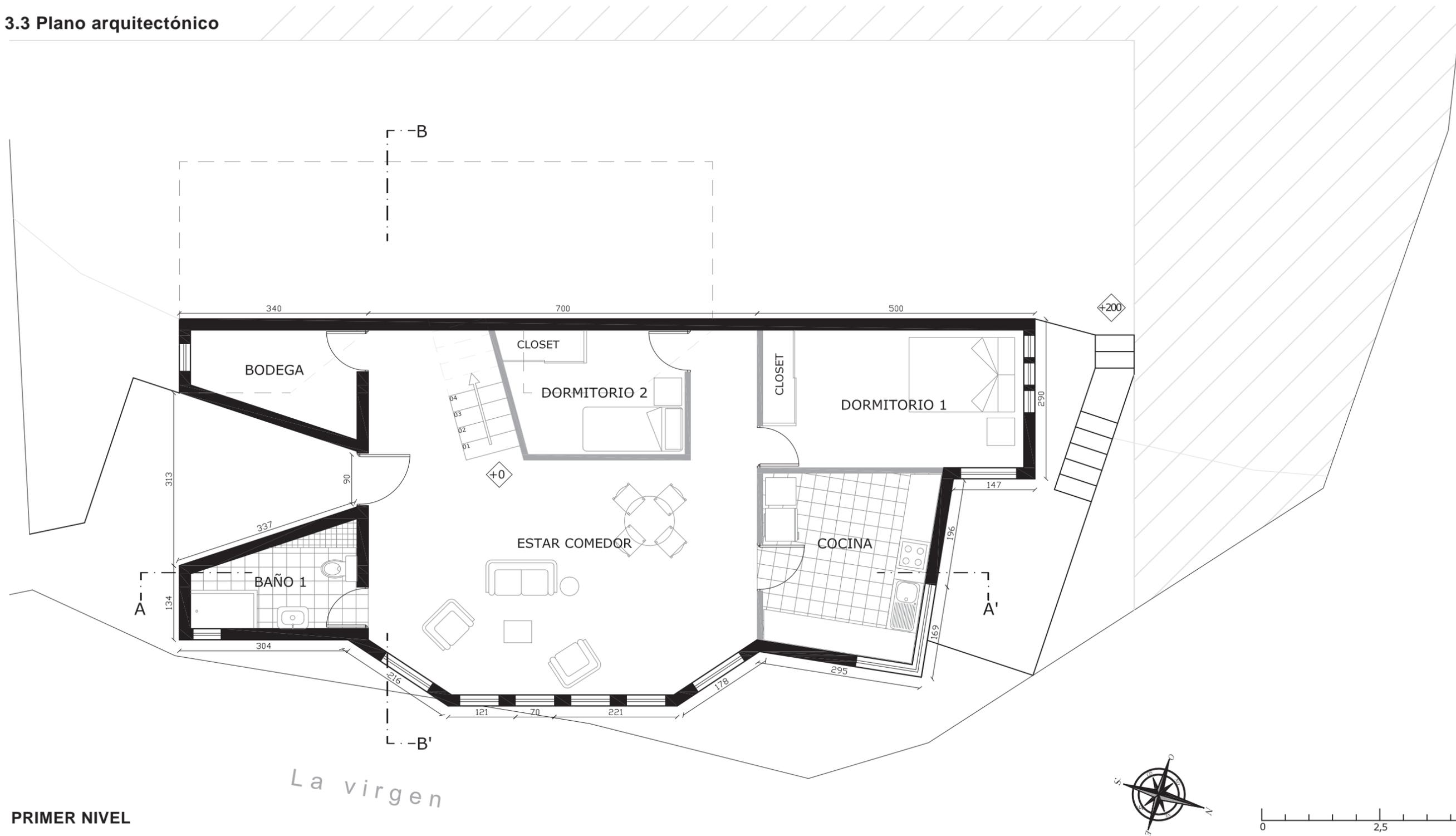


Vista hacia la ciudad



SEGUNDO NIVEL

3.3 Plano arquitectónico

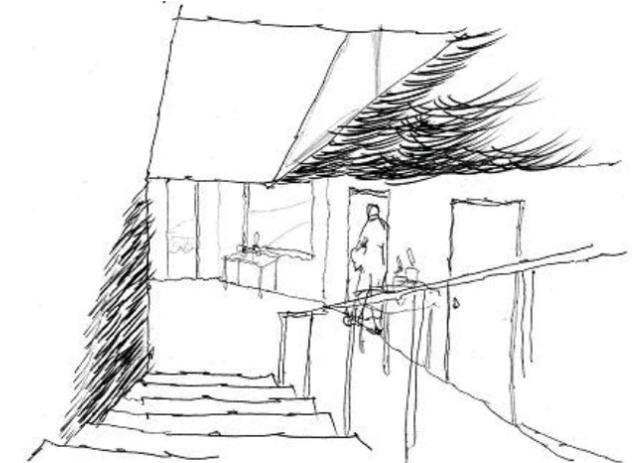


Linares

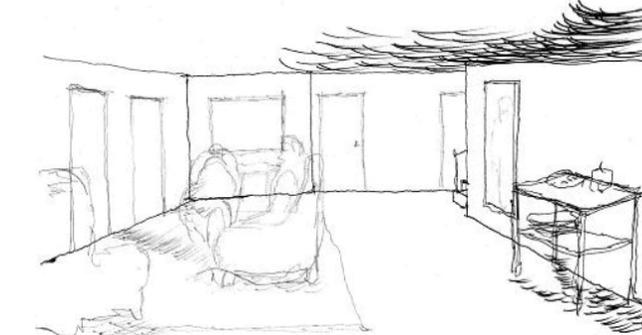
- Croquis obra habitada



acceso desde pasaje zurbaran.

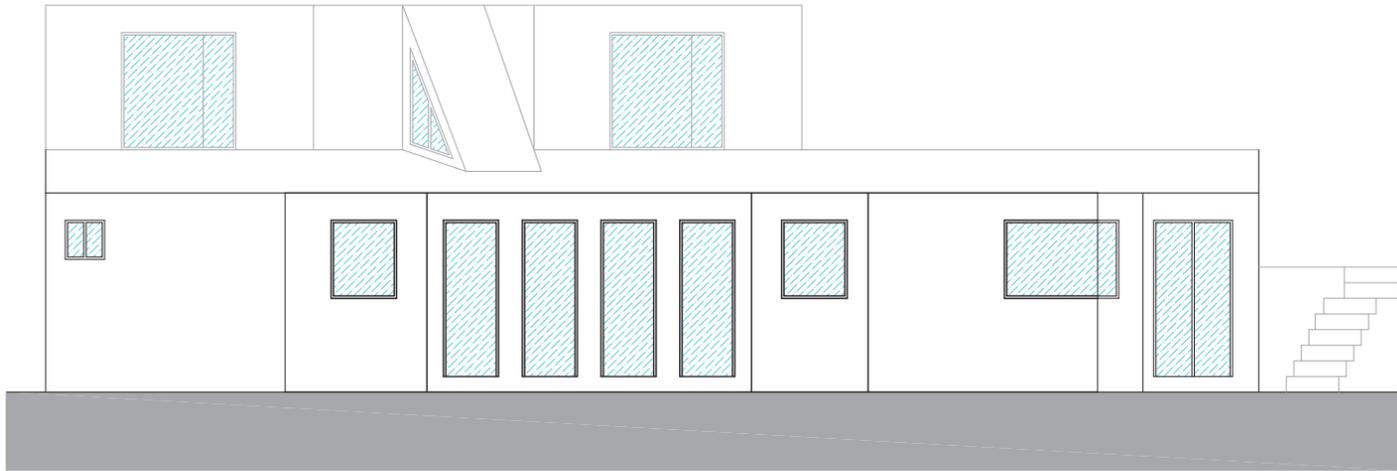


lucarna desde la escalera hacia la sala de estar.

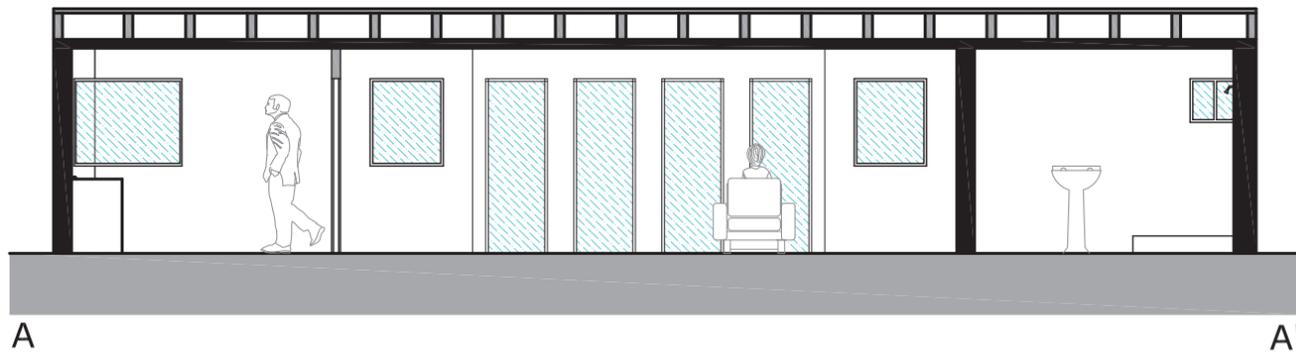


interior sala de estar.

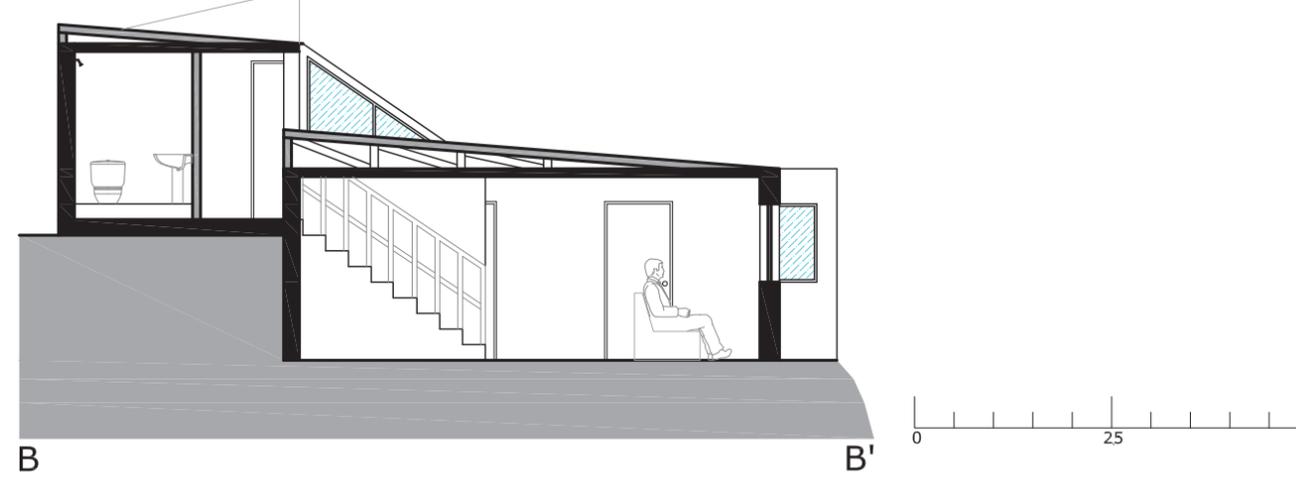
3.4 Elevación Norte



3.5 Corte A-A'



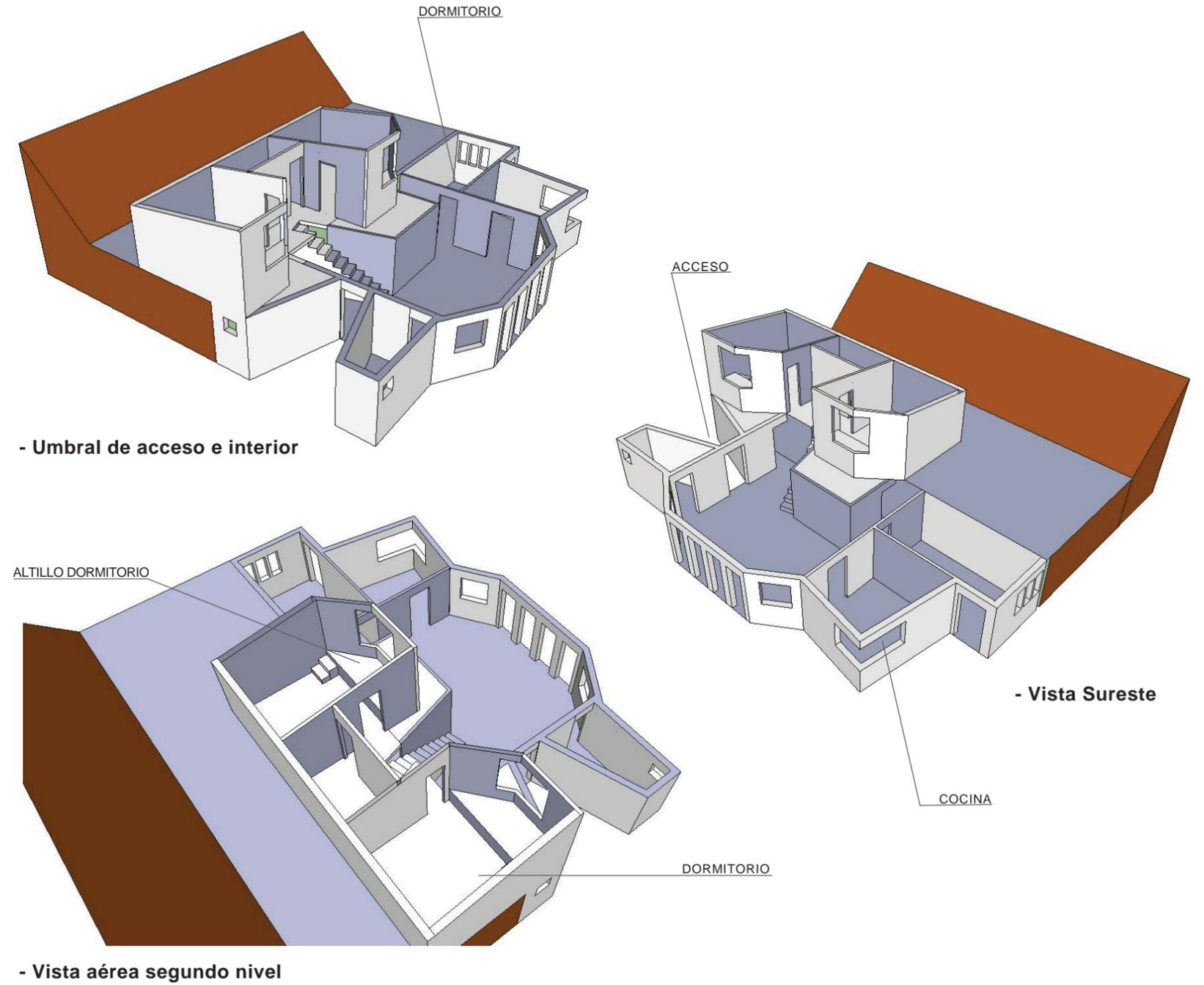
3.6 Corte B-B'



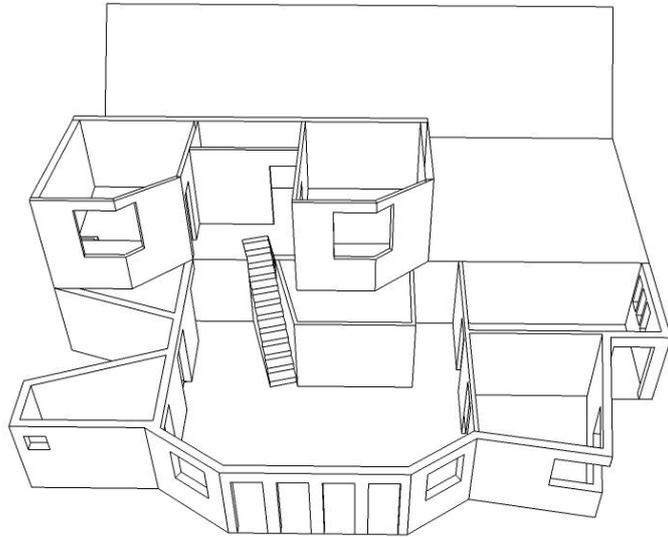
CORTES

3 capítulo

3.7 Isométricas



4.1 Esquemática de la forma



4.2 Propuesta formal

La forma quiere construir dos particularidades, una que es algo propio de la casa y otra que es algo propio de la relación con lo público.

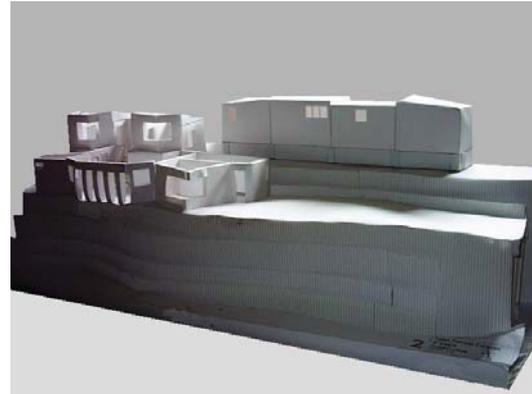
Lo propio de la casa es el acceso, para ello la puerta quiere ser más que solo entrada, quiere ser umbral, entonces es la forma misma la que configura el entrar, se trata de marcar el primer gran traspaso del exterior al interior, quedando en una situación intermedia, en el interior, pero no dentro.

La casa no es pública, sin embargo en Valparaíso esta es una condición ineludible. Ante ello la casa se apropia de las lejanías, buscando una virtud de la relación con el exterior, esta es la amplitud que otorga a lo estrecho, para ellos se propone un living abalconado y unas ventanas que particionan el exterior así su relación con él no es mero paisaje, las vistas hay que ir a buscarlas, la ventana lo que quiere es emparar al interior ajustado en tamaño con la amplitud exterior.

4.3 Fotografías maqueta final



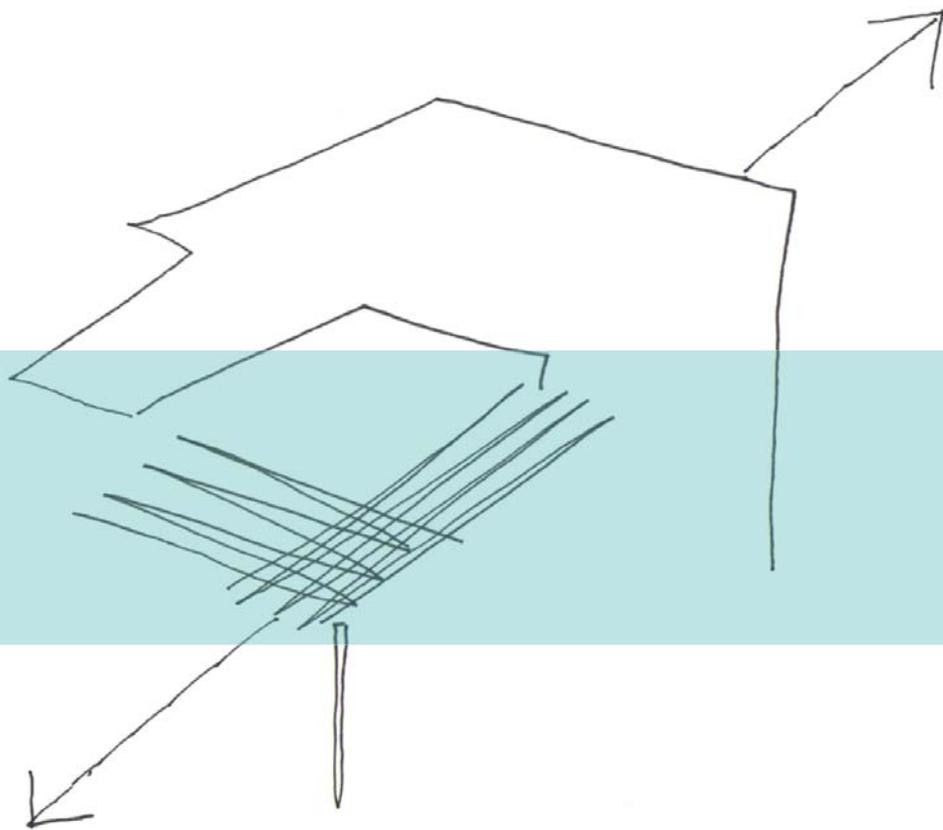
Fachada Noreste



Fachada Noroeste



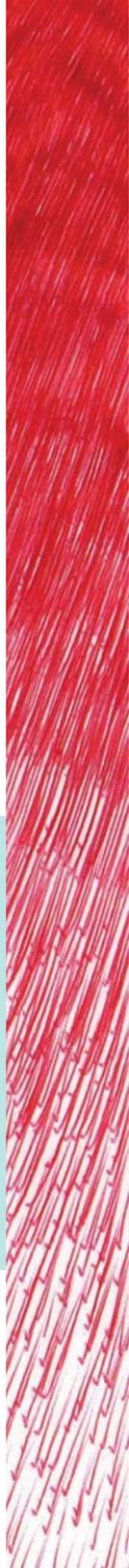
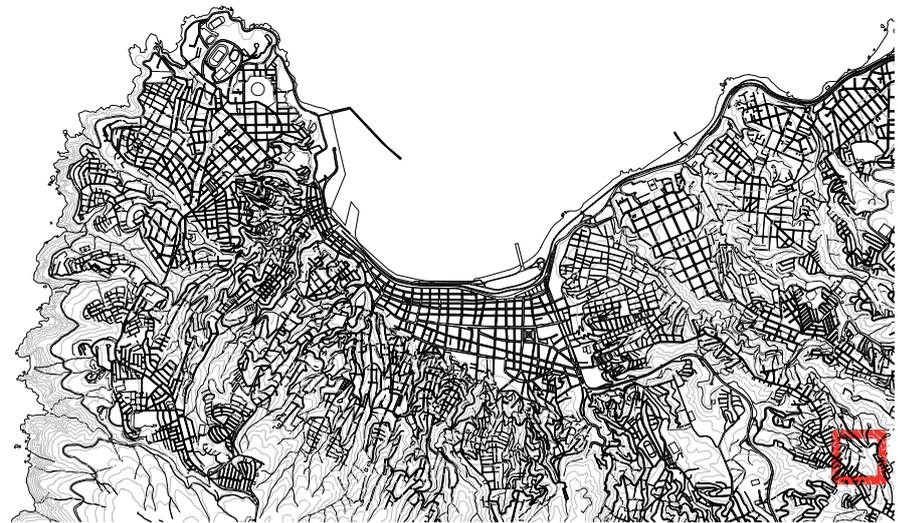
Interior a vuelo pájaro



PROYECTO 04

LA CASA MARGINAL

PROYECTO EN RODELILLOS



SEGUNDO AÑO
2005. TRIMESTRE 03

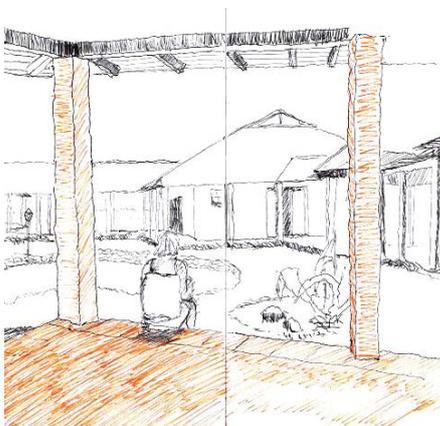
DG

Patricio Cárvaves
David Jolly
Jorge Ferrada
Isabel Margarita Reyes

Casa marginal
casa en rodillillo

El taller continúa trabajando el espacio privado de la casa, ahora en base a otra realidad, ya no desde los anhelos personales, sino desde la necesidad del país. Es claramente declarado que el estudio no tratará de la vivienda social, la cual se rige por otras leyes, muchas veces ajenas a la arquitectura, pero sí tomará como objetivo el tratamiento de los espacios mínimos.

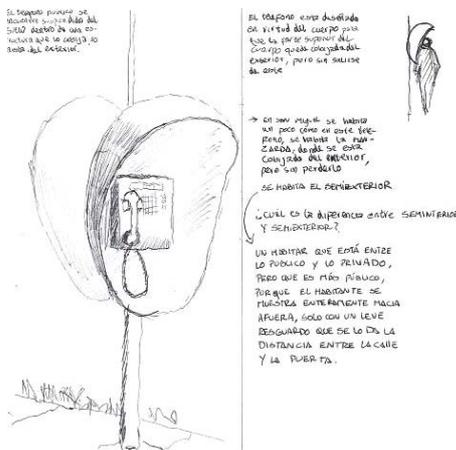
Se sale a observar una realidad concreta de Valparaíso: el barrio marginal y la vivienda "callampa", teniendo en vista la dualidad de la situación de miseria en el aspecto higienista junto con el lujo en el aspecto espacial. Con las observaciones recabadas armamos afirmaciones que toman forma en la construcción de un parapeto en Valparaíso y otro en San Miguel de Misiones, Brasil (lugar de travesía). De regreso en Chile cada cual se hace cargo de un caso arquitectónico que responda a las realidades previamente estudiadas.



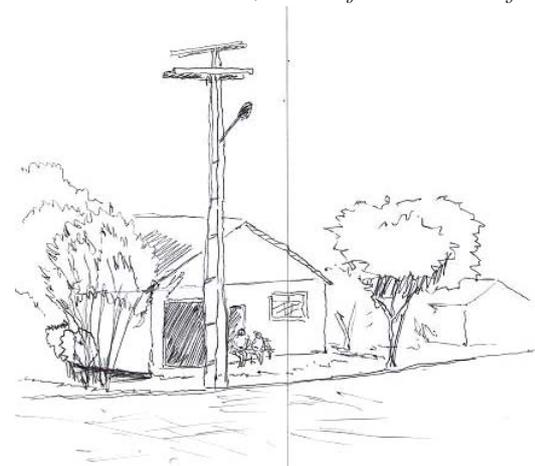
01 corredores luminosos, corredor que aísla del calor, pero sin quitar la luz, inter-medio, entre dos medios, el interior y el exterior.



02 el corredor luminoso es más que un seminterior, es un umbral horizontal que le da espesor a la entrada, el corredor da la posibilidad de habitar el borde de la casa, así esta deja de ser una mera fachada.



03 el teléfono está suspendido del suelo, su forma es lo justo para aislarse de las dificultades del exterior, aquí nada puede quedar en la vulnerabilidad del medio, todo construido.



04 el zaguán distancia entre calle y puerta, se convierte en el resguardo del dueño de casa entre estar en el semiexterior o estar afuera.

1.1 Avances de las observaciones

01-02

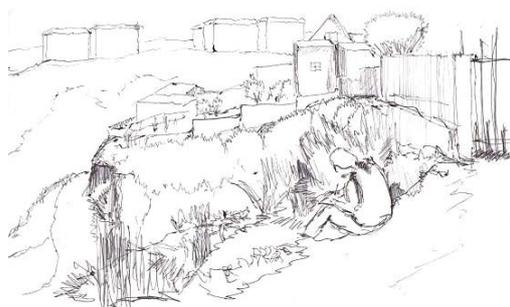
Un corredor tiene características de tránsito, pero un corredor de luz configura espacio para también estar.

03-04

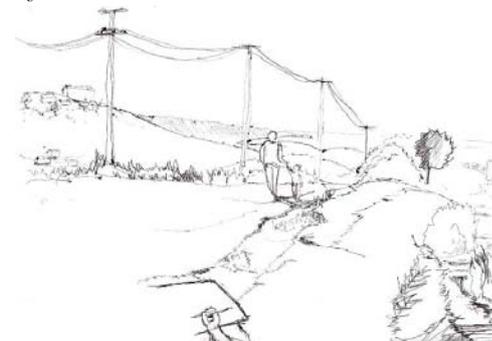
La hermeticidad de la casa se rompe al darle habitabilidad a su borde, este es un espacio doblemente ganado, en lo público como continuidad de la ciudad y en lo privado como extensión de lo que el interior no alcanza a dar.

05-06

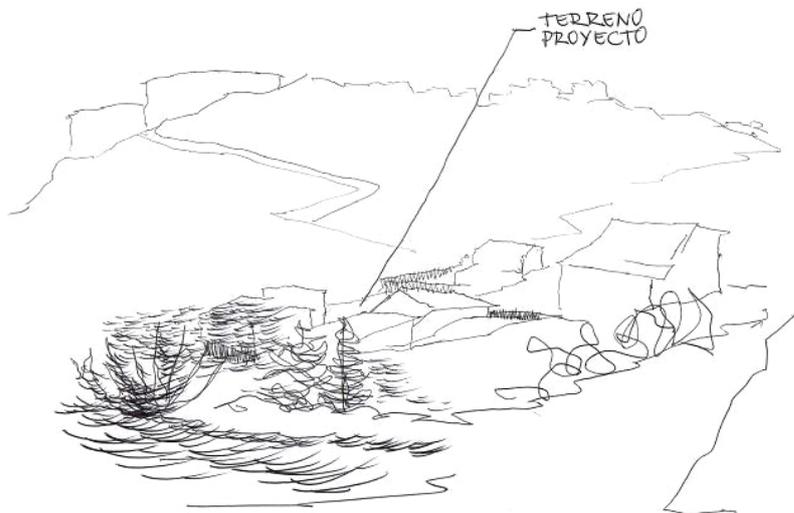
Dos maneras del estar en la quebrada, una con la lejanía, esta es holgada, distendida y pública. La otra es con las cosas más próximas, esta es tensa, porque tenemos a la geografía encima, es también privada, en la casa.



05 la quebrada limita al paso, pero se abre al ojo.



06 un sendero más amplio rodea la quebrada, el borde de la quebrada se habita con un paso más distendido y una mirada más amplia.



Comienzos de la quebrada de cabritería, terreno proyecto

2.1 Ubicación

El sitio del proyecto aparece a consecuencia del caso arquitectónico, sitio marginado de la ciudad, pero con un lujo espacial.

Esto se emplaza en el área Suroriental de Valparaíso, en la población Rodelillo Sur, específicamente en los comienzos de la quebrada de cabritería, una zona abrupta y poco construida, con el cauce de agua descubierta y cierto exceso de vegetación de baja altura, pero que tiene bien consolidada las cimas.

2.2 Condición del lugar

El caso particular de esta quebrada, a diferencia de otras, no es tan marcada en la marginación, tampoco su situación goza de una real incorporación a la vida urbana, pero entra en contacto con la ciudad de un modo poco acostumbrado, esto se trata más de una cualidad geográfica-espacial que una virtud de equipamiento. Se trata de las lejanías, en los espacios públicos que hacen aparecer a la ciudad y con ello al vecino-ciudadano. La quebrada no se ausenta de la ciudad solo la mira desde otra perspectiva.

La quebrada desde su constitución le otorga límites a un barrio o a una población menor, crea con ello un espacio común que el habitante hace propio y es en esa propiedad que podemos pensar en lo común de la vivienda marginal.

2.3 Fundamento

Acto: Retiro en la dualidad del pie tenso y el ojo distendido

La casa mínima no gozará jamás de grandes espacios interiores, su voluntad de ser está marcada con lo estrictamente necesario, de aquí es que se reflexiona más en la naturaleza de quien habita la casa, es que las rígidas limitaciones de tamaños no deben de limitar la apertura del habitar humano.

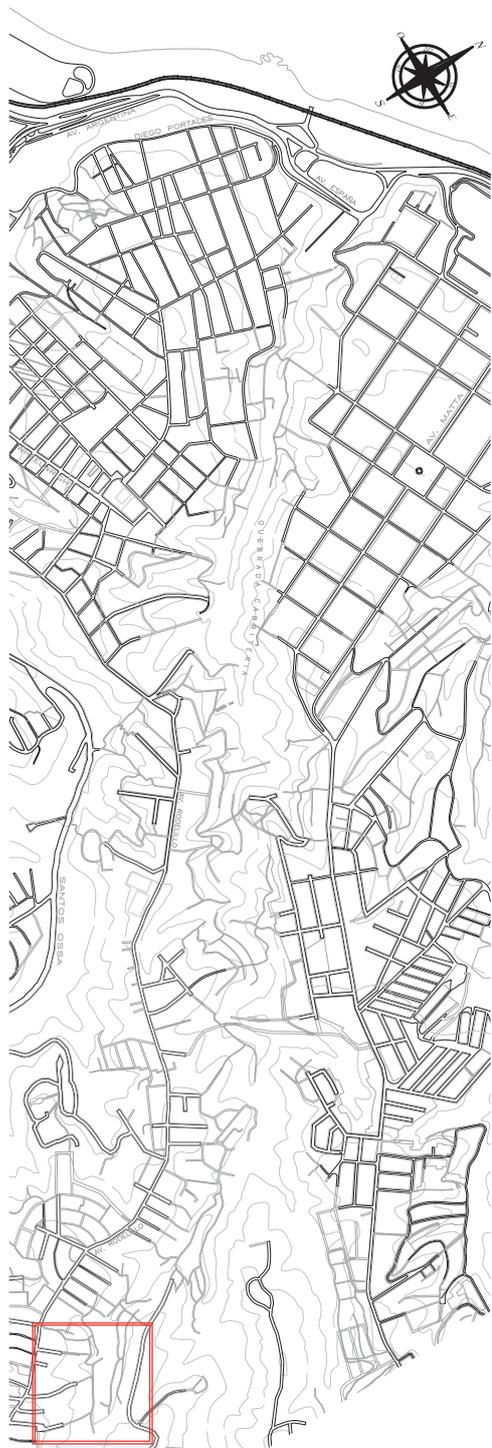
De aquí es que se piensa en el exterior, en el barrio, el entorno próximo, en este punto aparece la quebrada y su cualidad configuradora de vecindario, la geografía no siempre es tan clara y voluntariosa como lo es en la quebrada, dice mucho en sí misma, al construir no le va quedando más que anclarse.

Dos cosas ordenan el modo de abarcar el proyecto.

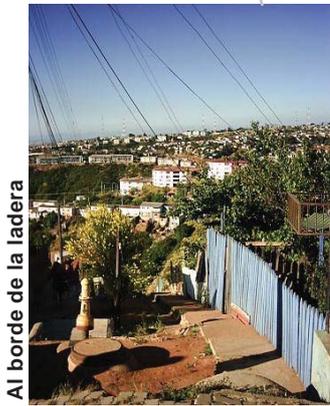
Primero, el acceso a la quebrada no pasa desapercibido, toda la ladera es su acceso, el llegar es con cierta tensión, y naturalmente el fondo de la quebrada se adapta a recibir esta tensión, no se llega de golpe a la puerta de la casa, los atrios o zaguanes se configuran de forma natural, para acoger. Esto es lo que la quebrada pide para ser habitada, construir la dualidad del pie tenso en el acceder, con la comunión del ojo distendido de quien está en la quebrada.

Segundo, pensamos en como extendemos las limitaciones de los muros, no por una cosa de funcionalidad, sino porque esta es la voluntad de la quebrada, ella te invita a estar fuera en los quehaceres domésticos, toma distancia de la excesiva exposición de la vida urbana y regala intimidad a los quehaceres privados en el exterior, esto es el RETIRO, pues a la vez el vecino pertenece a la ciudad, ya que la tiene siempre en la lejanía, sus sonidos y movimientos. Con esto aparece un nuevo espacio, el seminterior, un espacio flexible, con cualidades exteriores, como la temperatura, la ventilación y cualidades interiores, como el resguardo y la intimidad. Este espacio existe en la quebrada independiente de que esté o no construido, permitiendo al individuo estar en la tensión de lo público, con la distensión de lo privado.

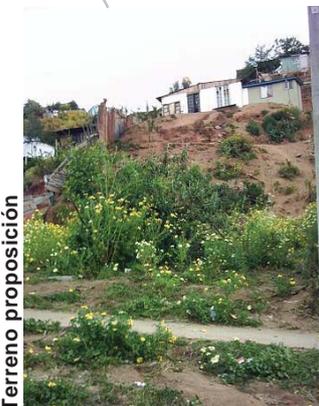
3.1 Emplazamiento-ciudad 1:20000



3.2 Emplazamiento-barrio 1:5000



Al borde de la ladera

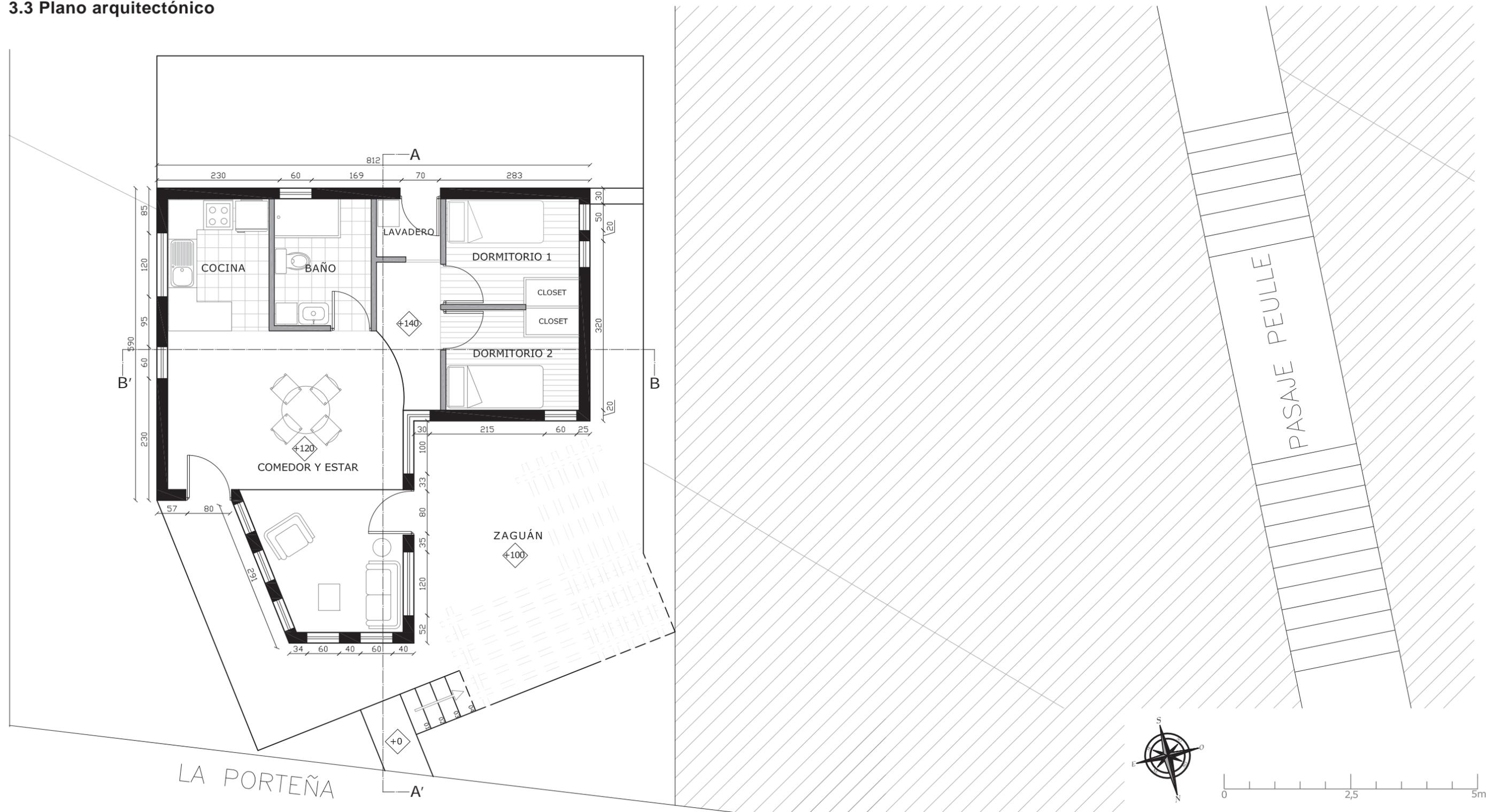


Terreno proposición



Desde el barrio hacia la ciudad

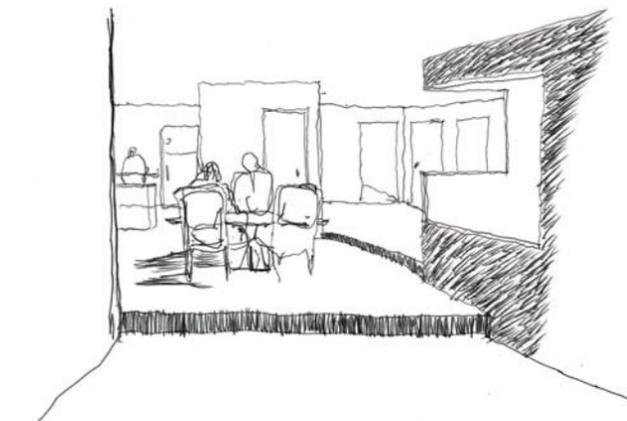
3.3 Plano arquitectónico



- Croquis obra habitada

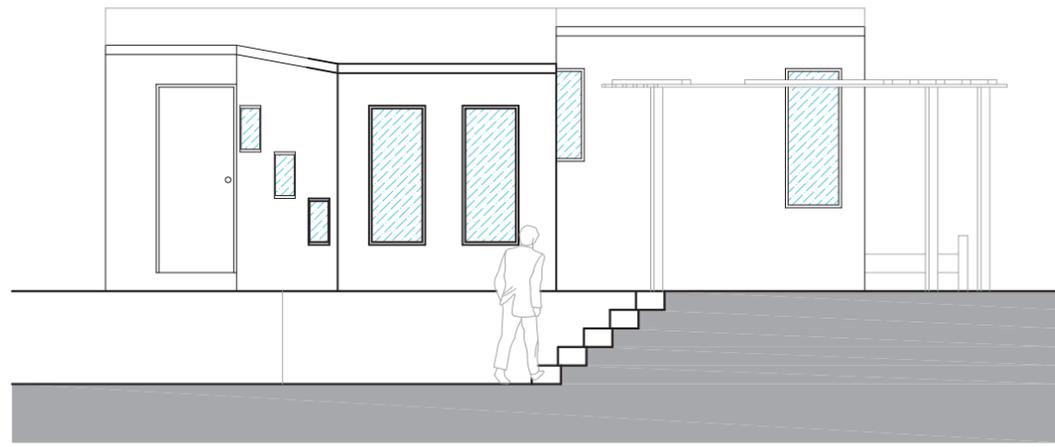


acceso al zaguán.



interior desde la sala al comedor.

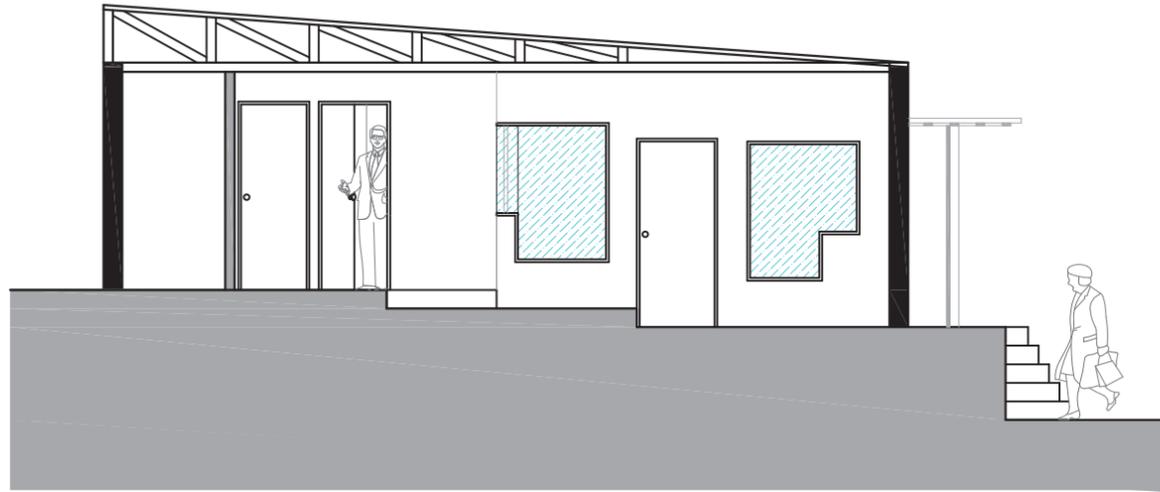
3.4 Elevación Norte



CORTES

4 capítulo

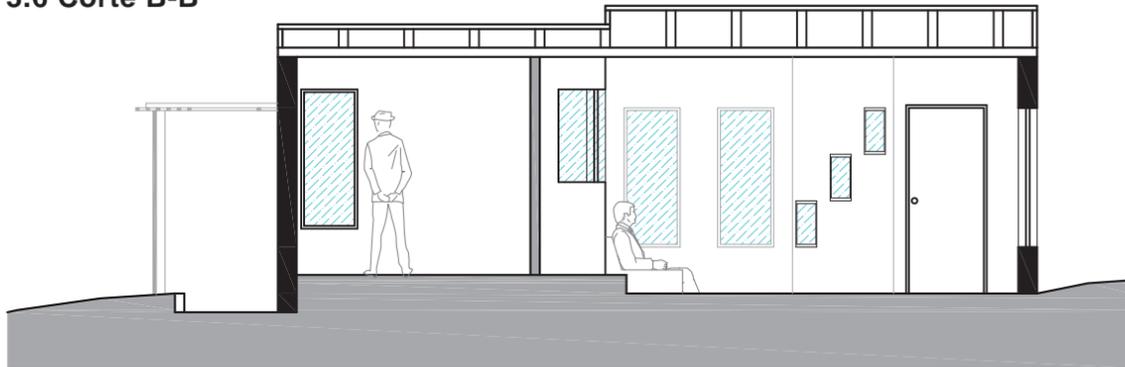
3.5 Corte A-A'



A A'



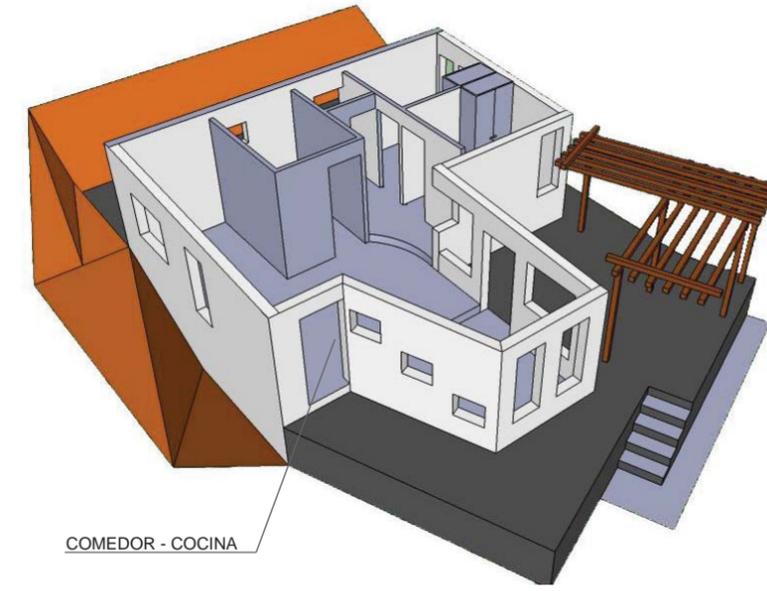
3.6 Corte B-B'



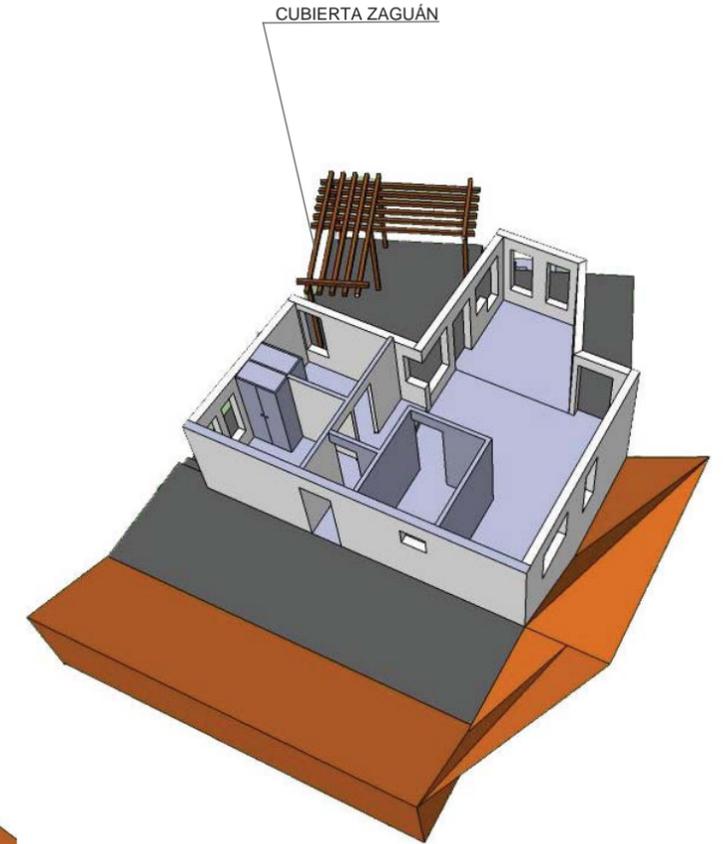
B B'



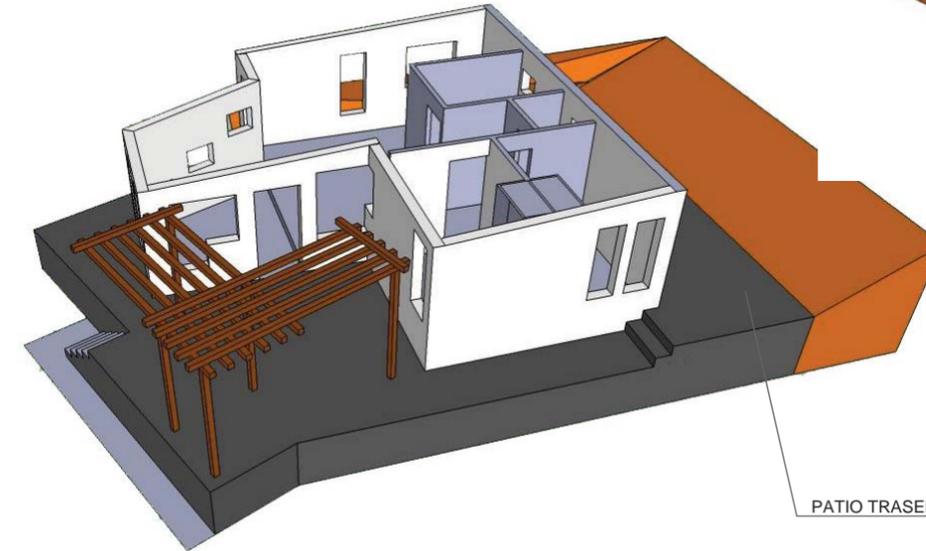
3.7 Isométricas



- Fachada Este e interior, luz matinal

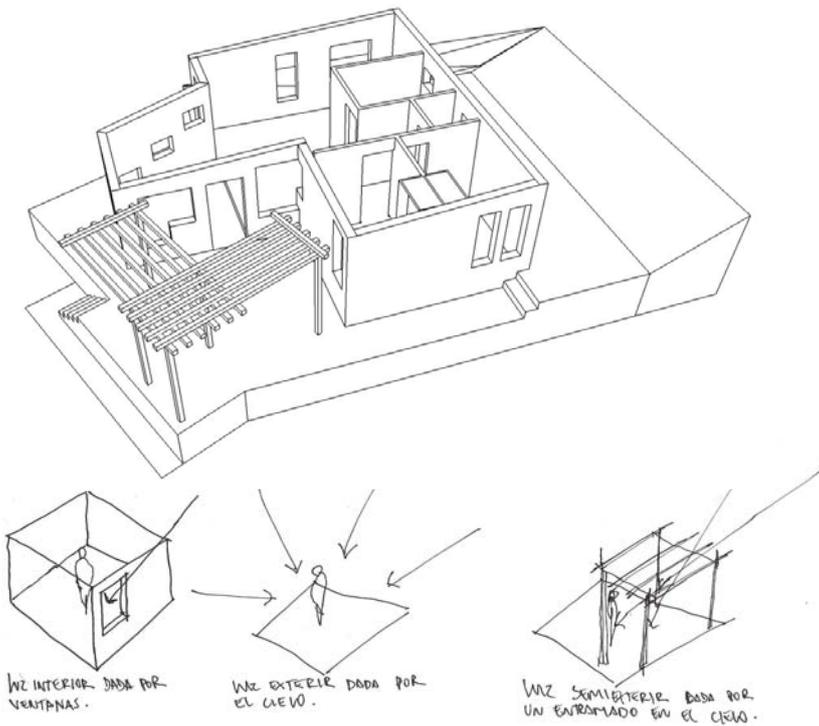


- Vista aérea zona posterior casa



- Cubierta en empalizada del zaguán

4.1 Esquemática de la forma



4.2 Propuesta formal

Tres situaciones guían la forma: exterior – seminterior – interior.

Todas trascendentales, pero con el seminterior como un eje conductor, pues este no sólo se trata de lo que queda entre el dentro y el fuera, sino que es a la vez su vínculo. Interior y exterior son la prolongación del seminterior, del, mejor dicho, ZAGUÁN que pasa a ser el elemento ordenador de la casa.

Para ello dos cosas. Primero, en su relación con el exterior se distancia quedando a un metro sobre el suelo, pero se vincula quedando abierto, sin muros. Segundo, en su relación con el interior, se distancia con los muros, pero se vincula con la luz, a través de una celosía, la luz del zaguán se iguala a la del interior, volviendo a este espacio su prolongación. Lo que distancia y lo que aproxima es lo que finalmente configura a la casa.

4.3 Fotografías maqueta final



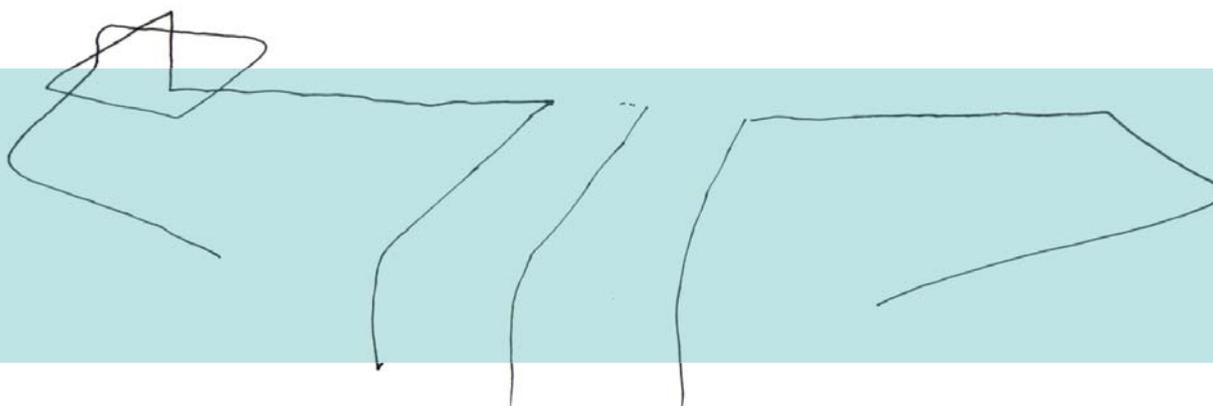
Fachada Sureste



Vista en planta



Zaguán y acceso



PROYECTO *05*

CALETA DE PESCADORES

PROYECTO EN CALETA HIGUERILLAS



TERCER AÑO
2006. TRIMESTRE 01

PG

Fernando Espósito
David Luza

Caleta de pescadores
renovación caleta higerillas

El tercer año da por consolidado el estudio de los espacios, por excelencia, públicos y privados (la plaza y la casa respectivamente) adentrándose en una nueva complejidad, la cual involucra escenarios que se debaten entre lo público y lo privado. Acá aparece la sede.

El estudio del taller se adhiere al actual impulso en Valparaíso, Viña del mar y Concón por reconstruir el borde costero, para ello iniciamos jornadas de observaciones en sus tres principales caletas: el membrillo, portales e higerillas. En ellas reconocemos tres tipos de habitantes: el paseante, el comensal y el deportista, cada uno con cierta preponderancia según las características del lugar, junto con esto se trabajan maquetas a gran escala de cada una de las caletas donde es posible reconocer la relación de estos espacios con la ciudad y viceversa. Las propuestas se orientan hacia la renovación de dichas caletas a la luz de los personajes ya mencionados.

1.1 Avances de las observaciones

01-02

La caleta como tal no define con claridad la forma en que quiere relacionarse con el resto de la ciudad, hoy su relación no es más que una resultante de soluciones temporales, esto no es abandono, sino que las particularidades de cada cual radican en el como se vive.

03-04

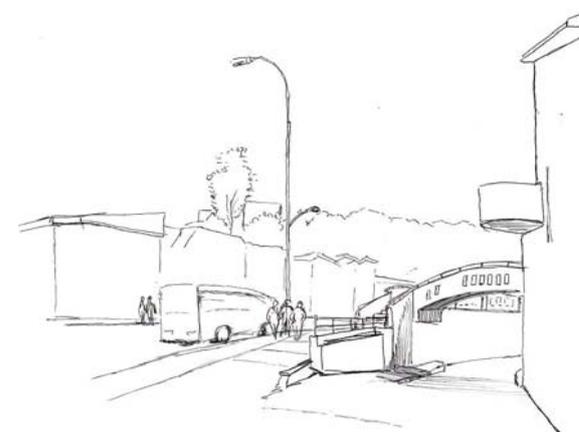
Los visitantes no hacemos más que aproximarnos a la vida de la caleta, nuestra relación es más de negocio que de ocio, cosa no acostumbrada en la relación moderna del hombre con el mar. La caleta vive en la ausencia del ocio y la intermitencia del negocio.

05-06

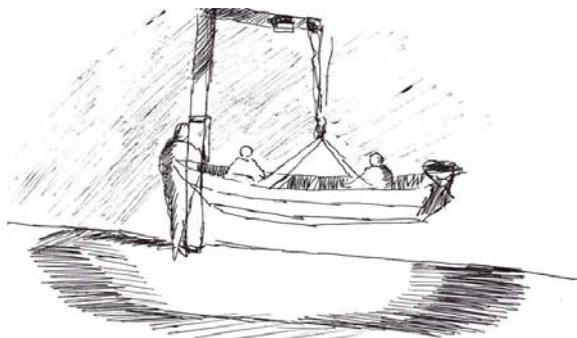
La ausencia del ocio y la intermitencia del negocio relacionan al ciudadano temporalmente con el quehacer de la caleta, esta es la manera como el oficio (pescador) cuida su intimidad sin desmedro de su influencia pública. El habitante de la caleta (sea paseante, comensal, deportista) se ASOMA al acontecer de la caleta, esto es lo que quiere, este es el grado de involucración que quien viene a la caleta busca.



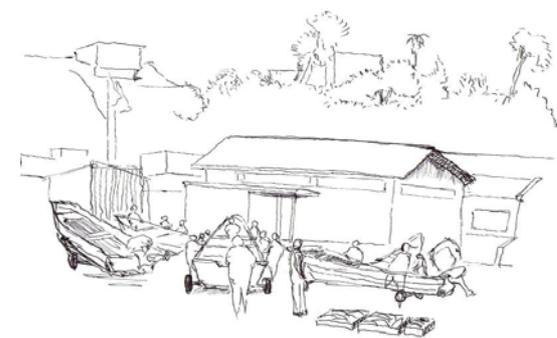
01 quince escalones reciben al habitante que viene del automóvil, se baja a la caleta para quedar apartado de la ciudad, bajo ella.



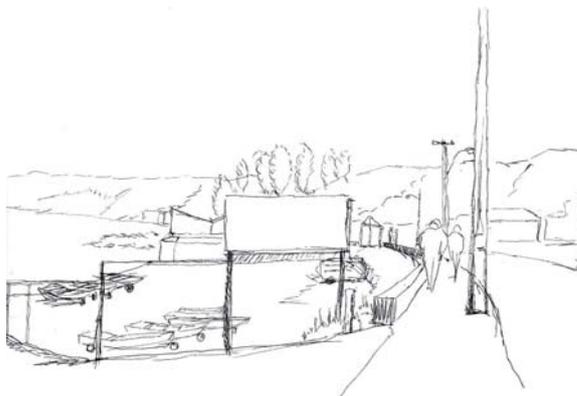
02 la entrada a la caleta está a la mano, cercano con la parada de la micro, la caleta es una parada en la ciudad.



03 el pescador cobra presencia como tal en el momento que se sube al bote y toca el mar.



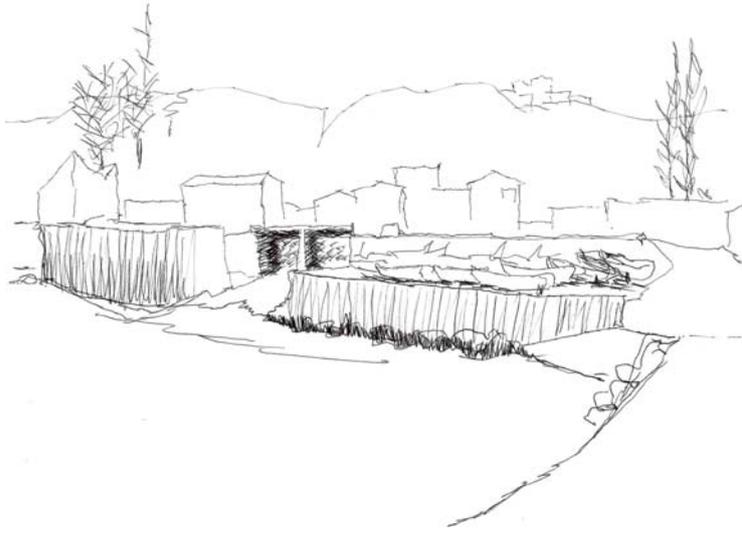
04 el bote se vuelve caseta de venta, así se relaciona con la ciudad desde dentro de la caleta.



05 la caleta pareciese ser más un lugar de paso que de permanencia, su habitar es temporal.



06 el habitante habita la caleta asomándose a ella, quedando suspendido entre el dentro y el fuera.



caleta higerillas concón, sitio proyecto

2.1 Ubicación

La caleta se ubica siete kilómetros al Norte de Reñaca por la concurrida avenida Borgoño, acá una entrada de tierra arma una pequeña bahía que abriga a las embarcaciones del viento Suroeste, por ello también junto a ella se emplaza el club de yates higerillas. En general hablamos de una caleta pequeña, pues su superficie de incidencia no sobrepasa los 100m lineales de costa y toda su flota bordea apenas los 70 botes.

2.2 Situación de emplazamiento

Tal y como fue el segundo proyecto (Puerto Guadal páginas 18-27) este tiene al sitio como algo ya designado, esta realidad primeramente orienta a la proposición a seguir al lugar, más que el lugar siga la proposición. En este seguimiento es que caímos en la cuenta de que la realidad actual tiene separado por un lado al trabajador de la caleta y por otro al visitante, sin embargo el espacio atisba la voluntad de reunirlos, entonces aparecen los restaurantes y sus balcones, el hombre que viene de pesca en las mañanas con su cocaví y su familia, aparecen también los estacionamientos improvisados atiborrados los fines de semana. El lugar nos habla de su voluntad, el proyecto busca oírla y darle forma.



2.3 Fundamento

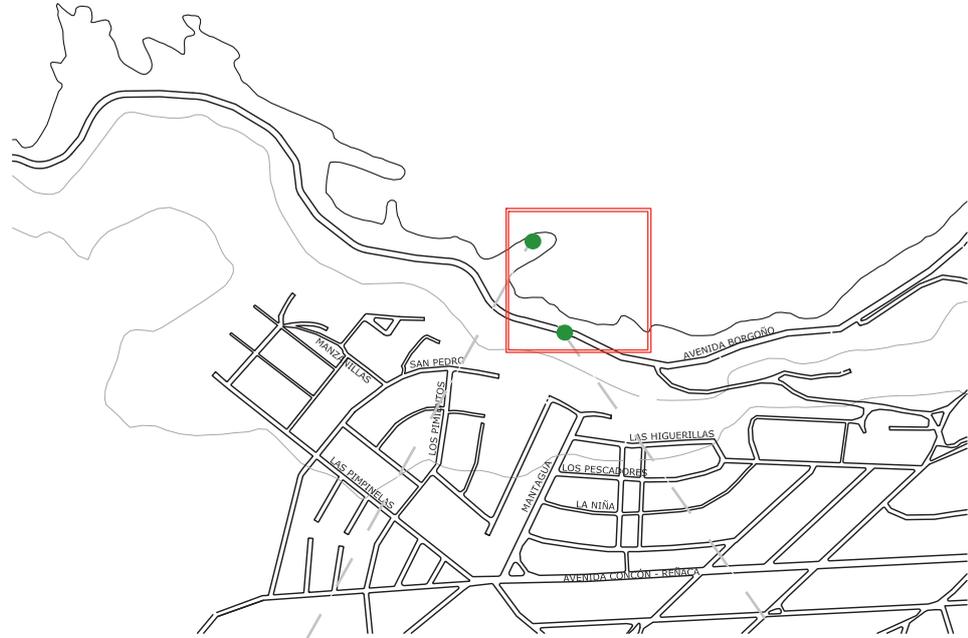
Acto: Asomo del pie y la mirada en demora

Tanto el trabajador de mar como el visitante tienen sus intereses propios que los llevan a la caleta, su reunión no pasa por esto, no pasa por encontrar coincidencias en los quehaceres de cada cual, pasa, más bien, por reconocer que existen dos maneras de encontrarse con el mar, dos formas diferentes, pero que ineludiblemente compartirán el mismo espacio, la pregunta es cómo estas dos maneras convivirán. Uno es consecuencia del otro, el mar de pesca es otro mar, no es el mar de playa con arena y juegos para los niños, este mar es más próximo, pues involucra a más sentidos, el aroma, el graznido de las gaviotas, el agua quietada y su choque con los botes. Un habitante es consecuencia del otro, el visitante que busca estas proximidades con el mar y el hombre de mar que ofrece sus productos al visitante. Cada cual se involucra con el otro en las levedades que son consecuencia de su presencia, sus vidas no se cruzan, una se asoma a la otra.

3.1 Emplazamiento-ciudad



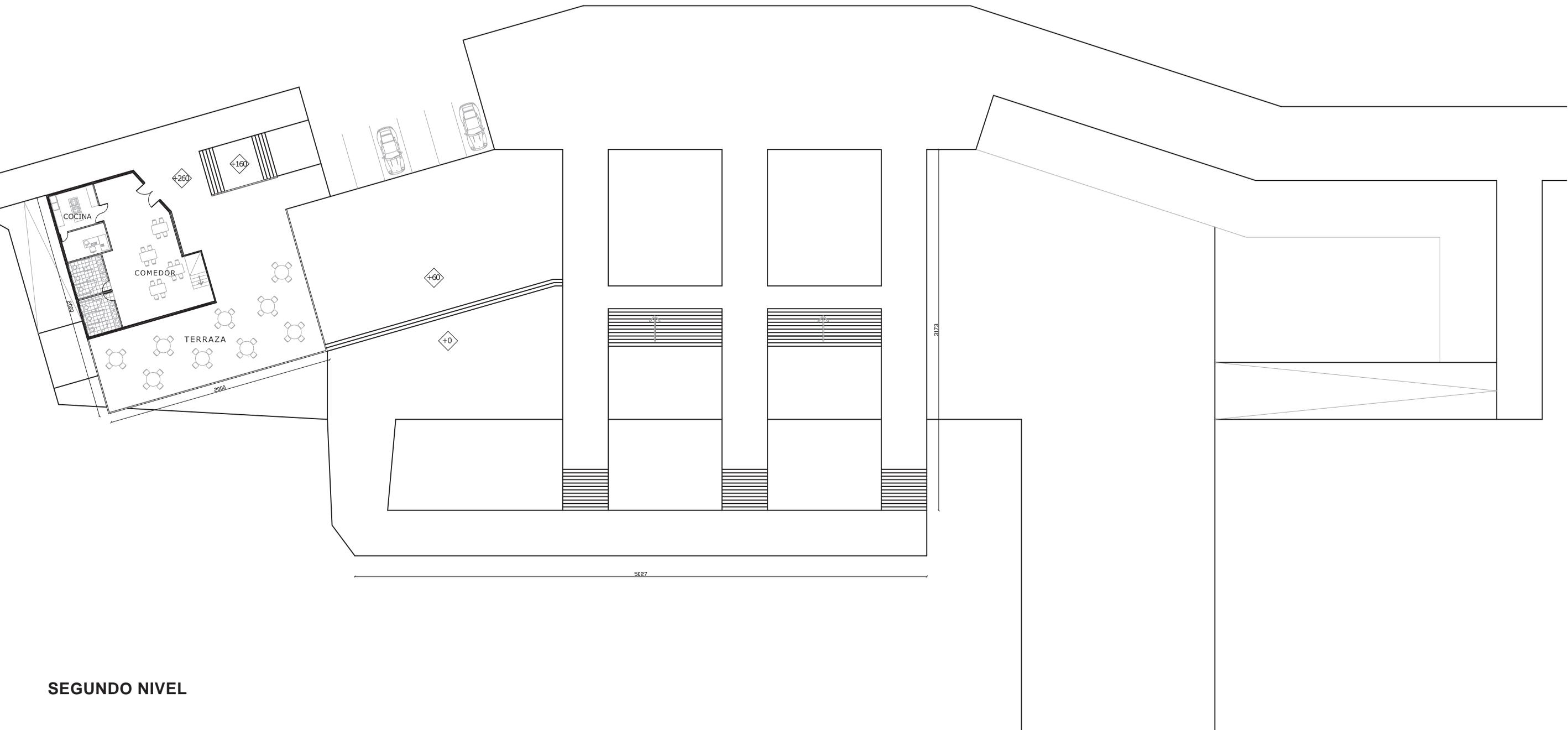
3.2 Emplazamiento-barrio



Desde la ciudad a la caleta

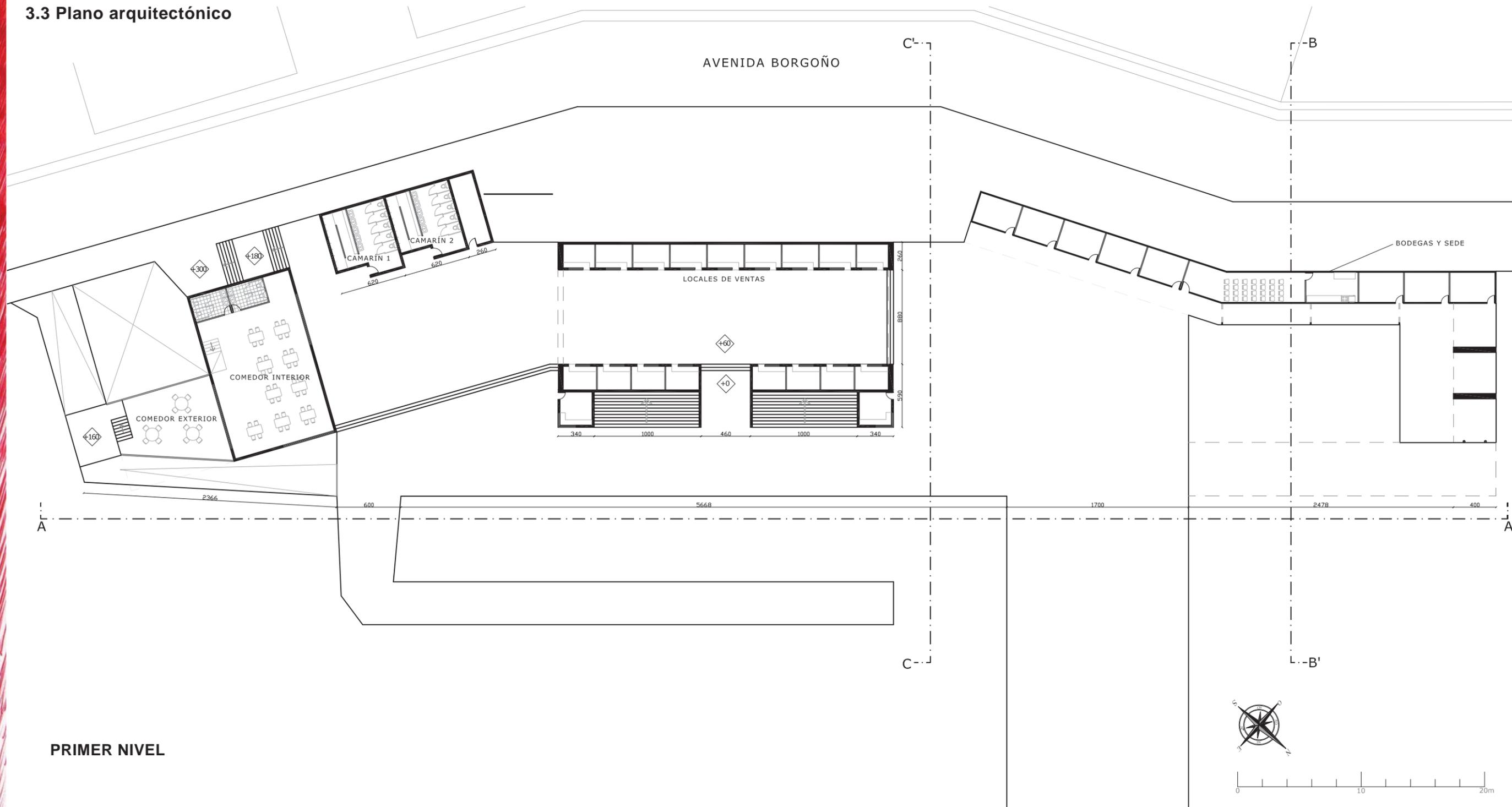


Desde la caleta a la ciudad



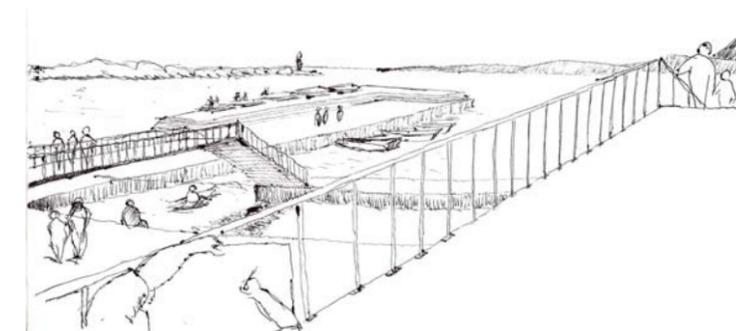
SEGUNDO NIVEL

3.3 Plano arquitectónico



PRIMER NIVEL

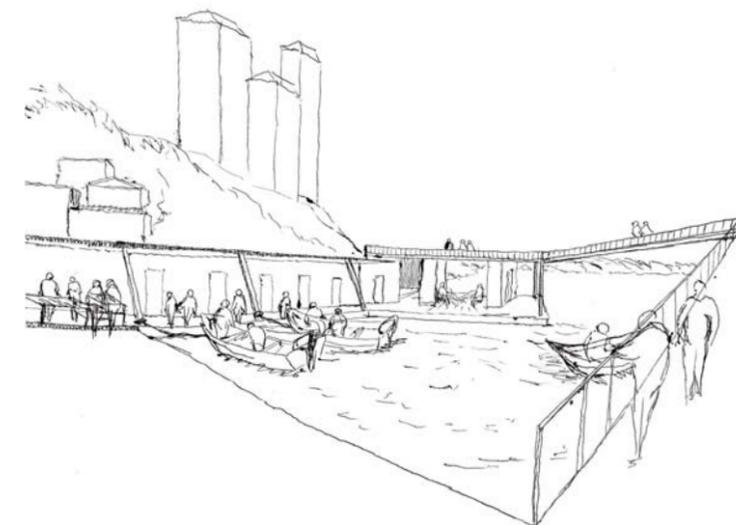
- Croquis obra habitada



desde corredores elevados.

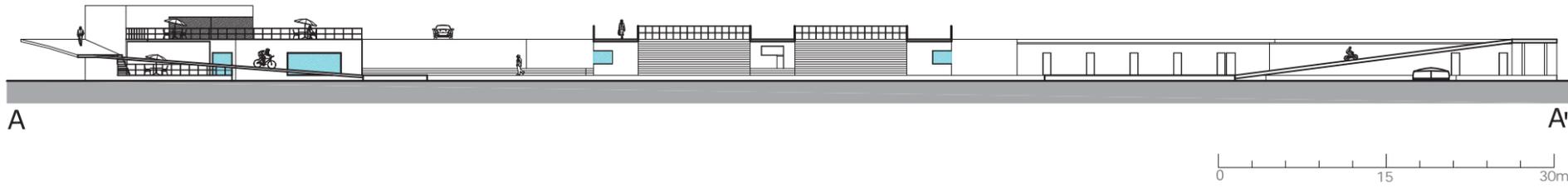


en el suelo interior de la caleta.

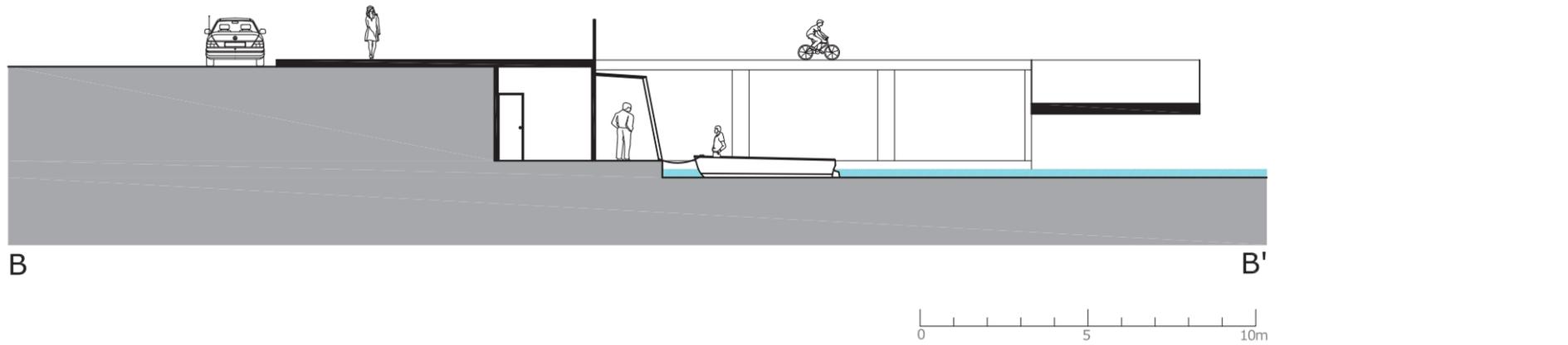


entrada de agua y faena de pescadores.

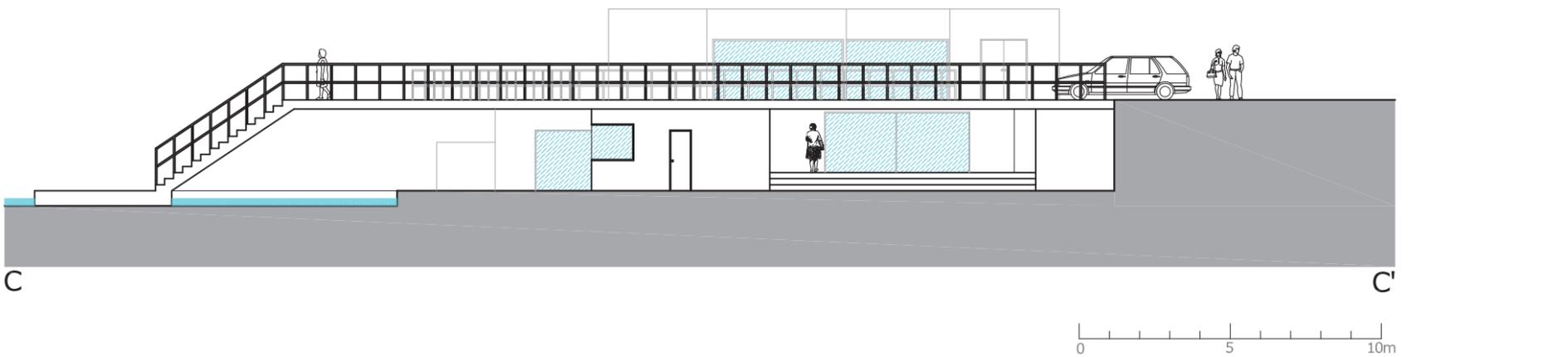
3.4 Corte A-A'



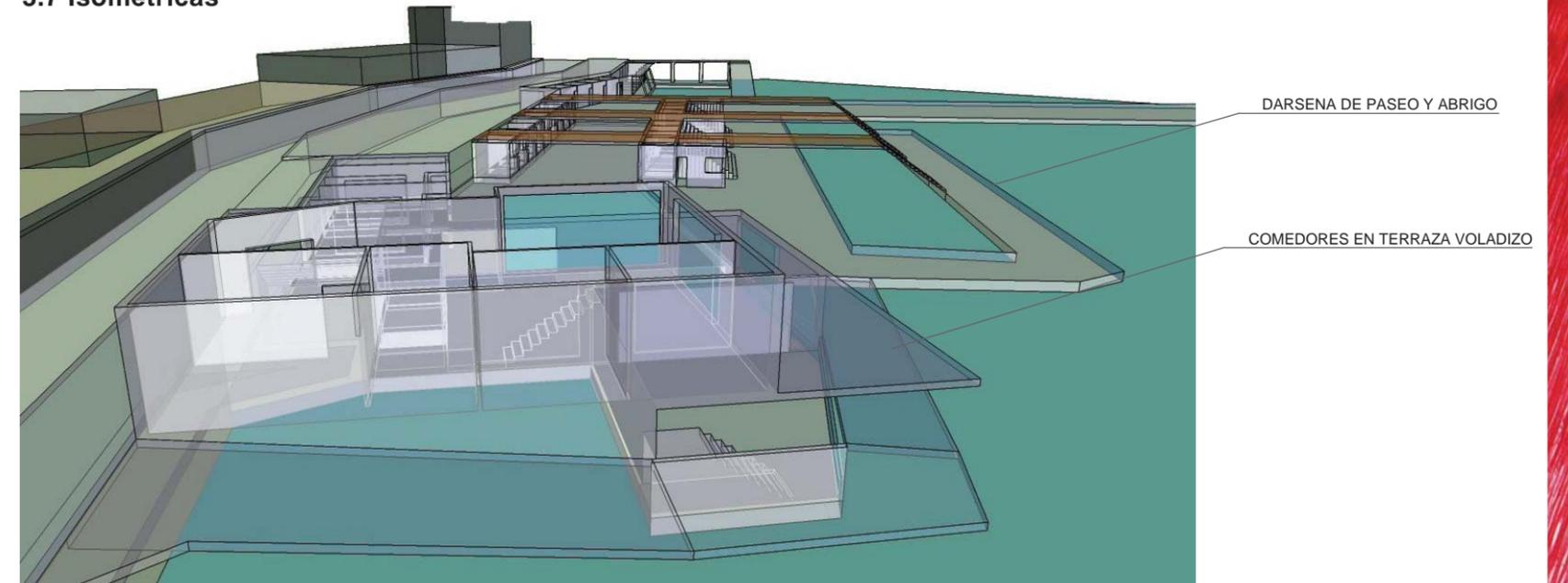
3.5 Corte B-B'



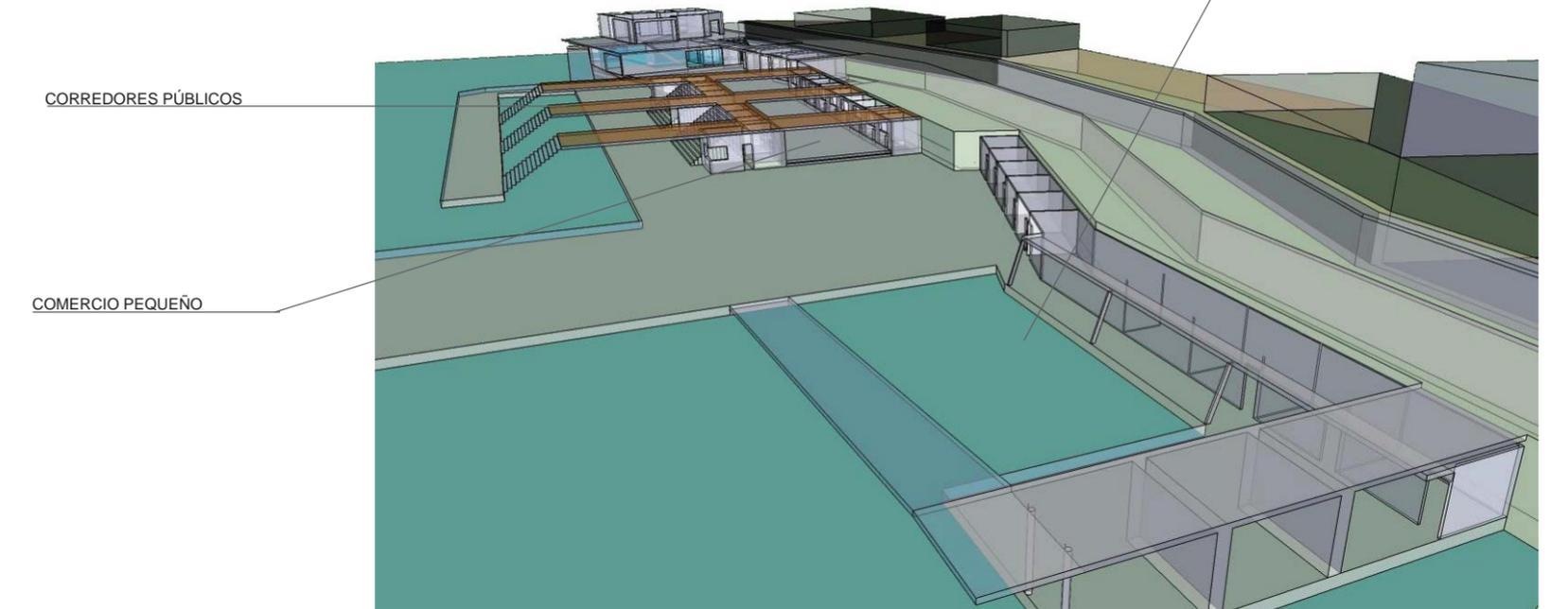
3.6 Corte C-C'



3.7 Isométricas

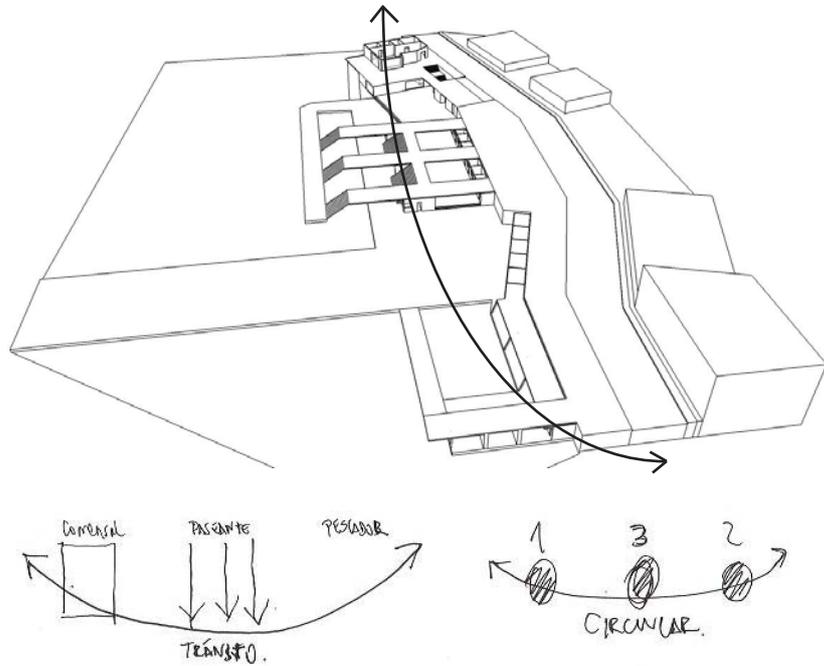


- Acceso entre el restaurant y el mar



- Acceso con las instalaciones de los pescadores y el espacio público

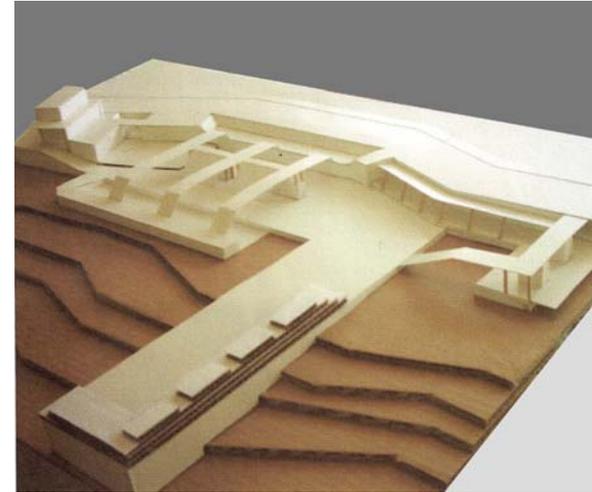
4.1 Esquemática de la forma



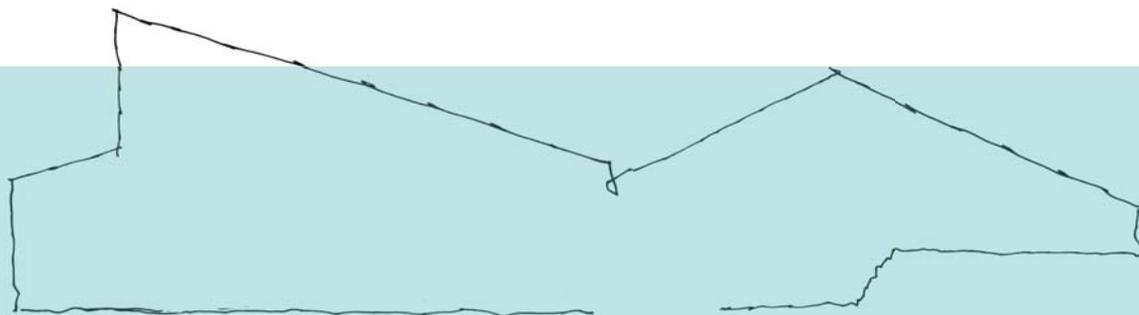
4.2 Propuesta formal

La forma construye tres maneras de acceder pensando en quienes concurren a la caleta (paseante – comensal – pescador). Por un extremo (primer acceso) el restaurant queda abalconado sobre los aconteceres de la caleta, este es su espectáculo, la simple vida, esta es la manera como el comensal quiere vincularse con el mar y la caleta. En el otro extremo (segundo acceso) el pescador y un espacio que se acomoda a sus necesidades, pero con algo más, pues ya no están apartadas sus faenas, sino que están metidas dentro de la caleta, así el paseante se vincula a ellas, para ello los corredores de acceso son elevados, este es el tercer punto (tercer acceso). Cada acceso desemboca en un espacio común este espacio es un suelo, no cualquiera, pues busca ser un vínculo, no en su tangibilidad, sino en su uso, en el tránsito. El tránsito es el vínculo de estos tres accesos, así cada actividad se asoma a la otra. La forma se hace cargo del como se llega, y el tránsito conecta al acto con la forma.

4.3 Fotografías maqueta final



Vista total del proyecto



PROYECTO *06*

SEDE VECINAL

PROYECTO EN PLAZA CONSTITUCIÓN



TERCER AÑO
2006. TRIMESTRE 03

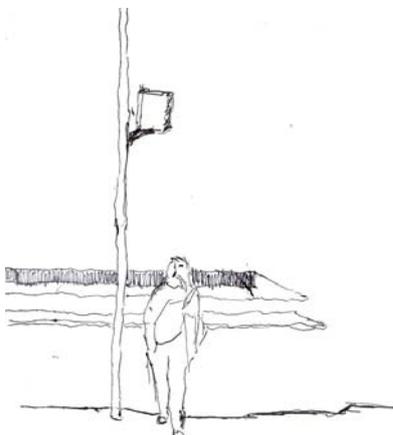
PG

Fernando Espósito
David Luza

Sede vecinal
nueva sede plaza constitución

Un modo de sede es la ya estudiada de carácter primordialmente público, turístico y recreativo (la caleta), otro modo es de un carácter más privado e íntimo (la sede vecinal). Ambas formas tienen algo en común, surgen desde una necesidad, por un lado el pescador que necesita del público para ofrecer así sus productos y por el otro el consejo vecinal que se aleja de lo público para así poder tomar decisiones con cierta intimidad. Sin embargo no es la sede vecinal una casa, intrínsecamente la sede es pública porque representa a un barrio, aunque esta necesite alejarse de lo público lo que la sustenta es también su condición pública. Una dualidad de la cual la arquitectura busca hacerse cargo dese la proposición de espacios adecuados. Hoy existen 14 plazas en Valparaíso sobre la cota 100, plazas y barrios poco consolidados que anhelan la existencia de una sede. El taller se ha propuesto estudiar estos casos teniendo como objetivo el proyectar la sede del barrio en la plaza buscando con ello potenciar su cualidad pública, pero sin estropear su necesidad privada.

el tiempo de la demora



01 la cabeza hacia ambos lados, el cuerpo se niega a quedar quieto, esta es la tensión de la espera tediosa.



02a la detención para el conductor le da la posibilidad de ajustar lo que tiene a la mano.



02b las manos libres del volante distienden, con esto aparece el entorno y la vista lateral.



03b una pequeña casucha de perro me habla de lo doméstico de esta plaza, como el vecino pareciese hacerse de la plaza como su jardín.

1.1 Avances de las observaciones

01-02

Tenemos dos maneras. Una detención cuando implica una espera puede estar condicionada a una tensión o distensión. Por un lado la demora como retraso y por el otro la demora como actividad opcional, como un paseo.

03-04

Lo público es cosa de rasgos, para padecerlo tenemos que tomar distancia, lo público está siempre en lo mayor. El detalle resalta lo doméstico, lo individual, aunque este esté referido a algo mayor, el detalle siempre tendrá la sensibilidad de lo íntimo.

05-06

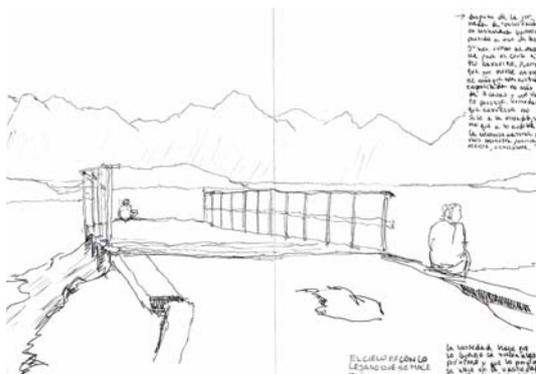
La demora como un goce, no tiene que ver con el tiempo, no tiene que ver con retrasarse, la demora es un goce, pues está en encontrarme con una mayor densidad de cosas, o de habitabilidad en el mismo espacio de tiempo. En la demora también aparecen las lejanías y con ello la condición pública de las cosas (ver croquis 03 - 04).



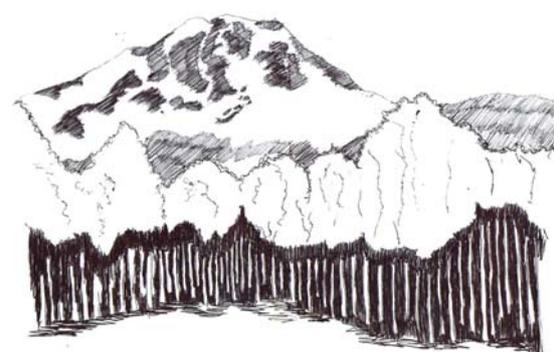
03a el acceso a la plaza 2,2 metros, un tamaño doméstico, insuficiente para hacerse cargo de lo público.



04 cuando se viene bajando la plaza aparece entera toda de una sola vez, esto es su dimensión pública.



05 la vastedad hace que lo lejano se vuelva algo próximo y que lo próximo se aleje. En la vastedad el ojo tiende a buscar el fondo.

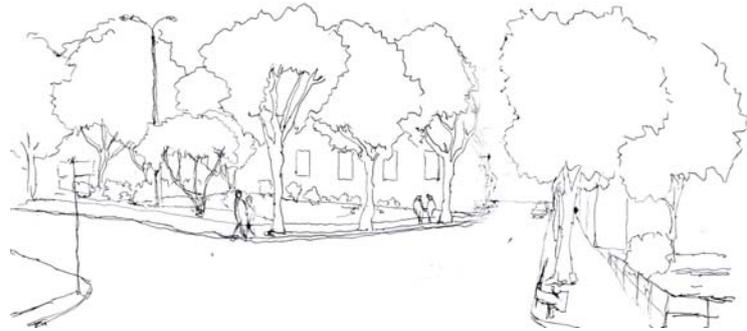


06 la demora en el croquis del ir achurando es la demora del ojo en recorrer la espesura del bosque, cuando dibujo en demora habito con el ojo.

la situación trasciende al espacio



plaza constitución, sector Sur, sitio proyecto



plaza constitución, sector Norte, sitio proyecto

2.1 Ubicación

Playa ancha es todo un sector consolidado de Valparaíso, compuesto por varios barrios y unidades vecinales. La unidad vecinal 115 comprende gran parte del cerro artillería desde la aduana hasta la parte baja de Playa ancha. Aquí se ubica la plaza constitución, específicamente en el cruce de calle república con quebrada verde, dichas calles fraccionan la plaza en tres partes, cada una con su propia realidad.

2.2 Situación de emplazamiento

La residencia en calle quebrada verde, junto con la cercanía a la avenida Playa Ancha da a la plaza una cualidad fuertemente pública, marcada por la presencia del transporte, por el ancho de las calles y el evidente flujo efímero peatonal. Esta cualidad no solo toca a la plaza en sí misma, sino que resuena también en todo el barrio, por ello acá coincide ser la plaza la fachada pública del barrio. Condición que, sin embargo, no encuentra asiento en la actual espacialidad de la plaza, marcadamente doméstica, apropiada por algunas pocas casas colindantes. El proyecto quiere darle espacio a esta cualidad pública, sin ir en desmedro de la fragilidad doméstica.



2.3 Fundamento

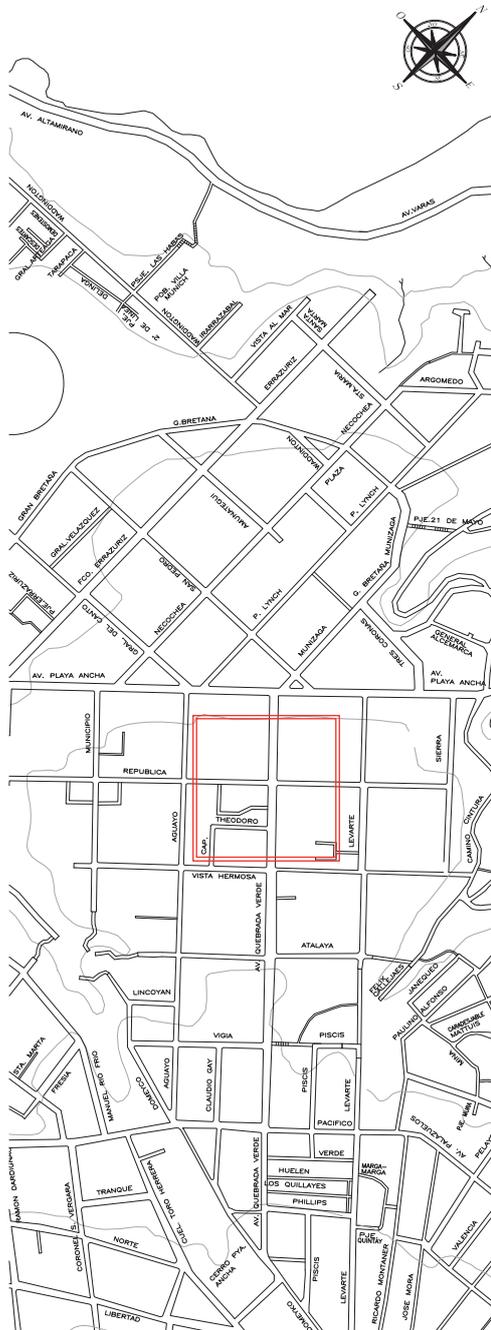
Acto: Prolongación del arrimo entre ir y estar

Siempre en un espacio público abierto como la plaza se está yendo, los espacios públicos de la ciudad actual están fuertemente tocados por esto, es hoy una cotidianidad desplazarse largas distancias para realizar casi cualquier cosa dentro de la vida urbana.

El barrio, lugar por excelencia residencial, no es ajeno a esta realidad, los desplazamientos son vitales en su funcionamiento. Dándoles así a los lugares de conectividad con la ciudad, cualidades fuertemente públicas. Este lugar acá es la plaza y no por su condición de plaza, sino que por su condición espacial. Es la amplitud, la anchura que rompe la uniformidad de la calle haciendo aparecer las lejanías, no como paisaje, sino que como distensión para el que habita. Luego llega el equipamiento y se instala un paradero, pero es la situación la que trasciende.

La plaza canta su destino, aquí se topa el que va (a la ciudad, al paradero) con el que está (vecino del barrio), el proyecto busca una relación más cercana, arrimarlos.

3.1 Emplazamiento-ciudad 1:10000



3.2 Emplazamiento-barrio 1:5000

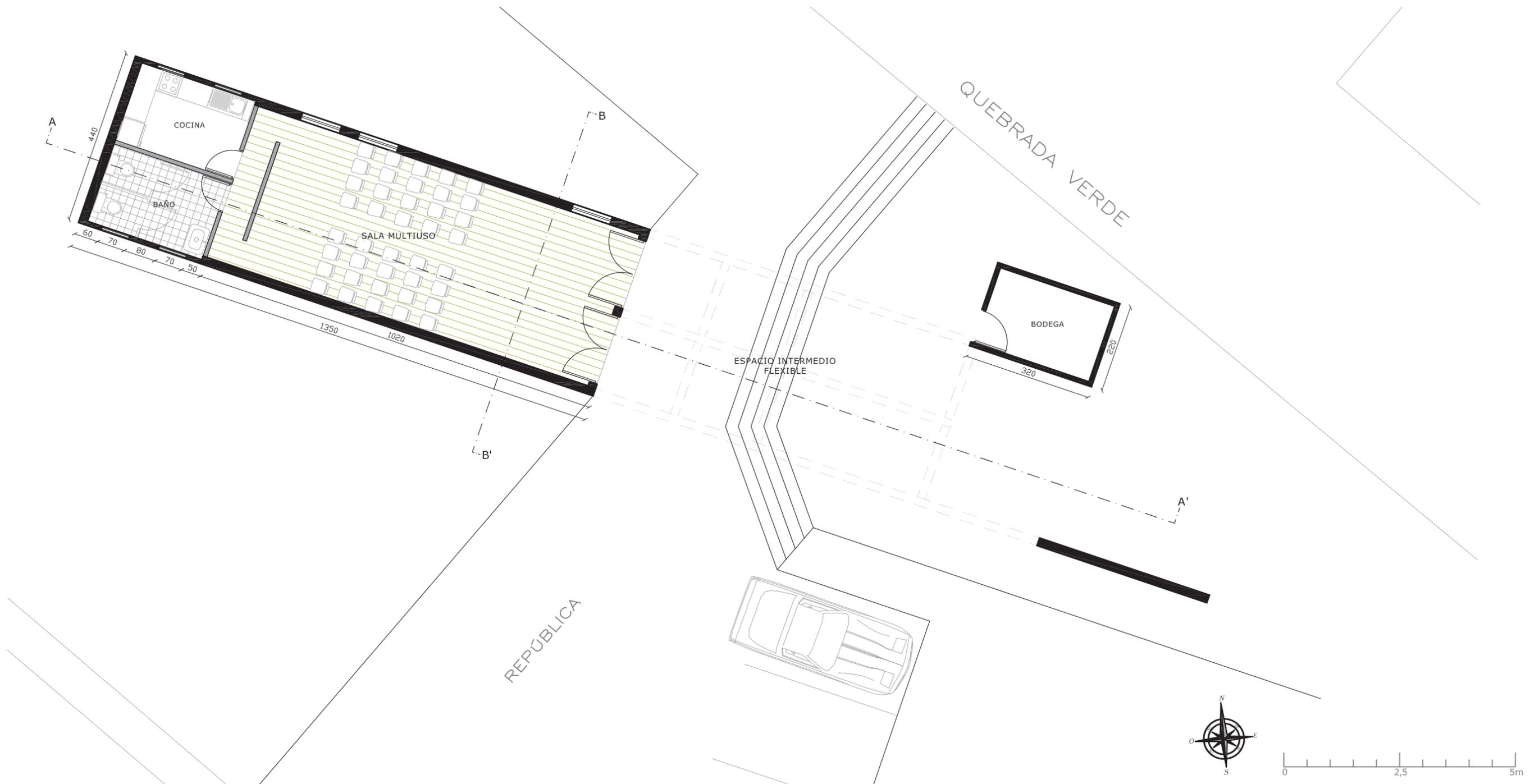


Interior de la plaza

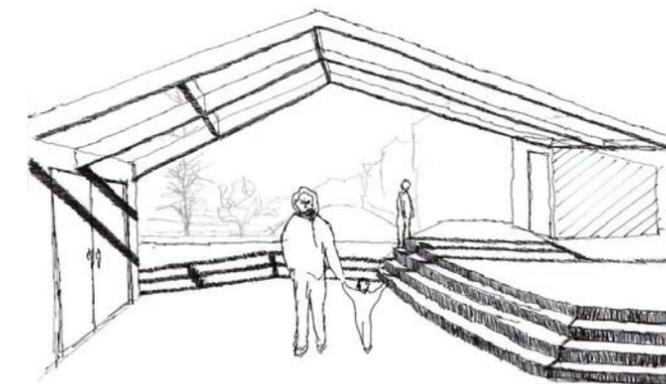


Exterior de la plaza y esquina

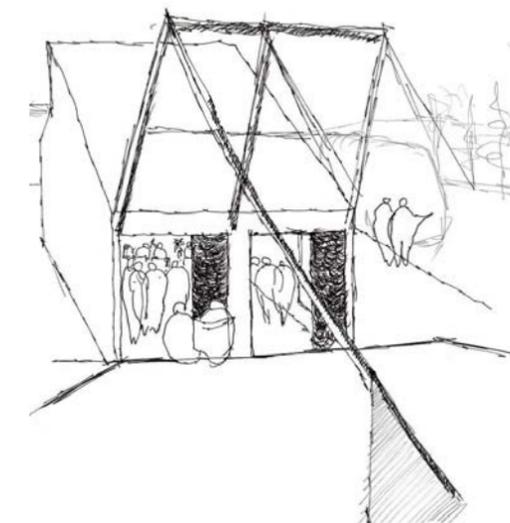
3.3 Plano arquitectónico



- Croquis obra habitada



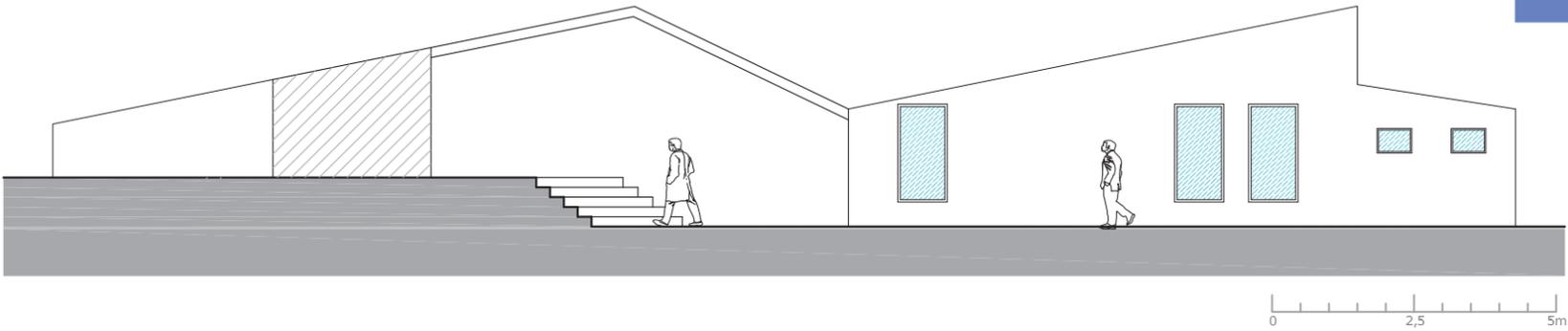
espacio intermedio de la sede, acoge la circulación, paso por la sede.



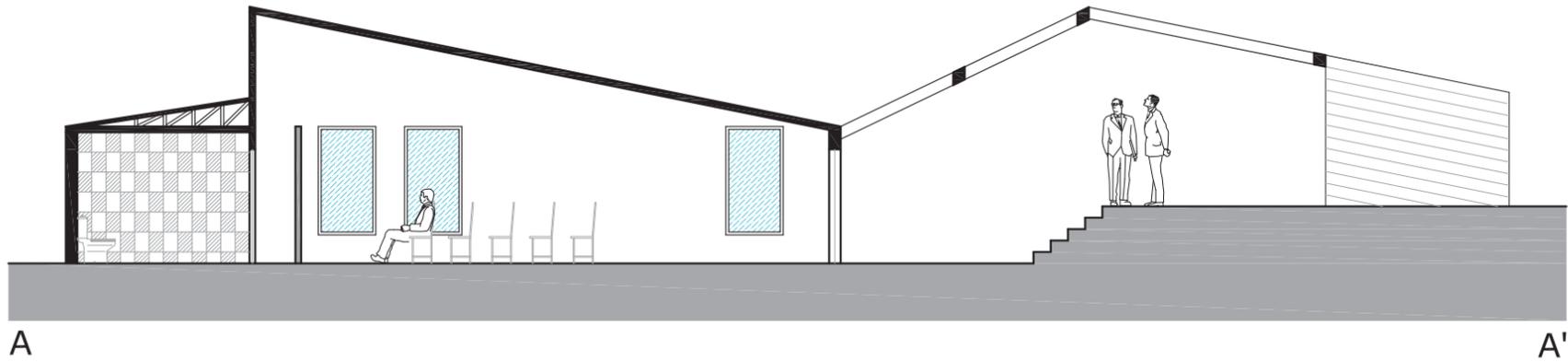
la sede quiere relacionarse con el entorno, el espacio interior puede extenderse al exterior .

3.4 Elevación Norte

CORTES



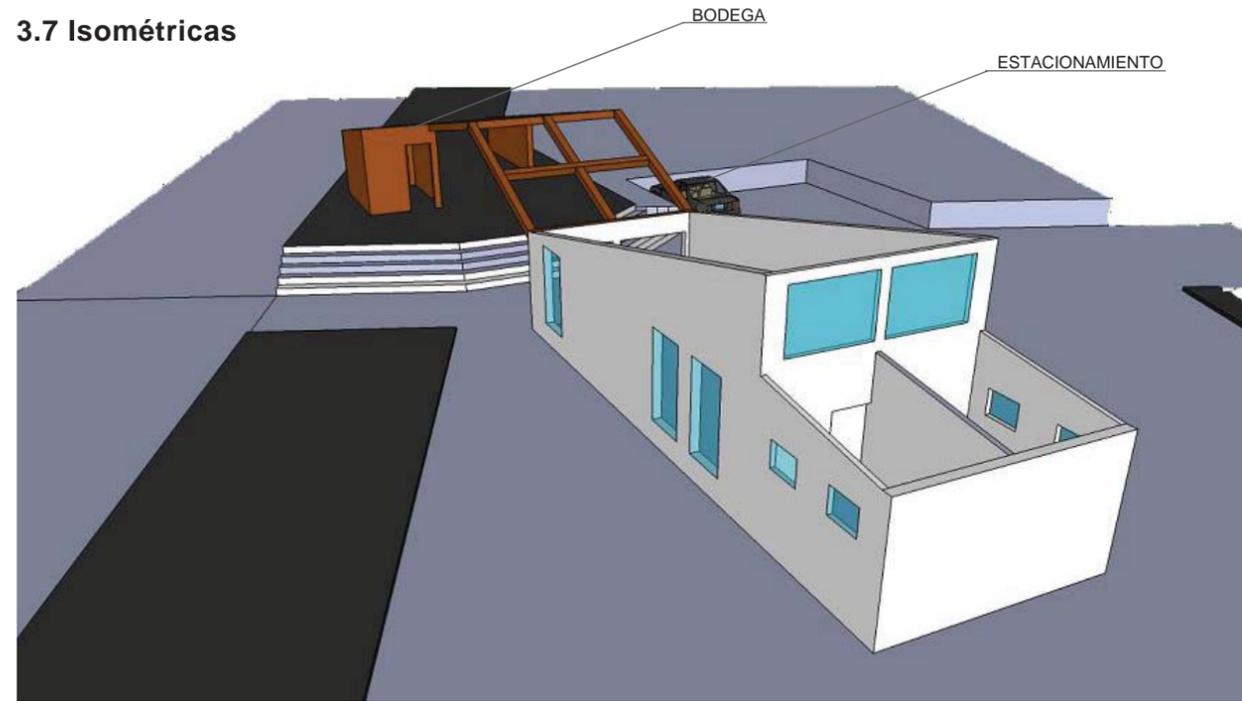
3.5 Corte A - A'



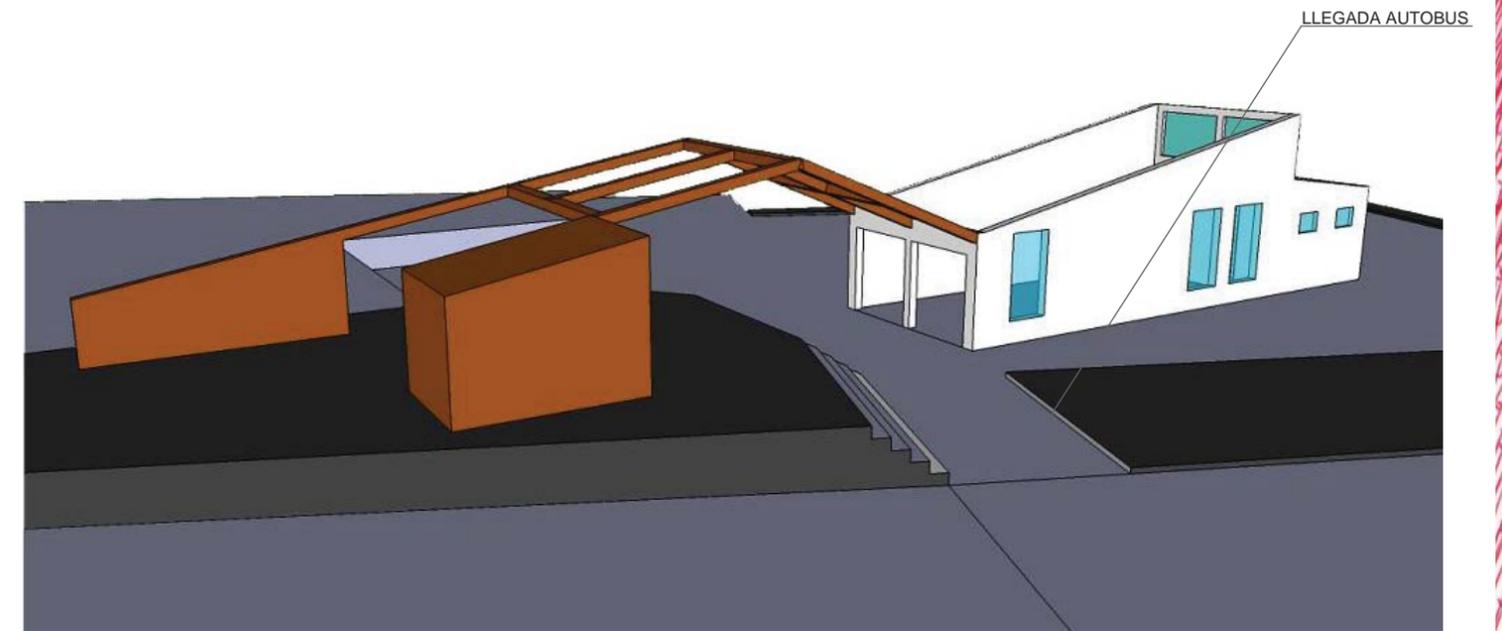
3.6 Corte B - B'



6 capítulo 3.7 Isométricas

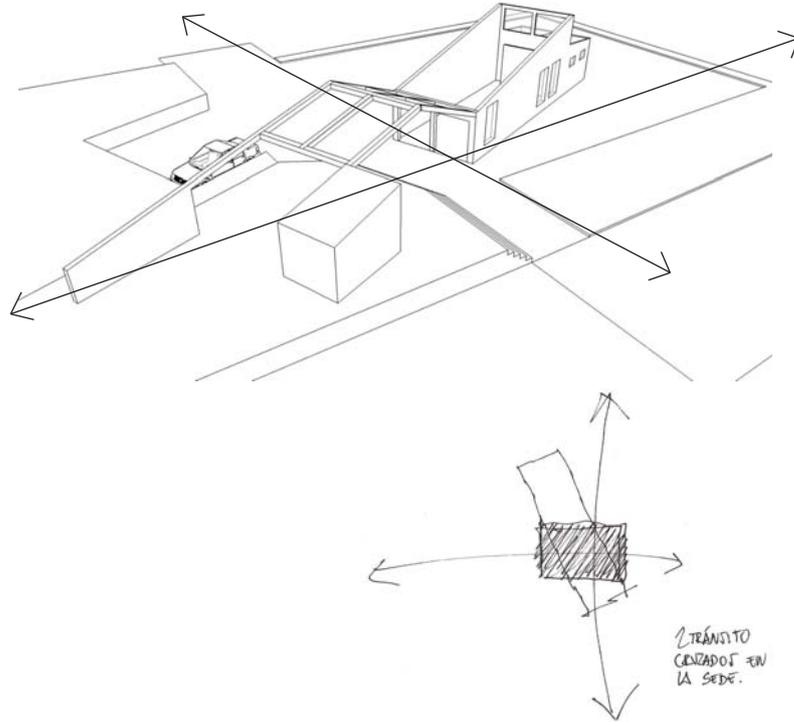


- Se atravieza por la sede



- Espacio flexible intermedio, para actos públicos

4.1 Esquemática de la forma

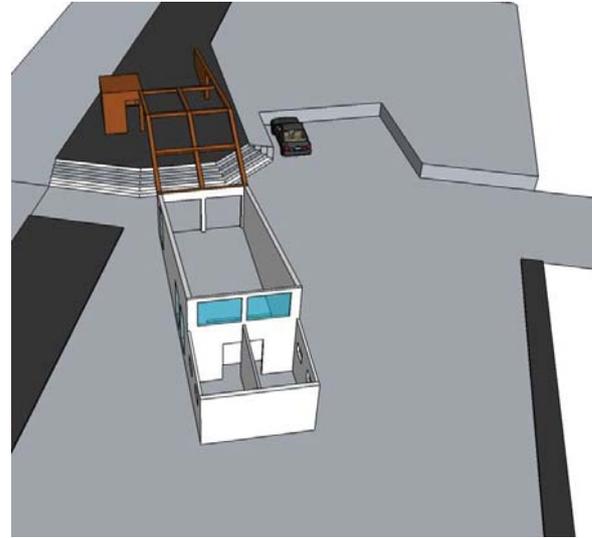


4.2 Propuesta formal

La forma da residencia a dos tránsitos existentes, uno desde calle quebrada verde y otro por calle republica, la forma junta estos tránsitares y los cruza en un espacio habitable, que aproxima al espacio de la sede, dejando dentro, pero sin entrar. Esto busca constituir a la sede como hito público dentro del barrio. Su ubicación no es casual, también quiere conectarse con la parada de autobus hoy existente en el cruce, se piensa que el contacto con el tránsito que va y viene del centro de la ciudad dará al barrio una cualidad de pertenencia.

Finalmente el programa se dispone entre un vacío o espacio flexible cubierto por un envigado, pensando en que los usos de la sede se exterioricen y así se incorporen a la vida del barrio.

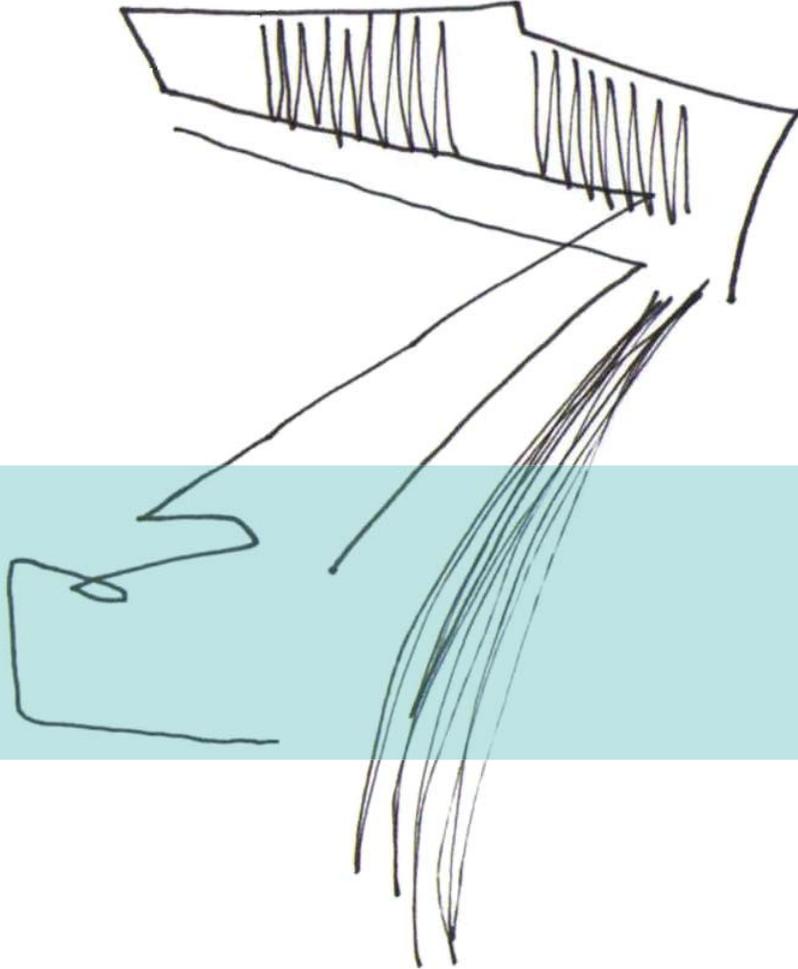
4.3 Vistas maqueta final



El cruce desde la parte baja



El cruce desde la parte alta



PROYECTO 07

LA GALERÍA DEL AGUA

PROYECTO EN QUEBRADA TOMÁS RAMOS



**CUARTO AÑO
2007. TRIMESTRE 01**

PG Isabel Margarita Reyes

**La galería del agua
quebrada tomás ramos**

El cuarto año parte con una especificación en el estudio espacial. El conjunto, o el complejo, el cual en su voluntad de ser anhela que el espacio, desde su constitución, iguale en su potencia arquitectónica las situaciones exteriores e interiores, junto con ello anhela también no ser ajeno a la ciudad, busca darle continuidad.

El estudio del barroco, llevado en el curso de presentación, contribuye al entendimiento de la obra puesta no “en” la ciudad, sino “con” la ciudad, y es esta concepción, junto con su condición natural de conjunto la que orienta al taller al estudio de las quebradas en Valparaíso.

La vida en las quebradas canta a un programa y a una proposición, por ello cada cual se encuentra, en el transcurso de la etapa, con su quebrada donde propone forma a la luz de este canto.

los cursos dan curso

1.1 Avances en las observaciones

01

En el ir subiendo de Valparaíso los cambios son sucesivos, a diferencia tal vez de lo que sería ir en el mismo nivel de altura, probablemente influido por la topología. Un primer distingo es cuando los automóviles estacionados en los bordes desaparecen, pues en ese punto empieza el barrio residencial y descansa la ciudad comercial.

02

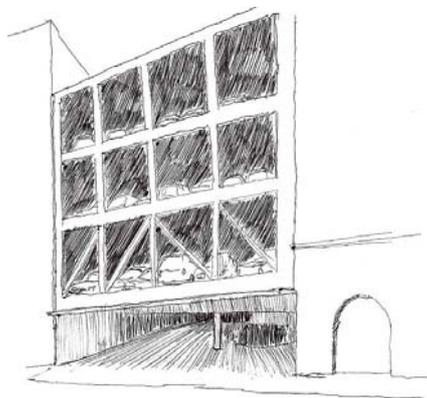
La luz de la quebrada es escasa, un privilegio, por ello su curso no es cosa que pase desapercibida. Como los autos nos hablan del comienzo de la ciudad comercial, la luz; la llegada de la luz nos habla del comienzo y establecimiento de la vida residencial.

03-04

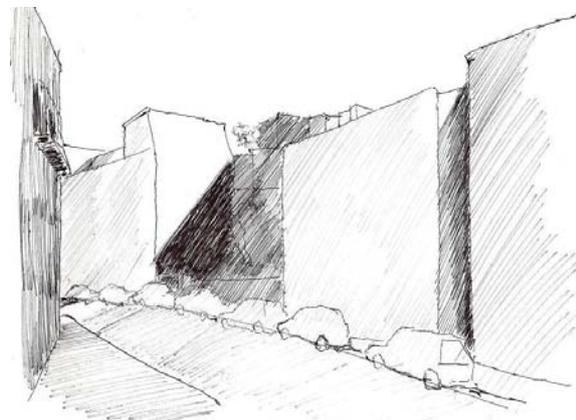
El agua fluye, esta es una condición meramente física. Cuando este flujo impacta en el orden de las cosas, como ocurre en la quebrada sobre la cota 100, entonces el agua no solo fluye, sino que es un curso que le da curso también a otras cosas, esta es una condición arquitectónica del agua.

05-06

El agua de la quebrada nada tiene que ver con la necesidad que nos acerca a la luz, no es esta una necesidad, es un regalo, privilegio mayor para el que “va yendo”, situación cotidiana de la quebrada. La luz orienta la estancia, pues le dice a las casa hacia dónde mirar. El agua orienta el ir, pues le dice a los hombres por donde recorrer.



01 la fachada del edificio de estacionamientos es construída por los automóviles, es una fachada efímera, como el tránsito, la quebrada y lo temporal del tránsito.



02 son las 4:00 pm. y un rayo de luz entra en la quebrada, la luz aquí es temporal, tiene movimiento y la quebrada en esta parte se construye en virtud de ella.



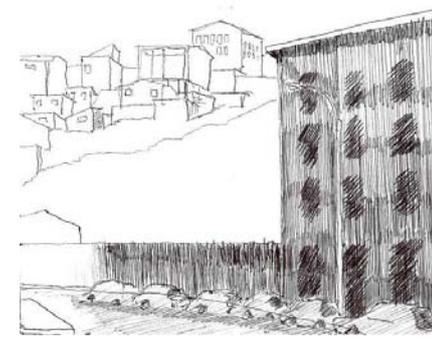
03 unos latones de 60 cm. de alto protegen al conjunto de casas de las aguas lluvias. Estos latones son parte de la casa, la casa interviene la ladera para aislarse del curso del agua.



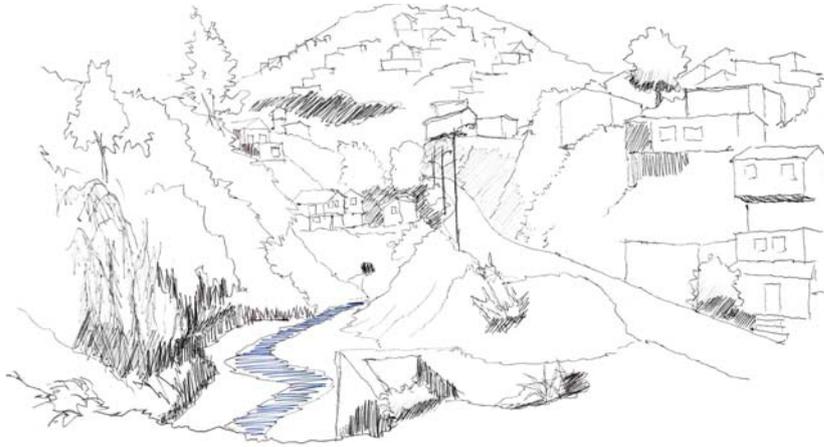
04 el fondo de la quebrada lo marca lo audible, en el momento en el que el sonido del río predomina por sobre el de la calle entro al fondo de la quebrada.



05 la pendiente marca un ritmo, NO por la pendiente, sino que hay un goce, el trayecto a la par con el agua se goza, la pendiente pasa a segundo plano.



06 la cima, lo lejano es lo luminoso, lo cercano, es lo sombrío, esto le da profundidad a la quebrada, el fondo con luz es con detalles, lo cercano achurado es solo luz.



quebrada tomás ramos, emplazamiento del proyecto

2.1 Ubicación

El sitio del proyecto es consecuencia de una búsqueda guiada por la observación. Primeramente este lugar no es un predio consolidado, sino un terreno constituido por los remanentes entre las casas y el lecho del río.

El sitio parte en el cruce entre camino cintura y Tomás Ramos, extendiéndose 140 metros planos y entre 15 y 20 metros de altura hacia el Sur. Sus bordes están marcados por las calles california (al Este) y la cantera (al Oeste). La condición actual es poco urbana, construcciones ligeras y grandes espacios residuales.

2.2 Condición del lugar

Al ser un remanente entre las casas y el lecho del río, el sitio de alguna forma está ya involucrado con la ciudad, tiene esto ya ganado y el agua que reaparece a la vista en un flujo continuo que quiere relacionarse con el transitar por naturaleza de la quebrada.



2.3 Fundamento

Acto: Recorrer con la luz del agua

En el Valparaíso del siglo XVIII y principios del XIX el agua tenía para la vida pública virtudes de reunión, las fuentes eran espacios de encuentro y salud. Sin embargo los movimientos higienistas de la época alientan la construcción de los tranques Peñuelas y Cenizas abovedando la quebrada y haciendo desaparecer a las fuentes.

La quebrada de hoy (bajo la cota 100) ya no tiene más el cauce del agua, ni la vida pública en torno a ella, pero el Valparaíso actual no es ni cercano al del siglo XVIII, por ello no es partido volver atrás.

Solo mediante un recorrido es que aparece la quebrada, esto nos habla no solo de su forma, sino que de su condición de lugar de paso. Pasa el tránsito y también ciertos fenómenos: el agua, sin que nos enteremos, bajo la calle y la luz, la luz no se queda en la quebrada, solo pasa por ella y en su paso ha dado orden y ubicación a las residencias de los barrios.

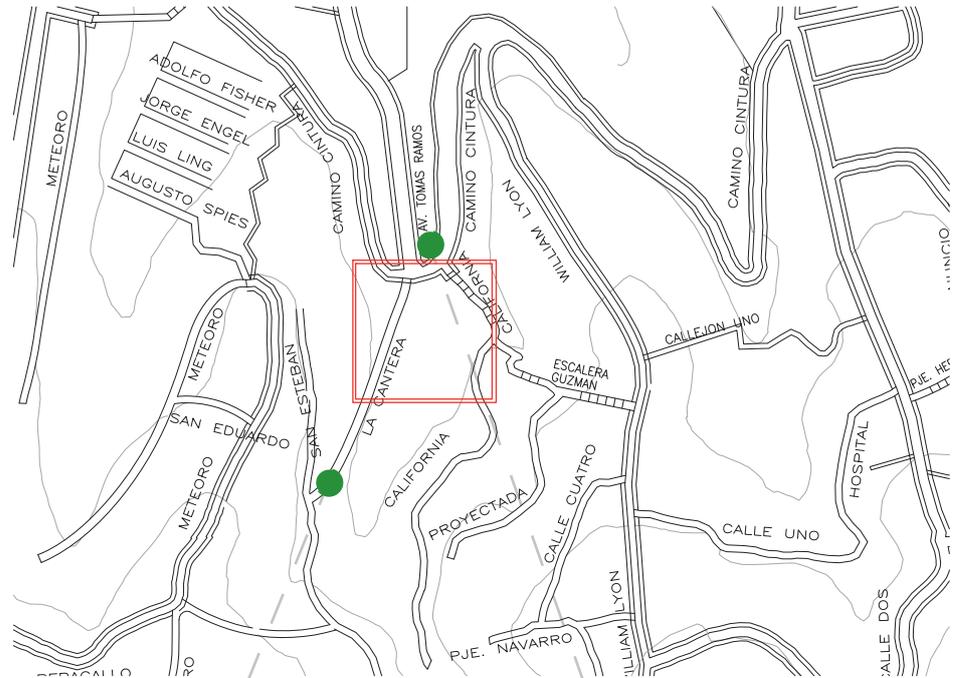
Sobre la cota 100 el agua emana a la vista nuevamente y pasa por la quebrada dándoles un orden a las residencias del entorno, el agua acá es la luz, no por cosa de necesidad, sino que sigue la ley del paso de la quebrada, el agua acompaña al que "va yendo".

¿Por qué no devolverle al agua su virtud de reunión? Ahora no en las condiciones pasadas, sino con la realidad actual como lugar de paso y teniendo a la recreación como situación de encuentro y salud.

3.1 Emplazamiento-ciudad 1:10000



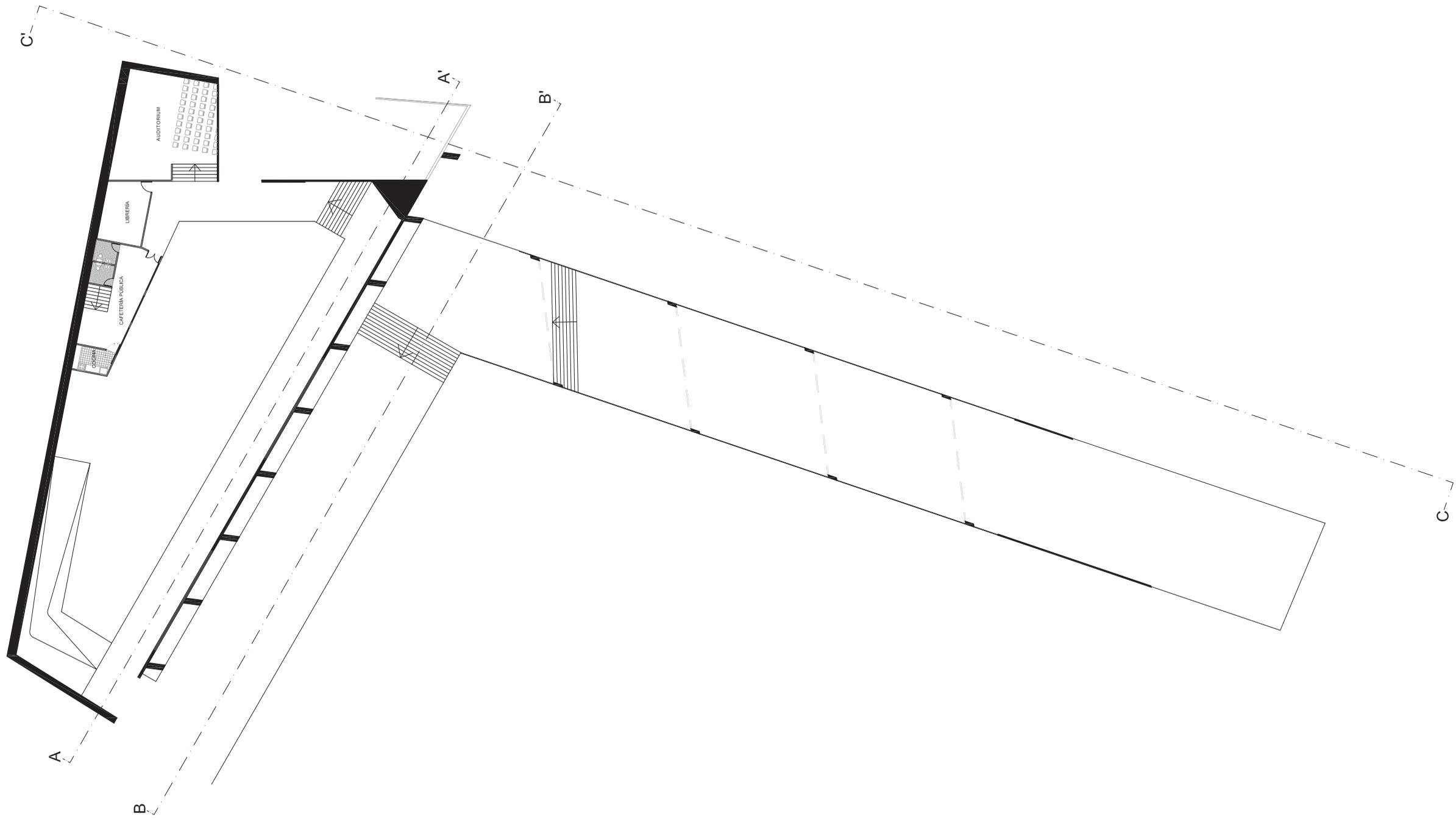
3.2 Emplazamiento-barrio 1:4000



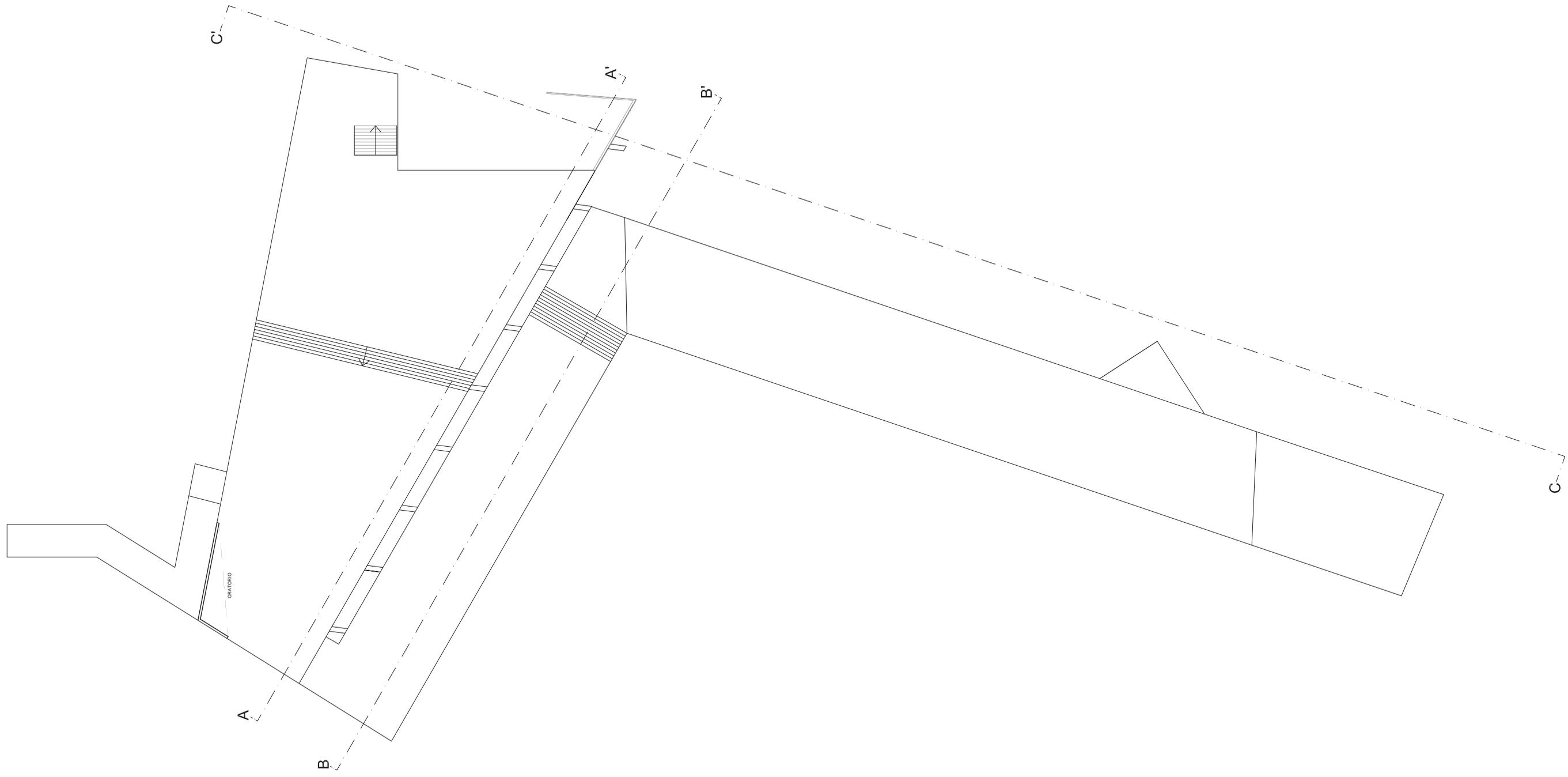
Hacia el cerro y la quebrada



Desde lo alto de la quebrada a la bahía

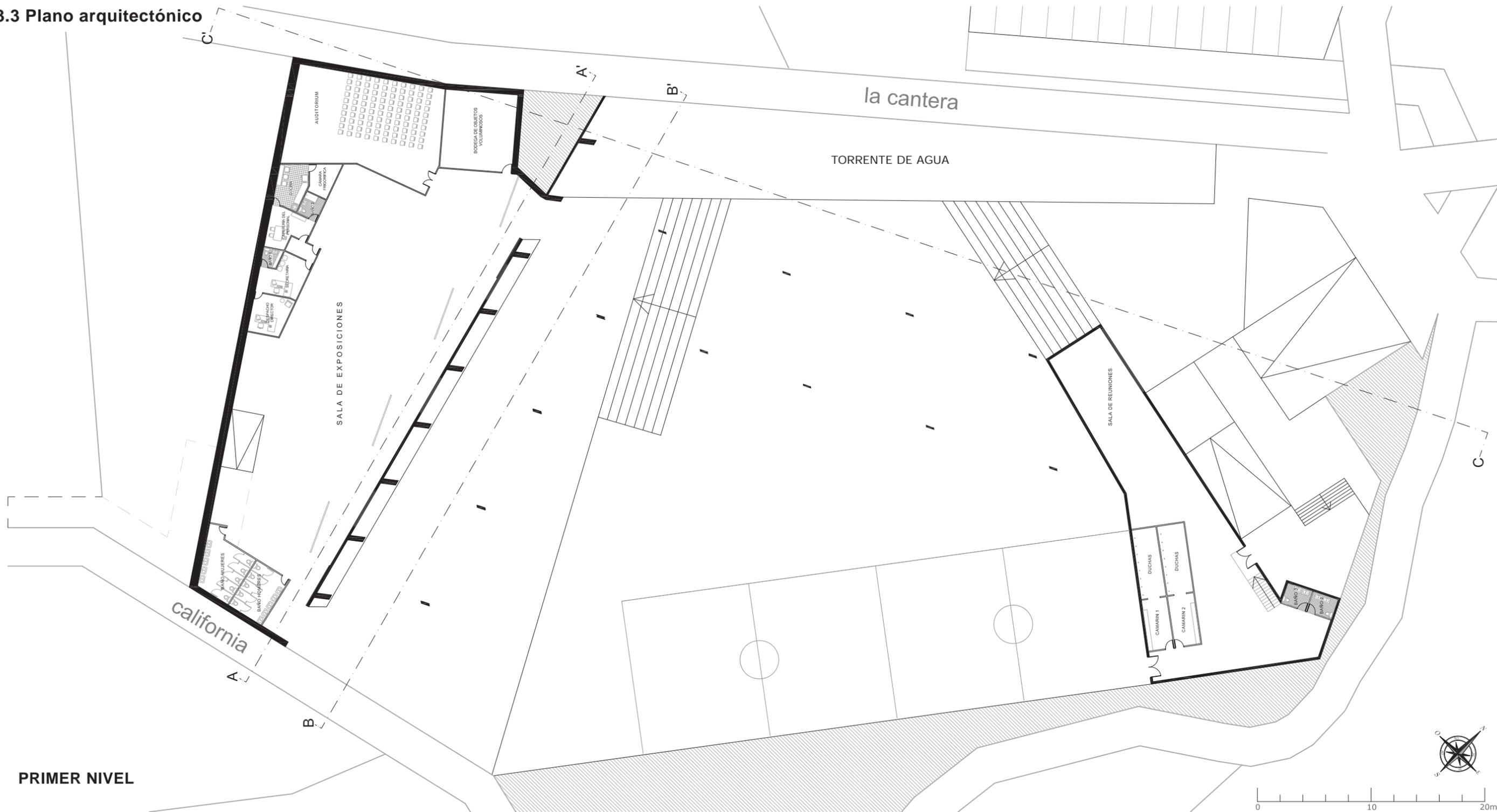


SEGUNDO NIVEL



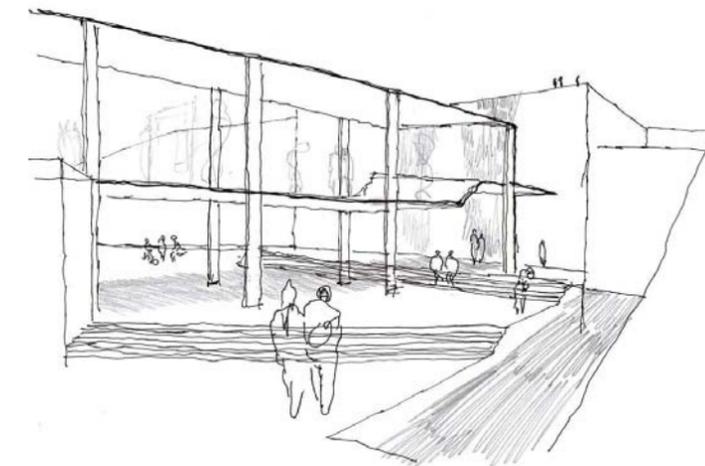
TERCER NIVEL

3.3 Plano arquitectónico

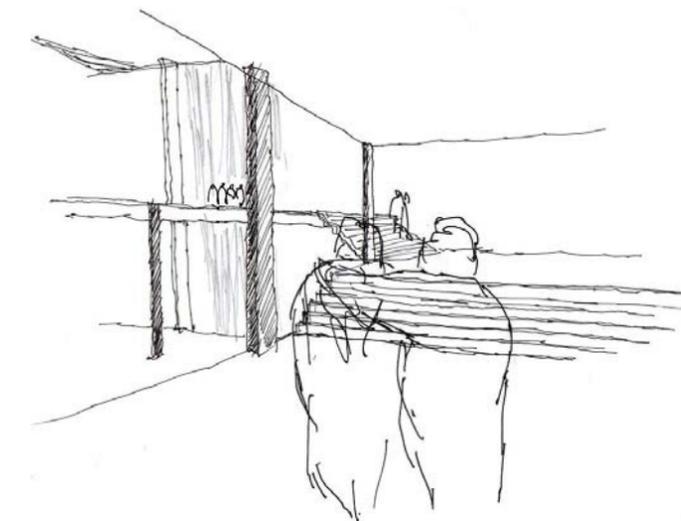


PRIMER NIVEL

- Croquis obra habitada

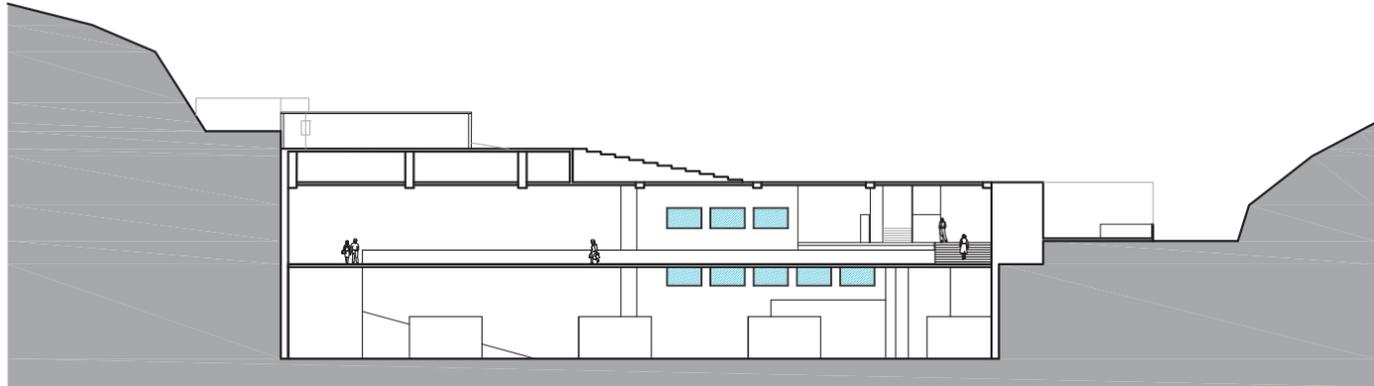


acceso inferior por suelos exteriores, bajo la galería y en el torrente de agua



desde el interior de la galería hacia los muros de agua

3.4 CORTE A-A'

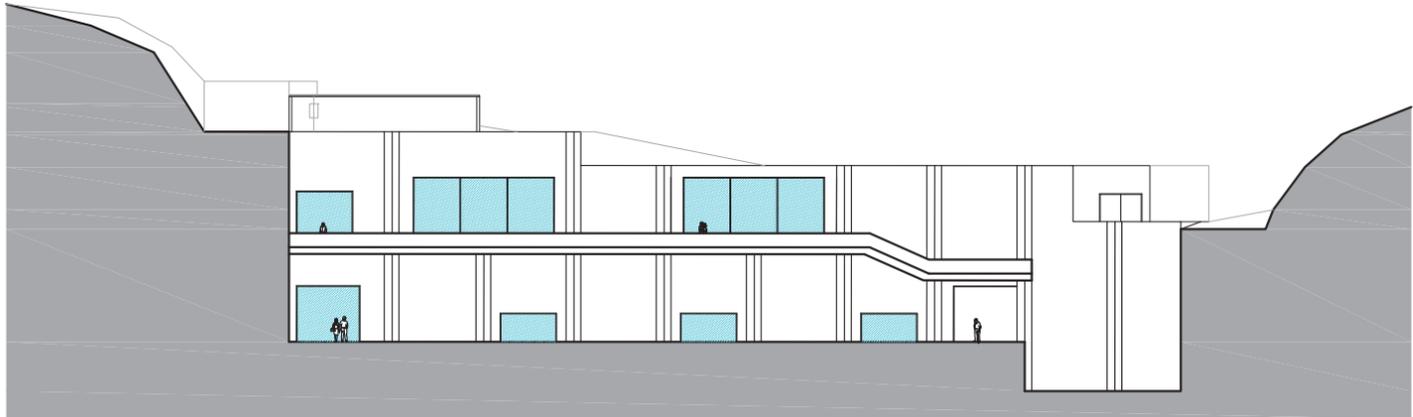


A

A'

0 15 30m

3.5 CORTE B-B'

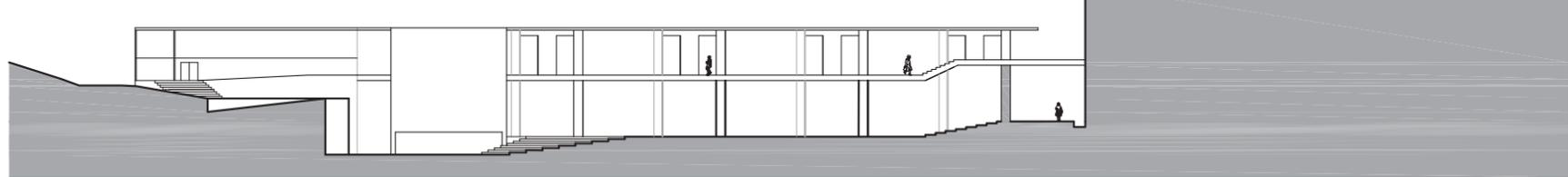


B

B'

0 15 30m

3.6 CORTE C-C'



C

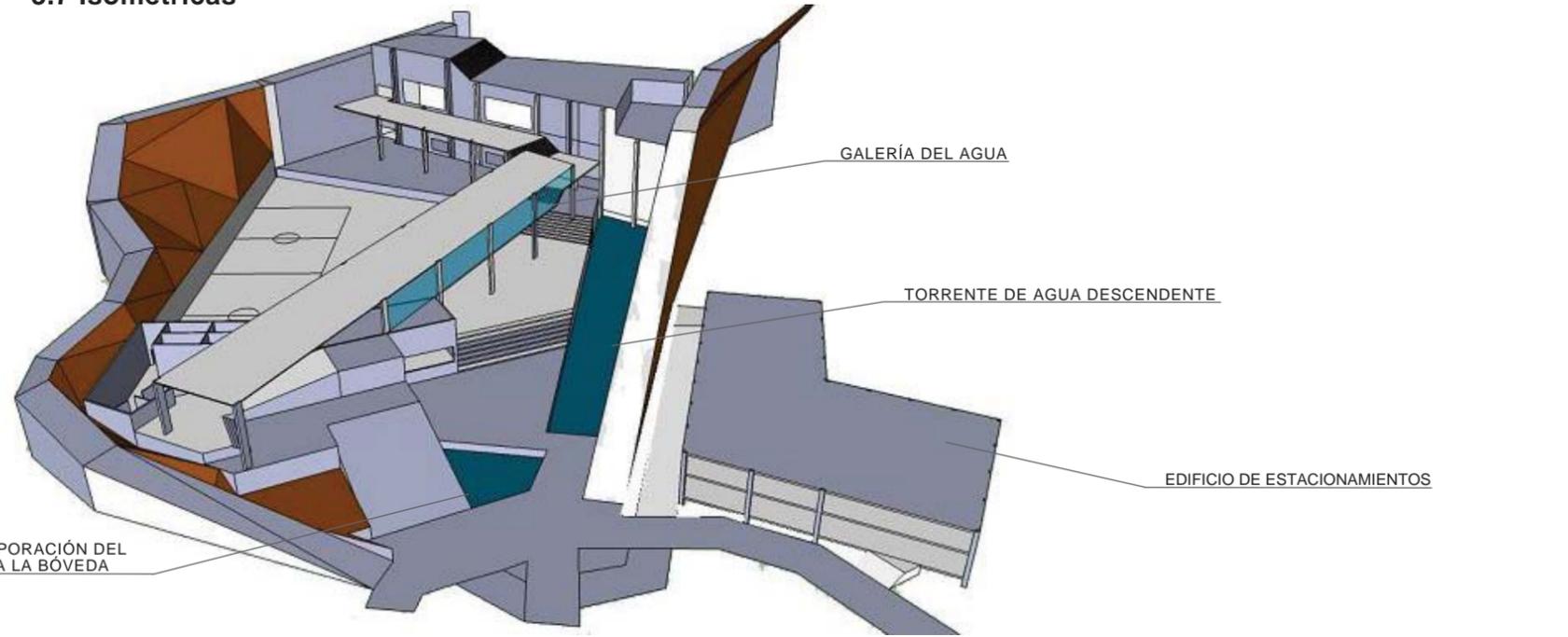
C'

0 15 30m



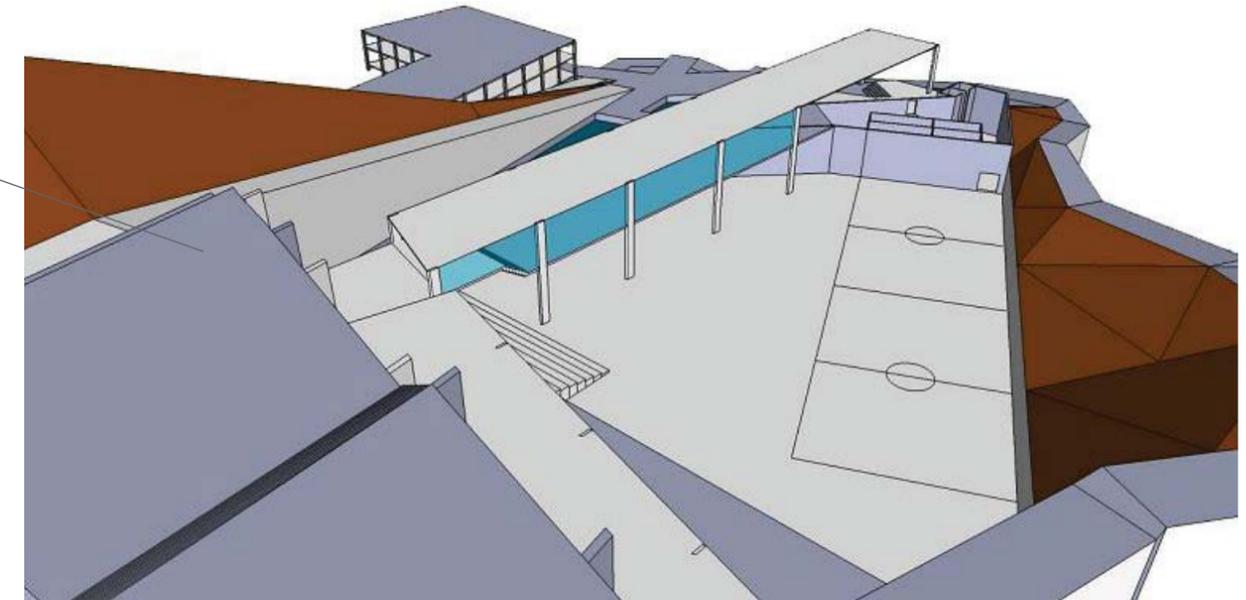
7 capítulo

3.7 Isométricas



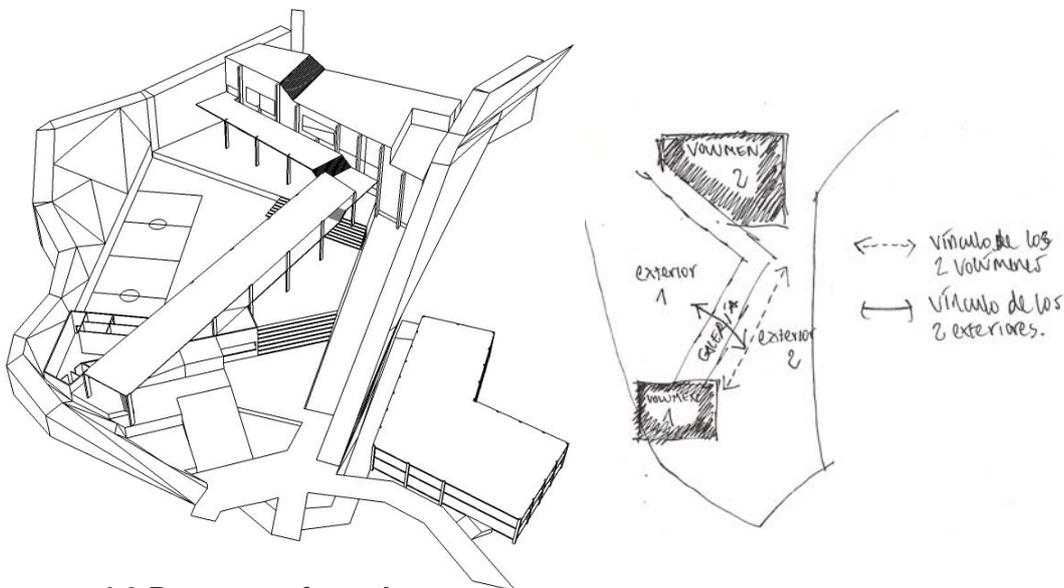
- El total desde abajo y rematando en los muros de agua

EMPALME OBRA CON CALLE LA CANTERA



- Desde la azotea hacia la galería y los suelos exteriores

4.1 Esquemática de la forma



4.2 Propuesta formal

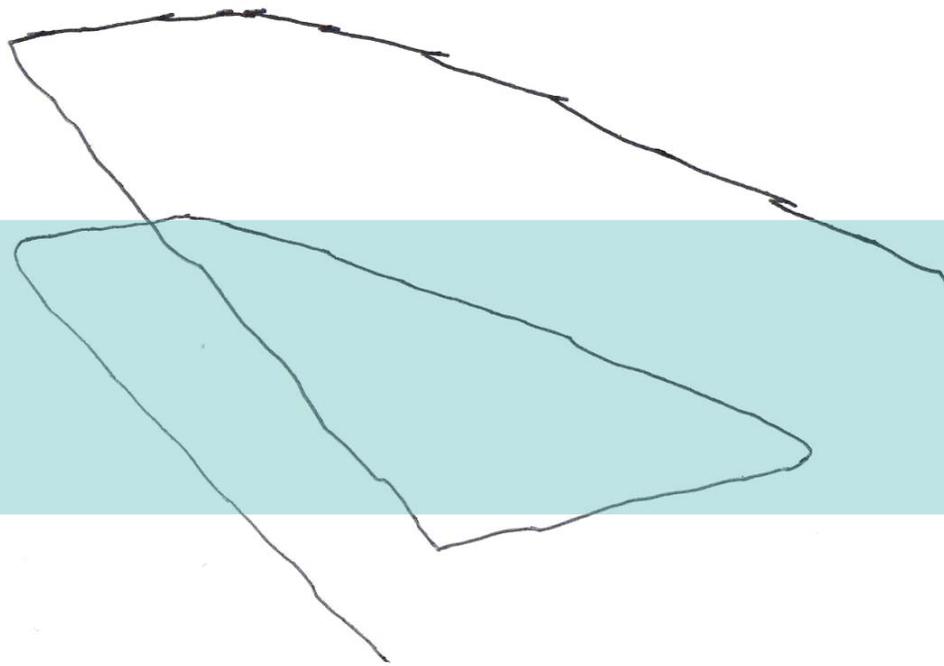
Desde el acto se desprende la forma que lo acogerá y enaltecerá. Para esto tomo al recorrido como acto primordial de la quebrada, o sea será desde un recorrido como se habite la proposición, para ello asocio el recorrer con un “largo con fondo”, el cual tendrá residencia en un gran elemento ordenador que será la galería, que al añadirle el uso del programa pasará a llamarse galería de arte itinerante. Esta galería tiene un cuidado, une y vincula dos volúmenes, pero sin que estos pierdan su condición de si mismos dentro del conjunto, o sea la galería no hace del conjunto un solo volumén, sino que los vincula desde la construcción de un suelo en común. Junto con esto construye dos vacíos exteriores que también son vinculados por la galería, pero en dirección transversal, esto se logra dejando la planta libre; la galería desde estos exteriores se vuelve un cielo y no un suelo.

Ahora el regalo que la proposición anhela y la vuelve particular a este lugar reside en el agua. La intención está en hacer de esta no solo un mero elemento decorativo, sino tomar su flujo natural y volverlo un ELEMENTO ARQUITECTÓNICO que viene a completar la forma propuesta. Para esto el agua, al igual que la forma creará un recorrido y esta será la luz que acompañe al habitante en su recorrer

4.3 Fotografías maqueta final



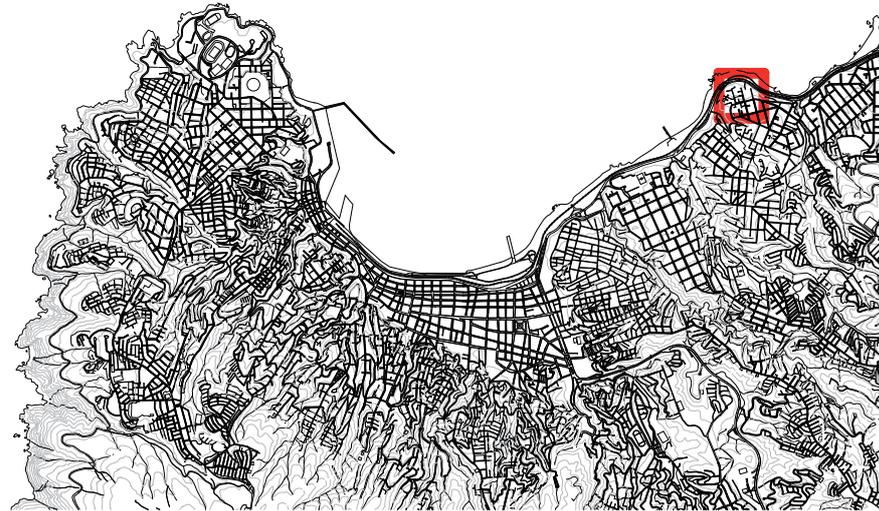
Vista total del proyecto



PROYECTO *08*

EL ZAGUÁN VERTICAL

PROYECTO EN ESCUELA DE ARQUITECTURA PUCV



CUARTO AÑO
2007. TRIMESTRE 03

PG

Isabel Margarita Reyes

El zaguán vertical
ampliación para la escuela ucv

Sabemos ya la situación espacial de conjunto, sin embargo es de complejidad mayor el estudio de su situación habitable. Una primera cosa nos viene, el conjunto, en su concepción, recibe tanto al hombre de paso como al que está y es en esta combinación que podemos quedar retenidos en las obras. Es importante esta palabra, pues es ella (junto con lo que la antecede) la que fundamenta la travesía del taller a Asunción, Paraguay.

De regreso a Chile, re - miramos la obra de travesía y junto con ella añadimos algo nuevo al proyecto, esto trata de dos cosas: una la dimensión vertical y la otra es el crear conjunto con algo ya existente. El taller toma una realidad y decide hacerse cargo del conocido proyecto de ampliación de la (e.ad), el edificio vínculo. La propuesta involucra las dos nuevas dimensiones, además aparece una tercera, ya que el edificio propuesto vendrá a ser el zaguán de las nuevas salas de la propuesta.

acceder al acceder

1.1 Avances en las observaciones

01-02

Cuando se piensa un proyecto, siempre se ha de lidiar con dimensiones que debemos detener o dejar pasar. Por ejemplo detenemos el agua para así cobijarnos y dejamos pasar luz para iluminarnos; o bien dejamos pasar ciertas circulaciones para unir, pero detenemos otras para ganar intimidad.

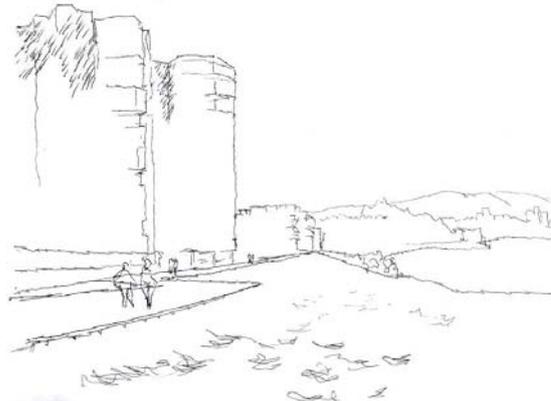
En la medida que detenemos y dejamos pasar lo adecuado, logramos retener. Como la playa, donde la arena ya en si misma nos regala la detención, además aparece el arteficio, que construye su circulación, así podemos quedar retenidos en ella.

03-04

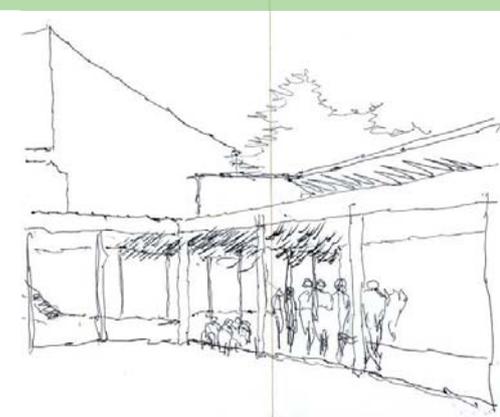
El dibujo en vertical tiene una cierta complejidad. Tanto a la mano como al ojo le cuestan dominar esta dimensión. La dirección horizontal es la manera como nuestro cuerpo lee el espacio. Los tamaños verticales se salen de esta lectura, por esta razón nos detenemos ante ellos, no solo por una cosa de cobijo, sino que para leerlos, para poder entenderlos.

05-06

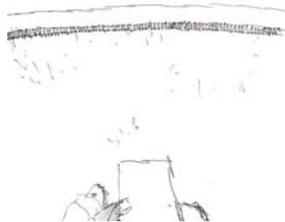
Lo de zaguán es claro, un espacio que antecede al interior, un lugar de trasapaso. Pero pareciese ser que cuando estos espacios se nos aparcan en la ciudad siempre tenemos lo vertical presente, siempre tenemos algo sobre nuestras cabezas, más bien el cuerpo se acomoda para que siempre quede algo sobre nuestras cabezas, como en la playa (ver croquis 01) allí nos sentamos para que el horizonte quede sobre nosotros.



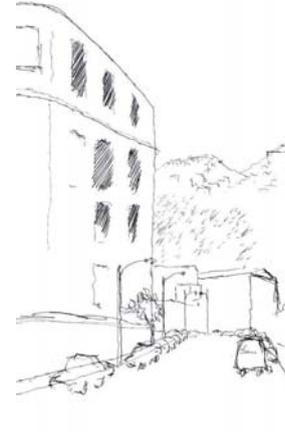
01 la arena es dificultosa para circular, esta se acomoda para recibarnos y dejarnos ante el mar, sin embargo necesitamos andar, para esto el arteficio. En la playa construimos el circular de la arena, para así quedar retenidos en ella



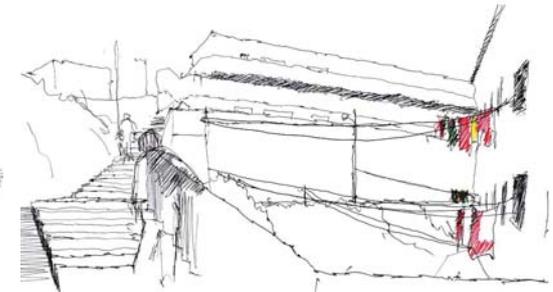
02 al igual que lo ancho, lo alto pierde uniformidad, los cielos en 4 alturas esto trae la retención.



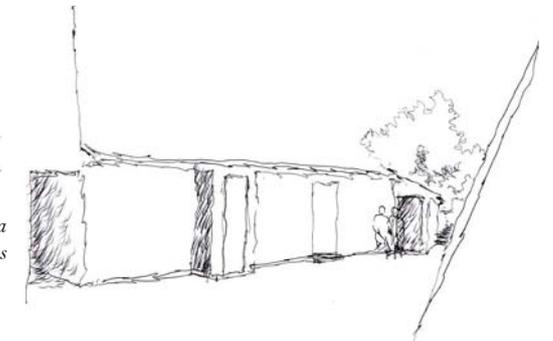
03 la mano se aturde cuando dibujamos en vertical, al igual que el ojo. Lo horizontal es la manera que tenemos de ver, es como nuestros ojos leen.



04 lo vertical es el tránsito de la luz, mientras que lo horizontal es el tránsito de la circulación.

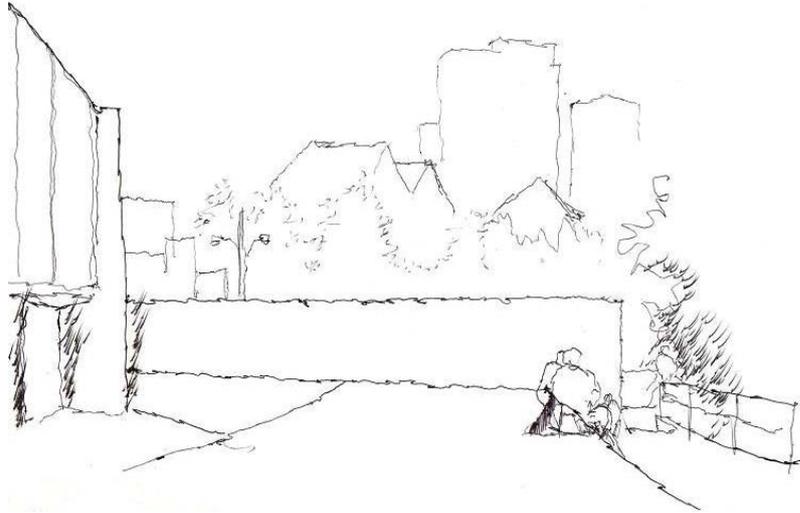


05 estas escaleras del conjunto tienen aire de zaguán, es el dominio del vecino, el colgar la ropa no es solo mera necesidad, es dominio espacial. Caminamos de paso por aquí y es como ingresar al patio trasero de estos departamentos.



06 de la relación entre el ir y el estar, aquí hay una mínima insinuación, la pérdida de uniformidad en el pasillo construye un tamaño mínimo al modo de zaguán del local.

lo vertical demora el ir, pero no es estancia



salida sala globo, emplazamiento del proyecto

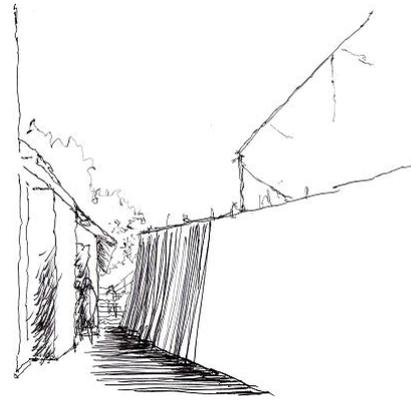
2.1 Ubicación

El sitio para este proyecto es designado, se trata de la escuela de arquitectura de la PUCV. Dentro de esta facultad varios son los lugares posibles, de estos sí se tiene gobierno en la elección. El sitio escogido se ubica entre la sala de los primeros años y el resto de las instalaciones, hoy es un conjunto de antiguas casas acomodadas, no de muy buena manera, a las exigencias de la universidad. La altura es cosa importante, cinco metros separan los dos suelos del lugar

2.2 Condición del lugar

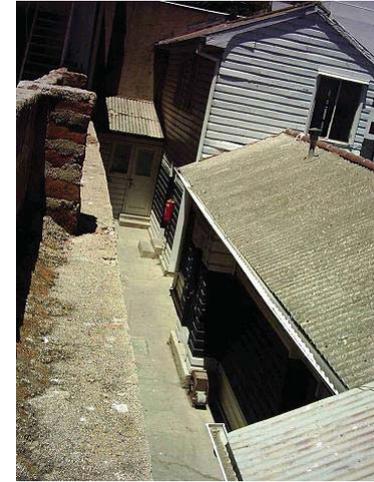
El lugar es sitio de paso y su destino es seguir siéndolo, pero la labor es dar espacio a un zaguán esto es sitio de detención, pero una detención diferente porque el zaguán es lugar intermedio, antes del entrar, antes de la estancia definitiva.

Siguiendo esta condición inherente del paso en el lugar, la propuesta se juega por establecer una condición intermedia, queremos quedarnos en el ir entrando.



2.3 Fundamento

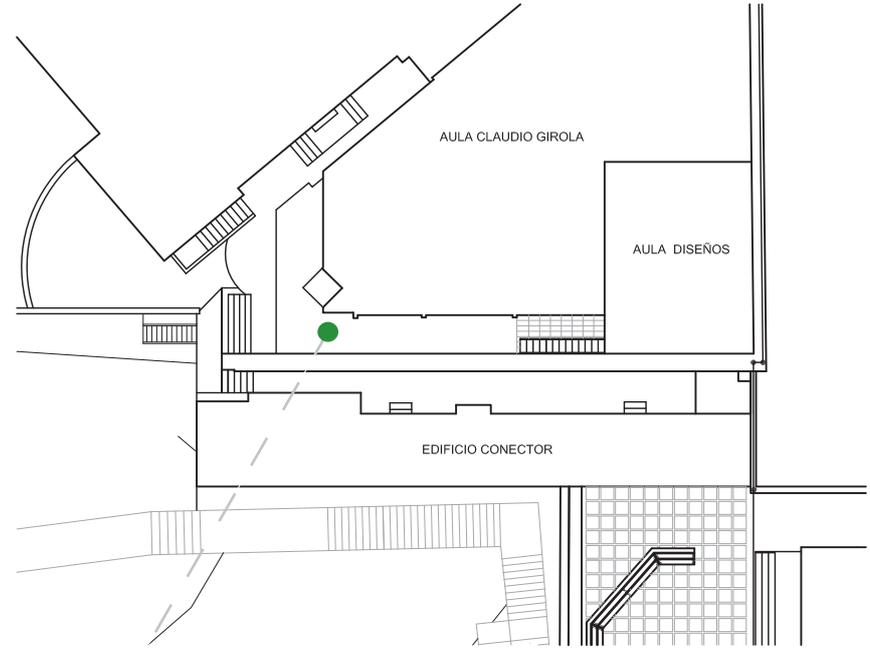
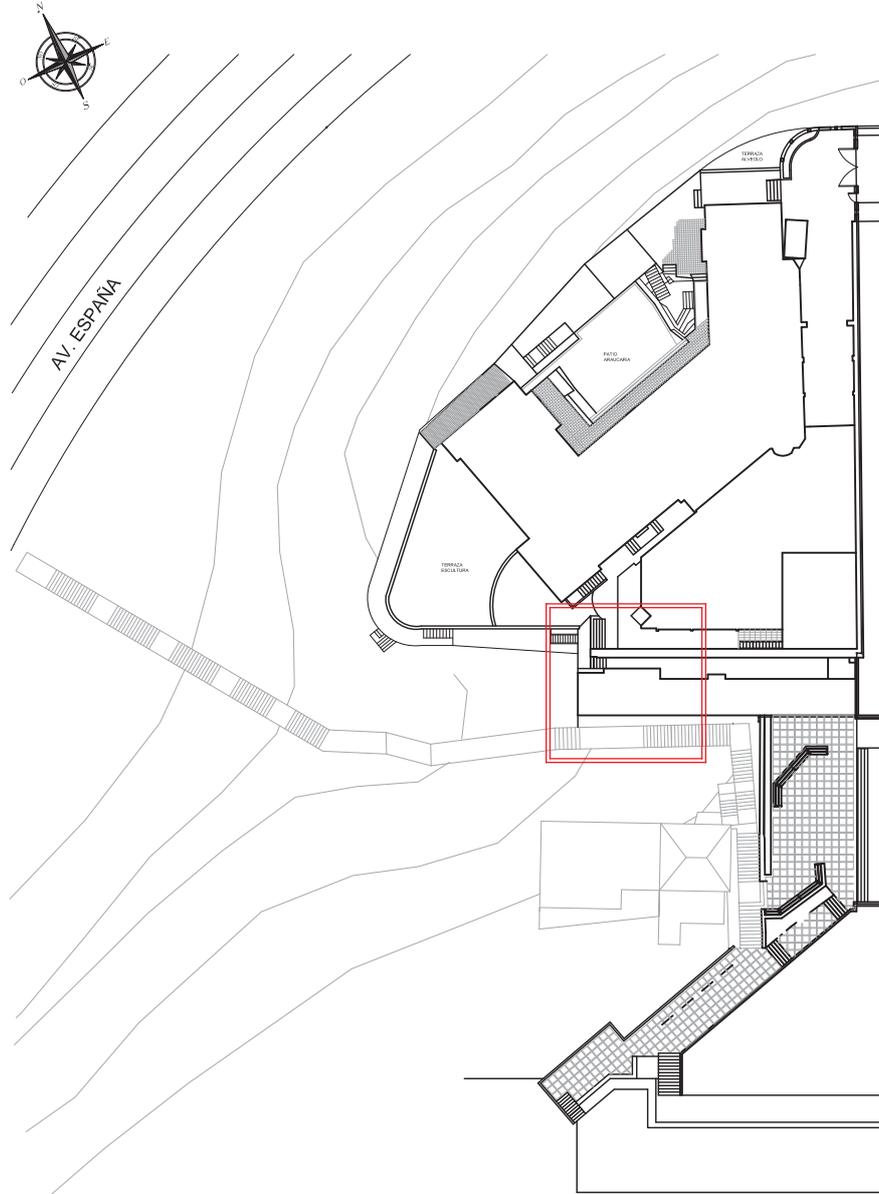
Acto: Quedarse en el ir entrando



Caminando por la playa del muelle Vergara en Viña del mar mirando con el reojo el horizonte del agua y con el ojo la pista por donde caminaba recordé una frase de Alberto Cruz "...la arena de la playa nos deja en posición para estar junto al mar..." Esto es claro cuando se camina por ella; los cuerpos en distintas posturas, pero con una misma orientación, el mar. Este se nos muestra enteramente, no hay mucho más que recorrerle, es el agua y la línea del horizonte, todos nos orientamos hacia él sin más que para contemplar su sola inmensidad, casi como si la virtud fuese más de la arena orientándonos que del mar reteniéndonos.

La arena no es una buena superficie para caminar, para esto nos construimos calzadas que nos permitan circular; así habitamos la playa, podemos ir y quedarnos en ella; esta construcción da la sensación de estar entrando y no de estar saliendo, la playa logra consolidarse como el comienzo de algo y no el fin de la ciudad, se vuelve el acceso a otra cosa. Vamos a la arena a contemplar la inmensidad del mar, circulamos por sus calzadas nos sentamos en las arenas. **HABITAMOS EL ZAGUÁN DEL HORIZONTE.**

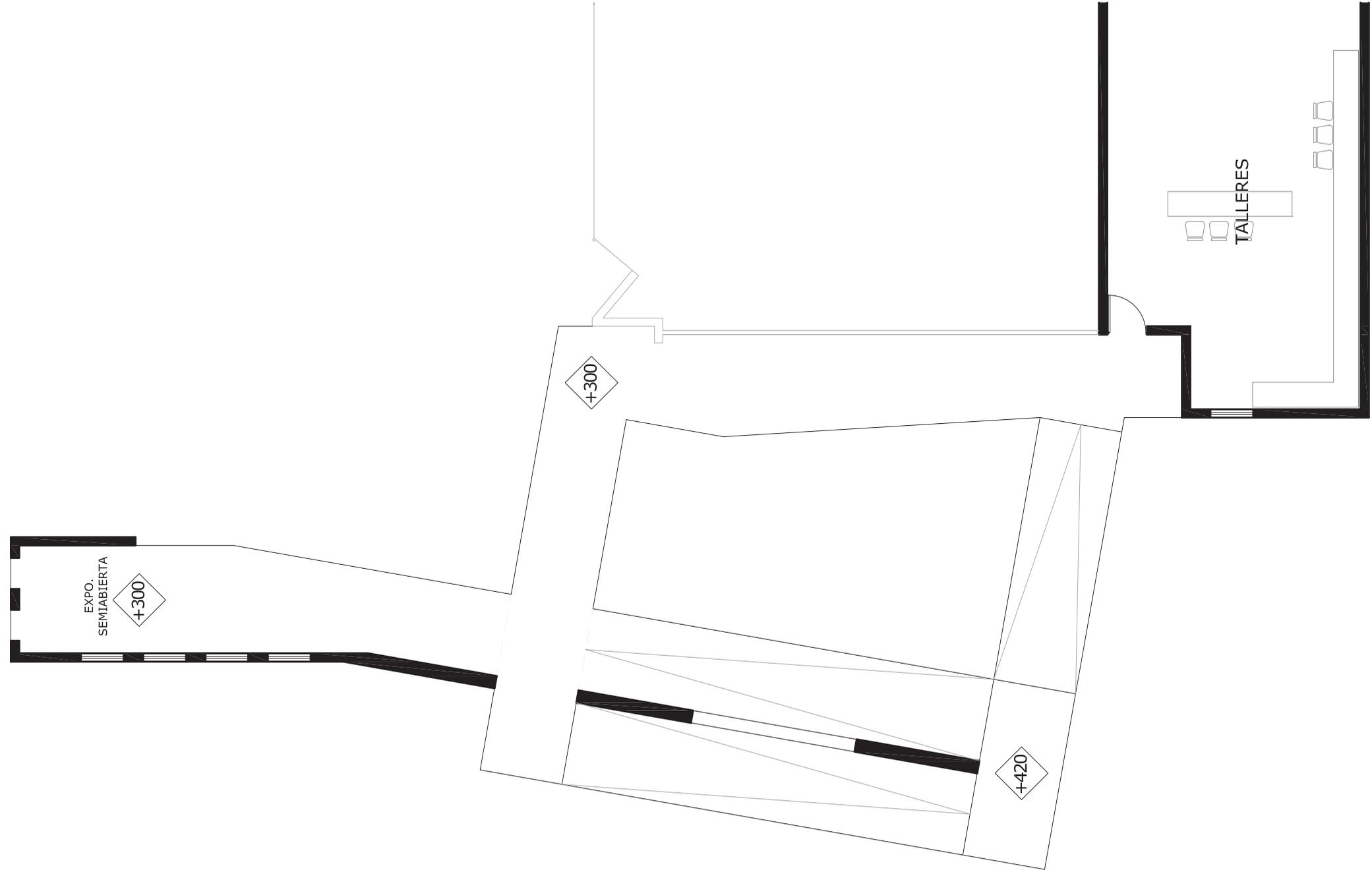
Este zaguán será el acceso a la sala de primer año y el globo, sus espacios orientaran la espera de la clase como la arena orienta al mirar el mar. Sus calzadas permitirán, siempre entrando, nunca quedando dentro, de eso se trata el zaguán, de prolongar la entrada, pero no en una demora tediosa, sino que volviéndola un goce.



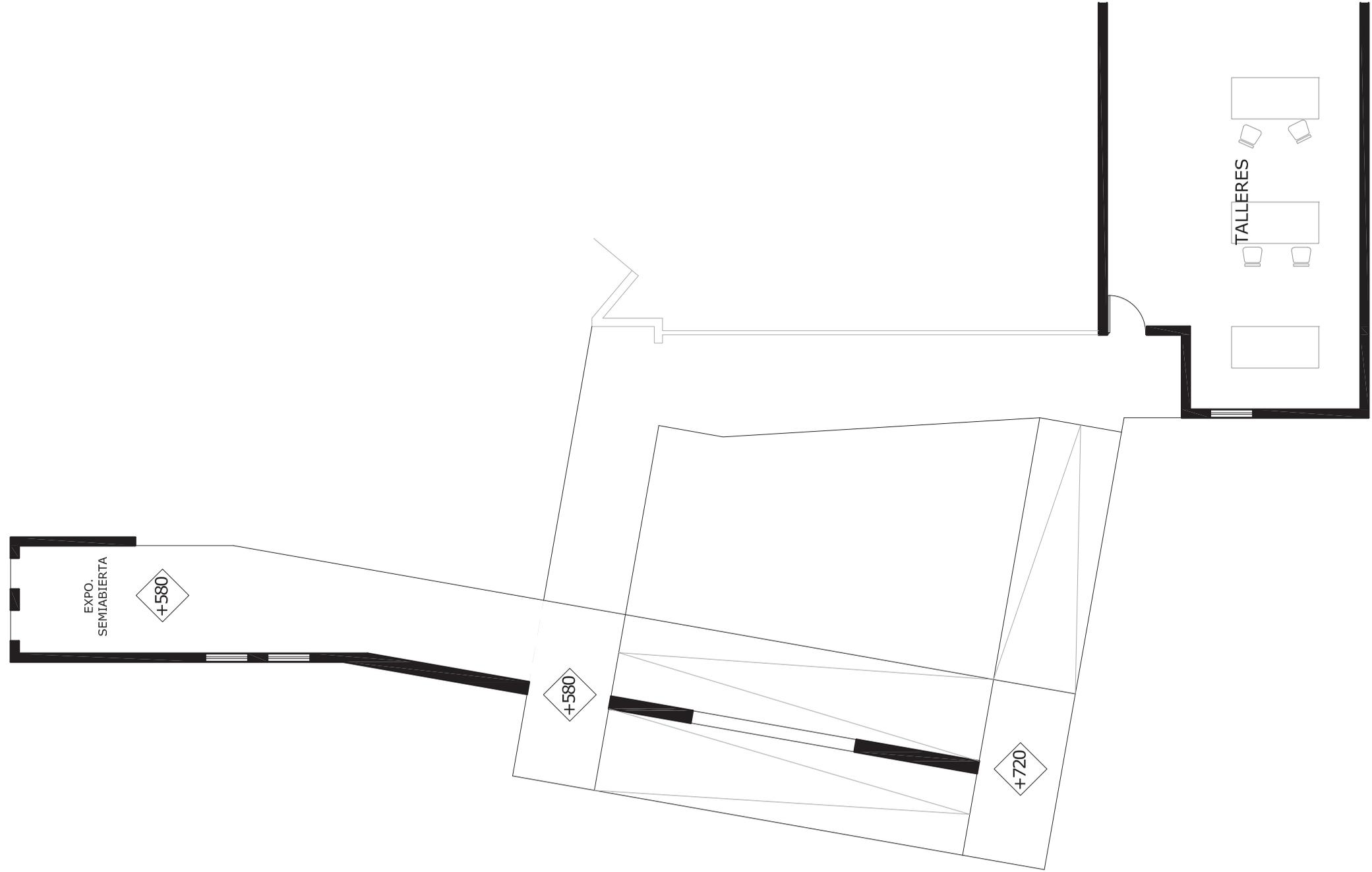
desde sala primero hacia sitio proyecto



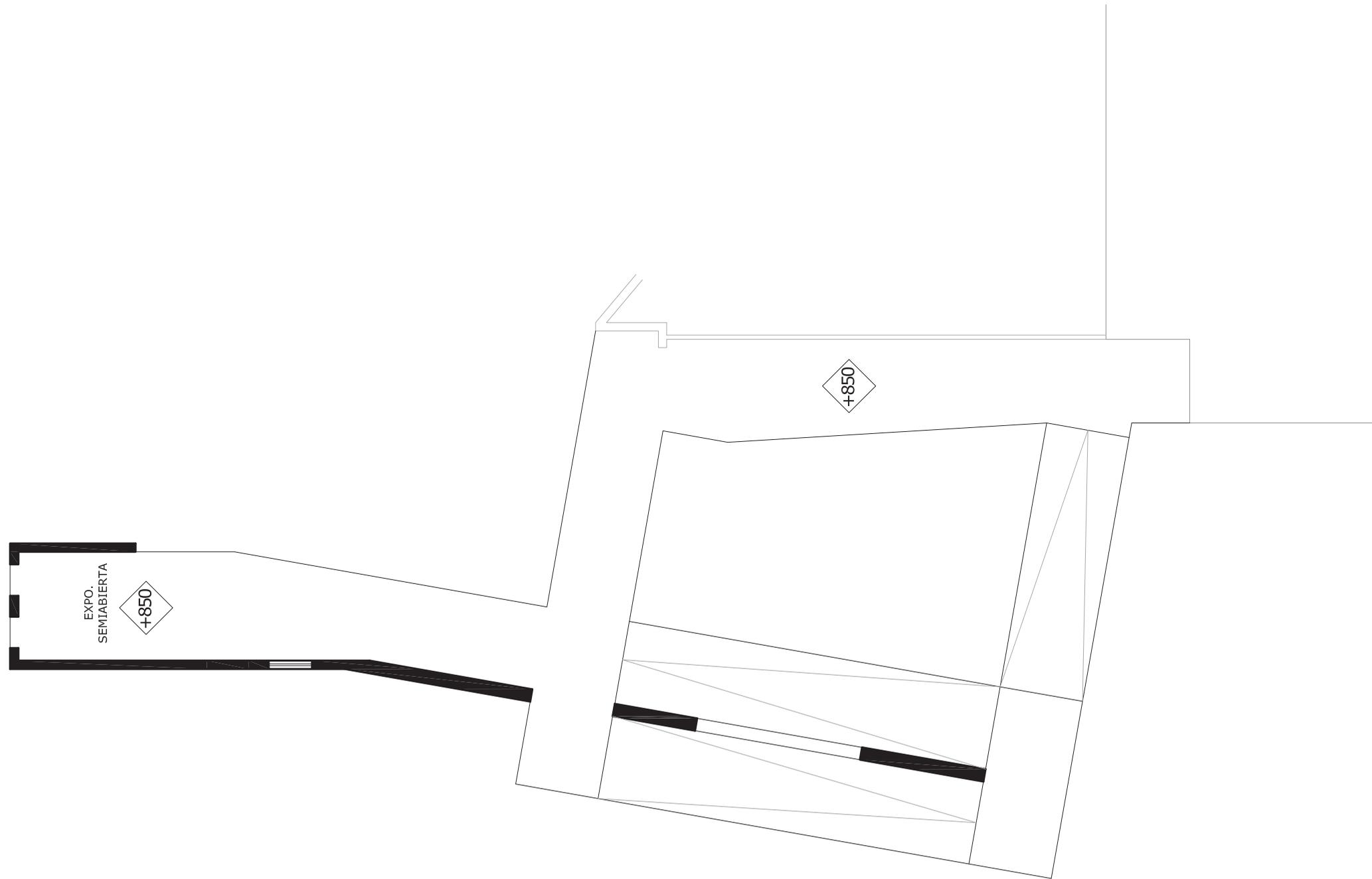
borde Sur sala globo



SEGUNDO NIVEL

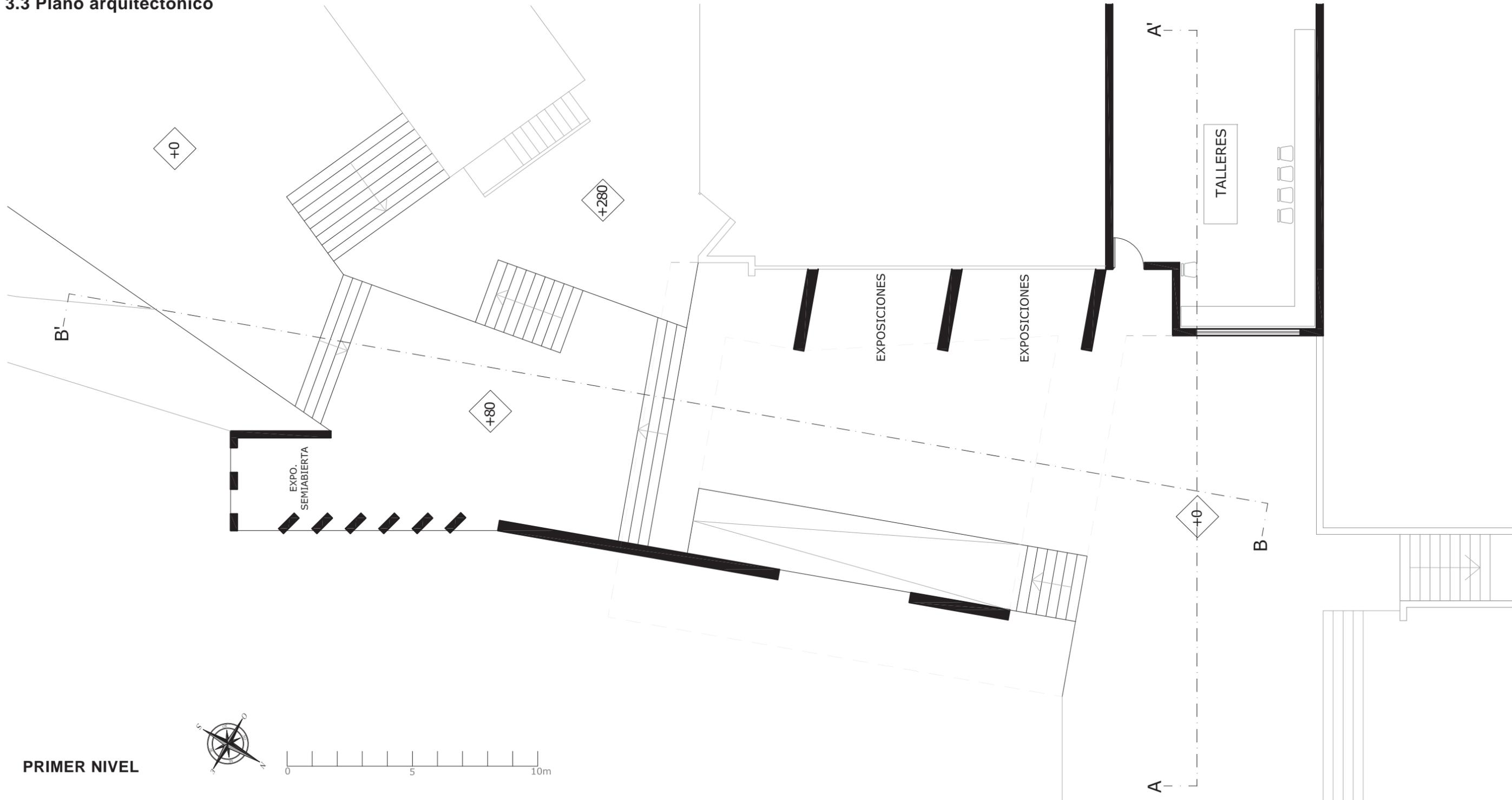


TERCER NIVEL



CUARTO NIVEL

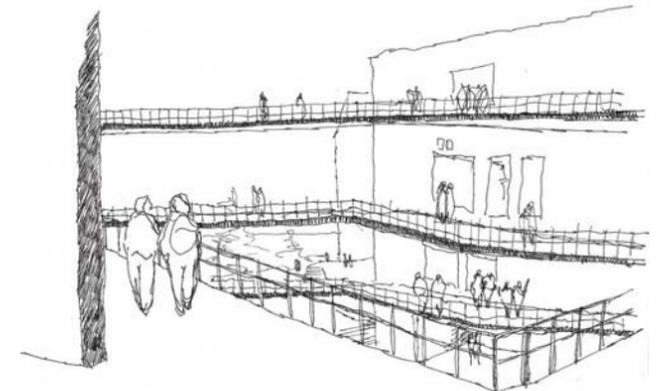
3.3 Plano arquitectónico



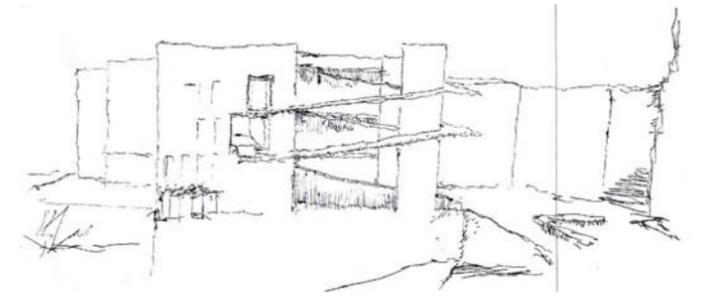
- Croquis obra habitada



la condición vertical y los espacios abiertos dan la virtud de encontrarse

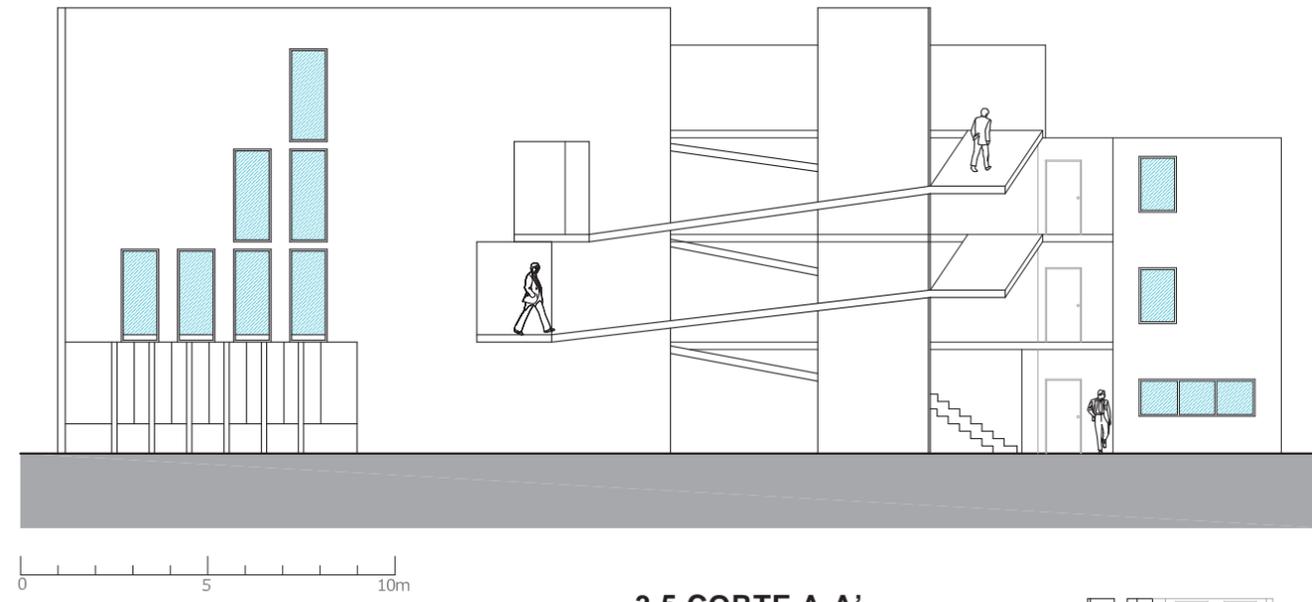


los cuerpos relacionados entre si, algunos circulan otros miran las exposiciones, todo es abierto, el vacío central conforma a las partes como una unidad

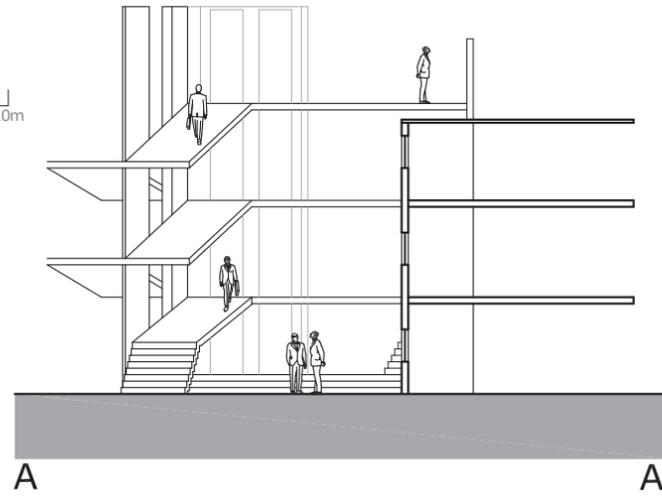


las rampas ascendentes construyen la fachada del edificio.

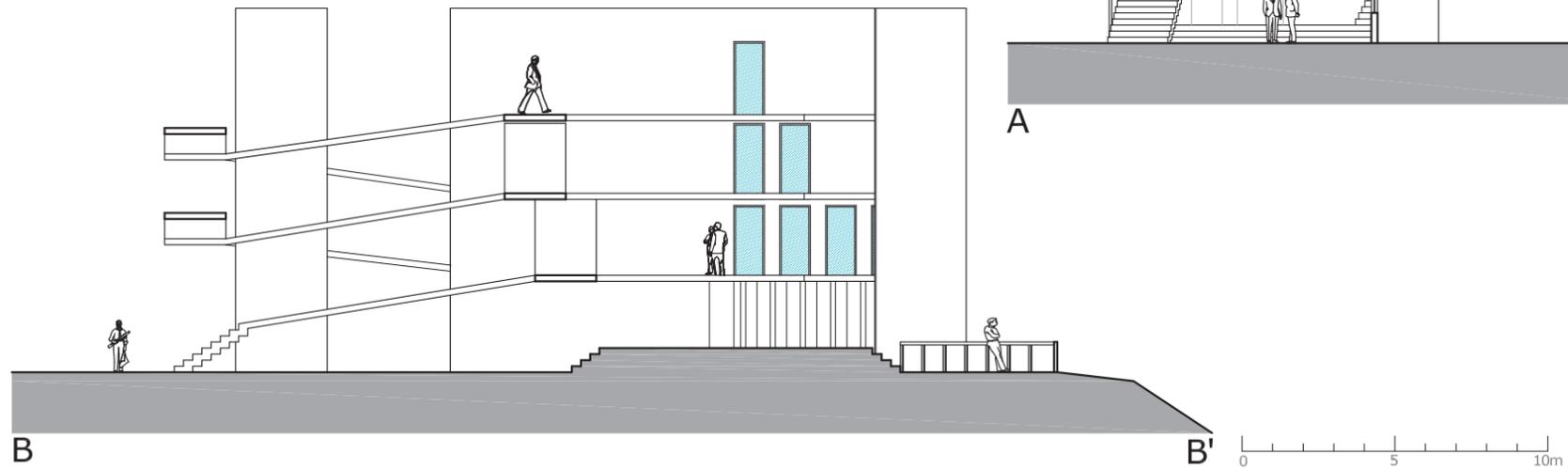
3.4 ELEVACIÓN OESTE



3.5 CORTE A-A'



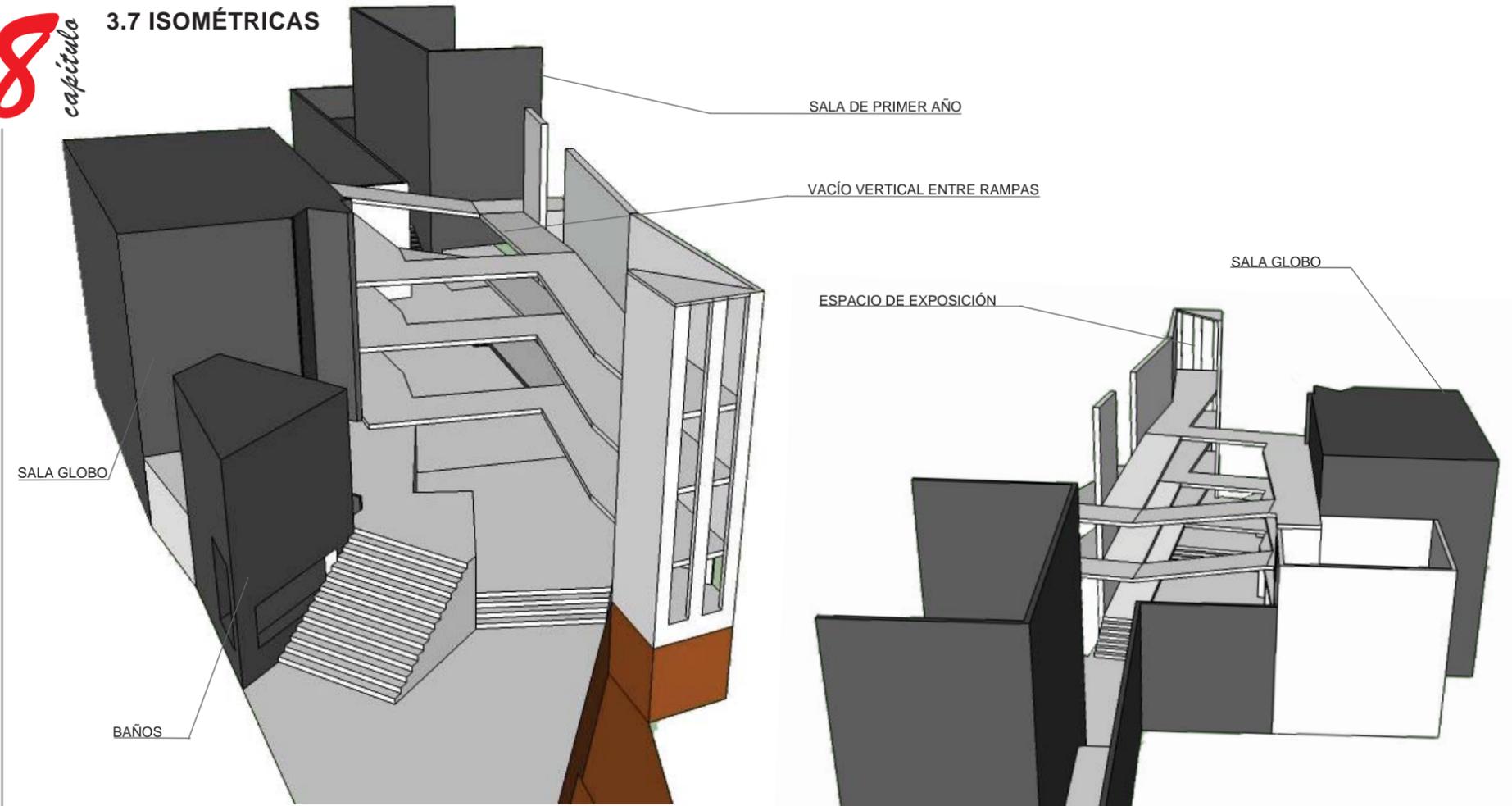
3.6 CORTE B-B'



90



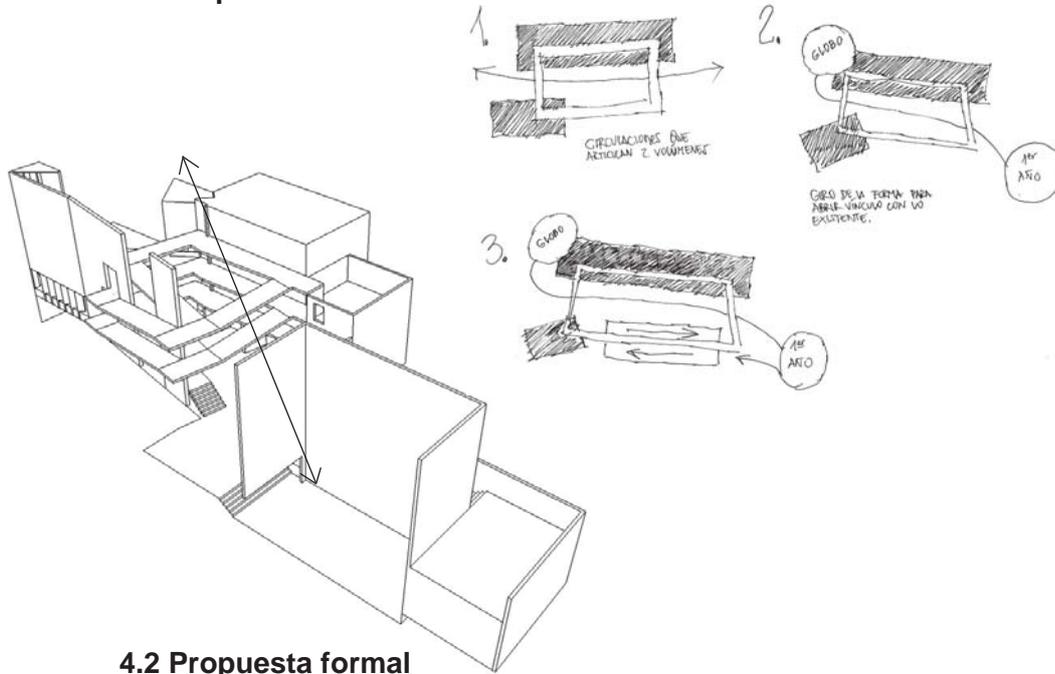
3.7 ISOMÉTRICAS



- A través del vacío de las rampas en dirección Sur

- Entramado vertical que marca el paso por el zaguán

4.1 Esquemática de la forma



4.2 Propuesta formal

Quedarse en el ir entrando; acto del zaguán propuesto, tiene residencia en un tamaño vertical, el cual es atravesable en tres niveles de altura y está referido a la vinculación de la sala globo con primer año.

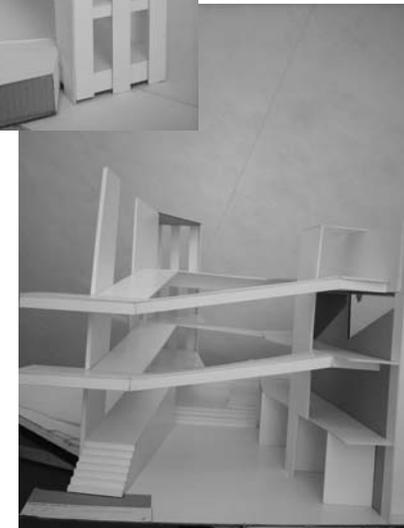
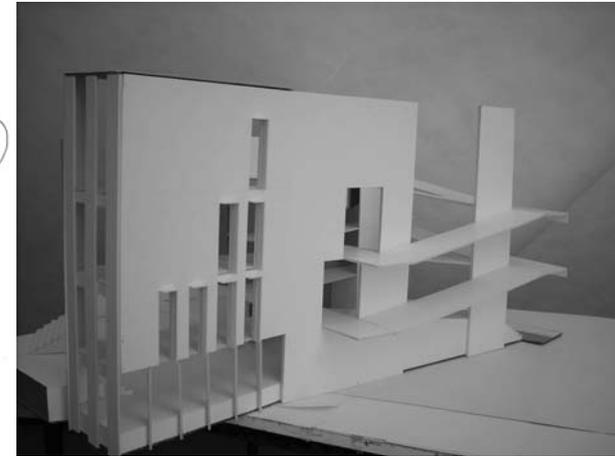
Para atrapar esto asocio el ir cotidiano de la escuela con la retención que da una exposición, así se construyen tanto rampas de circulación como pabellones de exposición. Estos elementos arman cuatro pisos de altura dándole carácter vertical a la forma. Con esto los lugares de exposición quedan referidos y articulados por las rampas de circulación.

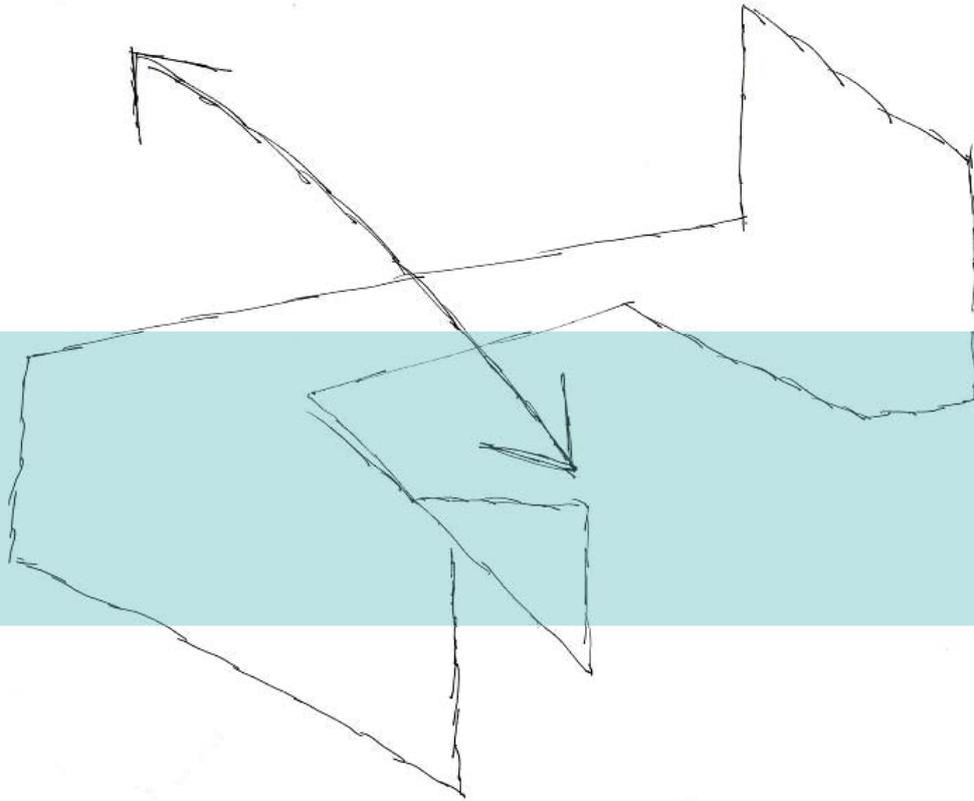
La rampa pensada como un elemento de circulación ascendente permite recorrer con un ritmo pausado y con la mirada elevada, distinto a una escalera; subo con el entorno presente.

El pabellón es pensado para aunar la retención de una exposición con la circulación de una rampa, para esto su condición no es de interior ni de exterior sino algo entre las dos, esto permite ver las exposiciones con el entorno presente.

Habitar con el entorno presente es hacerse parte de los aconteceres exteriores e interiores con los 5 sentidos. Esto sitúa al cuerpo en un espacio entre interior y exterior. Deja al cuerpo con la sensación de quedarse en el ir entrando.

4.3 Fotografías maqueta final

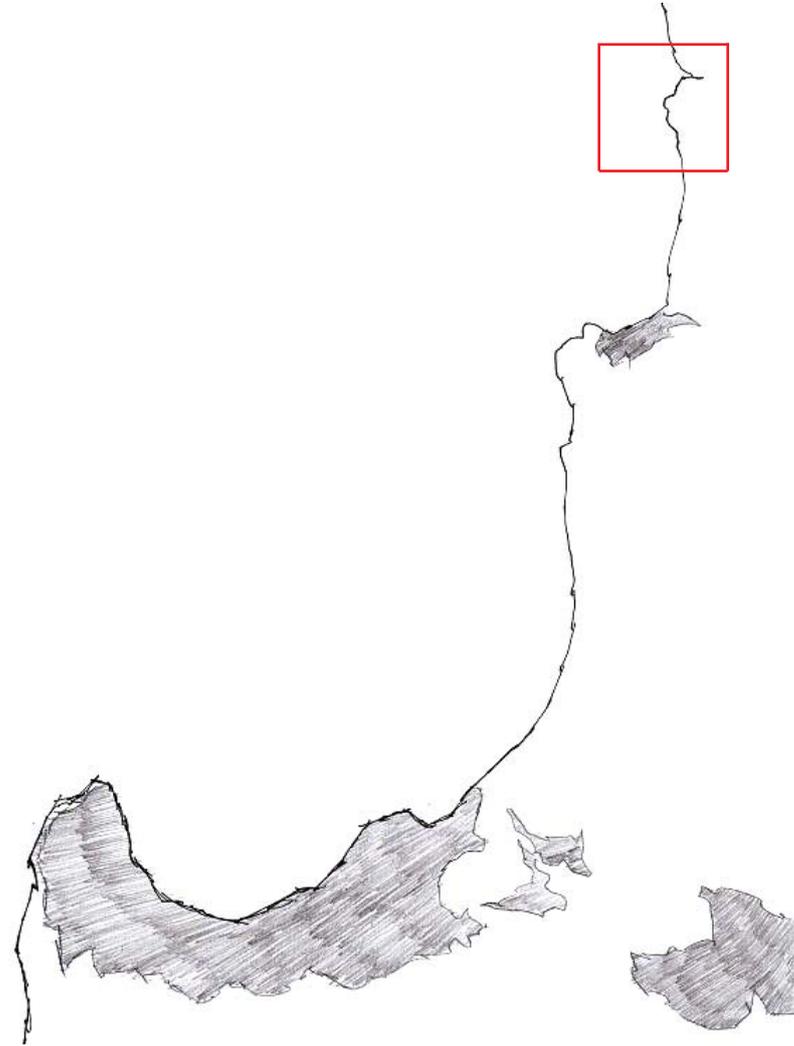




PROYECTO *09*

HOTEL ECO - TURÍSTICO

PROYECTO EN CIUDAD ABIERTA



QUINTO AÑO
2008. TRIMESTRE 01

PG Patricio Caraves
David Jolly

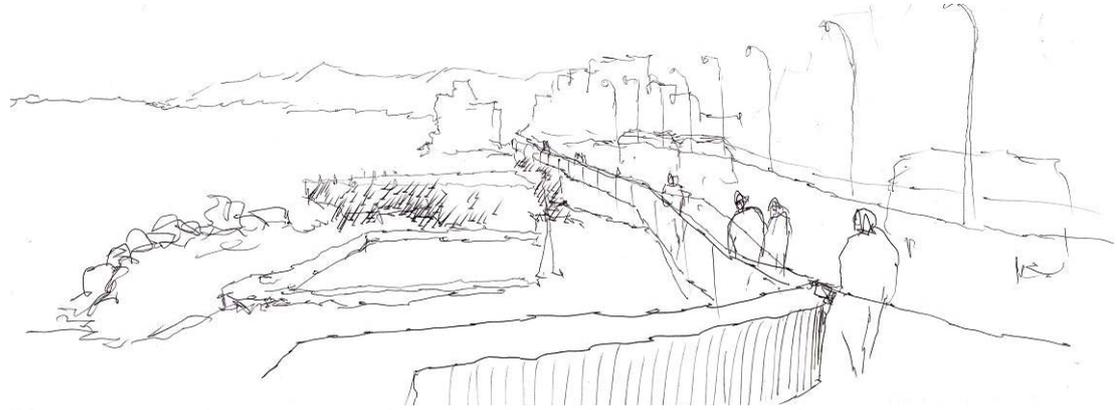
Hotel eco-turístico
hotel en la ciudad abierta

El quinto año asume toda realidad implicada en un proyecto, se habla del programa complejo, ante este término hay una previa aclaración. Lo complejo se distingue de lo complicado, uno toma las densidades buscando llegar con ello a la unidad, el otro complica.

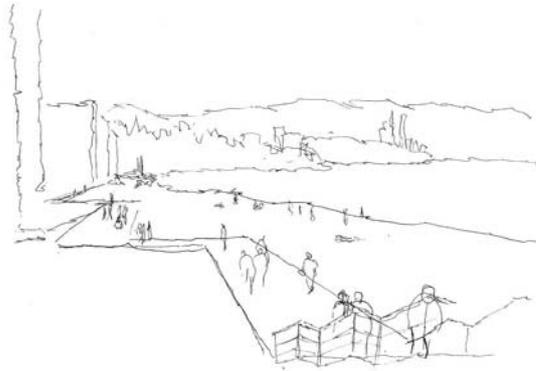
El taller se aúna al programa de proyectos para estudiantes gestionado por el colegio de arquitectos de Chile, este programa trata la temática hotelera en zonas de interés eco-turísticos internacional. Es consecuencia de esto que el taller designa cinco sitios en diferentes puntos del país para la propuesta del complejo hotelero. Antecediendo a los estudios de los lugares el taller acuerda algo en común, el acto de estudio será la recreación y la incidencia de esto en la hospitalidad.

Cada alumno viaja a uno de los cinco sitios propuestos (Pan de azúcar, Ciudad abierta, Tomé, Río Puelo, Caleta Tortel) el viaje busca reconocer relaciones de lo observado con la realidad geográfica y habitable del lugar, de regreso cada cual propone un hotel para la zona estudiada.

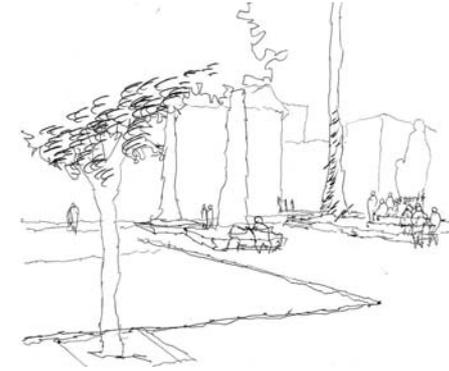
volver a hacer lo cotidiano



01 caminamos y nos detenemos, esto es cotidiano, ahora algo se modifica, es la recreación, es lo mismo pero con otra recepción, ¿qué cambia?



02 el mar hacia un costado, altos edificios en el otro, las olas y su sonido; el aroma, caminamos como siempre, pero estimulados por esto, el caminar se vuelve paseo.



03 bajo algo, siempre cuando se descansa, en este caso un entre-tiempo se busca otra luz esto crea espacio propicio, indiferente de cual luz, una distinta.

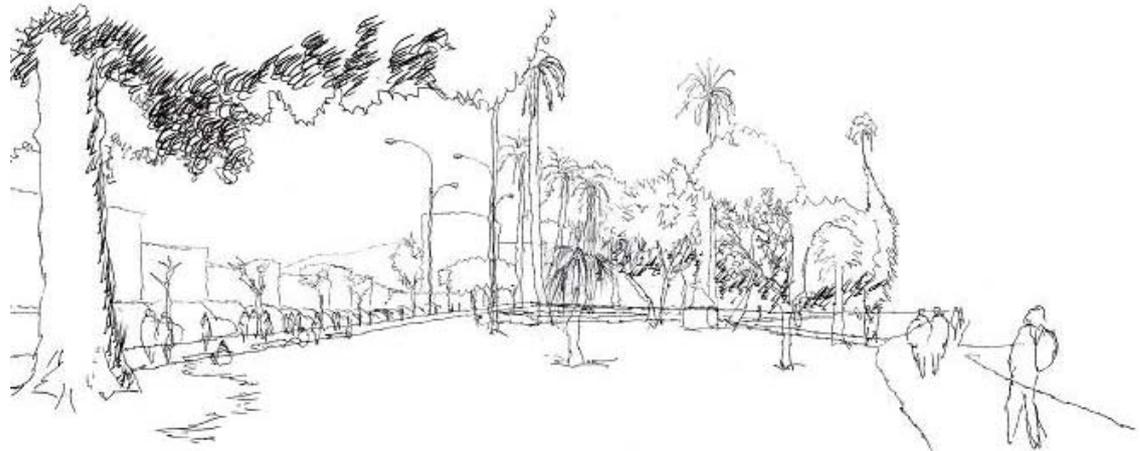
1.1 Avances en las observaciones

01-02

Al parecer nuestras actividades se vuelven recreativas, cuando el espacio que las acoge revela a nuestros ojos una nueva complejidad en las formas que lo estructuran. Nos recreamos en la expectación de las formas complejas, la recreación es volver a hacer nuestras cotidianas actividades, volviéndolas un goce.

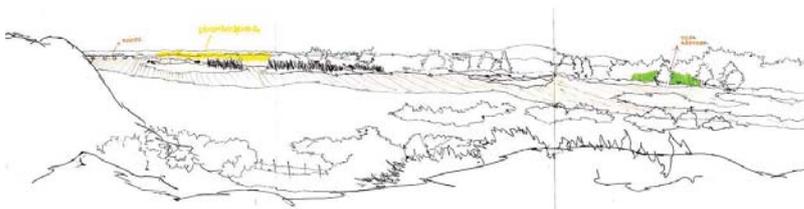
03-04

La luz nos recibe, nos acoge, por esto los cuerpos tendidos en el pasto, la luz potencia tanto al suelo en el parque como la arena en la playa. La luz recibe a los cuerpos y estos a sí mismo con los gestos.

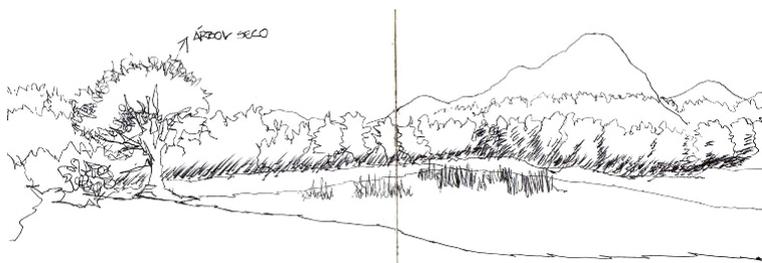


04 el aire de la plaza entre los flujos de la ciudad, la plaza entre-tiempo de la ciudad, de su ritmo.

recibir durante el ir - yendo



sitio proyecto desde la lejanía



desde el sitio proyecto hacia la lejanía

2.1 Ubicación

El proyecto se emplazará en torno al humedal de Ritoque, esta zona corresponde a la comuna de Quintero y distrito de Dumuño; específicamente en el kilómetro 4 de la ruta F-30-E que une Concón con Quintero. Los terrenos tienen carácter de privado y pertenecen a la corporación cultural de Amereida. Específicamente la zona de propuesta se localiza en el área Norte que comprende aproximadamente 150 ha. de las 275 del total de los terrenos pertenecientes a la corporación.

2.2 Condición del lugar

Los terrenos del lado Norte de Ciudad Abierta se encuentran actualmente enteramente despoblados, ello, junto con la condición de humedal crean relaciones directas y puras con el territorio.

En sitios donde no hay asentamientos, ni flujos constituídos, las relaciones del cómo habitamos aparecen desde nuestros propios actos en la extensión, la observación es desde nuestro propio habitar. En particular, acá nunca se está “ante” nada, aquí no se viene a mirar la extensión, no hay espacios que mucho nos retengan, la virtud de estos lugares está en el recorrido y en sus movimientos, las cosas aparecen, tal y como el vuelo de las aves en el humedal.

2.3 Fundamento

Acto: Recibir en la recreación del ir-yendo

En las ciudades constantemente, recorreremos, viajamos, tanto dentro como fuera de ellas, con esto los espacios que acogen el movimiento fructifican: bordes costeros, avenidas, autopistas. El movimiento es cosa de lo cual hay que hacerse cargo.

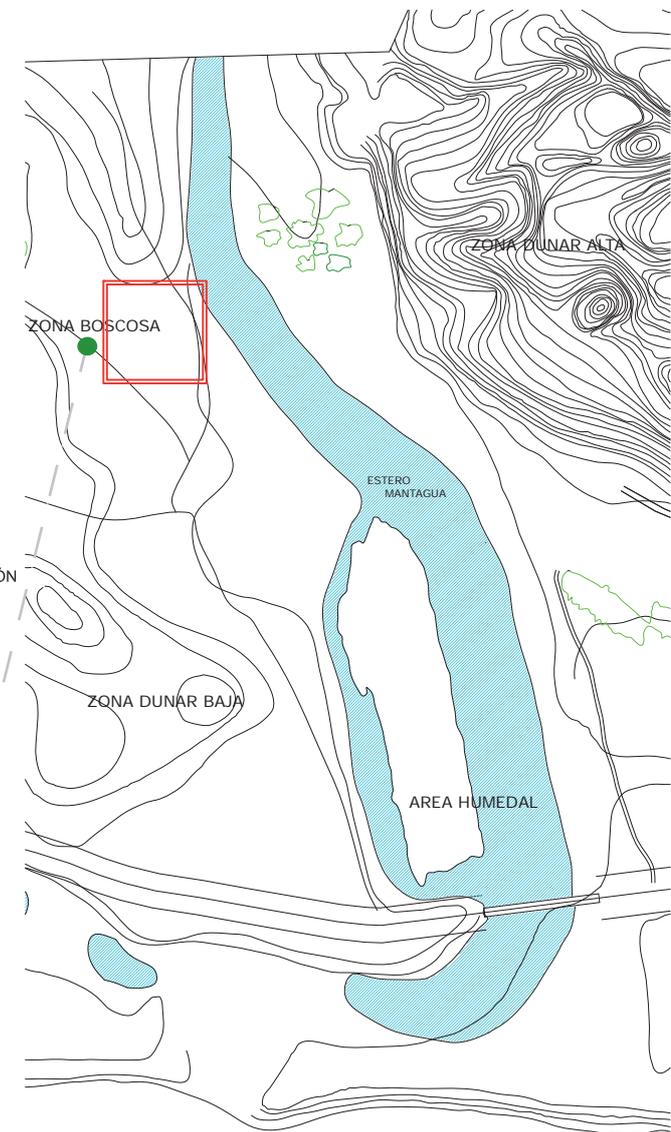
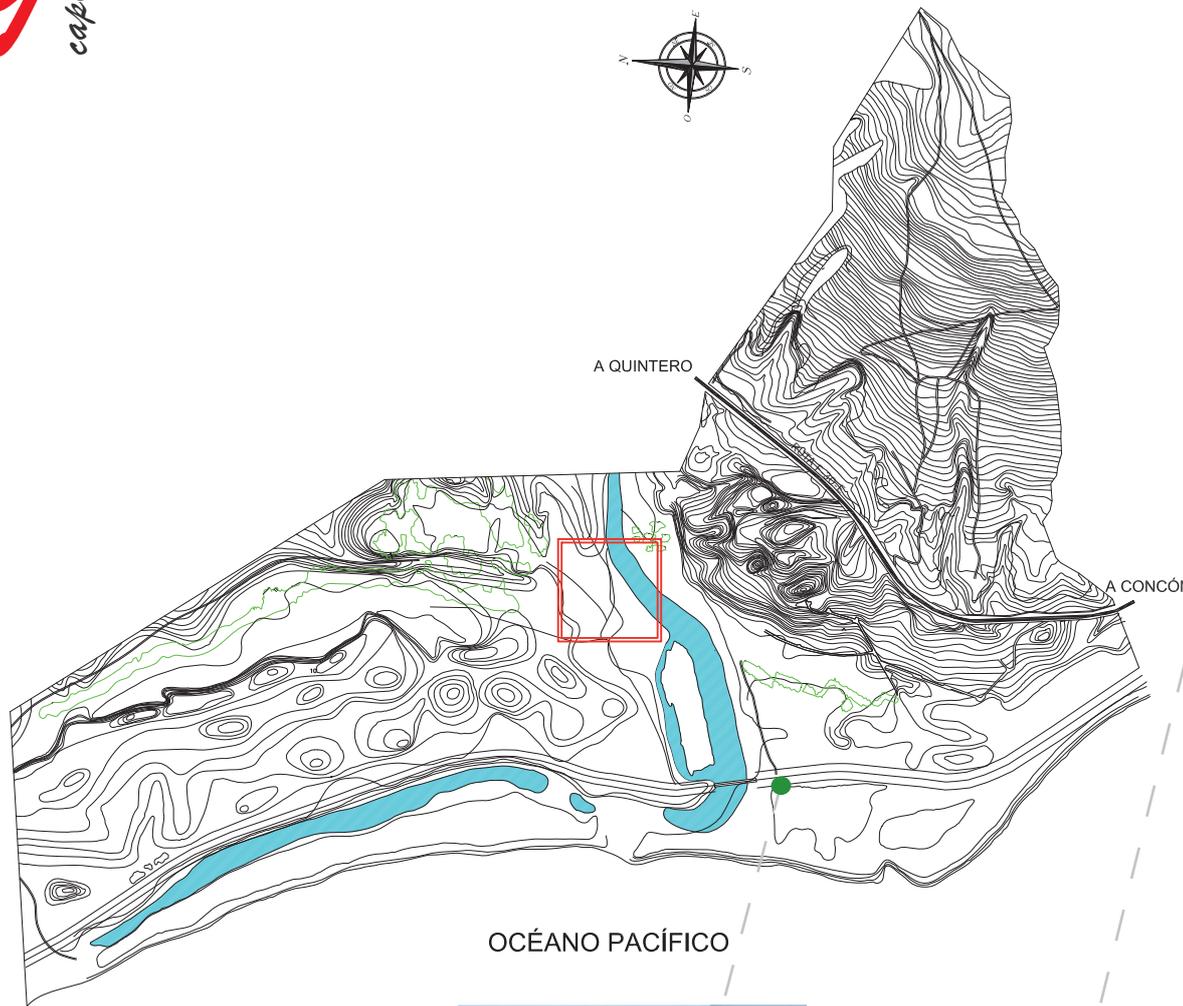
Cuando pensamos en el recibir y en el ser hospitalario intrínsecamente estamos pensando en el viaje y en el movimiento. Es decir ¿a quién recibimos? al que llega, ¿quién llega? el que viaja, esto independiente de las distancias. Existen elementos arquitectónicos que ya se han pensado en virtud del acto del llegar, entre ellos el hall, el zaguán, los atrios. Todos elementos en relación a la estancia, pareciera ser que se ha dado por sentado que el recibir es con el estar. Sin embargo cuando habitamos la ciudad actual, pensamos en su organización y su estructuración esta nos habla de una ciudad que se mueve, que constantemente “va-yendo”; de hecho las carreteras hoy ni siquiera ingresan a las ciudades y los que lo hacen se atrincheran para así no detenerse. La detención, la estancia es hoy una decisión de quien “va – yendo”.

La hospitalidad de una ciudad no solo reside en sus detenciones, hoy se hace cargo también de quien va de paso. Se trata de ser hospitalario con el que va.

Estamos pensando en el acto de hospedarse y en el hotel como lugar que le dará cabida, esto nos lleva a una palabra que es radical EL RECIBIR” específicamente pensar en el cómo recibir, ¿a quién? al habitante de la ciudad actual, pensar en cómo recibir al habitante que constantemente va-yendo. Para se piensa a la recreación como “volver a hacer nuestras cotidianas actividades volviéndolas un goce”. Se trata de volver al cotidiano “ir – yendo” un goce, ¿cómo? con un constante recibir, así recreamos, de aquí el acto.

3.1 Ciudad abierta 1:15000

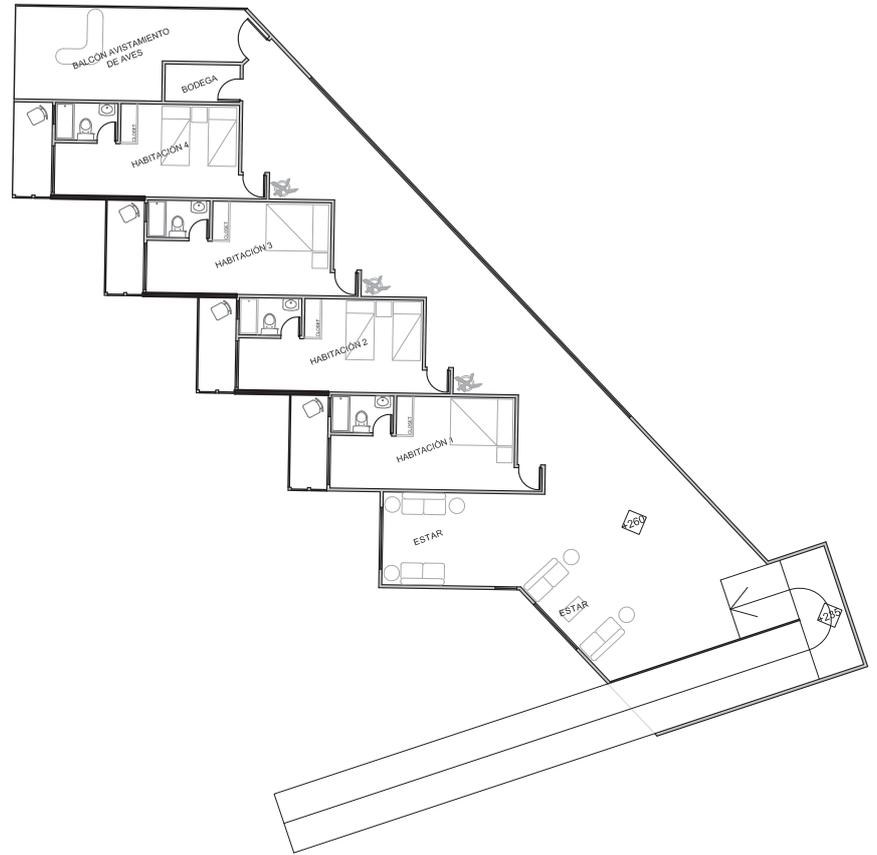
3.2 Entorno próximo



desde puente ferroviario hacia el humedal



desde sitio proyecto internándose al bosque

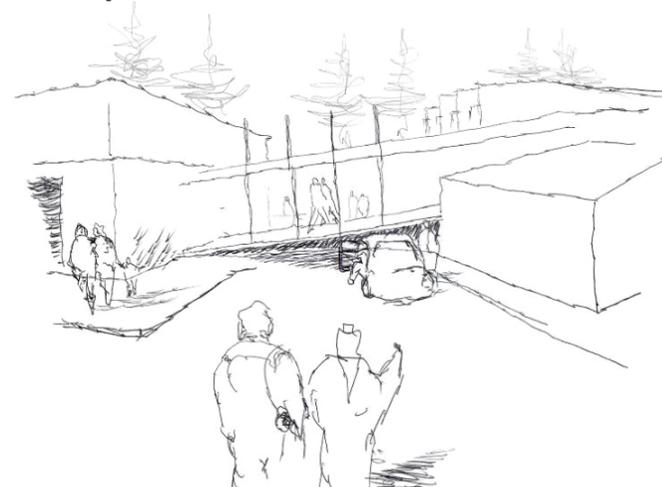


SEGUNDO NIVEL

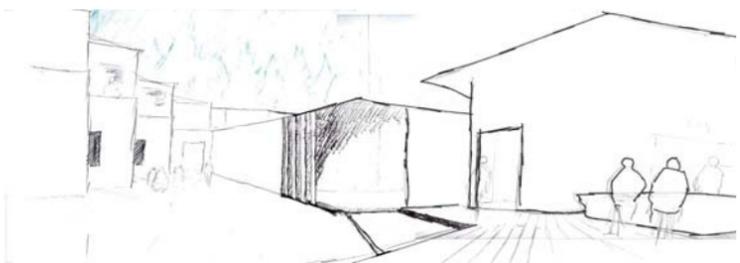
3.3 Plano arquitectónico



- Croquis obra habitada



las circulaciones arman la fachada que recibe.

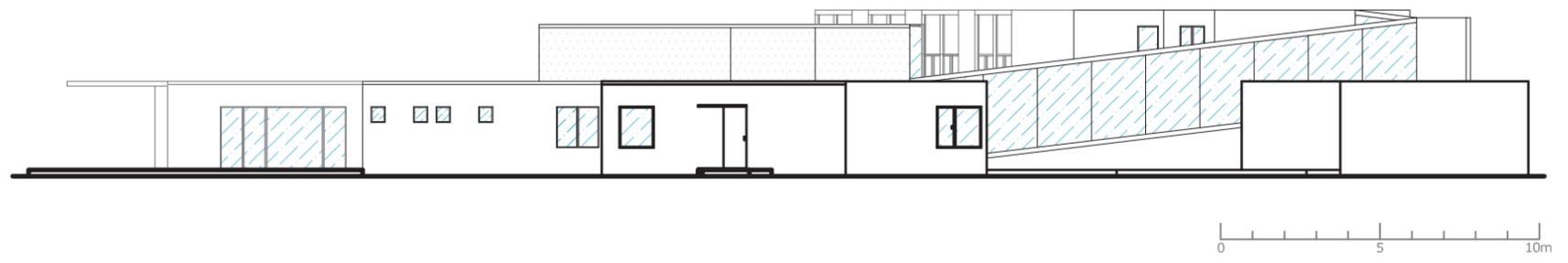


todo converge en este patio las formas, y también las circulaciones, los estares, un patio que recibe esta convergencia, junto con los cielos potente y los árboles.

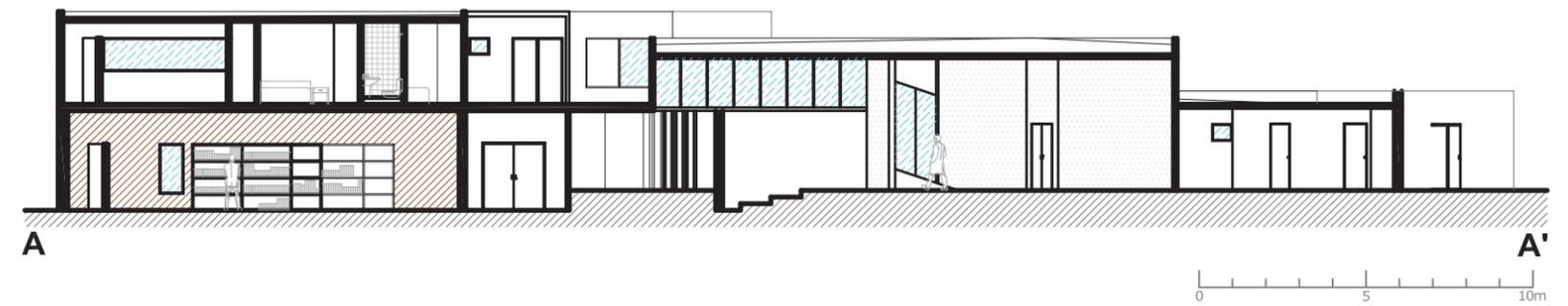


desde el bosque los volúmenes emergen nunca sobre la altura de los árboles.

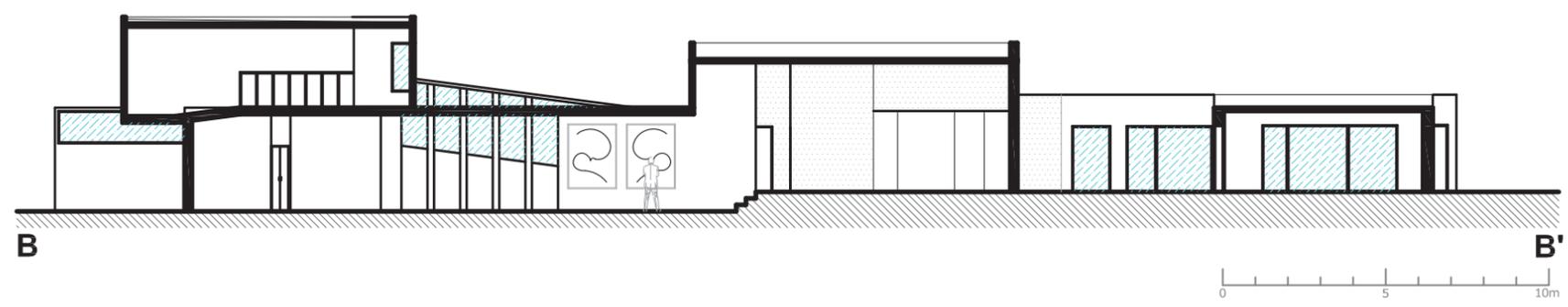
3.4 Elevación Este



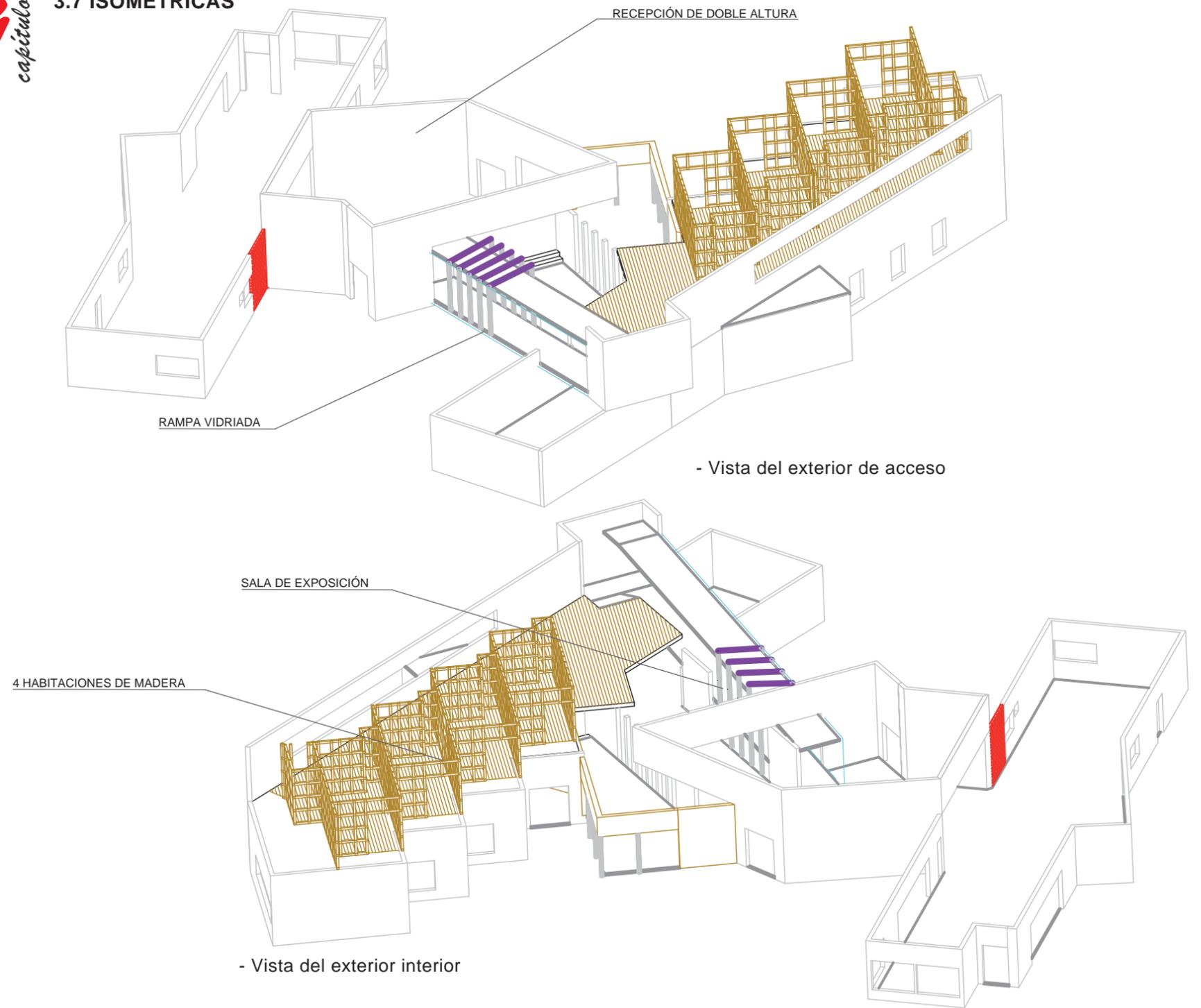
3.5 Corte A-A'



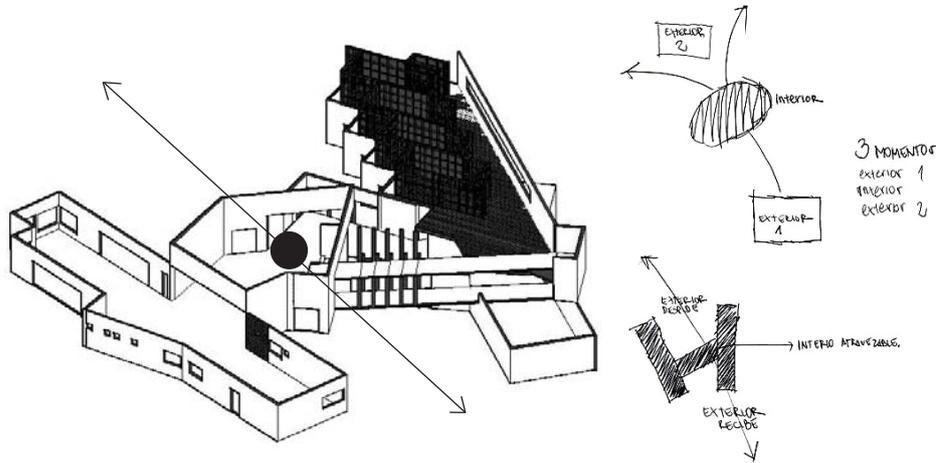
3.6 Corte B-B'



3.7 ISOMÉTRICAS



4.1 Esquemática de la forma



4.2 Propuesta formal

Tres cosas para la forma:

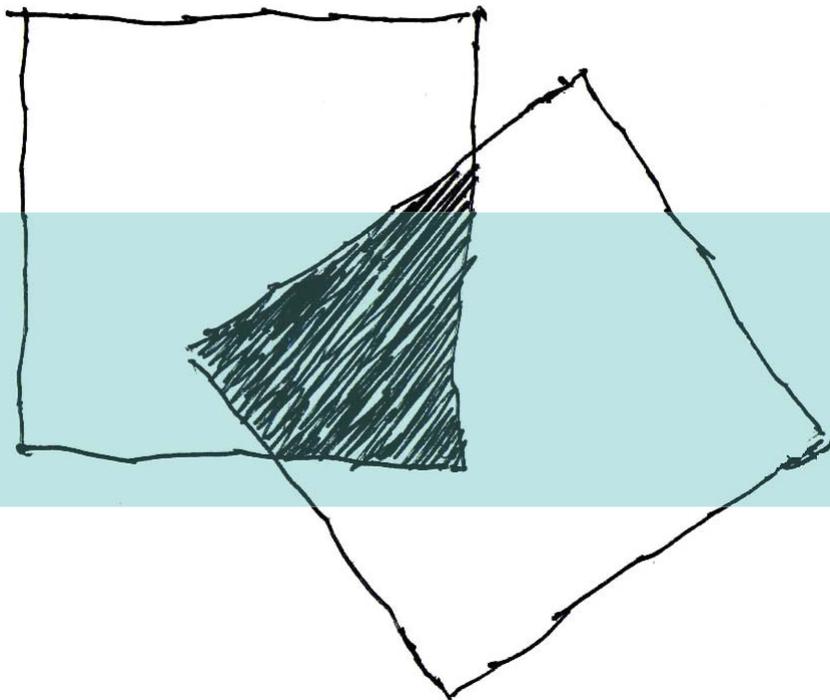
Primero, en relación a los usos, el hotel propone ser la puerta de entrada al parque, ser su umbral, por esto su ubicación. Queremos mostrar las potencias del lugar, quien llegue aquí se entere de que trata el humedal, pueda recorrer, por esto el hotel abre la puerta a todos, tanto quien venga por el día como quien pernocte.

Segundo, en relación al programa, la primera planta es enteramente pública, restaurant, sala de exposición, conferencias, biblioteca, librería, estares, terrazas exteriores. Programa que invita a recorrer, pero con un paso distendido, a modo de paseo entre interiores y exteriores. Luego un segundo nivel con las habitaciones, acá se regala algo más, una altura leve, desde aquí podemos oír en las noches el rugir de las olas y el graznido de las aves en las mañanas, junto con esto un balcón de contemplación al río y a la playa.

Tercero, en relación neta a la forma. El acto, el uso y el programa, tiene residencia en una forma que se mira a sí misma, no para cerrarse como un claustro, sino que para abrirse como un atrio, un atrio de recepción. La forma es permeable, da la posibilidad de atravesarla de una sola vez, como también da la posibilidad de atravesarla recorriéndola, por supuesto podemos también quedarnos en ella si quisiéramos.

4.3 Fotografías maqueta final





PROYECTO *10*

CASA PRIMERA Y CUBÍCULA EN EL DESIERTO

PROYECTO EN BARRIO O'HIGGINS
PROYECTO CUBICULA DEL DESIERTO



QUINTO AÑO
2008. TRIMESTRE 03

PG Patricio Caraves
David Jolly

2 Proyectos casa primera - cubicula desierto

Esta, en rigor, última etapa de estudio con taller, se concentra con énfasis en la organización de la travesía, entre variadas opciones resulta ser la más factible la reserva natural Pan de azúcar en el Norte chileno.

A la par el taller toma como objeto de estudio la casa, basándose en la hipótesis de que complejidad no implica necesariamente tamaño, así cada alumno repite el ejercicio de la búsqueda de un caso arquitectónico, con algunas referencias ya dadas, entre estas la de considerar que la propuesta debe ser la primera casa de una familia. Este proyecto se denominará la **casa primera** y dos cosas regirán su partida: por un lado la trascendencia del guardar como un acto humano y un modo del espacio en lo mínimo y por el otro la trascendencia de la cocina en la casa.

La travesía en el desierto hace obra en la forma de un parapeto personal que construye, en lo individual, un estar mínimo y arma un recorrido, en lo colectivo. Esta obra plantea un segundo proyecto al taller, junto con la casa se propone una **cubicula mínima de permanencia en el desierto.**

1.1 Avances en las observaciones

01-02

¿Qué es la umbra? Antes de fijarse en diccionarios y observaciones, es bueno detenerse y, como diría un impresionista, “creerle a la primera impresión”.

De esta palabra, como premisa, se me desprenden otras dos. Umbría y umbral: Umbría como una zona que recibe poca luz, donde su opuesto es la solana una zona que recibe mucha luz.

Umbral como el acceso, la entrada a algo, o más bien lo que construye y constituye una entrada, en fin lo que recibe. Esto es una primera mirada.

Partiremos pensando que una umbra será algo que siempre estará sobre nosotros, sobre nuestras cabezas, protegiéndonos, algo que será nuestro cielo. (croquis 01)

El cielo es abierto, gratuito, amplio. Un respiro, como en el caso de un claustro o un vacío puro, como en el caso de una playa. Cuando pensamos en cubrir el cielo es porque algo importante ha de ocurrir, como en los interiores, como en la misma umbra que, a diferencia de un interior, está en una situación intermedia, no como un atrio o un zaguán, que relacionan el interior con el exterior en dirección horizontal, sino que esta relación es con el cielo, por un lado el cielo abierto y gratuito por el otro la umbría de la umbra, es una relación en dirección vertical.

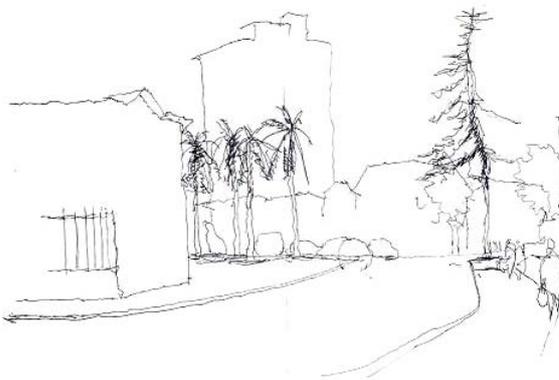
Entre el cielo y yo está la umbra, dándome una sombra que me protege, que me cubre no como la sombra de un tupido follaje (croquis 02), sino como un conector entre yo y el cielo. Como un umbral que recibe la amplitud y gratuidad del cielo trayéndomela al suelo en que habito, la umbra así se vuelve: EL PÓRTICO DE LA LUZ

03-04-05-06

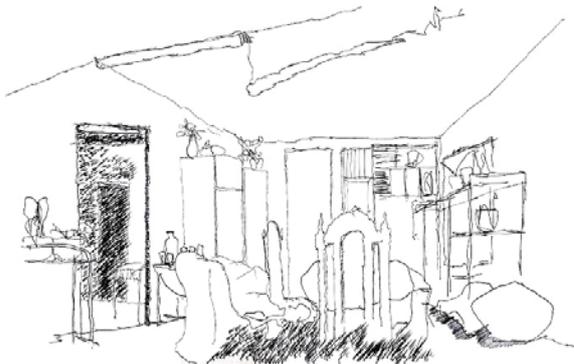
El guardado que existe en un living, un espacio del estar, donde aparece el espacio que queremos mostrar. No es lo que se expone, es lo que se guarda, pero mostrándose y mostrándose con densidad.

Una densidad que hace propio y particular al espacio, creando pertenencia, sea este guardar es del ámbito funcional o decorativo

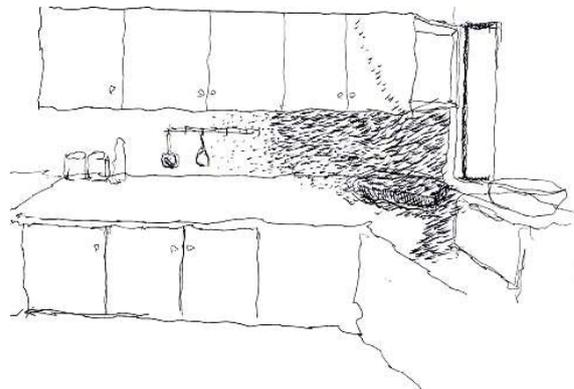
la pertenencia del guardar



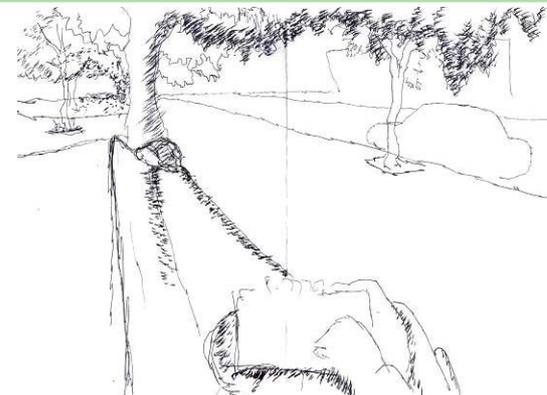
01 con el cielo abierto es el espacio gratuito y regalado lo amplio como la playa o las plazas abiertas. La umbra está en lo acotado, en lo específico, si vamos a construir el cielo, lo hacemos, pues hay algo muy fuerte que lo amerita.



03 cualquier superficie sirve para guardar. Aquí hay un debate importante, pareciera ser que no se trata de guardar y no mostrar, hay una voluntad por mostrarlo todo.



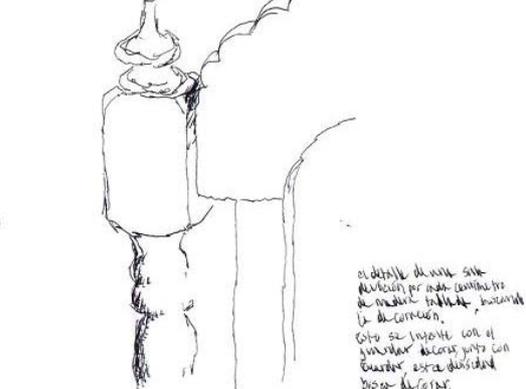
05 el espacio de guardado de la cocina tiene una diferencia con otros, se le tiene que pensar el movimiento, siempre con las cosas a la mano, manija, salero, cucharón.



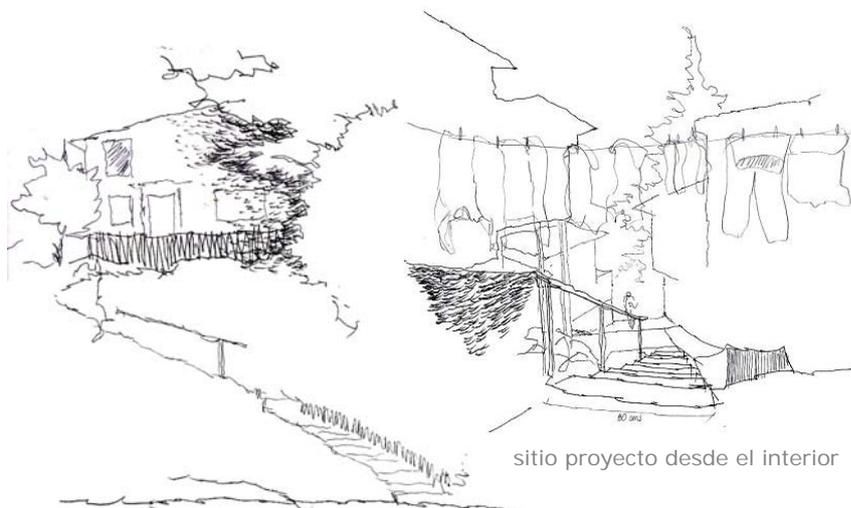
02 la sombra del follaje y dentro de ella, anula el cielo para que esplenda el suelo.



04 bajo algo, siempre cuando se descansa, en este caso un entre-tiempo se busca otra luz: esto crea espacio propicio, indiferente de cual luz, una distinta.



06 el detalle de una silla, devoción por cada centímetro de madera tallada, buscando la decoración. Esto se intenta en el guardar, decorar junto con guardar, esta densidad busca decorar.



sitio proyecto desde el exterior

sitio proyecto desde el interior

2.1 Ubicación

Se trata de un terreno con actualmente 4 viviendas y una superficie de 1088mt², su condición topográfica es abrupta en 60 metros lineales se suben 26 metros, 42% de pendiente. El sitio es consecuencia de una antigua toma de terreno y se ubica en cerro las delicias, en el extremo Sureste de Valparaíso, específicamente en la calle los pinos.

2.2 Condición del lugar

Cada espacio interior, talvez con las mismas medidas, la misma orientación y ubicación, se distingue, se particulariza con el guardar. Mucho se muestra, esto no es algo que avergüence, quiere mostrarse, se luce, la familia ha creado su lugar con sus disposiciones del guardar, es su gobierno.

Pero la luz no es de acá, viene de cualquier sitio, la luz alumbró y punto. Estas casas prefabricadas sin ubicación ni orientación no sensibilizan con los espacios, son resultado de otros parámetros, como constructivos o económicos.

Muy tenue en la cocina e insensiblemente excesiva en el living y comedor, estas son ventanas para planicies, no para pendiente. En el cerro, en la quebrada, hay que ir por la luz, hay que ir a buscar la luz de la quebrada.

2.3 Fundamento

Acto: Estar con la luz del guardar

La luz en el diario vivir de Valparaíso es un bien a veces exclusivo. Está ahí gratuita, como el cielo, sin embargo no todo está en su camino.

Walter Gropius postulaba que para que la vida pudiese llevarse eran siempre tres cosas mínimas las indispensables: LUZ – CALOR – AIRE.

Gropius pensaba en lo necesario. La umbra como elemento arquitectónico viene a tomar esta indispensable luz y nos la entrega con belleza, con esplendor, decorada, como cuando preparamos la mesa con devoción para una ocasión especial, supera a la necesidad.

Así volvemos particular a un acontecer y con ello volvemos particular al lugar de dicho acontecer. Tomar algo necesario y convertirlo en un goce, en un decoro, genera una sensación de apropiamiento, de propio, de pertenencia, de arraigo.

Para quienes viven con lo mínimo esta gratuidad del decoro aparece, pero no como en lo recién descrito, tampoco está en lo meramente necesario, ni en los muros de contención, ni tampoco en un techo firme. Aparece, en el guardar.

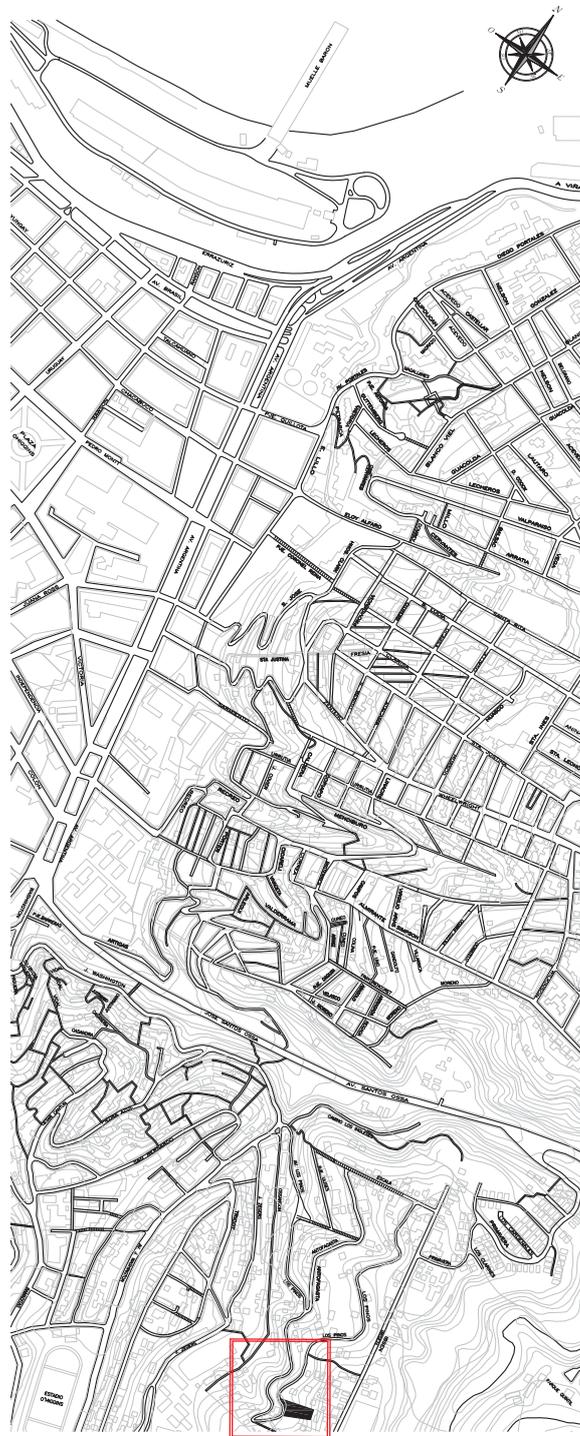
No como guardamos en la cocina donde toda la densidad de artefactos y herramientas la tratamos de sacar de nuestros ojos, para así hacer esplendor el vacío, para movernos con comodidad. El aire y el vacío potencian al movimiento.

Es como el modo de guardado que existe en un living, un espacio del estar, donde aparece lo que queremos mostrar. No es lo que se expone, es lo que se guarda, pero mostrándose y mostrándose con densidad. Libros, la guía de teléfono, botellas, radio, tv, dvd. Esta es la densidad del guardado una densidad que hace propio y particular al espacio, creando pertenencia y arraigo como la luz de la umbra.

Valorando a la pertenencia, la casa primera se juega por el decoro, pero no el ya descrito, sino uno nuevo, construido. Que toma la virtud de la luz como generadora de aconteceres y por ende de espacios particulares, y a al guardar como creador de lo propio, de lo arraigado.

Será la luz la que desde una propuesta arquitectónica creará las densidades del decoro que da el guardar.

3.1 Emplazamiento-ciudad 1:15000



3.2 Emplazamiento-barrio 1:6000



dentro del predio

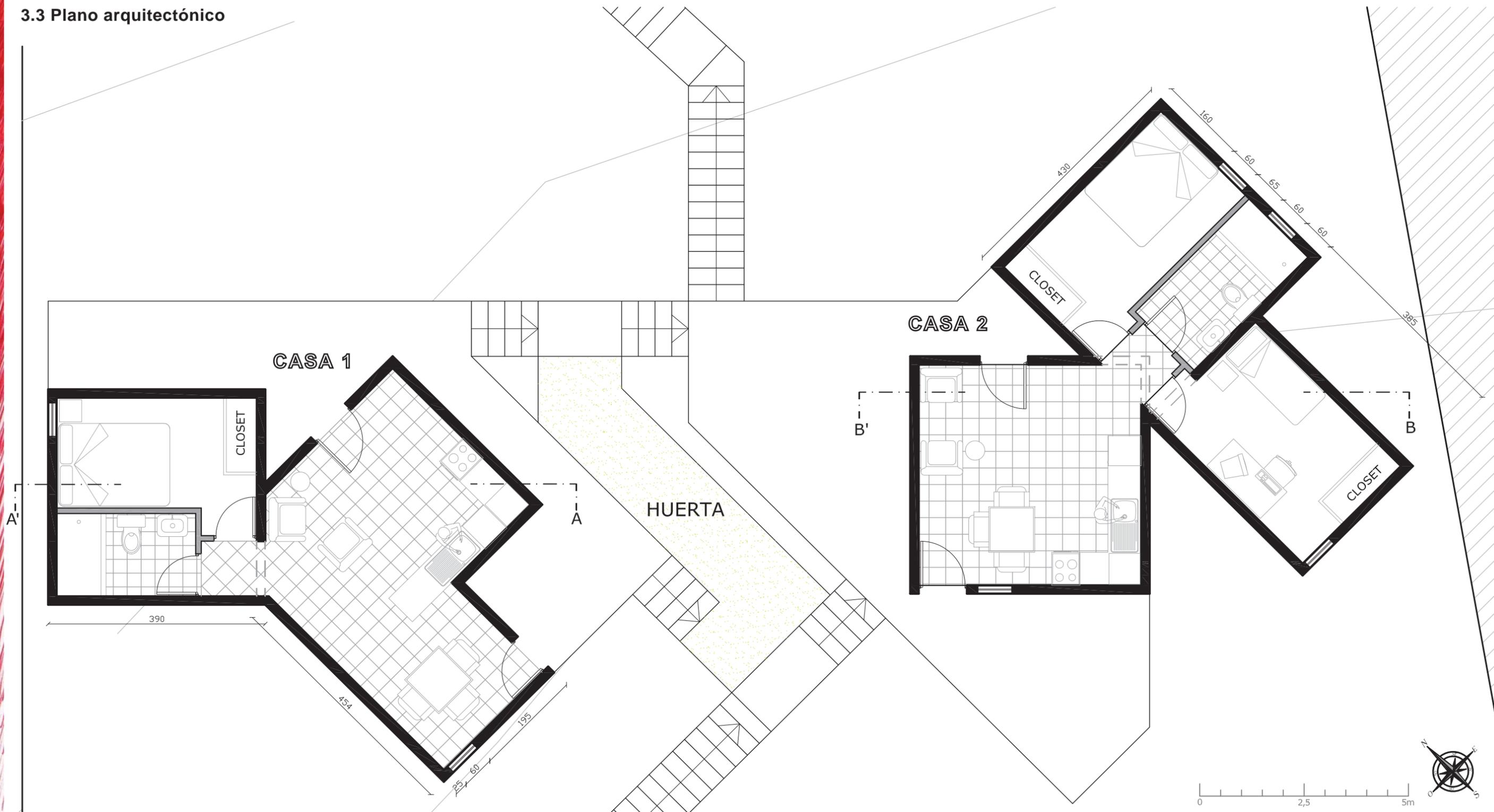


verticalidad terreno

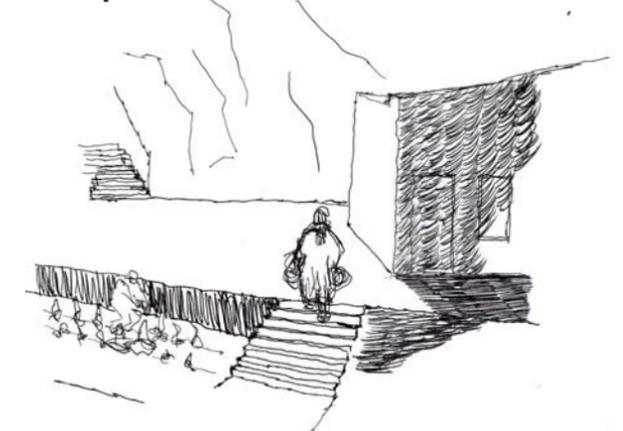


la extensión geográfica desde el terreno

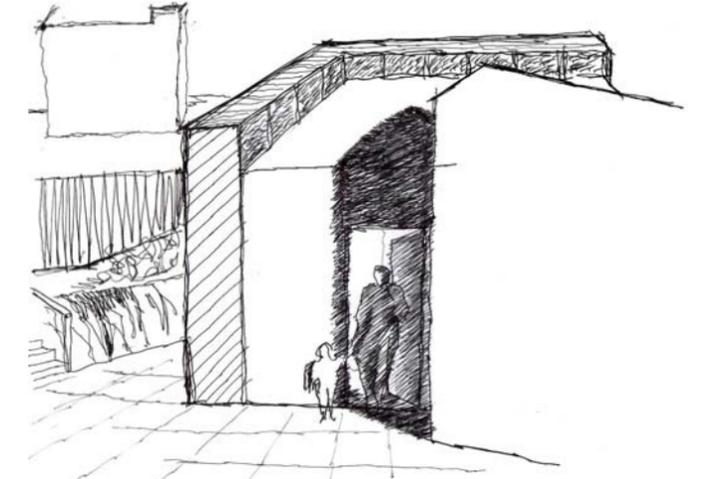
3.3 Plano arquitectónico



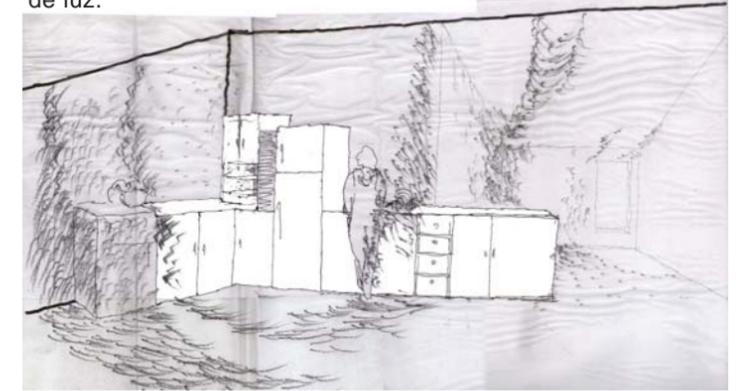
- Croquis obra habitada



la llegada a la casa en el espacio colectivo se marca con la sombra.

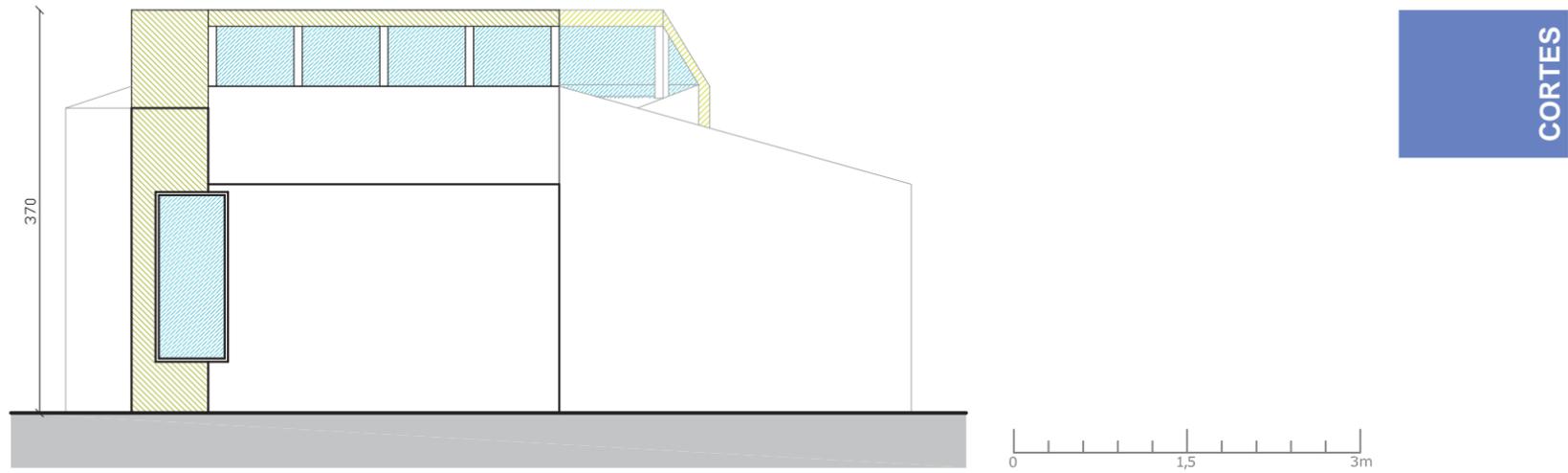


la llegada a la casa en el espacio individual con un traspaso de luz.

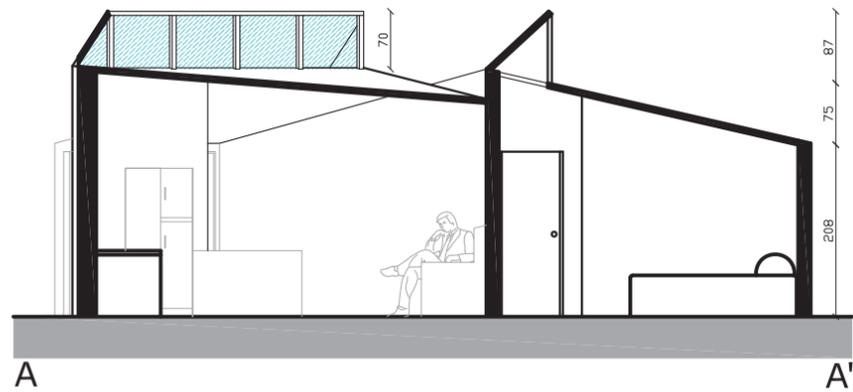


esta es la luz de la quebrada, la luz derramada, rasante esto es lo que quieren traer las lucarnas.

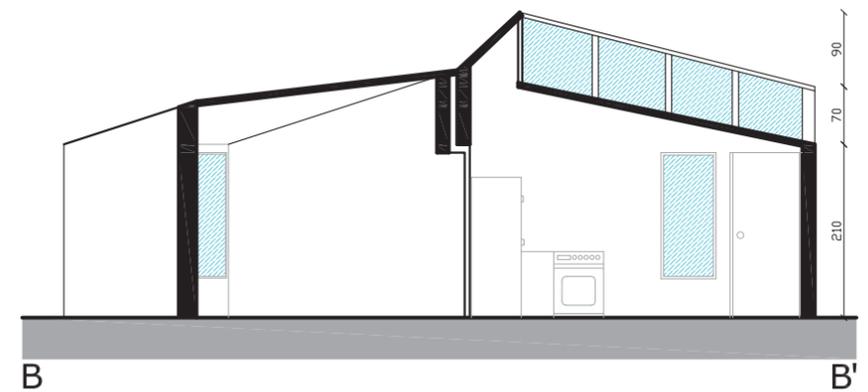
3.4 Elevación Norte CASA 1



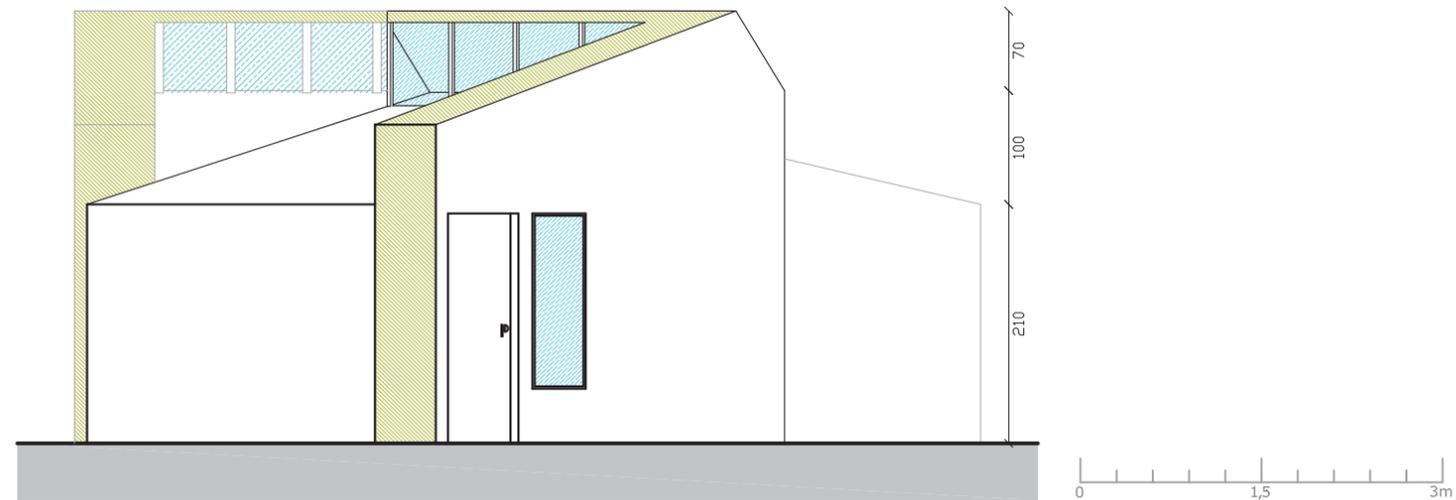
3.5 Corte A-A' CASA 1



3.6 Corte B-B' CASA 2



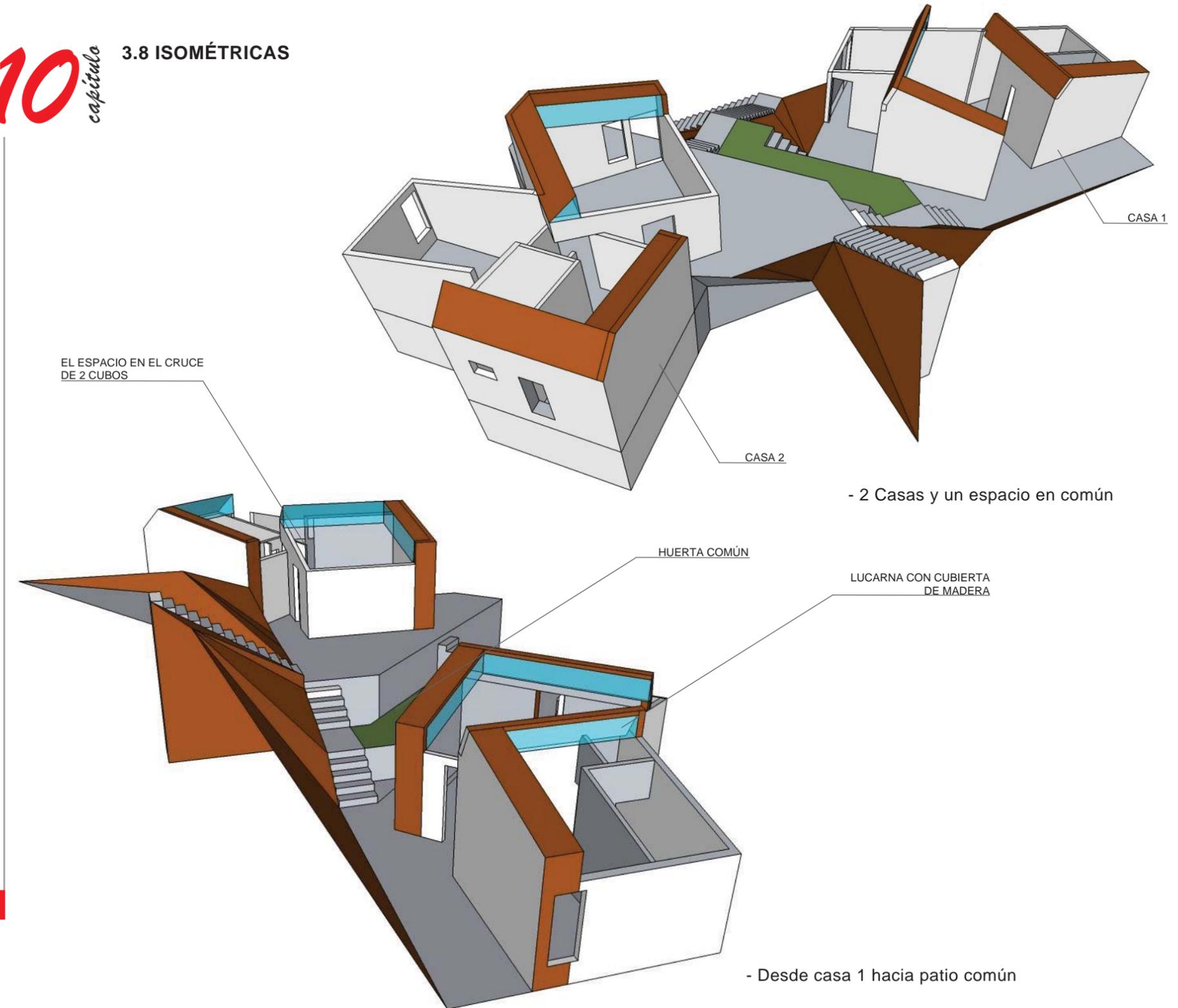
3.7 Elevación Este CASA 2



10

capítulo

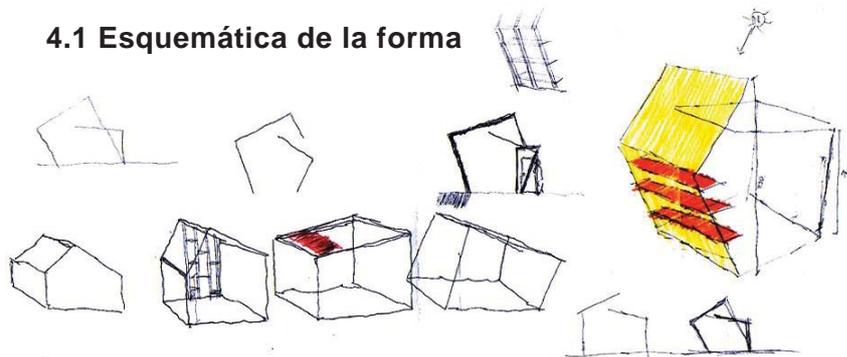
3.8 ISOMÉTRICAS



- 2 Casas y un espacio en común

- Desde casa 1 hacia patio común

4.1 Esquemática de la forma



4.2 Propuesta formal

Tenemos el elemento arquitectónico propuesto, nacido de la observación. Se trata de la lucarna.

Primordialmente este elemento busca captar la luz (tan esquiva en cerros de pendiente abrupta), no se trata solo de iluminar por mera necesidad, se trata de tomar la necesidad de la luz y convertirla en un goce, convertirla en un decoro, que la luz particularice al espacio, y con esta particularización me sienta PERTENECIENTE al lugar.

Se busca calzar dos condiciones a veces contradictorias. Por un lado lo particular, especial y único, por el otro el prototipo, lo repetible. Para esto la propuesta se decide por un elemento arquitectónico capaz de hacerse cargo de ambas dimensiones, junto con ser consecuente con lo observado. La lucarna por un lado es un objeto repetible en su forma, pero único cuando se le piensa su orientación. Luego se busca dar con una justeza en la medida interior, para esto se piensa en un cuadrado, pues este, con su equidistancia, da más libertad para las disposiciones de inmobiliario (una planta rectangular, por ejemplo, ya es muy determinante en las disposiciones interiores)

A continuación se piensa en los usos, reconociéndose dos situaciones primordiales (de Perogrullo) lo público y lo privado de la casa. Para respetar esto se proponen dos plantas cuadradas (medidas según integrantes del grupo familiar) calzadas en los vértices.

Finalmente, se trata de dos módulos de planta cuadrada con medidas ajustables, según los requerimientos particulares. Cada módulo está construido por una lucarna que puede orientarse en cualquiera de las cuatro caras del cubo, según los casos particulares. Los módulos se unen en sus vértices (para así aprovechar más el espacio interno del cubo), esta unión puede variar según las particularidades que se quieran incorporar.

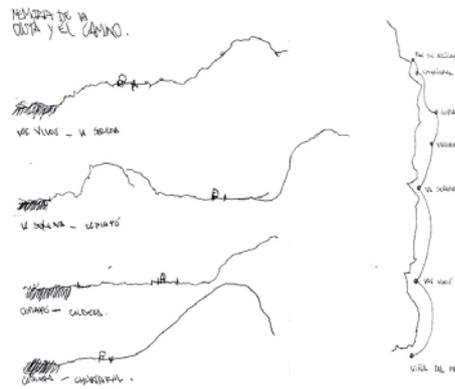
4.3 Fotografías maqueta final



Casa 1



Casa 2



MÓDULO EN EL DESIERTO TRAVESÍA PAN DE AZÚCAR

A.1 Fundamento y forma

El desierto a pesar de su vastedad e inmensidad se toma su tiempo en aparecer, es gradual (ver esquema 00), por esto hablamos de Norte grande y Norte chico. Sería imposible pretender definir algún punto exacto y específico donde podamos decir aquí empieza o termina el desierto.

Son los límites, que al parecer en el desierto se nos vuelven difusos, distinto a lo que sería un valle por ejemplo, donde todo es más próximo, donde todo es medible. Acá el espacio es más distante e impreciso (ver croquis 01).

Los límites son las varas con las cuales el cuerpo y los ojos miden el espacio, distinguen lo cercano de lo próximo y lo próximo de lo lejano. Un lugar como el desierto, con sus límites difusos no es solo vasto o inmenso es **INCONMENSURABLE**, por esto cuando vas por él a la deriva te desorientas, deambulas (ver croquis 02), al parecer **EN LO INCONMENSURABLE TENDEMOS A DEAMBULAR**. Los ojos en este deambular del cuerpo se fijan, o más bien se detienen en lo cercano, en los detalles. Ante tanta distancia atendemos más a lo que tenemos a la mano (ver croquis 03, 04, 05), a lo **CONMENSURABLE**, podríamos decir. Parece ser que **EN LO CONMENSURABLE TENDEMOS A ESTAR**.

Pero ¿qué es lo conmensurable en el desierto? Sabemos ya que es lo cercano, lo que está a la mano, pero esto podría ser cualquier cosa: una roca, un cactus, un arbusto, la tierra misma... eso es, la tierra, o más bien el suelo. El suelo es lo más cercano y conmensurable que tenemos en el desierto de él emana todo: la roca, el cactus, el arbusto, la tierra misma, es el suelo con sus densidades y complicaciones el que nos permite quedar ante la extensión inconmensurable del desierto. Quedar con complacencia, con goce, para no deambular.

LO CONMENSURABLE DEL SUELO NOS DEJA ANTE LO INCONMENSURABLE DE LA EXTENSIÓN

Ahora ¿qué hacemos con esto, qué hacemos con esta realidad?

Primero, sabemos que el proyecto será un módulo de detención para quedar en y ante el desierto, sabemos que el módulo será algo conmensurable. Lo primero será construir un espacio conmensurable, para quedar ante lo inconmensurable.

Segundo, ¿Cómo quedamos ante lo inconmensurable? Trayendo la cercanía, esto es el suelo, será el suelo el trampolín a la extensión inconmensurable.

Finalmente se trata de construir la densidad conmensurable de lo cercano, para así contemplar la densidad inconmensurable de la lejanía.

El acto propuesto será:

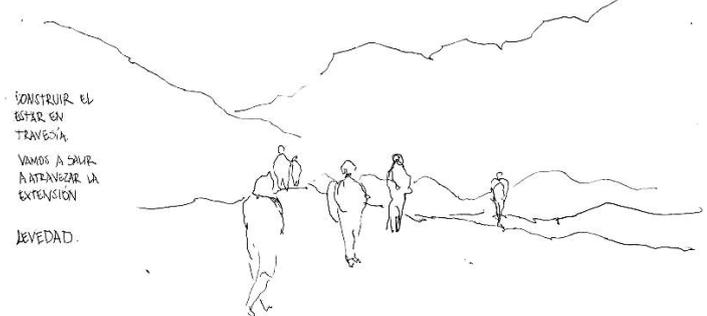
QUEDARSE CON LA CERCANÍA DE LO INCONMENSURABLE

Se pretende proponer una forma que emane del suelo y construya en el cielo una cierta densidad, quedando esto siempre a la mano, cercano al cuerpo. Para esto se entrelazan dos cubos, que en su unión construyen un espacio habitable, armándose así un poliedro aconcajado. La forma será:

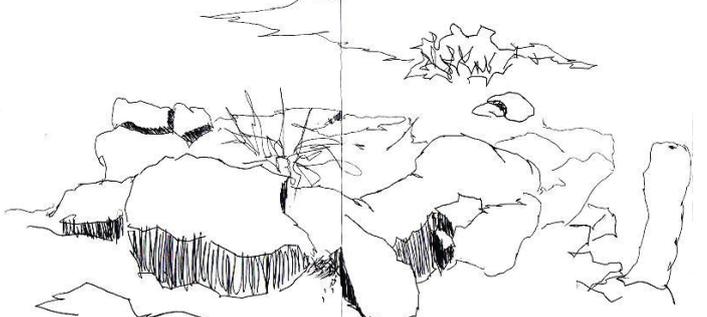
POLIEDRO DE LUZ ACONCAJADO



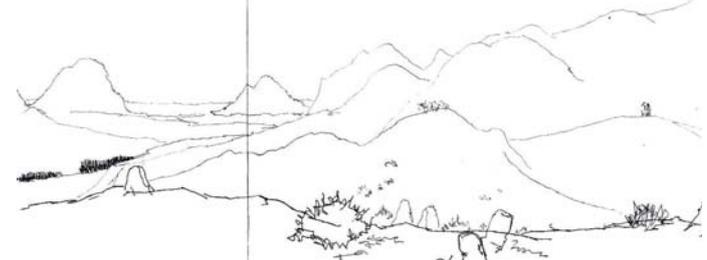
01 acá las distancias entre los cuerpos son otras, el sonido está antes que la mirada, para tener la sensación de intimidad te tienes que alejar muchísimo.



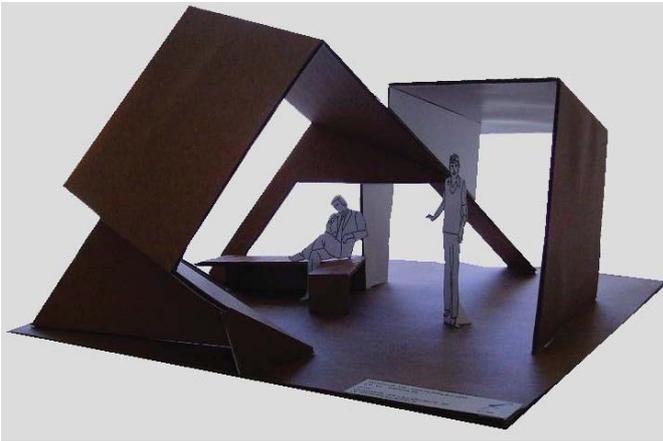
02 deambulan, en lo vasto, sin circulaciones, las personas deambulamos, cada paso se decide en cada paso.



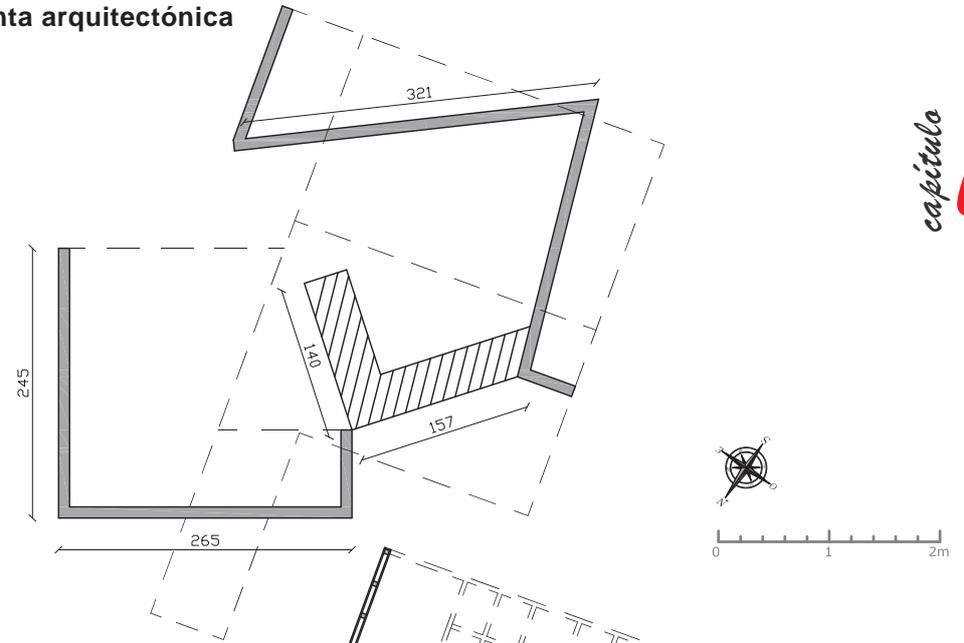
03 es particular, pero lo lejano, lo inmenso, está en los ojos en una fracción de segundo, sin embargo lo cercano, lo que está bajo nuestros pies, eso demora en aparecer.



04 al tener todo tan distanciado pareciera ser que el cuerpo se pone más atento a las cosas cercanas, se afecta más por ellas. Aunque no por esto deja de tocarnos la inmensidad de lo lejano.



Planta arquitectónica

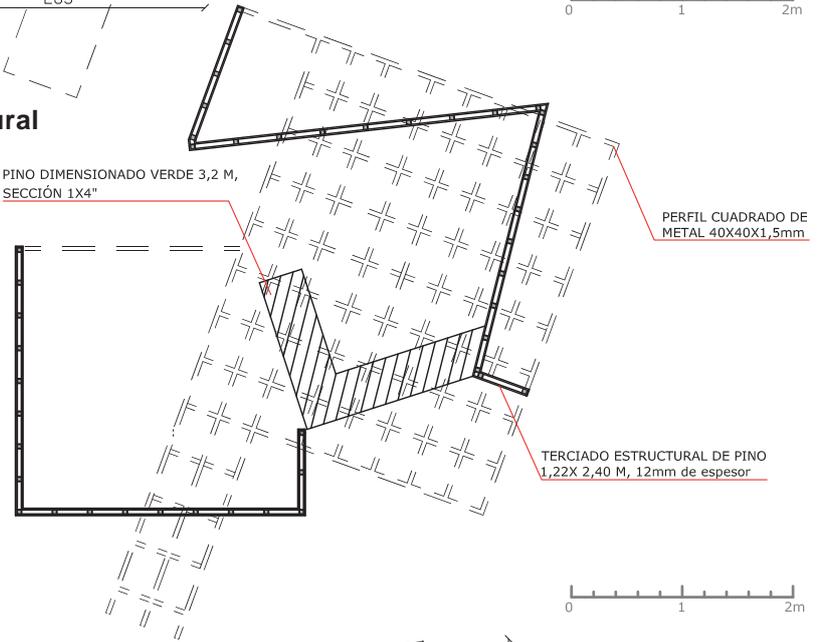


Planta estructural

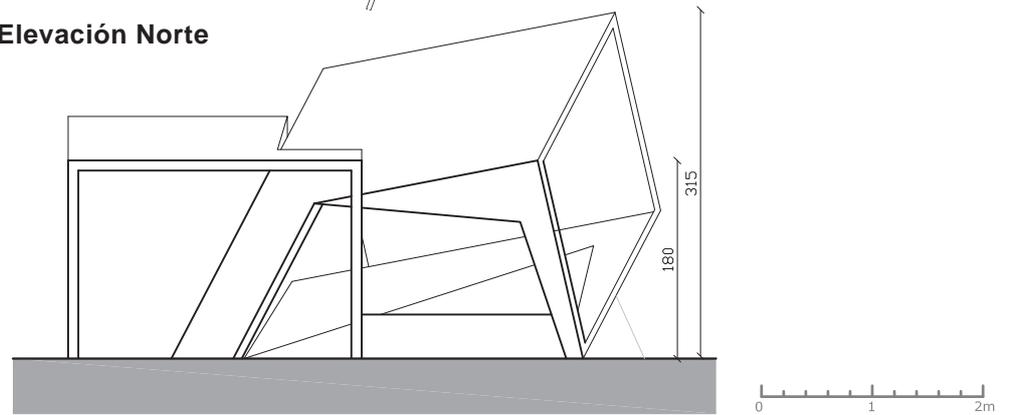
PINO DIMENSIONADO VERDE 3,2 M,
SECCIÓN 1X4"

PERFIL CUADRADO DE
METAL 40X40X1,5mm

TERCIADO ESTRUCTURAL DE PINO
1,22X 2,40 M, 12mm de espesor



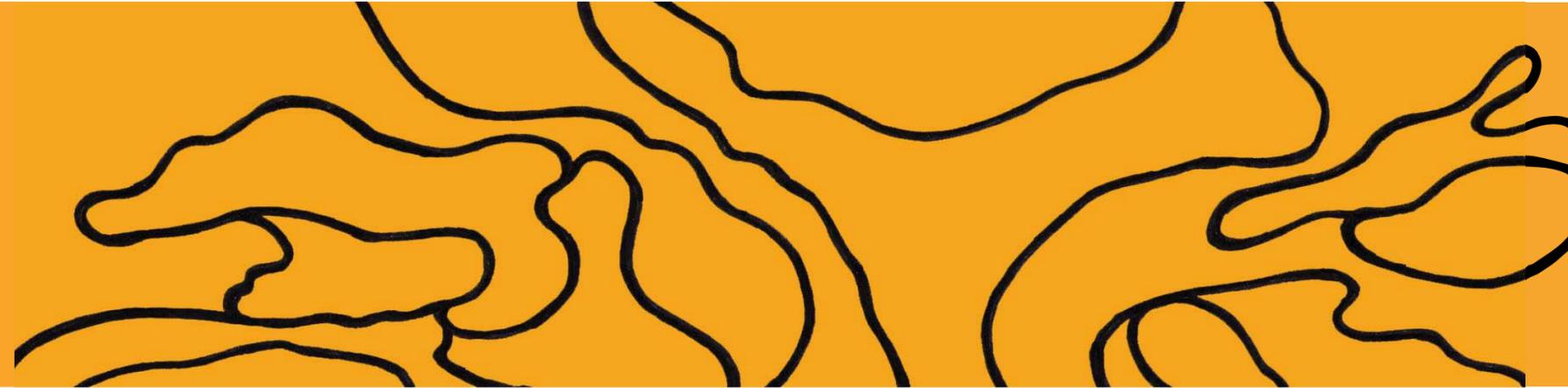
Elevación Norte



NUEVO **TERMINAL** DE ACCESO PARA VALPARAÍSO

NUEVO **TERMINAL** DE ACCESO PARA VALPARAÍSO

LA PORTADA ES UN FRAGMENTO QUE QUIERE SER RASGO
DE UN CUADRO MAYOR, PINTADO POR JUAN CONTRERAS
OYARZO, OTRA MANERA DE VER AL RASGO



ESTUDIO DE ANTECEDENTES PARA PROYECTO DE
TERMINAL DE BUSES Y CRUCEROS EN VALPARAÍSO



ALUMNO: **GUSTAVO LEIVA TORRES**
PROFESOR GUÍA: **ISABEL MARGARITA REYES**
ARQUITECTURA
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO e.[ad] 2009

ESTUDIO DE ANTECEDENTES PARA PROYECTO DE
TERMINAL DE BUSES Y CRUCEROS EN VALPARAÍSO

TÍTULO II 2009

NUEVO TERMINAL DE ACCESO PARA VALPARAÍSO

EDITADO Y DISEÑADO POR: **GUSTAVO LEIVA TORRES**

NUEVO TERMINAL DE ACCESO PARA VALPARAÍSO

DISEÑO DE PORTADA:

JUAN CONTRERAS OYARZO

AGRADECIMIENTOS:

GUSTAVO LEIVA ZUÑIGA

ADRIANA TORRES YAÑEZ

LUIS APIOLAZA TORRES

FRANCISCO AHUMADA PEÑA

RONALD CLUNES ALCAYAGA

JUAN CONTRERAS OYARZO

CAMILA GONZALEZ CARTER

EDGAR IBAÑEZ QUISPE

Esta edición fue impresa en un formato de 21,5x28cm
(más paginas dobles de 21,5x52cm) en hilado 9.

Para el diseño de las paginas se utilizó el software
adobe acrobat illustrator cs2, junto con AutoCAD 2008 y
Adobe photoshop 8.0 con Panorama Maker 4.0 para el
ajuste de fotografías y scaneos. Las páginas fueron
impresas en una impresora EPSON CX5600.

2009 VALPARAÍSO, CHILE

CONTENIDO	PÁGINA
<input type="checkbox"/> ÍNDICE	02
<input type="checkbox"/> EXPLICACIÓN DEL ORDEN	03
<input type="checkbox"/> INTRODUCCIÓN	04
<input checked="" type="checkbox"/> OBSERVACIÓN 1	06
<input checked="" type="checkbox"/> REFERENCIAS 1	10
LOS PROPILEOS	10
CATEDRAL DE CHARTRES	16
LOGGIA DE LOS LANZI	20
CAMPIDOGLIO ROMA	26
<input checked="" type="checkbox"/> OBSERVACIÓN 2	30
<input checked="" type="checkbox"/> OBSERVACIÓN 3	34
<input checked="" type="checkbox"/> VALPARAÍSO CIUDAD TERMINAL	42
<input checked="" type="checkbox"/> OBSERVACIÓN 4	46
<input checked="" type="checkbox"/> ANTECEDENTES DEL PUERTO	50
<input checked="" type="checkbox"/> ANTECEDENTES ACCESOS AL PUERTO	58
<input checked="" type="checkbox"/> REFERENCIAS 2	62
ACCESO NORTE	62
<input checked="" type="checkbox"/> ESTUDIO DEL LUGAR	66
<input checked="" type="checkbox"/> DEF. TERRITORIO INCIDENCIA QUEBRADA	68
<input checked="" type="checkbox"/> PARTIDOS PARA PROPUESTA	70
<input checked="" type="checkbox"/> TERRITORIO INCIDENCIA QUEBRADA	72
<input type="checkbox"/> RESUMEN ETAPA	74
<input type="checkbox"/> NOTAS	75

TIPO DE PÁGINAS

Cada página posee en su costado una franja de color, esta no es arbitraria, sino que define una temática de la cual la página trata, el orden es el siguiente:



HOJAS EN RELACIÓN A LA PRESENTACIÓN O ANEXOS



HOJAS DE SALIDAS A OBSERVAR, DIBUJOS Y ANOTACIONES



HOJAS DE OBRAS DE REFERENCIAS, DIBUJOS Y DATOS



HOJAS DE REFLEXIÓN Y AVANCE EN EL FUNDAMENTO Y LA PROPUESTA

ORDEN EN LA PÁGINA



COSTADO CON DATOS Y NOTAS

¿Es Valparaíso ciudad terminal?

Para pensar en esto me fue inevitable apuntar específicamente hacia dos asuntos:

Primero, el interior: Valparaíso es geográficamente hablando, un pequeño procurrente, de altura considerable, el cual en cierto modo destina a la ciudad hacia un término fijo, a tener punto final y punto de retorno, tal vez por ello en Valparaíso está siempre la sensación de ir bordeando, porque geográficamente Valparaíso es un borde, la ciudad entera pareciera ser un borde y lo habitamos como tal.



Otro modo de acceso urbano, es que la condición constante de estar bordeando crea accidentes, aunque críticos es el centro mismo de la ciudad.



Segundo, el exterior: Valparaíso se emplaza en una región que tiene dos grandes ejes de movilización bien marcados: El eje Norte – Sur* (*) que une al país desde Puerto Montt hasta Arica y se prolonga por toda América hasta Alaska. El eje Este – Oeste que une al océano pacífico en Valparaíso con el atlántico en

Buenos Aires, este es el llamado corredor bi-océánico. La ciudad está alejada del eje Norte – Sur, su relación con el estaría en la razón de un afluyente con un río de mayor caudal. En cuanto al eje Este – Oeste Valparaíso es uno de los extremos, puerta al pacífico y todas sus costas. Esta ubicación anula en Valparaíso la condición de ser ciudad de paso, nada acá queda a medio camino se parte o se llega a ella.

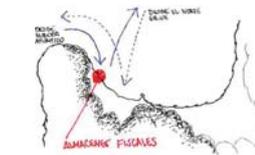
* En achupallas Alberto menciona el antiguo eje Norte – Sur que cruzaba por Valparaíso:

"N.S. Magallanes - Panamá y toda la historia que se ha desarrollado - la explotación minera que venía del Norte, los buques cargados que venían del Sur bordeando el estrecho de..."

"Valparaíso en este instante..."

"El eje N-S se ha perdido para él"

Pero Valparaíso fue alguna vez ciudad de paso, sin embargo el desarrollo, ya sea tecnológico, económico o la necesidad de unir en menor tiempo dos puntos han convertido a estas ocasiones en cosas temporales. Junto a esto hoy pareciera haber una tendencia a eliminar, no la ciudad de paso, sino el paso por la ciudad, las autopistas modernas en Chile no incluyen en sus proyectos el ingresar a una ciudad, sino que se traza una variante de penetración. Probablemente por el interés del libre flujo, la necesidad de la ciudad como abastecimiento o descanso es de poca relevancia, hoy la tendencia es la que da la velocidad. Como fue anteriormente señalado, Valparaíso fue ciudad de paso en distintas épocas:



La apertura en 1914 del canal de Panamá le quita gran parte del mercado al proyecto de los almacenes fiscales.
VALPARAISO NO CIUDAD DE PASO

DESARROLLO DE LA MATERIA

Planteamiento

Antes de entrar en materia se presenta un texto que trata de sintetizar la etapa, rescatando a grandes rasgos las intenciones de la propuesta arquitectónica.

1. LA PARTIDA

Atrio, hall, zaguán, pórtico. Todos ellos elementos espaciales que desde variados ordenamientos en su materialidad dan cabida a las actividades humanas y en el caso de estos a una en particular: El acceder.

En una calle cualquiera, de cualquier ciudad, alguien con cierta devoción barre las impurezas diarias del suelo que antecede a la reja exterior de la casa. Este suelo no es propiedad ni obligación de quien barre, sin embargo toca su dominio, es que el espacio del cual se siente parte nada tiene que ver con los límites que la infraestructura obliga. Este espacio no es otra cosa sino el acceso. Y más que eso es el espacio que acoge un acto humano, el acto del llegar, y cuando este acto está aconteciendo, el espacio se convierte en lugar, en el lugar que recibe.

El acto de acceder toca a todos, siempre, cuando habitamos, cuando vamos yendo, estamos en un constante paso y traspaso entre interiores y exteriores, entre afueras y adentros, espacios que arman la ciudad y constituyen su paso por ella. Es más esto ha sido así siempre, las mismas obras nos lo demuestran, tenemos los propileos del año 437a.c. hecho para darle monumentalidad al acceso de la acrópolis en Atenas. O el campidoglio de Miguel ángel que construye la entrada a los palacios del senado, nuevo y de los conservadores. Este acto no tiene que ver con épocas, ni con soluciones, (para entrar podría bastarnos con una mera abertura) tampoco el acceder responde a una necesidad programática. Entonces ¿porqué construir nuestros accesos con tal monumentalidad, para qué si no estamos tan seguros de necesitarlos? El hombre ha creado estos pórticos, estas obras de accesos porque así lo deseaba, al parecer este acto y los espacios que nos reciben son parte de nuestra condición humana. A relación, dice Louis Kahn:

“las escuelas comenzaron con un hombre, que no sabía que era un maestro, discutiendo bajo un árbol sus experiencias con unos pocos que ignoraban, a su vez, que eran estudiantes. Estos últimos, reflexionando sobre lo que se había discurredo y sobre lo útil que les había resultado la presencia de este hombre, aspiraron también a

que sus hijos escucharan a un hombre semejante. Pronto se erigieron los espacios necesarios y aparecieron las primeras escuelas. La aparición de la escuela era inevitable porque formaba parte de los deseos del hombre” (a)

La aparición de los pórticos, zaguanes, atrios y halls eran inevitables, pues formaban parte de los deseos del hombre, el deseo de ser recibido y con ello el ACTO DE ACCEDER. Esto, todo esto es lo que marca la partida, se trata de un paso anterior que antecede a las propuestas netas, pero que mira hacia ellas.

Entre todo esto, Valparaíso, que algo dice a propósito de este acto, ciudad – puerto, **ciudad que tiene su origen en el ser puerto**, en el haber sido la puerta al país, en la llegada y en el recibir, ciudad – acceso, ¿cuándo, cómo accedemos a Valparaíso? ahora el abstracto interés ya tiene lugar, entonces el estudio puede ya tomar partido. Se tratará de constituir desde una propuesta el acceso a la ciudad – puerto Valparaíso.

2. EL PARTIDO

Hay una cosa primordial en cualquier pensar que incluya a Valparaíso, este es la relación entre ciudad y puerto que es cosa fundamental, preguntarse ¿cómo la vida pública entra en relación con la actividad portuaria? sin que una desmede a la otra, asegura la convivencia y la trascendencia de ambas actividades. Alberto cruz dice en el estudio de los accesos a Valparaíso: *“una capital es asiento de un gobierno, Valparaíso es asiento de un puerto”* (ver figura 1) (b), en él radica su origen y por ende su destino. Sin embargo esto está ya muy bien estudiado, muchos han fundamentado muy bien por qué la ciudad necesita entrar en relación con el puerto, ahora la pregunta de este estudio es ¿cómo?

Primero podemos decir que Valparaíso no es una ciudad primordialmente de paso, por ejemplo no está a medio camino de rutas mayores, su carretera de acceso le es exclusiva y en ella acaba. Esto es de capital importancia, pues la coloca ya desde su ubicación, ya desde su geografía como un punto que tiene llegada y retorno, potenciando con esto su condición de ser borde y abriendo la posibilidad a la hipótesis que dice: **Valparaíso ciudad terminal**, ¿por qué? porque acá termina la tierra y con ella un modo de habitar y comienza el mar con otros modos, pero este cambio es acá de manera particular no como podría suceder en los 4000 km de litoral restante.

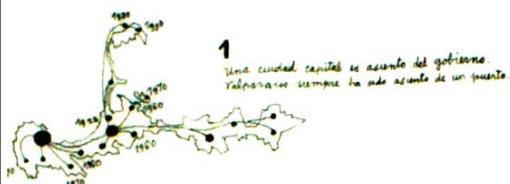


figura 1

(a) Kahn, Louis I., Forma y diseño, ISBN 978-950-602-0673-6
 (b) Estudio de los accesos a Valparaíso entregado a la COREM, realizado por la escuela de arquitectura y urbanismo UCV, 1979

Esa particularidad no es otra cosa sino el puerto el cual da continuidad a estos modos, pero no solo por ser puerto, sino que por ser ciudad – puerto y Valparaíso es plenamente ciudad – puerto cuando mira a su puerto, la topografía natural, los miradores y calles construyen esta relación.

Segundo, por ello y por lo anterior el puerto no puede no incidir en el pensamiento del acceso a la ciudad, claramente esto no se trata de proponer puertas o carteles de bienvenida, sino que se trata de pensar en este acto como vinculatorio de la llegada a Valparaíso y su puerto, además de ser un posible nexo entre puerto y ciudad.

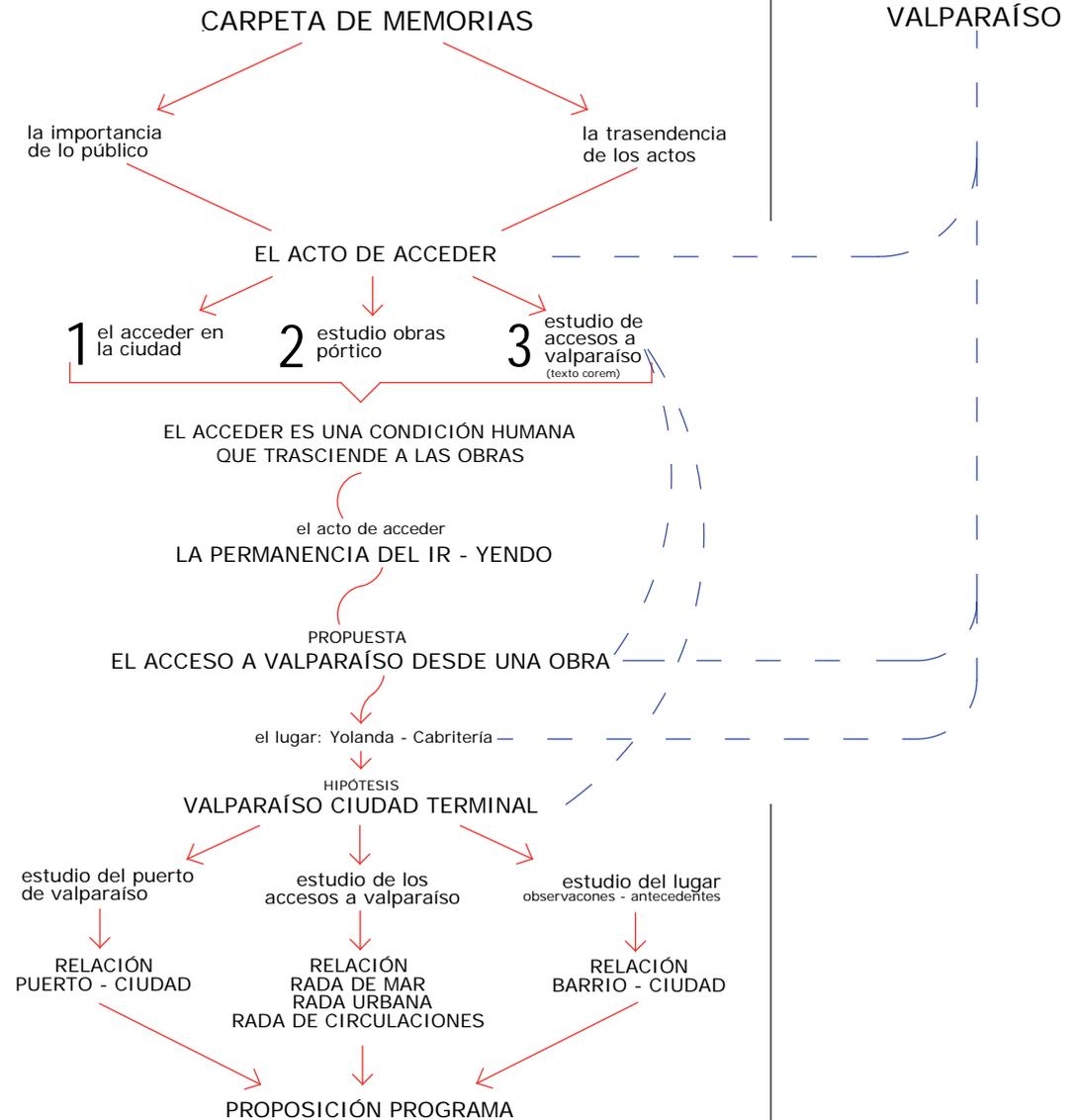
Desde el interés del estudio de un acto aparece Valparaíso como lugar con relación a él y junto con ello se presenta la relación potencial entre ciudad y puerto, pero ¿cómo construir esta relación a la luz de este acto? **Con una obra, una obra que constituya el acceso a la ciudad**, junto con abrir una nueva relación entre la vida cívica y la actividad portuaria, así aparece la propuesta.

3. PROPUESTA

La propuesta ya sabe algo de la relación que quiere hacer, para ello primero se propondrá un nuevo acceso a la ciudad (vía Cabritería) que será de uso público y de posible uso portuario (antecediéndose a futura ampliación del puerto). Luego desde este acceso y a modo de re – mate aparecerá la obra (en sector Yolanda) antecediendo al puerto y dejándonos ante él (contemplándolo como un espectáculo) Esta obra acogerá programas de uso público y de posible relación con el puerto (terminal rodoviario, terminal de pasajeros de cruceros) considerando siempre la posibilidad de que el puerto se expanda frente a ella. Por ello podemos decir que esta es una obra de avanzada, que quiere reservar este espacio para el puerto, pero no mediante cierres o prohibiciones, sino que dándole un uso real que la ciudad pide, que viene desde el interés del acto inicial y que responde también a la destinación de esta ciudad con el puerto.

El acceso no es mera solución de conexión, pues con él se busca el vínculo con el puerto, será el acceso el elemento que compartirán la vida cívica y la vida portuaria. PUERTO Y CIUDAD COMPARTIRÁN EL ELEMENTO ACCESO Y CON ELLO SERÁN ATRAVEZADAS POR EL MISMO ACTO.

Esquematzación de la etapa

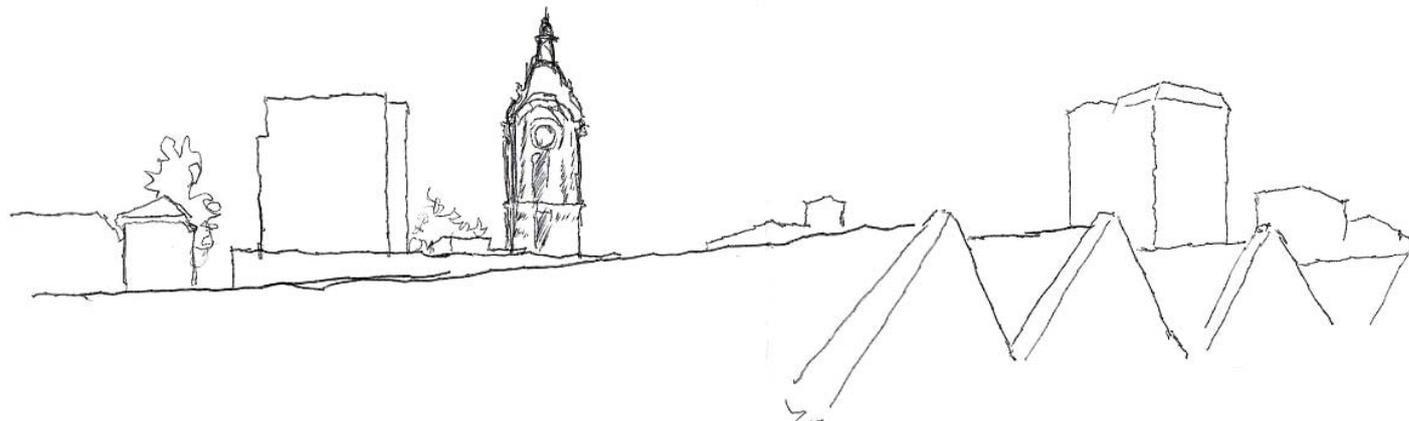


¿Cuándo accedemos?

Parto la primera jornada de observación con una pregunta, pues siempre es una buena partida, sin embargo el dibujo mismo va siendo el que decide si responde o si plantea otras preguntas. Varias maneras aparecen en la ciudad del como accedemos, maneras que reunidas arman el acto del acceder. Todo esto desde la observación.

1. El hito, anuncia la llegada, construye un momento del acceder, porque al parecer el acto de acesión se arma desde varios momentos, ahora este momento es con distancia, no es de cuerpo entero, es generalmente visual, una primera aproximación. (ver croquis 01)

2. El pórtico, construye la entrada del entrar, puede ser la forma física que acoge al acto del entrar, es el momento que remata la acesión, siendo su existencia una implicancia de la estructura, sin ella no hay pórtico. (ver croquis 02)



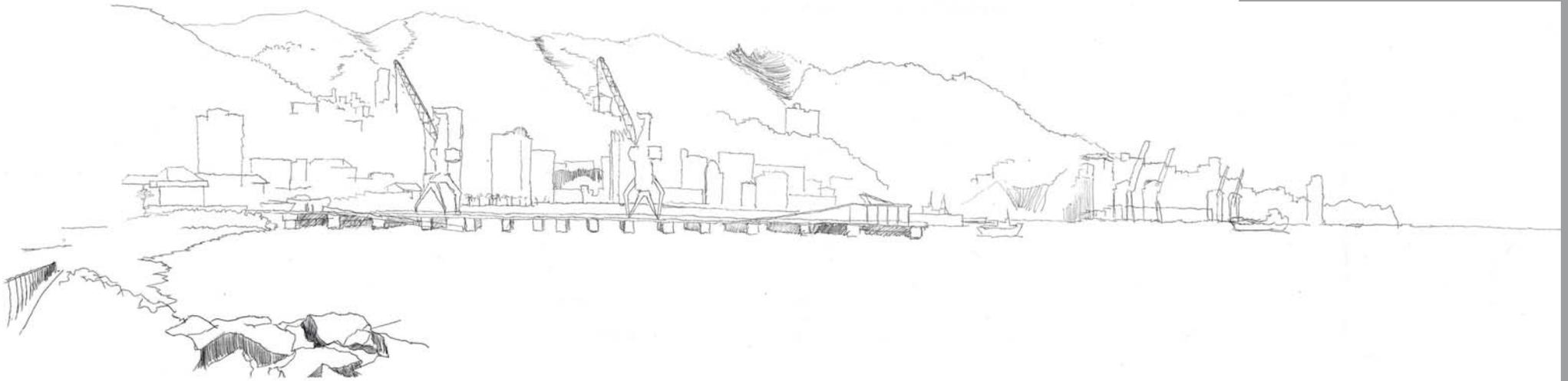
desde paseo weelwright

01 Un hito marca la llegada, o la anuncia, tiene que ver con el acceder, es parte, pero esto no es de cuerpo, el acceder es de cuerpo entero.



congreso valparaiso

02 Una gran estructura construye el pórtico, su relación es de vista mas que de cuerpo, se involucra con la ciudad, por una cosa de tamaño.



muelle barón

03 Entrar a la rada es entrar a la ciudad, desde aquí sí pertenezco al anfiteatro, esto si es acceder pues hay un algo que me vincula con el entorno, ese algo es el mar.



calle colón

04 Esto sí se acerca, esto es acceso, una cosa minima: la escalera y la cubierta, ellas son del edificio y de la ciudad.

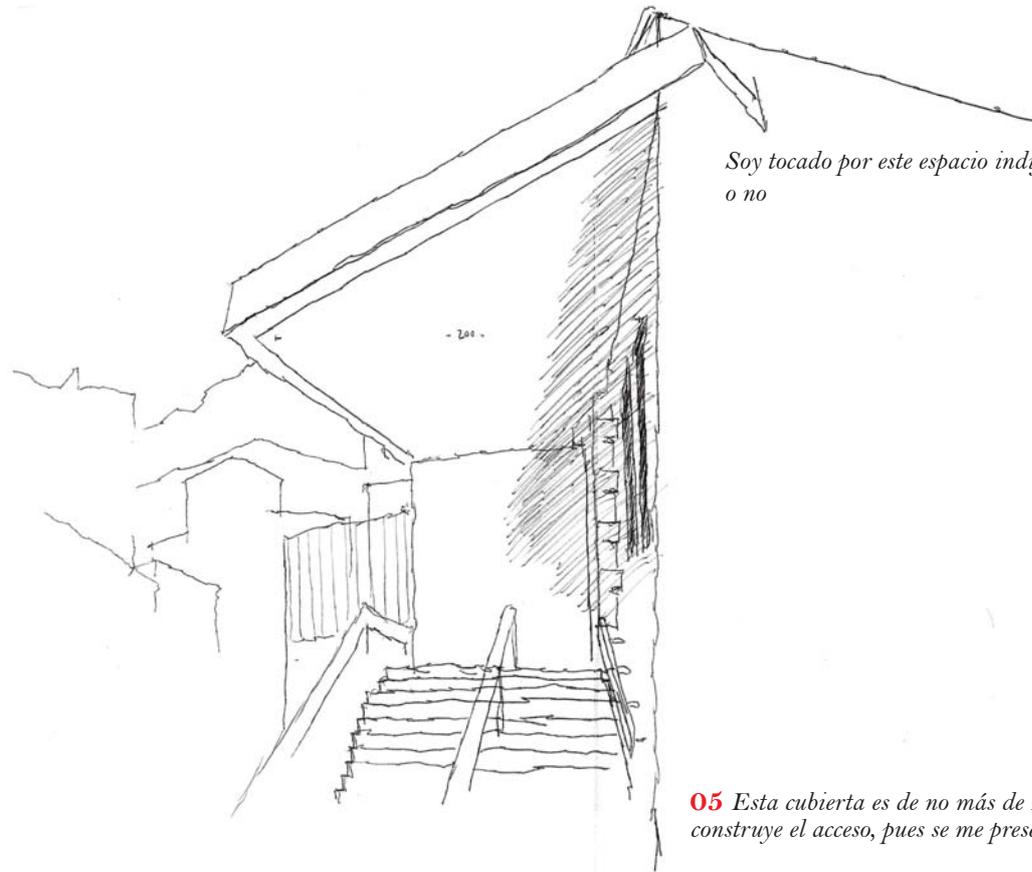
3. Elemento vinculador, el paseo weelwright corresponde enteramente a la ciudad de Valparaíso, esto administrativamente. Sin embargo en el ir-yendo por él esta pertenencia no me es tan clara, hasta cierto punto, pues en las cercanías al muelle barón la pertenencia llega con el mar. Al mar lo tienes siempre a tu lado, pero cuando este se convierte en el elemento que te vincula con la ciudad quedas en ella, esta llegada coincide con la aparición clara de la rada. Esta es una manera del acceder sin pórticos, **el mar marca el llegar mediante la rada.** (ver croquis 03)

4. Vacíos vinculadores, un elemento se puede nombrar, digo mar o muro o ventana. Sin embargo hay algo más que consruye al acceder, cuando los aires se comparten, pero ¿no es el aire siempre el mismo?. NO es el aire que respiramos, es el vacío que cuando lo compartimos

vínculamos a la vida con las formas.
Esta es una relación de cuerpo entero y es quizás una relación que concentra a todas las anteriores. (ver croquis 04, 05)

Finalmente dos cosas:

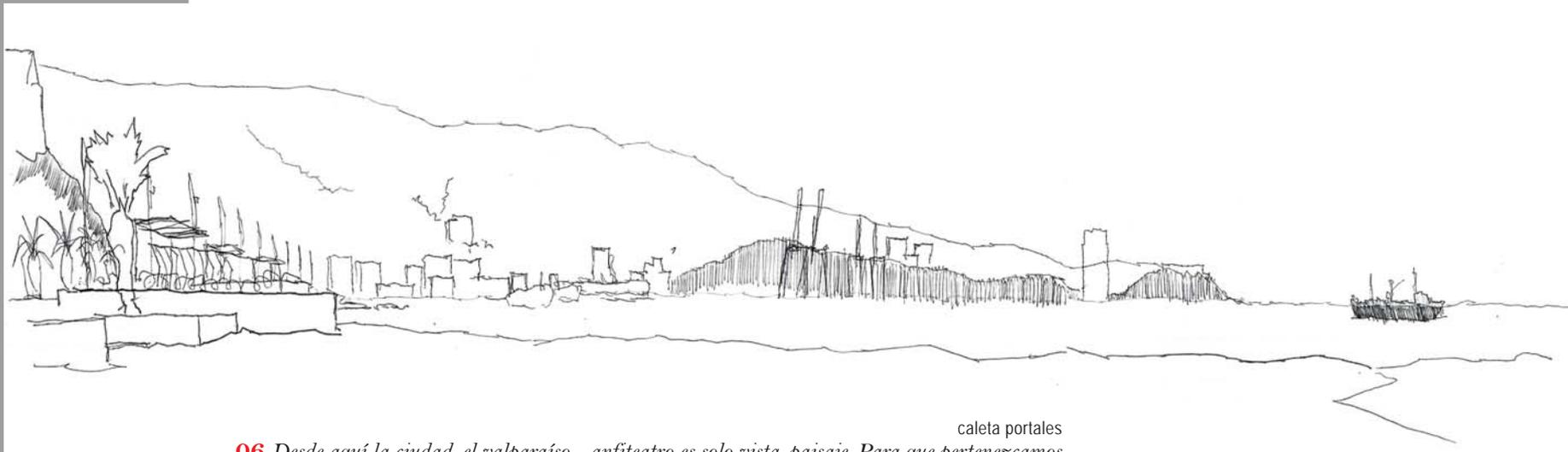
- La continuidad de los llenos crea entradas.
- La continuidad de los vacíos crea accesos.



Soy tocado por este espacio indiferente a que ingrese o no

05 Esta cubierta es de no más de 200cm de ancho. Lo mismo que la escalera, construye el acceso, pues se me presenta cuando camino por la calle.

calle colón



caleta portales

06 Desde aquí la ciudad, el valparaíso - anfiteatro es solo vista, paisaje. Para que pertenezcamos tenemos que estar metidos dentro, adentro de esta ciudad anfiteatro.

*estas cimas crean la sensación del constante ir
bordeando*



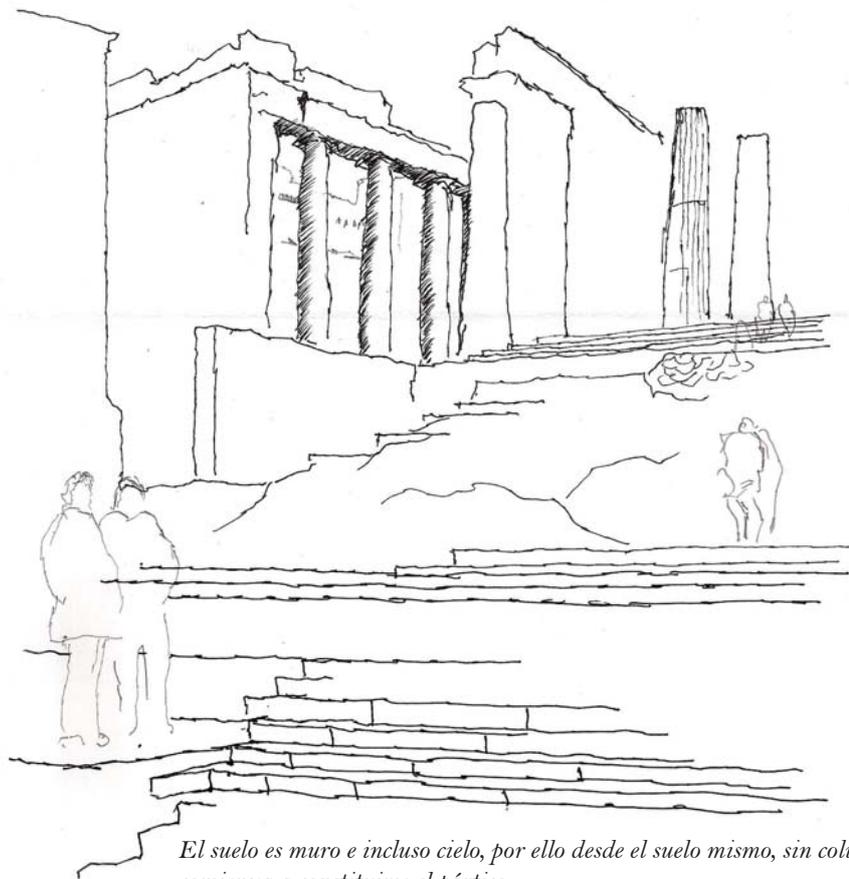
desde avenida brasil hacia el cerro concepción

07 *Otro modo de acceso urbano, es que la condición constante de estar bordeando crea
accederes, aunque estemos en el centro mismo de la ciudad.*

La salida de observación anteriormente sintetizada, abre un cuestionamiento referente a lo irreductible del acto de acceder, con qué nos podemos encontrar si retiramos los elementos, las costumbres, los usos. Esto lleva a dar un breve vistazo a otras obras en distintos tiempo que canten a este acto. **Primero**, los propileos en la Acrópolis de Atenas, un pórtico monumental de acceso. **Segundo**, la catedral de chartres y una breve fijación en su pórtico principal. **Tercero**, la loggia de los Lanzi, una galería pórtico. **Cuarto**, el campidoglio en Roma, una suerte de plaza pórtico, en relación a la puerta como elemento urbano y

LOS PROPILEOS

El cielo rematando



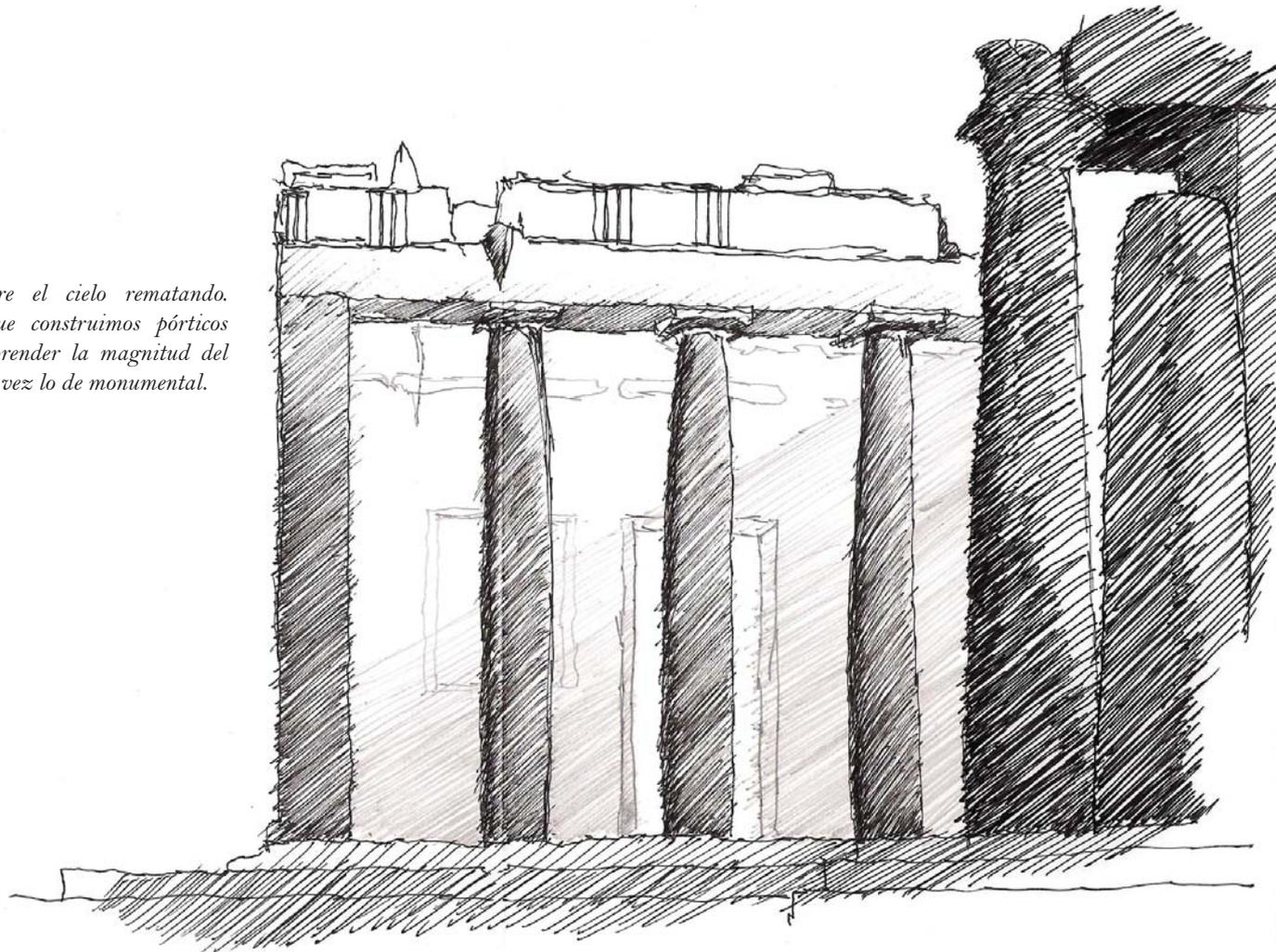
El suelo es muro e incluso cielo, por ello desde el suelo mismo, sin columnas, ya comienza a constituirse el pórtico.

El vacío va mucho más allá de que estén o no las piezas que lo conforman



La ruina más que conservar lo que queda de la edificación, exalta la perpetuidad del vacío

*El cielo, siempre el cielo rematando.
Pareciera ser que construimos pórticos
para poder comprender la magnitud del
cielo. De aquí tal vez lo de monumental.*



LO QUE DICEN LOS DATOS

Durante la época de Pericles, el llamado siglo de oro, Grecia padece un importante desarrollo cultural y una de las obras que inciden directamente en este desarrollo es la acrópolis de Atenas, la cual fue concebida en virtud de satisfacer funciones tanto defensivas como ser también sede de los principales lugares de culto.



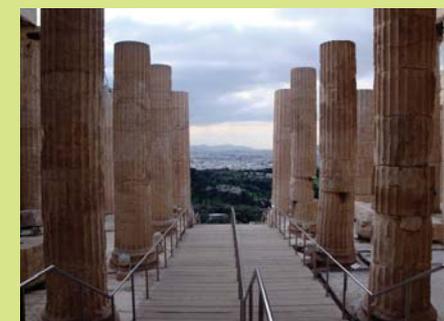
ruinas de la fachada

Para el año 437 a.c. le es encargado al arquitecto Mnesiklés la construcción de una entrada monumental, específicamente un edificio que construyese la entrada. Acá nacen los propileos.

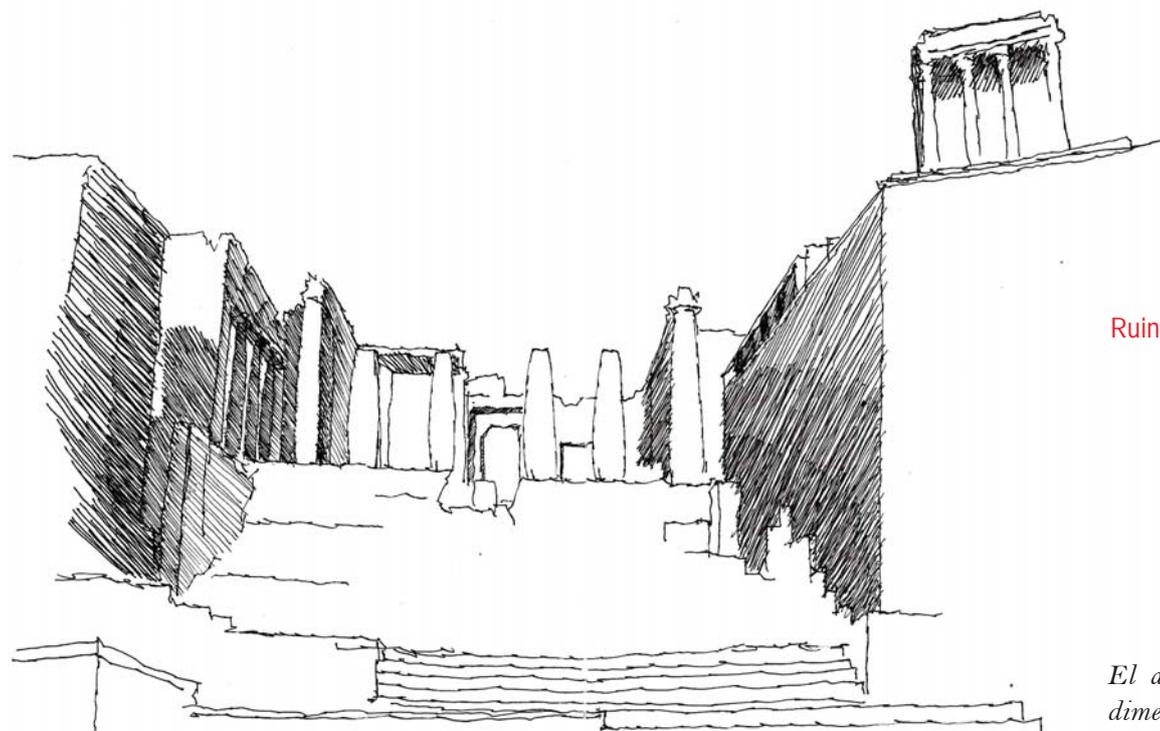
“En los planes de Pericles, la construcción de los Propileos debía seguir a la del Partenón. Debían constituir una entrada monumental al complejo de templos y coronar el camino escarpado que lleva a la cima de la ciudad alta por su lado sur. Los Propileos debían reemplazar al propileo simple construido bajo Pisístrato.” (1)

La obra se encuentra en el camino con importantes dificultades topográficas, "dado que debía alzarse en el borde de la explanada superior del recinto de la Acrópolis, tenía que situarse sobre una fractura que señalaba el límite entre la pendiente de la vía ascendente y el plano horizontal." (2)

Estas dificultades son audazmente superadas por el arquitecto, sin embargo en el 431 a.c. la guerra del peloponeso detiene inevitablemente las obras y nunca más son retomadas, la obra finalmente queda incompleta.



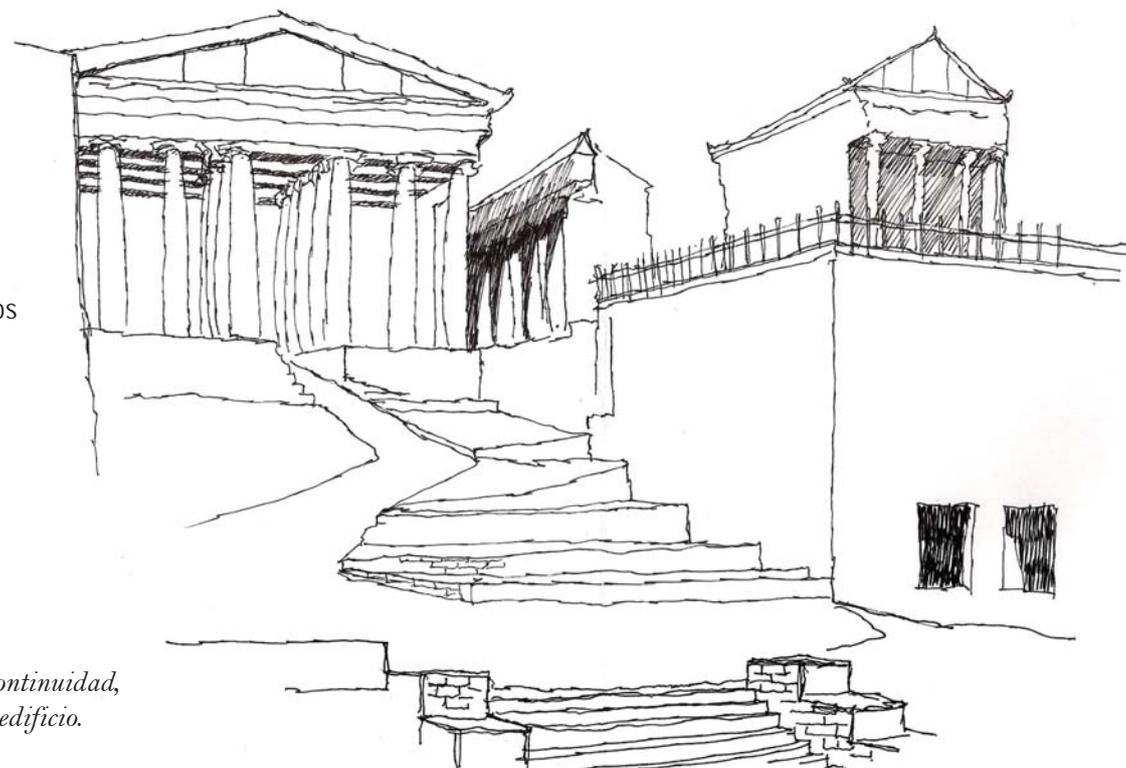
corredor de acceso



Ruinas actuales de los propileos

El acceso tiene espesor y altura dos dimensiones habitables.

Proyección reconstrucción de los propileos



Cuando suelo y cielo tienen continuidad, entonces estamos dentro de un edificio.

LO QUE DICE LA OBSERVACIÓN

Un edificio construido para el acceso, los propileos no son un edificio aislado, ellos forman parte de un sistema (la acrópolis) por ello podemos decir que son un edificio para el acceder, porque hay algo más tras él. Pero ¿basta acaso solo esto para poder realmente afirmarlo?. No, tampoco la respuesta pasa por decir que eso es lo que le encargo Pericles a Mnesiklés, la respuesta no está en lo que los datos tácitos nos puedan decir, por ello el dibujo. Desde el trazo y desde el ojo recorriendo cada arista que dibuja.

El edificio de alguna manera te deja dentro, esto no es trivial, pues cuando pensamos en accesos, muchas veces nos detenemos solo en el afuera y el traspaso, acá aparece una nueva situación el DENTRO, que es el momento del traspaso, pero prolongado. ya no digo “entro por la puerta, sino entro a la puerta”. Y esto sucede pues la obra construye dos dimensiones que ineludiblemente te dejan dentro, estas dos dimensiones son el suelo con las lozas y el cielo con los muros (horizontal y vertical) Los propileos tienen construido el suelo y también el cielo, y es en la unión de estas dos dimensiones que quedamos sumergidos.

Cuando suelo y cielo tienen continuidad, estamos entonces dentro de un edificio

¿Por qué ir a mirar ruinas? ¿por qué no hacer un esfuerzo mayor y reconstruir todo?

Podría ser por el valor patrimonial de las cosas conservadas en su estado puro, sin intervención, la ruina nos deja algo de lo anterior, algo del antiguo esplendor, pero no es solo eso, pareciera ser que la ruina en sí misma, o sea en su condición de ruina crea algo adicional en el espacio, que el edificio reconstruido no lo tendría.

Lo que se derrumba del edificio son las piezas, es la materia, sin embargo queda ahí incólume la orientación, el lugar, la distribución, quedan los vacíos. EL VACÍO ES PERPETUO. El vacío va mucho más allá de que estén o no la totalidad de las piezas que lo conforman.

La ruina más que conservar lo que queda de la edificación, exalta la perpetuidad del vacío.

Por esto y por lo anterior los propileos algo me dicen del acceder. Por un lado en su condición de edificio del acceder y por el otro en su realidad espacial actual como ruinas.

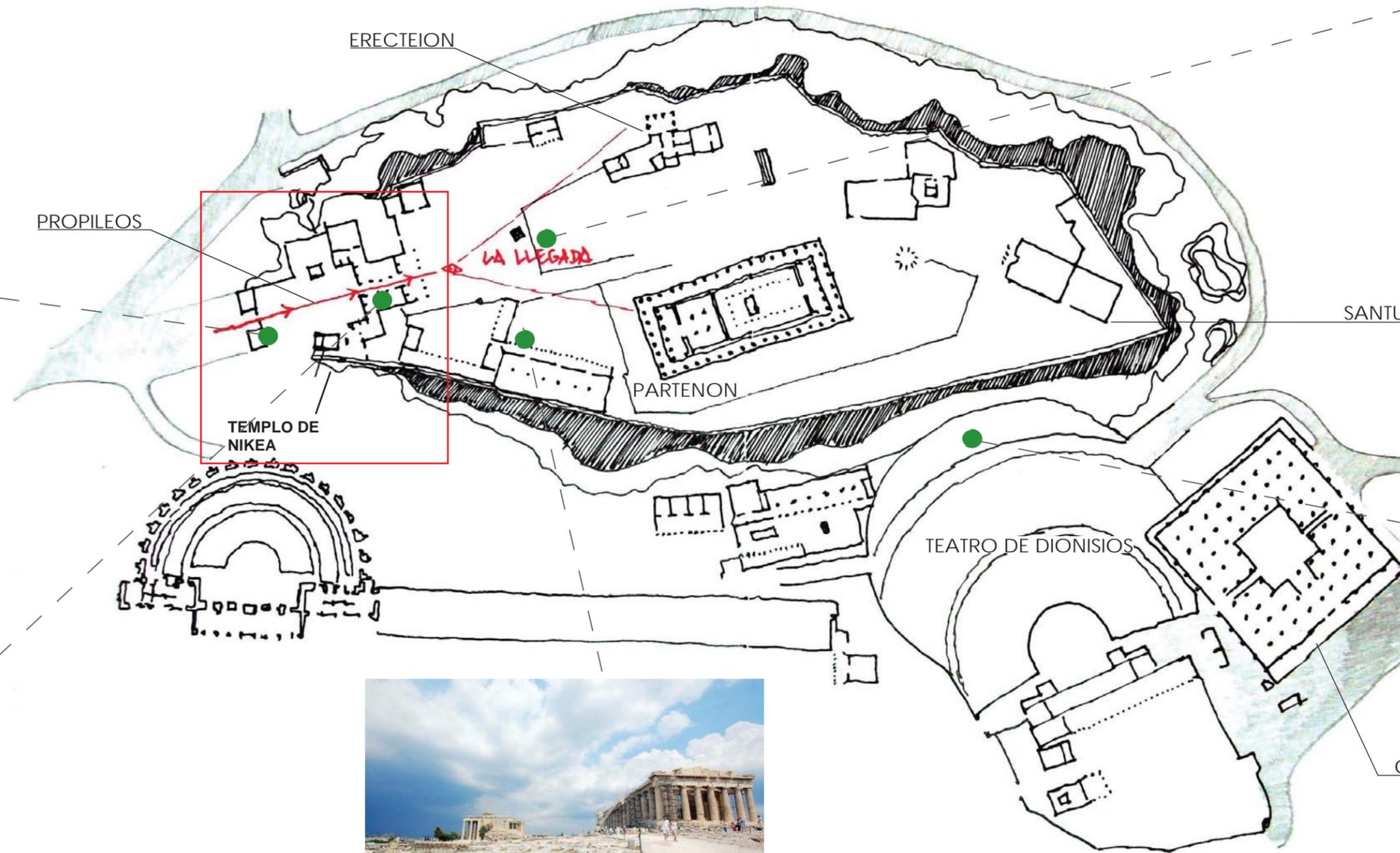
PLANTA ACRÓPOLIS



SUBIENDO POR LOS PROPILEOS



DENTRO DE LOS PROPILEOS



TRAS LOS PROPILEOS EN ESCORZO AL PARTENON



TRAS LOS PROPILEOS EN ESCORZO AL ERECTEION



SOBRE EL TEATRO DE DIONISIOS

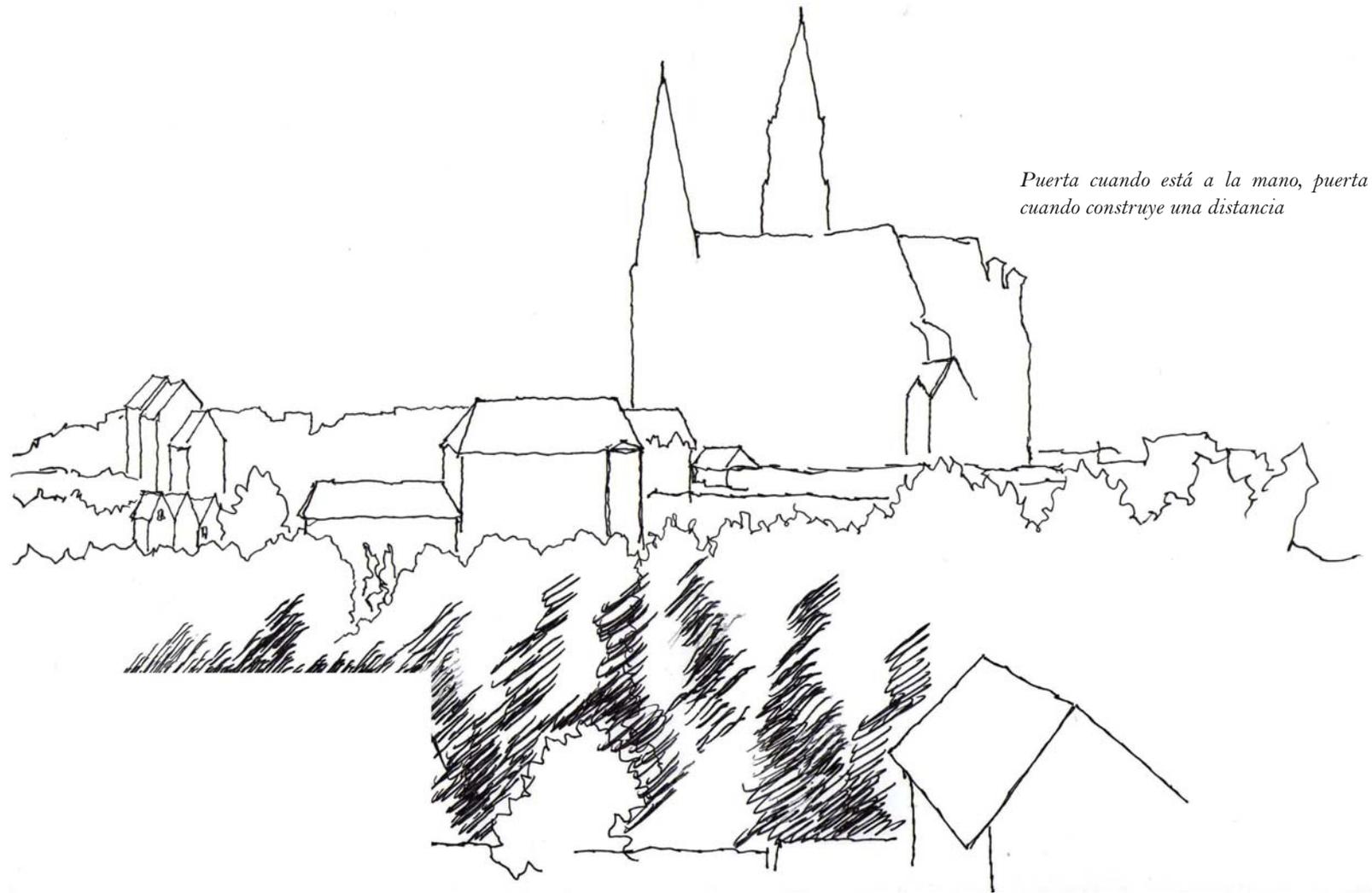
SANTUARIO DE PANDION

ODEUM DE PERICLES

No puede concebirse a los propileos como una obra sola, no puede, tanto por ser la antesala a la acrópolis, como por el solo hecho de ser un acceso. Una obra que esté en relación al acceder jamás podrá verse sin ver a lo que le construye el acceso, se piensa en conjunto y se mira como conjunto. Por esto un esquema breve de lo que precede a lo que los propileos construyen.

* las imágenes fueron obtenidas en diferentes páginas, mediante buscador de internet

CATEDRAL
DE CHARTRES



*Puerta cuando está a la mano, puerta
cuando construye una distancia*

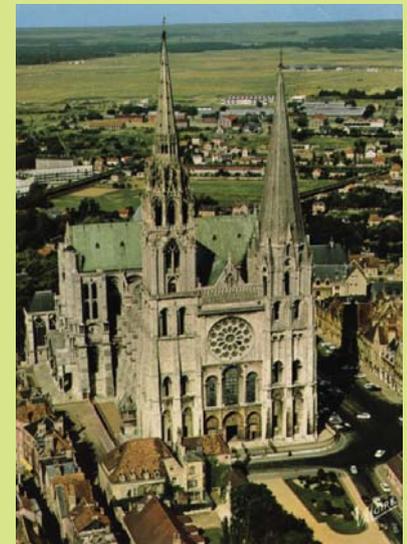
*Un primer momento del acceder es con distancia, la catedral hito, la figura es el
primer acceso.*



Un segundo momento del acceder es en lo próximo, un atrio, que es un suelo plano, sin densidades, pues las densidades quedan para la catedral. Este suelo recibe. Aquí comenzamos a habitar el pórtico.

LO QUE DICEN LOS DATOS

Hubo unas cuantas Chartres anteriores a la que está hoy en pie, ellas podrían ser de interés para un análisis histórico o cultural, sin embargo esta reseña quiere dar datos de la construcción actual que complementa la observación del dibujo. Algo breve antes: Para 1194 un gran incendio destruyó la catedral románica anterior a la actual, esta catedral albergaba en su interior una reliquia, la túnica de la virgen, la cual resultó estar intacta pese a la aparatosa destrucción. Esto fué un hecho que la comunidad tomó como señal de que la catedral debía ser reconstruída.



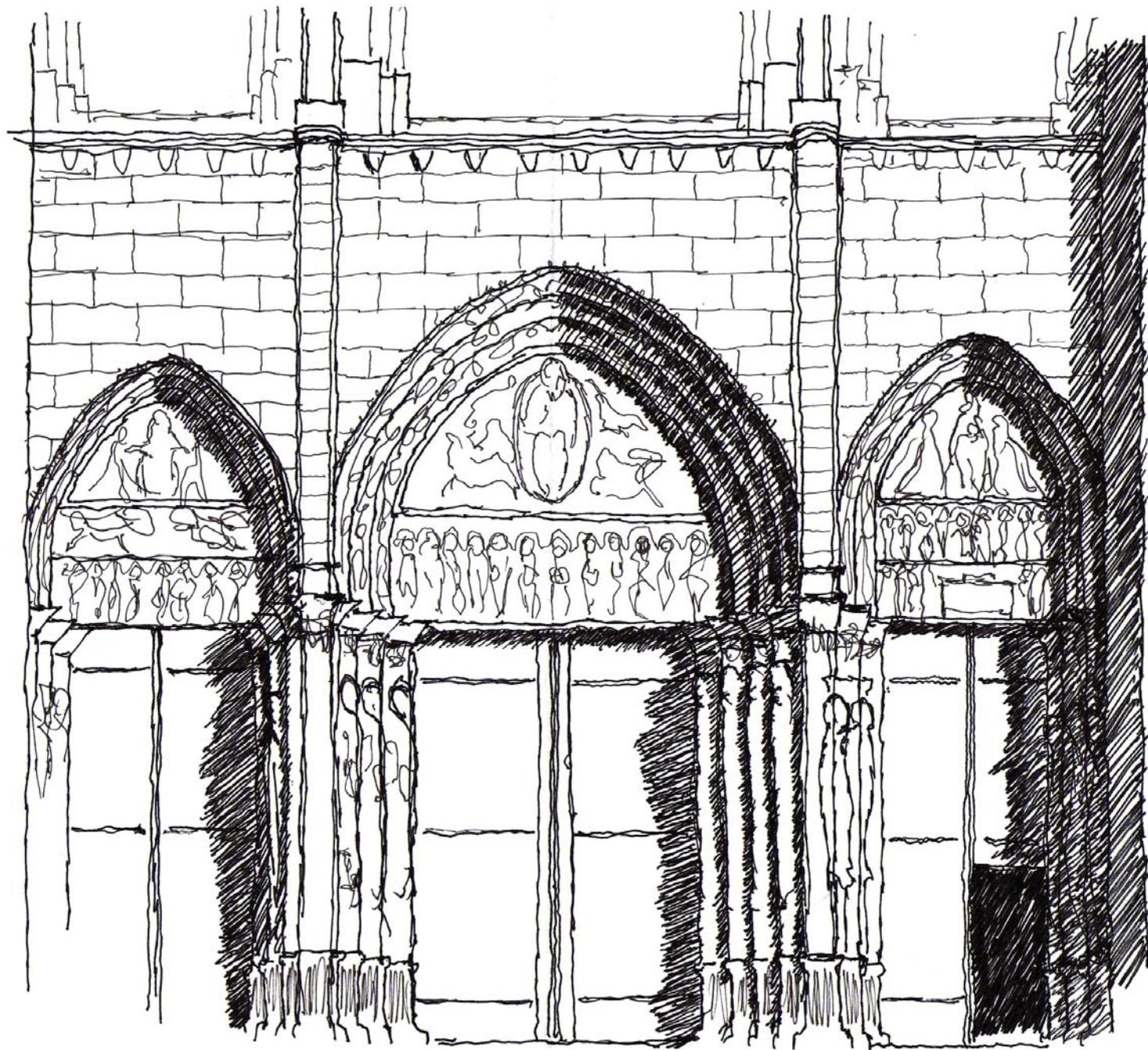
vista aerea actual catedral

veintiseis años tomó la reconstrucción, un tiempo brevísimo considerando la época y la magnitud del edificio. El arquitecto o maestro que la diseñó se desconoce, pero queda en evidencia que el material utilizado fué una piedra local proveniente de unas canteras a 8 km de las obras. La catedral fué consagrada el 24 de Octubre de 1260 en presencia del rey.

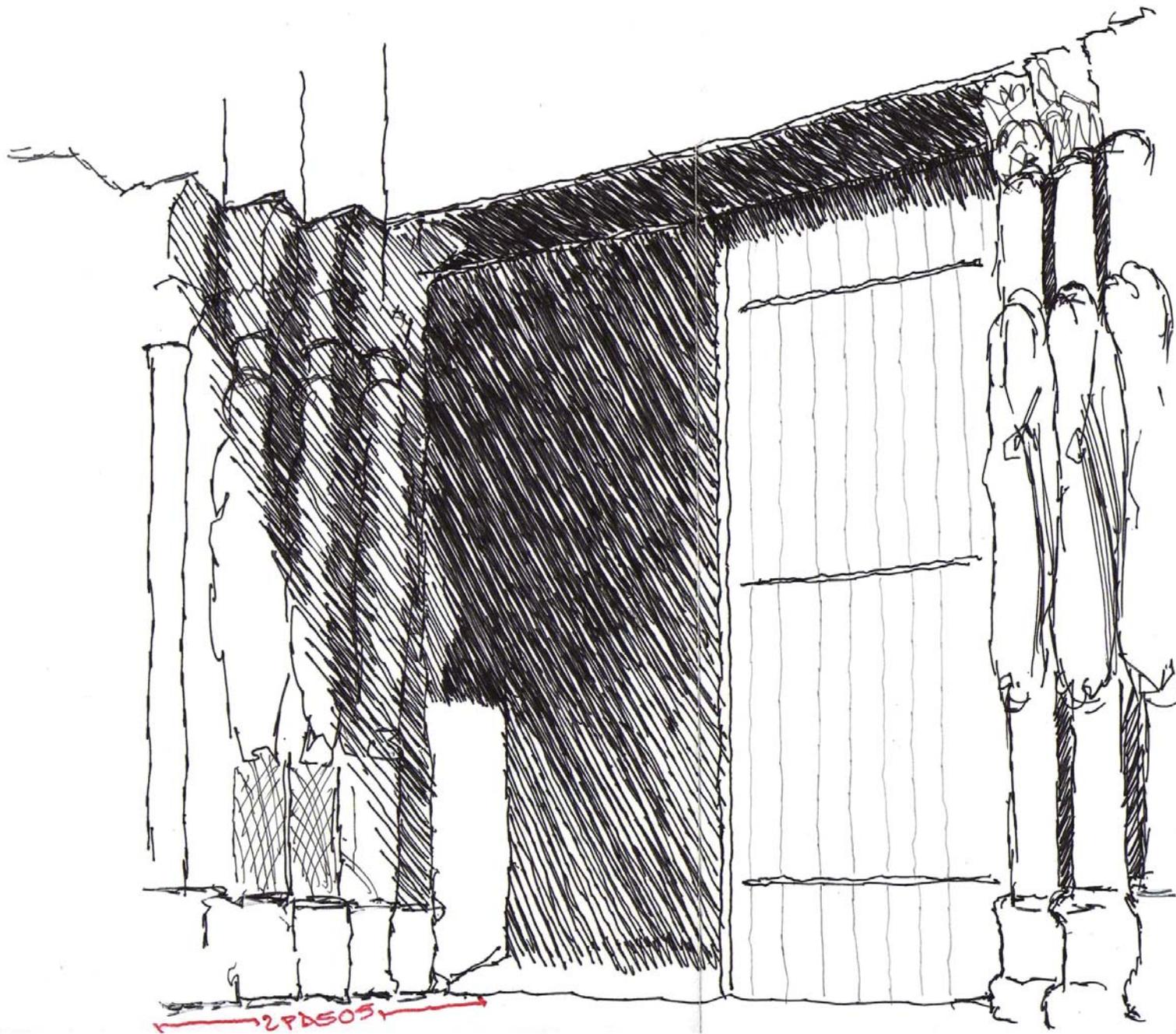
El actual pórtico, llamado pórtico real, es el mismo existente en la antigua catedral románica y sus detalles narran la historia de la virgen en su juventud con san joaquin y santa ana enfrentándose a la infertilidad.



detalle del pórtico norte



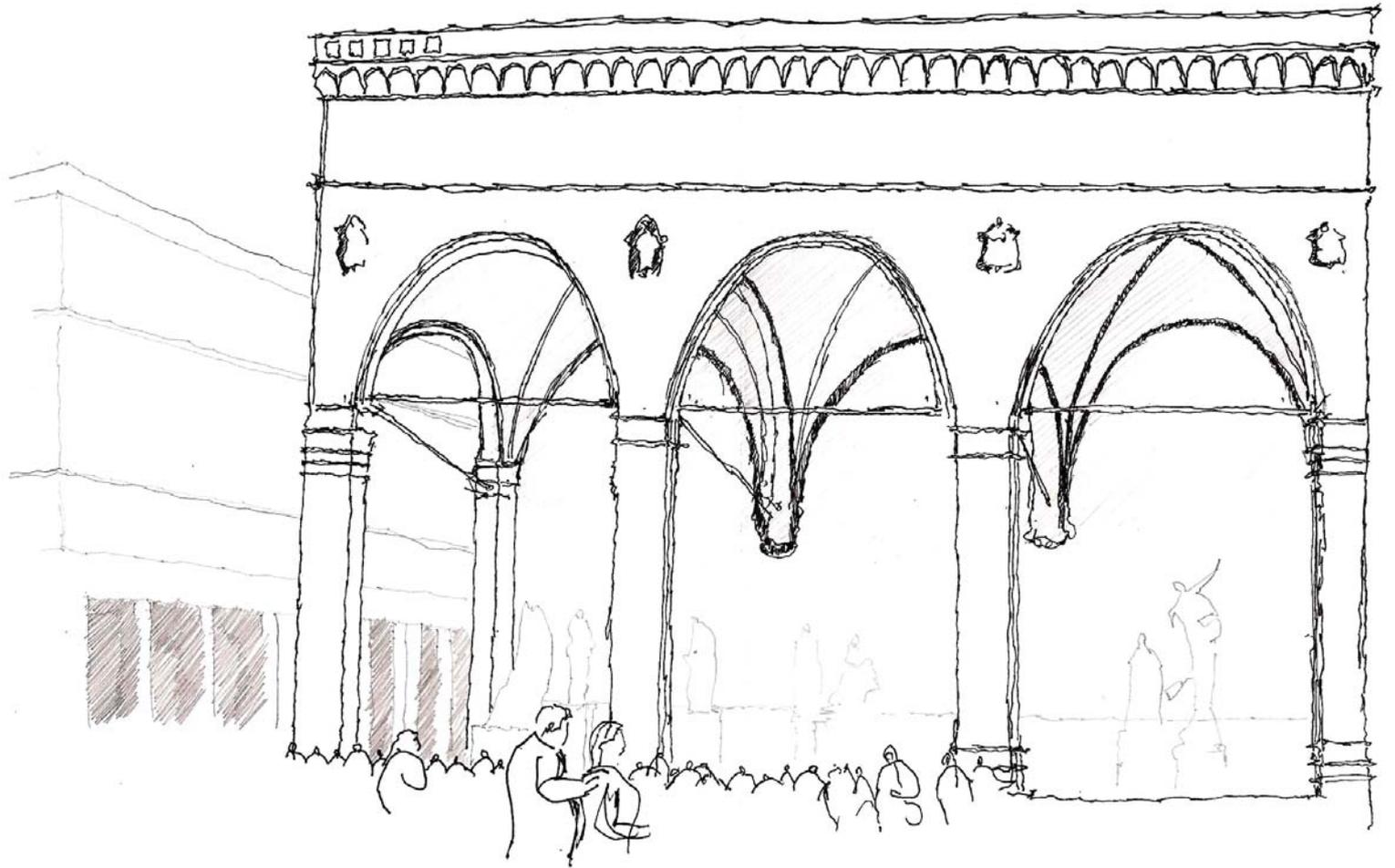
Un tercer momento del acceder, en el pórtico mismo, el pórtico adherido al edificio, la continuidad de las formas, para el acto sagrado continuo



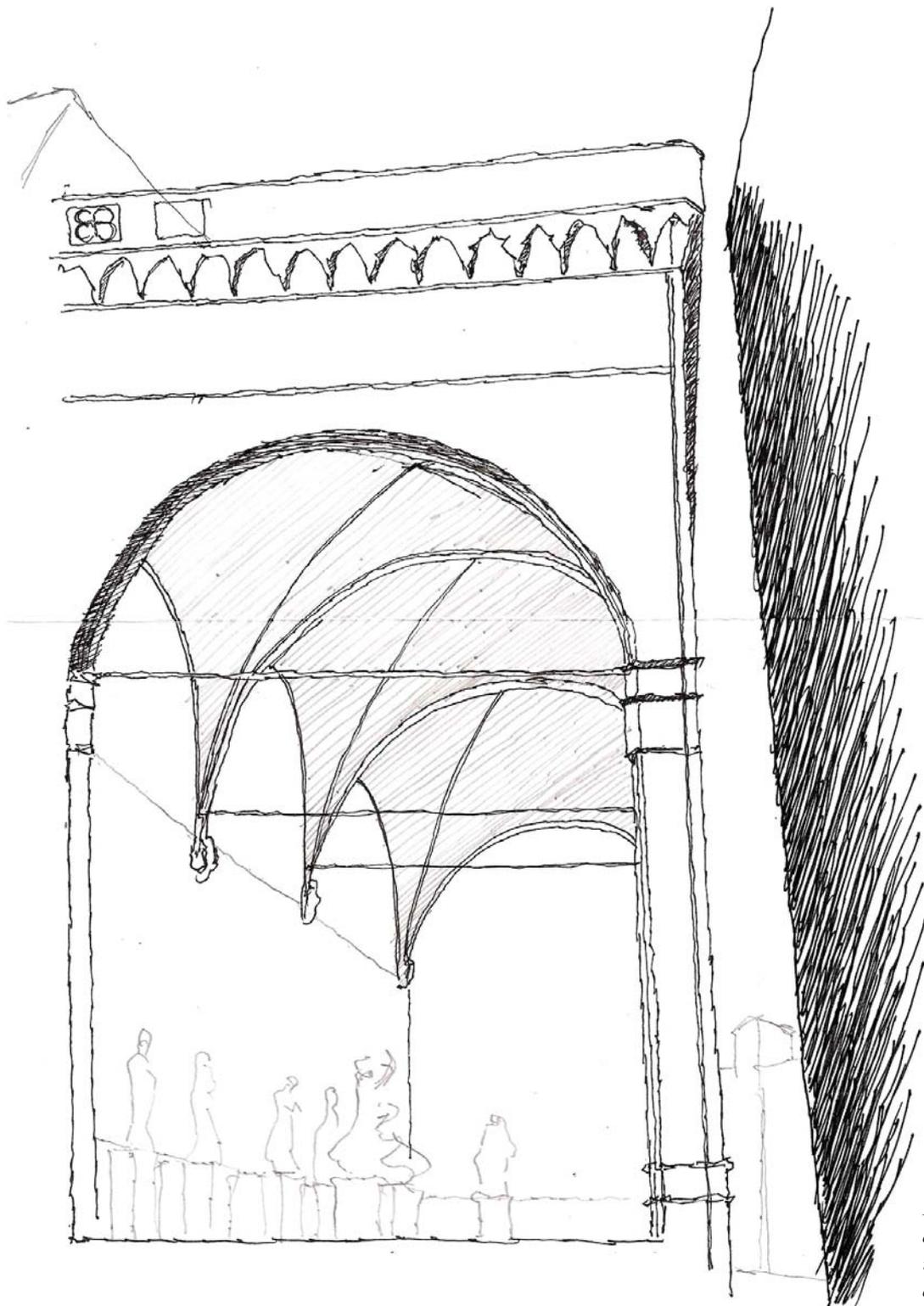
“El pórtico izquierdo está dedicado a la ascensión de Cristo (o tal vez su segunda venida). El tímpano muestra a Cristo en una nube sostenido por dos ángeles. Debajo hay dos frisos, el superior muestra a cuatro ángeles cantores y el inferior diez figuras que posiblemente sean apóstoles y que portan libros y pergaminos contemplan a Cristo. Las dos arquivoltas muestran los símbolos del zodiaco y labores relativas a los doce meses, temas comunes en el románico francés. El pórtico derecho muestra la misma estructura. Su tema es la pureza de María y su dignidad como madre de Cristo” (3)

Un cuarto momento del acceder con el cuerpo entero, más que el traspaso de la puerta o el cambio de luz, el acceso se marca en los dos pasos que hay entre el exterior y la puerta.

LA LOGGIA DE LOS LANZI



Loggia? pero loggia de qué? este espacio es tremendamente abierto, eso junto con no anteceder a un interior, me la muestran más como un patio, una loggia - patio.



LO QUE DICEN LOS DATOS

La loggia de los Lanzi, según los datos históricos, recibió este nombre porque para 1527 estuvieron acampando en su interior mercenarios lansquenetes. Sin embargo, a mi parecer, este dato solo aclara el por qué de la palabra Lanzi, quedándome la palabra loggia en duda, es que loggia es en definición: atrio, vestíbulo, antesala. Pero esta loggia a primera vista no es tal, por ello dibujo, a ver si desde él podemos encontrar la respuesta.



loggia antecede al palazzo vecchio

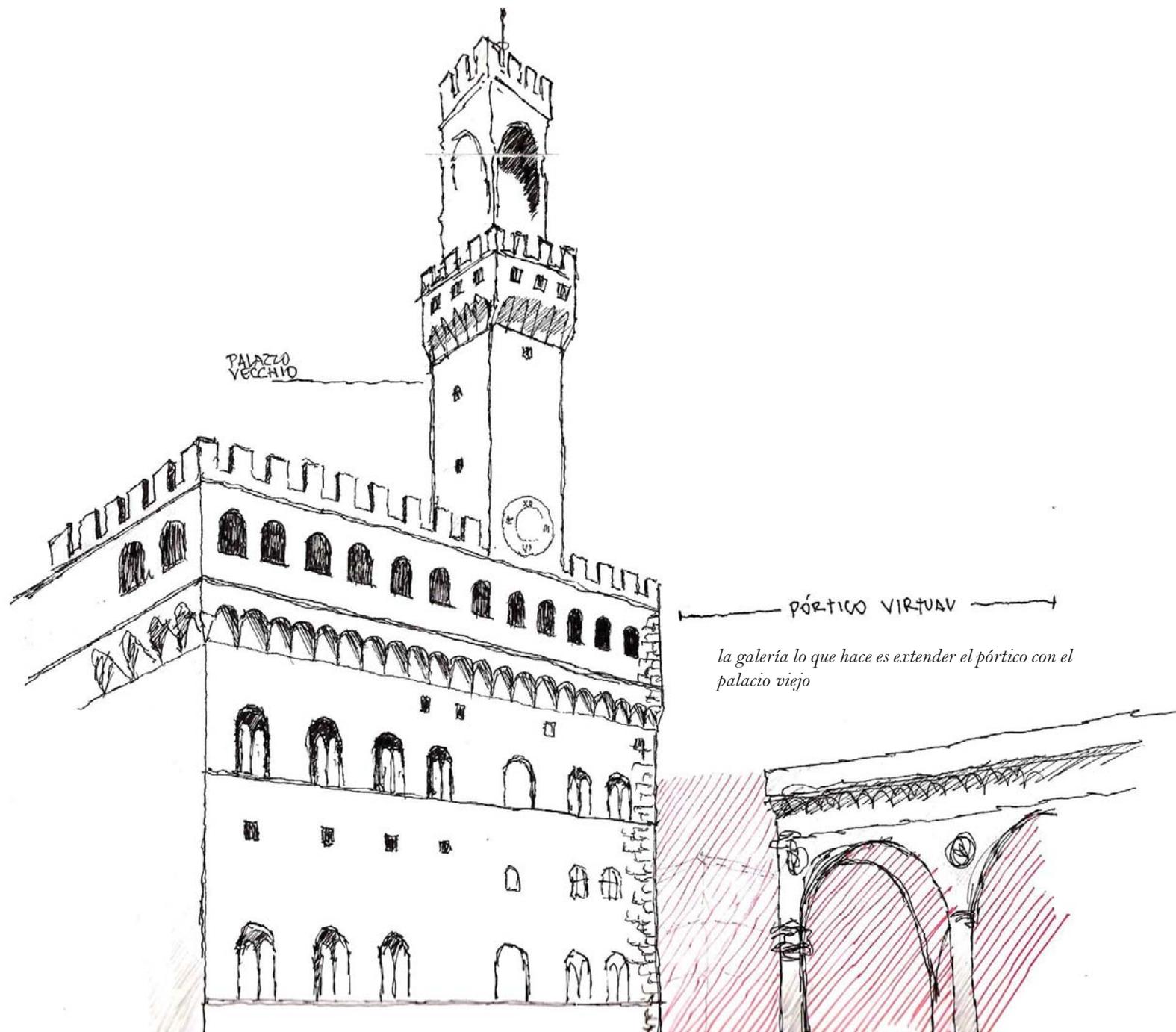
La loggia fué construida entre 1376 y 1381, por Benci di Cione y Simone de Francesco Ralenti. Este "portico" en un principio era usado como una especie de balcón abierto que acogía asambleas y ceremonias. "Durante el siglo XVI perdió esta función y se convirtió en una especie de museo al aire libre para exponer las esculturas de la familia de los Medicis" (4)

No necesariamente para que un pórtico se constituya como tal debemos entrar en el vacío interior de él. Este es un pórtico que está al costado y lo habitamos con el reajo.

Actualmente este uso se conserva en cuanto a la exposición de esculturas, pero ya no pertenecen a la colección personal de ninguna familia. Esta loggia se emplaza en la piazza della signoria junto a otros edificios de interés público como el palazzo vecchio, actual ayuntamiento (municipalidad) de la ciudad de Florencia.

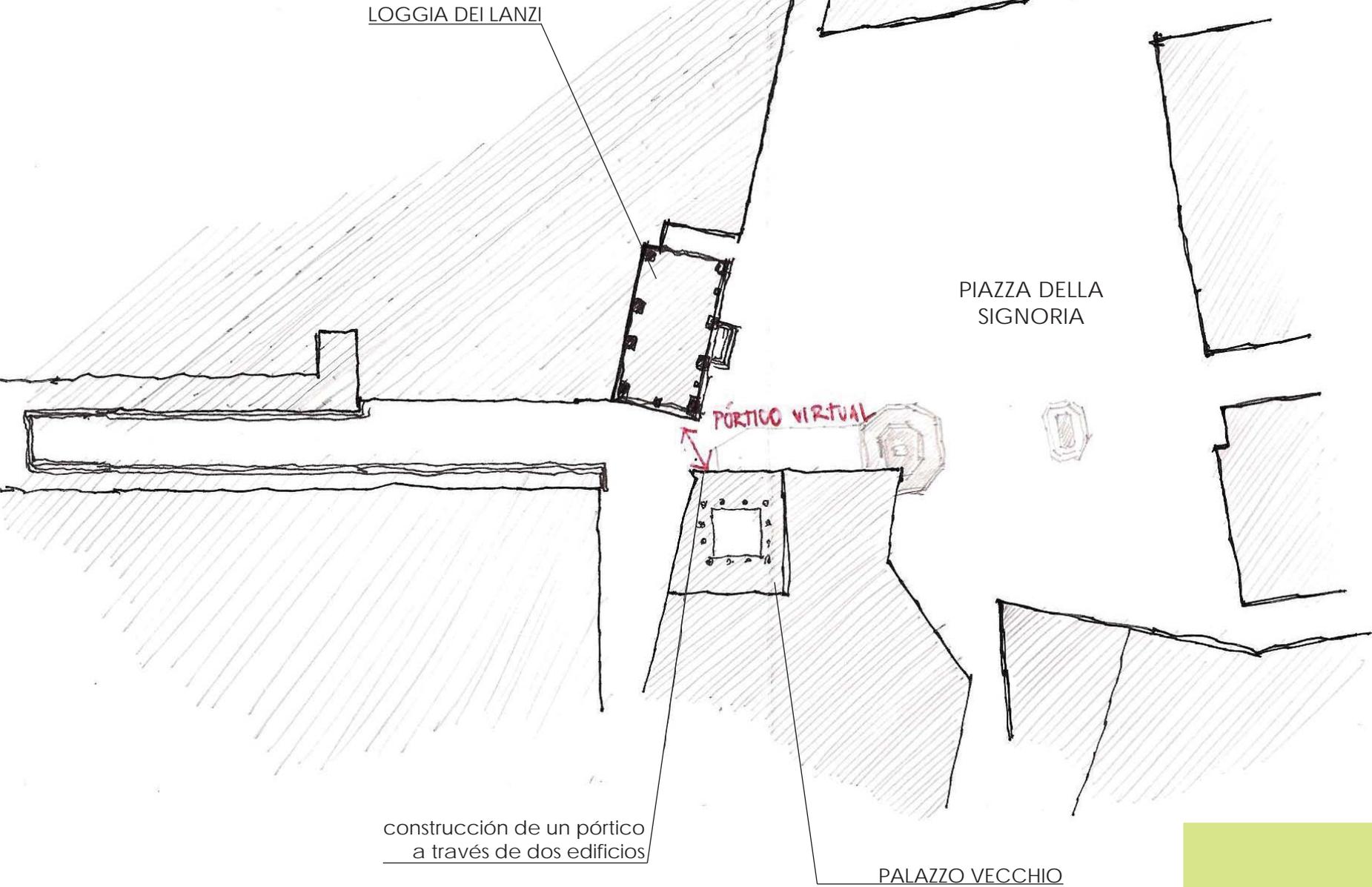


vista lateral de la loggia



En realidad esta galería convierte en pórtico a este espacio de traspaso que sino tendería a volverse calle.

PLANTA ESQUEMÁTICA PIAZZA DELLA SIGNORIA



construcción de un pórtico a través de dos edificios

PALAZZO VECCHIO

LO QUE NOS DICE LA OBSERVACIÓN

A diferencia de los propileos la catedral de Chartres tienen al pórtico como parte de la estructura, como pieza unida físicamente al todo, este es otro modo del vacío, pues ya no se trata del aire que queda entre los edificios, sino del aire que el edificio mismo se genera. Es acá también no solo la puerta, como el elemento tal, el que construye o constituye el acceso, el acto del acceder, pues el edificio entero se involucra, al estar el pórtico adosado al edificio, el edificio se convierte entero en el pórtico, eso sí, solo cuando a él estamos accediendo, así también el edificio entero podría ser bóveda cuando en él entremos.

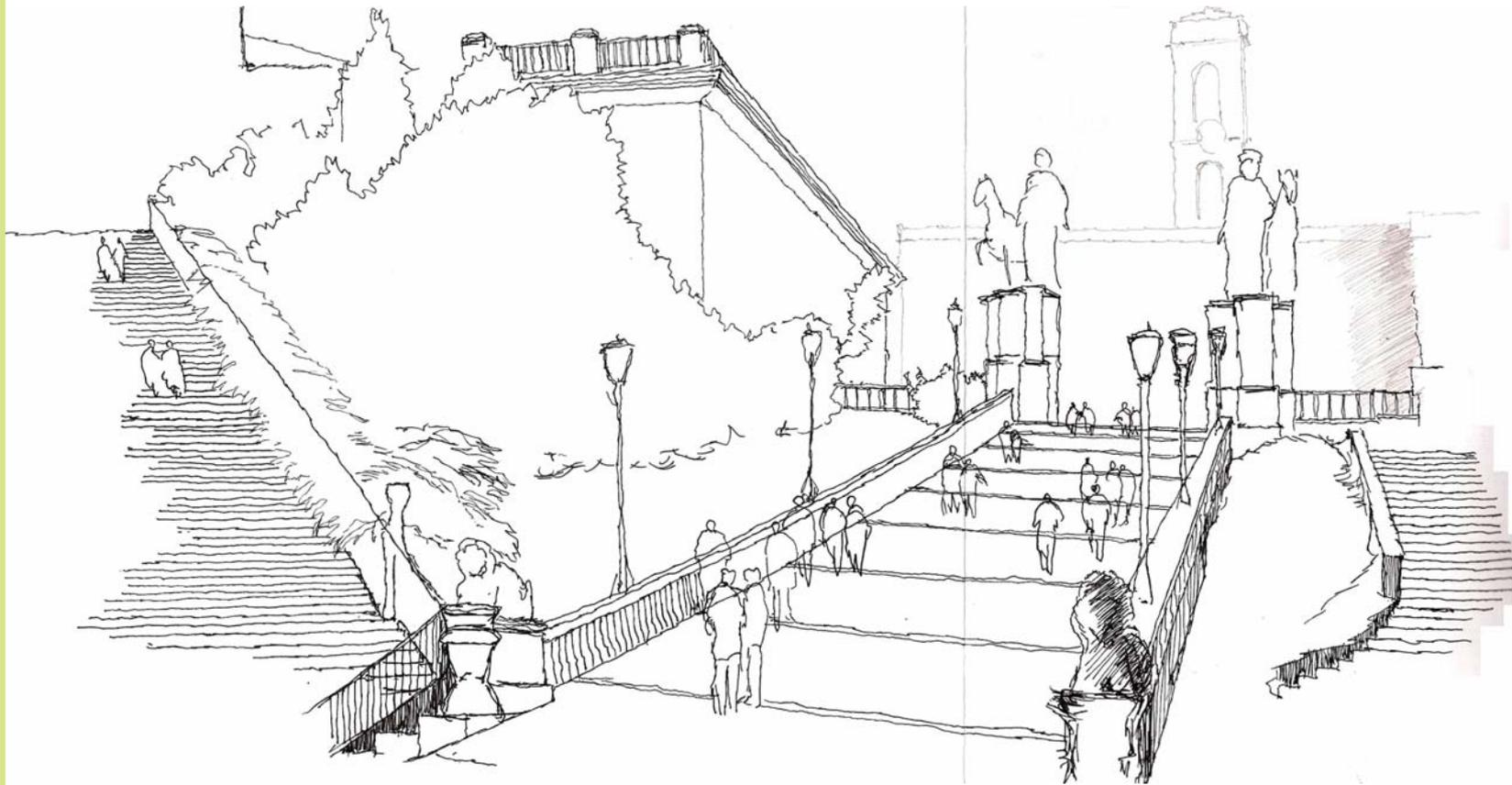
La catedral es un hito, por ello esta condición del edificio entero como pórtico se dilata mucho más allá del solo estar ante él, parte desde el primer vislumbriamiento. No hay lugar en el pueblo en el que la catedral no se distinga, por ello y por lo anterior, comenzamos a acceder a Chartres desde que la avistamos.

El hito desborda la incidencia física del pórtico

Esta condición del edificio entero como constructor del pórtico y del acto del acceder, puede apreciarse también en la loggia de los Lanzi. La loggia en sí misma está compuesta por varios arcos que le dan su condición abierta y pública, sin embargo la facultad del ser pórticos va más allá de la incidencia de las piezas que lo componen, es cosa que aparece cuando la loggia se nos une al palazzo vecchio, y es lo que queda entre estos edificios, el aire habitable es el que une a los edificios como si fueran uno, como la catedral, y dejan a la loggia siendo el pórtico de este nuevo edificio armado por la comunión de los dos, esto es lo que regala este vacío entre la loggia y el palazzo.

Todo esto ha nombrado un momento que es con distancia, una ubicación próxima, ahora en lo cercano aparece la densidad, en la catedral todas estas esculturas adosadas al muro, que de alguna manera me retienen antes del ingreso, recorrerlas toma tiempo, pero es una demora gustosa, no como la espera de un semáforo, y esta demora es la que arma el real acto de acceder a la catedral.

Lo mismo ocurre en la loggia, pero acá no hay muros con esculturas adosadas, acá también se construye la demora del ir-yendo, pero con las esculturas del vacío de la loggia, ellas son las que aparecen en la cercanía, en la distancia son unas masas, en lo cercano cada cual tiene sus complejidades que crean permanencia al acceder.



CAMPIDOGLIO EN ROMA

El pórtico comienza en la cordonata misma. más que el pórtico: el acceso, este tamaño más que prolongar la entrada crea una relación con la ciudad. Los elementos de acceso son a la vez parte de la ciudad.

El espacio de acceso es configurado por los edificios circundantes, el acceso es logro de la ciudad



LO QUE DICEN LOS DATOS

En la época clásica en este sitio no estaba el actual campidoglio, había otro, uno proyectado con el levantamiento de importantes templos romanos y pensado para la culminación de las marchas triunfales de los cesares victoriosos. *“Pero con el paso de los siglos, el antiguo campidoglio se fué abandonando y degardando hasta el punto que, cuando Carlos V fué recibido en Roma en el año 1536, el lugar se encontraba en un estado indigno” (5)*

Este hecho vergonzoso generó la definitiva decisión de la ciudad por urbanizar la plaza del campidoglio. Al parecer el encargo lo dió el papa Pablo III a Miguel angel, en aquel entonces considerado ciudadano ilustre de Roma, él decide hacer una intervención radical en los aspectos espaciales, tanto en la habitabilidad, como en la orientación, sin embargo conservó gran parte de los edificios existentes.

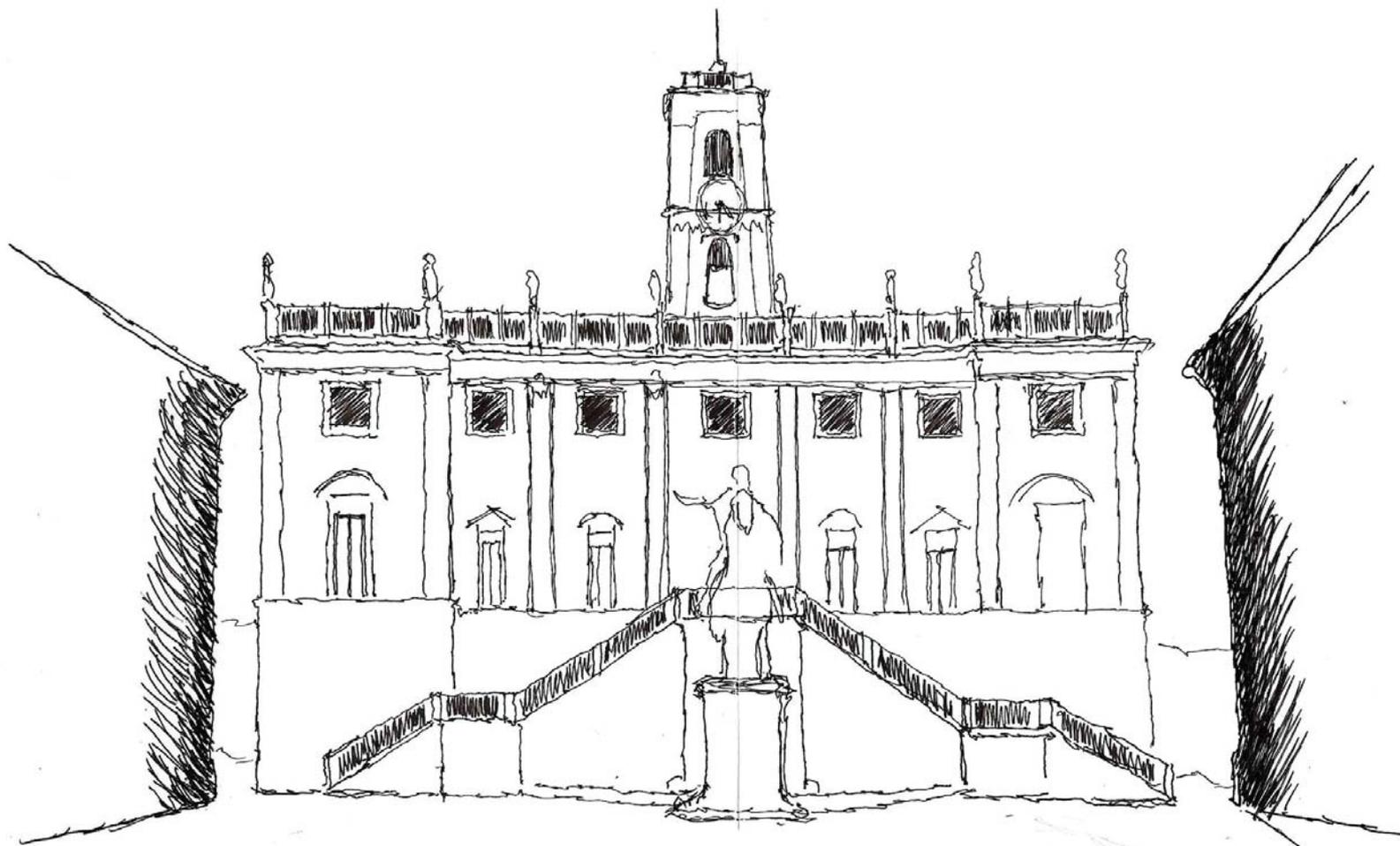


campidoglio desde palacio del senado

Miguel angel volteo la plaza desde el foro romano, hacia la basílica de San Pedro, que representaba el nuevo centro político de la ciudad, "con tal fin pensó construir un nuevo palacio, llamado por esto palacio nuevo, para cerrar la perspectiva, modificó el palacio de los conservadores, armonizándolo con el palacio del senado al que añadió una doble escalinata que servía para acceder a la nueva entrada". (6) Conservó el palacio del senado y agregó la cordonata, mezcla entre rampa y escalera, pensada para el ingreso ceremonial de comitivas a caballo.



campidoglio desde exterior



La plaza - pórtico, el campidoglio es acceso a tres edificios, cada cual tiene sus puertas, pero la plaza es el acceso

LO QUE NOS DICE LA OBSERVACIÓN

Una puerta sea esta cual fuere, desde la más común e indistinguible hasta la más pomposa y despampanante siempre construirá una manera distingible de acceder, la puerta es el elemento con el cual identificamos este acto, sin embargo no es esta cosa obligada para constituir el acceso, no es este elemento el que abre la situación del ir - entrando. En el campidoglio este acto se desprende de la puerta y comienza a prolongarse coludiendo en el camino con la ciudad, no en la relación de hito como en la catedral de Chartres, sino que en una relación más de cuerpo.

Un acceso que no solo es acceso, sino plaza, que se recorre, que tiene una dimensión horizontal ganada, que este ir recorriendo arma el acto de acceder y es a la vez el pórtico a los edificios, y no es solo pórtico, no por ser la puerta deja también de ser plaza y sitio para sentarse, contemplar, mirar, el acto de acceder es tan humano que se colude con las actividades cotidianas de la ciudad, no pide, no exige situaciones, ni escenarios especiales.

El acceso se involucra con la ciudad, se traslapa, esto, puede, tenga que ver con el momento histórico de la obra, sin embargo el acto del ir entrando, de la permanencia del ir entrando, no tiene que ver con la época, es el mismo, ahora cuando dibujo, que cuando acá pasaban comitivas papales.

En el campidoglio, el acceso es la continuidad entre edificio y ciudad

Antes del siguiente paso

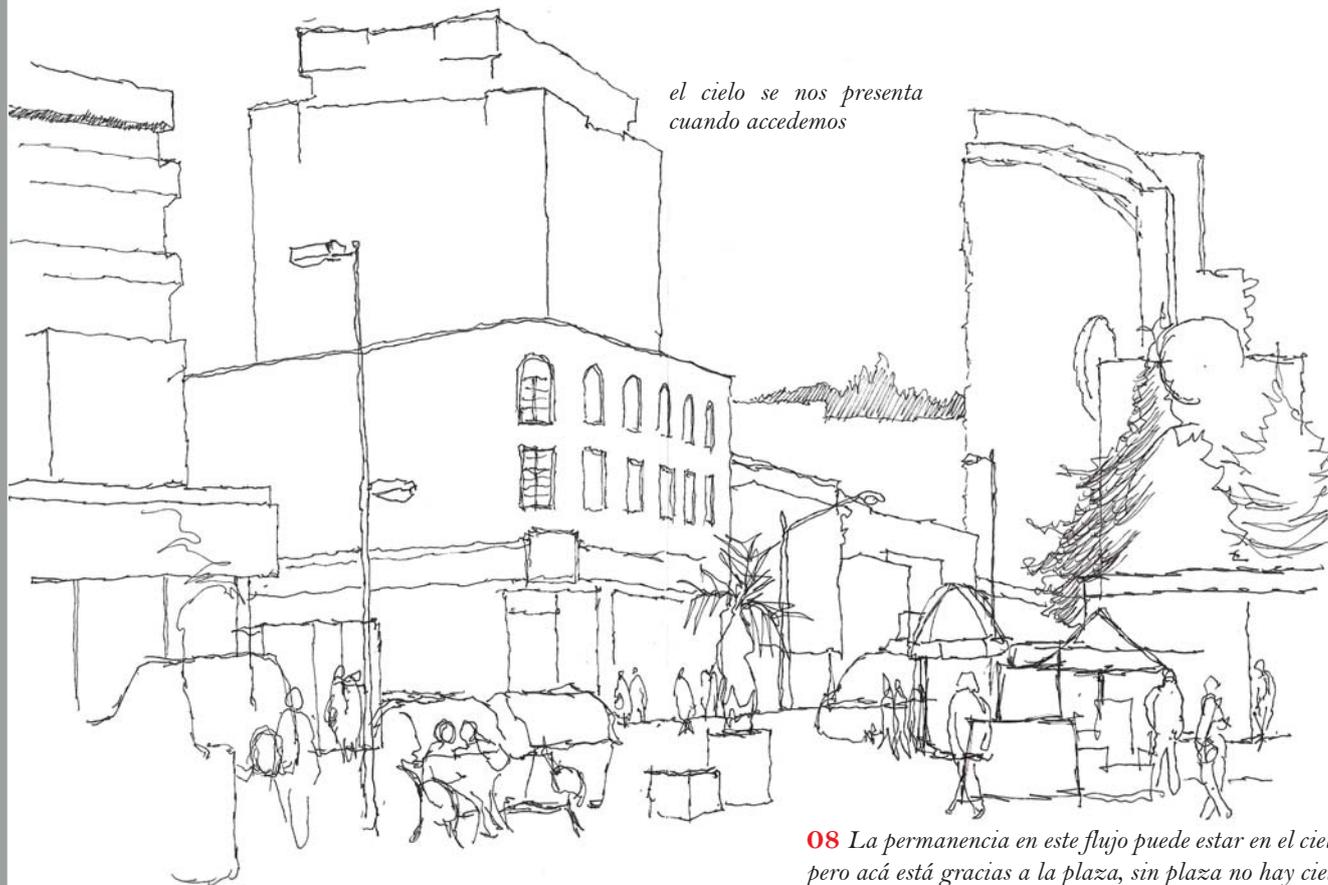
Hay algo que se me repite en cada obra dibujada (ver página 10) y no me es de interés por la mera coincidencia, sino porque esto algo puede decirnos del acto humano que se guarda.

Cada obra demora al ir - entrando, una demora que no tiene que ver con el tiempo, una demora que no es un atrazarse.

Una demora que está en el encontrarme con una mayor densidad de cosas o de habitabilidad en el mismo espacio de tiempo

SE TRATA DE LA PERMANENCIA DEL IR - YENDO.

Y propongo a este como el acto que nombra esta condición humana de acceder, que trasciende a épocas, usos y formas. Es que el hombre necesita sentirse recibido al llegar, por ello decoro sus llegares.



*el cielo se nos presenta
cuando accedemos*

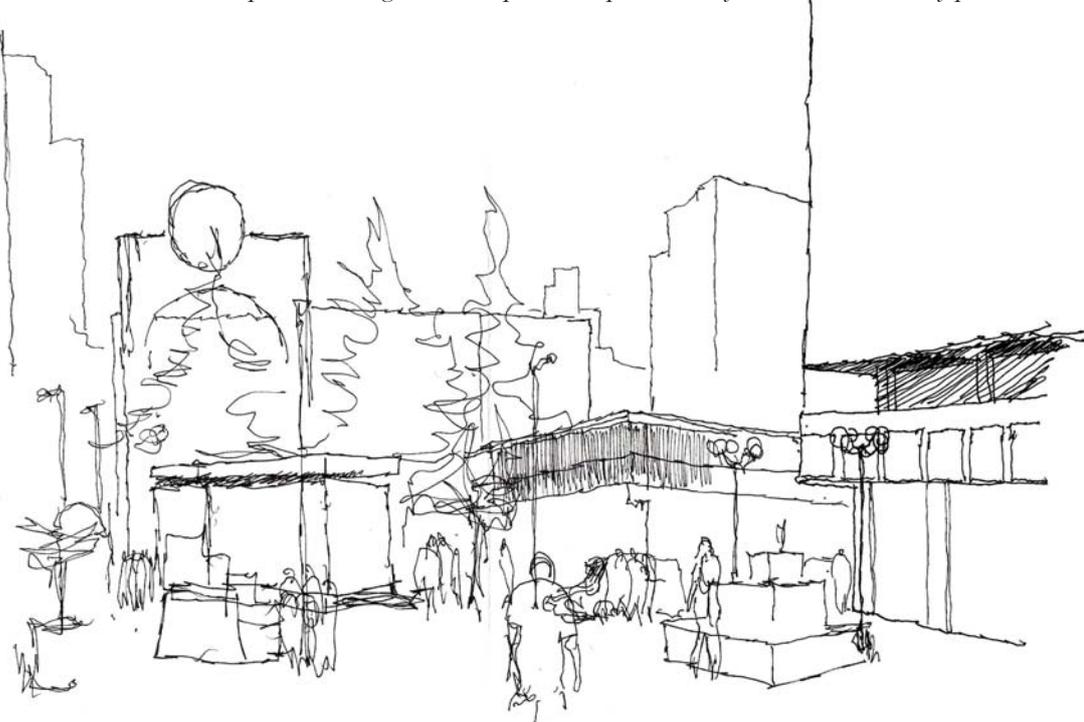
De lo observado

Una situación en Viña del mar. Esta plaza es más que mero lugar de paso en el ir - yendo, algo pareciera tener que crea en el que pasa, incluso en mi mismo, una sensación de permanencia, más bien una postura de permanencia, que no es la que tendríamos al sentarnos en nuestras salas de estar. En lo público hay tensión, la casa es distendida, pero la calle pública, por ello siempre tendrá la tensión de sentirse observado. Pero esta tensión no atenta en contra de la permanencia, por ello en el espacio público permanecemos cuando vamos yendo, esto es particular. (ver croquis 11) Esta permanencia aparece en el cielo de esta plaza, es que el cielo queda a un altura en la que no tenemos que alzar la vista para verlo.

La continuidad de los vacíos crea accesos

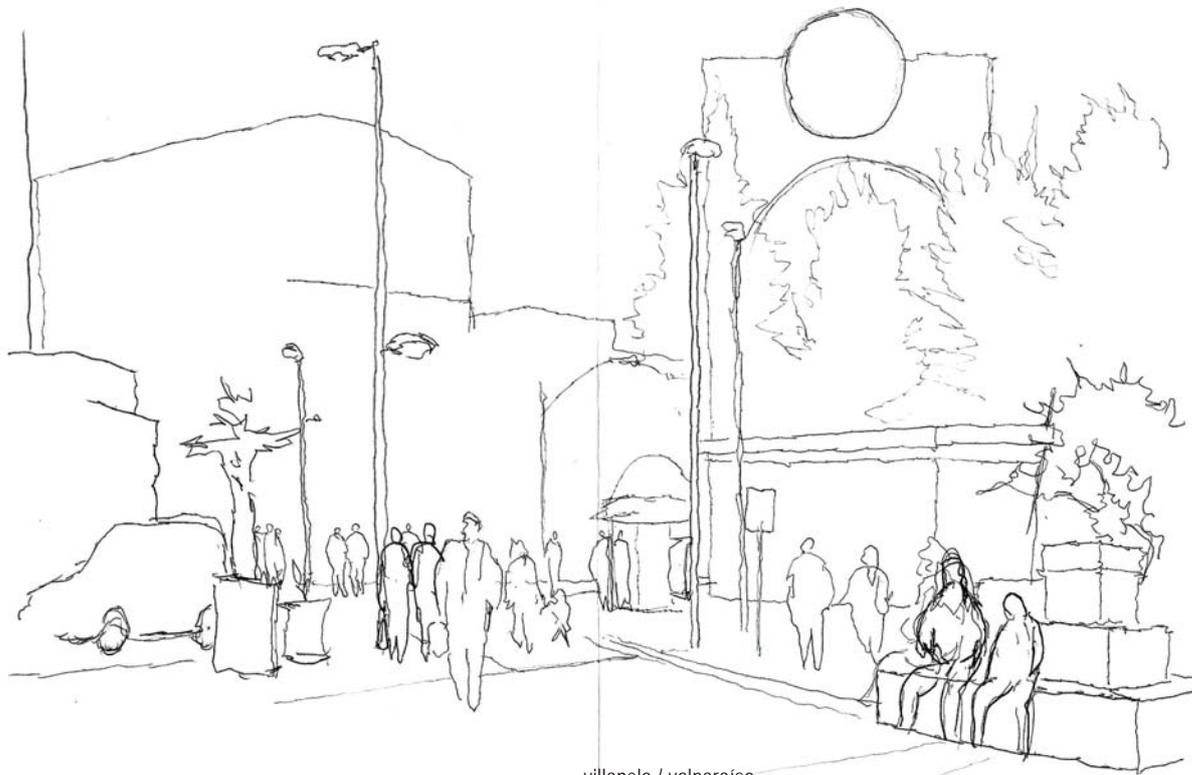
villanelo / valparaíso

09 *en este espacio abierto y cruce de calles el flujo gobierna. Bancas, equipamiento son descanso. Acá igualmente hay permanencia, pero no es lo que habría en una sala de estar.*



villanelo / valparaíso

08 *La permanencia en este flujo puede estar en el cielo, aunque el cielo siempre está, pero acá está gracias a la plaza, sin plaza no hay cielo, sin cielo no hay permanencia.*



villanelo / valparaíso

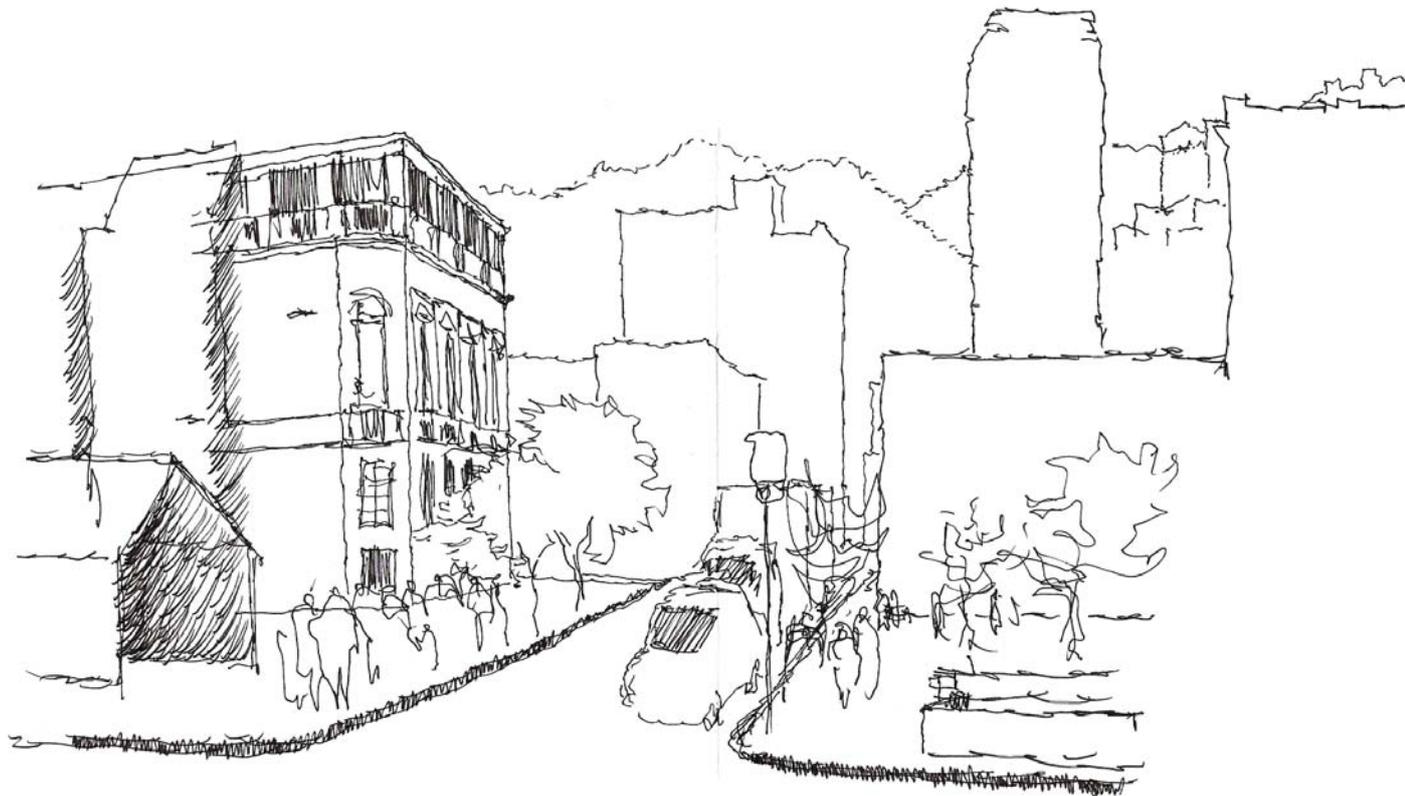
10 *La permanencia en un cambio de paso, pero esto no es cualidad del espacio, sino de los tamaños. La virtud está acá en que la plaza se vuelve pórtico, pero no por entrada, sino que por la manera de retener.*

el cielo queda a una altura en la que no tenemos que alzar la vista, por ello es virtud del espacio



villanelo / valparaíso

11 *La permanencia del ir - yendo*



brasil / ecuador

12 Estas entradas son pórticos, no por su configuración, sino por la situación creada de quedar dentro de algo como el edificio de los propileos, pero acá es cosa tectónica.

yerbas buenas

13 En la quebrada estoy dentro del ir - entrando, es habitar la acción por el cambio de condición. Otra luz, otro sonido, otras alturas.



SANTOS OSSA



QUEBRADA CABRITERÍA



LA POLVORA



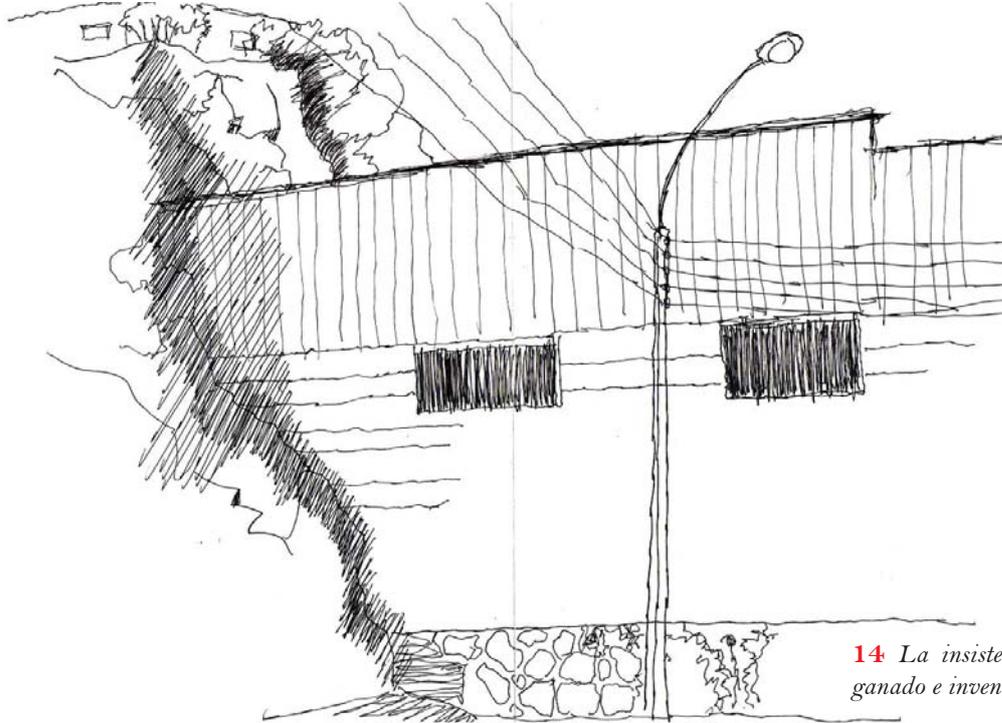
Lo que se verá

La partida para pensar en el acceso a Valparaíso será encontrarse con su realidad geográfica, para ello salidas a dibujar que tendrán como afán la identificación de características de habitabilidad. Tres serán los sitio a visitar:

- Santos ossa
- Quebrada cabritería
- La polvora

Se da este paso, pues se cree que el lugar es primordial en la construcción del fundamento del proyecto, su constitución está arraigado a las condicionantes de un territorio, y antes de otros pasos es bueno tener cierta certeza de estos.

La unica condición que se le pide al lugar es en relación a ser un posible punto de incidencia con un acceso a la ciudad y terreno disponible para una obra.



alme. artigas /stos. ossa
14 *La insistencia del edificio por anclarse al cerro. Cada centímetro es ganado e inventado.*

1. SANTOS OSSA

En el sitio el espacio plano escasea, sin embargo las zonas cercanas a las laderas son de pendiente suave en un principio y perfectamente intervenibles. Los espacios planos se encuentran separados por la avenida santos ossa, por ello acá debiese pensarse algo que conectara estos dos suelos.

La virtud de que santos ossa divida el sitio en dos radica en la sencilla conexión de una futura obra con las redes viales. En este sitio la obra solo vendría a completar el acceso.



santos ossa

15 *Lo de ir acompañado, esto tiene la quebrada, y es una condición espacial porque perdemos la profundidad del reajo, con ello lo lateral nos acompaña.*

16 La quebrada por dentro con una sombra fría y húmeda, pero al fondo la luz, una luz que es consecuencia del rebote con la tierra. La luz de esta quebrada está fuera de ella.



La quebrada es tremendamente profunda y al habitar el fondo esto se hace notar dada una densa sombra que enfría durante toda la tarde. La humedad es un problema, sin embargo la ciudad, desde la cima, muestra su rada de tierra enteramente.

Este sitio se encuentra plenamente incorporado a la ciudad, su accesibilidad es cosa regalada.



Santos ossa mirando al sur

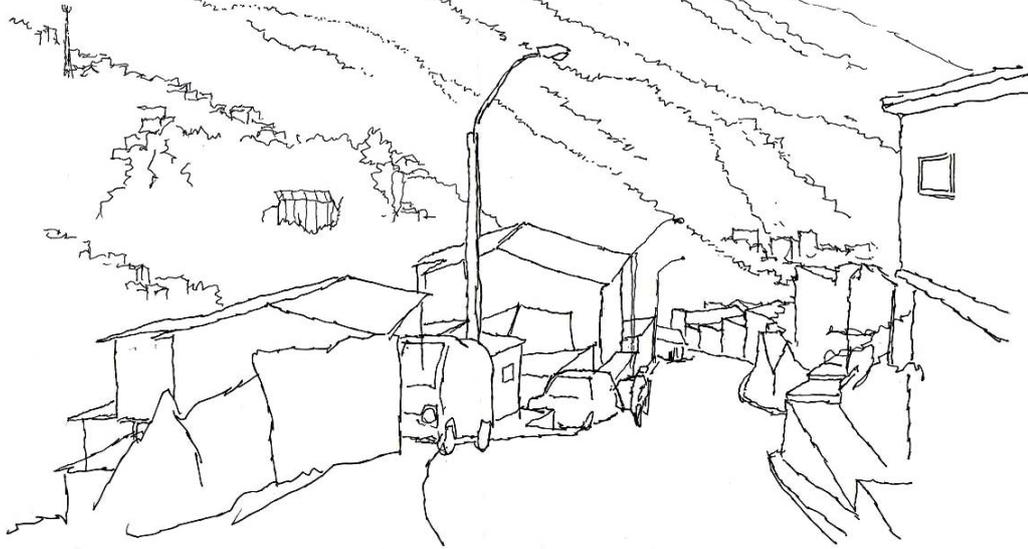


Bajo subida washington



17 Lo único no residual o lo único que no tiende a lo residual en esta quebrada es lo que fluye, acá el tránsito y la carretera.

18 *Te quedas totalmente absorbido por el fondo, se habita el fondo, lo cercano es lateralidad.*



sector yolanda

19 *Estos espacios quieren rematar, para ello quieren ser continuidad. La condición actual les niega esta posibilidad.*

2. QUEBRADA CABRITERÍA

Existen dos áreas claramente marcadas alrededor de la desembocadura de la quebrada: una seca y otra húmeda, divididas por un muro de contención de piedra que encauza las aguas naturales de la quebrada por un túnel bajo el mar. El espacio seco hoy cobija a una empresa del rubro portuario (saam) dedicada a la estiba de los buques en atraque. La superficie es amplia y puede expandirse hacia la avenida España. En cuanto a la accesibilidad se requeriría de una intervención adicional (entre santos ossa y la quebrada) para evitar el tránsito por la avenida Argentina y el nudo Barón, con esta dificultad superada las condiciones de conexión serán excelentes tanto con Valparaíso como con Viña. El sitio tiene cierta cercanía con zonas residenciales, pero su condición de quebrada ayuda, desde lo vertical a distanciarse, esta misma condición de quebrada deja al sitio como un pórtico natural.

La gran virtud de este sitio radica en su condición de acceso natural y su incidencia urbana, se trata de un sitio que en pocos metros parte de la quebrada misma y los cerros para rematar en el mar y la rada.



Compañía saam, cabritería



Explanada yolanda



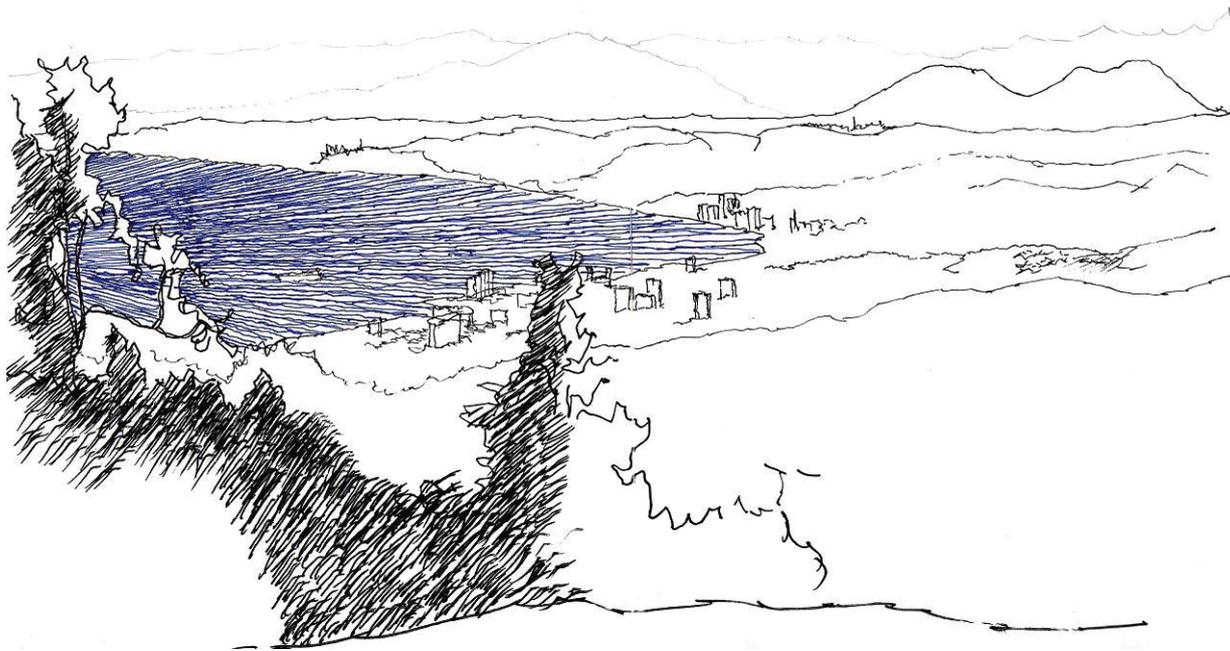
quebrada cabritería

20 El remanente aparece cuando lo agreste le da forma a lo urbano, por ello la importancia de construir los bordes.

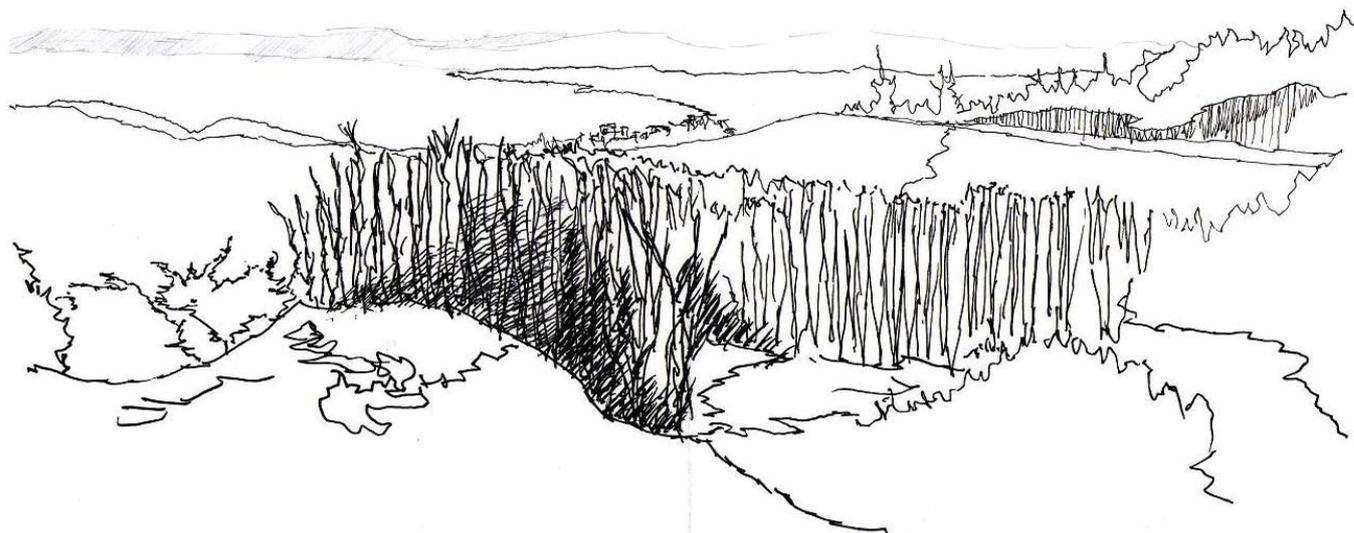


quebrada cabritería

21 El cauce redireccionado, esto ha permitido el desarrollo y la habitabilidad de yolanda



22 Desde acá no es el solo mar lo que distingue a la rada, sino su geografía, la rada de tierra, es la que esplende desde acá



23 Las distancias se saltan de lo cercano y a la mano de golpe a lo lejano y lejanísimo, no tenemos proximidades, esto crea la sensación espacial de vastedad.

3. LA POLVORA

El sector de la polvora hoy se encuentra prácticamente despoblado desde la bifurcación con la ruta a laguna verde hacia el este, por ello la superficie disponible para edificación no tiene medida.

Si bien esta ruta se encuentra bien conectada a través del mismo camino la polvora, el distanciamiento con los centros urbanos es extremo. Esta zona parece interesante para pensar en futuros proyectos, pero la condición actual es de casi aislamiento. Los sitios escasean de servicio de transporte, agua potable, electricidad.

Acá se requiere una obra que funde no que remate.



Hacia la bahía

UBICACIÓN DE LOS SITIOS EN VALPARAÍSO



1. SANTOS OSSA

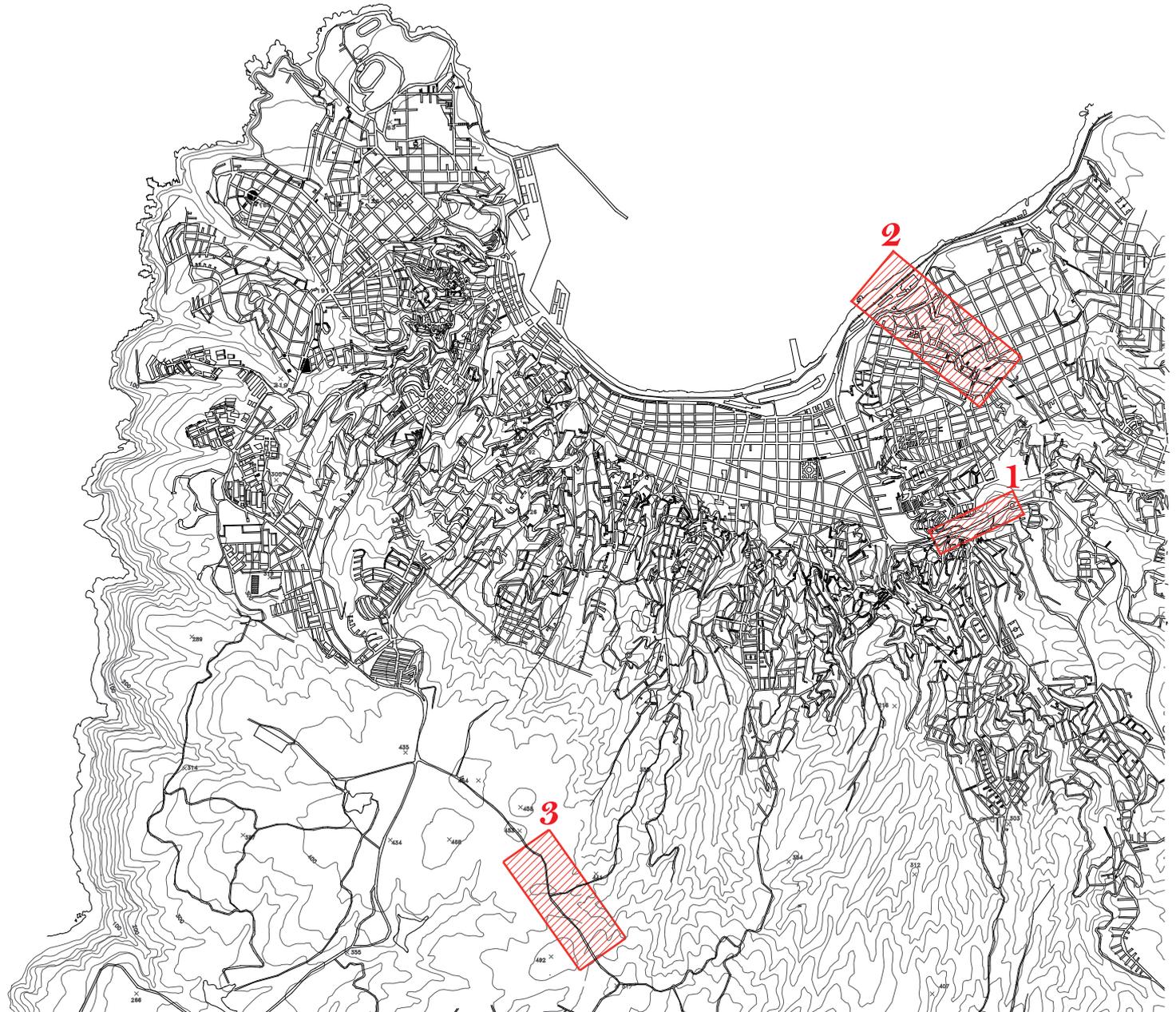
- Probable área disponible: 19.600mt²
- Poca luz durante el día, las zonas ensombrecidas abundan por sobre las iluminadas.
- Abundancia de humedad
- Ubicación en el acceso mismo de la ciudad, cierta facilidad de acceso para el transporte privado y escaso acceso al transporte público.

2. CABRITERÍA

- Probable área disponible: 11.300mt²
- Relativamente buen asoleamiento, pocas zonas ensombrecidas solo al amanecer y ocaso.
- Cercanía con los centros urbanos de Valparaíso y Viña del mar, tanto desde transporte privado como público.
- Áreas del territorio con gran ocupación de vivienda ilegal

3. LA POLVORA

- El área disponible no tiene casi límite, esto no es problema.
- El asoleamiento es adecuado, pero los vientos son de considerable velocidad
- Un excesivo alejamiento de los centros urbanos, poca conexión, solo camino la polvora.



Aclaración:

Este paso no cree ser apresurado, pues no busca determinar un lugar específico para un proyecto específico, sino que solo quiere presentar las posibilidades reales que la ciudad ofrece para lo que ya se tiene pensado y definido, una obra que construya el acceso a Valparaíso.

Este es un paso intermedio entre lo abstracto del acto de acceder y lo tangible del territorio en Valparaíso.

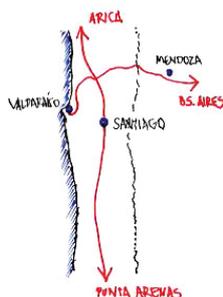
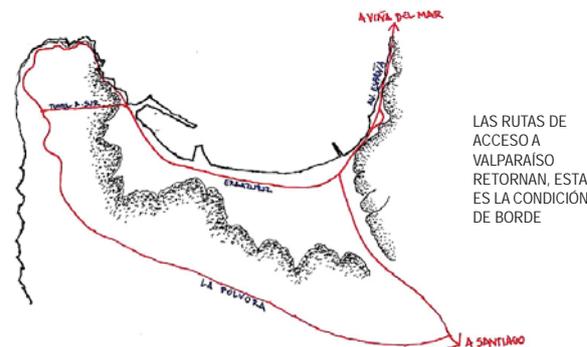
¿Es Valparaíso ciudad terminal?

Para pensar en esto me fue inevitable apuntar específicamente hacia dos asuntos:

Primero, el interior: Valparaíso es geográficamente hablando, un pequeño procurrente, de altura considerable, el cual en cierto modo destina a la ciudad hacia un término fijo, a tener punto final y punto de retorno, tal vez por ello en Valparaíso está siempre la sensación de ir bordeando, porque geográficamente Valparaíso es un borde, la ciudad entera pareciera ser un borde y lo habitamos como tal.



otro modo de acceso urbano, es que la condición constante de estar bordeando crea accederes, aunque estemos en el centro mismo de la ciudad



Segundo, el exterior. Valparaíso se emplaza

en una región que tiene dos grandes ejes de movilización bien marcados:

El eje Norte – Sur* (7) que une al país desde Puerto Montt hasta Arica y se prolonga por toda América hasta Alaska.

El eje Este – Oeste que une al océano pacífico en Valparaíso con el atlántico en

Buenos Aires, este es el llamado corredor bi-océánico.

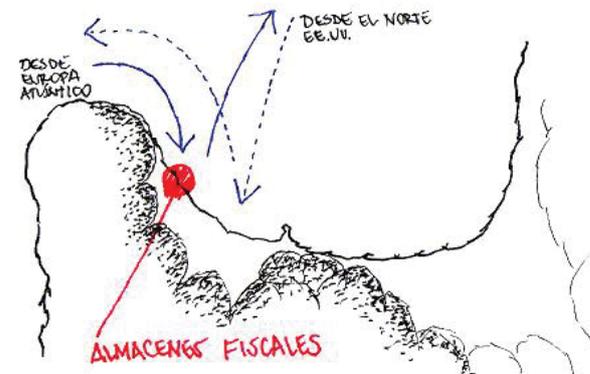
La ciudad está alejada del eje Norte – Sur, su relación con el estaría en la razón de un afluente con un río de mayor caudal. En cuanto al eje Este – Oeste Valparaíso es uno de los extremos, puerta al pacífico y todas sus costas. Esta ubicación anula en Valparaíso la condición de ser ciudad de paso, nada acá queda a medio camino se parte o se llega a ella.

* En achupallas Alberto menciona el antiguo eje Norte - Sur que cruzaba por Valparaíso:

“N.S Magallanes - Panamá: y toda la historia que se ha desarrollado - la explotación minera que venía del Norte, los buques cargados que venían del Sur doblando el estrecho, etc...”

Valparaíso en este instante:
El eje N.S. se ha perdido para él”

Pero Valparaíso fue alguna vez ciudad de paso, sin embargo el desarrollo, ya sea tecnológico, económico o la necesidad de unir en menor tiempo dos puntos han convertido a estas ocasiones en cosas temporales. Junto a esto hoy pareciera haber una tendencia a eliminar, no la ciudad de paso, sino el paso por la ciudad, las autopistas modernas en Chile no incluyen en sus proyectos el ingresar a una ciudad, sino que se traza una variante de penetración. Probablemente por el interés del libre fluir, la necesidad de la ciudad como abastecimiento o descanso es de poca relevancia, hoy la tendencia es la que da la velocidad. Como fue anteriormente señalado, Valparaíso fue ciudad de paso en distintas épocas:



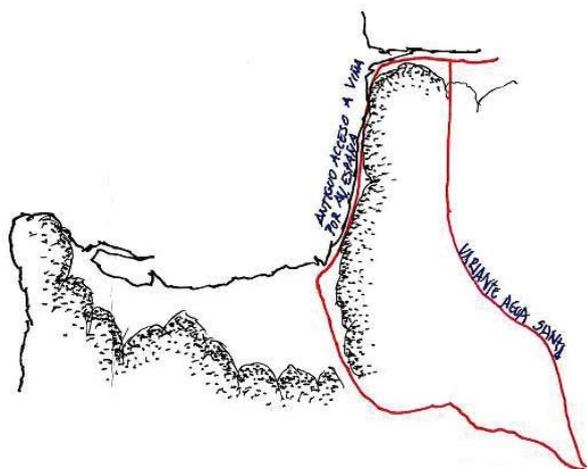
La apertura en 1914 del canal de Panamá le quita gran parte del mercado al proyecto de los almacenes fiscales.

VALPARAÍSO NO CIUDAD DE PASO

Antes de partir

El estudio de la propuesta reconoce su posible incidencia urbana, por ello junto con el paso ya dado de encontrarse con el territorio, da ahora un siguiente paso donde se plantea una relación con la ciudad, básicamente una manera de ver a Valparaíso en torno a lo que se está estudiando, el acceder.

“las naves extranjeras podían depositar sus mercancías en los almacenes fiscales, pagando derechos muy bajos solo con el fin de mantener los almacenes. Esos cargamentos no entraban al país y en cualquier momento podían ser reembarcados y despachados a otros países. El comercio extranjero tuvo así una base segura para sus operaciones, favorecidas por la posición de Valparaíso como primer puerto importante de recalada después de la travesía por cabo de hornos y por la tranquilidad política del país” (8)

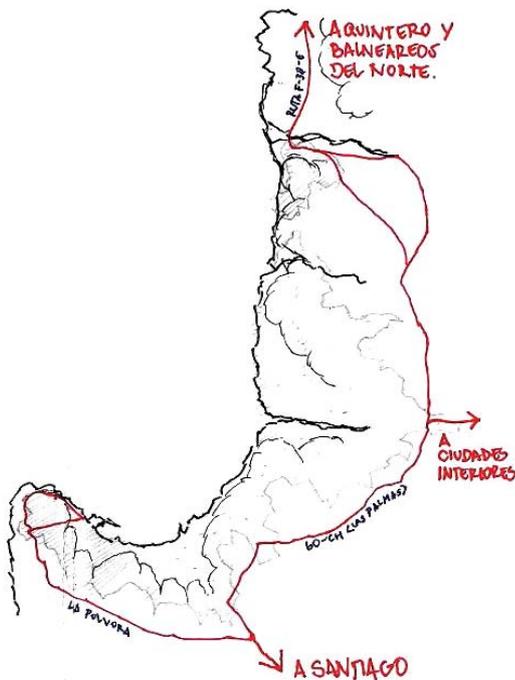


Antiguamente la vía de acceso a Viña del mar alternativa al tren era pasando por Valparaíso a través de la avenida España. Esta ruta cambió cuando en 1931 se construyó la variante agua santa.

VALPARAÍSO NO CIUDAD DE PASO

Con el poblamiento de varias playas al Norte de Valparaíso se fue configurando la actual situación. La ruta 60 - CH o camino internacional empalma con el acceso a Viña del mar yendo por cimas y valles alejadas de las zona urbana conectándose con caminos hacia el interior y con la ruta F-30-E que lleva a los balnearios del norte nuevamente.

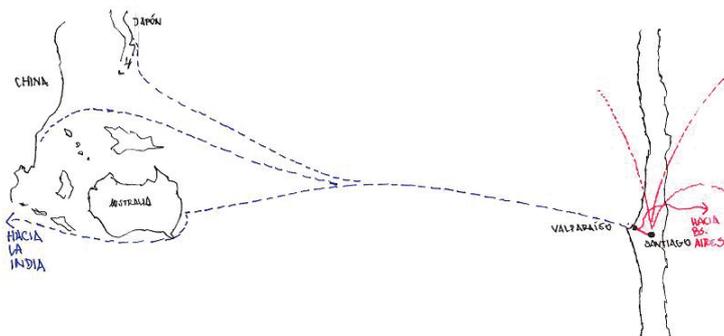
VALPARAÍSO UNA VEZ MÁS NO CIUDAD DE PASO



Ahora sí pareciera ser que Valparaíso definitivamente no es ciudad de paso ¿qué es?, ¿podría ser acaso ciudad de inicio o ciudad de término?

Un poco de ambas, la situación de borde le ha dado a Valparaíso la cualidad de ser ciudad de inicio para ciertas cosas y ciudad de término para otras.

Es ciudad de término para el turista que viene de Santiago a comer algo a la caleta un fin de semana, por ejemplo. Pero es ciudad de inicio para las mercancías que se exportan al mundo.



NOTA



el puerto se vuelve mi ocupación, lo contingente, no por estar dentro de él, solo por tenerlo próximo, el sonido, el movimiento. La ciudad es fondo, es contemplación estas dos cosas a la par.



desde el paseo weelwright, altura cabritería, la rada, el mar, el agua, la calma, la serenidad es lo próximo, lo contingente, el puerto lejano, ya no tiene incidencia en lo audible, a él lo contemplo

el cruce en Valparaíso es situación que acompaña bastante. En Valparaíso, se ha dicho antes, siempre se tienen 2 planos, uno próximo y otro lejano, de aquí viene uno de los actos primordiales de Valparaíso: El ir comparando. Pero, creo, hay algo más que decir con respecto a esto, no solo se cruzan los planos, sino también situaciones. En Valparaíso siempre se está ante 2 situaciones: una contingente y otra contemplativa.

Desde 21 de Mayo — el puerto lo contingente
la rada contemplativa

Desde Cabritería — la rada es lo contingente
el puerto lo contemplativo

No se trata de pensar si es una u otra, se trata de nombrar el término de algo, pero el inicio de otra cosa.

EL SER BORDE NO ES EL TÉRMINO NI EL INICIO DE ALGO ES EL CRUCE (ver Nota).

Con esta afirmación aparece la palabra TERMINAL, ella dice: “que pone término a algo”, o sea no se trata del término, sino de la cosa que le pone término a algo.

En Valparaíso lo que termina es la tierra, el continente, el EJE ESTE – OESTE, para dar comienzo al océano pacífico. Pero ¿qué cosa es lo que pone este término?:

1. Una cosa geográfica: por el hecho geográfico de ser procurrente Valparaíso le pone término y retorno a un recorrido. LA GEOGRAFÍA ES UNA COSA QUE CONSTRUYE TÉRMINO

2. Una cosa de obra: el término de la tierra y el comienzo del mar, el término del automóvil y el comienzo del barco. El puerto construye el paso en este cambio de modalidad. EL PUERTO ES UNA COSA QUE CONSTRUYE TÉRMINO

El puerto es la obra que construye el término, el paso de la tierra al mar y es lo que permite decir: Valparaíso ciudad terminal. Esta hipótesis además reconoce al puerto como el origen de la ciudad y también como su destino y cree que una intervención que involucre al acceso de la ciudad no puede no pensar en el puerto.

El puerto y los accesos a Valparaíso

Tiempo antes de la construcción del actual acceso sur al puerto vía la pólvora se sostuvo un fuerte debate relativo al tema de donde emplazar el nuevo acceso al puerto, las discusiones se centraban básicamente en dos puntos: uno el actual acceso sur y el otro el llamado acceso Norte por quebrada cabritería.

El supuesto acceso Norte partía desde la variante agua santa a la altura del aeródromo rodellillo se internaba a través de la quebrada bajando con una pendiente bastante más leve que cualquier otro posible acceso, hasta desembocar finalmente en el sector de Yolanda en la avenida España, para finalmente ingresar al puerto desde Barón.



Este proyecto actualmente sigue siendo una posibilidad, pues el actual acceso sur tiene el gran problema de poseer 3 túneles en su recorrido, cosa que impide el transporte de ciertas cargas, además de ser extremadamente vulnerable a accidentes y eventuales cierres temporales. Sin embargo el conocido proyecto Barón pronto a aprobarse y pronto a comenzar su construcción corta al puerto la posibilidad de expandirse hacia el sector Norte, dejando sin efecto la posible construcción de este acceso. La propuesta que aquí se estudia busca re – tomar el acceso Norte, pero no con afanes de conexión con el puerto para transporte de cargas, sino con el afán de constituir una obra de acceso a la ciudad, específicamente en el sector de Yolanda, tomando una franja que parta desde el interior de la quebrada y re – mate en el mar. Esta propuesta busca ser independiente a lo que suceda con el proyecto puerto Barón, pues tendrá la facultad de adaptarse a cualquiera de las propuestas, sea el mall o la ampliación del puerto.



A MODO DE FINIQUITO:

Lo hecho con anterioridad buscaba dos cosas en particular:

1. Nombrar el acto (**la permanencia del ir - yendo**)
2. Nombrar una afirmación - hipótesis (**Valparaíso ciudad terminal**)

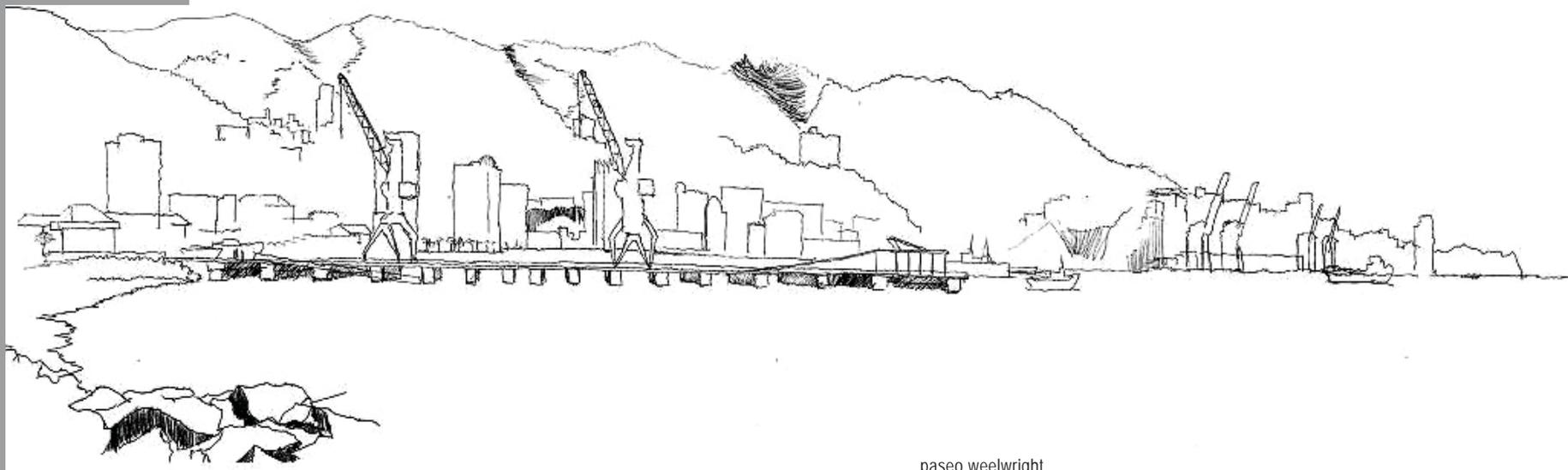
Con este paso ya dado se procede ahora a investigar acerca de todo antecedente que incida en

el cruce en Valparaíso es situación que acompaña bastante. En Valparaíso, se ha dicho antes, siempre se tienen 2 planos, uno próximo y otro lejano, de aquí viene uno de los actos primordiales de Valparaíso: El ir comparando. Pero, creo, hay algo más que decir con respecto a esto, no solo se cruzan los planos, sino también situaciones. En Valparaíso siempre se está ante 2 situaciones: una contingente y otra contemplativa.



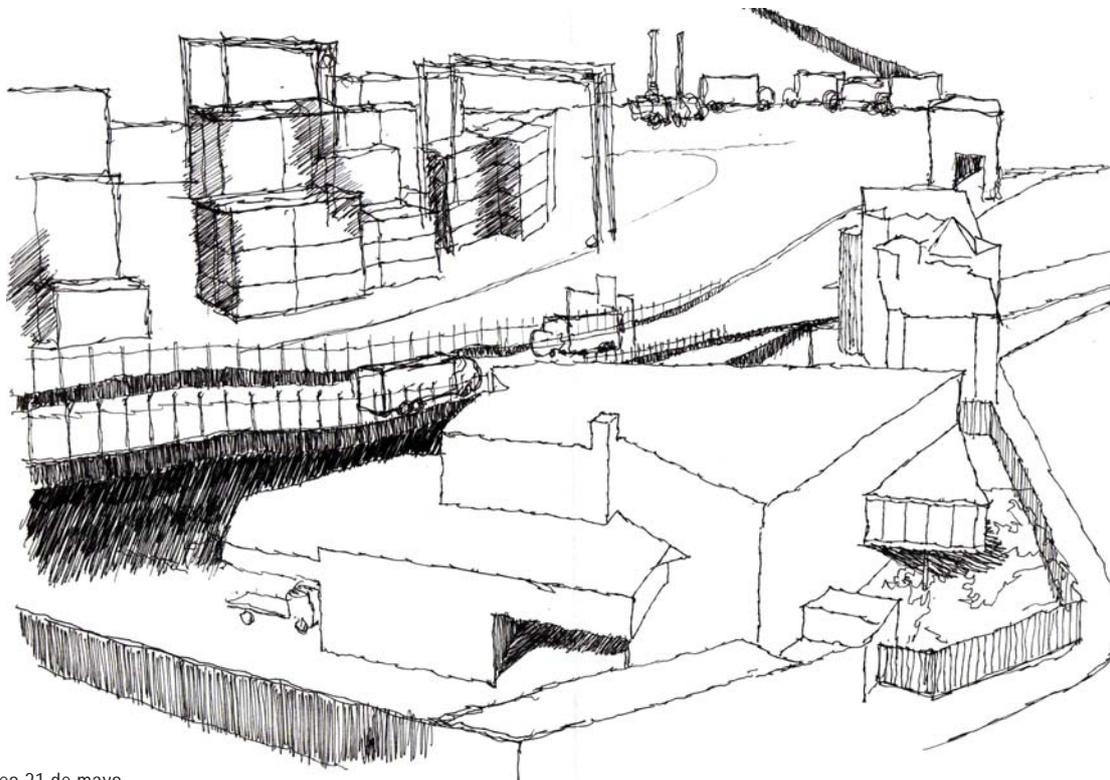
paseo 21 de mayo

24 *El puerto se vuelve mi ocupación, lo contingente, no por estar dentro de él. solo por tenerlo próximo, el sonido, el movimiento. La ciudad es fondo, es contemplación, estas dos cosas a la par*



paseo weelwright

25 *desde el paseo weelwright, altura Cabritería. La rada, el mar, el agua, la calma, la serenidad es lo próximo, lo contingente. El puerto lejano, ya no tiene incidencia en lo audible, a él lo contemplo*



desde paseo 21 de mayo

26 las cosas se han ido colocando en continuidad al espacio disponible no en continuidad a un diseño standard. Esto porque la llegada es con recorrido, no al modo de las puertas, que es con traspaso.

el cielo, este pareciera no terminar, es siempre el mismo, pero nunca igual



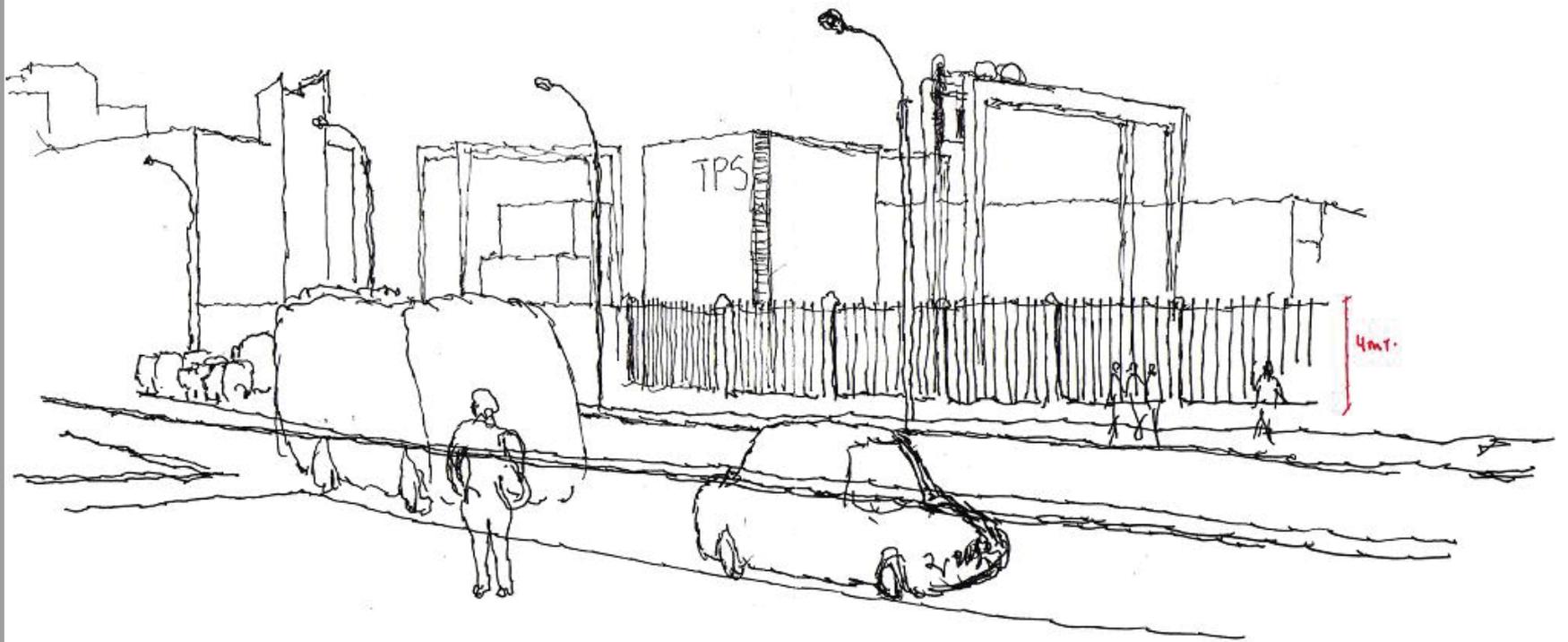
el agua es acaso termino, en la desembocadura se cruza con el mar, sigue siendo agua, pero en otra condición

estero marga-marga

27 la ciudad tampoco termina con la desembocadura, ni con el mar, quien sabe hasta donde la ciudad incide mar adentro, acá acaba el suelo caminable de la ciudad.

desde 21 de mayo: el puerto es lo contingente
(ver croquis 24) - la rada contemplativa

Desde Cabritería: la rada es lo contingente
(ver croquis 25) - el puerto lo contemplativo



cercanías a la aduana
28 el puerto quiere distanciarse con esta reja, pero la ciudad insiste. Todo lo que se eleva es el puerto y en Valparaíso se mira siempre lo de arriba, cierran el suelo, pero no el cielo.

Territorio quebrada cabritería



Ya que esta investigación parte desde el interés por un acto (el acceder) en relación a Valparaíso, ¿por qué no vincularlo a un territorio específico?, pero no cualquier territorio, sino uno que canta al acto de acceder y ¿por qué no pensar que esto entre en relación con la hipótesis **valparaíso ciudad terminal**.

No es aventurado pensar en una obra terminal que construya un acceso a la ciudad y que tenga como posible zona de emplazamiento a la quebrada cabritería y al sector Yolanda, lugares históricamente considerados para la construcción de un acceso al puerto.

Desde este punto la propuesta se centrará en el estudio específico de este territorio y de su relación con el puerto, la ciudad, Chile y América.

Lo que antecede al proyecto

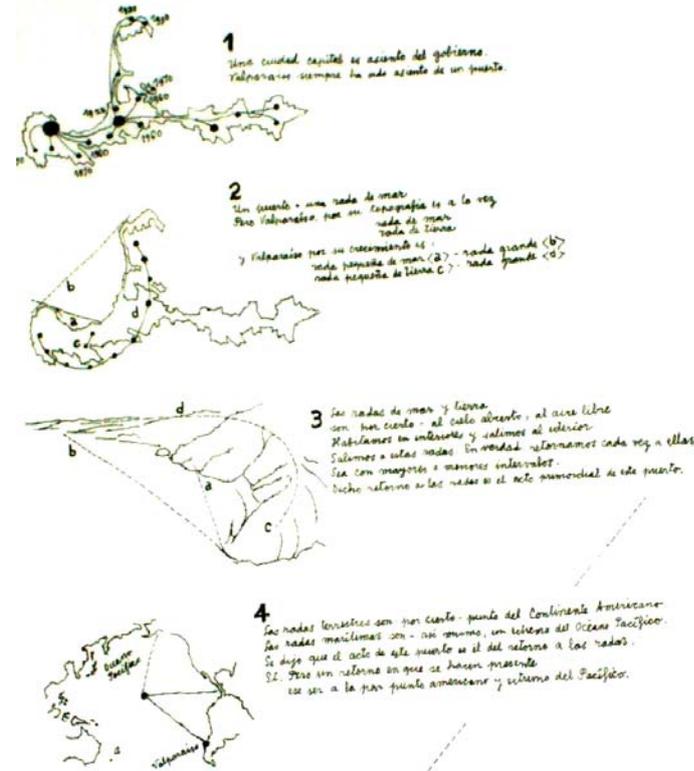
Teniendo la hipótesis de Valparaíso ciudad terminal ya presentada, el paso a seguir busca estudiar lo que antecede al proyecto.

Para dar el paso con cierta solidez se definen 3 ramas de estudio que a criterio propio inciden directamente en la propuesta, estas son:

1. Estudio del puerto de Valparaíso
2. Estudio del acceso Norte Cabritería
3. Estudio del barrio Barón - Placeres

Estudio del puerto de Valparaíso

Se dice en el estudio de la escuela de arquitectura de la UCV entregado a la COREM:



1. una ciudad capital es asiento del gobierno. Valparaíso siempre ha sido asiento de un puerto

2. un puerto - una rada de mar pero Valparaíso por su topografía es a la vez rada de mar rada de tierra

y Valparaíso por su crecimiento es:

rada pequeña de mar (a) - rada grande (b)
rada pequeña de tierra (c) - rada grande (d)

3. las radas de mar y tierra

son por cierto, al cielo abierto, al aire libre, habitamos en interiores y salimos al exterior. salimos a estas radas. En verdad retornamos cada vez a ellas. sea con mayores o menores intervalos dicho retorno a las radas es el acto primordial de este puerto

4. las radas terrestres son, por cierto punto del continente americano las radas marítimas son - así mismo un extremo del océano pacífico se dijo que el acto fundamental de este puerto es el del retorno a las radas sí, pero un retorno en que se hacen presente ese ser a la par punto americano y extremo del pacífico

En cierto modo esta propuesta quiere incorporarse a la visión de este estudio, mirando al puerto como el origen de Valparaíso y constructor de su destino, entendiendo también al puerto no solo desde una perspectiva económica o de necesidad, sino que desde su condición de ser y hacer ciudad.

Breve reseña histórica

En los tiempos coloniales Valparaíso no era más que una pequeña aldea con unas cuantas casas y un muelle de embarque con relativo comercio entre las colonias y España.

En Valparaíso, por las leyes de indias, no se funda ciudad y esta aldea solo presta el servicio de puerto a ciudades realmente constituidas como Santiago.

Los antecedentes más tempranos del puerto de Valparaíso datan de 1810, con la construcción del primer muelle para la atención de naves de carga. También para estos años, con la independencia ya consolidada, Valparaíso se abre a mundo, a las exportaciones, importaciones y a la llegada de inmigrantes quienes son pieza fundamental del desarrollo futuro del puerto.

Durante el siglo XIX el puerto vive la llamada "etapa dorada" debido a su posición estratégica en el comercio entre Europa y la costa Oeste de Norteamérica (sobre todo en la época de la fiebre del oro)

A partir del siglo XX comienza un periodo de decadencia del puerto, muchas son las teorías que lo explican, entre ellas 2 hechos fundamentales:

- El terremoto de 1906 que devasta la ciudad
- La construcción del canal de Panamá en 1914, Valparaíso pierde su condición estratégica



Valparaíso puerto y bahía 1853 (9)

El siglo XX en general no es muy auspicioso para Valparaíso, muchos migran a Santiago o a la nueva ciudad de Viña del mar. En 1910 comienzan las construcciones que consolidan a San Antonio como puerto y futuro competidor para Valparaíso (San Antonio aparece como puerto después del bombardeo de 1865 a Valparaíso por escuadras españolas)



Valparaíso puerto y bahía 1928 (9)

Hasta 1960 no hay grandes intervenciones al puerto, este año se crea la empresa portuaria de Chile (EMPORCHI), entidad fiscal que asume la explotación y administración del puerto.

En 1980 comienza un proceso de renovación con la construcción de nuevas explanadas, con la compra de equipamiento y la incorporación de la empresa privada en las operaciones del movimiento de carga.

En 1985 el terremoto afecta notablemente este proceso y centra los esfuerzos en la reconstrucción de todo lo destruido, faenas que no concluyen hasta 1999, aprox.

Chile durante los años 90' experimenta una considerable alza en el comercio exterior debido a los acuerdos bilaterales suscritos con varios países como Canadá, México, entre otros y los acuerdos con APEC y la unión europea. Generándose así un aumento en las demandas del puerto y una exigencia tecnológica de rápida obsolescencia.

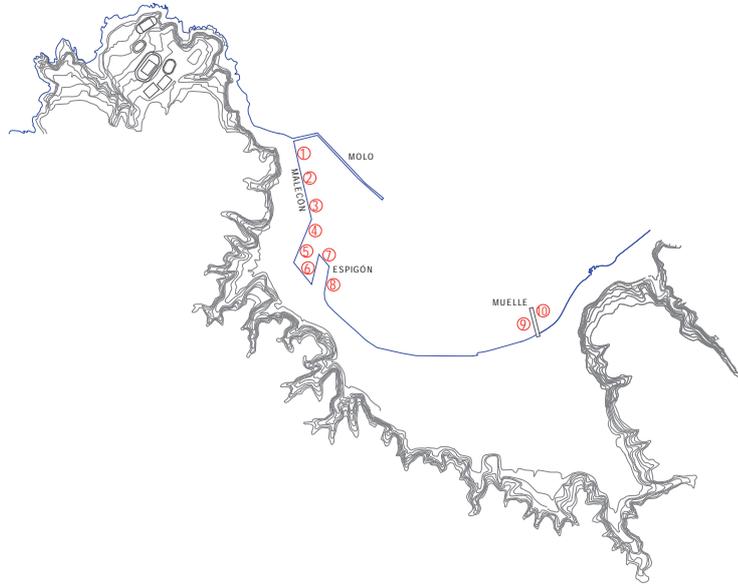
Estos factores exigen la necesidad de hacer mayores inversiones y el estado toma la decisión de dejar esto en manos de privados, por la vía de entrega de frentes de atraques en concesión.

Para lograr esto se apoya la ley 19.542 cuyo objeto radica en transformar los 10 puertos estatales, bajo la administración de EMPORCHI en empresas autónomas, encargadas de aumentar la eficiencia y los montos de inversión mediante el otorgamiento de concesiones. En 1997 se promulga la ley y el 1 de Enero de 1998 comienza su aplicación con la creación de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) configurada por un directorio escogido por el presidente de la república.

En 1999 se entrega en concesión el primer frente de atraque, compuesto por los sitio 1,2,3,4,5 a la sociedad portuaria TPS. La cual comienza sus operaciones en el 2000.

Con todo este nuevo desarrollo comienza una etapa en la cual el puerto debe definir estrategias a largo plazo que aseguren el correcto funcionamiento y la capacidad del puerto de Valparaíso. En este sentido destaco dos ejes principales:

1. El desarrollo de un nuevo acceso (Norte vía cabrería, Sur, vía la polvora)
2. La ampliación de los sitios de embarque



Plano esquemático ubicación sitios de atraque del puerto

Detalle de los sitios de atraque (10)

- ①y② La longitud de estos sitios es de 175m cada uno, poseen un calado autorizado de 8,22m y 8,39m respectivamente.
- ③ Su longitud es de 260m con un calado autorizado de 9,5m
- ④ Su longitud es de 200m con un calado autorizado de 9,29m
- ⑤ Su longitud es de 166m con un calado autorizado de 8,98m
- ⑥ Posee una longitud de 240m con un calado autorizado de 8,29m
- ⑦ Su longitud es de 112m con un calado autorizado de 7,92m
- ⑧ Posee una longitud de 240m con un calado autorizadode 7,92m
- ⑨ Posee una longitud de 200m con un calado autorizado de 8,79m
- ⑩ Su longitud es de 200m con un calado autorizado de 8,49m

El desarrollo de un nuevo acceso

Ante la voluntad de la creación de corredores biocénicos, junto con la incorporación de Chile al Mercosur, Valparaíso debió desarrollar una nueva alternativa de acceso que no implicara el paso por la ciudad, para así poder ofrecer un servicio expedito y eficiente.

En los años 90' comienza un debate para definir cuál sería este nuevo acceso, y eran 2 las alternativas con mayor probabilidad de realizarse: El acceso Norte por cabritería y el acceso Sur por camino la pólvora.

El gobierno y otros representantes del puerto priorizaron el acceso Sur por ser más limpio, en cuanto a su incidencia en la ciudad y en cuanto a que abre la posibilidad de futuros desarrollos de la ciudad (expansión).

El acceso cabritería se considera, pero como un complemento al acceso Sur. (ver **NOTA**)

Real situación de congestión en el Puerto de Valparaíso (11)

En primer lugar y en cuanto al estrangulamiento del puerto, señalamos que ésta es una grave realidad que los clientes del puerto estamos sufriendo hoy. En efecto, los concesionarios ya han avisado a sus clientes que se las arreglen como puedan con los contenedores y otras cargas sacándolas fuera del puerto, debiendo el terminal renunciar a éstas prestaciones e inherentes ingresos ya que, simplemente, no hay espacio disponible.

En esto, quizá no se cuente con ésta información de parte de los concesionarios, pero en Agosto/2006 ya el puerto estaba presentando situaciones de colapso y nosotros, en nuestra calidad de clientes hemos participado en reuniones con el puerto en éste sentido. Lo anterior se demuestra fácilmente señalando que el puerto de Valparaíso movilizó casi un 100 % más contenedores en Agosto/07 c/r al mismo mes del año pasado, pero contando con la misma cantidad de explanadas y sitios.

También es una realidad ver como el puerto ha debido recurrir al Sector Barón (Ex Segetrans) para realizar operaciones de carga y contenedores. Si la congestión está ocurriendo en éstas fechas, nos preocupa enormemente lo que pasará cuando comience la próxima temporada de exportaciones y, particularmente, en el peak de Feb/Mar/ 2007. Comentamos que si las Líneas Navieras deben esperar y el servicio es deficiente, varias representadas por nuestros asociados considerarán su traslado a otros puertos, aumentando el desempleo en Valparaíso, lo que sería muy grave para la zona.

Texto escrito por Fernando Angulo (asesor técnico asonave)

NOTA

a consecuencia del cierto atraso en el desarrollo tecnológico e infraestructural del puerto, hoy Valparaíso atraviesa una situación de colapso en su capacidad de transferencia de carga. Si bien el problema del acceso es cosa aparentemente resuelta, la situación de ahorcamiento para la expansión, resultado de la aprobación del proyecto puerto - barón es un problema vigente y que no tiene clara solución. Ante ello se han organizado distintas posturas, a continuación algunas consideraciones de otros al respecto.

El actual acceso Sur y la zona de apoyo ZEAL

El Proyecto del acceso Sur está inserto en el nuevo camino La Pólvora, un nuevo acceso que circunvala la ciudad de Valparaíso por el borde costero oeste, desembocando directamente en el puerto, evitando que el tránsito pesado, asociado a la operación del puerto, cruce a través de la ciudad. Sobre este trayecto se emplazan 3 túneles, de los cuales, el principal es el túnel T1, un túnel bidireccional de 2 pistas de aproximadamente 2,18 km de longitud y un 2% de pendiente longitudinal, donde dada su operación, los aspectos de seguridad se convierten en una de las mayores prioridades del diseño.

Dice Fernando Angulo (asesor técnico de asonave):

Se habla de la ZEAL (zona logística ubicada a 9 Km. del Puerto de Valpsó, cerca de Placilla) como una solución a la creciente congestión, pero esto es sólo un " colchon" para evitar un colapso en el tráfico portuario, dado que faltan sitios y explanadas, la rápida ampliación del puerto es la solución definitiva, con lo cual desaparece la ZEAL. También se comenta que los camiones esperando en la ZEAL, son camiones que no están produciendo. Contenedores manipulados en la misma ZEAL, tendrán un doble manipuleo y transporte más costos de almacenaje vigilancia,..etc, por lo que es una solución no óptima, lejos de la conveniencia del sector exportador.

El Proyecto Inmobiliario Puerto Barón

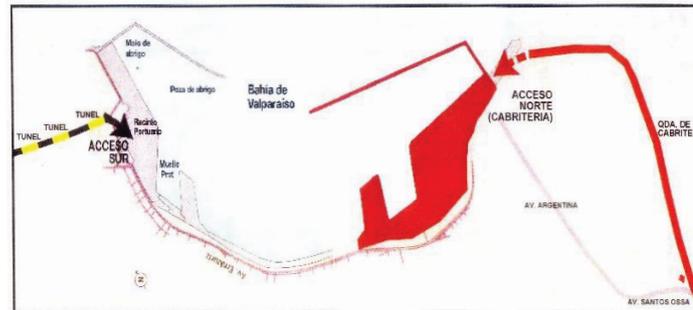
De la misma manera consideramos que el proyecto de borde costero es inviable porque bloquearía la ampliación y acceso al puerto de Valparaíso por el lado norte, lo que es prioritario. Creemos también que resultaría gravísimo para Valparaíso y el país destinar el mejor sector para la necesaria ampliación del puerto, para el desarrollo de un proyecto inmobiliario. Se ha hablado de las experiencias de otros países en cuanto a aperturas de borde costero pero éstas se han realizado en ciudades-puerto que han quedado con terrenos portuarios ociosos. Esto no ocurre con Valparaíso donde se han ganado terrenos al mar para las ampliaciones de su puerto a un altísimo costo.

Se destaca también la importancia de mantener nuestro excelente Terminal de Pasajeros,-y principal Centro de Eventos de la Zona-, en los históricos edificios que fueron hace pocos años remodelados en el Sector Barón.

Aptitudes portuarias del sector Barón

Los terrenos del sector norte de la bahía de Valparaíso son los más adecuados para la expansión portuaria como lo reflejan los estudios de suelo y sondaje existentes. En cuanto a proyectos de

este tipo, existen muchos estudios que consideran esta zona como el área preferible para la natural expansión portuaria de Valparaíso, entre ellos el proyecto Japonés "JICA", incluido en el Plan Maestro de la anterior EMPORCHI (ver **NOTA**) . No comprendemos la razón por la cual todos estos importantes proyectos de ingeniería portuaria han sido inexplicablemente pasados por alto, y reemplazados por un proyecto de borde costero que no ha sido discutido por EPV con los actores relevantes.



propuesta asonave ampliación puerto 2007

Proyecto de Puerto Norte y acceso por Cabritería

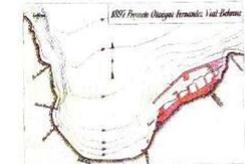
Asonave por tanto propone ampliar el Puerto de Valparaíso por el lado Norte, donde existen adecuadas explanadas y accesos ferroviarios y abriendo un acceso por Cabritería, libre de las limitaciones que presenta el acceso sur y a un costo muy inferior. Este acceso también sería muy importante para eventuales contingencias viales y tránsito de cargas peligrosas (de clasificación IMO) que por razones obvias no pueden circular por los túneles.

Creemos que este proyecto podría ser un brillante polo de desarrollo para Valparaíso, abriendo enormes posibilidades y plazas de trabajo. Mucho más que el proyecto del mall, los 500 departamentos para vivienda proyectados y la marina de yates en el borde costero, ya que éstos representan más bien una actividad de gasto, para nada necesario en una ciudad con tan alto desempleo. Aquí lo que se necesita con urgencia son fuentes de trabajo y que mejor que Valparaíso siga explotando su Industria originaria que es la actividad portuaria, actividad que además representa su mayor fortaleza al ser una de las pocas que no se pueden trasladar a Santiago. Teniendo en cuenta otro aspecto, y ante las nuevas normativas de la seguridad Internacional, como por ejemplo el Código I.S.P.S., (... continua página 55)

NOTA

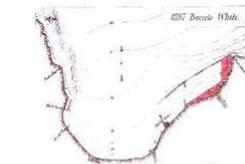
históricas propuestas de ampliación del puerto

OTAEGUI FERNANDEZ VIAL-BEHRENS



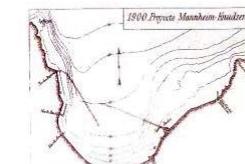
1897

PROYECTO WHITE



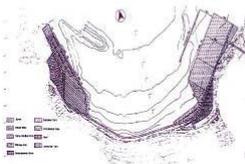
1897

MANNHEIM KNUDSEN



1900

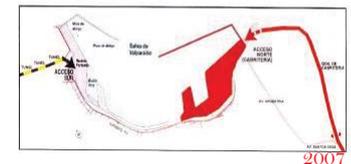
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)



1985

PROPUESTA ASONAVE

ACCESO CABRITERIA
PUERTO DE VALPARAISO



2007

PROPUESTA ①

Se propone eliminar almacenes fiscales existentes para ampliar área de acopio de contenedores, junto con actualizar el equipamiento de carga (específicamente gruas), llegando a 10,3 millones de toneladas de carga por año.

Esta propuesta se encuentra en la actualidad en un estado de parcialidad, ya que el 9 de Febrero de 2009 la ampliación de la zona histórica protegida de Valparaíso incluyó a los almacenes fiscales, inhabilitando su demolición.

PROPUESTA ②

Muelle sector costanera, se trata de un nuevo muelle frente al sector Bellavista, con capacidad para descargar 2 buques a la vez. Esto permitirá llegar a 12,3 millones de toneladas de carga por año.

Esta propuesta tiene una grave dificultad, y es que si no se complementa con una ampliación del molo sus sitios de atraque quedan peligrosamente en aguas semi-abrigadas, quedando inutilizables durante las épocas de mal tiempo

PROPUESTA ③

Ampliación del espigón, se trata de la ampliación del espigón para permitir el atraque y la atención simultanea de 3 naves. Esto permitirá llegar a 14 millones de toneladas de carga por año.

Esta propuesta tiene la misma gran dificultad que la anterior, ya que sus sitios de atraque quedarían en aguas semi-abrigadas.

PROPUESTA ④

Frente de atrque continuo, esta ampliación se complementa con las 2 propuestas anteriores, logrando una longitud de 780m y 45 ha para acopio de contenedores. Esto permitirá llegar a 20 millones de toneladas por año.

PROPUESTA ⑤

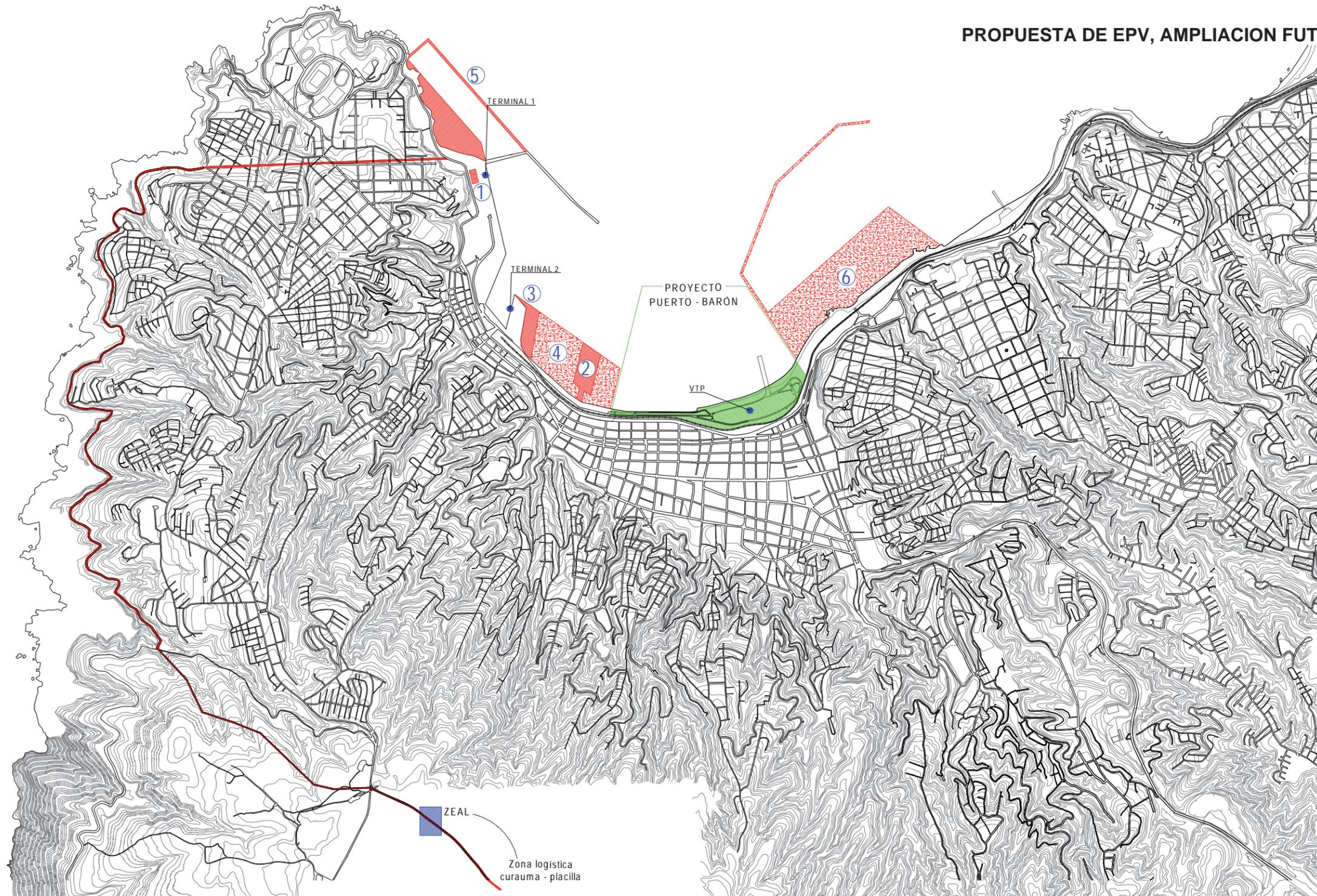
Terminal San Mateo, se trata de una ampliación fuera de la poza de abrigo actual, por lo cual esto incluiría la ampliación del actual molo. Su construcción incrementaría en 5 millones de toneladas la capacidad de carga anual.

La dificultad que esta propuesta presenta radica principalmente en 2 cosas. Una es su costosa implementación, debido al necesario derrumbamiento de parte del actual molo, junto con el necesario dragado del fondo marítimo, necesario para alcanzar un calado mínimo. La otra es en cuanto a sus escasas áreas de respaldo debido a solo contar con avenida Altamirano como vía de conexión.

PROPUESTA ⑥

Terminal Yolanda, su emplazamiento sería en sectores actualmente contemplados como reserva portuaria. Con su construcción la capacidad de transferencia de carga se vería incrementada en 14 millones de toneladas por año

El acceso es la gran dificultad de esta propuesta, ya que quedaría fuera de las áreas cubiertas por el acceso Sur, ello conllevaría a la necesaria implementación de un nuevo acceso probablemente en quebrada Cabritería.



PROPUESTA DE EPV, AMPLIACION FUTURA DEL PUERTO



PROPUESTA 4



PROPUESTA 5



PROPUESTA 6



PROPUESTA 1



PROPUESTA 2



PROPUESTA 3

ANEXO DEL PLANO ANTERIOR

- ZONA CURAUMA - PLACILLA:

Esta se emplaza a unos 15 kilómetros del puerto. posee 60 ha para almacenamiento de carga y contenedores, su funcionamiento evita el colapso de las reucidas áreas de almacenamiento del puerto.

- ZEAL (zona extraportuaria de apoyo logístico):

Se trata de 90 ha de terreno (que se habilitarán en virtud de la demanda), donde se ofrecen servicios primarios de puerto como SAG y aduana, junto con ello se gestiona un ordenamiento en la entrada y salida de camiones al puerto, con el fin de evitar colapsos, sobre todo en épocas de peak.

- TERMINAL 1

Corresponde al área donde se encuentra el malecón (sitios 1, 2, 3, 4, 5) este terminal actualmente está bajo la concesión de TPS (terminal pacifico sur) sociedad que se lo adjudicó en la licitación del año 2000. Su longitud total de atraque es de 982m.

- TERMINAL 2

Corresponde al área del espigón (sitios 6, 7, 8), este terminal se encuentra bajo la administración de EPV (empresa portuaria valparaíso). Ofrece 2 frentes de atraque de 250m de longitud, y uno en la cabeza de 100m.

de la página 52...

se hace incompatible el tener una marina deportiva y otras actividades de tipo recreativas y turísticas al interior de una zona que debería ser de alta seguridad.

La futura incorporación de de escáners y otros equipos de seguridad, como los ya existentes en los puertos de Buenos Aires, Manzanillo, Colón; Balboa y otros, también ameritan el tener un puerto confinado e interconectado, lo que también se contrapone con el citado proyecto inmobiliario.

Proyecto de Puerto Norte y acceso por Cabritería

Asonave por tanto propone ampliar el Puerto de Valparaíso por el lado Norte, donde existen adecuadas explanadas y accesos ferroviarios y abriendo un acceso por Cabritería, libre de las limitaciones que presenta el acceso sur y a un costo muy inferior. Este acceso también sería muy importante para eventuales contingencias viales y tránsito de cargas peligrosas (de clasificación IMO) que por razones obvias no pueden circular por los túneles.

Creemos que este proyecto podría ser un brillante polo de desarrollo para Valparaíso, abriendo enormes posibilidades y plazas de trabajo. Mucho más que el proyecto del mall, los 500 departamentos para vivienda proyectados y la marina de yates en el borde costero, ya que éstos representan más bien una actividad de gasto, para nada necesario en una ciudad con tan alto desempleo. Aquí lo que se necesita con urgencia son fuentes de trabajo y que mejor que Valparaíso siga explotando su Industria originaria que es la actividad portuaria, actividad que además representa su mayor fortaleza al ser una de las pocas que no se pueden trasladar a Santiago. Teniendo en cuenta otro aspecto, y ante las nuevas normativas de la seguridad Internacional, como por ejemplo el Código I.S.P.S., se hace incompatible el tener una marina deportiva y otras actividades de tipo recreativas y turísticas al interior de una zona que debería ser de alta seguridad.

La futura incorporación de de escáners y otros equipos de seguridad, como los ya existentes en los puertos de Buenos Aires, Manzanillo, Colón; Balboa y otros, también ameritan el tener un puerto confinado e interconectado, lo que también se contrapone con el citado proyecto inmobiliario.

Postura ante la situación actual del puerto

La propuesta considera a Valparaíso como ciudad que debe su origen y orienta su destino al puerto, como dice Alberto a este “ser un puerto único” por ello es partidaria de priorizar el desarrollo portuario en las zonas costeras por sobre el desarrollo turístico, recreativo o inmobiliario.

Ante la inminente construcción del proyecto mall barón y ante el inevitable corte en la continuidad de las instalaciones portuarias, la propuesta considera la futura ampliación mediante la terminal Yolanda, proponiendo en esta área una zona de infraestructura BLANDA, o sea de baja densidad y fácil remoción, permitiendo así al puerto disponer de estos sitios cuando así lo estime conveniente.

La propuesta cree que ciudad y puerto no deben ser cosas aisladas, sino deben entrar en relación, pero no a la manera del proyecto barón, que en cierto modo anula la incidencia del puerto, para crear contacto con el mar a modo de balneario. Esta propuesta no cree que los paseos balnearios sean la manera de relacionar al habitante con el puerto, sino que piensa en CRUZAR las actividades cívicas con las actividades portuarias.

De aquí viene el término TERMINAL, el cual busca insistir en el destino portuario de esta ciudad, junto con crear una relación de la vida cívica con la vida portuaria. En la cívica desde el ACTO DE ACCEDER, y el cambio de situación que aparece al llegar. Y en la portuaria también desde el ACTO DE ACCEDER, pero en el cambio de modalidad que aparece al llegar. Para potenciar esto es que la propuesta considera un nuevo acceso a la ciudad, que será entrada pública y alternativa al nuevo puerto. La obra será una especie de espacio de avanzada del puerto, pero con un uso cívico, que lo tendrá próximo en una relación contemplativa, pero que estará pensando en su cercana y pronta relación de contingencia. Para que cuando esta relación llegue no sea una reemplazada por otra, sino que convivan.

Propuesta tesis escuela de ingeniería UCV 1997 (12)

Históricamente se ha planteado al sector Norte del puerto de Valparaíso como la alternativa más viable para su expansión (ver nota pag. 53). Sin embargo la aparición del proyecto puerto - barón ha aplacado esta posibilidad. Si bien esta carpeta ya ha expuesto varios de los anteproyectos que consideran al sector Norte como zona de expansión, también se entregará una reseña de un proyecto de tesis de la escuela de ingeniería de la UCV, que viene a detallar técnicamente la viabilidad de esta ampliación.

La tesis plantea 2 alternativas de ampliación para una terminal del puerto en el sector Yolanda.

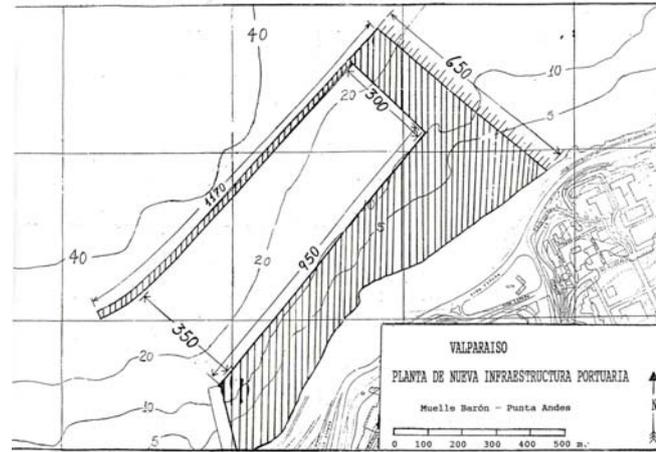
Alternativa 1

La construcción del frente de atraque ubicado en un primer tramo - casi paralelo - al tramo corto del rompeolas tendrá una longitud de 300m y un segundo frente de atraque paralelo al borde costero con una longitud total de 950m se proponen muelles marginales que tendrán un ancho de 28m, estará sustentado en pilotes tubulares de acero. La cubierta es una losa de hormigón armado sobre vigas del mismo material la que podrá resistir grúas pórticos - para la transferencia y equipos de porteo terrestres

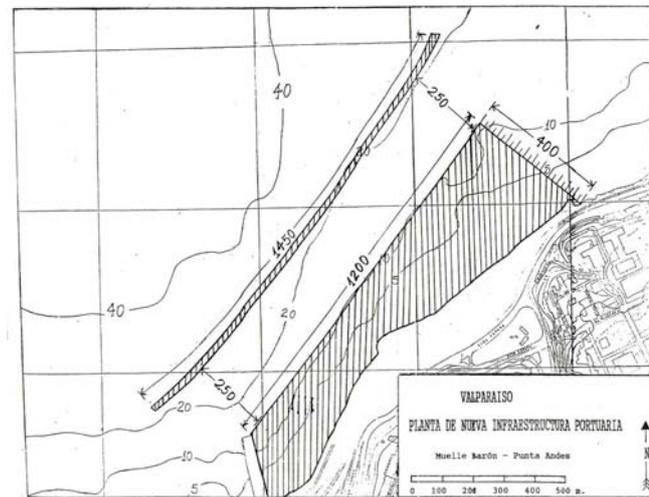
El talud de relleno bajo el muelle tendrá una inclinación de 1:2 y estará protegido por una capa de enrocado liviano. Se estima adecuada una profundidad del frente de atraque de 12m, por lo tanto será necesario dragar en algunos lugares para obtener dicha profundidad.

Alternativa 2

Tendrá un solo frente de atraque orientado al sureste con una longitud de 1200m - paralelo al borde costero - y al igual que la alternativa 1 será un muelle marginal de un ancho de 28m y que podrá resistir grúas pórtico, equipos de porteo terrestres.



Alternativa 1

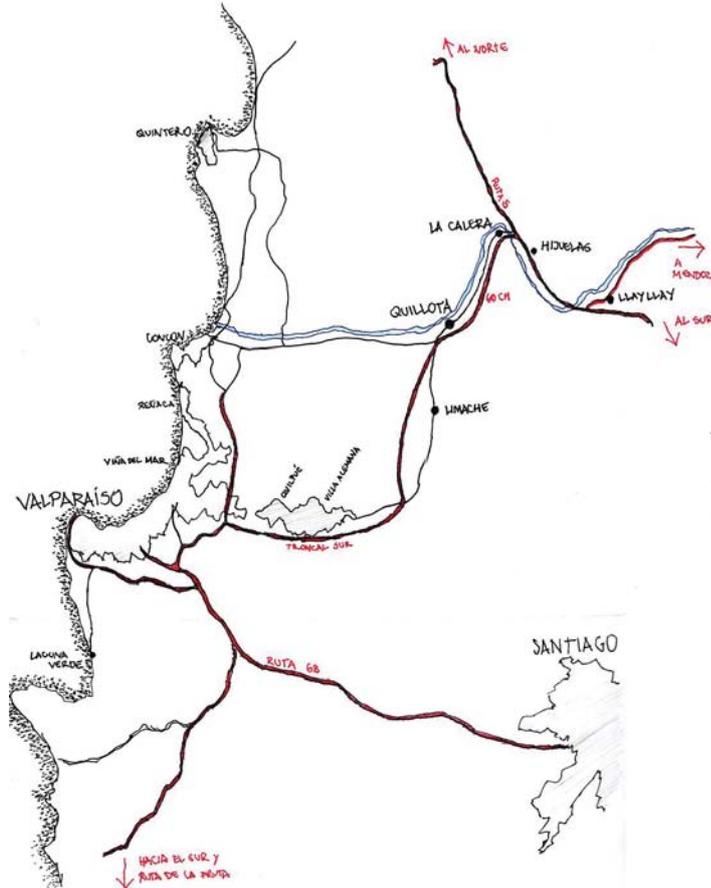


Alternativa 2

- VTP

Terminal de pasajeros de cruceros de turismo, en este edificio se ofrecen servicios de ingreso al país tales como aduana y SAG. El terminal desde 2002 se encuentra bajo la concesión de VTP (sociedad valparaíso terminal de pasajeros) Su existencia se ve amenazada con la construcción del proyecto puerto-barón

¿Dónde está el puerto?



Es sencillo en Valparaíso reconocer hasta donde llega la ciudad, existen bordes donde la sola topografía ya dice mucho. Sin embargo su área de incidencia es mayor a la urbana, esta área es la que es objeto de este punto y por sobre todo los acceso y rutas que relacionan a estas áreas con el puerto.

Abastecido por el Norte a través de la combinación Ruta 5 - Ruta 60 - CH - Troncal Sur.

Desde Argentina y el corredor biocénico, la combinación Paso los libertadores - camino internacional - troncal sur. Varias ciudades argentinas entorno a la región de Mendoza prefieren el puerto de Valparaíso para sus exportaciones, pues los puertos argentinos están más distantes y por ende son más caros.

Desde el Sur y Santiago a través de la ruta 68 y el camino de la fruta desde el Sur.

Contexto global

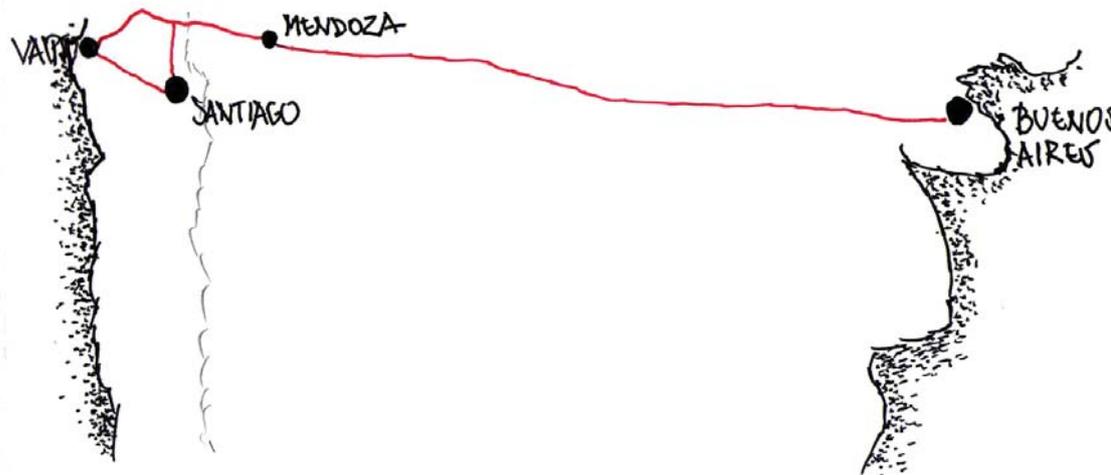
Hoy no es adecuado hablar solo del puerto de Valparaíso, ni tampoco acerca de su hinterland o área de influencia. La región de Valparaíso completa es incidente en la situación global del puerto, por ejemplo Los andes, ciudad alejada de la costa, cuenta con un puerto terrestre, el cual es una especie de estación donde puede haber intercambio de carga, servicio técnico y zona de descanso. Además los andes y toda la cuenca del Aconcagua exporta desde Valparaíso parte de su producción hortofrutícola. Actualmente existen 3 grandes puertos en la región:

1. Quintero / Ventanas: Puerto de embarque de combustibles (gas) y minerales
2. Valparaíso: Puerto principal en cuanto a faenas administrativas
3. San Antonio: Puerto con mayor movimiento de carga del país

En la actualidad se habla de dos nuevos puertos en la región, por un lado en la desembocadura del Aconcagua, que permitiría el atraque de barcos de mayor calado y otro en laguna verde, que permitiría la difícil expansión del puerto actual. Esta situación nos habla de toda una red, un sistema en torno al buen funcionamiento de estos puertos, los cuales parecieran tender hacia la especificación de rubros más que a la competencia. Este sería un panorama posible ante estas situaciones:

1. Quintero / Ventanas: Combustible, cargas minerales
2. Concón: Capacidad para barcos de gran calado
3. Valparaíso / Laguna verde: Centro administrativo y puerto de productos hortofrutícolas
4. San Antonio: Puerto de productos hortofrutícolas

Esta mirada global es esencial cuando pensamos en los accesos, pues estos responden a una lógica de producción, la cual está en relación directa con el puerto (en Chile el 40% del PIB proviene de las exportaciones) Toda una rama vial está en un desarrollo que piensa en el puerto. Esta propuesta por ende debe estar al tanto de esta situación y tener una postura ante ella.



esquema corredor biocénico Valparaíso - Buenos Aires

Corredor biocénico

Desde que Chile abrió sus puertas al comercio exterior en los años 80 es que se ha generado una importante alza en las importaciones y exportaciones nacionales, siendo estas últimas representativas en 2008 de un 40% del PIB nacional. En los 90 esta apertura fue reforzada con una serie de tratados con APEC, México, Canadá, entre otros y últimamente con los mercados del Asia pacífico.

En este escenario es que aparece en escena la idea de los corredores biocénicos que busca integrar ejes de desarrollo mediante, por ejemplo la vinculación de centros poblados aislados de un país con regiones de mayor desarrollo, mediante el intercambio comercial, cultural y turístico.

Este modo de integración toca la realidad de todo el continente sudamericano, por ello varios son los países (entre ellos Chile) que han hecho un esfuerzo importante para crear estos ejes que enlacen sus regiones, provincias y departamentos en subregiones geográficas bajo la perspectiva de otorgar una continuidad física real a dichas unidades territoriales.

Es principalmente esta idea la que genera las fuerzas que promueven el desarrollo vial de la región de Valparaíso, creando carreteras que orbitan las ciudades en la antesala de su ingreso a los puertos. **Dice Luis Álvarez** en consulta realizada al respecto (cita no textual):

todas las fuerzas, desde el punto de vista vial estructurante, tienden a no a colocar vías perpendiculares a la costa, sino ORBITALES... los proyectos viales en Valparaíso no están enfocados en torno a la ruta 68, sino al camino internacional, por ello todo proyecto nuevo contemplado dentro de los más factibles, incluyen de alguna manera la estructura orbital y el acceso sur

El acceso Sur al puerto

El Proyecto del acceso Sur está inserto en el nuevo camino La Pólvara, un nuevo acceso que circunvala la ciudad de Valparaíso por el borde costero oeste, desembocando directamente en el puerto, evitando que el tránsito pesado, asociado a la operación del puerto, cruce a través de la ciudad. Sobre este trayecto se emplazan 3 túneles, de los cuales, el principal es el túnel T1, un túnel bidireccional de 2 pistas de aproximadamente 2,18 km de longitud y un 2% de pendiente longitudinal, donde dada su operación, los aspectos de seguridad se convierten en una de las mayores prioridades del diseño.

Esta vía se extiende 22 kilómetros desde la intersección con la ruta 68 hasta la llegada al malecón de atraque, recibe los tránsitos desde la ruta 68 y de diversos sectores productivos, como la cuenca del Aconcagua, el valle de Casablanca, entre otros. Su construcción comenzó en 1998 con los arreglos en el camino la pólvara y su inauguración fue en octubre del 2008.

NOTA



Valparaíso así mismo en su crecimiento se rige por imágenes una, bien expresable, es de unicidad

a

“la ciudad quiere extenderse y renovarse salvándose del caos - que es la contigüidad de lo particular - para asemejarse a las ciudades arquetipo actuales”

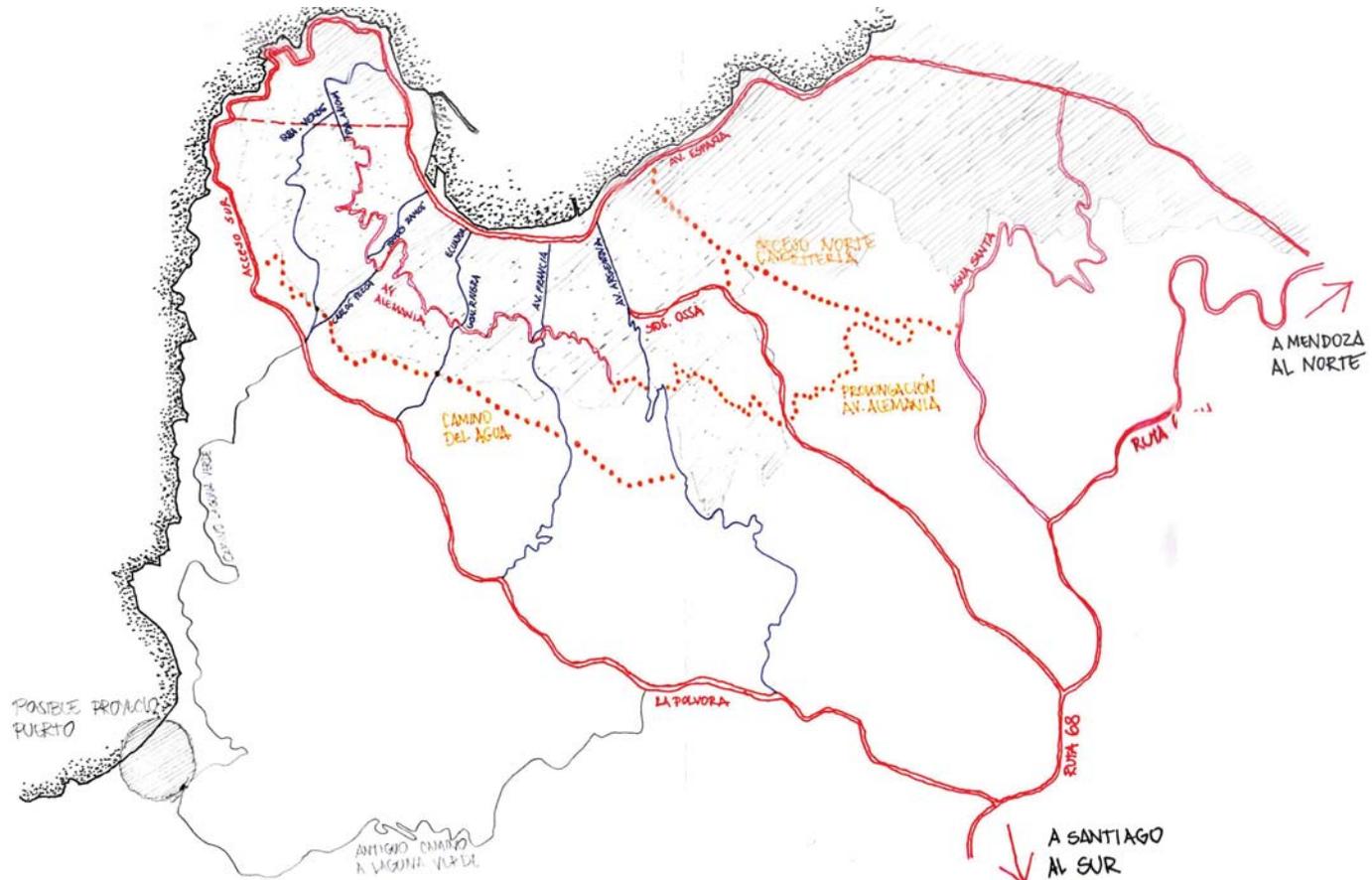
otra imagen oscura, es de aislamientos

b

“se quiere fundar un nuevo lugar que libre de contaminaciones y donde se alcance alguna pureza natural, espiritual, social...”

la propia ciudad no sabe como relacionar a ambas quizás asuntos de esta índole sean difíciles para un puerto más preocupado de lo que pasa por él que de sí mismo (13)

es esta expansión, la que en cierto modo crea la posibilidad de que **estos orbitales se vuelvan una 3ª rada de circulaciones**, pues involucran a la ciudad.



situación actual de las vías orbitales en el gran Valparaíso

Los orbitales

Las vías rodeantes de la ciudad no nacen de un requerimiento de la ciudad misma, como por ejemplo en Santiago Américo Vespucio distribuye los tránsitos internos sacándolos de los centros urbanos para ir de una comuna a otra, a pesar de que la distancia recorrida puede ser mayor esto se compensa con la economía de tiempo, las distancias se miden ya no en kilómetros, sino en tiempo.

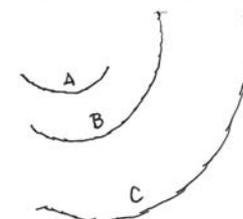
Estas vías que orbitan la ciudad en Valparaíso nacen de la necesidad de eliminar los tránsitos de carga de los centros urbanos siendo reorientados hacia la periferia.

Alberto habla de 2 modos de desplazarse en la ciudad: Aquel en que la velocidad nos separa del medio (como lo expreso, que es el TRÁNSITO) Y aquel en que se permanece en el medio (como ir al centro, que es el TRÁFICO)

Estas vías alejadas de los márgenes urbanos tienen algo de esto, están en la condición de lo expreso, pero no están alejadas del medio, porque lo orbitan y con ellos marcan un límite o un borde

que nos dice hacia donde la ciudad se expande (ver **NOTA**), es una estructura mayor que tiene a la ciudad metida adentro, que tiene a la rada metida adentro, a la rada pequeña y a la rada grande. Su forma también sigue, en cierto modo, la forma de la rada, pero esta sería una rada construida por las circulaciones. Entonces tendríamos la rada del mar, la rada urbana y la rada de las circulaciones.

Nueva 3ª rada de circulaciones

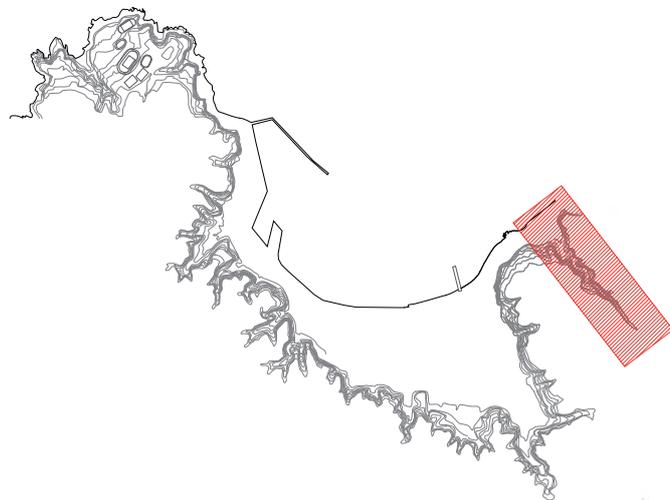


- A = LA RADA NATURAL DE MAR (RADA PEQUEÑA)
- B = LA RADA CONSTRUIDA DE LA CIUDAD (RADA GRANDE)
- C = LA RADA CONSTRUIDA DE LAS CIRCULACIONES (RADA QUE NO SE MIDE)

ESTA NUEVA RADA ES DE UN ORDEN MÁS ABS TRACTO, NO TIENE LA RELACIÓN DE MIRADA QUE DAN LAS OTRAS RADAS.

como ya se ha indicado, parte de la propuesta quiere crear un nuevo acceso a la ciudad, este en virtud de lo investigado, pareciera tender hacia el sector de quebrada cabritería, apoyándose en los esfuerzos anteriormente realizados por crear en ese sitio un acceso Norte al puerto. Para ello, parte de las referencias recaudadas corresponden a un anteproyecto de tesis perteneciente a la escuela de ingeniería de la UCV, específicamente del alumno Pablo Rebolledo Gamonal (14). Una importante aclaración es quede este anteproyecto se quieren rescatar solo los fundamentos de factibilidad técnica, debido a la complejidad tectónica del lugar. los lineamientos arquitectónicos serán definidos con otras leyes ajenas a la ingeniería. A continuación una breve reseña de lo que la tesis trata.

ACCESO NORTE

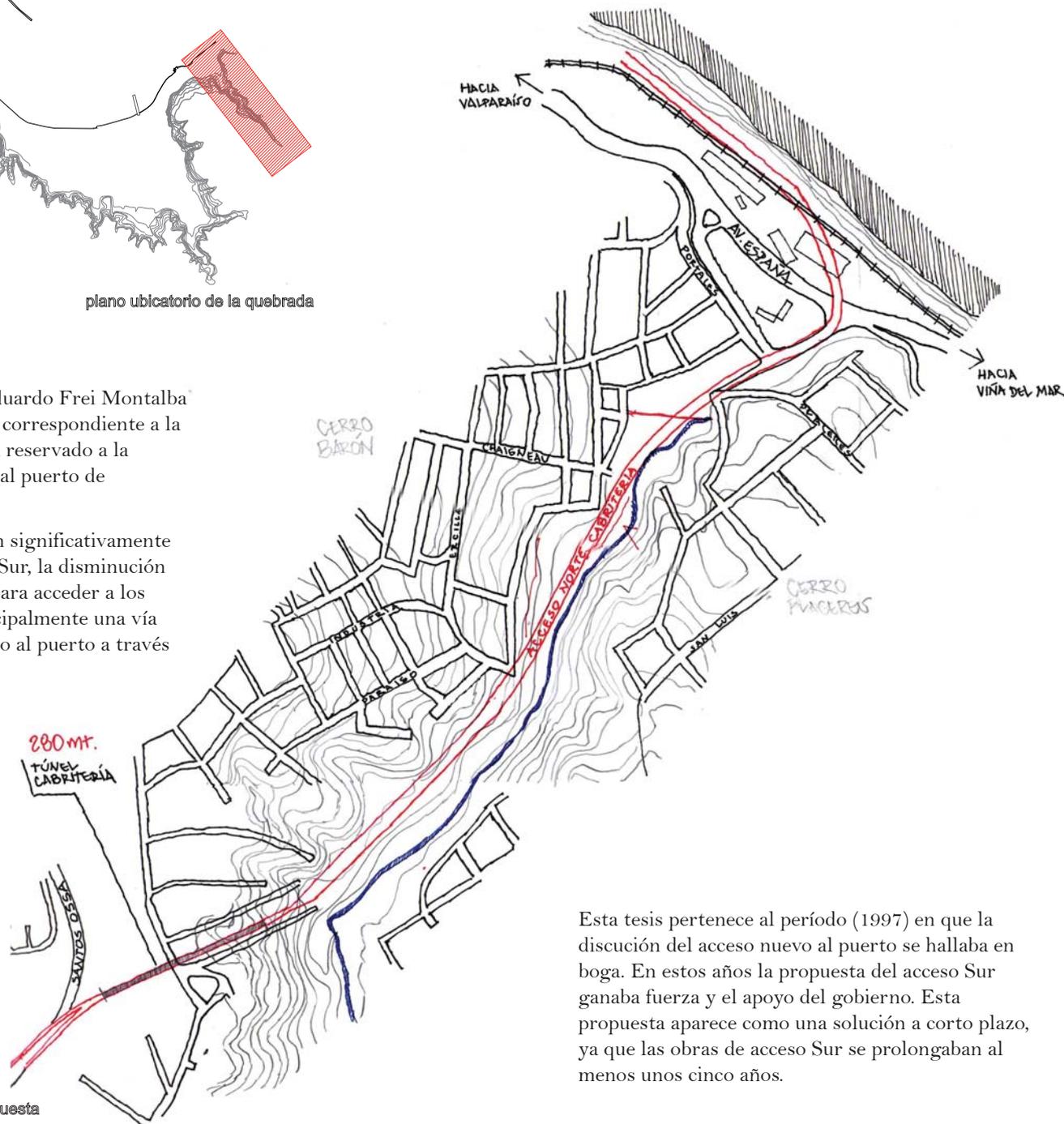


plano ubicatorio de la quebrada

¿por qué cabritería?

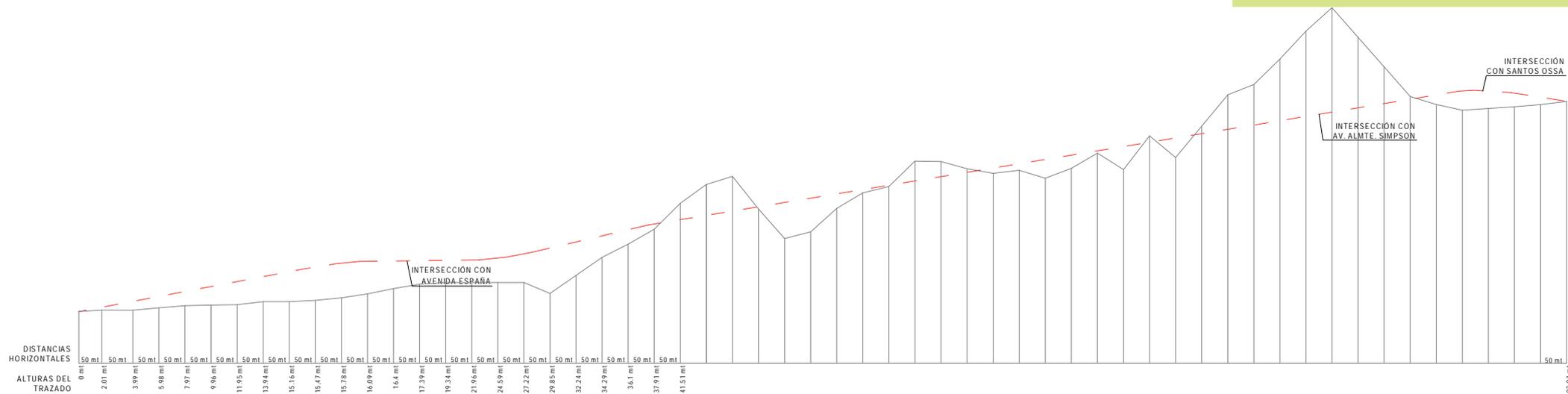
Durante el gobierno de Eduardo Frei Montalba se determinó que el sector correspondiente a la quebrada cabritería estaría reservado a la construcción de un acceso al puerto de Valparaíso.

Un tiempo de construcción significativamente inferior al costo de acceso Sur, la disminución de la distancia a recorrer para acceder a los recintos portuarios y principalmente una vía que permita evitar el acceso al puerto a través del sector urbano.



trazado en planta de la propuesta

Esta tesis pertenece al período (1997) en que la discusión del acceso nuevo al puerto se hallaba en boga. En estos años la propuesta del acceso Sur ganaba fuerza y el apoyo del gobierno. Esta propuesta aparece como una solución a corto plazo, ya que las obras de acceso Sur se prolongaban al menos unos cinco años.



perfil en corte de la propuesta

Características de la proposición

Necesidad de estudiar la solución al acceso vía cabritería

Existe, además de la solución en construcción, el acceso sur, la alternativa de proyecta otro acceso a través del sector de quebrada Cabritería. Esta idea tiene su fundamento principal en las considerables ventajas que posee el sector para dicho efecto y que está dentro del plan regulador y considerado en el plan de desarrollo regional.

El lugar mencionado presenta varias ventajas, entre las que podemos mencionar, un tiempo de construcción significativamente inferior al costo de acceso Sur, la disminución de la distancia a recorrer para acceder a los recintos portuarios y principalmente una vía que permita evitar el acceso al puerto a través del sector urbano.

Al considerar la construcción del acceso Norte, con un largo total para el trazado de 3000m, aproximadamente, desde la subida José Santos Ossa hasta empalmar con la avenida España, el tiempo del que estamos hablando no debería exceder, en condiciones normales y sin grandes imprevistos, a los 12 meses.

Desde el punto de vista operacional, el acceso Norte presenta un beneficio económico para los usuarios de esta vía. Sería una ruta más directa a los recintos portuarios, lo que significa un ahorro en el combustible, en el desgaste que sufre la maquinaria de transporte y además, por ser un trazado más corto su mantención sería de un costo inferior.

La construcción del acceso Norte presenta la posibilidad de insertar al puerto de Valparaíso a la red caminera de la zona

central, transformándolo en el puerto con las mejores condiciones en cuanto a su ubicación geográfica, facilidad de acceso, con presencia de transporte ferroviario desde los mismos recintos portuarios y que por sus condiciones naturales, que favorecen el atraque de naves de gran calado y en una zona de abrigo natural que además cuenta con un proyecto de infraestructura portuaria que permitiría dar servicios al volumen de carga estimado para el futuro, como son la construcción de rompeolas, nuevos sitios entre Barón y los actuales del muelle Pratt y otros.

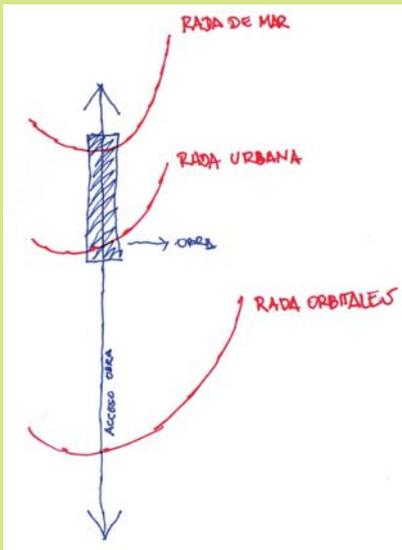
Características quebrada cabritería

En general, la quebrada presenta en todo su largo vegetación baja, ya sean yerbas silvestres, matorrales, pastos, etc., no presenta áreas de bosque coníferos ni palmeras.

Con respecto a las características del suelo, este presenta una capa vegetal sobre maicillo, se presume que más abajo existe roca ya que esta es la característica de los cerros del sector, mantos rocosos que se pierden en el mar.

La quebrada no presenta urbanización importante, no hay industrias ni viviendas. Aún cuando existe una franja reservada para este efecto, (año 1997) se ha radicado un número importante de familias en el sector, pero lo han hecho de forma ilegal lo que no significa ningún inconveniente para utilizar el sector.

La quebrada presenta un eje hidráulico con una importante hoya hidrográfica, lo que presenta un área de aporte



esquema de la propuesta

considerable, transformando el arroyo de verano en un pequeño río de considerable caudal en invierno.

Como conclusión, el sector de la quebrada cabritería no presenta problemas ni constructivos, ni de restricciones especiales como especies arbóreas en extinción, sino todo lo contrario, es un lugar de óptimas condiciones y además destinado en el plan de desarrollo intercomunal vigente para realizar un acceso al puerto a través de él.

Descripción de la alternativa propuesta

La vía propuesta tiene su origen en el borde costero, entre la línea férrea y el nivel medio del mar, se prolonga en forma paralela al mar por 444.03m, punto donde toma la dirección hacia la avenida España por 215.66m donde gira a la derecha para tomar dirección hacia la quebrada por donde avanza 48.98m para acceder al túnel Cabritería, el que atraviesa hasta el sector de la avenida José Santos Ossa para empalmarse a esta mediante una pista de acceso por cada lado.

Este trazado corresponde a la mejor alternativa que se logra determinar del estudio. Las características fundamentales de este trazado las podemos verificar en el plano de planta, en el que se presenta un trazado cómodo, de escasa longitud, el cual se ha pensado con el fin de solucionar problemas y, que dado a su emplazamiento, soluciona el problema de fondo sin interferir con la población existente alrededor ni en las redes viales existentes en el sector.

Resumen de radio de

CURVA Nº	RADIO (mts.)
C1	250
C2	85
C3	450
C4	500
C5	400
C6	350
C7	300

Resumen de pendientes

TRAMO [Km.]	PENDIENTE [%]
0.000 - 0.430	4.0
0.430 - 0.800	0.63
0.800 - 1.100	5.3
1.100 - 2.072	3.6
2.072 - 2.426	2.8
2.426 - 2.500	3.7
2.500 - 2.590	0.8
2.590 - 2.683.92	3.6
2.408,49 - 2.653,68	1.5

Resumen de obras

Longitud proyecto total	ml	2.929,41
Número de curvas	UN	7
Radio mínimo	ml	85
Radio máximo	ml	500
Pendiente mínima	%	0,63
Pendiente máxima	%	5,3
Relleno	M ³	52.473,15
Corte	M ³	79.133
Viaducto	ml	1.632,59
Proyecto vial sobre plataforma	ml	1.012,42
Túnel	ml	284,40
Muros de contención	ml	315,12
Fozos y Contrafozos	ml	1.249,83
Alcantarillas	UN	3
Protección vegetal de talud	m ²	950



frente al condominio remodelación balmaceda, en Yolanda



Desde ladera en cerro baron, hacia la quebrada



Desde cerro placeres hacia rodillito bajo, la quebrada entre medio

Por qué este lugar

El área que comprende la quebrada de Cabritería y el sector Yolanda se vuelve para este estudio de particular interés cuando se propone la hipótesis de **Valparaíso ciudad terminal**. Esta hipótesis reconoce primeramente que el destino de la ciudad estuvo, está y estará en su puerto, junto con no negar su realidad geográfica de entrada de tierra al mar y por ende su innegable condición de borde, por ello no podemos pensar en Valparaíso como ciudad de paso, ni como una ciudad de inicio, ni término, sino como terminal, pues apunta al término de algo, pero el comienzo de otra cosa. O sea que el encuentro de la tierra con el mar en ningún caso es un término ni un final, sino un cruce, donde hay un cambio de modalidad en el transporte de cargas, por ejemplo, y tal vez un cambio de situación en el habitante, por otro lado.

La trascendencia de esta área con respecto a la hipótesis planteada radica en la importancia que presentan hoy estos sitios en la consolidación del puerto de Valparaíso. Actualmente el puerto piensa en su futura expansión, debido a su extrema justeza de funcionamiento actual, variados expertos y antiguos estudios del tema recomiendan al sector Norte como única zona de expansión para el puerto. Sin embargo el proyecto “puerto barón” actualmente aprobado y pronto a construirse ha generado un fuerte debate, ya que quitará la continuidad al puerto, eliminando; en cierta medida, la posible ampliación por el Norte.

Sin embargo el sector Yolanda está fuera de los espacios que serán utilizados por el proyecto del mall y son aún espacio considerado como “zona costera de equipamiento complementario al puerto” por el plan regulador comunal vigente. Junto con esto dentro de los planes actuales de ampliación del puerto diseñados por la EPV (Empresa Portuaria de Valparaíso) está la posibilidad de construirse la llamada terminal Yolanda que estaría emplazada justamente en estos terrenos (proyecciones para 2030 aproximadamente)

La propuesta busca conservar a esta zona como de futura ampliación del puerto, pero no dejando estos terrenos al olvido, ni tampoco involucrándose en la proyección del puerto, sino dándoles un uso público que tenga algún tipo de relación con la actividad portuaria, pensando por un lado un uso cívico, turístico y por otro dejando abierta la posibilidad al puerto de ampliarse. Por ello se habla de que esta es una obra de avanzada, que quiere asegurar este espacio para el puerto y así evitar que la incidencia inmobiliaria del proyecto “puerto barón” influya también en estos sitios.

Otra razón que fundamenta el interés en este lugar radica específicamente en quebrada Cabritería, no por su condición de ser quebrada, sino que por su histórica posición estratégica en relación al acceso Norte al puerto, en proyectos que se discuten desde la década de los setenta, pero que hoy pierden algo de fuerza ante la construcción del acceso Sur y el proyecto “Puerto Barón”.

Se pretende re-tomar los esfuerzos del pasado dándole hoy un nuevo sentido al acceso Norte, ya no como entrada al puerto, (o a la futura terminal Yolanda) sino que como un nuevo acceso a la ciudad que sería coronado por la obra que se propondrá, además de aportar como futura vía de penetración entre los ejes orbitantes (ruta 60-ch – acceso sur) y los ejes interiores (Av. España – Errazuriz)



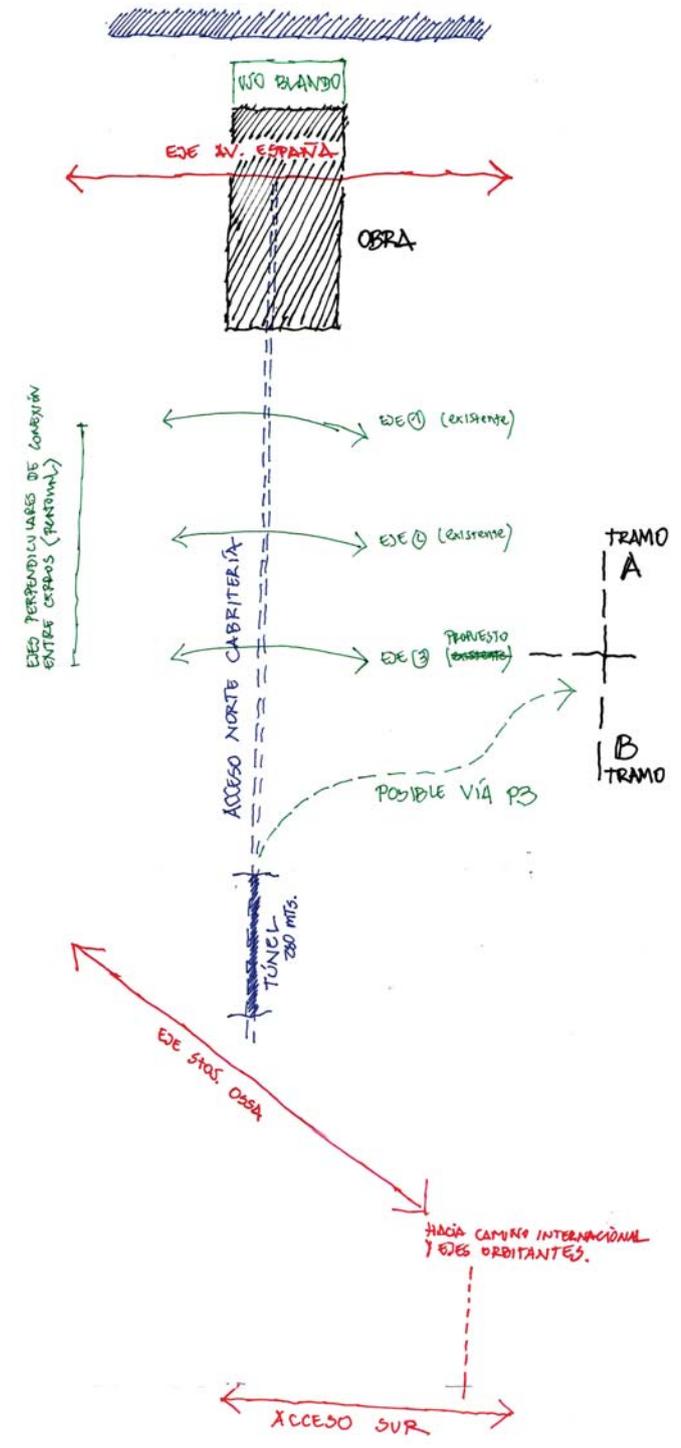
proyección de expansión del puerto según EPV

El barrio y la propuesta

¿Qué tiene que ver la propuesta urbanística del nuevo acceso con la contingencia de los barrios, qué toca. Qué relación puede haber entre ellos o más bien por qué nos importa esta relación?

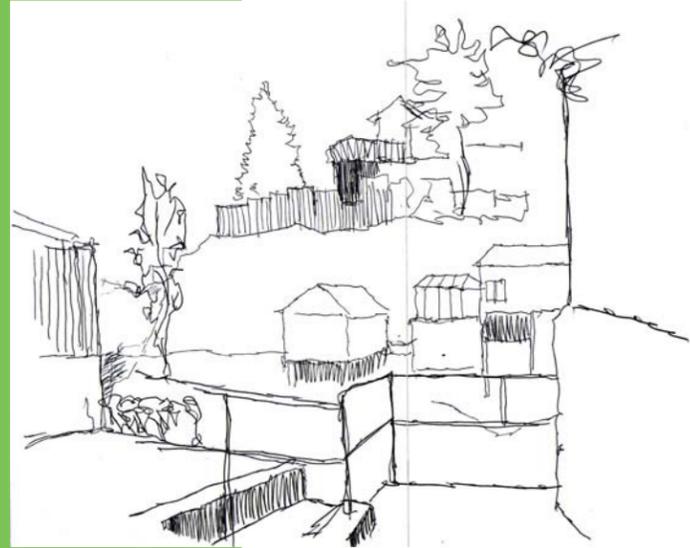
La condición geográfica de la quebrada inevitablemente expone y deja a parte de los barrios colindantes abiertos al ojo ajeno. La propuesta de un acceso es indudablemente invasiva en este aspecto. Por ello es de vital importancia un cierto entendimiento de los barrios comprometidos que busque arraigar la vía al lugar y no ir en desmedro de él.

La quebrada Cabritería es de una topografía bastante abrupta, en el fondo un curso de agua continuo y permanente en las laderas, con cierta regularidad, aparecen caídas de desagües que acarrean agua solo en tiempo de lluvia. Esta condición ha generado una separación entre los dos cerros que la colindan (Placeres y Barón) no hay continuidad urbana, aunque desde la vista todo pareciera tener conexión. Sin embargo lo que la ciudad no ha logrado aún juntar está en relación a través de los tránsitos. La necesidad o tal vez la voluntad ha creado una serie de ejes perpendiculares a la quebrada que conectan ambos cerros, creando un tránsito exclusivamente peatonal entre las cimas. De alguna manera el tránsito es lo que conecta a los cerros.



esquemática de la propuesta en relación al territorio

DEFINICIÓN TERRITORIO DE INCIDENCIA DE LA QUEBRADA



la quebrada tiene lo de ser pura frontalidad a diferencia de las cimas, el ser pura frontalidad expone y por ello la quebrada demora en ser habitada.



estas vías hechas por la voluntad del habitar, no por planes urbanos, se dibujan a placer de la geografía.

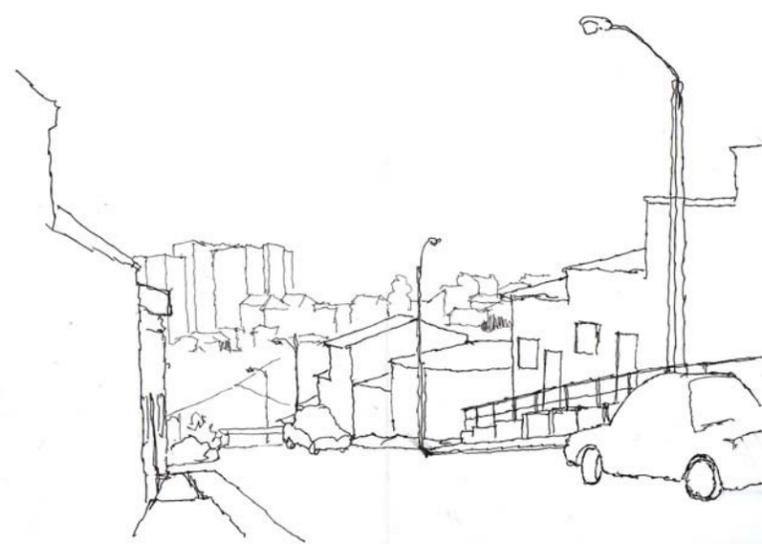
Del límite

En virtud de lo ya estudiado en comunión con lo observado en el lugar se ha llegado a la definición de un polígono territorial de incidencia de la quebrada, este presenta un sector de interés para la propuesta.

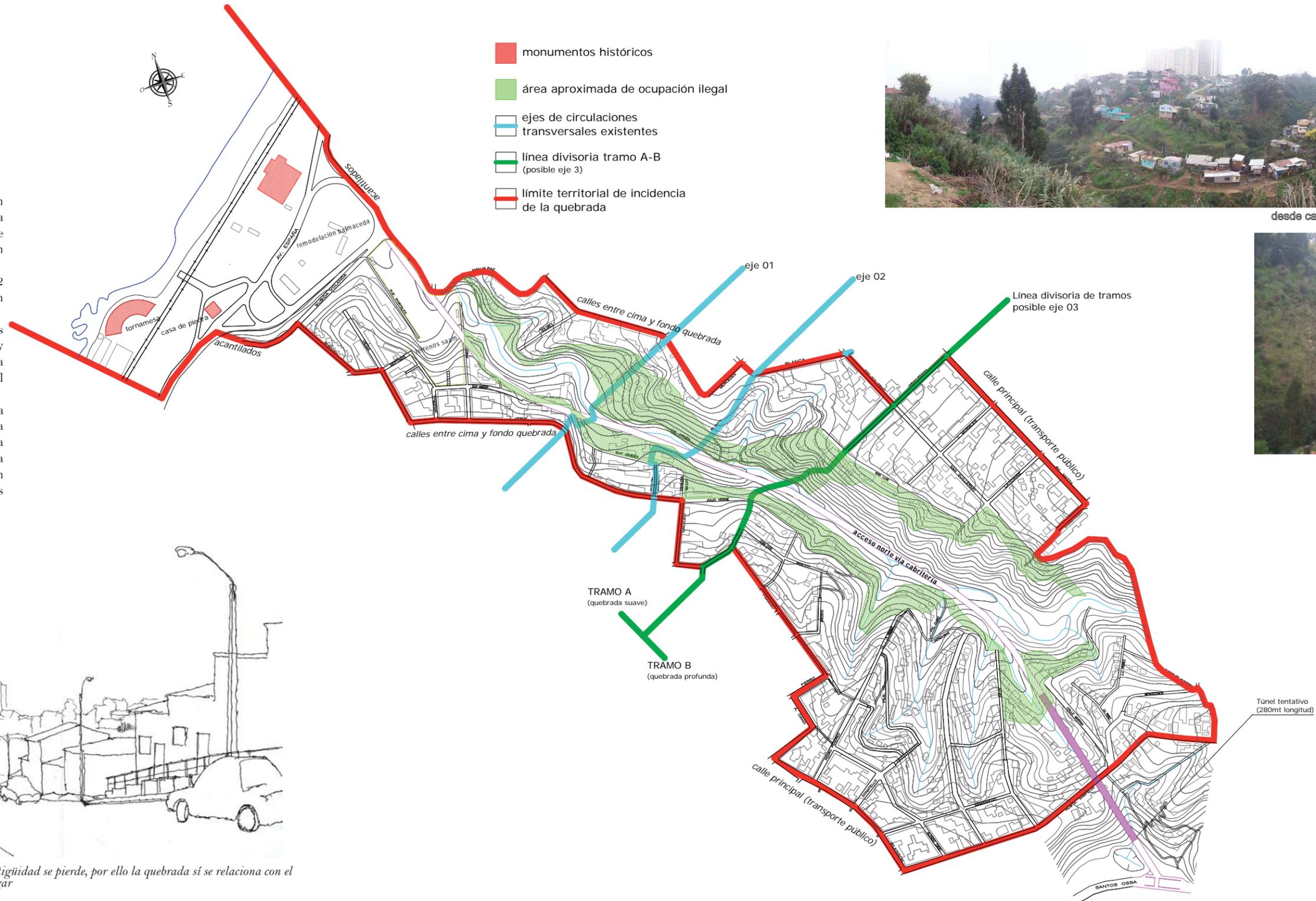
Este territorio a grandes rasgos distingue 2 grandes tramos longitudinales que definen los límites laterales.

Un primer tramo con presencia en las laderas de calles intermedias entre cima y fondo que desde una condición topográfica marcan el borde entre el inicio del cerro y el inicio de la quebrada.

El segundo tramo se marca con cierta evidencia en la topografía ya que la profundidad de la quebrada aumenta considerablemente haciendo desaparecer la calle del tramo anterior y modificando con esto su límite hasta las calles de tránsitos principales cercanas a las cimas.



la continuidad permanece, la contigüidad se pierde, por ello la quebrada sí se relaciona con el cerro, aunque a ella no pueda llegar



desde calle Julio Verne hacia cerro placeras y quebrada



hacia la zona acantilada de la quebrada



casas acantiladas en quebrada

A continuación se indicarán unos ajustes al anteproyecto original de acceso Norte a Valparaíso (detallado en la página 62), con el fin de armonizar de buena manera con el entorno y el barrio.

Espedificaciones del trazado acceso Norte

Como ya se había mencionado esta propuesta fué obtenida desde un anteproyecto de tesis de la facultad de ingeniería de la PUCV del año 1997 de Pablo Rebolledo Gamonal titulada "Anteproyecto de acceso Norte al puerto de Valparaíso, vía Cabritería". Antes de tomarse esta decisión se tiene clara la antigüedad del anteproyecto y su posible obsolescencia, sin embargo, lo que la propuesta arquitectónica que aquí se desarrolla busca es rescatar el rasgo del trazado, esto es:

- Trazado en planta
- Puntos de conexión con las vías existentes
- Pendiente de descenso
- Entre otras características de índole técnica

También es importante añadir que con respecto al trazado original existen algunas modificaciones en pos de los intereses arquitectónicos.

Descripción del trazado

La primera modificación con respecto al trazado original está en su partida. El trazado original comienza en el borde costero, en la zona de la maestraza, pasa por Yolanda e ingresa a la quebrada. En la propuesta arquitectónica se elimina esta parte, pues el interés no es el acceso Norte al puerto, sino a la ciudad, además la zona de Yolanda es de primordial importancia, pues allí se emplazará parte de la obra propuesta. Con esta aclaración hecha parte la descripción:

El trazado parte en Avenida España y se extiende 300mt. Aproximadamente por la quebrada hasta la ladera Sur de esta, la que recorre por 922mt para acceder al túnel Cabritería, el cual tendrá una longitud de 280mt aproximadamente, este atraviesa hasta el sector de la avenida José Santos Ossa para empalmarse a esta mediante un acceso por cada lado.

Acerca del túnel: (cita textual de la tesis): "La principal razón por la que se decide proponer un túnel en el sector fue que un paso a tajo abierto por el sector significaba una obra de ingeniería anexa, como lo es un puente,... además de la gran altura de corte existente lo que significa un importante radio de influencia para poder dar un talud que permita un funcionamiento seguro a la vía"

Resumen de pendientes

TRAMO	PENDIENTE
0.000 – 0.300	5.3
0.300 – 0.927	3.6
0.927 – 1.281	2.8
1.281 – 1.355	3.7
1.355 – 1.445	0.8
1.445 – 1.545	3.6

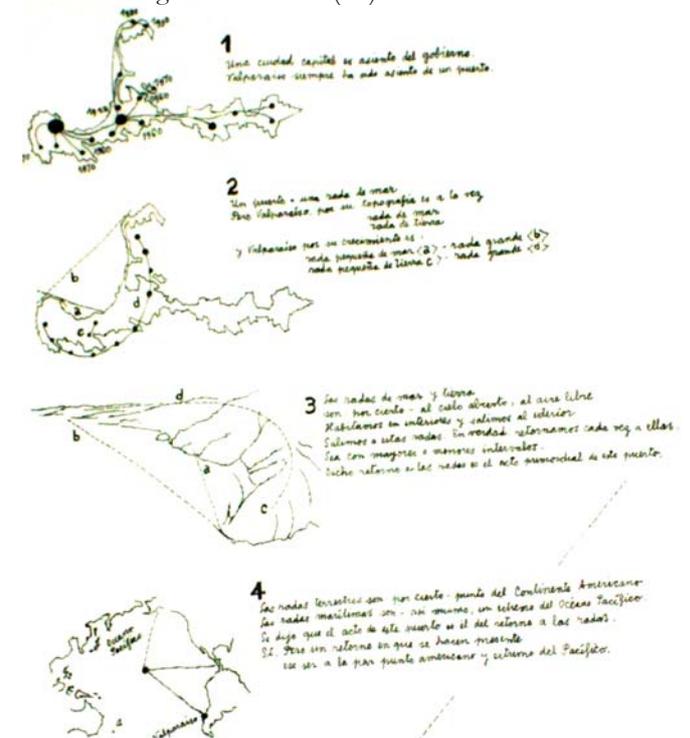
Situación del entorno: (cita textual tesis)

"Uno de los mayores inconvenientes que se detectó, fue la ubicación o el trazado de la vía. La existencia de una gran cantidad de población, la que a través de los años se ha ido estableciendo en zonas estratégicas..."

La situación actual en este aspecto es probablemente aún más influyente, sin embargo la propuesta arquitectónica no mira a esta situación como un problema, sino que como una posibilidad de comunicar al acceso los barrios de Placeres y Barón, junto con comunicarlos entre ellos.

La co - propiedad de las quebradas

Las radas, la de mar y la de tierra que nombra Alberto en el estudio entregado a la corem (15).

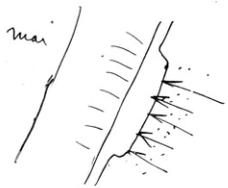


pto. 3 “las radas de mar y tierra son - por cierto - al cielo abierto, al aire libre. Habitamos en interiores y salimos al exterior. Salimos a estas radas, en verdad retornamos cada vez a ellas. Sea con mayores o menores intervalos. Dicho retorno a las radas es el acto primordial de este puerto”

La radas están ahí y ellas son un bien mayor que toca a todos, pero no un bien como el sol, el mar o el cielo. Un bien mayor que es consecuencia también de la intervención del hombre de lo que el hombre ha tocado.

Por ejemplo, tenemos la vista, un paisaje, él es virtud de la naturaleza: el mar, el cielo despejado, etc. Entonces llega el hombre e interviene este paisaje, para cuando lo ha intervenido lo devuelve, pero no destruido ni acabado, lo devuelve también como paisaje, no como el anterior, sino como un bien mayor, pues ahora es obra de los hombres.

Una obra colectiva (como dice Alberto, las catedrales de las ciudades góticas) (15).



Una circulación = paso que nace y conduce al mar y dentro de eso: que hagan lo que quieren desde una casita al lado de otra casita hasta A. Morales de La Corbosa.

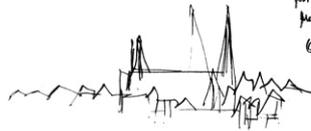
Hay una libertad dentro de la conducción que da forma espacial del destino.

Libertad para crear lo que la vida va creando eso salvará toda la organización de las pseudo funciones. eso salvará del orden que se apoya en el reglamento.

Las ciudades góticas tienen una catedral al medio, obra colectiva de todos, inalcanzable, intapable, indesplazable por las obras de cada cual, por las casas de los burgueses que podían cuanto quisieran.

Orden interno

Orden externo: pseudo progreso, academismo.



“...las ciudades góticas tienen una catedral al medio, obra colectiva de todos, inalcanzable, intapable, indesplazable por las obras de cada cual...”

El puerto y las radas son las obras colectivas de Valparaíso, la ciudad las realizó y cada ciudadano es propietario de ellas, pero no una propiedad administrativa, con título de dominio, sino que una “**propiedad espacial**”, cada cual es co - dueño del puerto y de la rada.

La quebrada tiene algo de esto. La quebrada tiende a no poblarse, esto es claro, queda allí como un remanente, sin embargo no por

esto la quebrada es tierra de nadie, la tierra de nadie asusta, espanta (el espacio entre dos trincheras era denominado la tierra de nadie, en tiempos de guerra). La quebrada está metida dentro de la ciudad y esto inexorablemente la hace parte de nosotros. La quebrada pertenece a todos.

El objeto de estudio acá es quebrada Cabritería y la pregunta es ¿cómo está quebrada se vuelve perteneciente a todos?



el mar en el fondo, es el re - mate de la calle, aunque no se llegue a él es un re - mate de la vista



un elemento une al cerro placeres con cerro barón, la escalera, un mismo acto comparten estos cerros, el fondo de la quebrada es re - mate

Las circulaciones ellas son las que crean la pertenencia del barrio a la quebrada, las escaleras son las OBRAS COLECTIVAS de la quebrada, la co - propiedad. La co - propiedad será desde las obras de circulación.

Normativa de las zonas

Zona A2: Corresponde a la franja litoral de preservación del medio ambiente costero.

Usos permitidos: Equipamiento pesquero - artesanal, recreativo, salud, deportivos, seguridad, cultura, organizaciones comunitarias, turístico y educación; estaciones ferroviarias; de servicios públicos; comercio; áreas verdes y vialidad.

Usos Prohibidos: Todos los no indicados precedentemente.

Zona B1: Corresponde al sector de remodelación Balmaceda.

Usos permitidos: Vivienda; comercio; oficinas; áreas verdes; vialidad; equipamiento de: educación, culto, cultura, salud, seguridad, organizaciones comunitarias, deportes, esparcimiento, turismo, bombas de bencina, edificios de estacionamientos siempre que no sea en primer piso con frente a la calle, servicios públicos, servicios profesionales, servicios artesanales incluyendo garages y talleres de reparación de vehículos, industrias inofensivas y bodegas inofensivas. Estos tres últimos usos sólo se permitirán cuando cuenten con local comercial con frente a la calle detrás de mamparas y/o vidrieras.

Usos prohibidos: Todos los no indicados precedentemente y específicamente; equipamiento de actividad comercial y servicios artesanales en espacios abiertos y terminales de buses.

Zona C1: Sector que enfrenta la Remodelación Balmaceda entre Av. España.

Usos de suelo permitido: Comercio, oficina, vivienda equipamiento, áreas verdes, talleres artesanales inofensivos; industrias inofensivas, bodegas inofensivas y vialidad.

Usos prohibidos: Todos los no indicados precedentemente.

Zona D2: Corresponde a sectores del C° Placeres

Usos permitidos: Vivienda; comercio; oficinas; equipamiento; áreas verdes; talleres artesanales inofensivos; industrias inofensivas; y/o bodegas inofensivas y vialidad.

Usos prohibidos: Todos los no indicados precedentemente.

Zona E1: Corresponde a los cerros lejanos al plan con mediana intensidad de ocupación del suelo.

Usos permitidos: Vivienda; comercio; oficinas; equipamiento; áreas verdes; talleres artesanales inofensivos; industrias inofensivas; y/o bodegas inofensivas y vialidad.

Usos prohibidos: Todos los no indicados precedentemente.

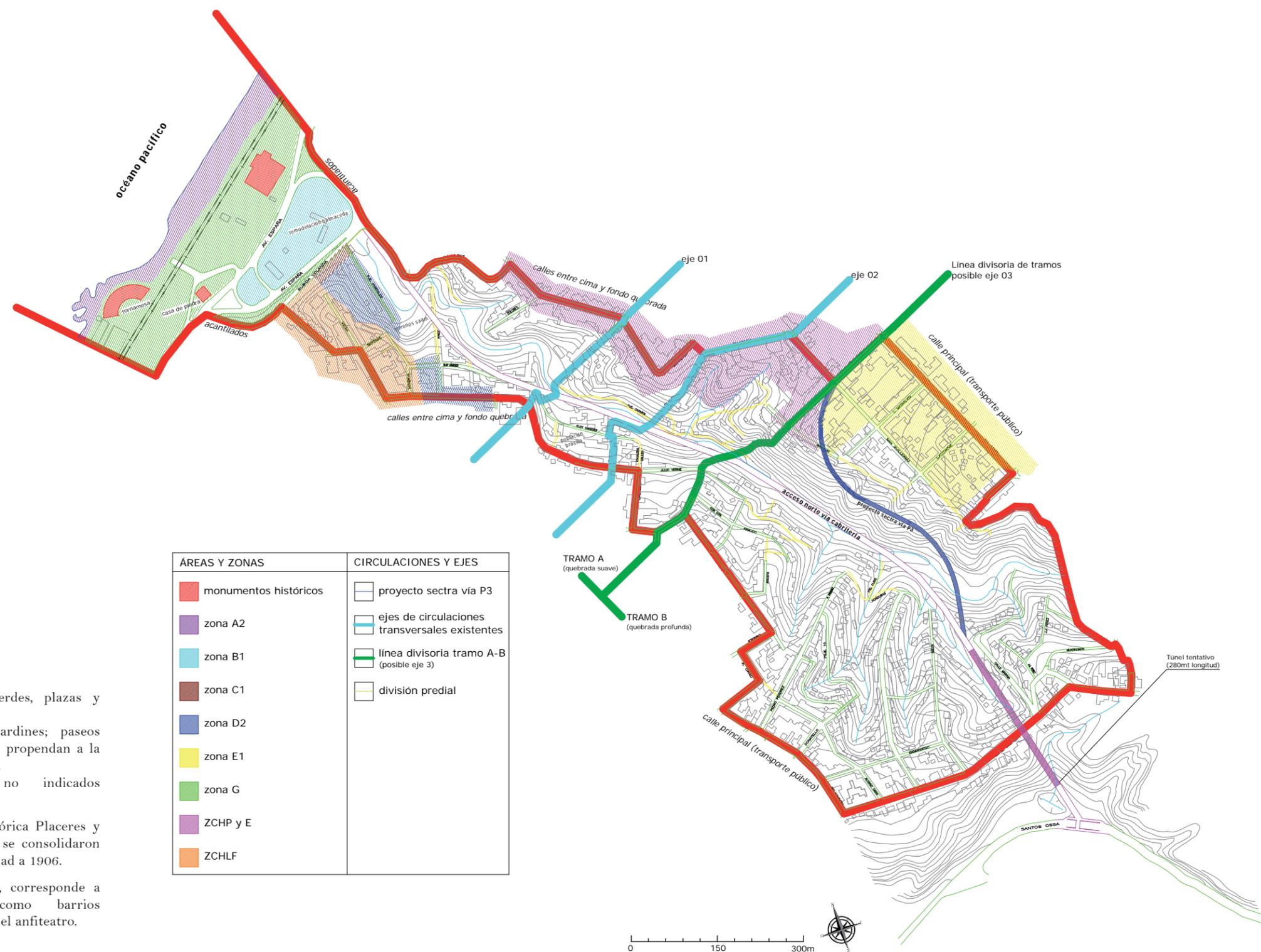
Zona G: Corresponde a las áreas verdes, plazas y paseos-miradores

Usos Permitidos: Plazas; Parques; jardines; paseos miradores y en general áreas verdes que propendan a la recreación, y el esparcimiento y la cultura.

Usos Prohibidos: Todos los no indicados precedentemente.

ZCHP y E: Zona de Conservación Histórica Placeres y Esperanza, corresponde a las áreas que se consolidaron como barrios residenciales con posterioridad a 1906.

Zona ZCHLF: O cerros del anfiteatro, corresponde a aquellas áreas que se consolidaron como barrios residenciales en los cerros que conforman el anfiteatro.



Resumen etapa

El estudio nace desde el interés por un acto humano que, en cierto modo, se cree trasciende más allá a las meras necesidades y funcionalidades básicas, se trata del acto de ACCEDER (lo democrático del acto de acceder, ver pto. 1). Los esfuerzos apuntan a encontrarse mediante la observación y la investigación algo que encauce en dirección a una propuesta concreta fundada en este acto para Valparaíso. Esto no es arbitrario, Valparaíso tiene una relación directa con el acto de acceder, ciudad – puerto, ciudad que tiene su origen en el ser puerto, en el haber sido la puerta al país, en la llegada y en el recibir, quizás ciudad – acceso.

En este punto el estudio toma partido por una propuesta: CONSTITUIR EL ACCESO A VALPARAÍSO DESDE UNA OBRA. Y cuando pensamos en el acceso a Valparaíso inevitablemente nos encontramos con la condición de Valparaíso ciudad – puerto. Entonces otro partido del estudio, la hipótesis viene a indicar el modo en que esta situación será abarcada. Antes, vale preguntarse ¿por qué Valparaíso ciudad terminal? porque acá termina la tierra y con ella un modo de habitar, comenzando el mar con otros modos, pero este cambio es acá de manera particular no como podría suceder en los 4000 km de litoral restante. Esa particularidad no es otra cosa sino el puerto el cual da continuidad a estos modos, pero no solo por ser puerto, sino que por ser ciudad – puerto y Valparaíso es plenamente ciudad – puerto cuando mira a su puerto, la topografía natural y los miradores y calles artificiales construyen esta relación.

Ahora la propuesta ya sabe algo de la relación que quiere hacer, para ello primero se propondrá un nuevo acceso a la ciudad (Cabritería) que será de uso público y de posible uso portuario (proyectándose en la futura ampliación del puerto). Luego desde este acceso y a modo de re – mate aparecerá la obra (sector Yolanda) antecediendo al puerto y dejándonos ante él (contemplándolo como un espectáculo) Esta obra acogerá programas de uso público y de posible relación con el puerto (terminal rodoviario, nuevo terminal de pasajeros de cruceros, nueva estación de tren Yolanda) considerando siempre la posibilidad de que el puerto se expanda frente a ella. Por ello se habla de que esta es una obra de avanzada, que quiere asegurar este espacio para el puerto, pero no mediante cierres o prohibiciones, sino que dándole un uso real que está pidiéndose, que viene desde el interés del acto inicial y que responde también a la destinación de esta ciudad con el puerto.

El acceso no es mera solución de conexión, pues con él se busca el vínculo con el puerto, será el acceso el elemento que compartirán la vida cívica y la vida portuaria.

NOTAS

- (1) wikipedia.org
- (2) idem (1)
- (3) idem (1)
- (4) florencia.es
- (5) islaperdida.com
- (6) Idem (1)
- (7) Alberto Cruz Covarrubias, estudio urbanístico para una población obrera en achupalla, 1953
- (8) Villalobos R. Sergio, Chile y su historia
- (9) Nelsón Vasquez L., Ricardo Iglesias S., Mauricio Molina A.,/ cartografía histórica de Valparaíso. 1999
- (10) Información obtenida de tesis escuela de ingeniería. Fernandez Aguilar, Camilo - Martínez, Solari, Claudia. Ampliación del puerto de Valparaíso en el sector costanera.
- (11) texto obtenido de internet
<http://www.bordecostero.info>
- (12) idem (10)
- (13) Estudio de los accesos a Valparaíso entregado a la COREM en 1979 por la escuela de arquitectura y urbanismo UCV, registro 219/2. Arturo Baeza, Alberto Cruz Covarrubias, Justo Uribe, José Vial.
- (14) Rebolledo Gamonal, Pablo. Anteproyecto de acceso Norte al puerto de Valparaíso vía cabritería/ escuela de ingeniería UCV.
- (15) idem (13)

NOTAS

(1) wikipedia.org

(2) idem (1)

(3) idem (1)

(4) florencia.es

(5) islaperdida.com

(6) Idem (1)

(7) Alberto Cruz Covarrubias,
estudio urbanístico para una
pobalción obrera en achupalla, 1953

(8) Villalobos R. Sergio, Chile y su
historia

(9) Nelsón Vasquez L., Ricardo
Iglesias S., Mauricio Molina A.,/
cartogrfía histórica de Valparaíso.
1999

(10) Información obtenida de tesis
escuela de ingeniería. Fernandez
Aguilar, Camilo - Martinez, Solari,
Claudia. Ampliación del puerto de
Valparaíso en el sector costanera.

(11) texto obtenido de internet
<http://www.bordecostero.info>

(12) idem (10)

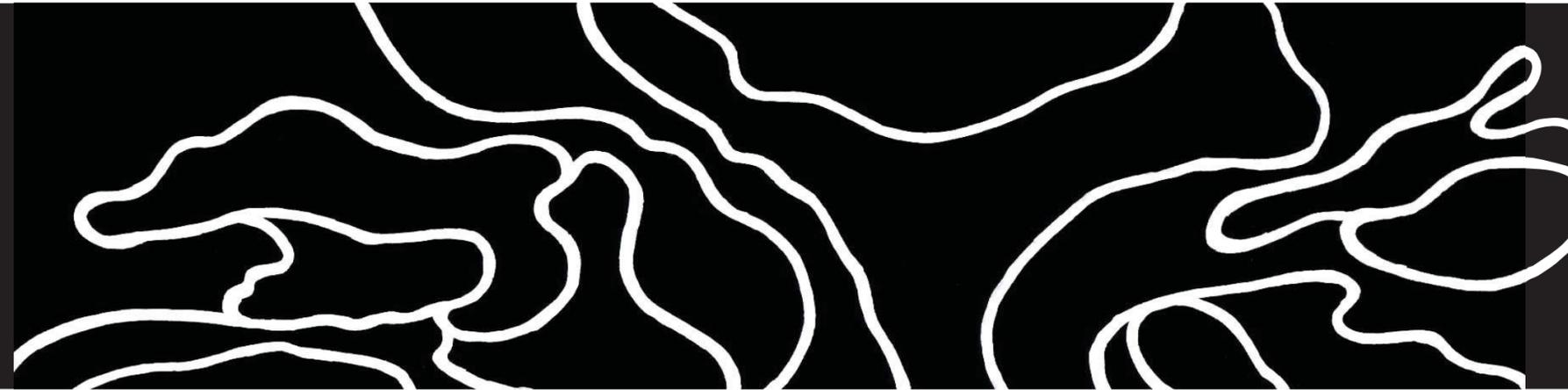
(13) Estudio de los accesos a
Valparaíso entregado a la COREM
en 1979 por la escuela de
arquitectura y urbanismo UCV,
registro 219/2. Arturo Baeza,
Alberto Cruz Covarrubias, Justo
Uribe, José Vial.

(14) Rebolledo Gamonal, Pablo.
Anteproyecto de acceso Norte al
puerto de Valparaíso vía cabritería/
escuela de ingeniería UCV.

PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y VIAL PARA UNA **TERMINAL**

PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y VIAL PARA UNA **TERMINAL** Y UN
ACCESO A VALPARAÍSO

LA PORTADA ES UN FRAGMENTO QUE QUIERE SER RASGO
DE UN CUADRO MAYOR, PINTADO POR JUAN CONTRERAS
OYARZO, OTRA MANERA DE VER AL RASGO



ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO Y VIAL PARA
TERMINAL DE BUSES Y CRUCEROS EN VALPARAÍSO



ALUMNO: **GUSTAVO LEIVA TORRES**
PROFESOR GUÍA: **ISABEL MARGARITA REYES**
ARQUITECTURA
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO e.[ad] 2009

EDITADO Y DISEÑADO POR: **GUSTAVO LEIVA TORRES**

***PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y VIAL PARA UNA
TERMINAL Y UN ACCESO A VALPARÁISO***

DISEÑO DE PORTADA:
JUAN CONTRERAS OYARZO

AGRADECIMIENTOS:

**GUSTAVO LEIVA ZUÑIGA
ADRIANA TORRES YAÑEZ
LUIS APIOLAZA TORRES
FRANCISCO AHUMADA PEÑA
RONALD CLUNES ALCAYAGA
JUAN CONTRERAS OYARZO
CAMILA GONZALEZ CARTER
JUAN GONZALEZ ABARZÚA
EDGAR IBAÑEZ QUISPE**

Esta edición fue impresa en un formato de 21,5x28cm
(en hilado 9)

Para el diseño de las paginas se utilizó el software
adobe acrobat illustrator cs2, junto con AutoCAD 2008
y Adobe photoshop 8.0 para el ajuste de fotografías y
scaneos. Las páginas fueron impresas en una
impresora EPSON CX5600.

2010 VALPARÁISO, CHILE

ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO Y VIAL PARA
TERMINAL DE BUSES Y CRUCEROS EN VALPARAÍSO
TÍTULO III 2009

*PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y VIAL PARA UNA TERMINAL
Y UN ACCESO A VALPARAÍSO*

ÍNDICE

CONTENIDO

PÁGINA

ÍNDICE	02
EXPLICACIÓN DEL ORDEN	03
ENTRE EL FUNDAMENTO Y EL PROGRAMA (desarrollo de la proposición arquitectónica)	05
DEL FUNDAMENTO AL PROGRAMA	06
ACCESOS ACTUALES Y PROPUESTOS	07
LA OBRA EN DOS PARTES, PERO UNA	08
DETALLES DE LA PROPUESTA	10
LA AVENIDA POR CABRITERÍA	11
LA FORMA DE LA AVENIDA CABRITERÍA	12
PROPOSICIÓN DE CRUCES PARA LA AVENIDA CABRITERÍA	14
POSIBLE CONEXIÓN CON VÍA P3	15
CRUCE DE ESCALERA CARMEN	16
LA FORMA DEL NUEVO TERMINAL DE BUSES Y CRUCERO	18
PROGRAMA Y EVOLUCIÓN DE LA FORMA DEL NUEVO TERMINAL	20
PLANIMETRÍA ARQUITECTÓNICA DE UBICACIÓN (desarrollo de la formalidad arquitectónica)	23
PLANO DE UBICACIÓN RESPECTO AL TERRITORIO DE LA QUEBRADA CABRITERIA	24
EL TERRITORIO DE LA QUEBRADA EN TRES DIMENSIONES	26
PLANIMETRÍA ARQUITECTÓNICA (proyecto cruce escalera carmen)	28
CROQUIS OBRA HABITADA	30
PLANIMETRÍA ARQUITECTÓNICA (proyecto nuevo terminal de buses y cruceros para Valparaiso)	32
IMÁGENES MAQUETAS FINALES	52
CROQUIS OBRA HABITADA	56
COLOFÓN	58
NOTAS BIBLIOGRÁFICAS	59

FRANJA TRAVESÍA



LA OBRA EN DOS PARTES PERO UNA

La propuesta presenta dos intervenciones que aparentemente son diferentes:

Primero, la carretera y sus posibles cruces. **Segundo**, la obra del terminal. Estas dos obras en conjunto dan forma al nuevo acceso a Valparaíso. Pero la propuesta quiere ser UNA, porque ella viene desde el mismo acto, se atraviesa con el mismo acto, el ACCEDER. Entonces la pregunta que marca el partido es ¿cómo llevar a la obra este único acto? El acceder (como palabra), propiamente tal, dice poco de lo particular que se quiere regalar con la obra. La virtud a la cual apunta la propuesta está en elevar el nuevo trayecto a una condición mayor, donde el ir es también permanecer (ver dibujo 01 y 02) esto es el acto de acceder: permanecer en el ir - yendo e ir - yendo siendo recibido, es que cuando se es recibido el ir ingresa a otro tiempo que lo eleva por sobre la simple circulación, con ello podemos quedarnos mientras vamos. Atrapar esto, eso es el acto, crear el RECIBIR DEL ACCEDER, por ello al acto se le nombra como RECIBIR ACCEDIENDO.

Este acto es el regalo que la obra quiere poner en el lugar, la obra por su parte, en su lenguaje que es la forma, toma partido por un elemento arquitectónico para darle resistencia a este acto. Este elemento será la CALZADA, no por mera arbitrariedad, sino que porque esta es la más propicia cuando se piensa en la relación de ir y estar. La calzada como una vía de circulación ancha, que por su holgura permite la posibilidad también de quedarse en ella, la calzada que y se cruza con otras calzadas y en estos cruces cazan un lugar, porque no es un cruce de corredores, sino un cruce de ir y permanecer. La calzada es el elemento ordenador que parte desde Santos Ossa en el inicio de la carretera y termina finalmente en el mar, constituyéndose con el paso Webwright, en su paso se van configurando estaciones, detenciones que toman forma en su condición de ser cruces. Se cree que la manera de configurar lugar es mediante la mínima existencia de un cruce (ver punto A y B), y estos cruces marcan el ritmo del recorrido por la carretera.

ACTO: RECIBIR ACCEDIENDO
ELEMENTO ARQUITECTÓNICO: LA CALZADA



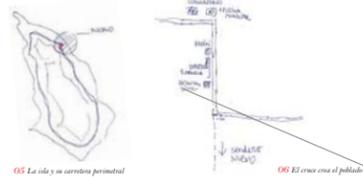
01 Esto si se acerca, esto se acerca, una cosa minimiza la escalera y la cubierta, ellas son del edificio y de la ciudad.

02 Esta cubierta es de un más de 200cm, de ancho, lo mismo que la escalera, contrapea el acceso, pero se me presenta cuando camina por la calle.



03 Escalera en site las palmas.

04 Acceso lateral en forestal alta.



05 La isla y su carretera personal.

06 El cruce crea el poblado.

La lluvia cedió a nuestra insistencia y permitió el cruce en asoneta a la mayoría y a unos pocos que cruzamos en barcaza junto con los materiales de la obra además de algunos víveres. El viaje en barcaza es rudo, todos nos abarramos con fuerza a las barandas. La llegada es solista.

A. A continuación se describirá una situación, nacida de la observación, donde el hecho de un cruce logra configurar lugar.

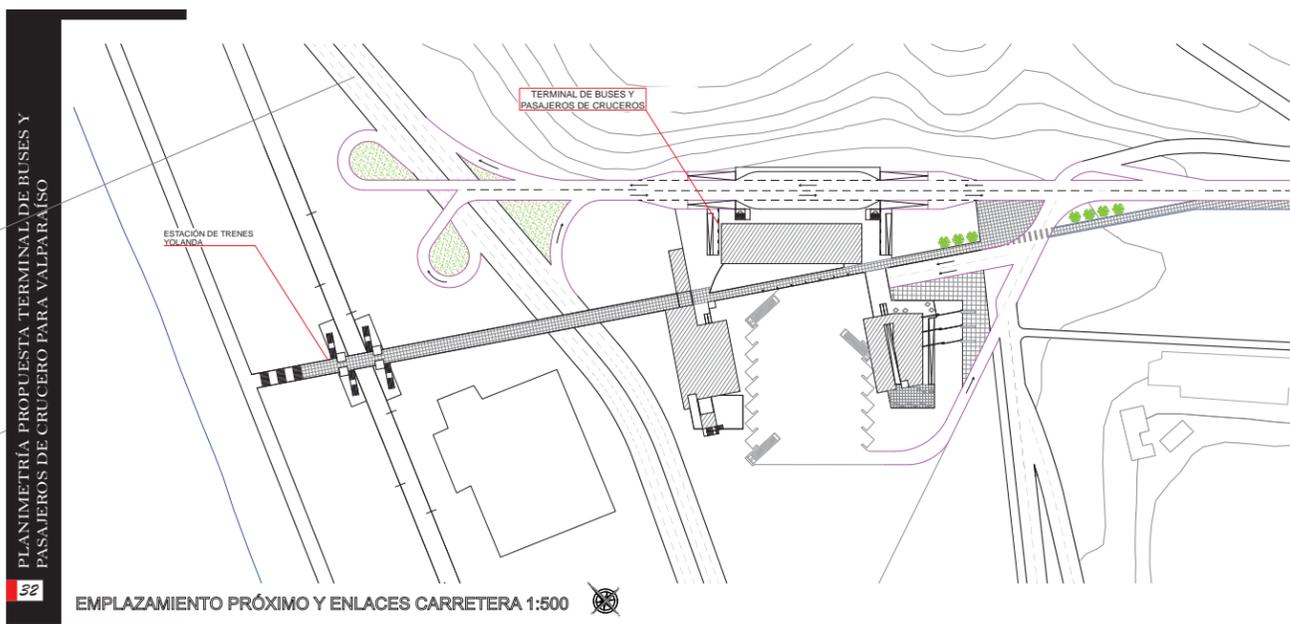
Las carreteras urbanas actuales esquivan la ciudad, se alejan de ella, en su pasar le son ajenas a la posibilidad de configurar lugares. Algunas tratan de crear estos lugares a través de otros medios. Por ejemplo en carretera las palmas (foto 00-01). Un primer intento de lugar mediante una escultura, ella está al paso, para la vista, pero con ello no basta, no hay detención real, no hay lugar (ver dibujo 03). Una segunda situación en las cercanías de forestal, haciendo presión, aparecen paralelos, llegados, abren un espacio en el costado de la vía, con ello una detención real, pero aún sin lugar, abren también el paso de algunos accesos laterales (ver dibujo 04). Finalmente el acceso del automóvil mediante un cruce formal, acá hay algo que se acerca a ser lugar, no por el ser formal, sino que porque cruza el tránsito de la carretera con el tráfico de la ciudad, y en este cruce aparece la esquina, las alturas y el roce, con ello llega también una suerte de plaza que completa el espacio dejado por las pistas. La carretera escucha a la ciudad y la incorpora, esto es lugar.

B. A continuación se describirá una segunda situación donde el cruce logra configurar lugar, siendo diferente a la anterior, pues esta no es en la vida de la ciudad, sino en la realidad del campo, específicamente en isla mocha (lugar de travesía).

En isla mocha una sola vía es el nexo entre toda la isla, una carretera que rodea y dibuja un segundo perímetro luego del borde mar (ver dibujo 05), este se hace paso en la medida que la geografía y la naturaleza se lo van permitiendo, casi como si la naturaleza misma hubiese hecho el trazado, no batalla demasiado, sino que se acomoda sabiamente. Esta línea gobernada por la mexera de la geografía se rompe en dos sitios donde aparecen dos quiebres en ángulo recto y dos cruces. Un quiebre se ubica en el sitio donde se ha constituido el poblado y el otro en el sitio donde se emplazó la obra de travesía. En cuanto al poblado podemos decir que su existencia está marcada por dos cosas, una es la bifurcación con el "sendero nuevo" que atraviesa la isla y otra es la existencia del poblado (ver dibujo 06). El ángulo recto es obra clara del hombre, el cruce es obra clara del hombre, solo en ello puede haber lugar y solo entonces a ello la vida se instala. El cruce también en isla mocha abre lugar.

NOTAS

IMÁGENES



ACLARACIÓN

- El anteproyecto arquitectónico que aquí comienza a describirse en detalle, se antecipa particularmente en el edificio del nuevo terminal de buses y de pasajeros de cruceros. La propuesta de la estación de tren Yolanda es parte importantísima del plan maestro del nuevo acceso cabritería, pero su desarrollo arquitectónico queda sólo en la ubicación y orientación, dejando pendiente la escala de interiores.

- El edificio desarrollado cuenta con 3 volúmenes:
1. Andén de llegada y administración del terminal de buses (775,6 m²)
 2. Andén de salida y nuevo terminal de pasajeros de cruceros (944,4 m²)
 3. Boleterías y recepción del terminal (653,8 m²)

Además de espacios público abiertos y estacionamientos: Estacionamientos (2804,1 m²) Espacios abiertos (3695,1 m²)

- Las superficies están referenciadas en virtud de los espacios del existente terminal de buses de Vía del mar y del actual terminal de pasajeros de cruceros de Valparaíso (administrado por el grupo VTP)

Además el espacio considera no sólo el uso práctico del terminal, sino que abre sus espacios al uso público de la ciudad.

- El desarrollo vial entorno a la obra está referenciado a un anteproyecto de ingeniería, perteneciente a una tesis de grado de la PUCV. (ver detalles en tomo 2)

TÍTULO DE LA PÁGINA

TEXTOS DESARROLLO TEMA

PLANIMETRÍA

TÍTULO DE LA PÁGINA

1. El orden de las páginas es en virtud de fortalecer el protagonismo de los dibujos y las imágenes.
2. El formato de la carpeta es en base a dos matrices de páginas. Una que es en relación al desarrollo de una materia y otra que es en relación exclusiva a la planimetría del proyecto arquitectónico.
3. En cuanto a la primera matriz. Arriba va una franja con imágenes leves y un texto breve que ponen en presencia la incidencia de la travesía a la isla Mocha junto al taller de cuarto año arquitectura y primer año de diseño, realizada durante tres semanas entre los meses de Octubre y Noviembre.
4. En cuanto a la segunda matriz. Las planimetrías se muestran con la mayor continuidad posible, por ello se opta por darle densidad a la hoja mediante una serie de pliegues (en estas paginas se omiten las referencias a la travesía para priorizar las vistas del proyecto arquitectónico)
5. Este tercer tomo da por sentada la incidencia de los antecedentes estudiados en el tomo II, por ello su fijación es en el "cómo" más que en el "qué". El primer capítulo marca sintéticamente el paso del fundamento (expuesto en el tomo II) al programa y luego a la forma (asuntos que se tratan en este tomo)

TEXTOS RELACIONADOS

EXPLICACIÓN DEL ORDEN



Se salió desde la escuela en Recreo de noche, el viaje fue nocturno, con todos durmiendo y sin detenciones. El amanecer nos tomó en las cercanías de Angol por la carretera de la madera. La lluvia marcó la llegada a caleta tirúa

ENTRE EL FUNDAMENTO Y LA FORMA

DESARROLLO DE LA PROPOSICIÓN ARQUITECTÓNICA



acá escribes algo breve acerca de la travesía

LA OBRA EN DOS PARTES PERO UNA

La propuesta presenta dos intervenciones que aparentemente son diferentes:

- **Primero**, la carretera y sus posibles cruces.
- **Segundo**, la obra del terminal.

Estas dos obras en conjunto dan forma al nuevo acceso a Valparaíso. Pero la propuesta quiere ser UNA, porque ella **viene desde el mismo acto**, se atraviesa con el mismo acto, el ACCEDER. Entonces la pregunta que marca el partido es ¿cómo llevar a la obra este único acto?.

El acceder (como palabra), propiamente tal, dice poco de lo particular que se quiere regalar con la obra. La virtud a la cual apunta la propuesta está en elevar el mero ir-yendo a una condición mayor, donde el ir es también permanecer (ver dibujo 01 y 02) esto es el acto de acceder: permanecer en el ir - yendo e ir - yendo siendo recibido, es que **cuando se es recibido el ir ingresa a otro tiempo que lo eleva por sobre la simple circulación**, con ello podemos quedarnos mientras vamos. Atrapar esto, eso es el acto, cazar el RECIBIR DEL ACCEDER, por ello al acto se le nombra como **RECIBIR ACCEDIENDO**.

Este acto es el regalo que la obra quiere poner en el lugar, la obra por su parte, en su lenguaje que es la forma, toma partido por un elemento arquitectónico para darle residencia a este acto. Este elemento será la **CALZADA**, no por mera arbitrariedad, sino que porque esta es la más propicia cuando se piensa en la relación de ir y estar.

La calzada como una vía de circulación ancha, que por su holgura permite la posibilidad también de quedarse en ella, la calzada que va y se cruza con otras calzadas y en estos cruces cazan un lugar, porque no es un cruce de corredores, sino un cruce de ires y permaneceres. La calzada es el elemento ordenador que parte desde Santos Ossa en el inicio de la carretera y termina finalmente en el mar, conectándose con el paseo Wheelwright, en su paso se van configurando estaciones, detenciones que toman forma en su condición de ser cruces. Se cree que la manera de configurar lugar es mediante la mínima existencia de un cruce (ver punto A y B), y estos cruces marcan el ritmo del recorrido por la carretera.

ACTO: **RECIBIR ACCEDIENDO**

ELEMENTO ARQUITECTÓNICO: **LA CALZADA**



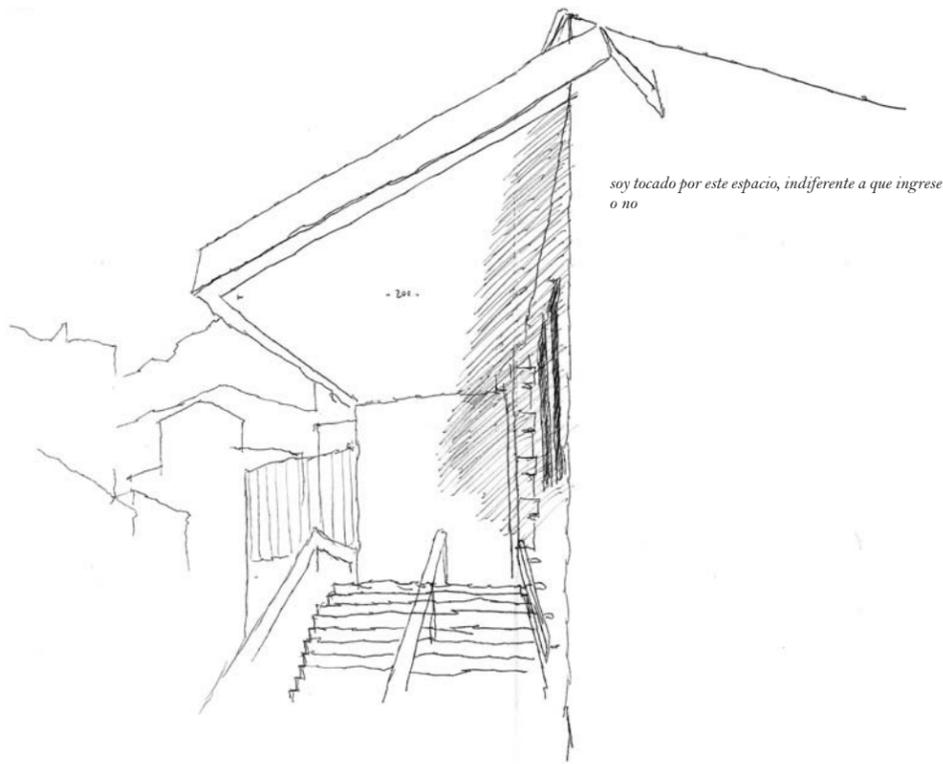
01 Esto si se acerca, esto es acceso, una cosa minima: la escalera y la cubierta, ellas son del edificio y de la ciudad.



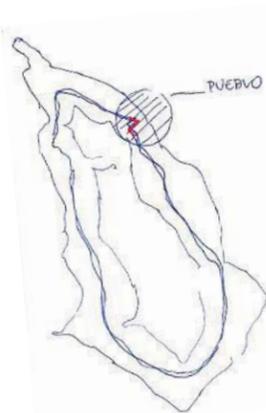
03 Escultura en vía las palmas.



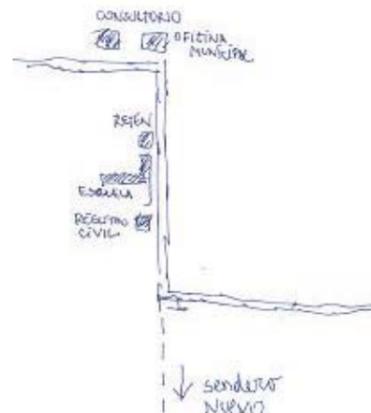
04 Acceso lateral en forestal alto.



02 Esta cubierta es de no más de 200cm. de ancho, lo mismo que la escalera, construye el acceso, pues se me presenta cuando camino por la calle.



05 La isla y su carretera perimetral



06 El cruce crea el poblado

A. A continuación se describirá una situación, nacida de la observación, donde el hecho de un cruce logra configurar lugar:

Las carreteras urbanas actuales esquivan la ciudad, se alejan de ella, en su pasar le son ajenas a la posibilidad de configurar lugares. Algunas tratan de crear estos lugares a través de otros medios.

Por ejemplo en carretera las palmas (ruta 60-ch). Un primer intento de lugar mediante una escultura, ella está al paso, para la vista, pero con ello no basta, no hay detención real, no hay lugar (ver dibujo 03).

Una segunda situación en las cercanías de forestal, con la ciudad llegando, haciendo presión, aparecen paraderos ilegales, abren un espacio en el costado de la vía, con ello una detención real, pero aún sin lugar, abren también el paso de algunos accesos laterales (ver dibujo 04).

Finalmente el acceso del automóvil mediante un cruce formal, acá hay algo que se acerca a ser lugar, no por el ser formal, sino que porque cruza el tránsito de la carretera con el tráfico de la ciudad, y en este cruce aparece la esquina, las alturas y el roce, con ello llega también una suerte de plaza que completa el espacio dejado por las pistas. La carretera escucha a la ciudad y la incorpora, **esto es lugar**.

B. A continuación se describirá una segunda situación donde el cruce logra configurar lugar, siendo diferente a la anterior, pues esta no es en la vida de la ciudad, sino en la realidad del campo, específicamente en isla mocha (lugar de travesía):

En isla mocha una sola vía es el nexo entre toda la isla, una carretera que rodea y dibuja un segundo perímetro luego del borde mar (ver dibujo 05), este se hace paso en la medida que la geografía y la naturaleza se lo van permitiendo, casi como si la naturaleza misma hubiese hecho el trazado, no batalla demasiado, sino que se acomoda sabiamente.

Esta línea gobernada por la merced de la geografía se rompe en dos sitios donde aparecen dos quiebres en ángulo recto y dos cruces. Un quiebre se ubica en el sitio donde se ha constituido el poblado y el otro en el sitio donde se emplazó la obra de travesía.

En cuanto al del poblado podemos decir que su existencia está marcada por dos cosas, una es la bifurcación con el "sendero nuevo" que atraviesa la isla y otra es la existencia del poblado (ver dibujo 06). El ángulo recto es obra clara del hombre, el cruce es obra clara del hombre, solo en ello puede haber lugar y solo entorno a ello la vida se instala. **El cruce también en isla mocha abre lugar**.

NOTAS



DEL FUNDAMENTO AL PROGRAMA

El estudio del proyecto en su desarrollo ha tomado postura ante situaciones de contingencia en la ciudad de Valparaíso. Cuatro puntos sobresalen:

1. El proyecto cree que una obra de acceso a Valparaíso **NO PUEDE** ser sin antes pensar en la implementación de una nueva entrada a la ciudad, la cual considere y valore la condición de **ciudad – puerto y ciudad – terminal**.

2. La ciudad actualmente tiene dos accesos vigentes y en uso:

- Uno es Santos ossa, que es la llegada de la Ruta 68, cercano al antiguo e histórico acceso por el sector de las zorras y la cuesta colorada.

Su situación actual es buena y funcional, sin embargo su carácter de vía rápida y autopista, anulan, en cierto modo, su potencial de relación con la ciudad – puerto. Sin desmerecer los importantes esfuerzos de conexión que se han ya realizado en los sectores altos, específicamente en los alrededores del parque quintil. Sin embargo esto aún no está a la altura de lo que la ciudad merece.

- Otro es la vía la pólvora en sus dos alternativas: por los acantilados de Playa ancha (llegando al sector de las torpederas) o por el túnel Bustamante (que desahoga en avenida Antonio Varas, en las cercanías a la aduana y plaza weelwrieth)

Este acceso es relativamente nuevo y bien implementado, sin embargo está sub – utilizado debido, probablemente a la clara priorización del tránsito de carga pesada y el desmedro de la ciudad colindante. Sus 22 kilómetro no contemplan casi ningún cruce con las vías de la ciudad, dejando de lado una posible conexión y relación con la ciudad – puerto.

3. El proyecto apuesta a la implementación de un **TERCER ACCESO** que sí considere la relación y conexión con la ciudad – puerto. El sitio escogido es **quebrada cabritería** y la relación acceso – ciudad será tomada desde dos líneas.

- **Primera línea:** La relación con la ciudad, la vía de acceso, no pretende ser una autopista, ni una vía de alta velocidad. En ella existirán todos los cruces (tanto peatonales, como vehiculares) que la ciudad requiera. Intentando incorporar a su flujo los barrios, **Placeres, Rodelillo, Barón, entre otros.**

- **Segunda línea:** El acceso rematará en una obra: **EL NUEVO TERMINAL DE BUSES Y DE CRUCEROS DE VALPARAÍSO**, esta obra es el gesto mayor de vinculación entre el acto de acceder y la ciudad – terminal. Será el modo que el proyecto se inventa para decir Valparaíso es ciudad – terminal, tanto en su ser puerto, como en su ser ciudad.

4. Estos dos lineamientos expuestos arman **dos grandes conjuntos de programas** para el proyecto, uno de orden mayoritariamente infraestructural y otro marcadamente arquitectónico (ambos se desarrollarán a la vez, jamás por separados):

- OBRAS EN EL ACCESO:

La manera de abarcar el acceso será mediante la implementación de una carretera que fijará sus esfuerzos en la construcción arquitectónica de los cruces (más adelante se detallará en el cómo).

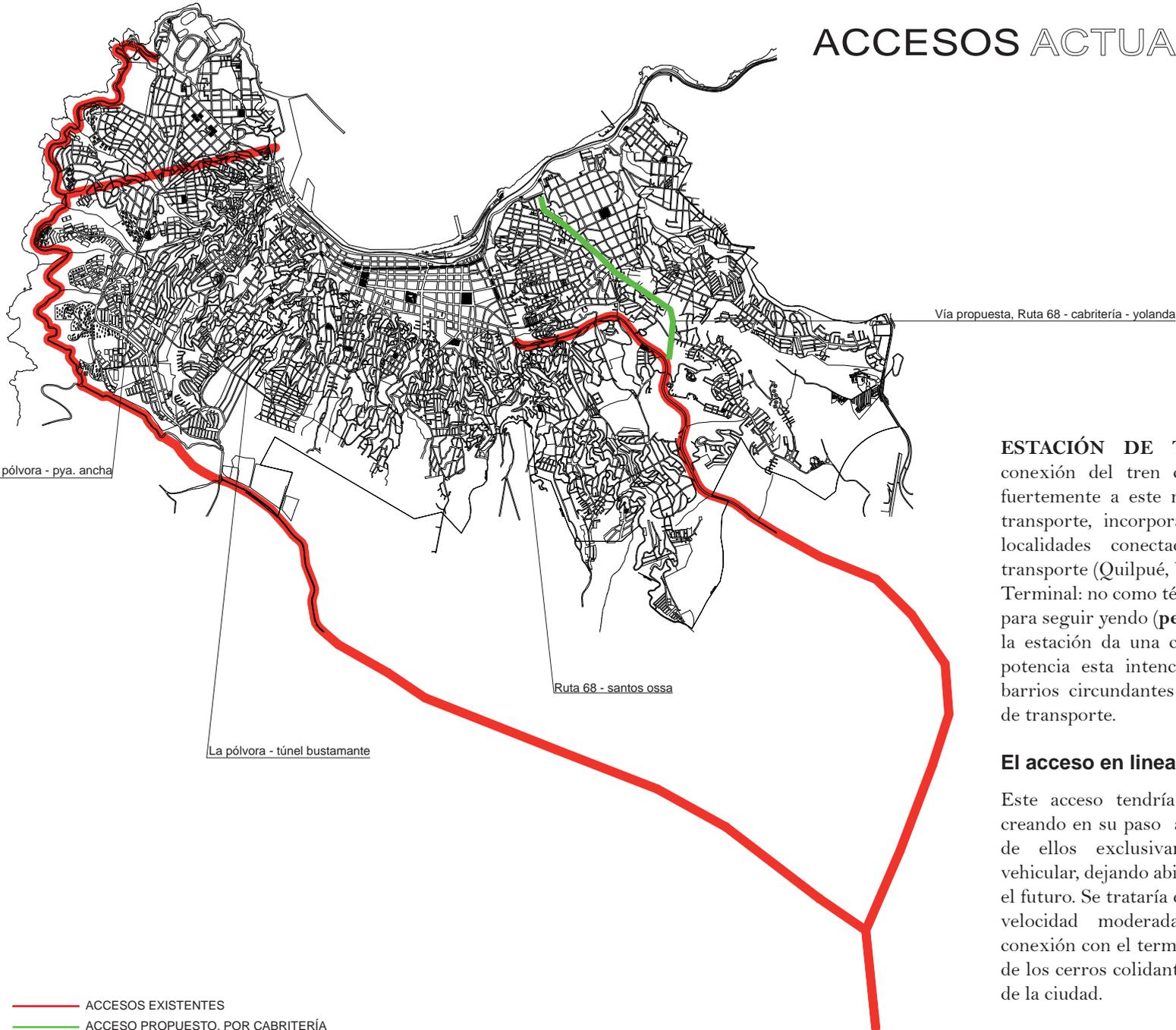
- OBRAS DEL TERMINAL:

NUEVO RODOVIARIO PARA VALPARAÍSO: Marcar la llegada a la **ciudad – terminal Valparaíso** reconociendo su rada y su puerto. El rodoviario es un programa de uso público, abierto para todos y que no tiene pretensiones con el borde costero más que entregarlo al libre uso ciudadano. El rodoviario es hoy una necesidad de la ciudad, ya que el actual se encuentra en un nivel muy por debajo del necesario. El rodoviario es también una obra de interés tanto privado como público (compañías de buses), por tanto da la posibilidad de ser realizado mediante gastos compartidos. Por último el rodoviario se complementa perfectamente a la construcción del acceso cabritería.

VTP (Terminal de pasajeros de cruceros): Potencia aún más la hipótesis de **ciudad – terminal**. Al igual que el rodoviario esta terminal es de suma necesidad, debido a que la construcción del proyecto mall puerto - barón ocupará el sitio actualmente usado por la terminal. Esta obra se complementa muy bien con el rodoviario, pues los futuros pasajeros quedan automáticamente conectados con todo Chile, además de la conexión con Valparaíso, Viña del mar y ciudades del interior, mediante el tren. Finalmente esta es una obra de interés privado, por ende los capitales de inversión pueden venir desde ahí, mediante el ya conocido sistema de coneciones.

La lluvia llevaba ya varios días y había dejado una semana parado al grupo de avanzada enviado para construir las instalaciones de campamento en la isla. A nosotros tampoco nos dejó cruzar la lluvia, pasamos la noche en el gimnasio municipal.

ACCESOS ACTUALES Y PROPUESTO



ESTACIÓN DE TREN YOLANDA: Una conexión del tren con el rodoviario incluiría fuertemente a este medio en la red pública de transporte, incorporando consigo a todas las localidades conectadas por este medio de transporte (Quilpué, Villa Alemana, Limache) Terminal: no como término, sino como un cambio para seguir yendo (**permanecer en el ir – yendo**) la estación da una continuidad al flujo, lo cual potencia esta intención, además Integra a los barrios circundantes ofreciendo una posibilidad de transporte.

El acceso en líneas generales

Este acceso tendría una longitud de 1.6 km creando en su paso al menos cuatro cruces, tres de ellos exclusivamente peatonales y uno vehicular, dejando abierta la posibilidad de más en el futuro. Se trataría de una vía de dos pistas y de velocidad moderada, buscando no solo la conexión con el terminal, sino que la integración de los cerros colindantes entre ellos y con el resto de la ciudad.



La lluvia cedió a nuestra insistencia y permitió el cruce en avioneta a la mayoría y a unos pocos que cruzamos en barcaza junto con los materiales de la obra además de algunos víveres. El viaje en barcaza es rudo, todos nos aferramos con fuerza a las barandas. La llegada es soleada.

LA OBRA EN DOS PARTES PERO UNA

La propuesta presenta dos intervenciones que aparentemente son diferentes:

- **Primero**, la carretera y sus posibles cruces.
- **Segundo**, la obra del terminal.

Estas dos obras en conjunto dan forma al nuevo acceso a Valparaíso. Pero la propuesta quiere ser UNA, porque ella **viene desde el mismo acto**, se atraviesa con el mismo acto, el ACCEDER. Entonces la pregunta que marca el partido es ¿cómo llevar a la obra este único acto?.

El acceder (como palabra), propiamente tal, dice poco de lo particular que se quiere regalar con la obra. La virtud a la cual apunta la propuesta está en elevar el mero ir-yendo a una condición mayor, donde el ir es también permanecer (ver dibujo 01 y 02) esto es el acto de acceder: permanecer en el ir - yendo e ir - yendo siendo recibido, es que **cuando se es recibido el ir ingresa a otro tiempo que lo eleva por sobre la simple circulación**, con ello podemos quedarnos mientras vamos. Atrapar esto, eso es el acto, cazar el RECIBIR DEL ACCEDER, por ello al acto se le nombra como **RECIBIR ACCEDIENDO**.

Este acto es el regalo que la obra quiere poner en el lugar, la obra por su parte, en su lenguaje que es la forma, toma partido por un elemento arquitectónico para darle residencia a este acto. Este elemento será la **CALZADA**, no por mera arbitrariedad, sino que porque esta es la más propicia cuando se piensa en la relación de ir y estar.

La calzada como una vía de circulación ancha, que por su holgura permite la posibilidad también de quedarse en ella, la calzada que va y se cruza con otras calzadas y en estos cruces cazan un lugar, porque no es un cruce de corredores, sino un cruce de ires y permaneceres. La calzada es el elemento ordenador que parte desde Santos Ossa en el inicio de la carretera y termina finalmente en el mar, conectándose con el paseo Wheelwright, en su paso se van configurando estaciones, detenciones que toman forma en su condición de ser cruces. Se cree que la manera de configurar lugar es mediante la mínima existencia de un cruce (ver punto A y B), y estos cruces marcan el ritmo del recorrido por la carretera.

ACTO: **RECIBIR ACCEDIENDO**

ELEMENTO ARQUITECTÓNICO: **LA CALZADA**



01 Esto si se acerca, esto es acceso, una cosa minima: la escalera y la cubierta, ellas son del edificio y de la ciudad.



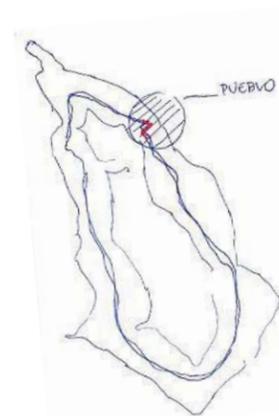
03 Escultura en vía las palmas.



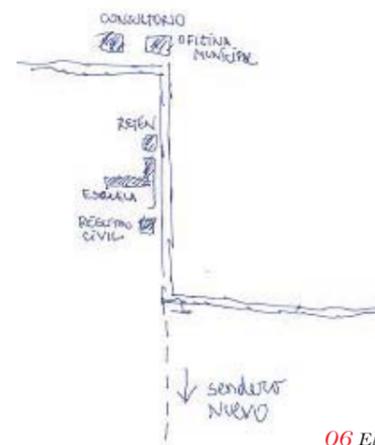
04 Acceso lateral en forestal alto.



02 Esta cubierta es de no más de 200cm. de ancho, lo mismo que la escalera, construye el acceso, pues se me presenta cuando camino por la calle.



05 La isla y su carretera perimetral



06 El cruce crea el poblado

A. A continuación se describirá una situación, nacida de la observación, donde el hecho de un cruce logra configurar lugar:

Las carreteras urbanas actuales esquivan la ciudad, se alejan de ella, en su pasar le son ajenas a la posibilidad de configurar lugares. Algunas tratan de crear estos lugares a través de otros medios.

Por ejemplo en carretera las palmas (ruta 60-ch). Un primer intento de lugar mediante una escultura, ella está al paso, para la vista, pero con ello no basta, no hay detención real, no hay lugar (ver dibujo 03).

Una segunda situación en las cercanías de forestal, con la ciudad llegando, haciendo presión, aparecen paraderos ilegales, abren un espacio en el costado de la vía, con ello una detención real, pero aún sin lugar, abren también el paso de algunos accesos laterales (ver dibujo 04).

Finalmente el acceso del automóvil mediante un cruce formal, acá hay algo que se acerca a ser lugar, no por el ser formal, sino que porque cruza el tránsito de la carretera con el tráfico de la ciudad, y en este cruce aparece la esquina, las alturas y el roce, con ello llega también una suerte de plaza que completa el espacio dejado por las pistas. La carretera escucha a la ciudad y la incorpora, **esto es lugar**.

B. A continuación se describirá una segunda situación donde el cruce logra configurar lugar, siendo diferente a la anterior, pues esta no es en la vida de la ciudad, sino en la realidad del campo, específicamente en isla mocha (lugar de travesía):

En isla mocha una sola vía es el nexo entre toda la isla, una carretera que rodea y dibuja un segundo perímetro luego del borde mar (ver dibujo 05), este se hace paso en la medida que la geografía y la naturaleza se lo van permitiendo, casi como si la naturaleza misma hubiese hecho el trazado, no batalla demasiado, sino que se acomoda sabiamente.

Esta línea gobernada por la merced de la geografía se rompe en dos sitios donde aparecen dos quiebres en ángulo recto y dos cruces. Un quiebre se ubica en el sitio donde se ha constituido el poblado y el otro en el sitio donde se emplazó la obra de travesía.

En cuanto al del poblado podemos decir que su existencia está marcada por dos cosas, una es la bifurcación con el "sendero nuevo" que atraviesa la isla y otra es la existencia del poblado (ver dibujo 06). El ángulo recto es obra clara del hombre, el cruce es obra clara del hombre, solo en ello puede haber lugar y solo entorno a ello la vida se instala. **El cruce también en isla mocha abre lugar**.

NOTAS



DETALLES DE LA PROPUESTA

La explicación de los detalles de la propuesta se hará en dos conjuntos, uno referente a la obra de acceso (carretera) y otro referente a la obra neta del terminal:

PROPUESTA DE ACCESO:

A. Trazado de la Avenida

La situación de la topografía es un asunto complejo en este proyecto, por ello la proposición se respalda en una propuesta técnica proveniente de un anteproyecto para una tesis de la escuela de ingeniería PUCV (1). De ella se obtienen solo aspectos técnicos tales como:

	TRAMO	PENDIENTE
- Trazado en planta	0.000 – 0.300	5.3
- Puntos de conexión con vías existentes	0.300 – 0.927	3.6
- Pendientes de descenso	0.927 – 1.281	2.8
	1.281 – 1.355	3.7
	1.355 – 1.445	0.8
	1.445 – 1.545	3.6

Que la vía mantenga una cierta rectitud es importante, se quiere una cierta orientación hacia el mar.

Algo similar a esto se menciona en el texto de Alberto, Achupallas. Él propone una prolongación de la avenida 8 Norte y dice *“gran boulevard con árboles frondosos en plena línea recta para tomar vuelo y lanzarse al mar”*(2). (ver dibujo 07) Acá se busca el mar, pues se busca el destino. En este sentido la propuesta es distinta, pues esta busca el mar no por lo del destino, sino que por su significancia en la condición de Ciudad – terminal.

B. El tipo de avenida que se quiere

Dice Alberto en estudio Corem: *“Hay dos modos de desplazarse en la ciudad, aquel en que la ciudad nos separa del medio (lo expreso, etc), aquel en que se permanece en el medio (ir al centro, etc) llamamos al primero tránsito y al segundo tráfico”*(3)

La avenida de la quebrada no quiere ser ajena a su entorno, más aún si pensamos que ella lo que quiere establecer NO es solo el ser acceso a la ciudad, sino también consolidarse como una vía de uso cotidiano, para ello serán dos cosas las primordiales:

1. Dar acceso al peatón a la vía para que ella sea parte del espacio público (no al modo de vías concesionadas)
2. Constituir los cruces de la vía y con ellos generar lugares de estar (las plazas de los cruces)

C. La forma de la avenida

Primero la situación actual de la quebrada. (ver dibujo 08) Como se trata de una avenida con entorno; la preocupación estará en la sensibilidad con la escala humana, para esto es importante NO generar pistas elevadas que dejen bajo ellas espacios residuales. El modo para lograrlo consistirá en horadar el cerro, para ubicar la avenida en su ladera y así quedar a la altura del fondo de quebrada (ver dibujo 09).

Junto con esto se propone una vereda peatonal de 5m de ancho que permita el tránsito libre de los peatones. (ciclistas, deportistas, etc.) Esto aún no es suficiente, aun está dentro de lo que el equipamiento puede resolver.

Entonces se propone una hilera de árboles de entre 5-6 m de alto que dejen un espacio bajo su follaje de a lo menos 2 m, distanciados entre si no más de 5m, creando un elemento vertical común en toda la carretera que acompaña al que va - yendo, armonizando el tránsito, proporcionando sombra y generandotambién una proximidad para quien quien conduce por la carretera, con esto la velocidad del tránsito vehicular se cree disminuirá. Ahora la avenida toca a la escala humana desde una intervención arquitectónica (ver dibujo 10).

En otro aspecto el cauce de agua hoy existente en la quebrada aparece como un asunto de relevancia (sabiendo que el flujo de agua es constante durante todo el año) en él se pueden tomar diversos partidos, cada cual con sus complicaciones:

- Dejarlo en estado natural (problemas higüenicos)
- Abovedarlo (desaprovechamiento de las aguas)
- Canalizarlo (problemas higüenicos)
- Mostrarlo (costoso)

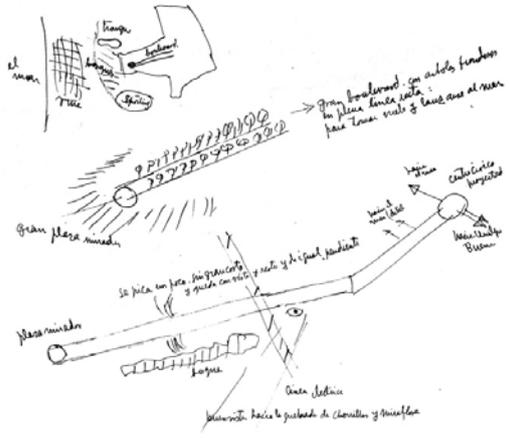
Como ya se mencionó anteriormente, el cauce de agua es constante, por ello se cree propicia la oportunidad de obtener de él algún provecho.

La idea es constituir una semi – bóveda que muestre parte del caudal, que se oiga mientras se camina, mientras alguien trota. **Ello a la vez será el sistema de regadío de esta hilera de árboles**, así no habrá gastos para su mantención, compensandose en cierto modo lo costoso que podría ser su construcción (ver dibujo 11).

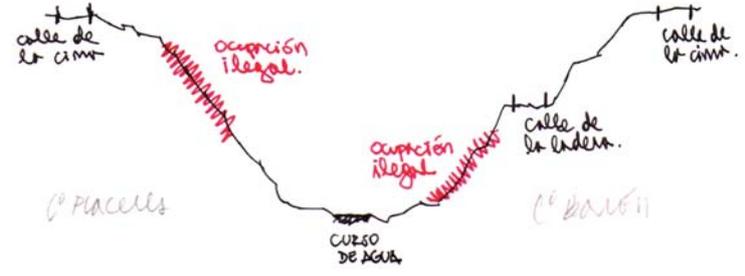
Con estas decisiones ya tomadas la propuesta se reduce a tres posibles ordenamientos (ver dibujo 12).

acá escribes algo breve acerca de la travesía

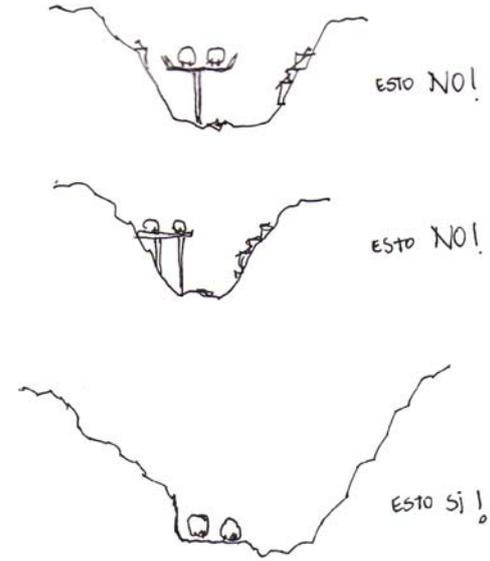
LA AVENIDA POR CABRITERÍA



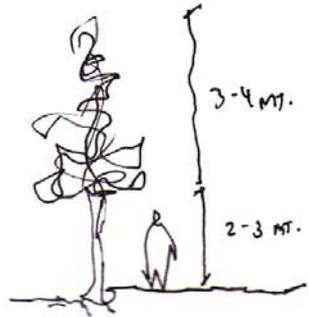
07 lámina 59 estudio Achupallas, Alberto Cruz



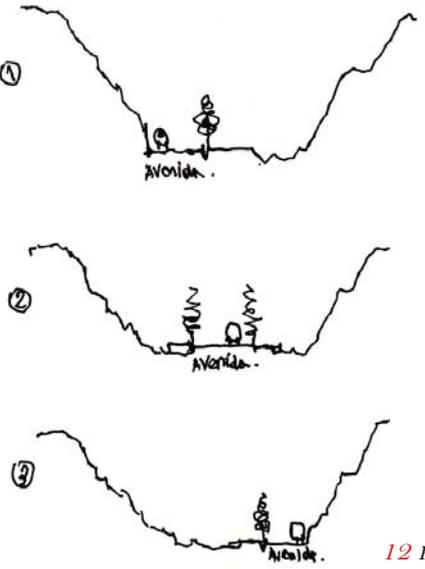
08 ocupación actual de la quebrada cabritería



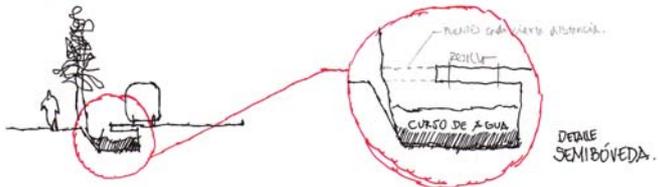
09 modo de intervención en la ladera.



10 la medida aproximada del árbol en la avenida



12 Posibles formas de la avenida



11 Sistema de canalización con agua a la vista



13 La plaza da espacio al estar y es atravesada por el ir que une a los cerros

Se cree que lo más conveniente es aproximar la vía hacia la ladera Oeste, pues así tendrá mejor asoleamiento (evitando sol poniente para la conducción) y además esta ladera topográficamente es más accesible.

D. El cruce

De la avenida se distinguen varias posibilidades para establecer un cruce de cerro a cerro, de ellas se escoge escalera Carmen, por ser esta la más avanzada en su consolidación.

Acá la propuesta busca establecer una dimensión del cruce que va **más allá que el simple encuentro entre 2 caminos**, ello es reunir el estar y el ir, para ello se propone una forma que se desprende de la escalera y genera un suelo elevado de plaza, que es para ir y para estar a la vez (ver dibujo 13), junto con esto este suelo configura unos paraderos.



acá escribes algo breve acerca de la travesía

LA FORMA DE LA AVENIDA CABRITERÍA

De los asuntos ya resueltos en la propuesta de la nueva carretera de acceso a Valparaíso surgen dos elementos que merecen y deben ser pensados con una detención mayor, estos son:

- Los árboles de la avenida
- La semi - bóveda del cauce

1. LOS ÁRBOLES DE LA AVENIDA

En este asunto no es trivial preguntarse ¿qué tipo de árbol queremos para la avenida, cuál es el más óptimo? Características como el tamaño, la hoja caduca o perenne, el florecimiento, etc. Son de gran importancia.

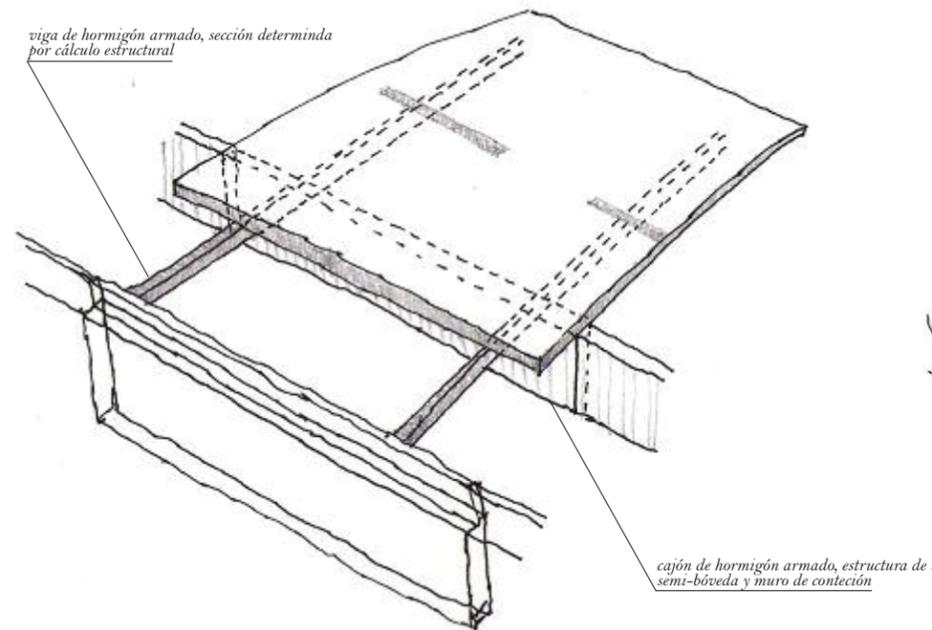
Las posibilidades son muchas, por ello es necesario partir definiendo con claridad lo que se quiere:

- **Un árbol de no más de 8m de altura**, que permita conservar la escala humana de la quebrada, porque esta no es una avenida abierta como una alameda o un borde costero, acá tenemos los cerros cerca y ellos encajonan, entonces el árbol si es muy alto intensifica la sensación de estreches, por ello debe este ser de una escala de cuerpo.
- **Que la hoja sea perenne y no caduca**, porque es un peligro y una complicación el recambio anual de hojas, esto podría traer problemas de limpieza y de posibles bloqueos del agua de la quebrada.
- **Un árbol con cierta frondosidad**, porque lo de escala humana no solo se refiere al tamaño, sino también a las cualidades sensoriales que otorgue el árbol, se busca una buena sombra, que dé libertad de tránsito al peatón independiente de la situación térmica del día.

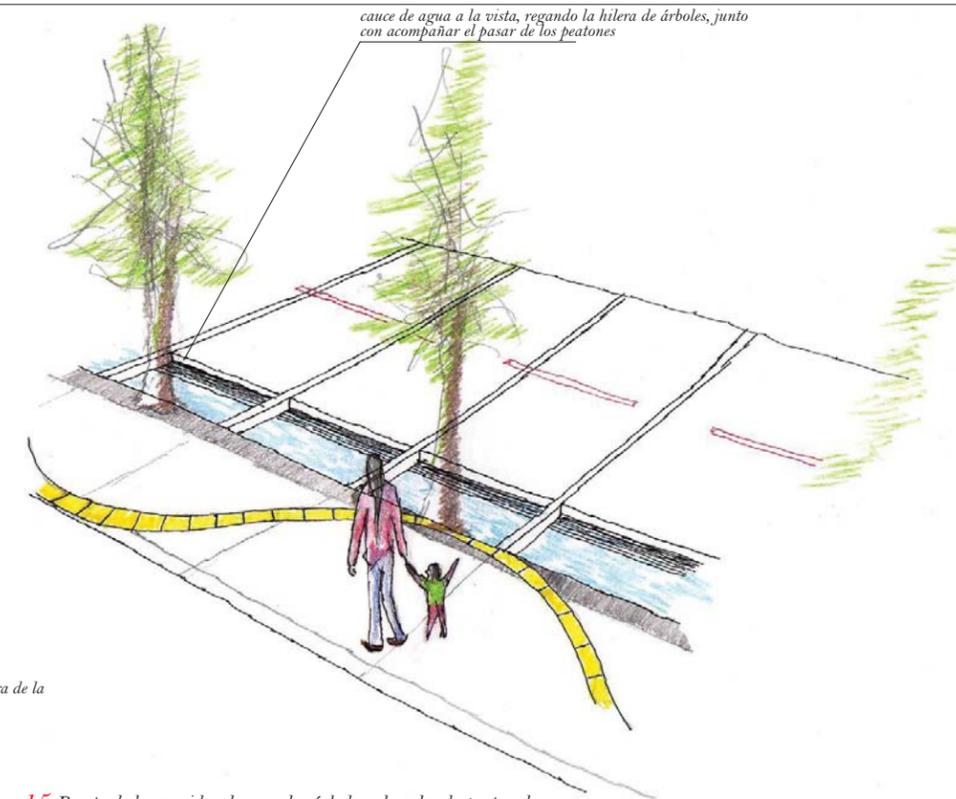
Se presenta un árbol que cumple con estas características, junto con ser muy resistente a las temperaturas elevadas y climas secos, propios del periodo estival. Se trata del **Falso Pimentero** originario de América del sur y presente de forma natural en el norte chileno.

2. LA SEMI - BÓVEDA

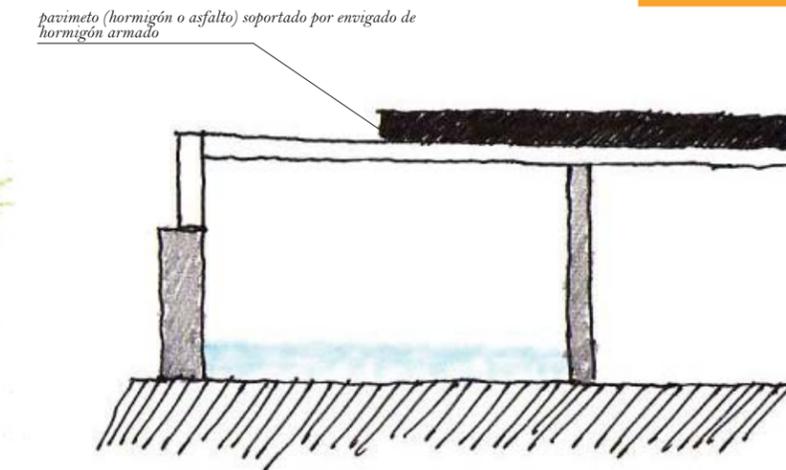
Existen otros casos de ciudades que han aprovechado el cauce natural de los ríos para surtir de agua a bulevares. Uno de estos casos es la ciudad de Mendoza, Argentina (ver dibujos 17, 18, 19 y 20) donde el área céntrica está completamente arbolada y mantenida por este sistema, completamente gratuito, que obtiene sus aguas del río Mendoza.



14 Esquema de corte constructivo en perspectiva de la semi - bóveda



15 Boceto de la avenida, el cauce, los árboles y la calzada peatonal

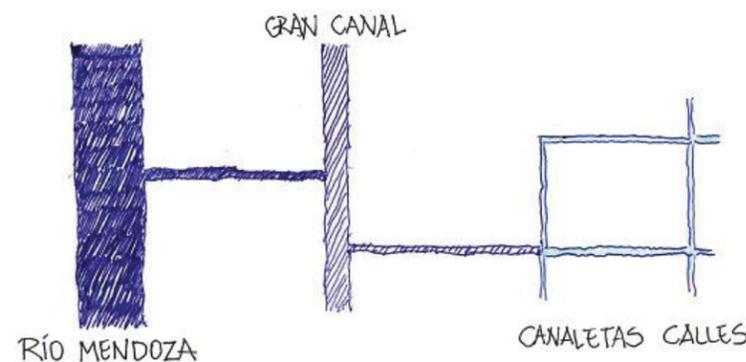


16 Corte esquemático de la semi - bóveda

C. FALSO PIMENTERO: (ver dibujo 21)

- *Nombre científico o latino:* Schinus molle L.
- *Nombre común o vulgar:* Falso pimentero, Pimentero falso
- *Familia:* Anacardiaceae.
- *Origen:* Sudamérica.
- *Distribución:* crece de forma natural en América del Sur, desde el sur de México hasta el norte de Chile, principalmente en Perú, llegando hasta los 3.900 m de altitud en los Andes.
- *Tamaño:* Suele medir **6-8 m de altura**, aunque en condiciones óptimas alcanza 25 m.
- Flores hermafroditas o unisexuales de pequeño tamaño, agrupadas en panículas colgantes terminales y axilares, de color amarillento o amarillo-verdoso.
- Esta especie se recomienda para el control de la erosión. Es interesante a la hora de fijar dunas y taludes.
- Es utilizado con fines ornamentales **como árbol de paseos en zonas de clima cálido**. Su frondosa copa **proporciona buena sombra**.
- **Es muy resistente a la sequía y altas temperaturas**, pero no aguanta bien las heladas.
- No tiene exigencias en cuanto a suelo
- Resiste la contaminación, la sal del suelo, la sequía, los suelos pobres y el escaso mantenimiento.

NOTAS



17 Esquema de la distribución del agua en sistema de riego en Mendoza



18 Uno de los grandes canales (Mendoza)



19 Una canaleta del centro (Mendoza)



20 calle arbolada (Mendoza)



21 Apariencia de un Falso Pimentero (Mendoza)



DETALLES DE LA PROPUESTA

La explicación de los detalles de la propuesta se hará en dos conjuntos, uno referente a la obra de acceso (carretera) y otro referente a la obra neta del terminal:

PROPUESTA DE ACCESO:

A. Trazado de la Avenida

La situación de la topografía es un asunto complejo en este proyecto, por ello la proposición se respalda en una propuesta técnica proveniente de un anteproyecto para una tesis de la escuela de ingeniería PUCV (1). De ella se obtienen solo aspectos técnicos tales como:

	TRAMO	PENDIENTE
- Trazado en planta	0.000 – 0.300	5.3
- Puntos de conexión con vías existentes	0.300 – 0.927	3.6
- Pendientes de descenso	0.927 – 1.281	2.8
	1.281 – 1.355	3.7
	1.355 – 1.445	0.8
	1.445 – 1.545	3.6

Que la vía mantenga una cierta rectitud es importante, se quiere una cierta orientación hacia el mar.

Algo similar a esto se menciona en el texto de Alberto, Achupallas. Él propone una prolongación de la avenida 8 Norte y dice *“gran boulevard con árboles frondosos en plena línea recta para tomar vuelo y lanzarse al mar”*(2). (ver dibujo 07) Acá se busca el mar, pues se busca el destino. En este sentido la propuesta es distinta, pues esta busca el mar no por lo del destino, sino que por su significancia en la condición de Ciudad – terminal.

B. El tipo de avenida que se quiere

Dice Alberto en estudio Corem: *“Hay dos modos de desplazarse en la ciudad, aquel en que la ciudad nos separa del medio (lo expreso, etc), aquel en que se permanece en el medio (ir al centro, etc) llamamos al primero tránsito y al segundo tráfico”*(3)

La avenida de la quebrada no quiere ser ajena a su entorno, más aún si pensamos que ella lo que quiere establecer NO es solo el ser acceso a la ciudad, sino también consolidarse como una vía de uso cotidiano, para ello serán dos cosas las primordiales:

1. Dar acceso al peatón a la vía para que ella sea parte del espacio público (no al modo de vías concesionadas)
2. Constituir los cruces de la vía y con ellos generar lugares de estar (las plazas de los cruces)

C. La forma de la avenida

Primero la situación actual de la quebrada. (ver dibujo 08) Como se trata de una avenida con entorno; la preocupación estará en la sensibilidad con la escala humana, para esto es importante NO generar pistas elevadas que dejen bajo ellas espacios residuales. El modo para lograrlo consistirá en horadar el cerro, para ubicar la avenida en su ladera y así quedar a la altura del fondo de quebrada (ver dibujo 09).

Junto con esto se propone una vereda peatonal de 5m de ancho que permita el tránsito libre de los peatones. (ciclistas, deportistas, etc.) Esto aún no es suficiente, aun está dentro de lo que el equipamiento puede resolver.

Entonces se propone una hilera de árboles de entre 5-6 m de alto que dejen un espacio bajo su follaje de a lo menos 2 m, distanciados entre si no más de 5m, creando un elemento vertical común en toda la carretera que acompaña al que va - yendo, armonizando el tránsito, proporcionando sombra y generandotambién una proximidad para quien quien conduce por la carretera, con esto la velocidad del tránsito vehicular se cree disminuirá. Ahora la avenida toca a la escala humana desde una intervención arquitectónica (ver dibujo 10).

En otro aspecto el cauce de agua hoy existente en la quebrada aparece como un asunto de relevancia (sabiendo que el flujo de agua es constante durante todo el año) en él se pueden tomar diversos partidos, cada cual con sus complicaciones:

- Dejarlo en estado natural (problemas higüenicos)
- Abovedarlo (desaprovechamiento de las aguas)
- Canalizarlo (problemas higüenicos)
- Mostrarlo (costoso)

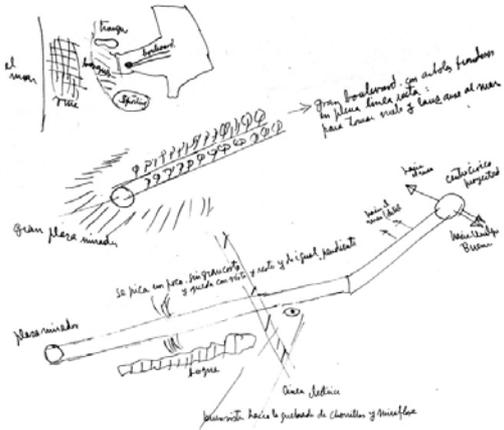
Como ya se mencionó anteriormente, el cauce de agua es constante, por ello se cree propicia la oportunidad de obtener de él algún provecho.

La idea es constituir una semi – bóveda que muestre parte del caudal, que se oiga mientras se camina, mientras alguien trota. **Ello a la vez será el sistema de regadío de esta hilera de árboles**, así no habrá gastos para su mantención, compensandose en cierto modo lo costoso que podría ser su construcción (ver dibujo 11).

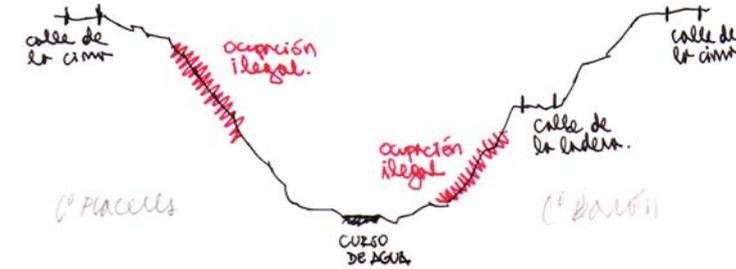
Con estas decisiones ya tomadas la propuesta se reduce a tres posibles ordenamientos (ver dibujo 12).

Descargamos la barcaza en el nuevo muelle fiscal, que aún se construye. Las cosas han cambiado, con el continente delante de nosotros el horizonte tiene otro significado, el viaje ha sido agotador, pero el ritmo de la isla no le pide a uno correr. La llegada dura toda la tarde.

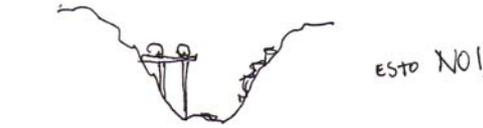
LA AVENIDA POR CABRITERÍA



07 lámina 59 estudio Achupallas, Alberto Cruz



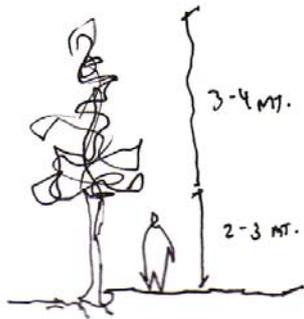
08 ocupación actual de la quebrada cabritería



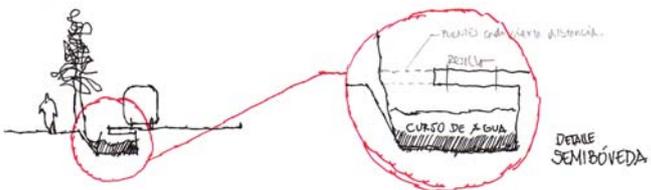
09 modo de intervención en la ladera.



12 Posibles formas de la avenida



10 la medida aproximada del árbol en la avenida



11 Sistema de canalización con agua a la vista



13 La plaza da espacio al estar y es atravesada por el ir que une a los cerros

Se cree que lo más conveniente es aproximar la vía hacia la ladera Oeste, pues así tendrá mejor asoleamiento (evitando sol poniente para la conducción) y además esta ladera topográficamente es más accesible.

D. El cruce

De la avenida se distinguen varias posibilidades para establecer un cruce de cerro a cerro, de ellas se escoge escalera Carmen, por ser esta la más avanzada en su consolidación.

Acá la propuesta busca establecer una dimensión del cruce que va **más allá que el simple encuentro entre 2 caminos**, ello es reunir el estar y el ir, para ello se propone una forma que se desprende de la escalera y genera un suelo elevado de plaza, que es para ir y para estar a la vez (ver dibujo 13), junto con esto este suelo configura unos paraderos.



Nos trasladamos al lado Sur de la isla, atrás de nosotros el continente, la isla es pequeña por tamaño, pero inmensa por vasta. El día siguiente transcurre en terminar las instalaciones del campamento, la cocina, el baño, etc. Otros vemos y recorremos el área en busca del lugar de la obra.

LA FORMA DE LA AVENIDA CABRITERÍA

De los asuntos ya resueltos en la propuesta de la nueva carretera de acceso a Valparaíso surgen dos elementos que merecen y deben ser pensados con una detención mayor, estos son:

- Los árboles de la avenida
- La semi - bóveda del cauce

1. LOS ÁRBOLES DE LA AVENIDA

En este asunto no es trivial preguntarse ¿qué tipo de árbol queremos para la avenida, cuál es el más óptimo? Características como el tamaño, la hoja caduca o perenne, el florecimiento, etc. Son de gran importancia.

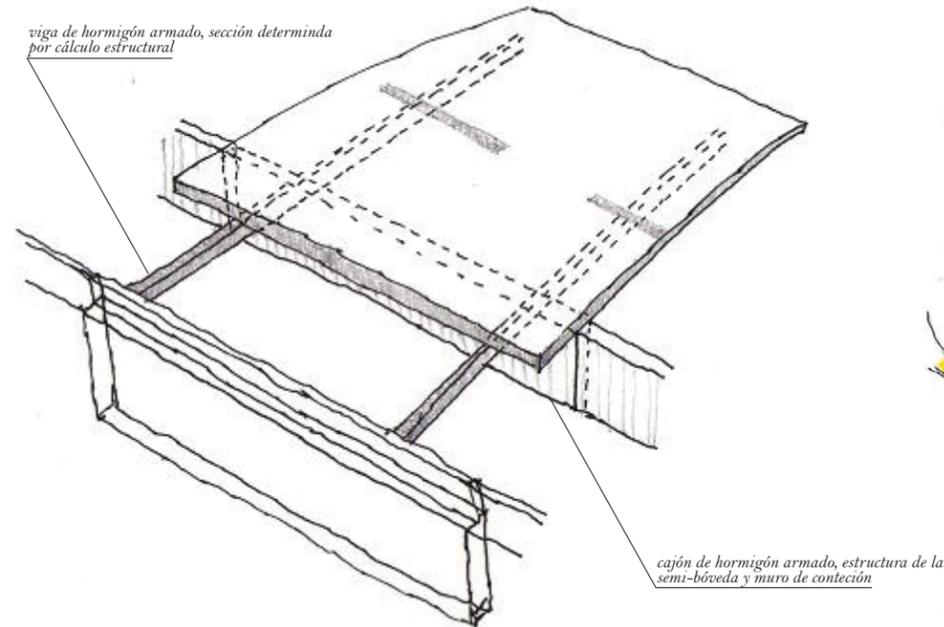
Las posibilidades son muchas, por ello es necesario partir definiendo con claridad lo que se quiere:

- **Un árbol de no más de 8m de altura**, que permita conservar la escala humana de la quebrada, porque esta no es una avenida abierta como una alameda o un borde costero, acá tenemos los cerros cerca y ellos encajonan, entonces el árbol si es muy alto intensifica la sensación de estreches, por ello debe este ser de una escala de cuerpo.
- **Que la hoja sea perenne y no caduca**, porque es un peligro y una complicación el recambio anual de hojas, esto podría traer problemas de limpieza y de posibles bloqueos del agua de la quebrada.
- **Un árbol con cierta frondosidad**, porque lo de escala humana no solo se refiere al tamaño, sino también a las cualidades sensoriales que otorgue el árbol, se busca una buena sombra, que dé libertad de tránsito al peatón independiente de la situación térmica del día.

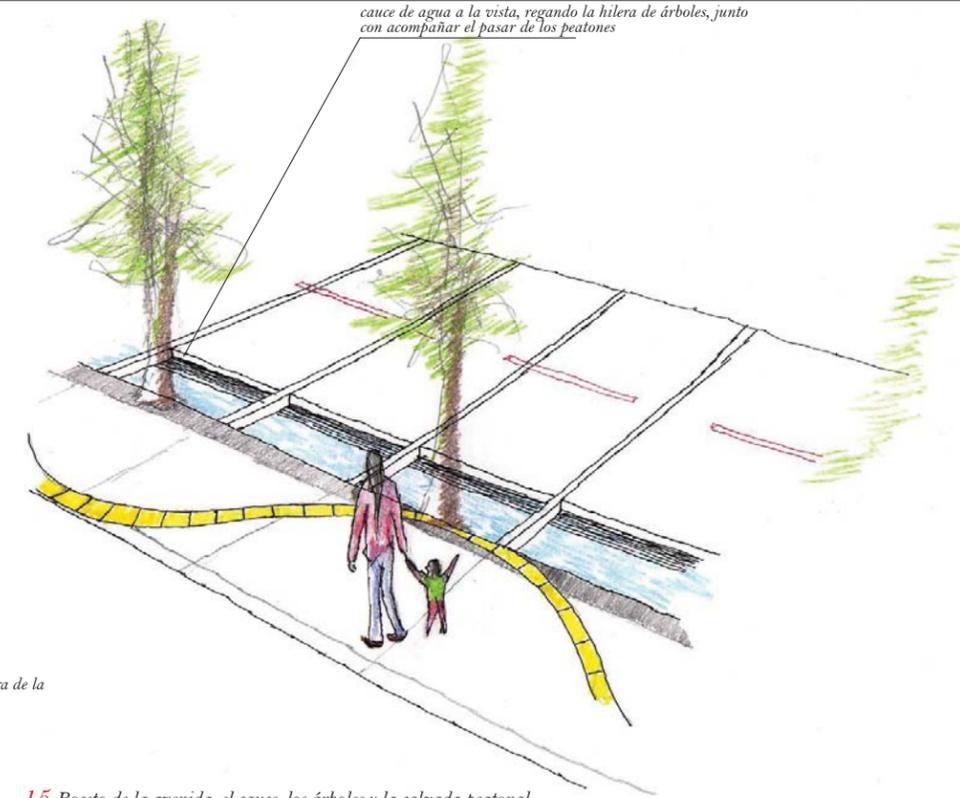
Se presenta un árbol que cumple con estas características, junto con ser muy resistente a las temperaturas elevadas y climas secos, propios del periodo estival. Se trata del **Falso Pimentero** originario de América del sur y presente de forma natural en el norte chileno.

2. LA SEMI - BÓVEDA

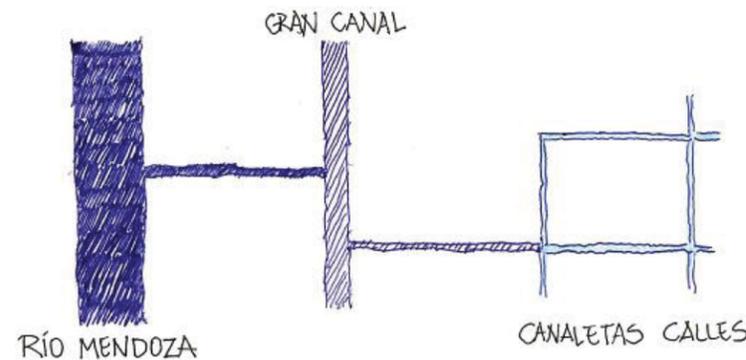
Existen otros casos de ciudades que han aprovechado el cauce natural de los ríos para surtir de agua a bulevares. Uno de estos casos es la ciudad de Mendoza, Argentina (ver dibujos 17, 18, 19 y 20) donde el área céntrica está completamente arbolada y mantenida por este sistema, completamente gratuito, que obtiene sus aguas del río Mendoza.



14 Esquema de corte constructivo en perspectiva de la semi - bóveda



15 Boceto de la avenida, el cauce, los árboles y la calzada peatonal



17 Esquema de la distribución del agua en sistema de riego en Mendoza



18 Uno de los grandes canales (Mendoza)



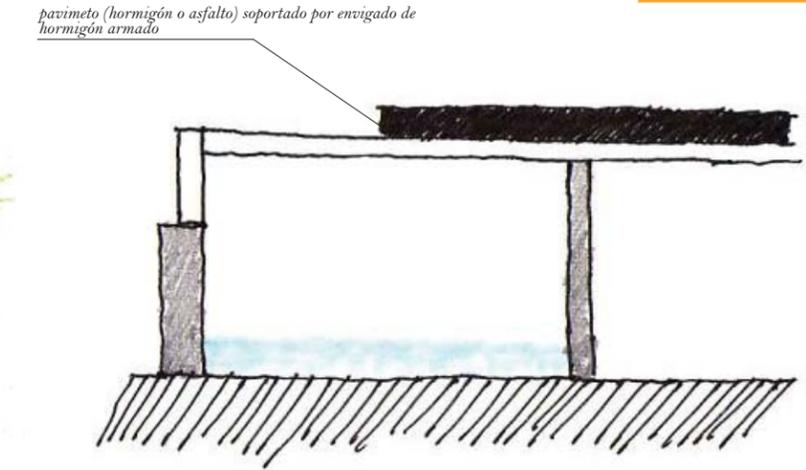
19 Una canaleta del centro (Mendoza)



20 calle arbolada (Mendoza)



21 Apariencia de un Falso Pimentero (Mendoza)



16 Corte esquemático de la semi - bóveda

C. FALSO PIMENTERO: (ver dibujo 21)

- **Nombre científico o latino:** Schinus molle L.
- **Nombre común o vulgar:** Falso pimentero, Pimentero falso
- **Familia:** Anacardiaceae.
- **Origen:** Sudamérica.
- **Distribución:** crece de forma natural en América del Sur, desde el sur de México hasta el norte de Chile, principalmente en Perú, llegando hasta los 3.900 m de altitud en los Andes.
- **Tamaño:** Suele medir **6-8 m de altura**, aunque en condiciones óptimas alcanza 25 m.
- Flores hermafroditas o unisexuales de pequeño tamaño, agrupadas en panículas colgantes terminales y axilares, de color amarillento o amarillo-verdoso.
- Esta especie se recomienda para el control de la erosión. Es interesante a la hora de fijar dunas y taludes.
- Es utilizado con fines ornamentales como **árbol de paseos en zonas de clima cálido**. Su frondosa copa **proporciona buena sombra**.
- **Es muy resistente a la sequía y altas temperaturas**, pero no aguanta bien las heladas.
- No tiene exigencias en cuanto a suelo
- Resiste la contaminación, la sal del suelo, la sequía, los suelos pobres y el escaso mantenimiento.

NOTAS



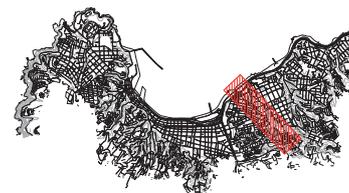
PROPOSICIÓN DE CRUCES PARA LA AVENIDA CABRITERÍA

El proyecto de trazado y forma de la avenida abre una puerta para una posible conexión entre los barrios placeres, barón y rodelillos. (entre ellos y con la ciudad)

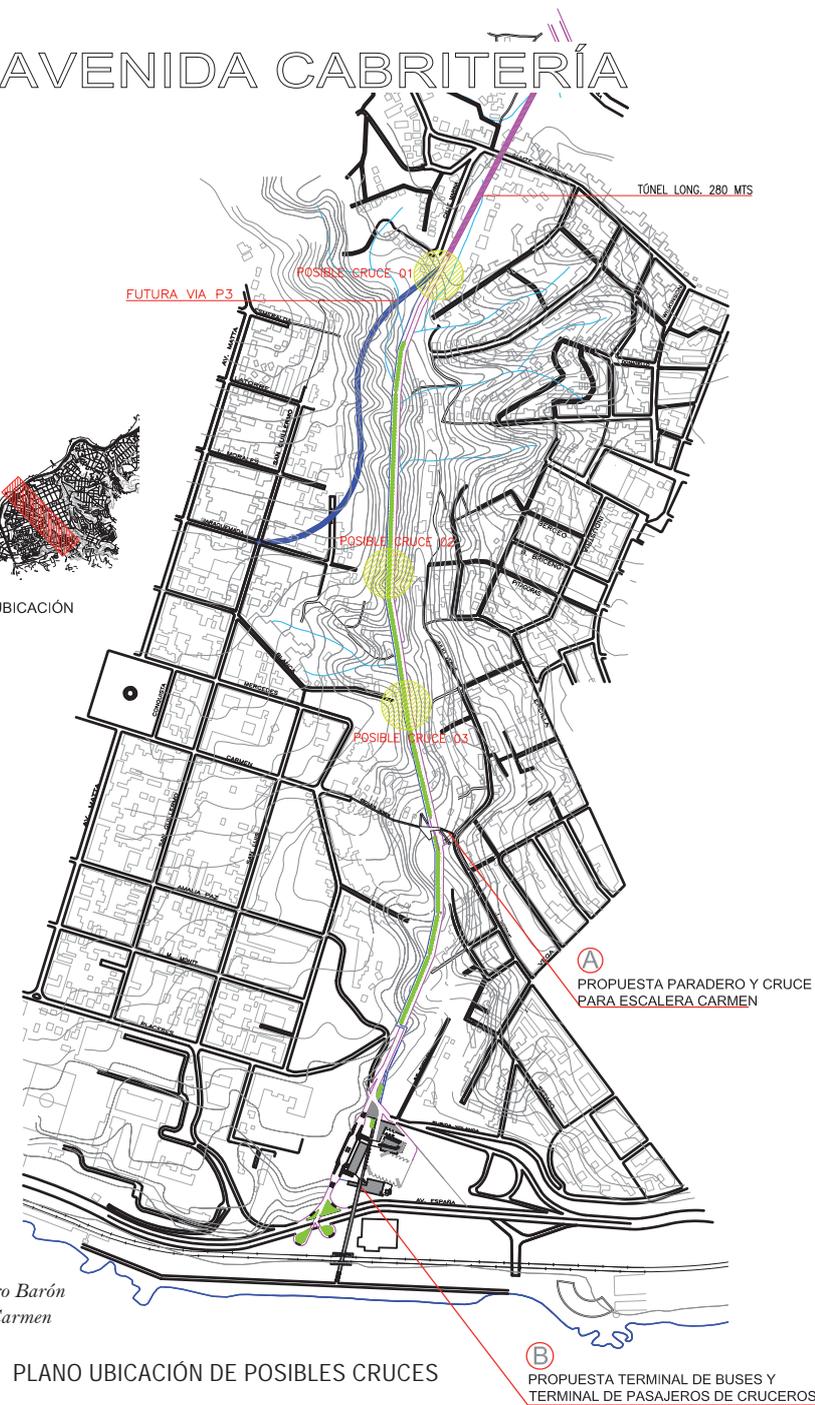
Por ello el proyecto escoge un modo de aprovechar esta posibilidad, se decide por una manera de intervenir, esta será el CRUCE, y la potencialidad de estos para dar origen a lugares que logren conectar y relacionar los cerros y barrios colindantes (esto está también mencionado en las páginas 08 y 09 de esta carpeta).

El estudio previo a esta proposición, que se encuentra organizado en la carpeta de antecedentes o carpeta número 2, fija un área de incidencia de la quebrada cabritería con respecto a los cerros y barrios colindantes, en ella se propone la posibilidad de construir tres cruces peatonales y un cruce vehicular. Los tres primeros nacidos de la ya existencia de cruces artesanales y el último nacido de la potencial relación con el proyecto “vía P3” (esto puede ser visto también desde la página 68 en adelante de la carpeta de antecedentes o número 2) esta anticipación toma fuerza en la propuesta la ahora propuesta concreta.

De los tres posibles cruces peatonales se ha tomado la decisión de diseñar más detalladamente solo uno con tal de rescatar la esencia de lo que se quiere hacer con los demás. Este cruce es el correspondiente a la escalera Carmen que une el cerro Placeres con el cerro Barón, de los tres es el más poblado y utilizado, por ello buen representante de los demás.



PLANO ESQUEMÁTICO DE UBICACIÓN



22 Vista desde el cerro Barón hacia el cerro Placeres, a la altura del posible cruce 02



23 Vista desde el cerro Placeres hacia el cerro Barón y parte de la rada, a la altura de la escalera Carmen

POSIBLE CONEXIÓN CON VÍA P3

El proyecto se encuentra en el camino con la existencia de una propuesta vial que pasa por el sector, **esta es la vía P3**, se cree que esta es una posibilidad mayor de integración con el barrio y la ciudad, por lo que se incorpora al trazado. A continuación se darán mayores detalles del anteproyecto existente (5):

La conurbación de las ciudades costeras de Valparaíso, Viña del mar y Concón, e incluso con las ciudades del interior (Quilpué y Villa Alemana) fue dando origen a la aparición de ejes o corredores de gran importancia entre los distintos centros de actividades. Sin embargo, **actualmente existe solo una vía de conexión longitudinal** Norte – Sur, que es la avenida España y su continuación por el camino costero, lo cual se ha mantenido invariable con el evidente deterioro por el paso del tiempo, generándose así problemas específicos cuyo impacto sobre los tiempos de viaje, consumo de combustible y costos de operación interesa minimizar.

Junto con esto la avenida España está sometida a una constante sobre carga de flujos que sobrepasan su capacidad, especialmente en las horas de mayor demanda vehicular, generando problemas de congestión importantes. Esta nueva interconexión (**vía P3**) quiere lograr una oferta vial más adecuada al actual y futuro crecimiento de la conurbación del Gran Valparaíso dentro de los próximos 15 años.

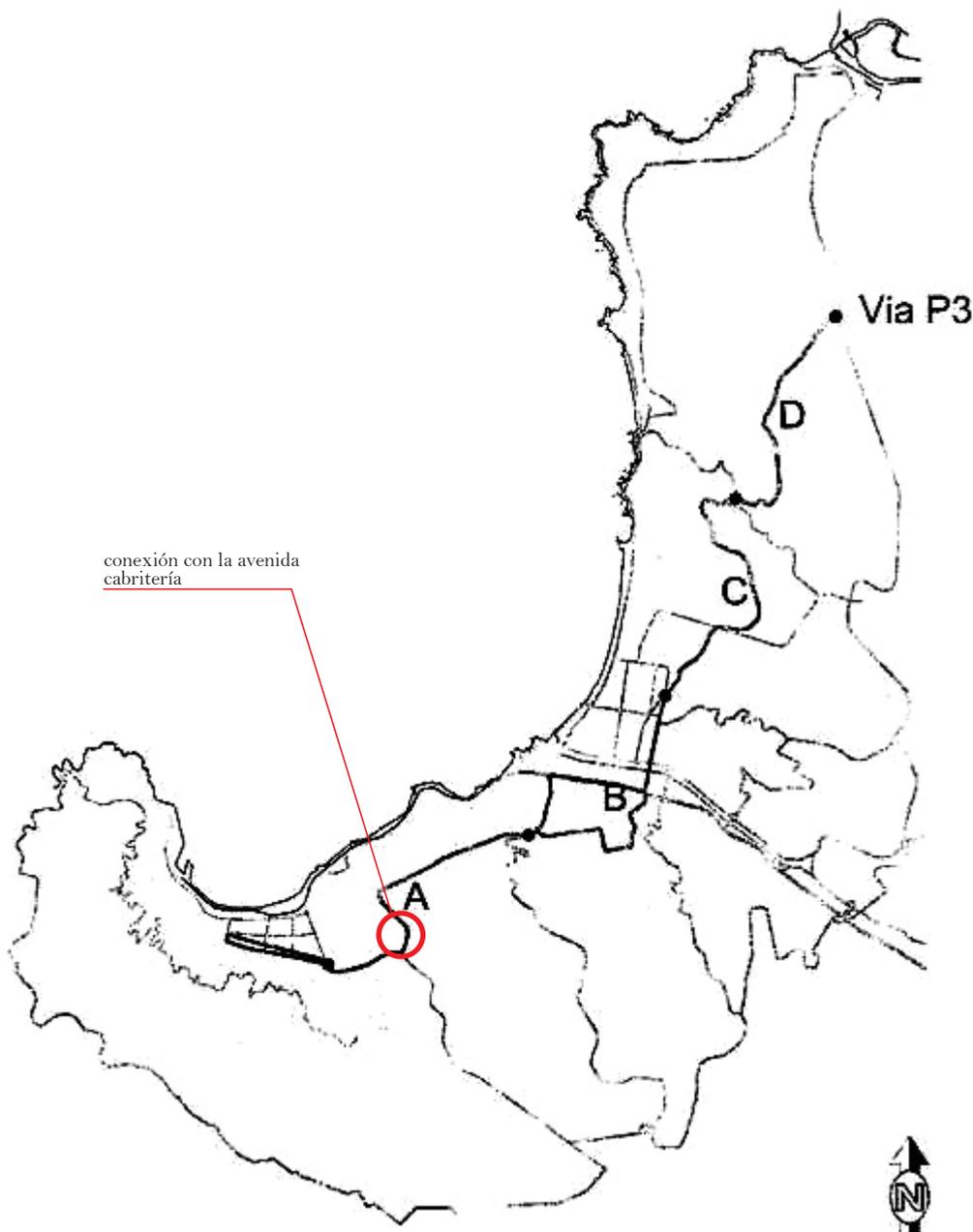
Actualmente existe una propuesta de trazado, el cual conecta los centros urbanos de la ciudad de Valparaíso, Viña del mar y Concón, atraviesa importantes vías transversales de la ciudad. Con una longitud de 22,5 km se divide en cuatro tramos:

- **Tramo A:** Desde la plaza Victoria (par vial Colón – Independencia) en Valparaíso, hasta el empalme con avenida Agua santa en el sector de Recreo alto, Viña del mar. Considerando la circulación por Santos Ossa, calle del agua, cerro Placeres, cerro Esperanza y Recreo. Este tramo tiene una longitud aproximada de 8700m.

- **Tramo B:** Desde el empalme con avenida Agua santa hasta el final de la calle 5 oriente en Viña del mar. Bajando por Agua santa, pasando por calle Álvarez y calle 5 oriente. Este tramo tiene una longitud aproximada de 4300m.

- **Tramo C:** Desde el final de la calle 5 oriente hasta el empalme con calle central en el sector de Gómez Carreño. Pasando por Santa Inés, cruza subida Alessandri, atraviesa terrenos de la armada y Gómez Carreño. Este tramo tiene una longitud aproximada de 5255 m.

- **Tramo D:** Desde el empalme con calle central hasta el empalme con camino internacional (Ruta 60CH). Pasando por Reñaca alto y el sector de los pinos de Reñaca. Este tramo tiene una longitud aproximada de 4250 m



conexión con la avenida cabritería





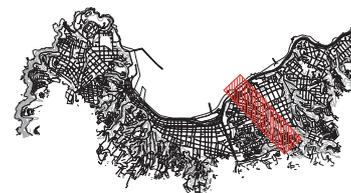
PROPOSICIÓN DE CRUCES PARA LA AVENIDA CABRITERÍA

El proyecto de trazado y forma de la avenida abre una puerta para una posible conexión entre los barrios placeres, barón y rodellillos. (entre ellos y con la ciudad)

Por ello el proyecto escoge un modo de aprovechar esta posibilidad, se decide por una manera de intervenir, esta será el CRUCE, y la potencialidad de estos para dar origen a lugares que logren conectar y relacionar los cerros y barrios colindantes (esto está también mencionado en las páginas 08 y 09 de esta carpeta).

El estudio previo a esta proposición, que se encuentra organizado en la carpeta de antecedentes o carpeta número 2, fija un área de incidencia de la quebrada cabritería con respecto a los cerros y barrios colindantes, en ella se propone la posibilidad de construir tres cruces peatonales y un cruce vehicular. Los tres primeros nacidos de la ya existencia de cruces artesanales y el último nacido de la potencial relación con el proyecto “vía P3” (esto puede ser visto también desde la página 68 en adelante de la carpeta de antecedentes o número 2) esta anticipación toma fuerza en la propuesta la ahora propuesta concreta.

De los tres posibles cruces peatonales se ha tomado la decisión de diseñar más detalladamente solo uno con tal de rescatar la esencia de lo que se quiere hacer con los demás. Este cruce es el correspondiente a la escalera Carmen que une el cerro Placeres con el cerro Barón, de los tres es el más poblado y utilizado, por ello buen representante de los demás.



PLANO ESQUEMÁTICO DE UBICACIÓN



22 Vista desde el cerro Barón hacia el cerro Placeres, a la altura del posible cruce 02



23 Vista desde el cerro Placeres hacia el cerro Barón y parte de la rada, a la altura de la escalera Carmen

La incidencia del hombre en la isla es leve, ello le da a lo artificial un valor adicional. La zona que concentra mayor población en la isla es en un cruce de calles de trazado recto, esto es una pista. Junto al campamento ocurre algo similar, la calle presenta un quiebre en 90°.

POSIBLE CONEXIÓN CON VÍA P3

El proyecto se encuentra en el camino con la existencia de una propuesta vial que pasa por el sector, **esta es la vía P3**, se cree que esta es una posibilidad mayor de integración con el barrio y la ciudad, por lo que se incorpora al trazado. A continuación se darán mayores detalles del anteproyecto existente (5):

La conurbación de las ciudades costeras de Valparaíso, Viña del mar y Concón, e incluso con las ciudades del interior (Quilpué y Villa Alemana) fue dando origen a la aparición de ejes o corredores de gran importancia entre los distintos centros de actividades. Sin embargo, **actualmente existe solo una vía de conexión longitudinal** Norte – Sur, que es la avenida España y su continuación por el camino costero, lo cual se ha mantenido invariable con el evidente deterioro por el paso del tiempo, generándose así problemas específicos cuyo impacto sobre los tiempos de viaje, consumo de combustible y costos de operación interesa minimizar.

Junto con esto la avenida España está sometida a una constante sobre carga de flujos que sobrepasan su capacidad, especialmente en las horas de mayor demanda vehicular, generando problemas de congestión importantes. Esta nueva interconexión (**vía P3**) quiere lograr una oferta vial más adecuada al actual y futuro crecimiento de la conurbación del Gran Valparaíso dentro de los próximos 15 años.

Actualmente existe una propuesta de trazado, el cual conecta los centros urbanos de la ciudad de Valparaíso, Viña del mar y Concón, atraviesa importantes vías transversales de la ciudad. Con una longitud de 22,5 km se divide en cuatro tramos:

- **Tramo A:** Desde la plaza Victoria (par vial Colón – Independencia) en Valparaíso, hasta el empalme con avenida Agua santa en el sector de Recreo alto, Viña del mar. Considerando la circulación por Santos Ossa, calle del agua, cerro Placeres, cerro Esperanza y Recreo. Este tramo tiene una longitud aproximada de 8700m.

- **Tramo B:** Desde el empalme con avenida Agua santa hasta el final de la calle 5 oriente en Viña del mar. Bajando por Agua santa, pasando por calle Álvarez y calle 5 oriente. Este tramo tiene una longitud aproximada de 4300m.

- **Tramo C:** Desde el final de la calle 5 oriente hasta el empalme con calle central en el sector de Gómez Carreño. Pasando por Santa Inés, cruza subida Alessandri, atraviesa terrenos de la armada y Gómez Carreño. Este tramo tiene una longitud aproximada de 5255 m.

- **Tramo D:** Desde el empalme con calle central hasta el empalme con camino internacional (Ruta 60CH). Pasando por Reñaca alto y el sector de los pinos de Reñaca. Este tramo tiene una longitud aproximada de 4250 m

conexión con la avenida
cabritería





LA FORMA DEL NUEVO TERMINAL DE BUSES Y CRUCEROS

Este terminal es el re – mate de la avenida Cabritería, su trazado, su forma y la definición de sus cruces, ya detallado en las páginas anteriores, arman parte del conjunto del proyecto de nuevo acceso a Valparaíso, el cual se completa con la definición de este nuevo terminal. La propuesta será explicada a través de dos puntos, uno que trata de los asuntos netamente arquitectónicos y otro que detalla asuntos funcionales, específicamente el programa de la propuesta:

1. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA:

- **EL CONJUNTO:** El recorrido de un autobús retorna, como las antiguas plazas de tranvías (ver dibujo 31).

La propuesta toma el partido de ser un conjunto y no un único edificio para así salir al encuentro con este circular que retorna, el modo es lo referido anteriormente, EL CRUCE (ver dibujo 32).

- **LOS VOLÚMENES:** La propuesta da cabida a dos programas: uno en relación al terminal de buses y otro en relación al terminal de pasajeros de cruceros.

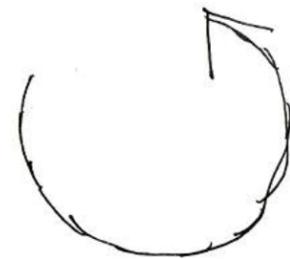
Del terminal de buses se distinguen dos momentos: la llegada y la salida que responden a dos maneras del recibir.

Con esto más el punto anterior la propuesta toma el partido de configurarse en 3 volúmenes (ver dibujo 33): Un edificio del terminal de buses y andén de salida, otro del terminal de cruceros y andén de llegada, y el tercero de acceso y boleterías. Con esto aún no se sabe de la forma del conjunto.

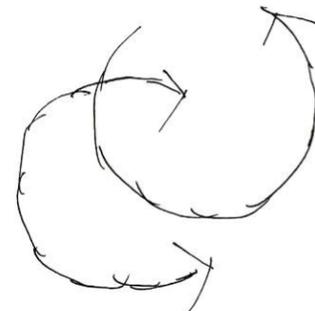
- **EL ELEMENTO ARQUITECTÓNICO:** La calzada que viene desde Santos Ossa es el elemento arquitectónico de la obra, ella va a la par con la avenida, unos metros antes del terminal estas se separan y la calzada se mete dentro del terminal, dándole así un carácter totalmente público. El terminal no solo es para pasajeros, sino que también es para quien transita por la nueva avenida. Así la obra es el re – mate de la calzada. Es el elemento arquitectónico, pues es configurador de la forma del conjunto, Además de determinar los cruces (ver dibujo 34 y 35).

La forma del conjunto proviene de su relación con la propuesta de la avenida y la incidencia del lugar.

- **EL EDIFICIO, LOS INTERIORES:** Dos asuntos:

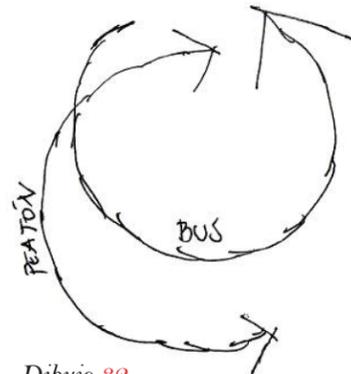


Dibujo 31

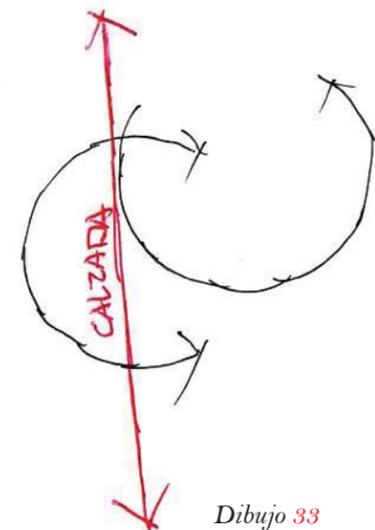


Dibujo 34

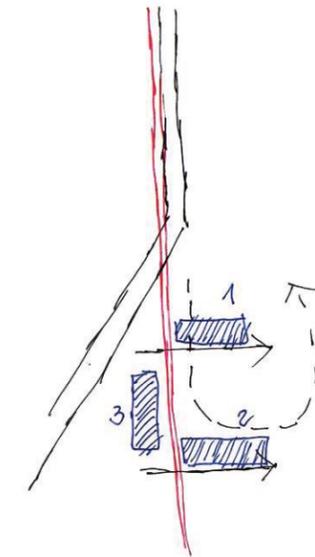
+ 3 volúmenes



Dibujo 32



Dibujo 33



35 Se toma distancia de los acantilados y se orienta el vacío hacia la rada



36 Área Este del territorio para el proyecto



37 Totalidad del territorio del proyecto



38 Área Oeste del territorio del proyecto, en relación a la rada

A. La configuración de los espacios viene siguiendo una suerte de lógica espacial que busca crear roces, encuentros y cruces. Esta lógica es a toda escala, desde la forma de la avenida, pasando por los cruces y el terminal.
B. Esto junto con lo particular que acontece en cada edificio. Describiré dos situaciones: Una de quien llega del bus al terminal y Otra de quien sale del terminal al bus, estas dentro de las muchas que pueden haber son especialmente representativas de las intenciones de los espacios interiores.

- **Quien llega:** Se baja del bus al exterior, a pocos metros un primer interior recibe con una rampa techada, de 2m de ancho, se sube por ella, con la suavidad de una rampa donde se camina con el exterior presente (cosa que no sucede con una escalera, donde la atención se pone en el suelo que se pisa) y arriba con el encuentro de la calzada se sale nuevamente al exterior, unos pocos pasos más y el interior del edificio de las boleterías recibe, grande, abierto, aireado, con una luz abundante, casi como exterior. Luego a la calle y al exterior de la ciudad.

- **Quien se va:** Entra al edificio de boletería, grande, abierto, luminoso, con todo el movimiento del terminal bajo él, los buses que llegan y salen, al fondo la rada de Valparaíso. Luego al exterior por un puente que pasa sobre la vía de ingreso de los buses, que desde ahí pueden distinguirse cuando vienen bajando por la avenida. Recibe una rampa de descenso que ingresa gradualmente al interior de otro edificio, este con una luz más suave y una serie de espacios de espera tanto interiores como exteriores, luego se sale gradualmente al exterior y se toma el bus.

Esta es la condición **VERTICAL DEL CRUCE**, no se trata solo del encuentro de un camino con el otro, sino del ir atravesando estos umbrales de exterior a interior y a exterior de nuevo y luego interior otra vez, pero no forzosamente, sino que con cierta graduación. Esto es el **RECIBIR ACCEDIENDO**.

- **EL TODO:** El proyecto cruza varias escalas que están unidas por un mismo elemento arquitectónico (**la calzada**) y un acto que la atraviesa (**recibir accediendo**) además el todo reconoce una situación mayor que unifica todo esto: **EL CRUCE COMO CONFIGURADOR DE LUGAR**

- **En lo macro:** La carretera adquiere escala humana y se convierte en avenida por la aparición de los cruces que marcan el ritmo de cómo esta se recorre.

- **En lo medio:** Cada cruce es una plaza elevada y un paradero de microbuses. No solo es un cruce de circulaciones (al modo de una pasarela) entonces es el cruce del ir con el permanecer.

- **En lo pequeño:** La obra construye otro modo del cruce, lo **VERTICAL DEL CRUCE**.



CRUCE DE ESCALERA CARMEN

Luego de ya tener en cuenta el cruce como el modo de dar lugar y el modo de integración entre barrios y barrio – ciudad, la pregunta es **¿cómo esto toma forma arquitectónica?**.

En Valparaíso la vida cotidiana, para muchos, transcurre en el ir subiendo y bajando cerros, esta es una conexión nada de fácil por lo que es habitual ver cierto desarrollo a nivel local, en aspectos sociales y comerciales. Centros deportivos que sí funcionan con relación a algún cerro, agrupaciones comerciales en relación a un cerro específico, colegios, e incluso teatros que en alguna época funcionaron, etc.

La situación no es tan diferente cuando se trata del espacio público. En los cerros porteños no existe gran infraestructura que aloje espacios públicos, ni grandes parques, ni grandes plazas, aunque si exista el interés por realizarse, siempre el aspecto de la accesibilidad es determinante y finalmente el espacio público sigue siendo solo para satisfacción de un medio más local.

Esta propuesta pretende hacerse cargo del modo particular del espacio público en relación al barrio, pero no por ello dejar de ser perteneciente a la ciudad. En resumen se trata de una intervención de incidencia local, pero de pertenencia ciudadana.

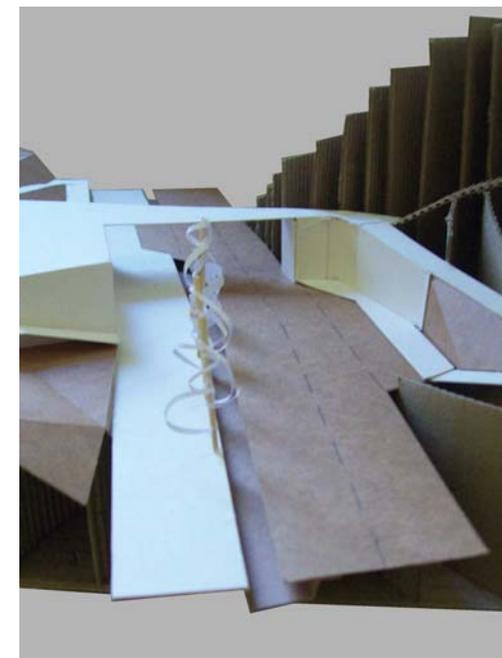
Se piensa en una plaza elevada con paradero de micro-buses. La intención es reunir en un mismo espacio tanto al transeúnte que se desplaza entre cerros, como el que se detiene en la plaza o viene a esperar el micro-bus. De aquí se desprende la forma de la plaza (ver dibujo 26).

La plaza elevada no se posa en el cerro, sino que se desprende de él, creando una suerte de terraza natural que evita la aparición de espacios residuales y le da también continuidad al tránsito que baja o sube. Los paraderos se ubican a costados contrarios, debido a un cumplimiento funcional y de seguridad (ver dibujo 27), pero siempre con la plaza elevada a la vista, tratando de contener a todo en un espacio común.

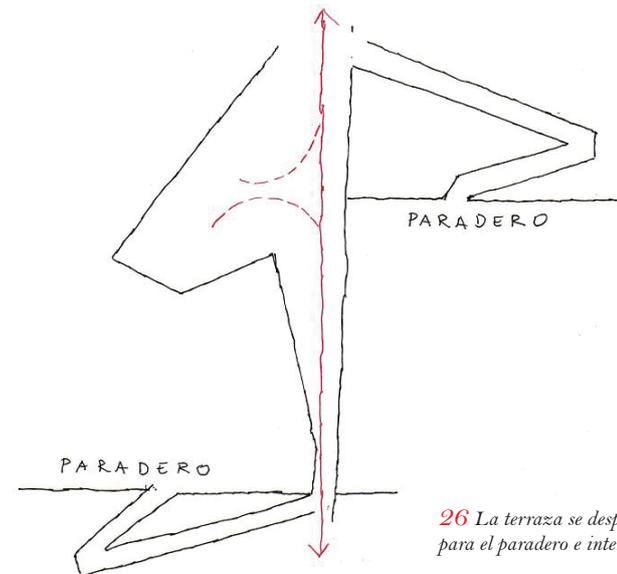
La plaza es una explanada de 250m² donde se podrán ubicar algunos equipamientos básicos (bancas, juegos de niños, alumbrado). Lo trascendental de de esta explanada radica, no en estos aspectos funcionales, sino en su cualidad de reunir en un lugar tan marcadamente estrecho, como lo es la quebrada, con cierta amplitud y holgura al que va caminando con el que se esta quedando. De esto se trata el acto del recibir accediendo.



24 Maqueta del cruce mirada en dirección Este - Oeste



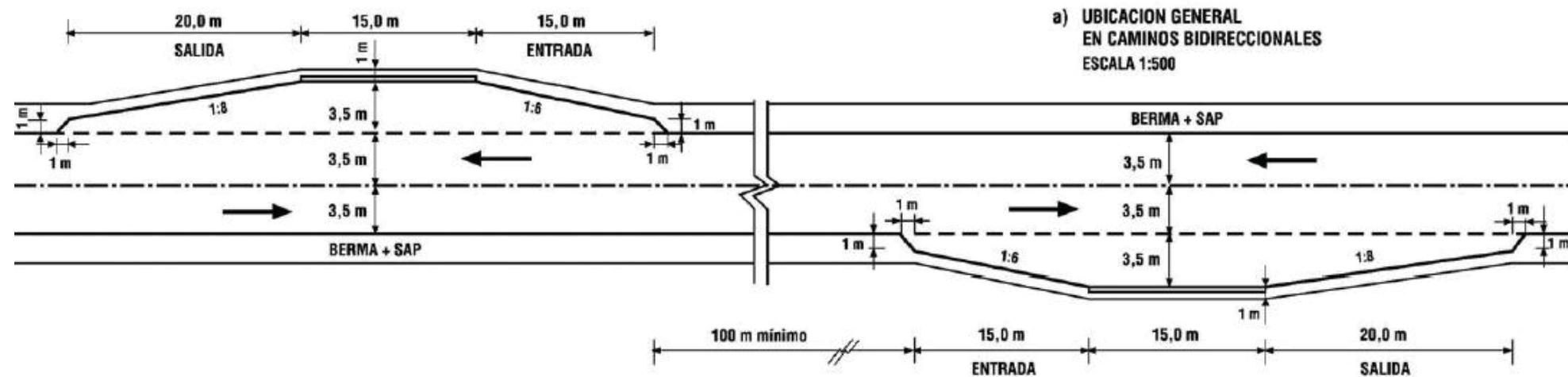
25 Detalle arboleda y semi - bóveda



26 La terraza se desprende del tránsito, creando un costado para el paradero e interiorizando el frente para el otro paradero



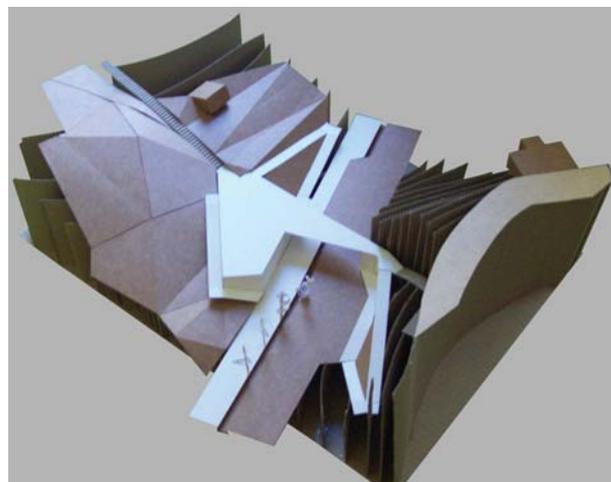
Se decide emplazar la obra en un costado del quiebre entre el campo y el mar, se valora de este lugar su condición pública. Entonces hacemos un acto poético de iniciación de las obras, marcamos el eje estaca y levantamos los pilares principales de la estructura.



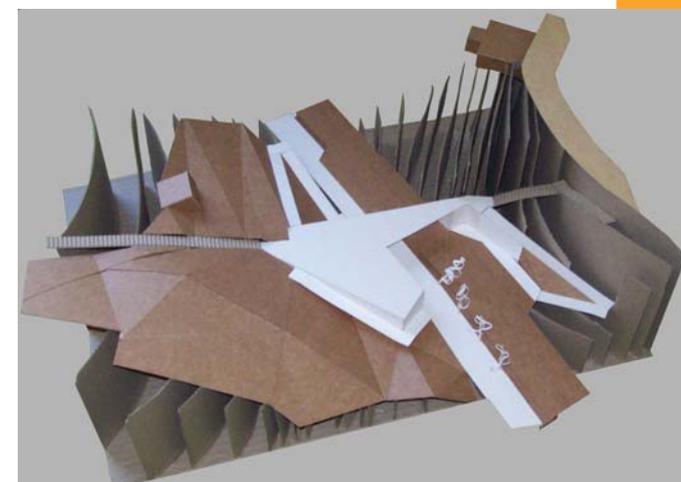
27 Especificación de colocación de paraderos en caminos bidireccionales (6)



28 Fotografía situación escalera Carmen y quebrada Cabritería



29 Maqueta mirada en dirección Oeste - Este



30 Plaza elevada más paraderos de microbuses



El clima no da lo mismo, en un día llueve más de 10 veces, se nubla 5 veces y sale el sol otras 10. Esto retrasa todo. Llega el día domingo y nos dan un día libre para recorrer la isla, dar la vuelta desde el campamento al pueblo toma un día entero de caminata.

LA FORMA DEL NUEVO TERMINAL DE BUSES Y CRUCEROS

Este terminal es el re – mate de la avenida Cabritería, su trazado, su forma y la definición de sus cruces, ya detallado en las páginas anteriores, arman parte del conjunto del proyecto de nuevo acceso a Valparaíso, el cual se completa con la definición de este nuevo terminal. La propuesta será explicada a través de dos puntos, uno que trata de los asuntos netamente arquitectónicos y otro que detalla asuntos funcionales, específicamente el programa de la propuesta:

1. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA:

- **EL CONJUNTO:** El recorrido de un autobús retorna, como las antiguas plazas de tranvías (ver dibujo 31).

La propuesta toma el partido de ser un conjunto y no un único edificio para así salir al encuentro con este circular que retorna, el modo es lo referido anteriormente, EL CRUCE (ver dibujo 32).

- **LOS VOLÚMENES:** La propuesta da cabida a dos programas: uno en relación al terminal de buses y otro en relación al terminal de pasajeros de cruceros.

Del terminal de buses se distinguen dos momentos: la llegada y la salida que responden a dos maneras del recibir.

Con esto más el punto anterior la propuesta toma el partido de configurarse en 3 volúmenes (ver dibujo 33): Un edificio del terminal de buses y andén de salida, otro del terminal de cruceros y andén de llegada, y el tercero de acceso y boleterías. Con esto aún no se sabe de la forma del conjunto.

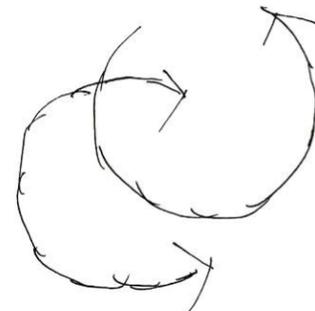
- **EL ELEMENTO ARQUITECTÓNICO:** La calzada que viene desde Santos Ossa es el elemento arquitectónico de la obra, ella va a la par con la avenida, unos metros antes del terminal estas se separan y la calzada se mete dentro del terminal, dándole así un carácter totalmente público. El terminal no solo es para pasajeros, sino que también es para quien transita por la nueva avenida. Así la obra es el re – mate de la calzada. Es el elemento arquitectónico, pues es configurador de la forma del conjunto, Además de determinar los cruces (ver dibujo 34 y 35).

La forma del conjunto proviene de su relación con la propuesta de la avenida y la incidencia del lugar.

- **EL EDIFICIO, LOS INTERIORES:** Dos asuntos:

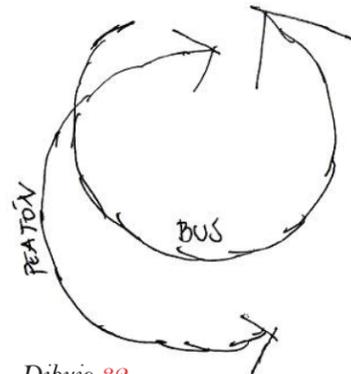


Dibujo 31

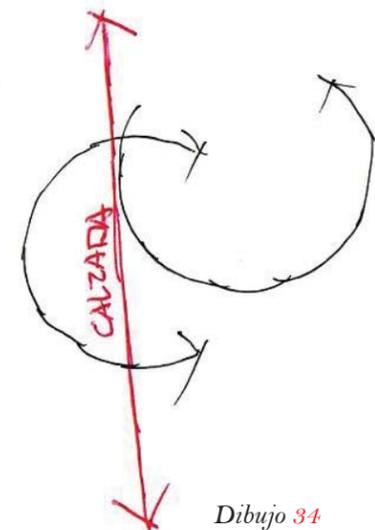


Dibujo 33

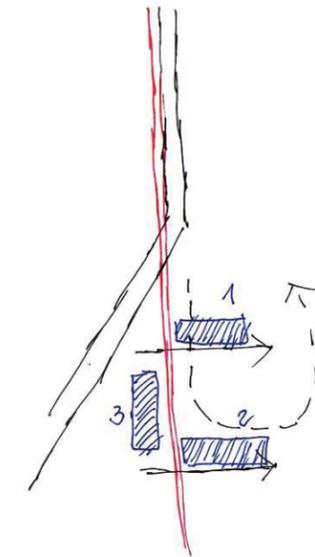
+ 3 volúmenes



Dibujo 32



Dibujo 34



35 Se toma distancia de los acantilados y se orienta el vacío hacia la rada



36 Área Este del territorio para el proyecto



37 Totalidad del territorio del proyecto



38 Área Oeste del territorio del proyecto, en relación a la rada

A. La configuración de los espacios viene siguiendo una suerte de lógica espacial que busca crear roces, encuentros y cruces. Esta lógica es a toda escala, desde la forma de la avenida, pasando por los cruces y el terminal.
B. Esto junto con lo particular que acontece en cada edificio. Describiré dos situaciones: Una de quien llega del bus al terminal y Otra de quien sale del terminal al bus, estas dentro de las muchas que pueden haber son especialmente representativas de las intenciones de los espacios interiores.

- **Quien llega:** Se baja del bus al exterior, a pocos metros un primer interior recibe con una rampa techada, de 2m de ancho, se sube por ella, con la suavidad de una rampa donde se camina con el exterior presente (cosa que no sucede con una escalera, donde la atención se pone en el suelo que se pisa) y arriba con el encuentro de la calzada se sale nuevamente al exterior, unos pocos pasos más y el interior del edificio de las boleterías recibe, grande, abierto, aireado, con una luz abundante, casi como exterior. Luego a la calle y al exterior de la ciudad.

- **Quien se va:** Entra al edificio de boletería, grande, abierto, luminoso, con todo el movimiento del terminal bajo él, los buses que llegan y salen, al fondo la rada de Valparaíso. Luego al exterior por un puente que pasa sobre la vía de ingreso de los buses, que desde ahí pueden distinguirse cuando vienen bajando por la avenida. Recibe una rampa de descenso que ingresa gradualmente al interior de otro edificio, este con una luz más suave y una serie de espacios de espera tanto interiores como exteriores, luego se sale gradualmente al exterior y se toma el bus.

Esta es la condición **VERTICAL DEL CRUCE**, no se trata solo del encuentro de un camino con el otro, sino del ir atravesando estos umbrales de exterior a interior y a exterior de nuevo y luego interior otra vez, pero no forzadamente, sino que con cierta graduación. Esto es el **RECIBIR ACCEDIENDO**.

- **EL TODO:** El proyecto cruza varias escalas que están unidas por un mismo elemento arquitectónico (**la calzada**) y un acto que la atraviesa (**recibir accediendo**) además el todo reconoce una situación mayor que unifica todo esto: **EL CRUCE COMO CONFIGURADOR DE LUGAR**

- **En lo macro:** La carretera adquiere escala humana y se convierte en avenida por la aparición de los cruces que marcan el ritmo de cómo esta se recorre.

- **En lo medio:** Cada cruce es una plaza elevada y un paradero de microbuses. No solo es un cruce de circulaciones (al modo de una pasarela) entonces es el cruce del ir con el permanecer.

- **En lo pequeño:** La obra construye otro modo del cruce, lo **VERTICAL DEL CRUCE**.



PROGRAMA Y EVOLUCIÓN DE LA FORMA DEL NUEVO TERMINAL

2. Programa de uso para la propuesta:

El proyecto contempla dos principales usos distribuidos en tres grandes edificios, por un lado el terminal de buses y por el otro el terminal de pasajeros de cruceros. A continuación el detalle de sus programas:

Terminal de buses Valparaíso (referencia obtenida del terminal de buses de Viña del mar):

Área de servicios:

- 109 estacionamientos pagados subterráneos
- 30 stand de atención boleterías
- 9 oficinas de administración en boleterías (60mt² c/u)
- 2 counters de informaciones
- 3 ascensores (2 en edificio de boleterías y 1 en edificio del terminal de buses)
- 1 bodega de 100 mt²

Área pública:

- 1 café de con baños de 650 mt²
- 1 restaurant con baños de 410 mt²
- 5 Kioscos
- 2 baños públicos de 120mt² c/u
- 1 puesto comercial con bodega de 270 mt²
- 2 salas de espera (una en edificio del terminal con 750 mt² y otra en edificio de boleterías con 2500 mt²)

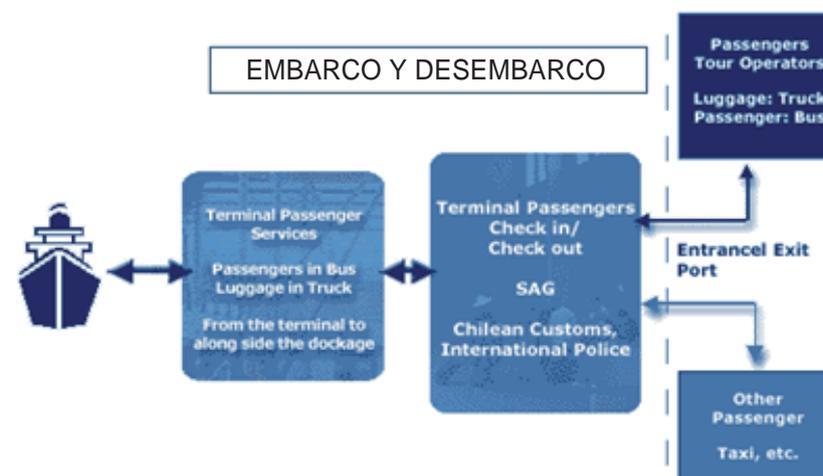
Área administrativa:

- Oficina gerencial con baño y sala de reuniones 375mt²
- 4 oficinas administrativas de 90mt²
- 1 oficina de contabilidad, 1 de registro, otra del administrador (110 mt² c/u)
- 1 baño de 35 mt²
- 1 bodega de 40 mt²

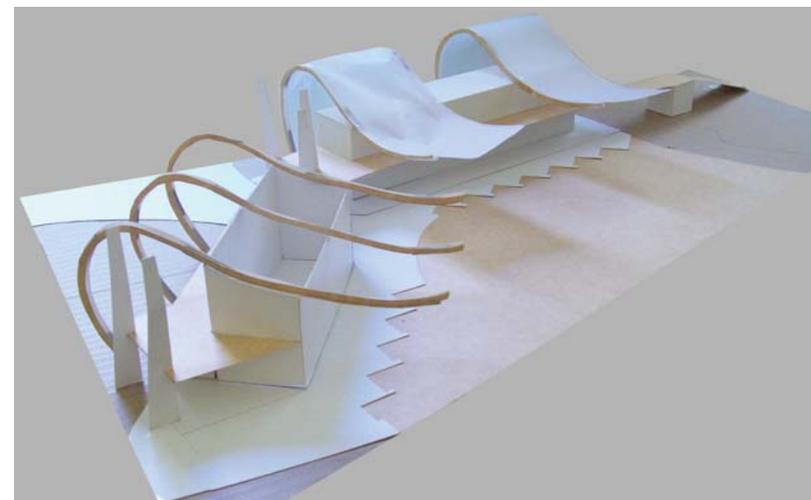
Terminal de pasajeros de cruceros Valparaíso (referencia obtenida de VTP):

Área de servicios:

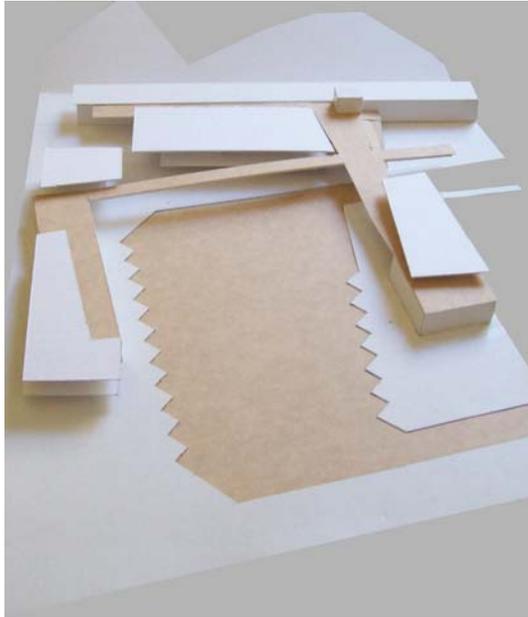
- 1 café terraza de 250 mt²
- 1 ascensor
- 4 kioscos con bodegas de 60 mt² c/u
- 38 stand de atención entre policía internacional y SAG



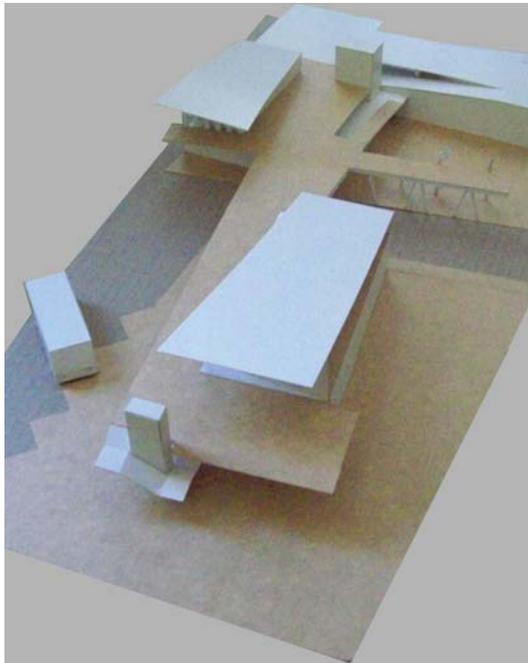
39 Esquemática de embarco y desembarco en actual terminal de cruceros Valparaíso



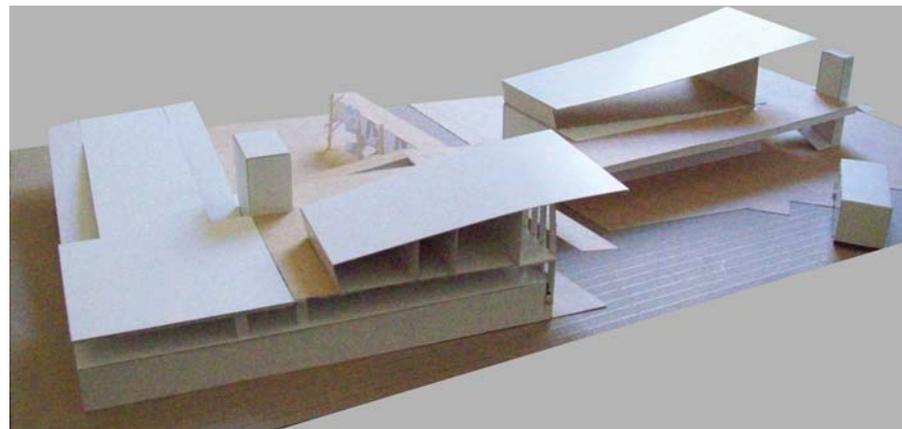
40 Primera maqueta entregada



41 Segunda maqueta de rasgo de la forma final



42 Tercera maqueta de detalle de cruce, vista Sur - Norte



43 Tercera maqueta de detalle de cruce, vista Oeste - Este

Área pública:

- 2 baños públicos de 200 mt² c/u
- 2400 mt² en 3 salas de espera

Área administrativa:

- Oficinas de policía internacional 280 mt²
- Oficina principal de policía internacional 250mt²
- Oficinas del SAG 280 mt²
- Oficina principal del SAG 250 mt²
- Bodega de almacenamiento 170 mt²

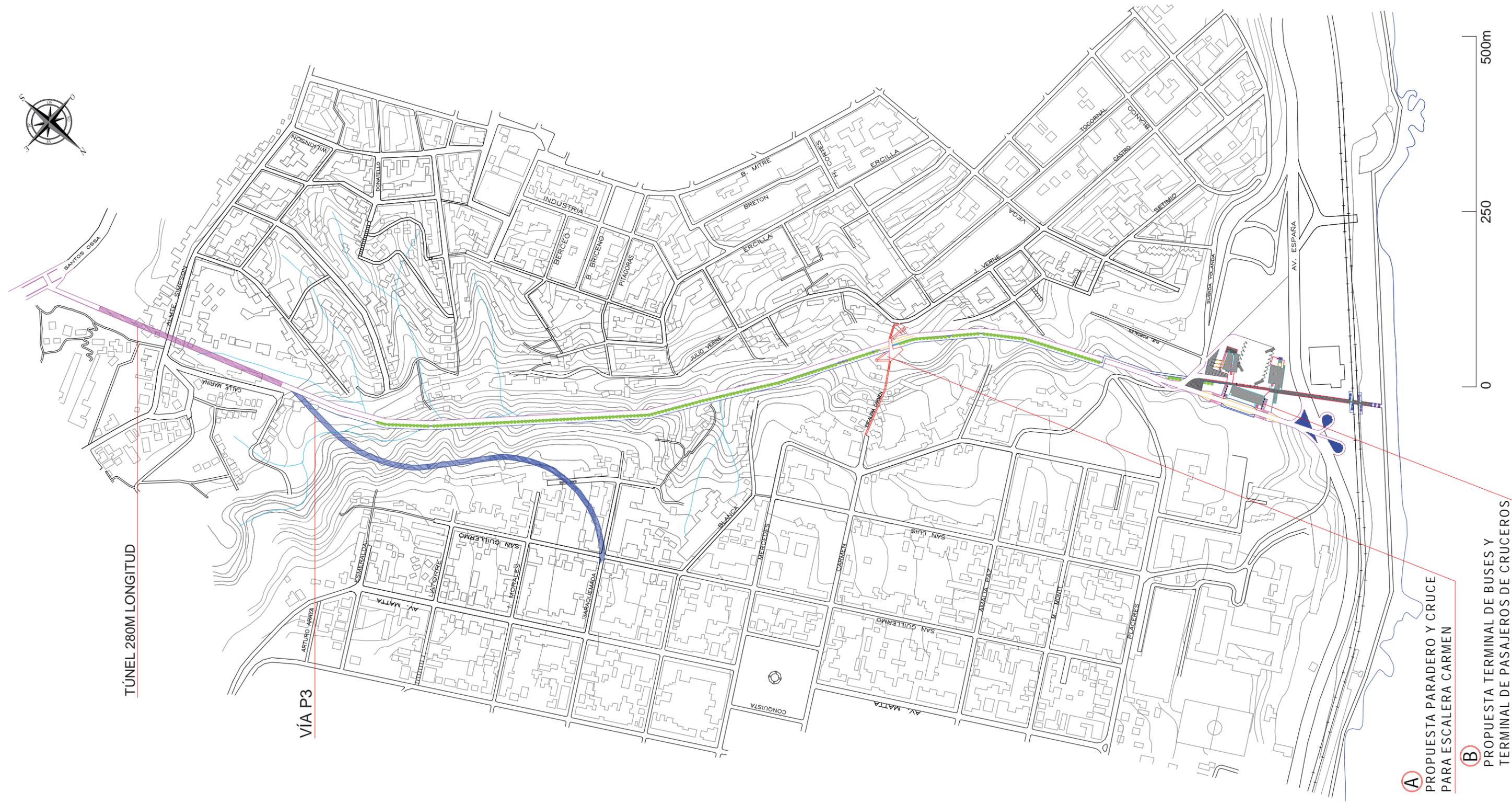
Maquetas

Una primera maqueta intenta rescatar la intención de constituir una calzada ordenadora que atravesase al edificio configurando la disposición de los volúmenes, ella no intenta definir la forma neta de los edificios.

Sí se intenta dar con un rasgo inicial de la forma al proponer la segunda maqueta que define la disposición de los volúmenes y como estos se configuran en torno a la calzada (elemento arquitectónico), algunas precisiones en las medidas, como la distancia entre los volúmenes junto con su largo y ancho rescatan una suerte de ERE (estructura radical de la extensión).

La tercera maqueta lo que hace es definir con algún detalle adicional un cruce de la obra como los volúmenes entran en relación tanto desde una perspectiva vertical, como horizontal.

La realización de estas tres maquetas da el pie para comenzar un avance mediante planimetrías, lo cual permite dar medidas definitivas, junto con incluir el programa al rasgo de la forma arquitectónica.





PROGRAMA Y EVOLUCIÓN DE LA FORMA DEL NUEVO TERMINAL

2. Programa de uso para la propuesta:

El proyecto contempla dos principales usos distribuidos en tres grandes edificios, por un lado el terminal de buses y por el otro el terminal de pasajeros de cruceros. A continuación el detalle de sus programas:

Terminal de buses Valparaíso (referencia obtenida del terminal de buses de Viña del mar):

Área de servicios:

- 109 estacionamientos pagados subterráneos
- 30 stand de atención boleterías
- 9 oficinas de administración en boleterías (60mt² c/u)
- 2 counters de informaciones
- 3 ascensores (2 en edificio de boleterías y 1 en edificio del terminal de buses)
- 1 bodega de 100 mt²

Área pública:

- 1 café de con baños de 650 mt²
- 1 restaurant con baños de 410 mt²
- 5 Kioscos
- 2 baños públicos de 120mt² c/u
- 1 puesto comercial con bodega de 270 mt²
- 2 salas de espera (una en edificio del terminal con 750 mt² y otra en edificio de boleterías con 2500 mt²)

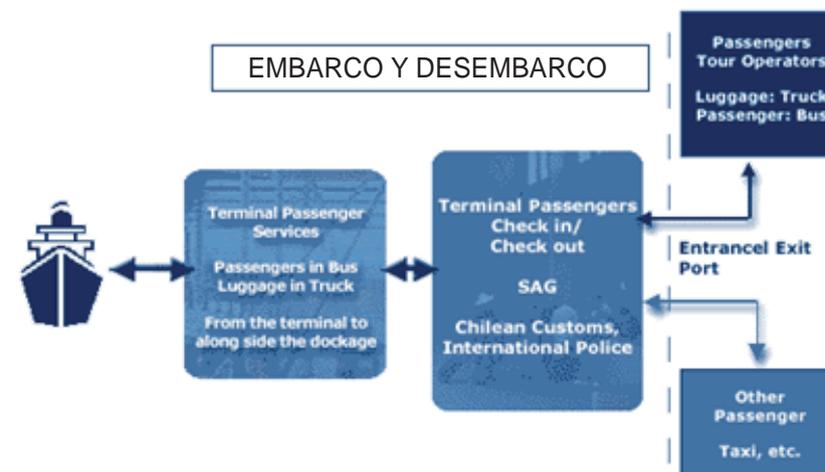
Área administrativa:

- Oficina gerencial con baño y sala de reuniones 375mt²
- 4 oficinas administrativas de 90mt²
- 1 oficina de contabilidad, 1 de registro, otra del administrador (110 mt² c/u)
- 1 baño de 35 mt²
- 1 bodega de 40 mt²

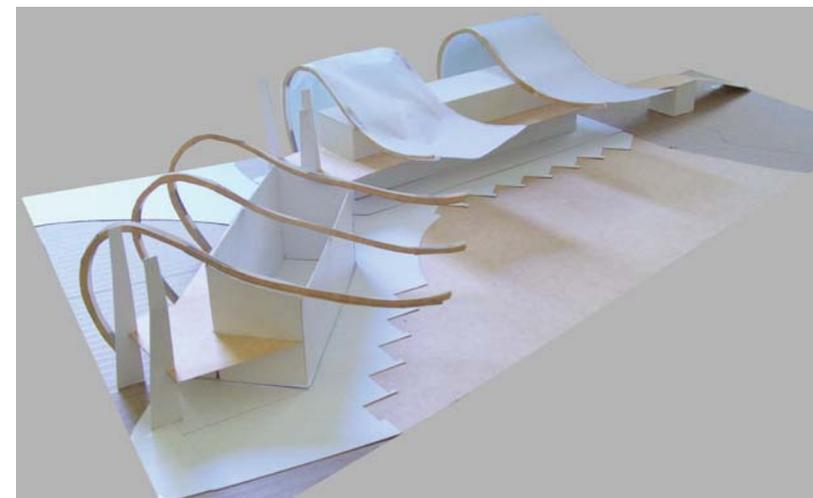
Terminal de pasajeros de cruceros Valparaíso (referencia obtenida de VTP):

Área de servicios:

- 1 café terraza de 250 mt²
- 1 ascensor
- 4 kioscos con bodegas de 60 mt² c/u
- 38 stand de atención entre policía internacional y SAG

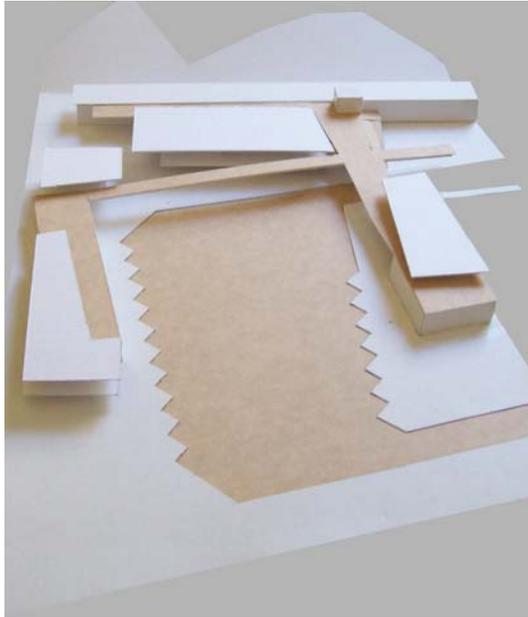


39 Esquemática de embarco y desembarco en actual terminal de cruceros Valparaíso (7)

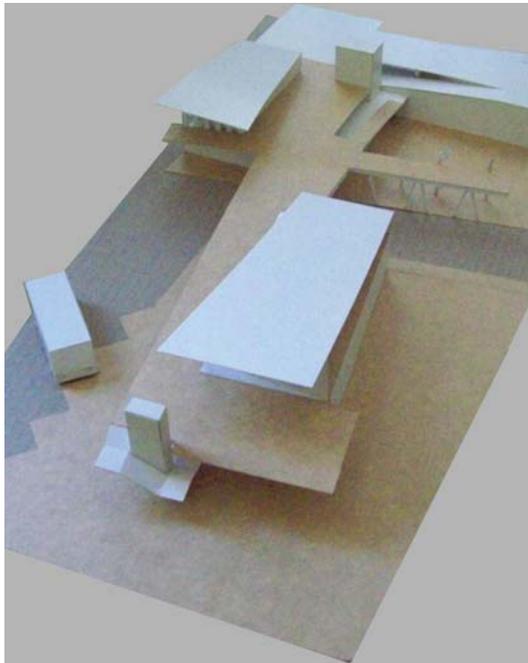


40 Primera maqueta entregada

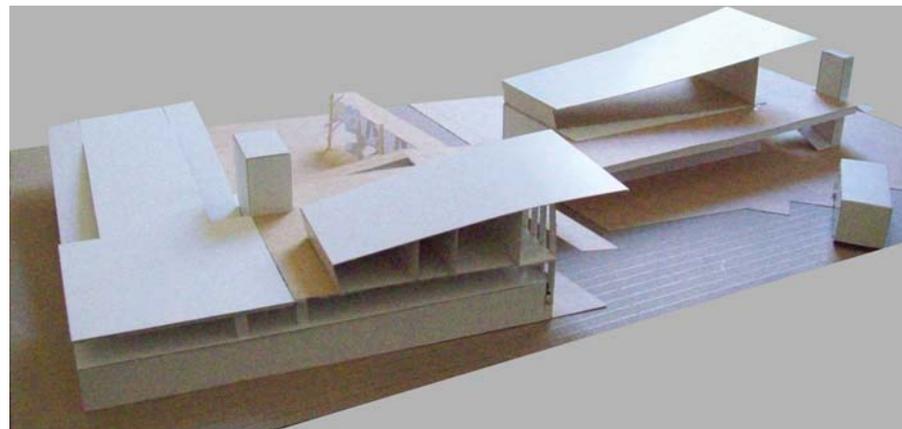
Desde Valparaíso ya se tenía algo planeado respecto a la obra, una suerte de estructura soportante vertical, que contendría intervenciones grupales (escaleras modulares). El lugar hace variar lo planeado.



41 Segunda maqueta de rasgo de la forma final



42 Tercera maqueta de detalle de cruce, vista Sur - Norte



43 Tercera maqueta de detalle de cruce, vista Oeste - Este

Área pública:

- 2 baños públicos de 200 mt² c/u
- 2400 mt² en 3 salas de espera

Área administrativa:

- Oficinas de policía internacional 280 mt²
- Oficina principal de policía internacional 250mt²
- Oficinas del SAG 280 mt²
- Oficina principal del SAG 250 mt²
- Bodega de almacenamiento 170 mt²

Maquetas

Una primera maqueta intenta rescatar la intención de constituir una calzada ordenadora que atravesase al edificio configurando la disposición de los volúmenes, ella no intenta definir la forma neta de los edificios.

Sí se intenta dar con un rasgo inicial de la forma al proponer la segunda maqueta que define la disposición de los volúmenes y como estos se configuran en torno a la calzada (elemento arquitectónico), algunas precisiones en las medidas, como la distancia entre los volúmenes junto con su largo y ancho rescatan una suerte de ERE (estructura radical de la extensión).

La tercera maqueta lo que hace es definir con algún detalle adicional un cruce de la obra como los volúmenes entran en relación tanto desde una perspectiva vertical, como horizontal.

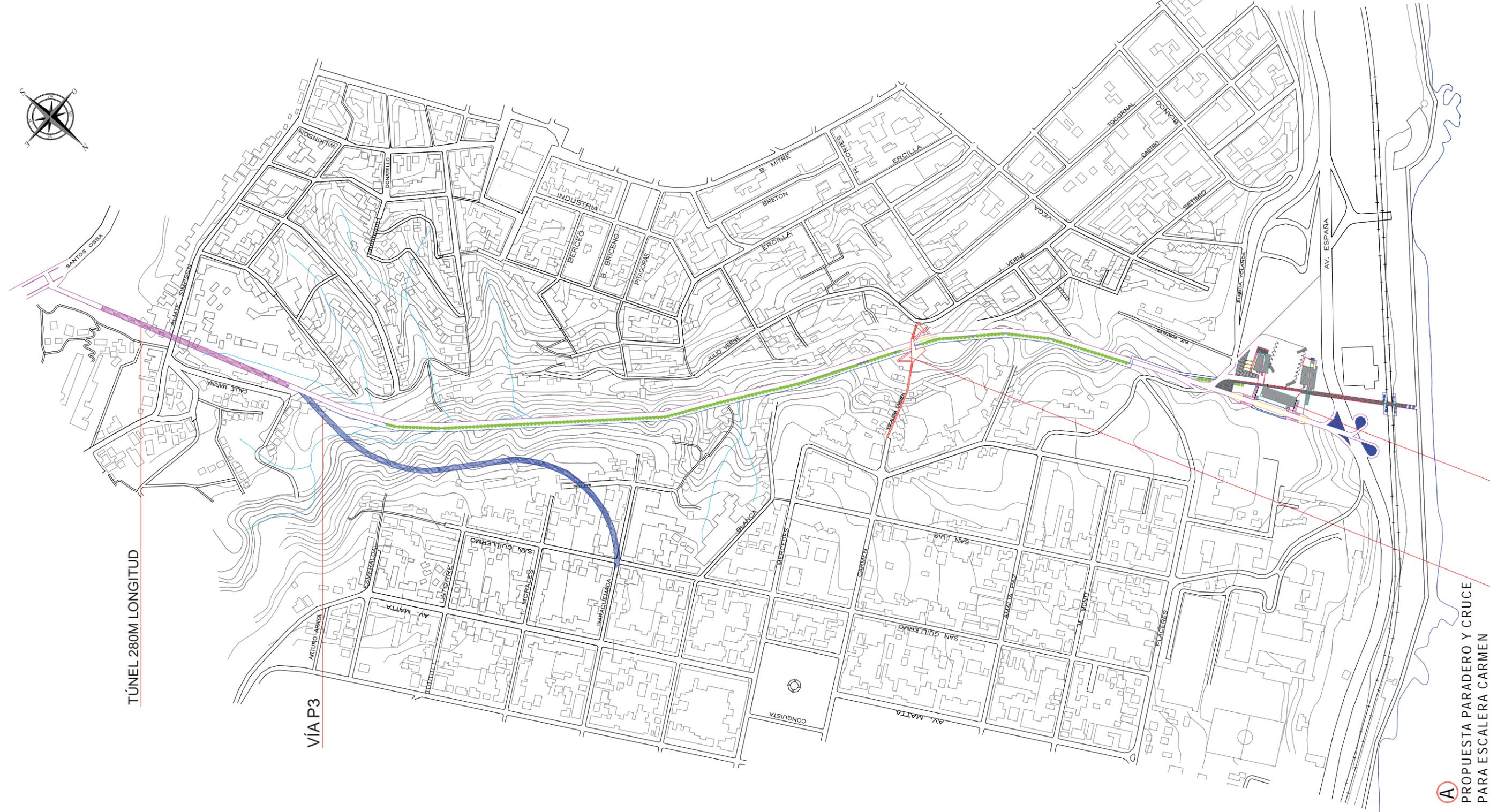
La realización de estas tres maquetas da el pie para comenzar un avance mediante planimetrías, lo cual permite dar medidas definitivas, junto con incluir el programa al rasgo de la forma arquitectónica.



Se trata de dos escaleras que se reúnen a tres o cuatro metros de altura en unos balcones que retornan. El lugar contracta la forma, los balcones de retorno son ahora balcones de contemplación, el ángulo recto da paso al ángulo agudo, que te lanza a la extensión

PLANIMETRÍA ARQUITECTÓNICA DEL PROYECTO

DESARROLLO DE LA FORMALIDAD ARQUITECTÓNICA



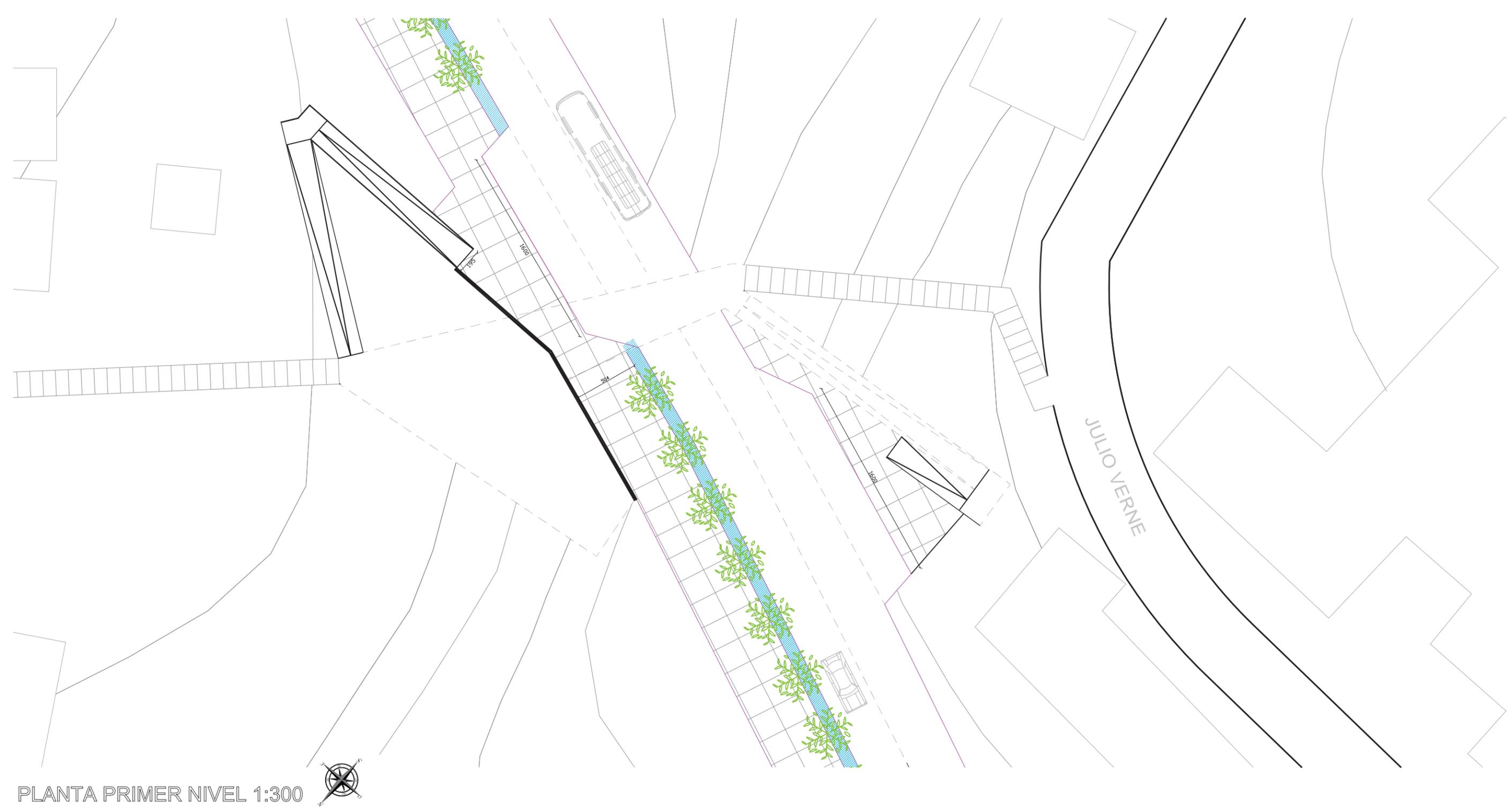
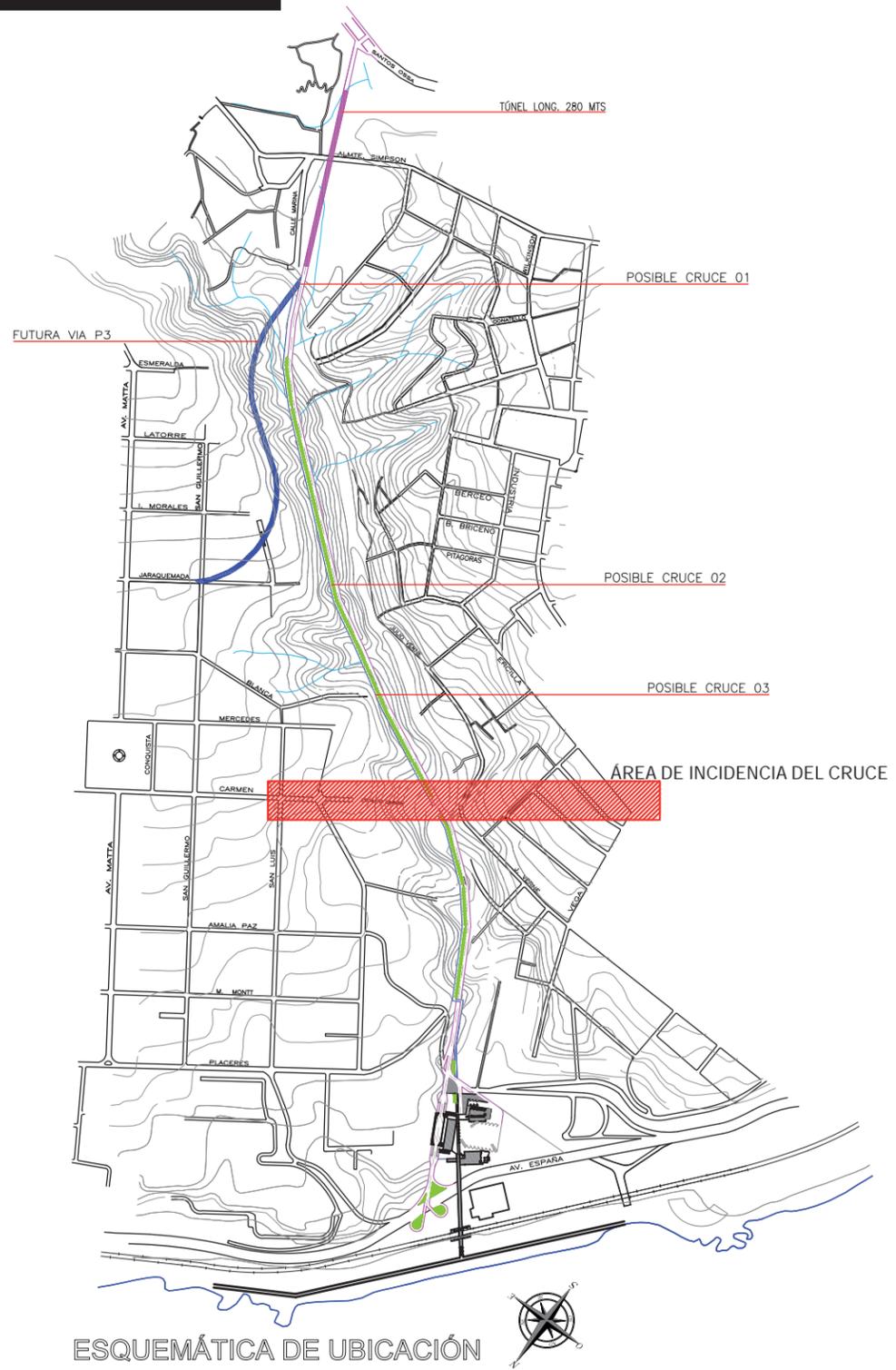
TÚNEL 280M LONGITUD

VÍA P3

- A** PROPUESTA PARADERO Y CRUCE PARA ESCALERA CARMEN
- B** PROPUESTA TERMINAL DE BUSES Y TERMINAL DE PASAJEROS DE CRUCEROS



PLANO ESQUEMÁTICO DE UBICACIÓN





PLANTA PRIMER NIVEL 1:300



- Características de la propuesta:**
- 280 mt² de espacio plano en plaza del cruce
 - 150 mt² de espacio para juegos y descanso
 - 2 rampas de acceso para conexión con paraderos (i= 12%)
 - 70 mt² de espacio para paraderos de micro - buses



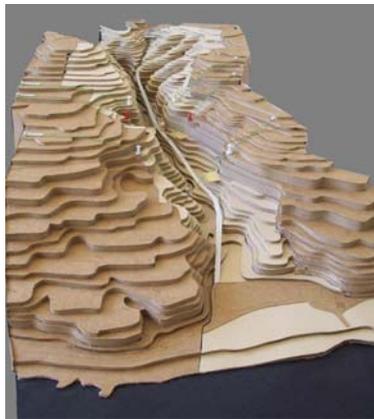
EL TERRITORIO DE LA QUEBRADA EN TRES DIMENSIONES

Maqueta quebrada Cabritería realizada el segundo trimestre

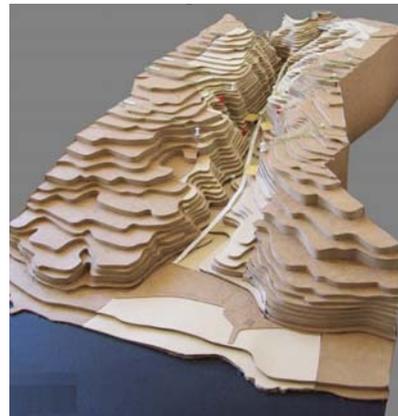
Esta maqueta toma una primera decisión, la cual consiste en diferenciar la escala vertical de la horizontal (vertical 1:1500, horizontal 1:2000). El cambio trata de intensificar la condición real de acantilado abrupto, una condición que desaparece al modelar el territorio en una escala común, se trata de una maqueta que respeta lo cualitativo por sobre lo cuantitativo.

En ella se identifican levemente los sectores de posible intervención, tratando de mostrar con ello la fuerte incidencia geográfica. La maqueta carece de calles y construcciones que hacen desaparecer la clara condición urbana de la ciudad, sin embargo esto no es carencia, sino decisión que busca resaltar otras características de tamaño territorial.

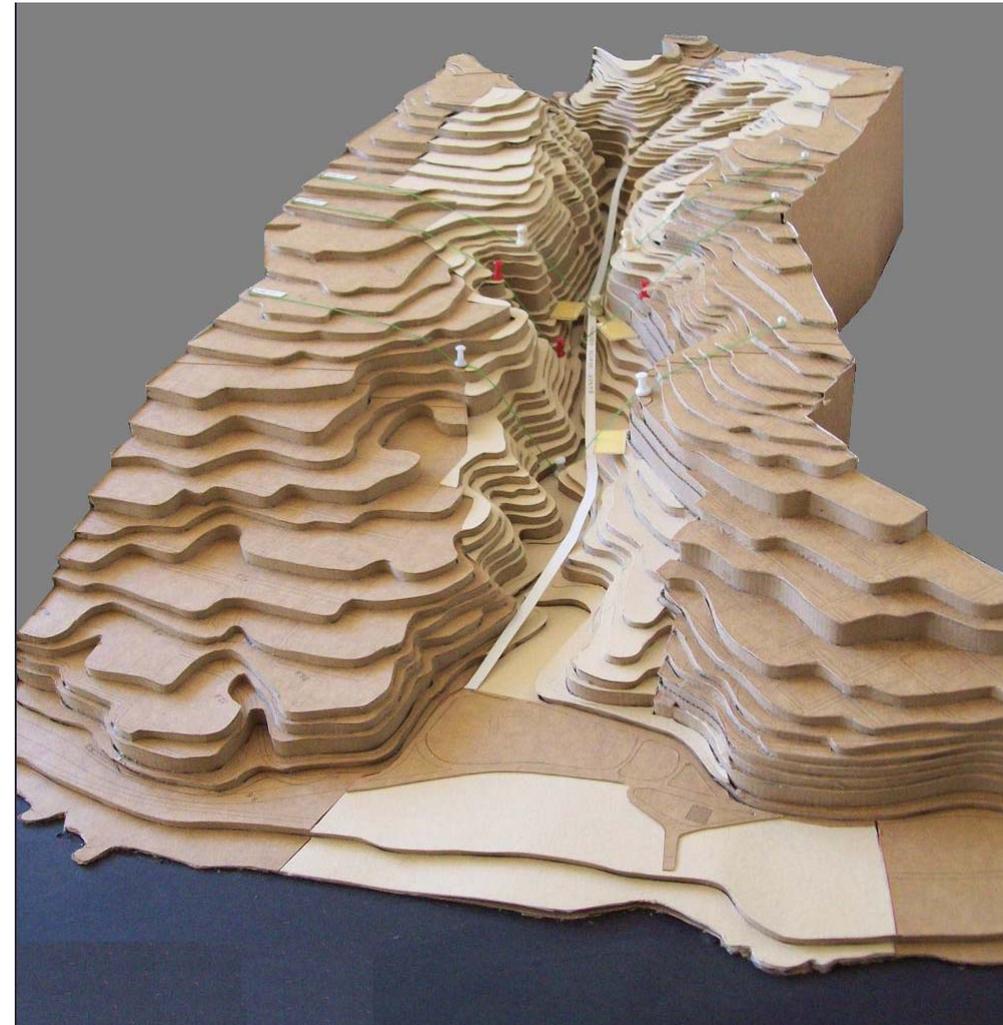
En esta maqueta no interesa tanto la calle ni el edificio, interesa el territorio que se verá influenciado por la intervención, pero un territorio que por su ser abrupto, no aparece debidamente en solo planimetrías.



44 Ladera Norte y fondo de quebrada



45 Ladera Sur y fondo de quebrada



46 Ladera Norte y Sur, territorio geográfico determinado, según estudio del tomo II como influenciado por el proyecto

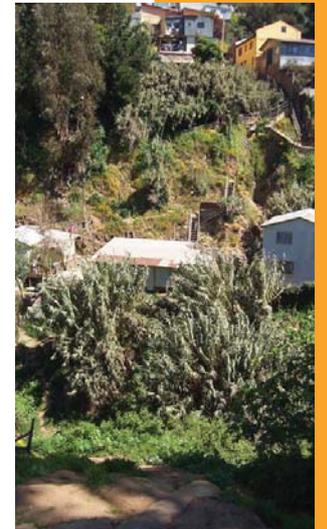
La obra en su ir haciéndose devela un asunto que debe pensarse, el “abajo”. Los balcones y escaleras modulares propuestos dejan un espacio abajo del que poco se ha pensado, entonces los titulares nos encargamos de pensar la habitabilidad de este abajo



Eje escalera Carmen
Eje calle blanca
Eje calle Paula Jaraquemada



Escalera Carmen, desde el interior



Bajada a la quebrada por calle blanca

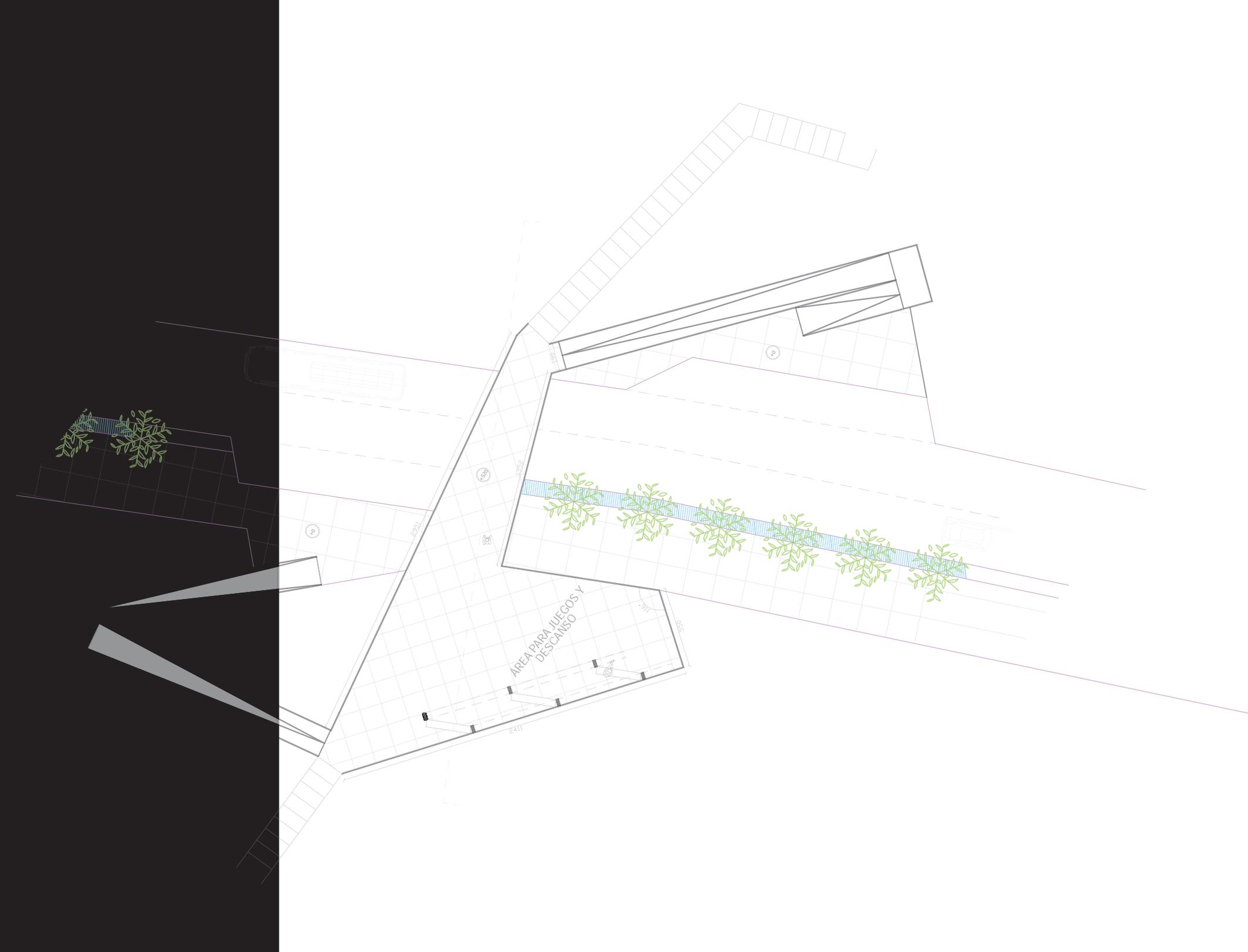


49 Ejes de cruce y posibles detenciones



48 Quebrada acantilada

47 Interior de la quebrada, la escala de la maqueta intensifica la escala vertical por sobre la horizontal, para dar cuenta de la pendiente



AREA PARA JUEGOS Y
DESCANSO

2411

2412

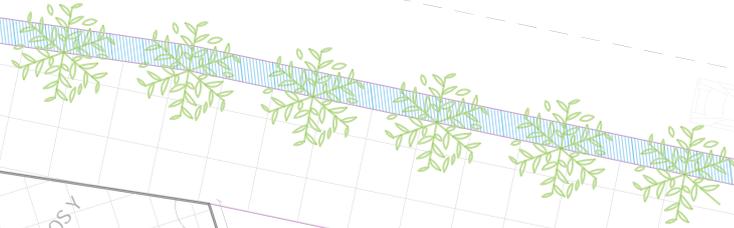
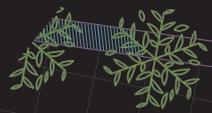
2301

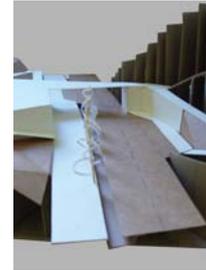
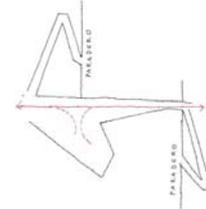
23

23

2302

2301

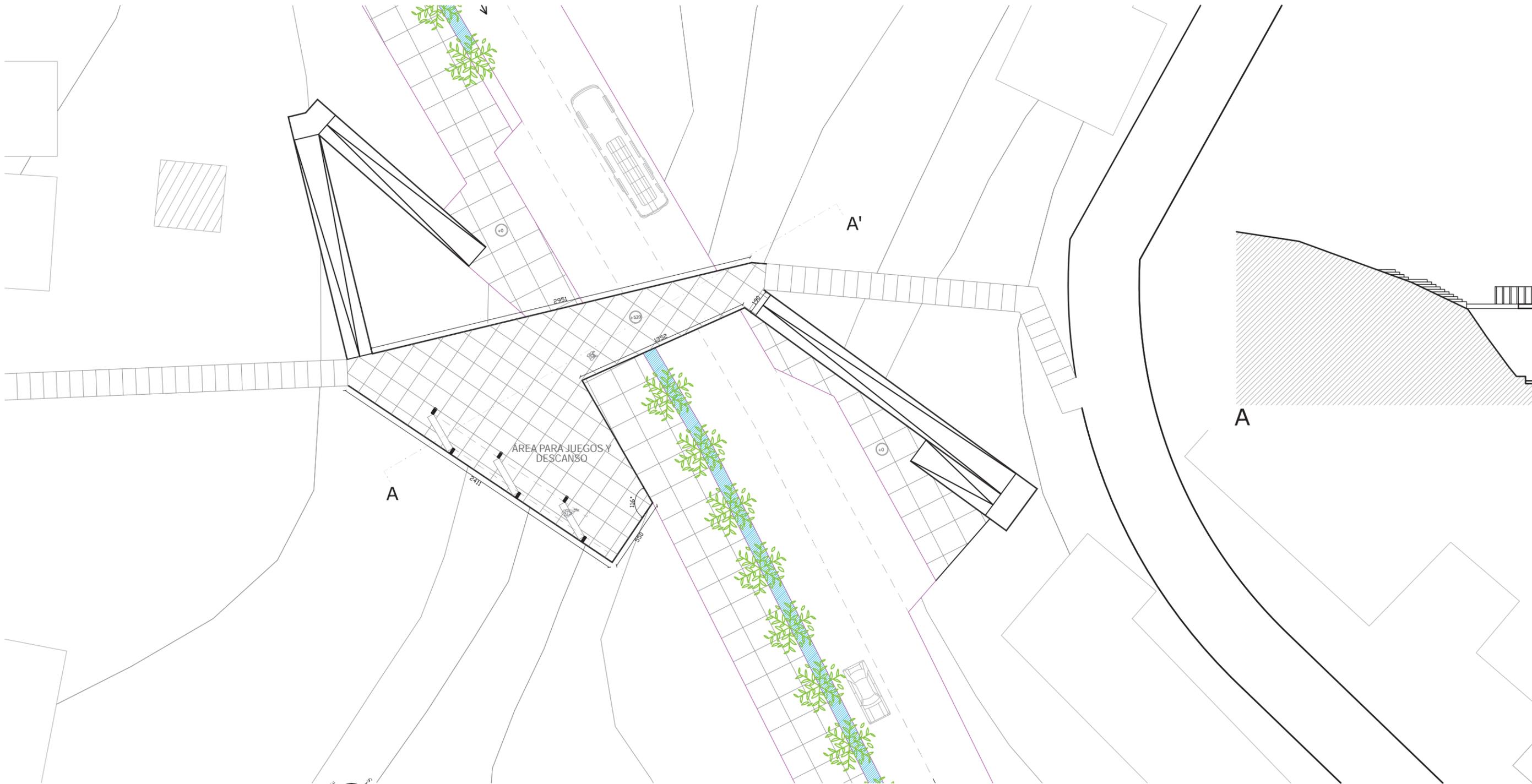




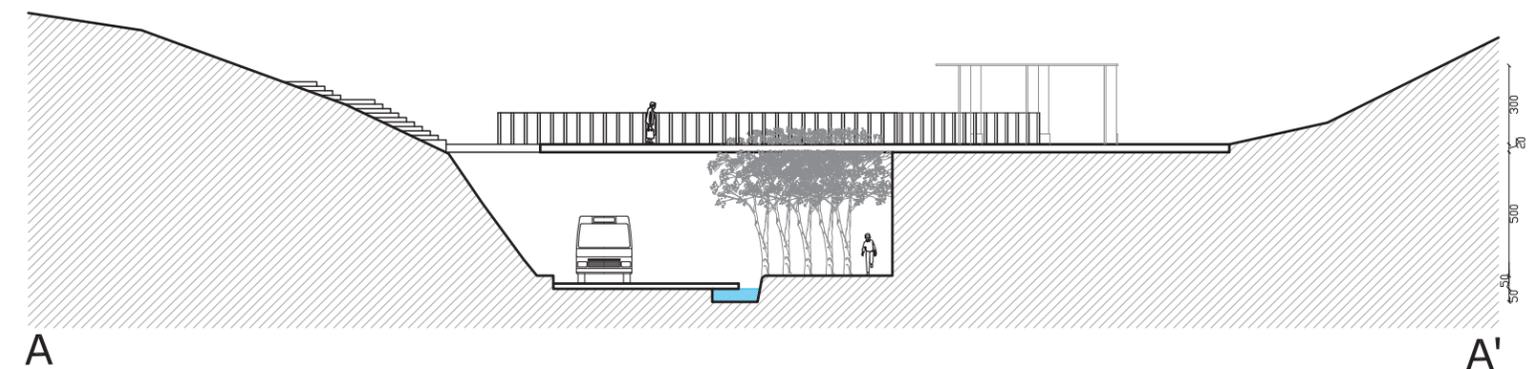
PLANIMETRÍA ARQUITECTÓNICA

PROYECTO CRUCE ESCALERA CARMEN





PLANTA SEGUNDO NIVEL 1:300



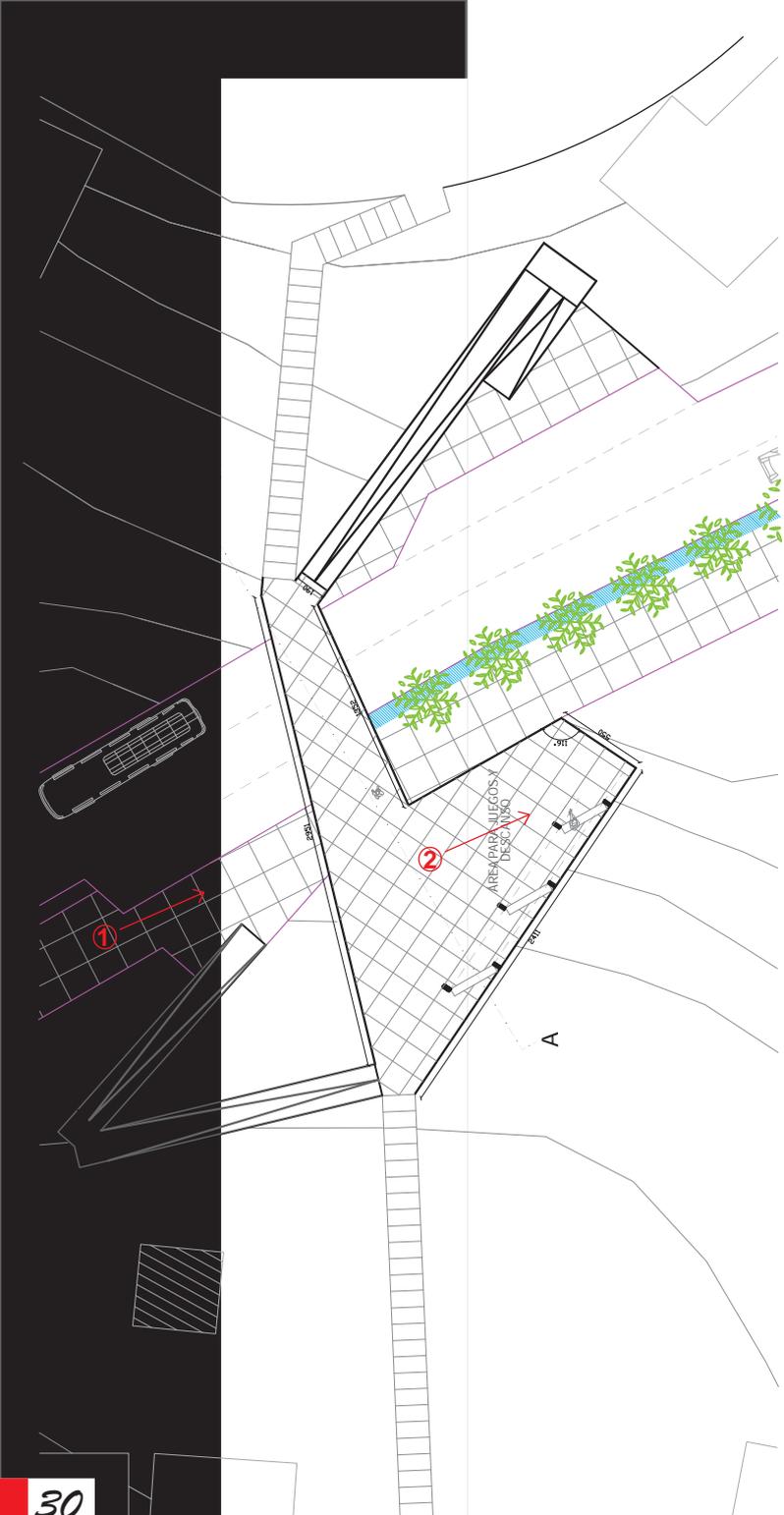
CORTE A - A' 1:300

Características de la propuesta:

- 280 mt² de espacio plano en plaza del cruce
- 150 mt² de espacio para juegos y descanso
- 2 rampas de acceso para conexión con paraderos (i= 12%)
- 70 mt² de espacio para paraderos de micro - buses

- Los muros de contención serán de hormigón armado, en conjunto con un buen sistema de drenaje, el cual queda sujeto a un estudio mayor de ingeniería
- Las losas que constituyen el cruce serán también de hormigón armado
- Los elementos menores como bancas, barandas, celosías, entre otros, serán de madera en su estructura e irán adheridas al suelo mediante piezas de metal apernadas.
- Las rampas y aceras de los paraderos se construirán de losetas de hormigón pre-fabricadas (de formato no definido)

CROQUIS OBRA HABITADA



1. El cruce de la escalera Carmen busca dar cabida a algo más que una mera parada de bus. Se trata de dar la posibilidad de la **detención**, pues en ella radica el origen del paso de un sitio a un lugar. EL LUGAR DEL CRUCE, de esto se trata.

01



La avenida entra al corazón de la rada de Velpanaiso

02



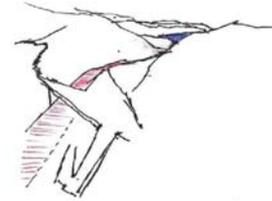
Alberto Cruz dice en Achupallas "co-dueños de Velpanaiso"

03



Alberto Cruz en el estudio de los accesos [COREM] identifica:
la rada pequeña de mar (a1)
la rada pequeña de tierra (a2)
la rada grande de mar (a3)
la rada grande de tierra (a4)

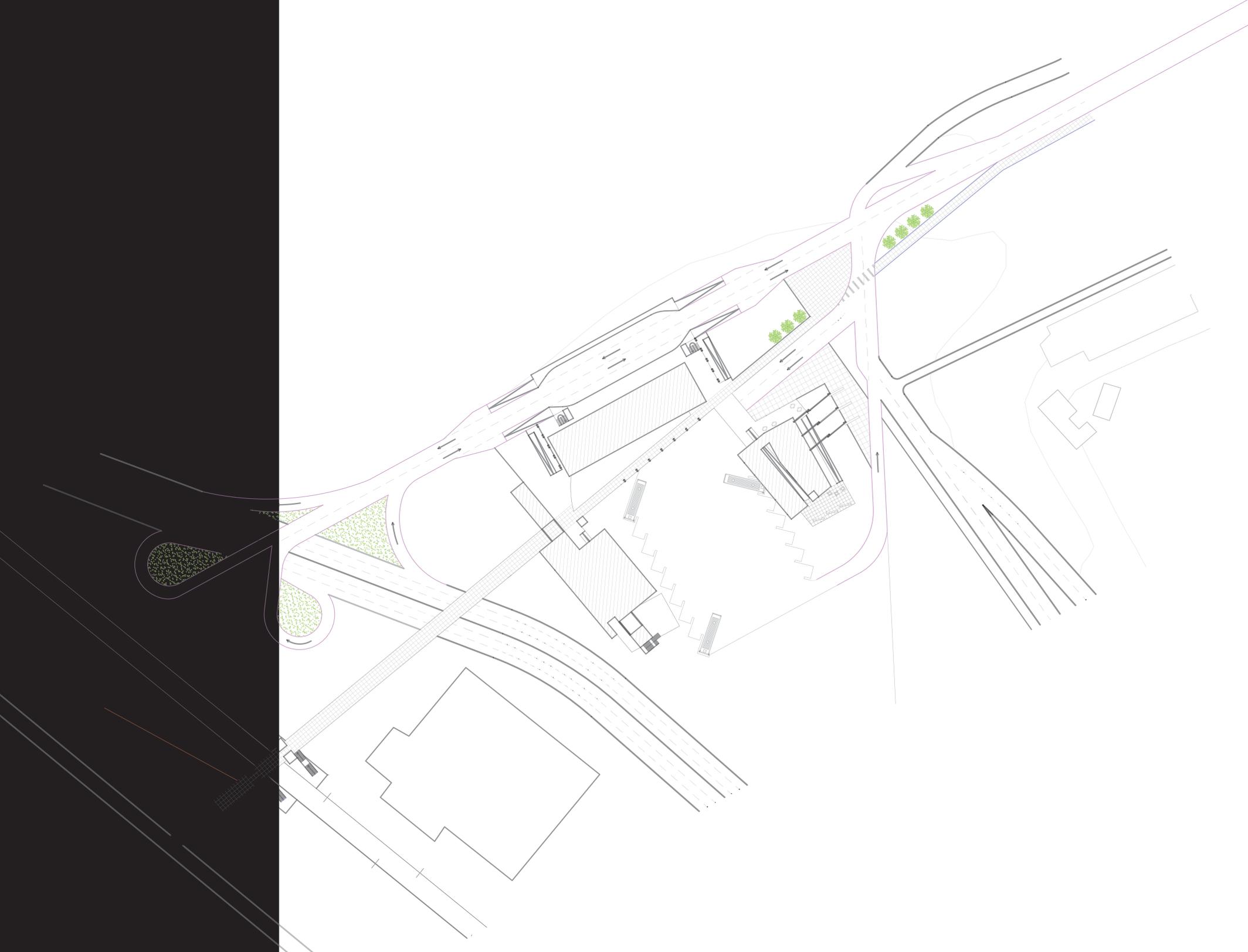
04

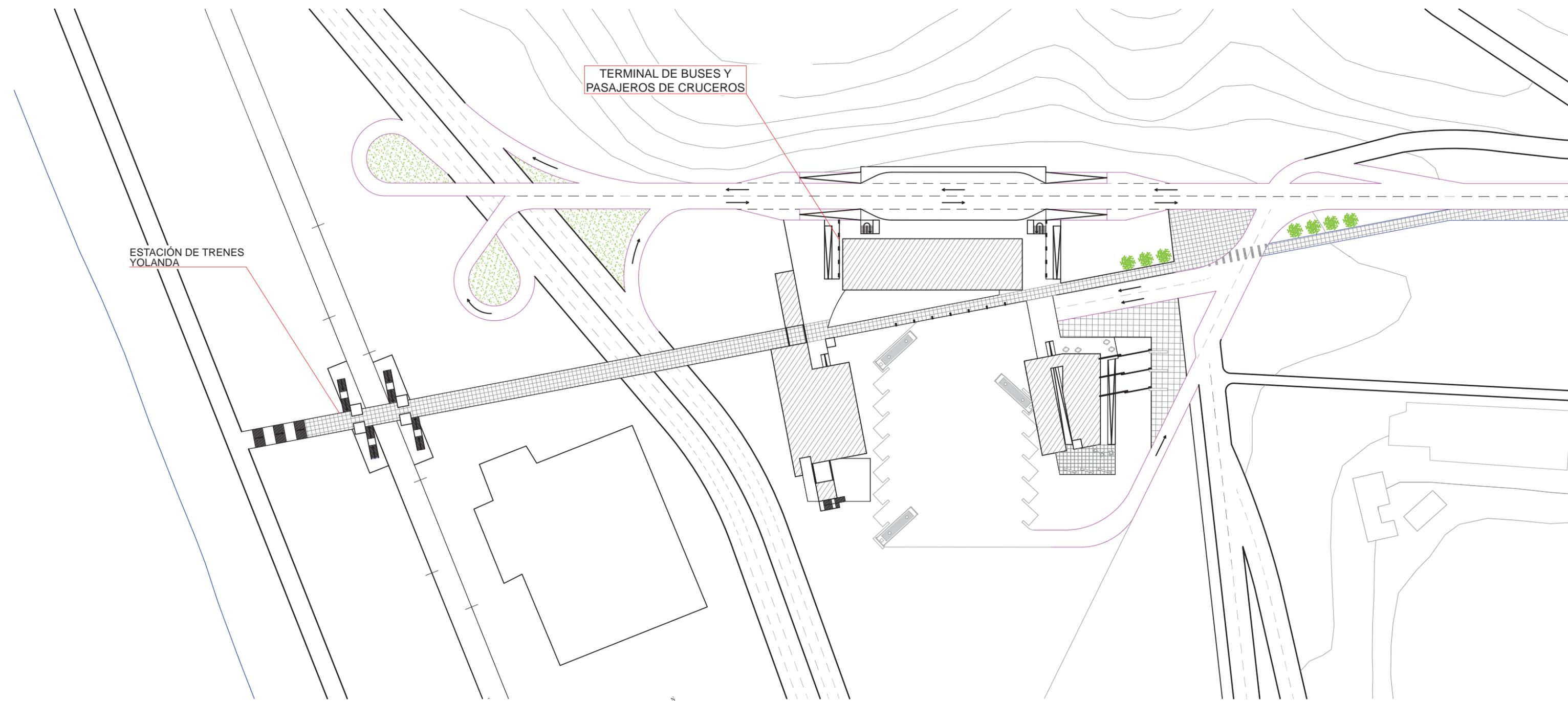


La obra propone suculente partidos a lo de co-dueños, pero también de los PADAS.



2. El cruce de la escalera Carmen busca dar cabida a algo más que una mera parada de bus. Se trata de dar la posibilidad de la **detención**, pues en ella radica el origen del paso de un sitio a un lugar. EL LUGAR DEL CRUCE, de esto se trata.





TERMINAL DE BUSES Y PASAJEROS DE CRUCEROS

ESTACIÓN DE TRENES YOLANDA

ACLARACIÓN

- El anteproyecto arquitectónico que aquí comienza a describirse en detalle, se enfoca particularmente en el edificio del nuevo terminal de buses y de pasajeros de cruceros.
 La propuesta de la estación de tren Yolanda es parte importantísima del plan maestro del nuevo acceso cabritería, pero su desarrollo arquitectónico queda sólo en la ubicación y orientación, dejando pendiente la escala de interiores.

El edificio desarrollado cuenta con 3 volúmenes:

1. Andén de llegada y administración del terminal de buses (775,6 mt²)
2. Andén de salida y nuevo terminal de pasajeros de cruceros (944,4 mt²)
3. Boleterías y recepción del terminal (653,8 mt²)

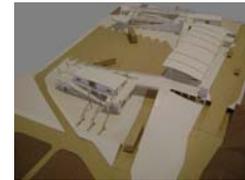
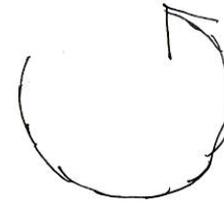
Además de espacios público abiertos y estacionamientos:
 Estacionamientos (2804,1 mt²)
 Espacios abiertos (3695,1 mt²)

- Las superficies están referenciadas en virtud de los espacios del existente terminal de buses de Viña del mar y del actual terminal de pasajeros de cruceros de Valparaíso (administrado por el grupo VTP)

Además el espacio considera no sólo el uso práctico del terminal, sino que abre sus espacios al uso público de la ciudad.

- El desarrollo vial entorno a la obra está referenciado a un anteproyecto de ingeniería, perteneciente a una tesis de grado de la PUCV. (ver detalles en tomo 2)





PLANIMETRÍA ARQUITECTÓNICA

PROYECTO NUEVO TERMINAL DE BUSES Y CRUCEROS PARA VALPARAÍSO



VOLUMEN A

Andén de llegada y administración terminal de buses

Locales comerciales		
Piso 01	Puesto comercial 01	24,9 mt2
	Kiosco 01	6,2 mt2
	Kiosco 02	6,2 mt2
	Kiosco 03	6,2 mt2
	Kiosco 04	5,3 mt2
	Kiosco 05	3,5 mt2
	Bodega	4,4 mt2
	Puesto de comida 01	16,6 mt2
	Puesto de comida 02	7,3 mt2
	Puesto de comida 03	7,3 mt2
	Alacena	6,8 mt2
TOTAL		94,7 mt2
Piso 03	Restauran 01	45 mt2
	Café 01	66,1 mt2
TOTAL		111,1 mt2
TOTAL LOCALES CMERCIALES 205,8 mt2		
Administración		
Piso 02	Oficina 01	9,925 mt2
	Oficina 02	9,925 mt2
	Oficina 03	9,925 mt2
	Oficina 04	9,925 mt2
	Administración	12,6 mt2
	Oficina de registro	11,4 mt2
	Contabilidad	11,4 mt2
	Baño	3,6 mt2
	Estar	9,5 mt2
	Circulaciones	18,3 mt2
TOTAL		106,5 mt2
Piso 03	Gerencia	37,8 mt2
	Bodega	3,9 mt2
	Secretaria	5,1 mt2
	Circulaciones	14,6 mt2
TOTAL		61,4 mt2
TOTAL ADMINISTRACIÓN 167,9 mt2		
Espacios públicos		
Piso 01	Sala de espera	75,2 mt2
	Comedores	64,4 mt2
TOTAL ESPACIO PÚBLICOS		139,6 mt2
Baños Públicos		
Piso 01	Baños Hombres	12 mt2
	Baños Mujeres	12 mt2
TOTAL BAÑOS PÚBLICOS		24 mt2
Servicios		
Piso 01	Guardarropia	9,2 mt2
	Informaciones	4,4 mt2
TOTAL SERVICIOS		13,6 mt2
Circulaciones		
TOTAL CIRCULACIONES		224,7 mt2
TOTAL VOLÚMEN A		775,6 mt2

CUADRO DE SUPERFICIES DEL PROGRAMA PROPUESTO

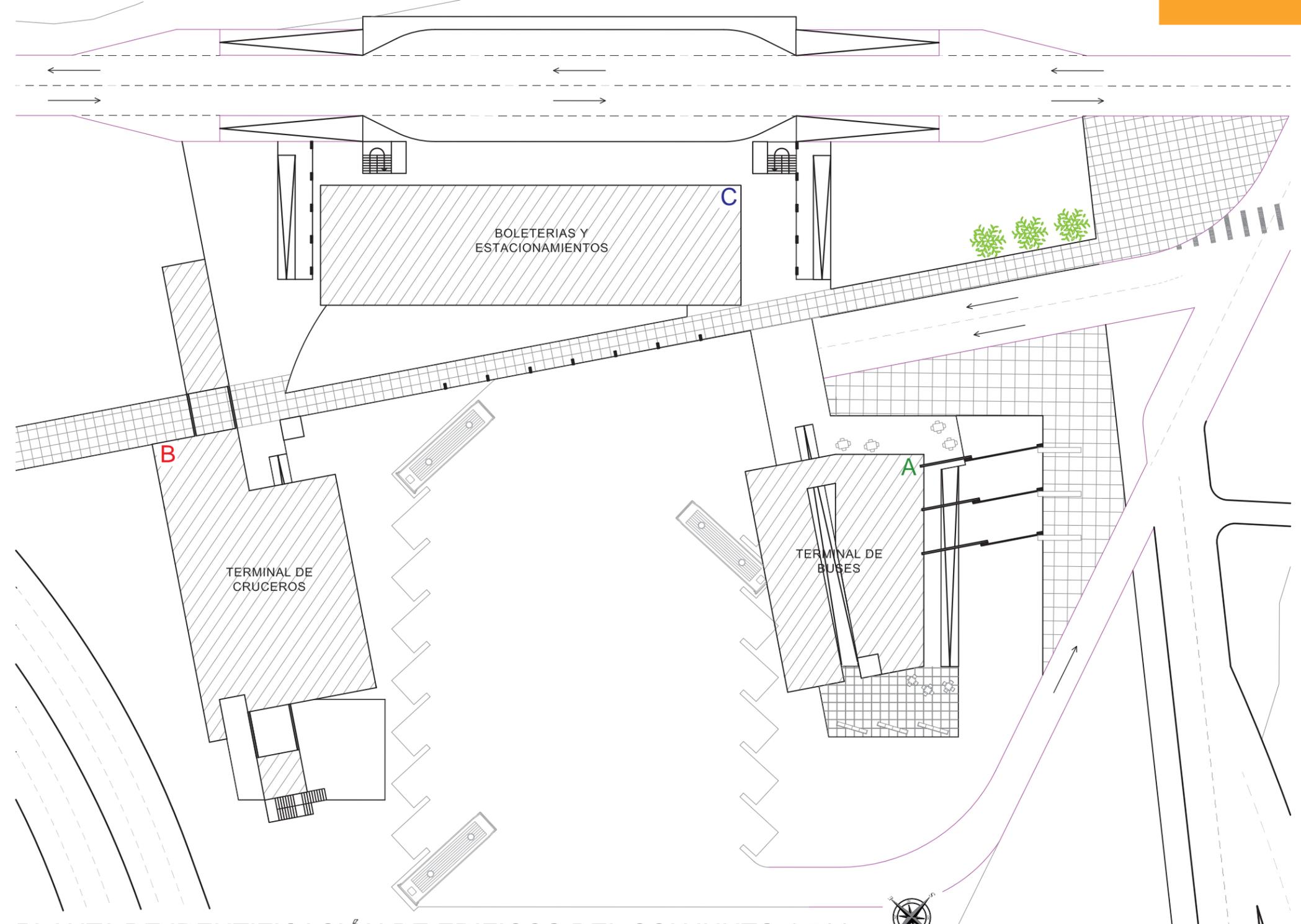
VOLUMEN B

Andén de salida y nuevo terminal de pasajeros de cruceros

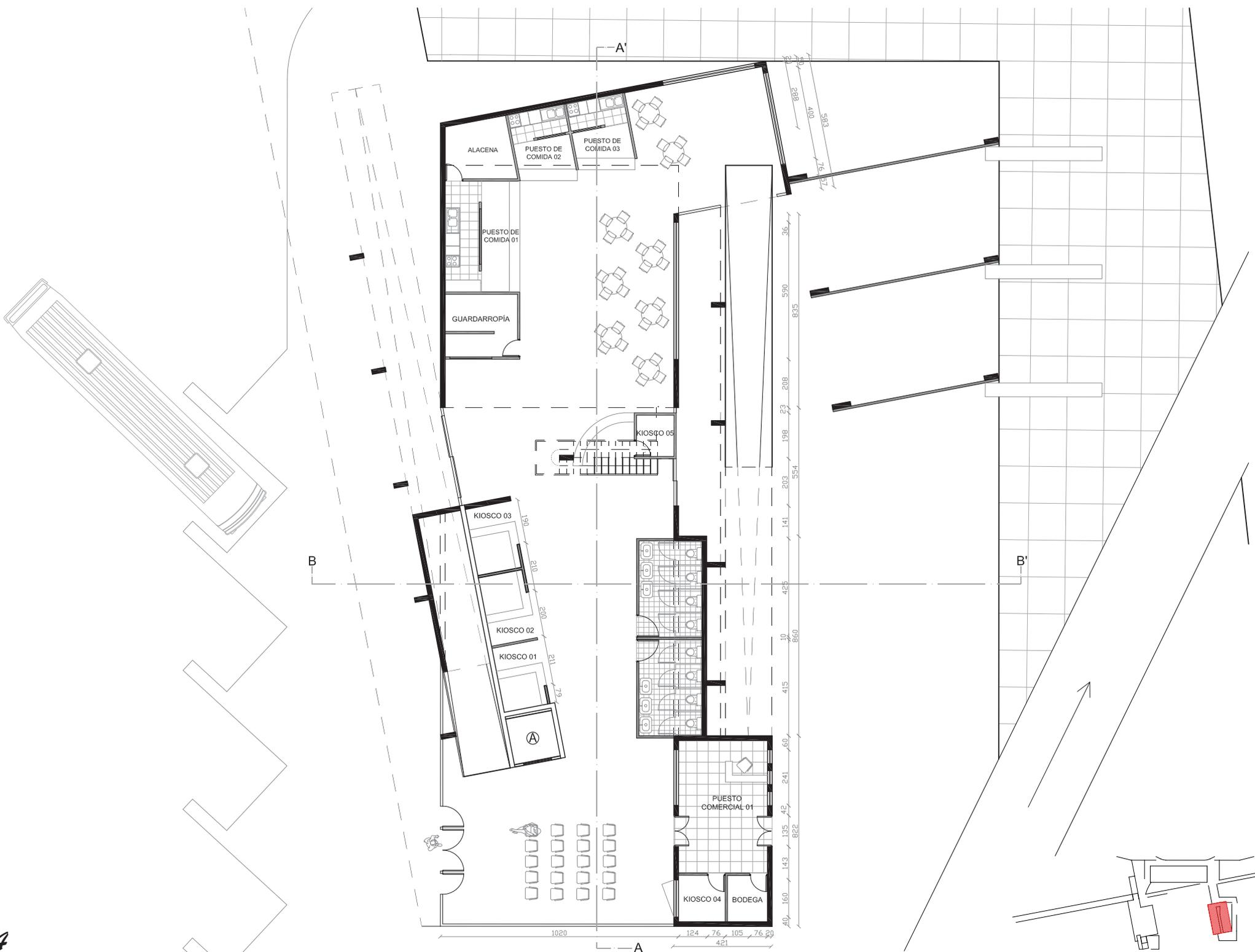
Locales comerciales		
Piso 01	Kiosco A	6,2 mt2
	Kiosco B	6,2 mt2
	Kiosco C	6,2 mt2
	Kiosco D	6,2 mt2
	Café 02	25 mt2
TOTAL		49,8 mt2
Administración y funcionamiento terminal de cruceros		
Piso 01	Policia internacional y SAG	493,4 mt2
	Oficinas SAG	59,5 mt2
	Oficinas p. internacional	59,5 mt2
	Bodega	17,1 mt2
	Circulaciones	26 mt2
	Baños H. y M.	41,5 mt2
TOTAL ADM. Y FUN. T. CRUCEROS		697 mt2
Espacios públicos		
Piso 01	Estar 01 T. cruceros	28,5 mt2
	Estar 02 T. cruceros	39,2 mt2
	Estar 03 T. cruceros	39,2 mt2
Piso 03	Pasarela y terraza	90,7 mt2
TOTAL ESPACIO PÚBLICOS		197,6 mt2
TOTAL VOLUMEN B		944,4 mt2
VOLUMEN C		
Boleterías y recepción del terminal		
Boleterías		
Piso 02	Boleterías	113,7 mt2
	Oficinas	60,3 mt2
TOTAL BOLETERÍAS		174 mt2
Espacios públicos		
Piso 02	Sala de espera	256,1 mt2
TOTAL ESPACIOS PÚBLICOS		256,1 mt2
Baños Públicos		
Piso 02	Baños Hombres	37,6 mt2
	Baños Mujeres	37,6 mt2
TOTAL BAÑOS PÚBLICOS		75,2 mt2
Servicios		
Piso 02	Informaciones	21,5 mt2
TOTAL SERVICIOS		21,5 mt2
Circulaciones		
TOTAL CIRCULACIONES		127 mt2
TOTAL VOLÚMEN C		653,8 mt2

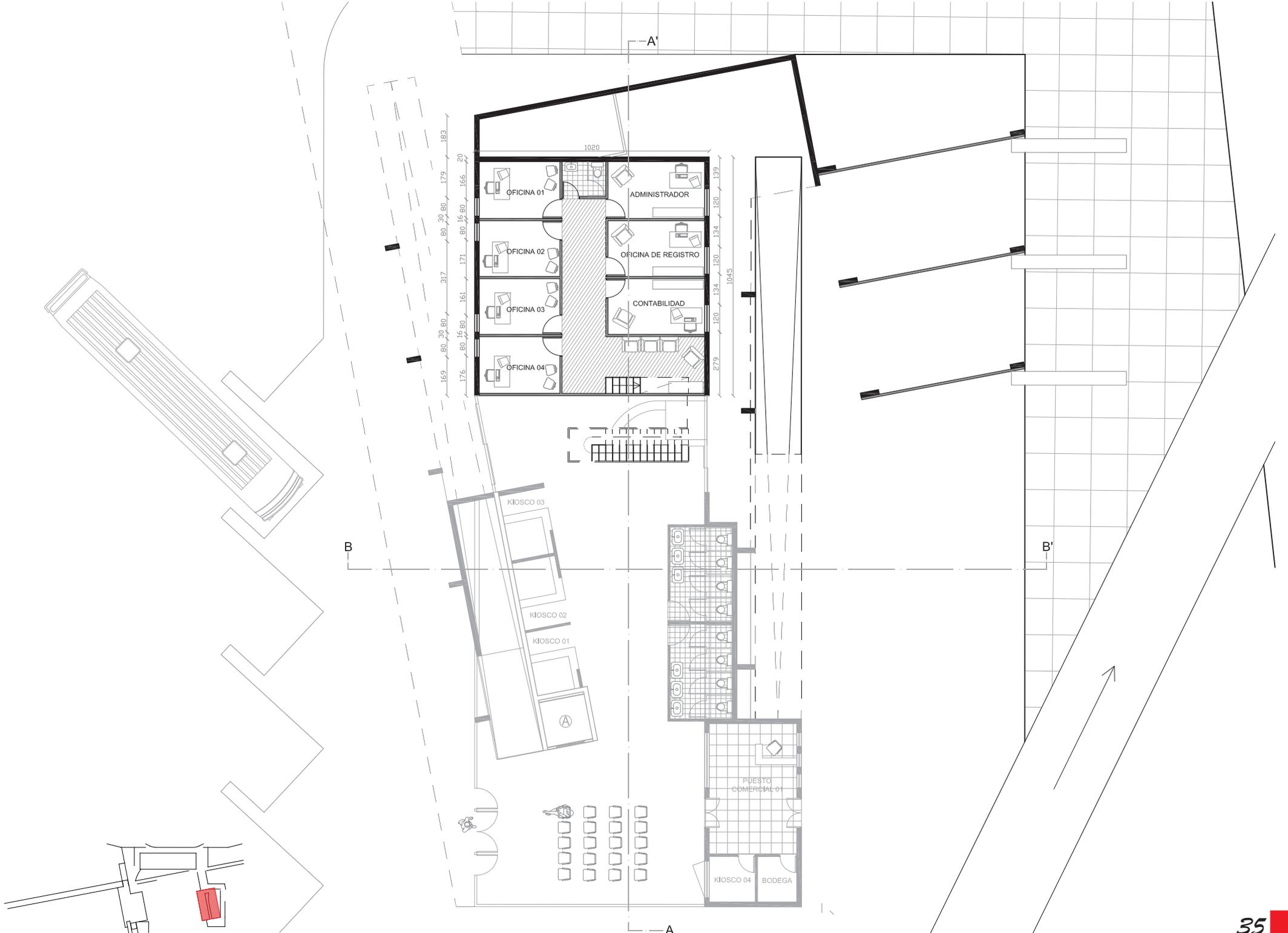
SUPERFICIES EN GENERAL:
 SUPERFICIE INTERIORES **5177,9 mt2**
 SUPERFICIE ESPACIOS ABIERTOS **891 mt2**
 SUPERFICIE TOTAL CONSTRUÍDA **6068,9 mt2**

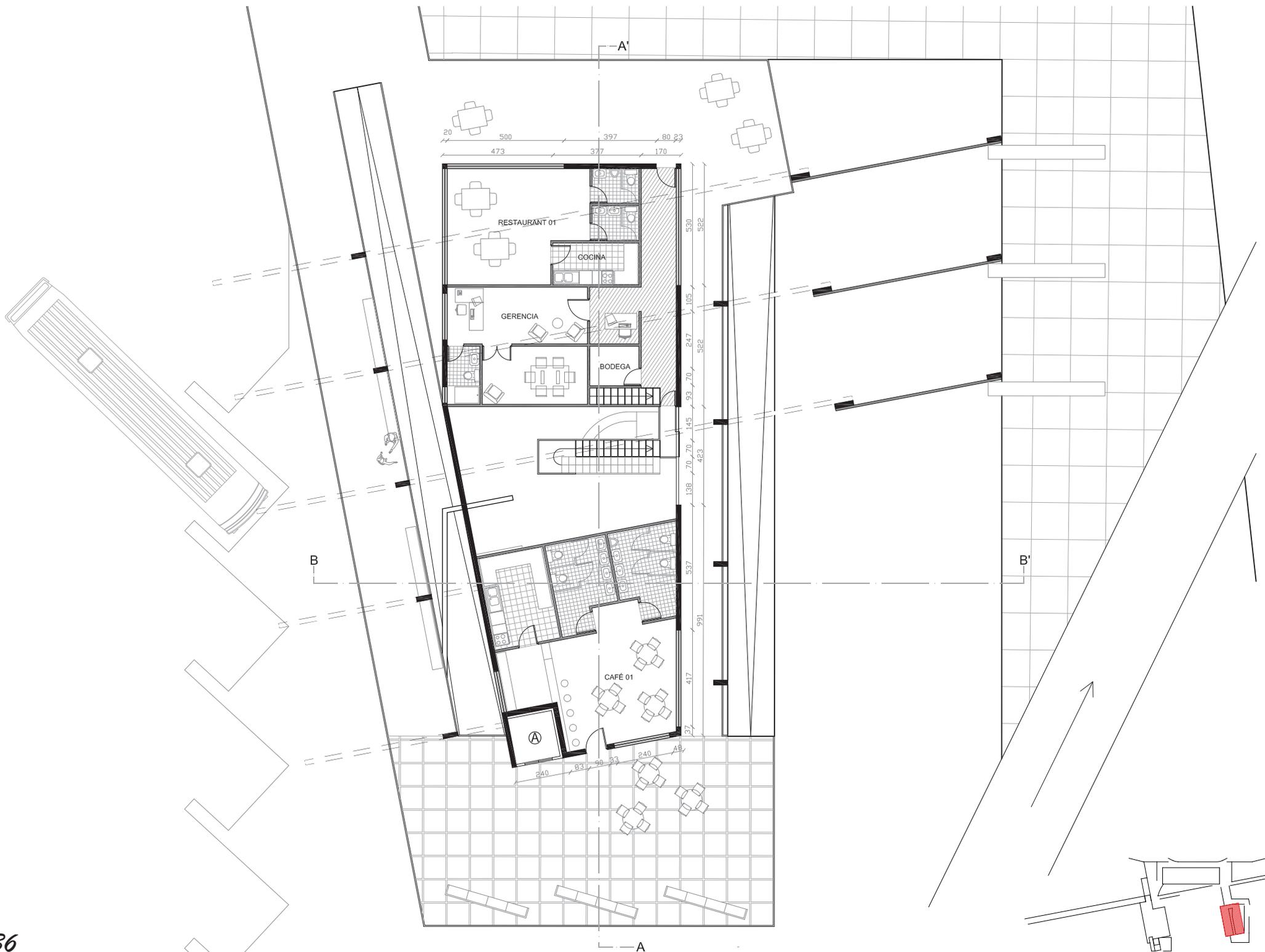
OTROS ESPACIOS		
Estacionamientos y Espacios públicos		
Estacionamientos		
Piso 02	109 Estacionamientos	2755 mt2
	Bodega	12,3 mt2
	Ascensores y escaleras	36,8
TOTAL ESTACIONAMIENTOS		2804,1 mt2
Espacios públicos Abiertos		
Piso 01	Plaza andén de llegada	1080 mt2
	Espacio espera a. llegada	380 mt2
	Espacio espera a. salida	512 mt2
TOTAL		1972 mt2
Piso 03	Terrazas andén llegada	199 mt2
	Terrazas andén salida	180 mt2
TOTAL		379 mt2
TOTAL ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS		891 mt2
TOTAL OTROS ESPACIOS		3695,1 mt2



PLANTA DE IDENTIFICACIÓN DE EDIFICOS DEL CONJUNTO 1:500



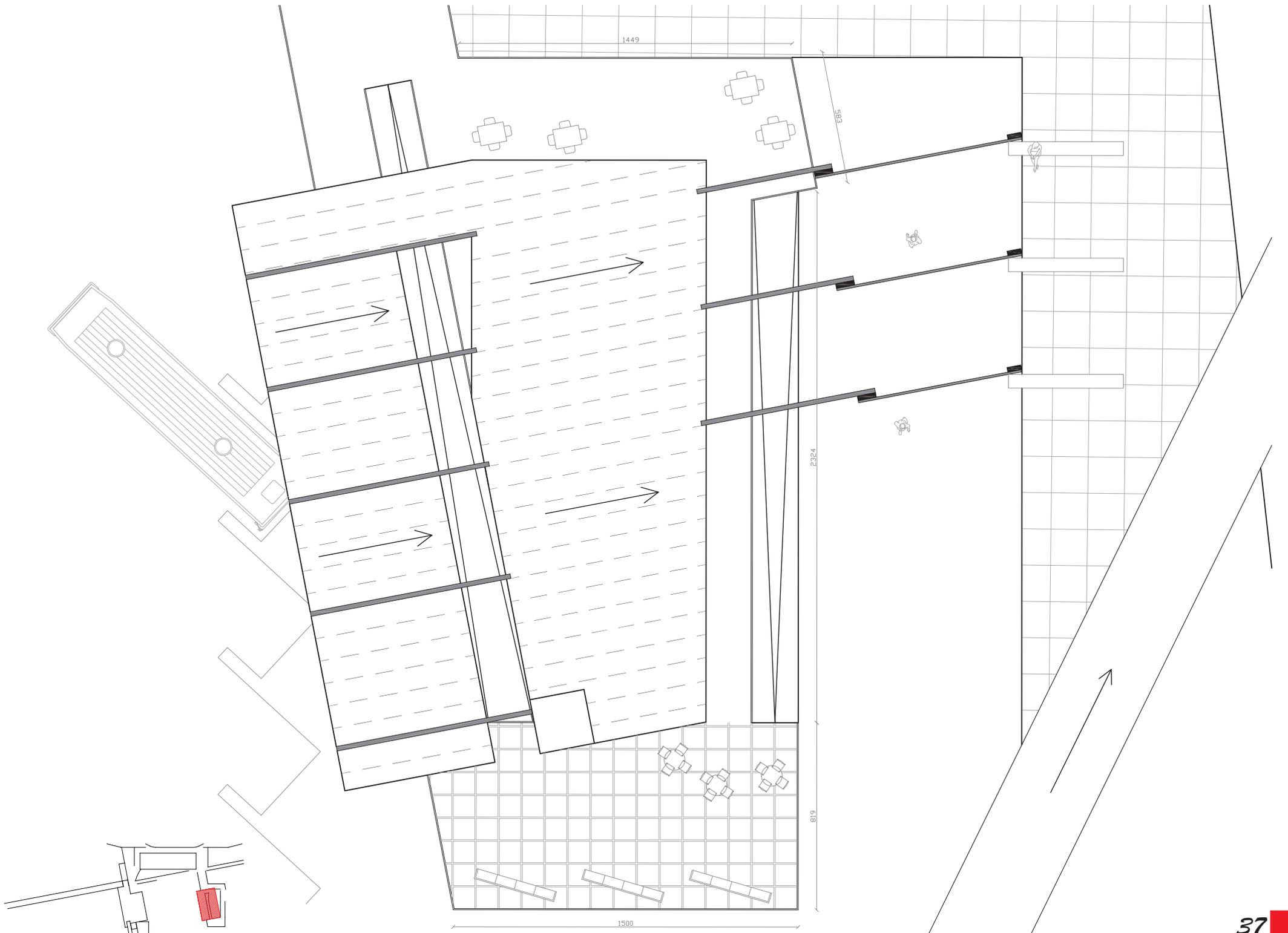




PROPOSTA DE NUEVO ACCESO A VALPARAÍSO (CARRETERA Y OBRA TERMINAL)

PLANTA ARQUITECTÓNICA TERCER NIVEL VOLUMEN A

UBICACIÓN: VALPARAÍSO, QUEB. CABRITERÍA, SEC. YOLANDA





A

A'

0 375 750cm



B

B'

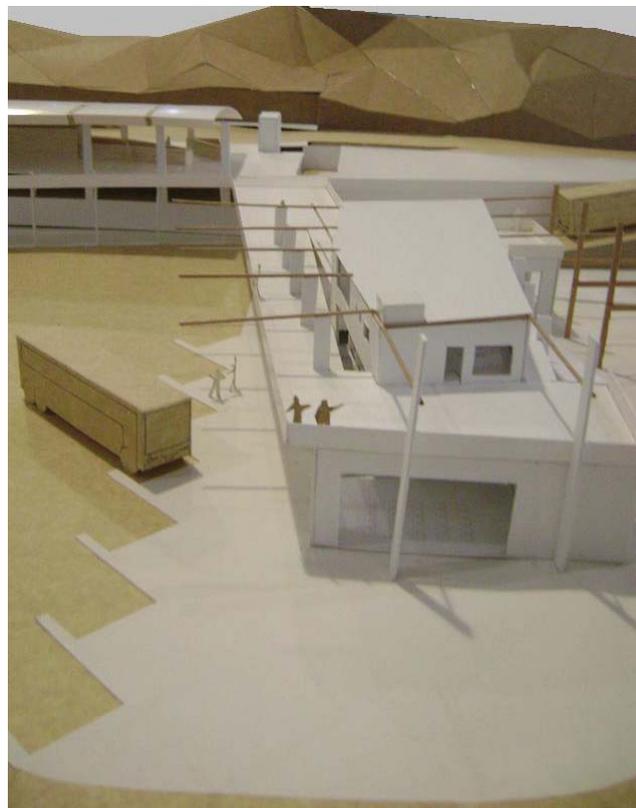
0 375 750cm

VOLUMEN A

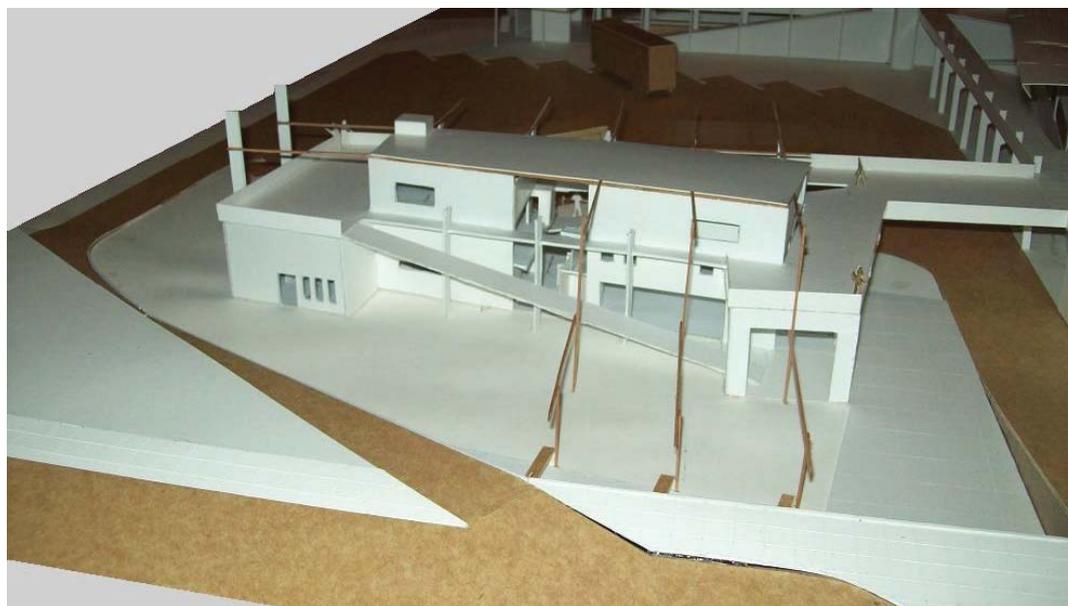
Andén de Llegada y administración terminal de buses

Locales comerciales		
Piso 01	Puesto comercial 01	24,9 mt2
	Kiosco 01	6,2 mt2
	Kiosco 02	6,2 mt2
	Kiosco 03	6,2 mt2
	Kiosco 04	5,3 mt2
	Kiosco 05	3,5 mt2
	Bodega	4,4 mt2
	Puesto de comida 01	16,6 mt2
	Puesto de comida 02	7,3 mt2
	Puesto de comida 03	7,3 mt2
	Alacena	6,8 mt2
	TOTAL	94,7 mt2
Piso 03	Restauran 01	45 mt2
	Café 01	66,1 mt2
	TOTAL	111,1 mt2
	TOTAL LOCALES CMERCIALES	205,8 mt2
Administración		
Piso 02	Oficina 01	9,925 mt2
	Oficina 02	9,925 mt2
	Oficina 03	9,925 mt2
	Oficina 04	9,925 mt2
	Administración	12,6 mt2
	Oficina de registro	11,4 mt2
	Contabilidad	11,4 mt2
	Baño	3,6 mt2
	Estar	9,5 mt2
	Circulaciones	18,3 mt2
	TOTAL	106,5 mt2
Piso 03	Gerencia	37,8 mt2
	Bodega	3,9 mt2
	Secretaría	5,1 mt2
	Circulaciones	14,6 mt2
	TOTAL	61,4 mt2
	TOTAL ADMINISTRACIÓN	167,9 mt2
Espacios públicos		
Piso 01	Sala de espera	75,2 mt2
	Comedores	64,4 mt2
	TOTAL ESPACIO PÚBLICOS	139,6 mt2
Baños Públicos		
Piso 01	Baños Hombres	12 mt2
	Baños Mujeres	12 mt2
	TOTAL BAÑOS PÚBLICOS	24 mt2
Servicios		
Piso 01	Guardarropia	9,2 mt2
	Informaciones	4,4 mt2
	TOTAL SERVICIOS	13,6 mt2
	Circulaciones	
	TOTAL CIRCULACIONES	224,7 mt2
TOTAL VOLÚMEN A		775,6 mt2

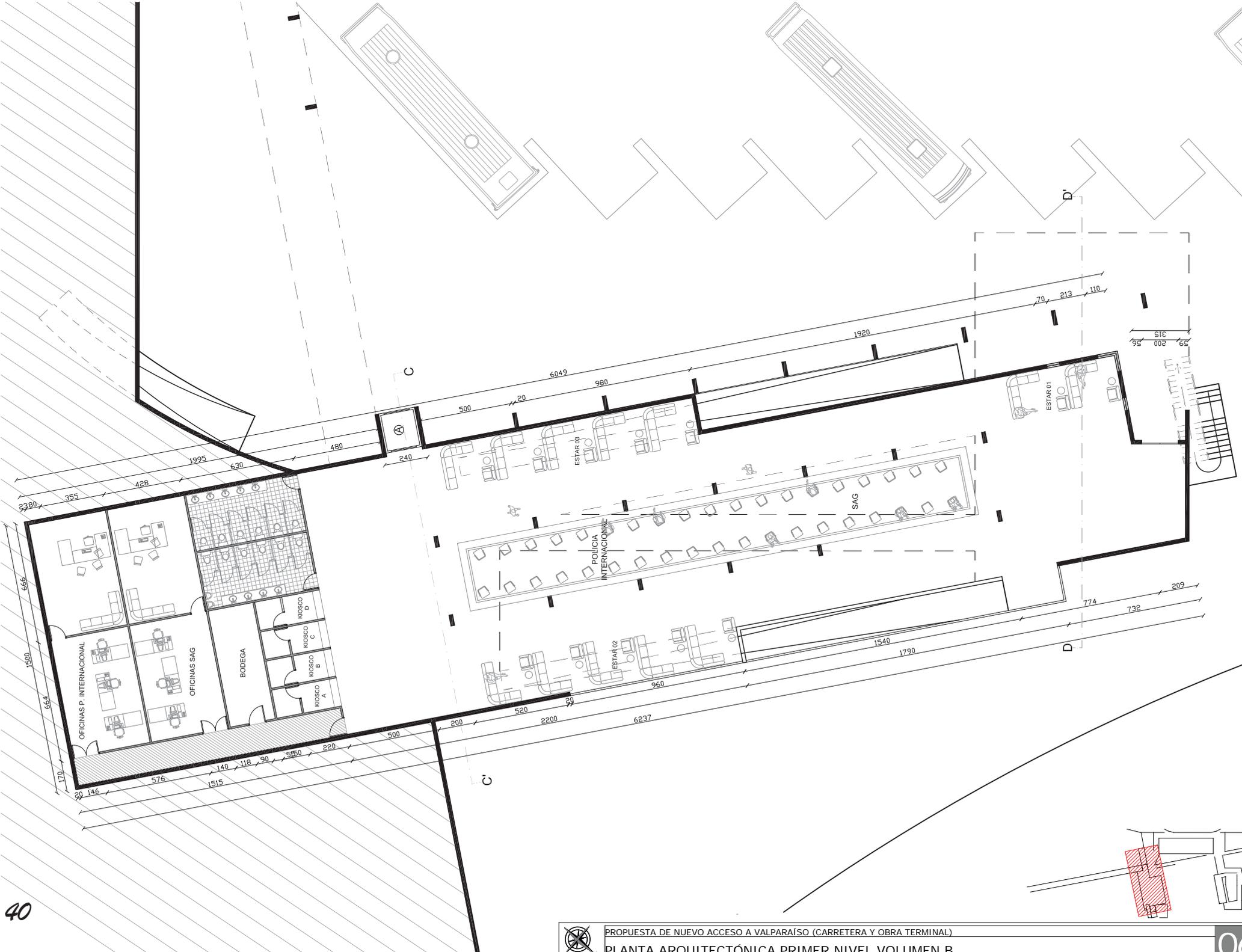
FOTOGRAFÍAS DEL VOLÚMEN A, ANDÉN DE LLEGADA Y ADMINISTRACIÓN TERMINAL DE BUSES. MAQUETA FINAL DE PROYECTO

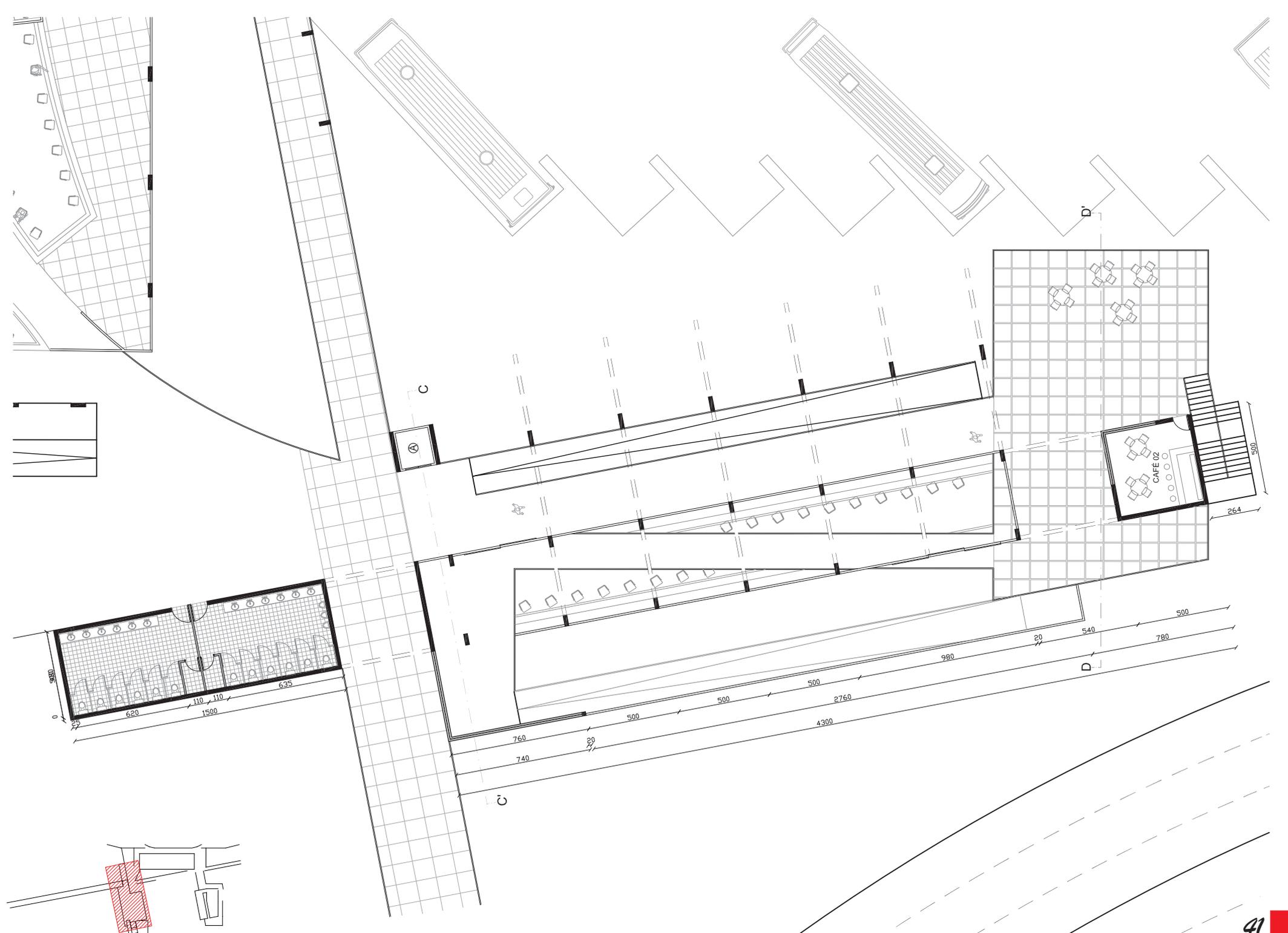


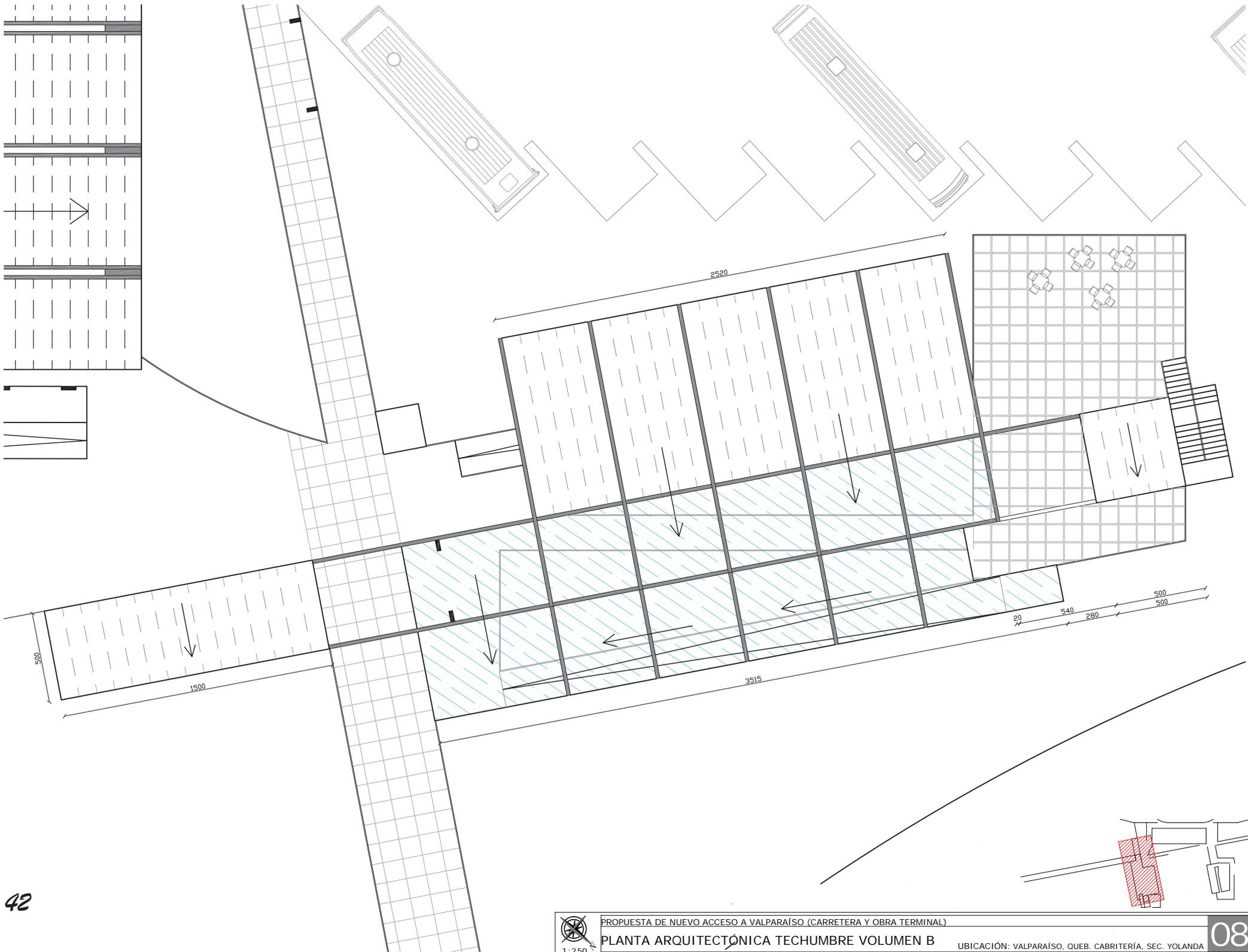
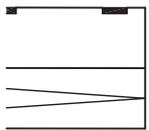
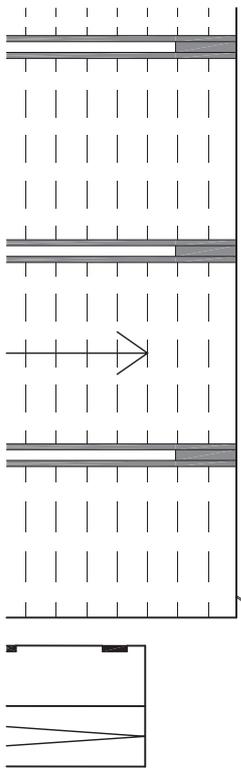
El andén de llegada está en relación directa con el corredor elevado, por un lado es la cubierta del andén y por otro una plataforma de espera. Tanto interior como exterior en unidad.



Plaza de la espera, entre la pista de llegada y la pista de salida de buses, esta no solo es de acceso al terminal, sino también de acceso público



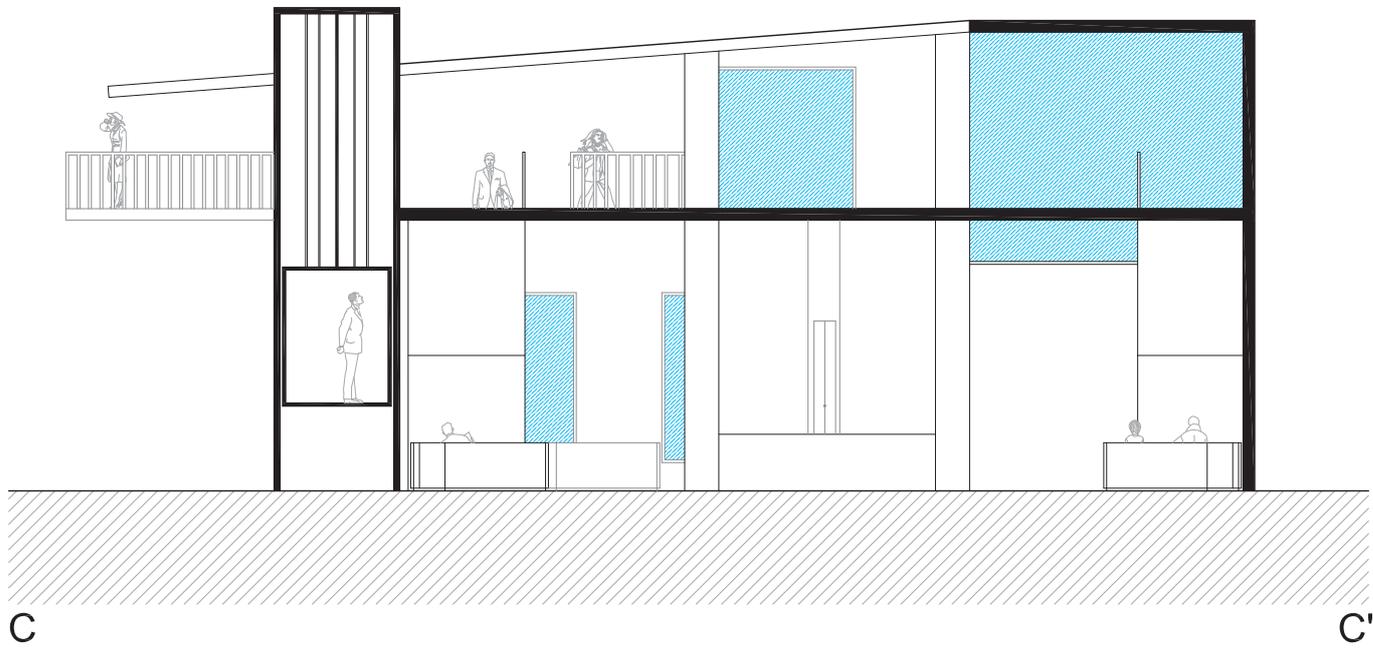




PROPUESTA DE NUEVO ACCESO A VALPARAÍSO (CARRETERA Y OBRA TERMINAL)

PLANTA ARQUITECTÓNICA TECHUMBRE VOLUMEN B

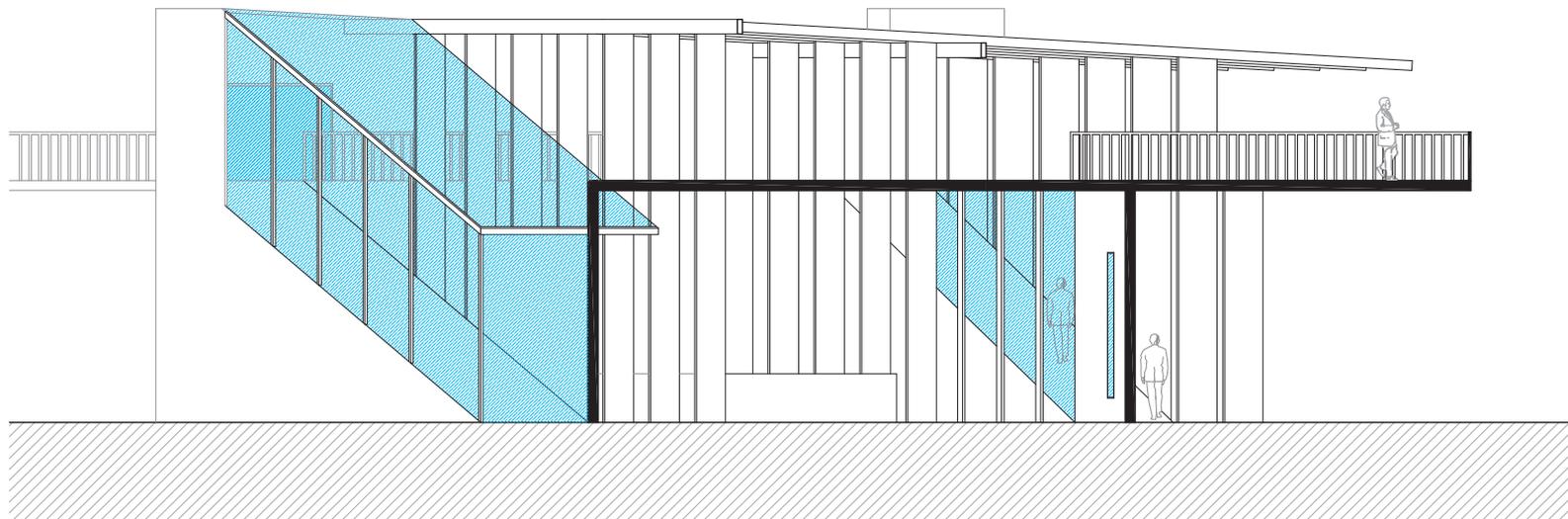
UBICACIÓN: VALPARAÍSO, QUEB. CABRITERÍA, SEC. YOLANDA



C

C'

0 375 750cm



D

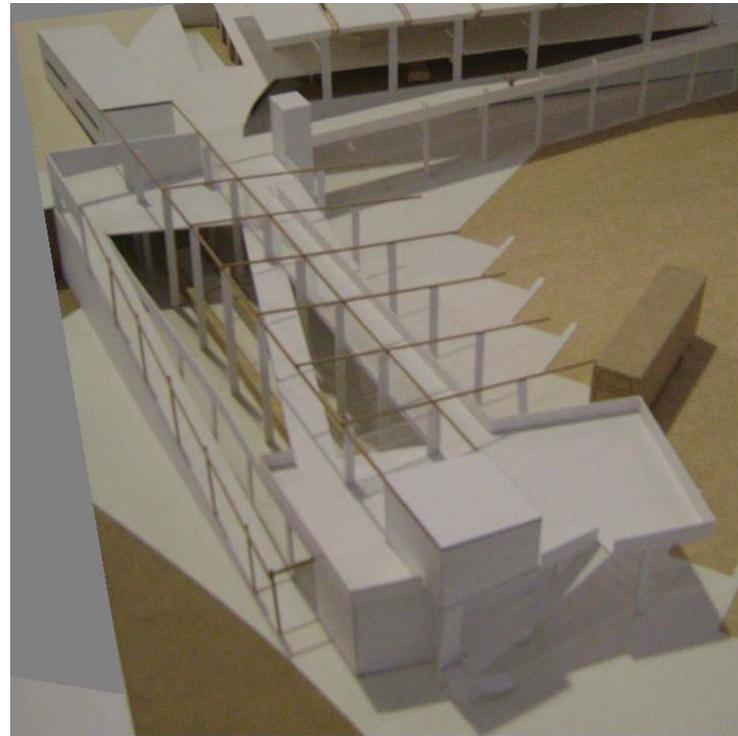
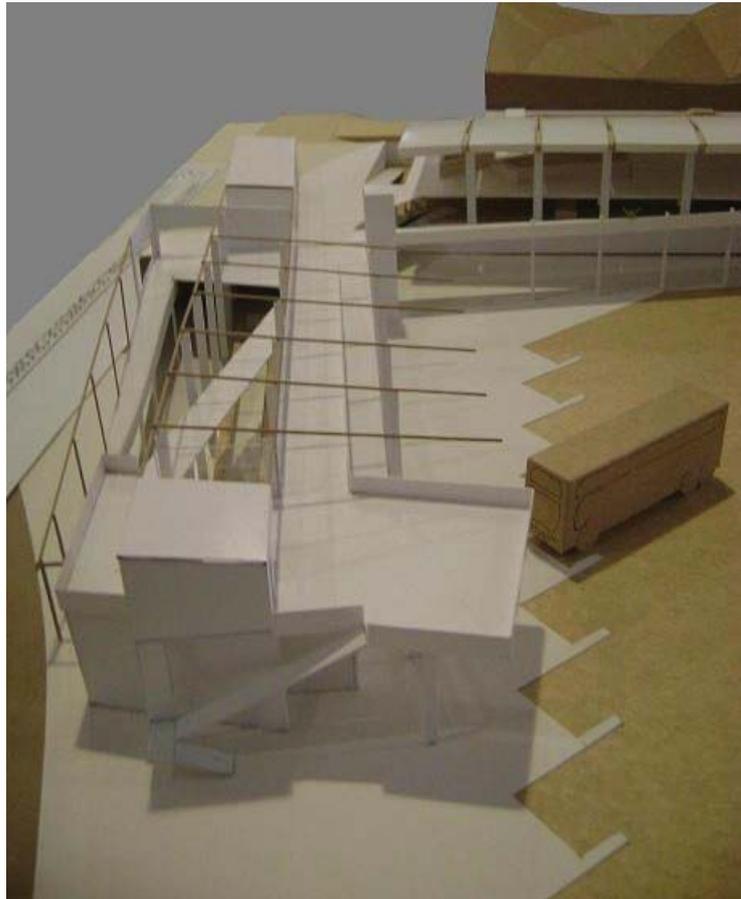
D'

0 375 750cm

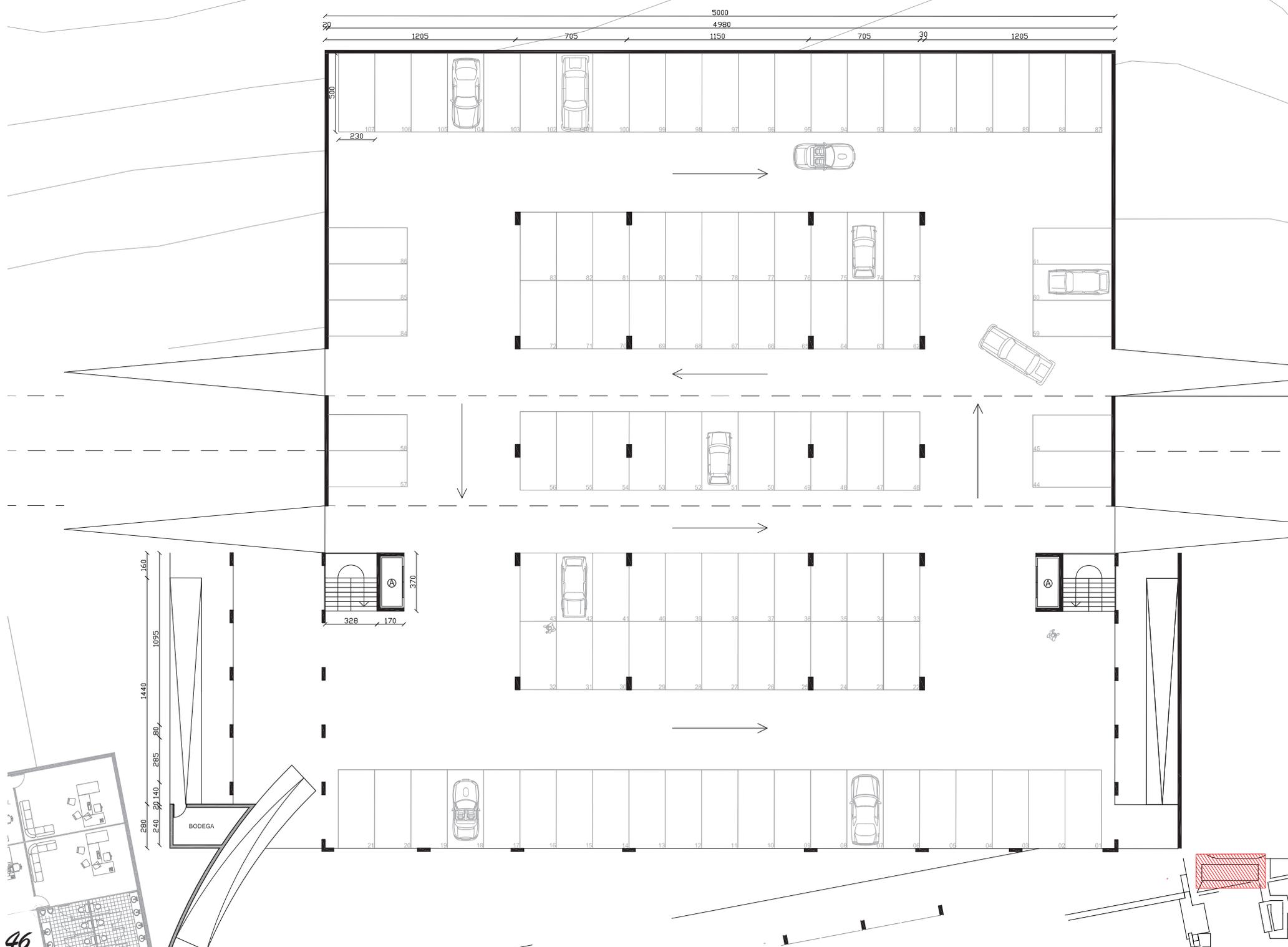
REFERENCIA DE PROGRAMA			
Terminal de buses Viña del mar			
Piso -01, Estacionamientos			
	117 Estacionamientos		
	Custodia		
	Parking		
Piso 01, Público			
	40 Boleterías	5,25 mt2 c/u	
	10 Locales comerciales		
	2 Baños públicos		
	Oficina de carga Pullman bus		
	Salas multiples		
	7 Andenes de llegada		
	8 Andenes de salida		
Piso 02, Administrativo			
	9 oficinas administrativas		

VOLUMEN B			
Anden de salida y nuevo terminal de pasajeros de cruceros			
Locales comerciales			
Piso 01	Kiosco A		6,2 mt2
	Kiosco B		6,2 mt2
	Kiosco C		6,2 mt2
	Kiosco D		6,2 mt2
Piso 03	Café 02		25 mt2
	TOTAL		49,8 mt2
Administración y funcionamiento terminal de cruceros			
Piso 01	Policia internacional y SAG		493,4 mt2
	Oficinas SAG		59,5 mt2
	Oficinas p. internacional		59,5 mt2
	Bodega		17,1 mt2
	Circulaciones		26 mt2
	Baños H. y M.		41,5 mt2
	TOTAL ADM. Y FUN. T. CRUCEROS		697 mt2
Espacios públicos			
Piso 01	Estar 01 T. cruceros		28,5 mt2
	Estar 02 T. cruceros		39,2 mt2
	Estar 03 T. cruceros		39,2 mt2
Piso 03	Pasarela y terraza		90,7 mt2
	TOTAL ESPACIO PÚBLICOS		197,6 mt2
TOTAL VOLUMEN B			944,4 mt2

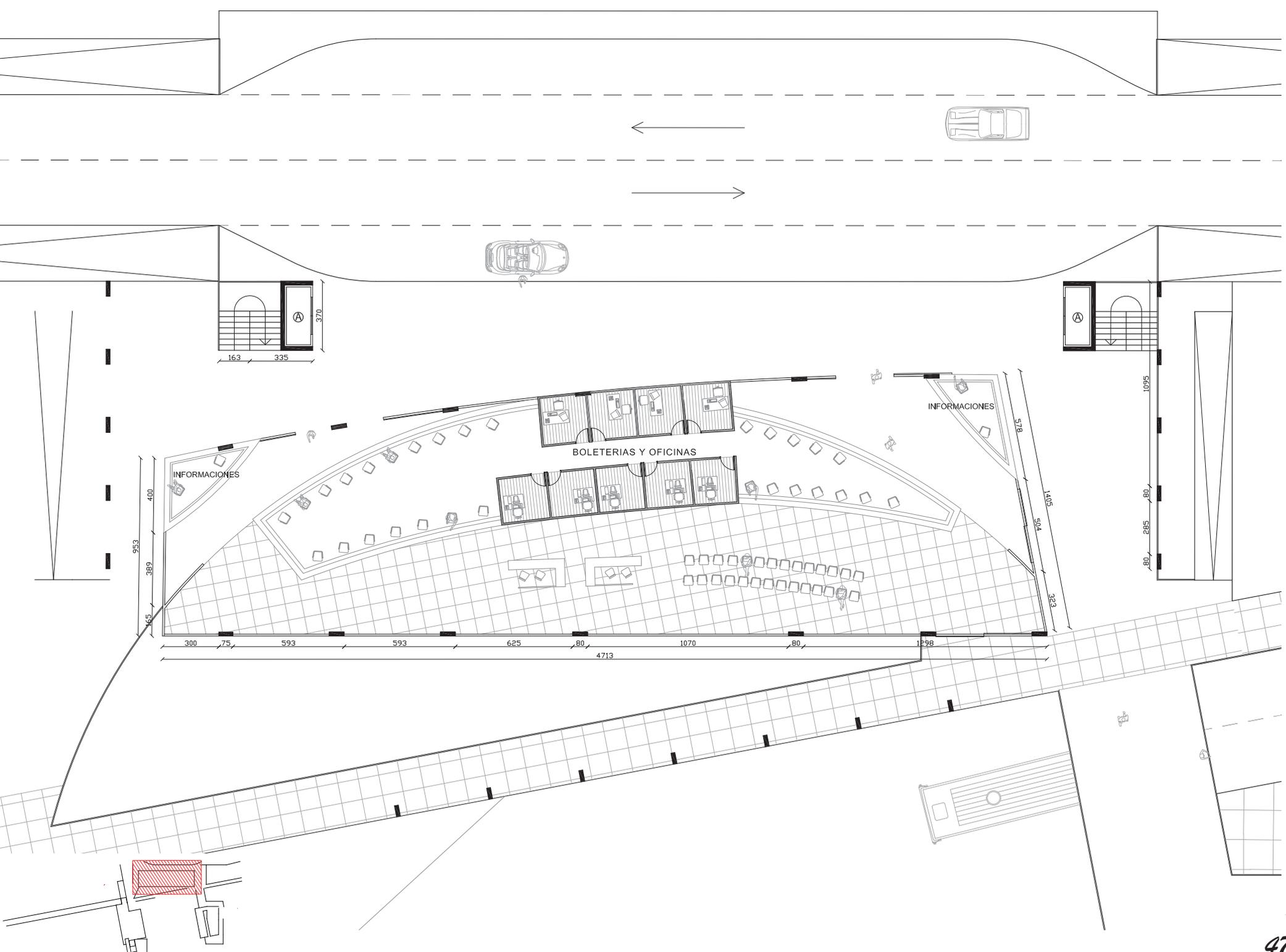
FOTOGRAFÍAS DEL VOLÚMEN B, ANDÉN DE SALIDA Y TERMINAL DE PASAJEROS DE CRUCEROS

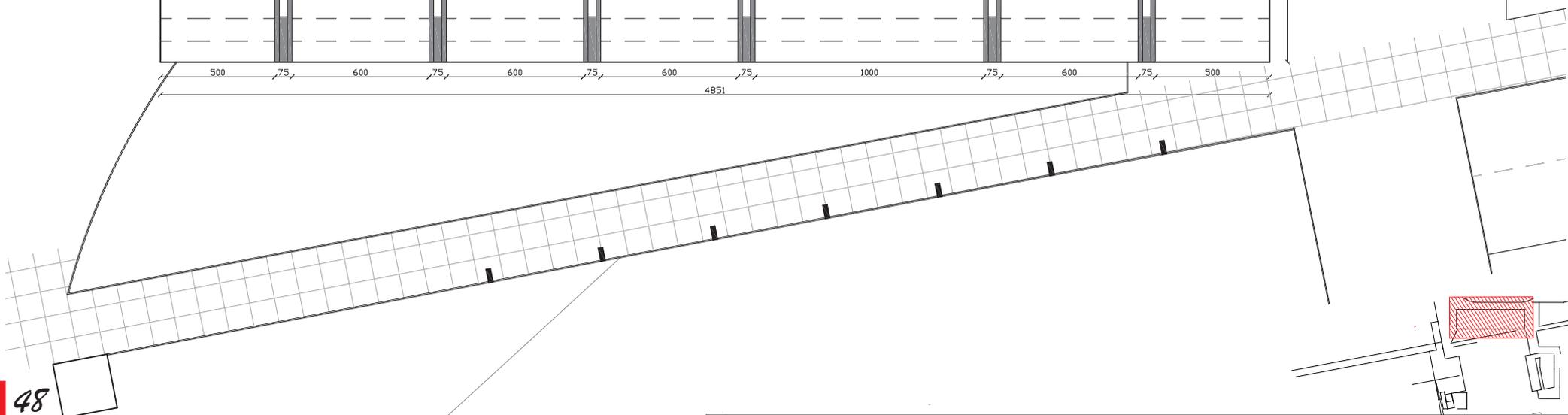
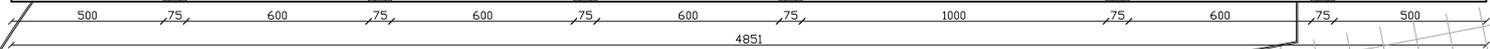
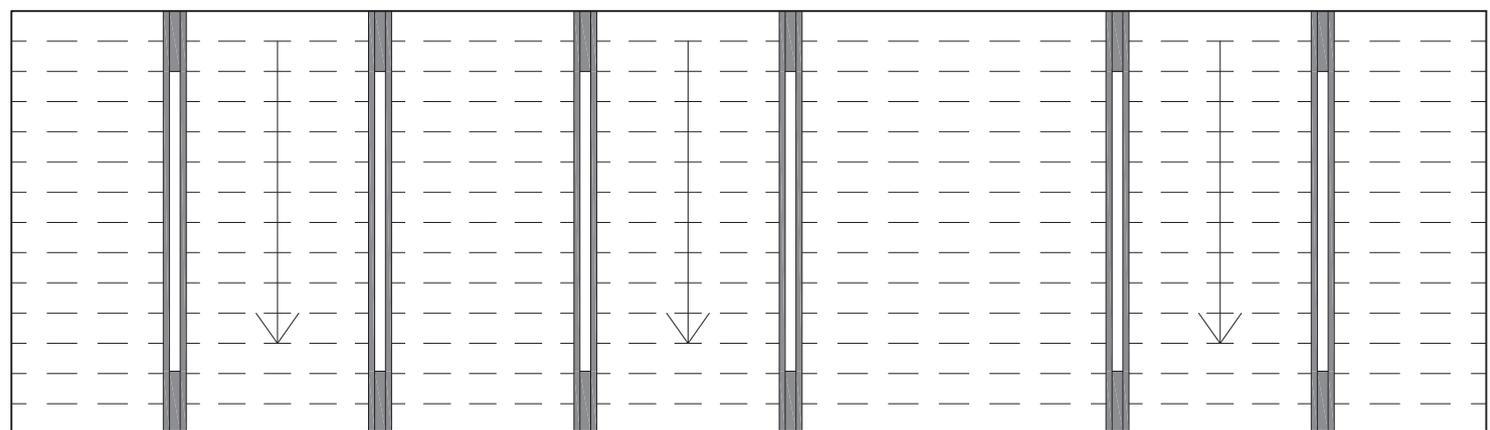
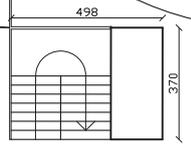
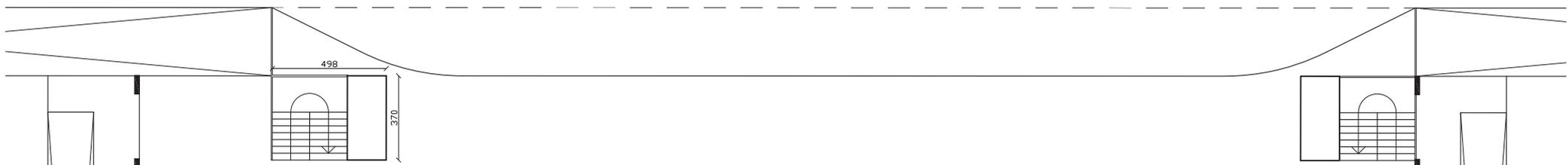
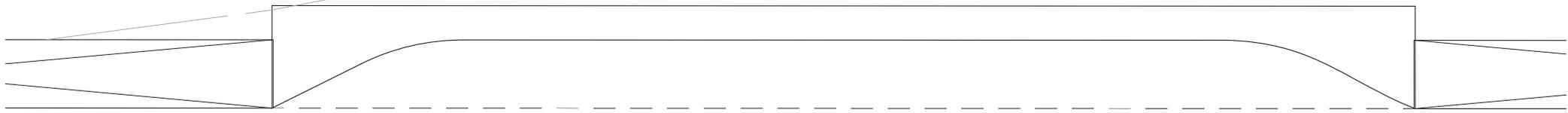


Se tiene un aspecto netamente público que es el andén, el cual convive con uno no tan público, el terminal de cruceros. Desde arriba las salas del terminal quedan abiertas al andén a su vez esta abertura es lo amplio del terminal



46

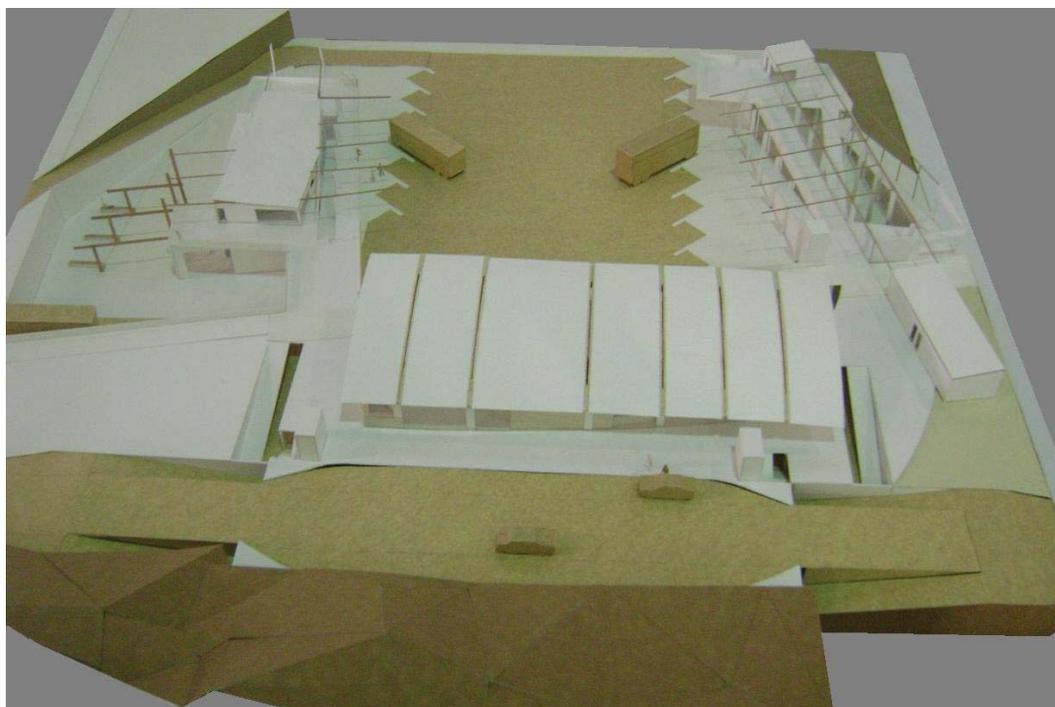
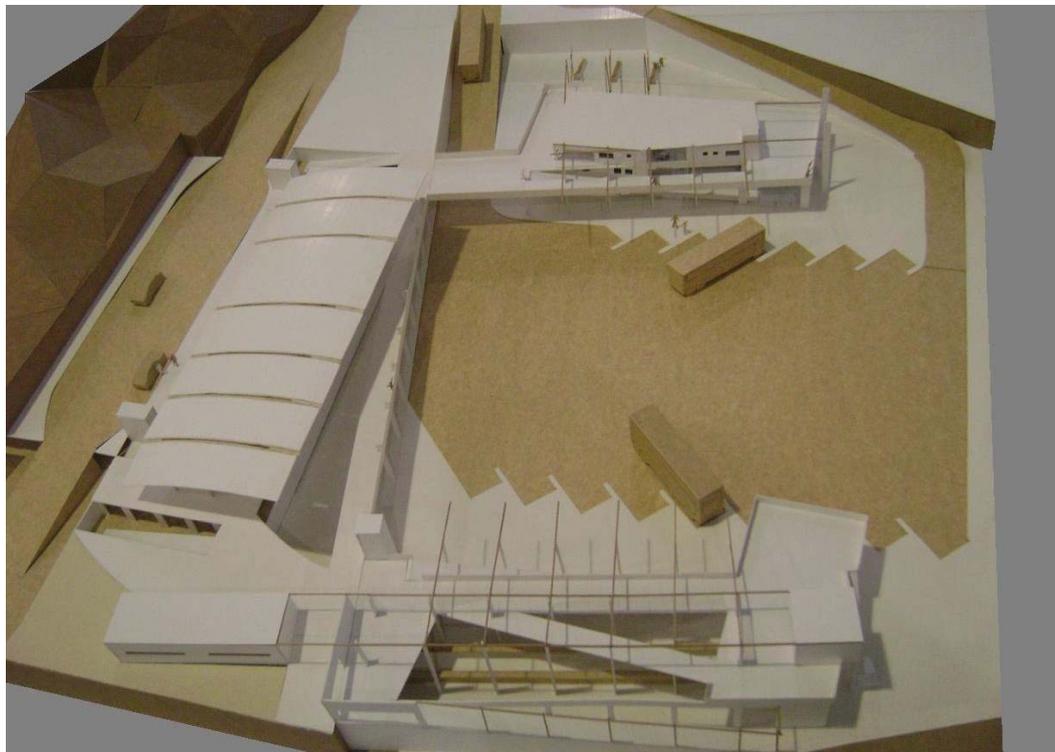




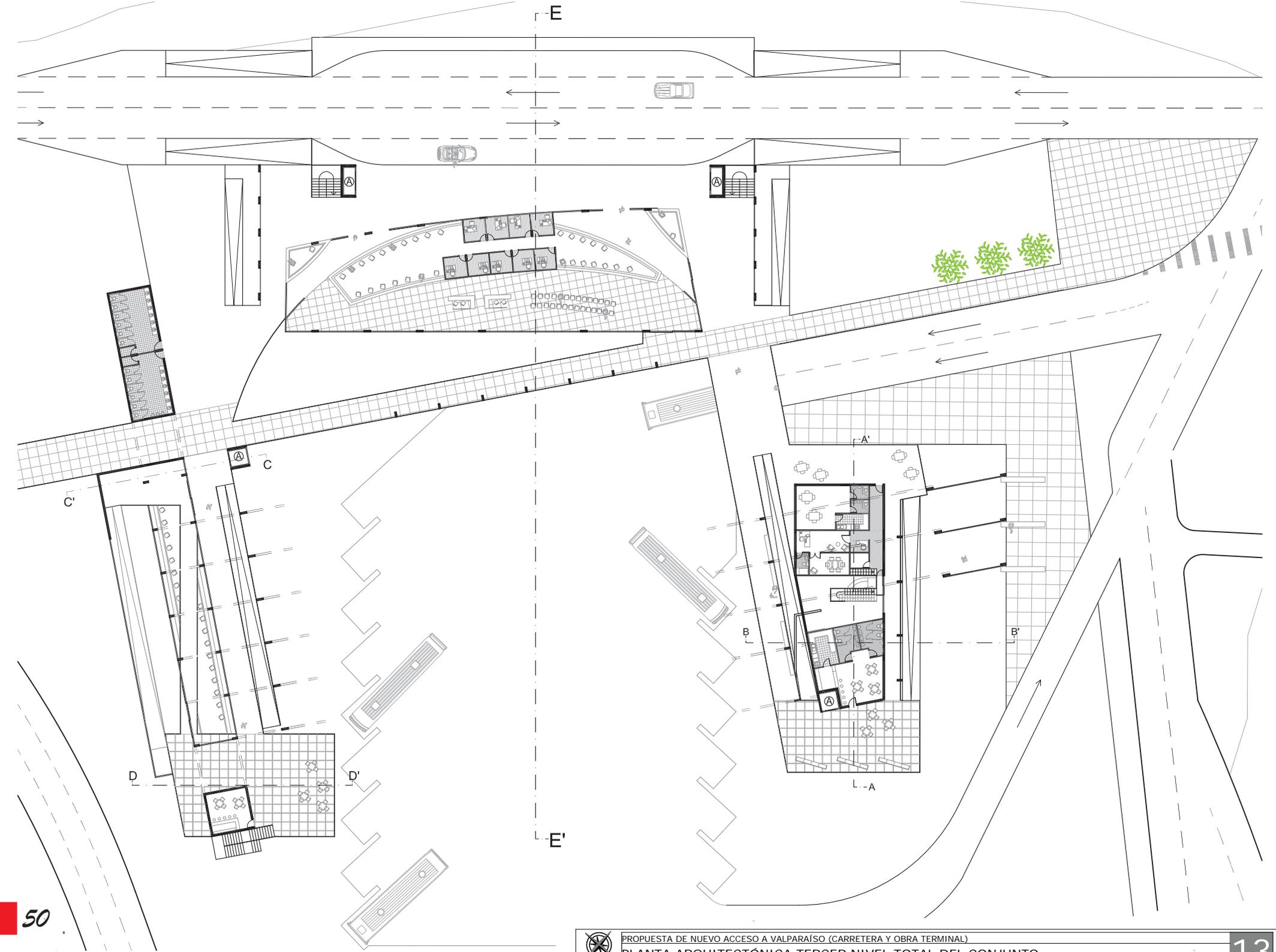
48

VOLUMEN C		
Boleterías y recepción del terminal		
	Boleterías	
Piso 02	Boleterías	113,7 mt2
	Oficinas	60,3 mt2
	TOTAL BOLETERÍAS	174 mt2
	Espacios públicos	
Piso 02	Sala de espera	256,1 mt2
	TOTAL ESPACIOS PÚBLICOS	256,1 mt2
	Baños Públicos	
Piso 02	Baños Hombres	37,6 mt2
	Baños Mujeres	37,6 mt2
	TOTAL BAÑOS PÚBLICOS	75,2 mt2
	Servicios	
Piso 02	Informaciones	21,5 mt2
	TOTAL SERVICIOS	21,5 mt2
	Circulaciones	
	TOTAL CIRCULACIONES	127 mt2
TOTAL VOLÚMEN C		653,8 mt2

OTROS ESPACIOS		
Estacionamientos y Espacios públicos		
	Estacionamientos	
Piso 02	109 Estacionamientos	2755 mt2
	Bodega	12,3 mt2
	Ascensores y escaleras	36,8
	TOTAL ESTACIONAMIENTOS	2804,1 mt2
	Espacios públicos Abiertos	
Piso 01	Plaza andén de llegada	1080 mt2
	Espacio espera a. llegada	380 mt2
	Espacio espera a. salida	512 mt2
	TOTAL	1972 mt2
Piso 03	Terrazas andén llegada	199 mt2
	Terrazas andén salida	180 mt2
	TOTAL	379 mt2
	TOTAL ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS	891 mt2
TOTAL OTROS ESPACIOS		3695,1 mt2



El edificio de acceso se ubica en un cruce, por un lado recibe a quien llega al terminal y por otro a quien llega a la ciudad. Este se dispone en relación a la calzada, se cruza con ella y entra en relación a través de un vacío que se va abriendo. Los otros dos volúmen son, en cierto modo, una prolongación de la calzada. Es el partido para conformar conjunto.



50



PROPUESTA DE NUEVO ACCESO A VALPARAÍSO (CARRETERA Y OBRA TERMINAL)

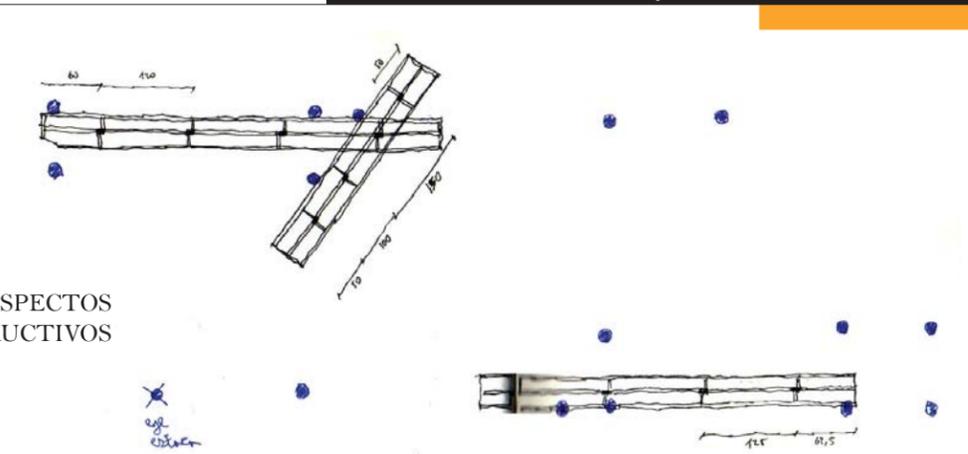
PLANTA ARQUITECTÓNICA TERCER NIVEL TOTAL DEL CONJUNTO

UBICACIÓN: VALPARAÍSO, QUEB. CABRITERÍA, SEC. YOLANDA

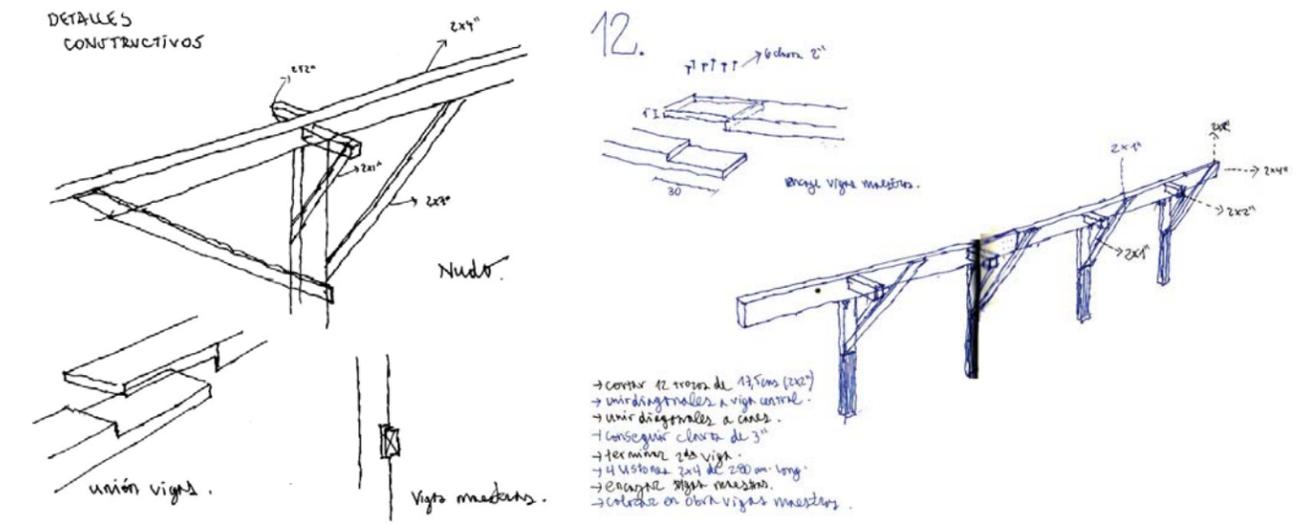
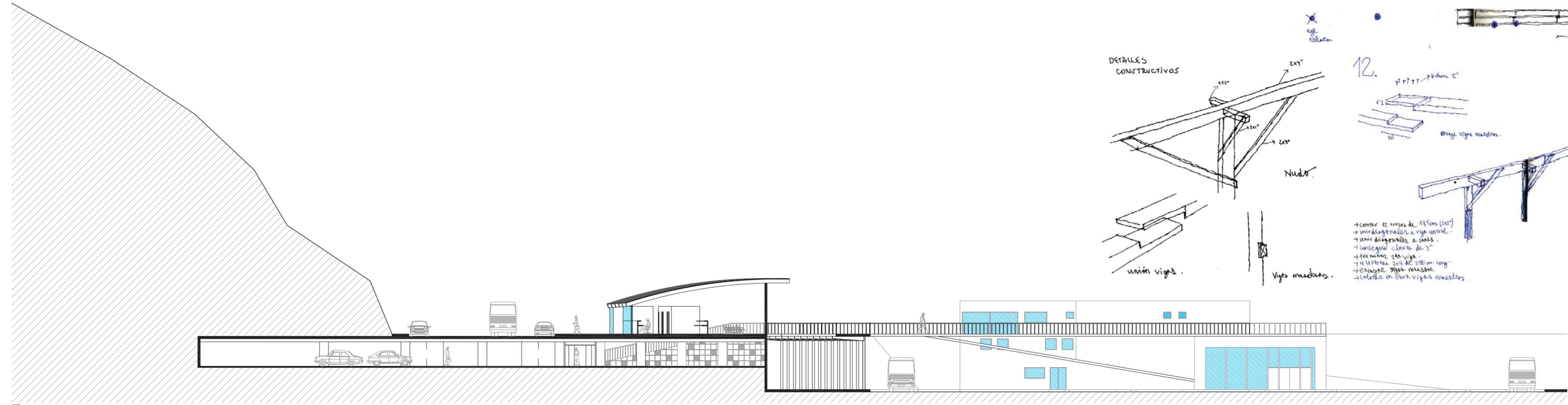
1:500



La propuesta consiste en unas bancas arquitectónicas que darán la posibilidad de quedarse en este abajo y desde su disposición propondrán un modo de acceder y de recorrer este espacio. De este modo lo volvemos habitable. La construcción es de madera y las fundaciones desnudas.



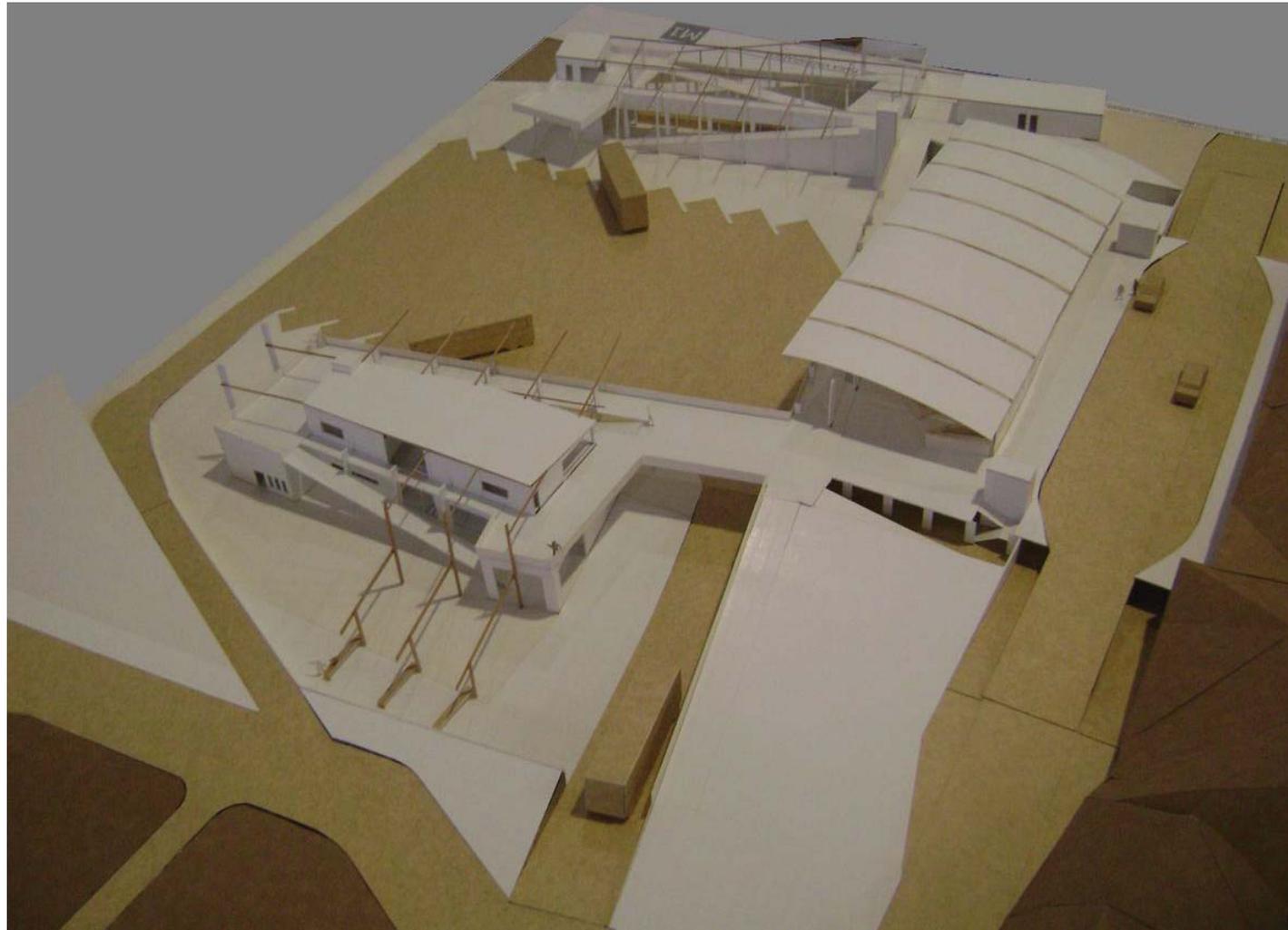
DIBUJOS DE LA PROPOSICIÓN Y ALGUNOS ASPECTOS CONSTRUCTIVOS



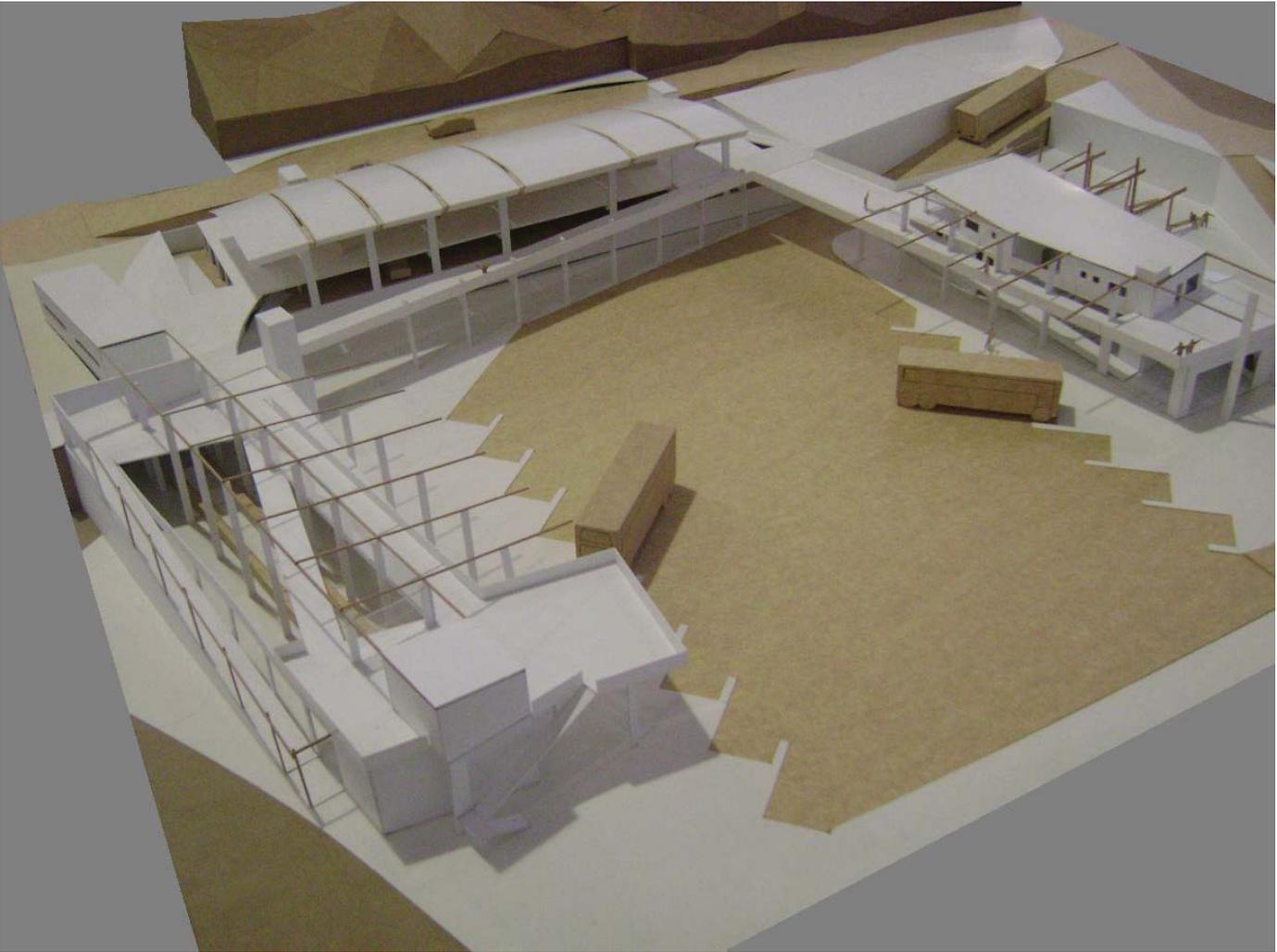
- Cortar 22 trozos de 19,5cm (2x4)
- unir diagonales a viga central.
- unir diagonales a caras.
- conseguir altura de 3"
- terminar 2da viga.
- 4 listones 2x4 de 200cm long.
- conectar otros listones.
- colocar en obra vigas maestras.

0 375 750cm

IMÁGENES MAQUETAS FINALES



A. Vista hacia el Noroeste, los tres volúmenes y los accesos tanto peatonales como vehiculares



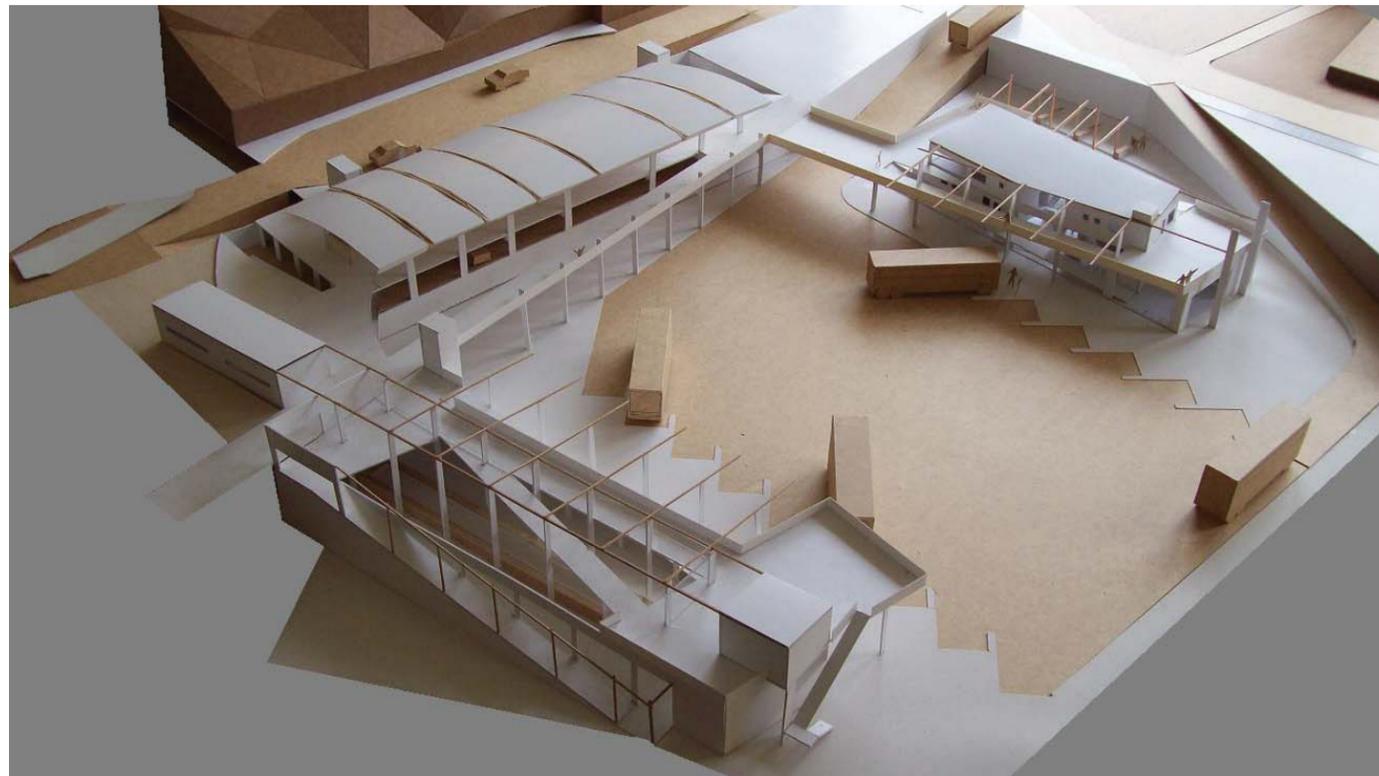
B. Vista hacia el Sureste, los tres volúmenes y los andenes de llegada y salida en relación a los edificios



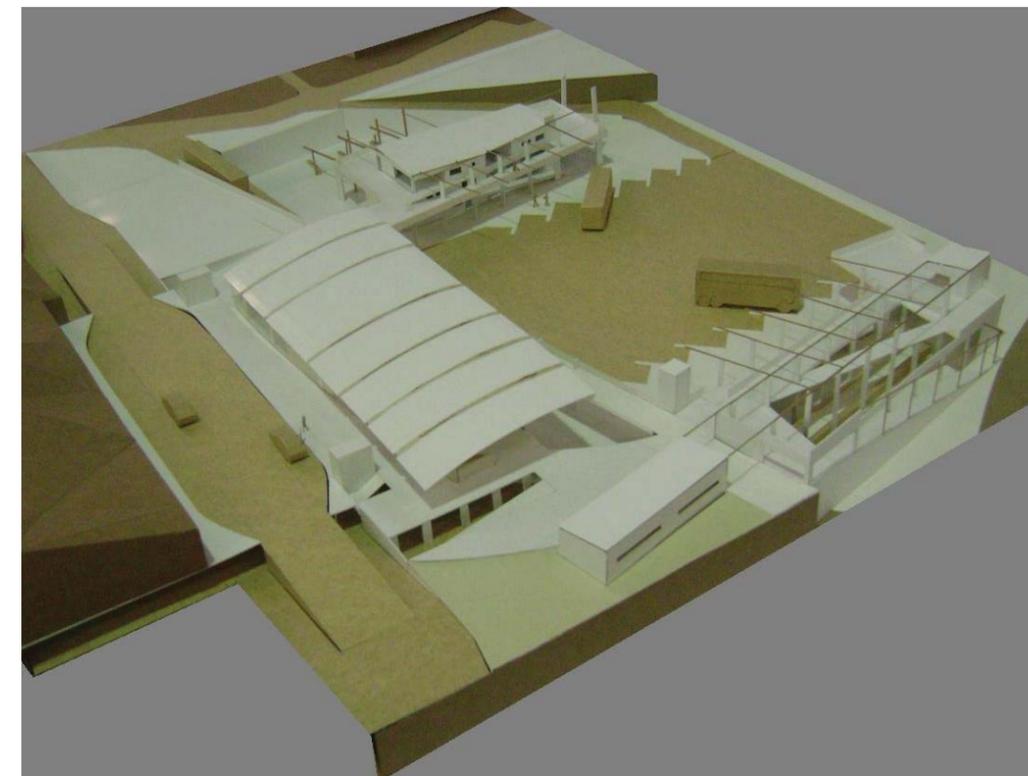
C. El edificio queda dentro de las calzadas que son la prolongación de la calzada mayor, esto a su vez es una medida de distancia con respecto a lo exterior



D. El acceso al edificio no es de golpe, una rampa que es la continuación de la calzada descendiendo y en ese descenso va ingresando al interior



E. El tránsito de los buses se vuelve un valor desde la forma, las calzadas y los edificios envuelven la pista de giro, el movimiento del terminal es un espectáculo

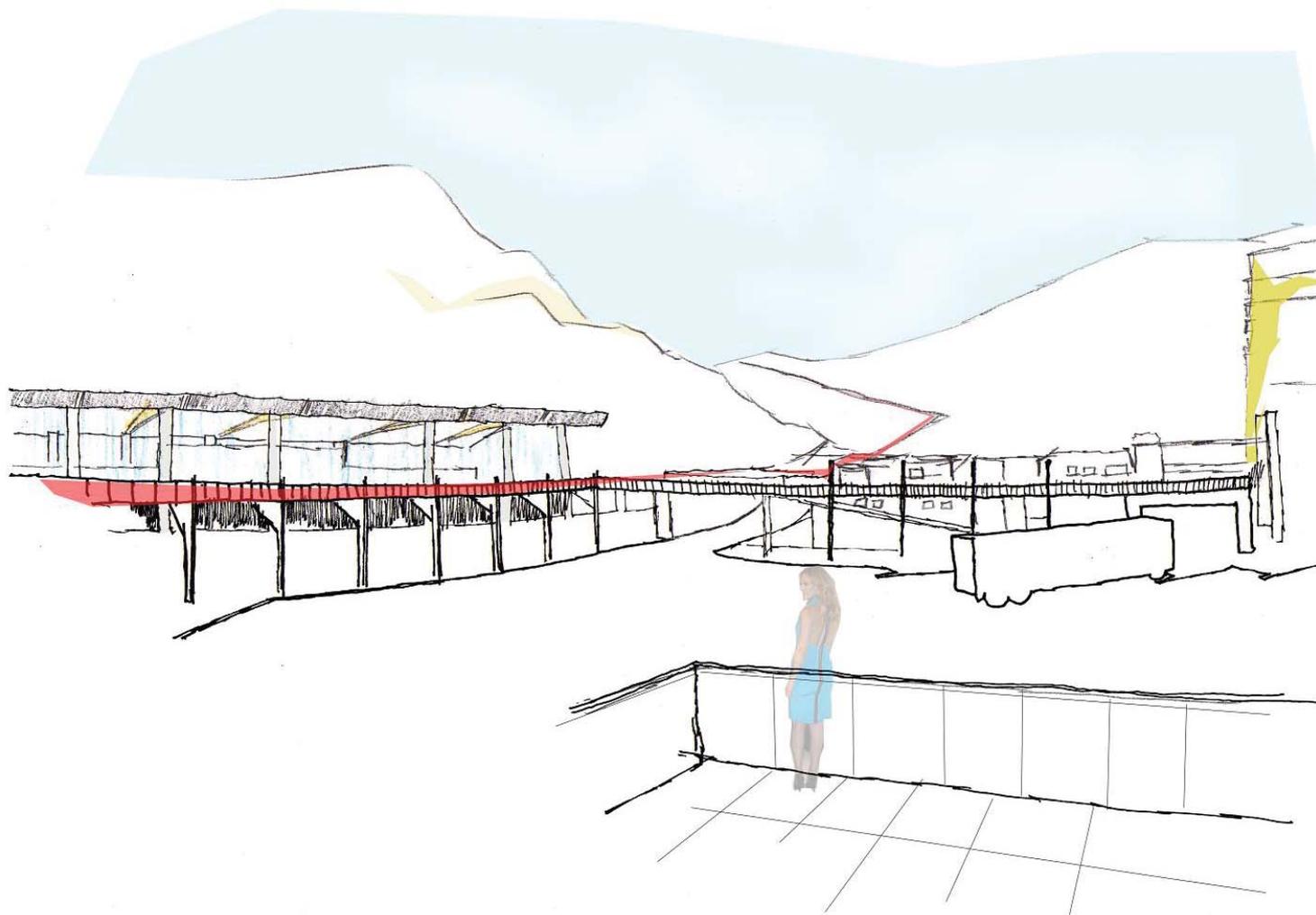


F. Vista hacia el Sureste, las cubiertas involucran tanto al exterior como al interior

CROQUIS DE OBRA HABITADA



G. Acceso por la calzada desde la quebrada al interior del terminal



H. Desde el balcón del anden de salida hacia la quebrada

COLOFÓN

Esta edición fue impresa en un formato de 21,5x28cm y de 21,5x56 en el caso de las páginas desplegadas (todo en hilado 9)

Para el diseño de las páginas se utilizó el software adobe acrobat illustrator cs2, junto con AutoCAD 2008 y Adobe photoshop 8.0 para el ajuste de fotografías y scaneos. Las páginas fueron impresas en una impresora EPSON CX5600.

La carpeta fue terminada de imprimir y empastar el Viernes 25 de Junio de 2010, Viña del Mar.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) **Rebolledo, Gamonal Pablo**, Anteproyecto de acceso Norte al puerto de Valparaíso vía cabritería, escuela de ingeniería UCV
- (2) **Alberto Cruz Covarrubias**, Estudio urbanístico para una población obrera en Achupallas, 1953 escuela de arquitectura y urbanismo UCV
- (3) Arturo Baeza, Alberto Cruz Covarrubias, Justo Uribe, José Vial, Estudio de los accesos a Valparaíso entregado a la COREM en 1979 por la escuela de arquitectura y urbanismo UCV, registro 219/2.
- (4) www.infojardin.com
- (5) Estudio de prefactibilidad técnico económica en base a modelos de financiamiento públicos - privados. "construcción interconexión T3 Valparaíso - Viña del Mar - Concón" (2005)
- (6) Manual de carreteras vaimen N°3, Junio 2002
- (7) www.vtp.cl