

e[ad]

**PROYECTO
ESTACIÓN
PLAZA ADUANA**

José Ignacio Vásquez Cordero

Profesor guía
Sr. David Luza Cornejo

Pontificia Universidad Católica
de Valparaíso. PUCV
Escuela de arquitectura y diseño
Arquitectura
Octubre 2018, Valparaíso

“La observación implica una dimensión o magnitud de contemplación. Esta comienza por ir, por deambular para detenerse en cierto momento en algún punto.

Junto a la dimensión antes dicha se da otra magnitud de ejecución. En ella, una vez detenido se dibuja lo que se ve. Y al par se escribe un pequeño texto en la forma de unas notas. El dibujo trata de expresar la construcción humana que se ve, lo que ésta alcanza ya, alcanzará, o bien es inalcanzable, ello -se entiende- en cuanto a lo poético. El texto por su parte trata de expresar seso que se ve, en relación con la marcha general, en común, de la época. También -se entiende- en cuanto a lo poético.

La observación al ser una medida del habitar del hombre -como ya se dijo en el punto anterior- es una formulación escueta, precisa y taxativa. No puede ser nunca algo indeciso, vacilante, que enunciara opiniones o pareceres. Es que la observación es un acto. Un acto creativo. Que es el primero de concepción y realización de la obra. Por eso, el acto es algo en si mismo, concluso, tal como una obra lo es. Concluso a su vez quiere decir, presente, que ha cobrado su plena presencia.”

Alveto Cruz. ¿Qué es la observación? [Su construcción].

CONTENIDO

Preámbulo

La observación. (Cruz. Alberto)

Contenido

Prólogo

Introducción

Materia

Colofón

Capítulo I

Recuento: La materia de etapas 11

1.	Croquis iniciales	12
2.	La Plaza	16
3.	El acto de comer	22
4.	Elementos en el espacio	30
5.	Elementos luminosos	32
6.	Observaciones sobre la ciudad	38
7.	Límites entre intimidades	45
8.	Observaciones sobre el espacio	52
9.	El lugar del restaura	58
10.	La intimidad	63
	Observaciones:	
11.	Borde y mar en la ciudad	66
12.	El abordaje	68
13.	La escalera	70
14.	Elementos patrimoniales	73
15.	Ventanas en la ciudad	76
	Cierre	79

Capítulo II

Recuento: Los proyectos 81

PARAPETO EN LA ESCUELA	82
01ª Etapa. Taller de arquitectura primer año	
COMEDOR COMUNITARIO, DILATACIÓN CENTRAL	84
02ª Etapa. Taller de arquitectura primer año	
CASA ESCARPADA	88
03ª Etapa I. Taller de Arquitectura "La casa"	
CASAS SOBREPUESTAS, LA CASA MIRADOR	92
03ª Etapa II. Taller de Arquitectura "La casa"	
LA CASA EN GIRO	96
04ª Etapa. Taller de Arquitectura "Casa abiertas"	
ESTACIÓN NÁUTICA CALETA HIGUERILLAS	100
05ª Etapa I. Taller de arquitectura	
LA PLAZA ESTACIÓN	104
05ª Etapa II. Taller de arquitectura	
ESTACIÓN NAVES EN DESNIVEL	108
06ª Etapa. Taller de arquitectura	
CONJUNTO HABITACIONAL INDEPENDENCIA	112
07ª Etapa. Intervención [inmuebles patrimoniales]	
RECAPITULACIÓN MOLDAJES FLEXIBLES	116
08ª Etapa. Taller de obras	
ESTACIÓN CULTURAL	120
09ª Etapa. Habitabilidad e[n] infraestructura	
RUTA ENTRE UMBRALES: PLAZA EN TRES NIVELES	124
10ª Etapa. Taller de Habitabilidad y Accesibilidad	
TRAVESÍAS	129
CIERRE DE CAPITULO	136

Capítulo III

Formulación del proyecto

132

INTRODUCCIÓN AL CASO

141

SOBRE EL TERRITORIO

Su ubicación

144

Su geografía

146

Su aspecto climático

150

Su aspecto histórico

152

ESTUDIOS EN LA ESCUELA

Lo intangible de la ciudad

154

Hablando sobre el espacio público y patrimonio

156

dentro de la ciudad de Valparaíso

88

SITUACIÓN DEL CASO

Introducción al demandante

162

Metro Valparaíso

164

Panorama unidad de patrimonio

166

Principios de valoración

167

Ejes de Observación

168

Situación de calles

170

LAS NECESIDADES DE LA ESTACIÓN

Comercio

172

Casos Referenciales

173

SITUACIÓN Y VALORACIÓN

Situación de la plaza

174

Situación del inmueble

176

Análisis FODA

180

NORMATIVA

Plan regulador

182

Política nacional de desarrollo urbano

185

Ley nacional a la lectura

186

Ley Numero 20.958

188

Guía de consultas accesibilidad universal

189

Manual de vialidad urbana

192

CONSIDERACIONES Y ESTUDIOS

Workshop

194

Anexos

197

Capítulo IV

Cierre del Proyecto

199

FUNDAMENTO

Acto - Forma

202

Polígono de intervención

204

CRITERIOS

Valoración del Lugar

206

Valoración del inmueble

207

LA RONDA

Respuestas y alteraciones al proyecto

208

ANEXOS

209

PLANIMETRÍAS VIALIDAD

211

Vialidad

212

PLANIMETRÍAS PLAZA

215

Plaza

216

Plaza Inferior

218

Plaza Superior

220

Plaza Posterior

222

Techumbres

224

PLANIMETRÍAS INMUEBLE PLAZA ADUANA

227

Piso 01

228

Piso 02

229

Piso 03

230

Piso 04

231

Techumbre

232

Piso -01

232

PLANIMETRÍAS DETALLES

235

PLANIMETRÍAS ESTACIÓN PLAZA ADUANA

241

PLANIMETRÍAS FACHADA

247

VISTAS OBRA HABITADA

253

PRÓLOGO

Metrotren Valparaíso es un actor cada vez más relevante para la conformación del área metropolitana de Valparaíso, no solo en lo referido al transporte masivo de personas. Por la abertura que se ha observado, ha dado pasos en entender que las estaciones no solo son zonas que separan zonas pagas de no pagas, y que las personas son más que usuarios, sino que además vecinos, por lo que se requiere de espacios amigables, recreativos y accesibles para todos.

Desde del 2015 nuestra escuela posee un convenio de colaboración con la empresa metrotren Valparaíso, para ofrecerles desarrollo arquitectónicos a las modificaciones y a los nuevos equipamientos que incorporaran en el mediano y largo plazo, según consta en su plan estratégico 2030, en él es posible apreciar nuevas extensiones del servicio, más vías, mayor frecuencia, mejores instalaciones en cuanto a la accesibilidad a sus estaciones. El equipamiento conversado y acordado para el proyecto, en esta carpeta expuesto, es el que permite una estación terminal en el sector de la aduana,

extensión línea 1. Se trata de una intervención soterrada que a nivel de mesanina, vincular áreas circundantes con la finalidad de ofrecer un programa que incorpore servicios recreativos, culturales, a parte de los necesarios de administración, para lo cual compromete edificaciones aledañas de gran significación para la ciudad.

Es una intervención que debe conciliar los flujos tanto internos de la estación como los externos en los que se ven involucrados otros medios, no solo los motorizados, sino los peatonales, acá es donde se requiere de un énfasis dado que los espacios para la peatonalización en Valparaíso no abundan y según reportes de la CCHC 2017 el estado de las veredas, son las más deficitarias del país.

¿Como entonces se concilia y se le da cabida a un medio masivo sin descuidar el paso que permite la contemplación, la recreación, la inclusividad y el paseo en un lugar de alta significación patrimonial?. Este es un lugar, que, intervenido de forma correcta, podría cobrar una alta significancia, un lugar que podría calificar como un lugar transiente (Jirón 2018), un espacio tanto para el tránsito como la permanencia. Son los desafíos que sobrepasan la mirada de mejorar el transporte público y la conectividad de los usuarios.

INTRODUCCIÓN

La presente carpeta es la recopilación del proceso de titulación, el cual fue dirigido por el profesor Sr. David Luza Cornejo, acordando el proyecto Estación plaza Aduana, siendo este de carácter teórico realizado entre finales de 2017 y mediados de 2018 en la Ead.

Parte con la recopilación de los años y talleres cursados en la carrera de arquitectura de la Pontificia universidad católica de Valparaíso, entre los años 2012 y 2017. Se ordenan por materias las observaciones para luego cerrar con los proyectos realizados para cada taller, de manera que se pueda generar una base de información previa que sea útil para todo lector.

Posterior a los capítulos de recopilación, se expone la materia del proyecto Estación plaza Aduana, proyecto que propone el desarrollo de una nueva estación de metro para el sector aduana, junto con la intervención de un inmueble emplazado en un sector de carácter patrimonial, por lo cual es tratado como si lo fuese. La estación será perteneciente a una nueva línea dentro del plan de expansión de metro Valparaíso.

Se trabajó fundamentalmente desde la observación, siendo ayudado en gran medida por las distintas materias involucradas en el tema, haciendo grandes aportes la unidad de patrimonio de Valparaíso, tránsito de la municipalidad de Valparaíso y áreas de carácter técnico como ingeniería civil, ingeniería comercial y ingeniería en transporte; finalmente se nombra la importancia del carácter histórico, entregado por arquitectos e historiadores que aportaron por medio de charlas y entrevistas.

José Ignacio Vásquez. 2018

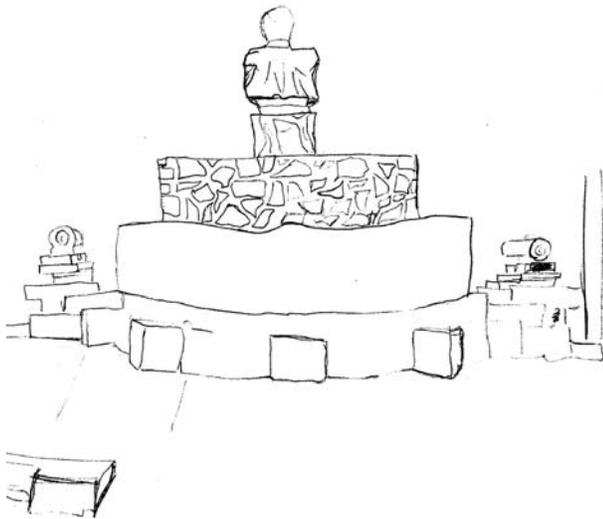
La construcción de este capítulo es la recapitulación de las observaciones generadas durante las distintas etapas en la escuela, planteando una fuente de información y catastro del espacio y el vacío, los distintos años y etapas están entrelazados por los tópicos tratados en esta sección.

CAPÍTULO I

Recuento de etapas

1 CROQUIS INICIALES INTRODUCCIÓN A LA OBSERVACIÓN

1.1 El Dibujo



C.- 01

La observación es la principal herramienta que se tiene para poder distinguir, entender y traer a presencia el espacio, esto sobre todo durante la etapa del oficio, que tiene un carácter de entendimiento (del espacio).

Lograr observar de manera arquitectónica es un proceso que requiere constancia y a lo largo de primer año esto se trasladó a múltiples salidas donde el croquis partió siendo un dibujo en que la importancia estaba en la cantidad de ellos, en otros términos, antes de poder observar era necesario lograr bosquejar el espacio para que la idea de lo observado pudiera ser plasmada en el papel.

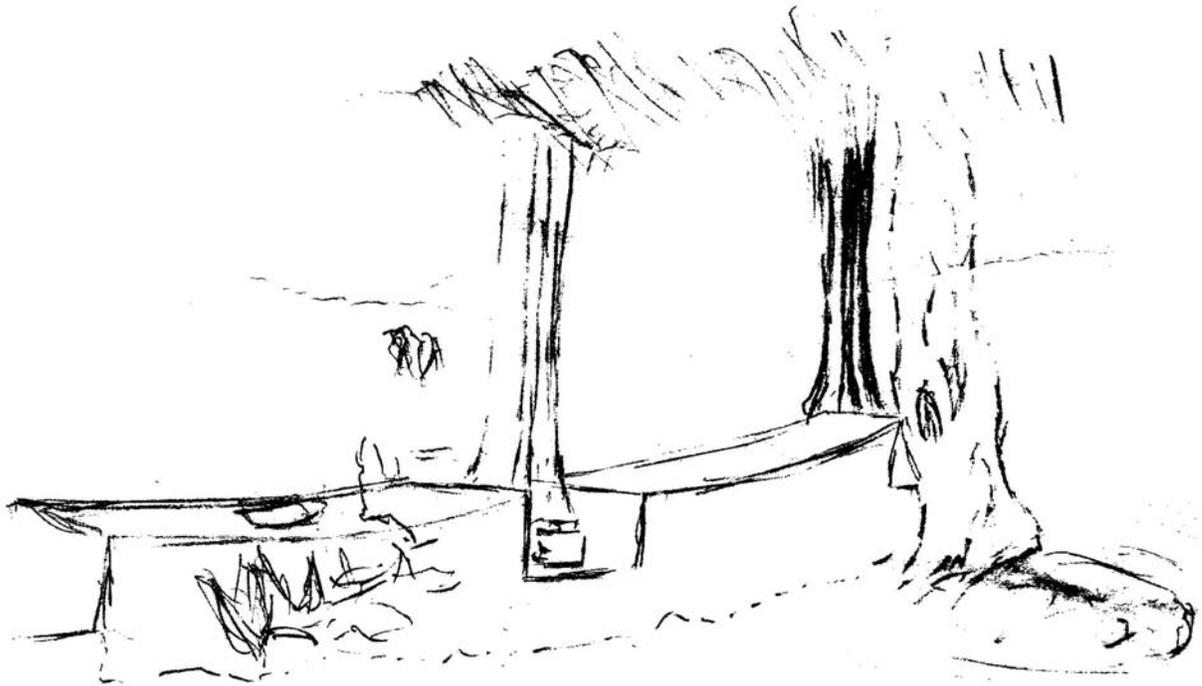


C.- 02

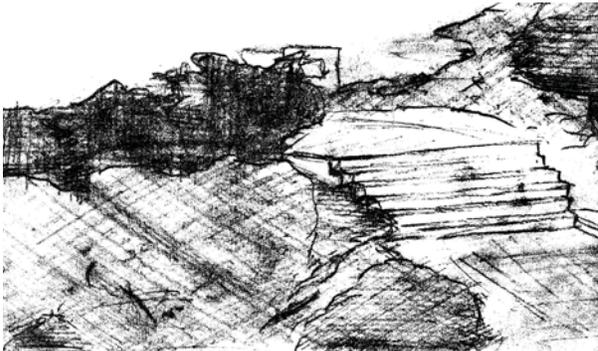
Las primeras salidas estuvieron enfocadas al encuentro con el croquis, el dibujo es el comienzo del trabajo. La plaza cobra importancia por ser el primer enfoque de estudio y una muestra del espacio público.

Como se explica anteriormente, la cualidad de espacio público es el tópico y centro del desarrollo de la que estuvo enfocada esta etapa.

Cabe decir que se comenzó realizando unos pre-croquis que son nombrados como dibujos para términos del recuento.



C.- 03



D.- 01

Croquis 01

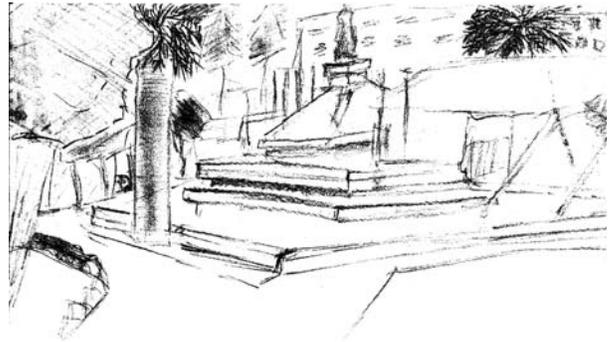
Una estatua sobre el tercer nivel, las piedras en segundo y el cemento en primera.

Croquis 02

Plaza en Limache, Dibujando con apoyo en la mano [croquis sin observación]

Dibujo 01

La tierra cobra el color más claro, escalera costado casino de Viña.



D.- 02

Dibujo 02

A la distancia se ven en menor detalle los objetos, la estatua no es muy clara. Viña del mar.

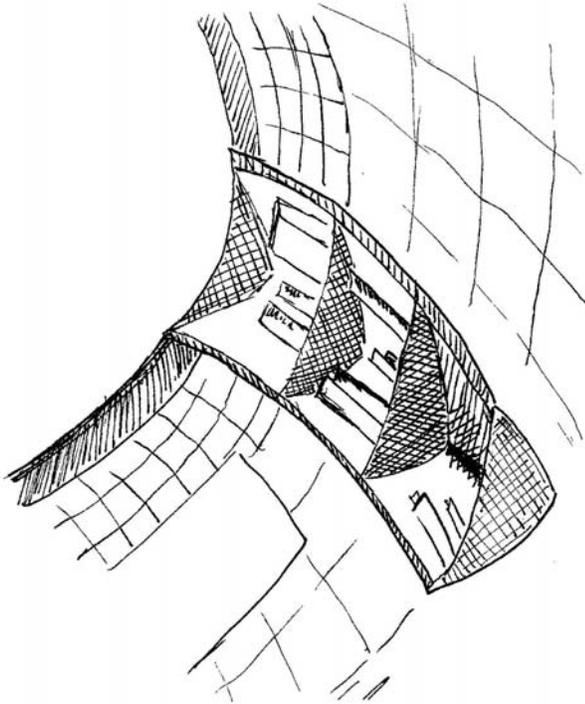
Croquis 03

Los bordes muestran la plaza. Limache.

La persona habita en el borde de la banca que a su vez es el borde del centro de la plaza, la banca toma la forma que tiene el centro y corona el límite que esta genera, así la persona logra presentarse de espaldas al centro apuntando directamente hacia él, la forma de diámetro (circunferencia) se construye a partir del descanso del cuerpo.

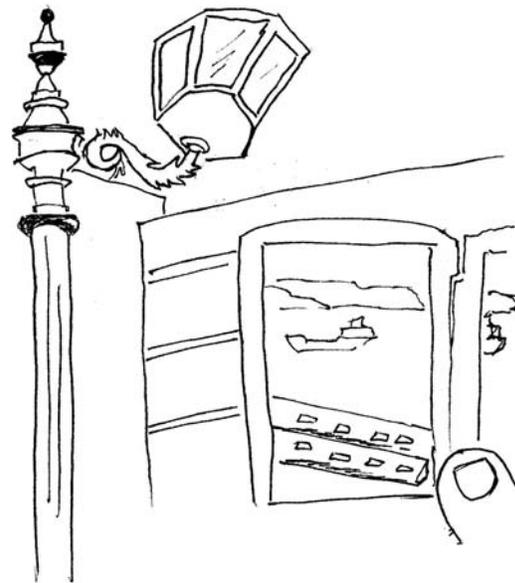
1 CROQUIS INICIALES INTRODUCCIÓN A LA OBSERVACIÓN

1.2 Los reflejos



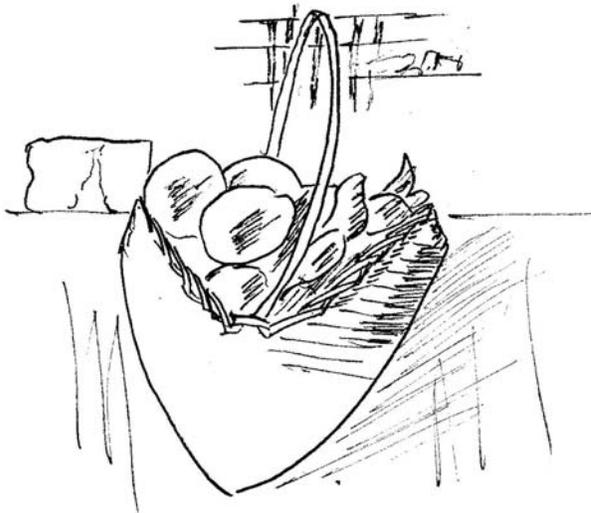
C.- 04

Durante el desarrollo del primer año unos de los encargos que marcaron mayor impacto en el desarrollo de la observación y el croquis fueron aquellos relacionados con los reflejos; estas salidas constituían aventurarse a los lugares tanto en el espacio público como en el íntimo para observar tanto lo que estaba en frente como lo que se ubicaba de espaldas, para esto se consto con elementos reflectantes los cuales fueron en ocasiones espejos y en otros momentos elementos cóncavos y convexos (cucharas). De esta forma se observaba la distorsión que se generaba y el encuentro de lo existente tanto frente al croquis como lo anterior a él.

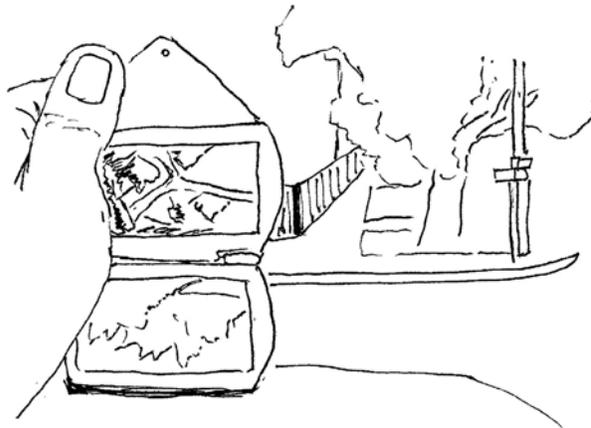


C.- 05

Los reflejos que se generan en tanto los espejos como los vidrios son el reflejo del reflejo de la luz, entendidos de esta forma se puede llegar a pensar que parte de lo existente no se logra divisar con claridad, los objetos en los croquis dejan de pertenecer a la escala del detalle, funcionan en lo macro. De esta forma la materia de estos encargos dio en el entendimiento de la distorsión que se genera en los objetos, tanto al ser el primer reflejo como el segundo, el cambio en la forma con que se ven y la que representan los objetos se complementa con cómo se encuentran las instancias de lo posterior con lo confrontado en los croquis del espejo.



C.- 06



C.- 07

Croquis 04

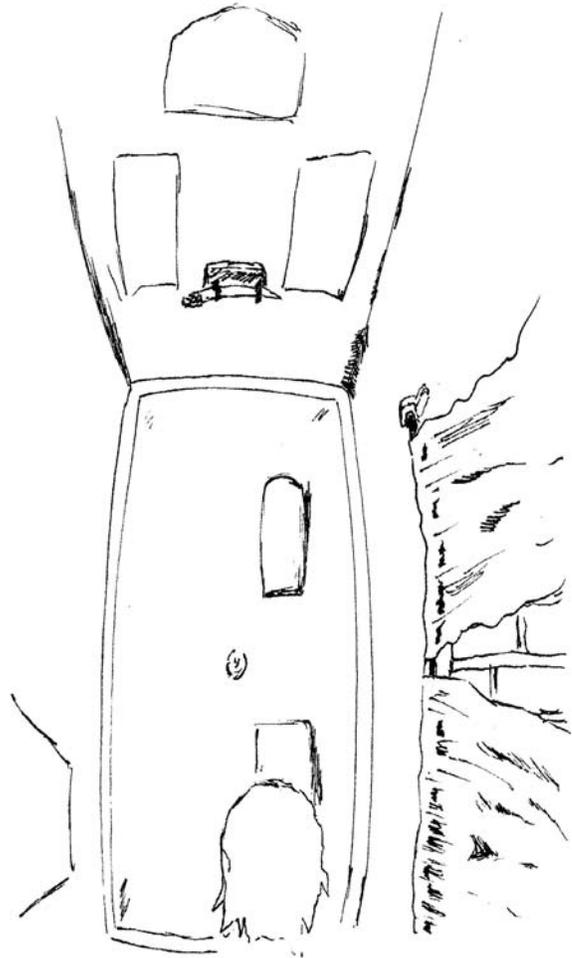
El esquinero del baño solo en primer plano, lo lleno se vacía en la curvatura de la cuchara.

Croquis 05

Los edificios de atrás se topan visualmente con la popa, delante el poste da la altura.

Croquis 06

El frutero toma forma de barco y la esquina se curva.



C.- 08

Croquis 07

Un poco del reflejo muestra un destello del sol.

Croquis 08

El reflejo de la cabeza se encuentra con los postes y el techo.

La forma convexa del reflejo transforma el cuadrado del techo en un rectángulo, la dirección que toma la cuchara es la que da el énfasis en el croquis en este caso las cortinas al ser el objeto que van paralelas al objeto reflectante toman el protagonismo siendo las que se logran entender y divisar claramente mientras los demás elementos requieren de un pre-conocimiento.

2 LA PLAZA

2.1 Construcción de la plaza



D.- 03

La plaza como elemento de encuentro compone uno de los espacios más importantes de la ciudad, a lo largo de las etapas han existidos múltiples salidas de observación que tienen como tema central a la plaza y a su vez, muchas de estas salidas no centran su tema en ella misma, si no, en lo que ocurría dentro de ella, como los actos de encuentro, de juegos y de ocio.

Una de las características que encontró durante las salidas es que la plaza se entiende de dos formas; donde el acto de habitar está relacionado a la recreación y estancia lo cual permite encontrar cualidades de plaza en otros espacios, principalmente

en terrenos baldíos y escaleras; y donde la plaza convoca a las personas por la magnitud de su vacío, otros actos que ocurran en ella y los elementos físicos que la componen, si bien ambas formas de verla se complementan una está relacionada principalmente a la plaza que crean las personas y la otra a una plaza como espacio gestionado.

La ciudad se articula en los puntos de convergencia, la plaza como límite de actividad es la pausa en la ciudad, la plaza es un vacío dentro de la ciudad, permite que se generen los actos de permanencia y embarque. Estos sitios de convergencia son construidos por las personas que se apropian del lugar y a su vez una de las cualidades de las plazas de Valparaíso es que adoptan la forma de la calle.



C.- 09



C.-10



C.- 11

Dibujo 03

El vacío del espacio de la plaza se llena con lo estático y lo móvil, la criatura mítica de Pegaso da un hito en la plaza de Villa Alemana llenando la parte estática de la plaza.

Croquis 09

Solo se oye el sonido del agua, el movimiento de esta oculta momentáneamente los reflejos de la luz, las miradas se quedan fijas en el espacio.

Croquis 10

El vacío que se presenta en la plaza se amplía hacia la vertical por la forma de la pileta, el hito que marca la



C.- 12

caída del agua es una pileta de descanso, el encuentro se ve desplazado por esta situación.

Dibujo 11

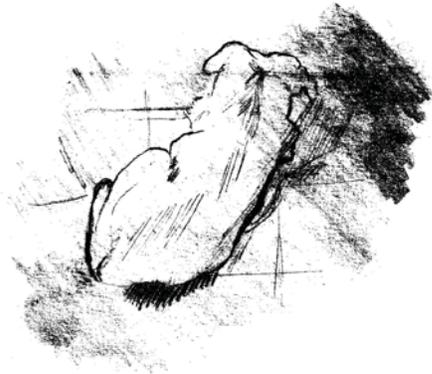
La plaza a la izquierda se junta con la calle que forma la escalera, los sectores se unen por la altura de los planos, el edificio da la altura y la plaza queda como mirador sobre el suelo de la acera.

Dibujo 12

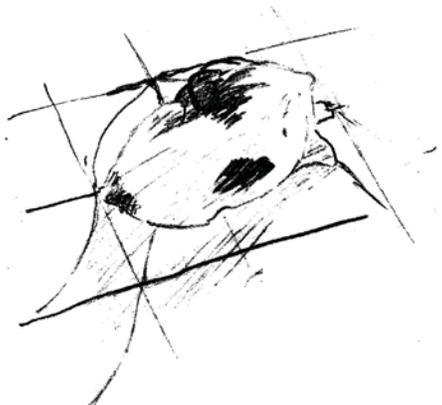
Los múltiples planos que se generan en la plaza hablan de los actos, las direcciones que se observan logran generar distintos actos, la venta se plantea diagonalmente, y el juego horizontal, el encuentro se ve en la altura mientras que el deambular en la distancia.

2 LA PLAZA

2.2 Elementos de la plaza



D.- 04



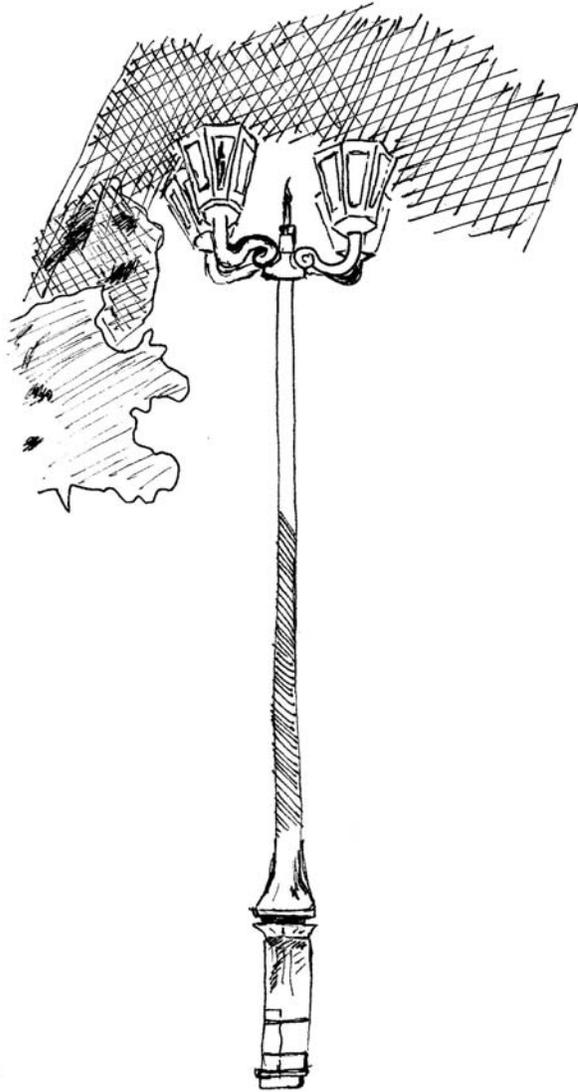
D.- 05



D.- 06

Los componentes físicos o elementos de las plazas cumplen un sentido arquitectónico y visual para ordenarla y dar cabida a los actos, son parte de estos elementos los hitos, la iluminación y aquellos destinados a la instancia como bancas y juegos. Para que la plaza cumpla con el rol asignado por la sociedad como lugar de encuentro no basta con que los elementos solo estén presentes, si no, que ellos deben representar y dan luces del comportamiento de situaciones arquitectónicas, como se sientan y comparten las personas, como se reúnen y dónde lo hacen, y a la vez cómo se comporta la luz en estos lugares.

Las observaciones hablan sobre el encuentro entre los actos y los elementos que configuran la plaza formal, aquellas plazas que naces desde una construcción con propósito y por ende dan cabida a actos de mayor elaboración.



C.- 13

Dibujo 04

La silueta del envuelto perro se vuelve solitaria en el suelo, solo la sombra acompaña la forma, la madrugada genera la pérdida del espacio continuo al realzar la sombra. La sombra del perro en Plaza Victoria.

Dibujo 05

A la hora en que sale el sol, aún es temprano para el amanecer de los que habitan la plaza. La luz es parte del proceso que permite el habitar, pero la vida en la plaza se da con algo más que la iluminación, es el calor que permite el confort para poder generar el desplazamiento donde se mueven los entes. El amanecer del can en la plaza.

Plaza victoria

Predisuestos

sus Actos son

Elementos estructurados

sus elementos son

LA FORMALIDAD

LA PLAZA

nace desde dos perspectivas

LA ESPONTANEIDAD

sus elementos son

Predisuestos por la comunidad

sus Actos son

Nacidos del momento

Retazos en los cerros

E.- 01

Dibujo 06

Los elementos estáticos de la plaza ordenan parte del deambular. La cara del león se pierde en el encuentro con la sombra que genera, un juego entre el color y la sombra, sin embargo, la magnitud de la figura representa un espacio de la plaza que permite el acceso y la guía de lo que ocurre.

Croquis 13

La luz que genera el foco solo es capas de darse a sí mismo, esta iluminación que se da solo hacia la base participa en el contraste, mientras que lo existente sobre él se pierde en oscuridad de la noche. Noche en Plaza Victoria.

2 LA PLAZA

2.3 Los árboles en la ciudad



C.- 14



D.- 07

A partir de los encargos de la plaza los arboles comenzaron a tomar presencia en los croquis, el comportamiento luminoso de ellos a distintas horas y cómo actúan en la ciudad fueron materias que se repitieron a lo largo de las etapas, es así como por medio de este tipo de croquis aparecen cualidades en los espacios que no importa la cantidad de veces que se observen siempre vez algo distinto puesto que cambian con el paso del tiempo, los árboles son parte de la materia viva de la arquitectura y de la ciudad, por ende traen cualidades cambiantes al espacio además de belleza. Su compasión en el croquis cumple con dos características por un lado su efecto luminoso y por el otro sonoro, puestos que

estos dan pie a que ocurran otras actividades sobre ellos.



C.- 15



C.- 16



C.- 17

Croquis 14

Las plantas de la enredadera cubren el muro y el cartel, la construcción del espacio cambia con el tiempo.

Dibujo 07

El árbol crece a tal altura que las hojas se ven "lejos", en el mismo troco se divisan distancias horizontales que sirven para ver pausas en la vertical, se logra ordenar a si mismo.

Croquis 15

La sombra de la tarde aumenta el espesor de los relieves de las formas en el árbol.

Croquis 16

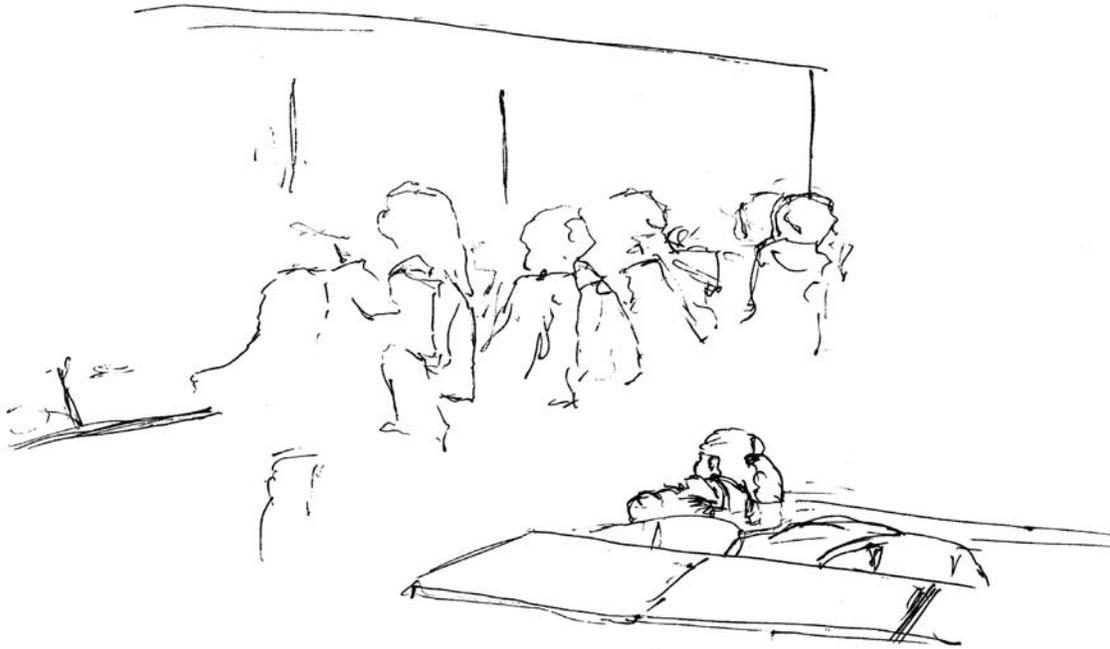
Durante la noche, las marcas del crecimiento se comen entre sí.

Croquis 17

La espesura de los arboles crean dos espacios. La altura saturada por las hojas que se unifica, y la profundidad de la vista en los trancos donde se ve la acera.

3 EL ACTO DE COMER

3.1 El comedor

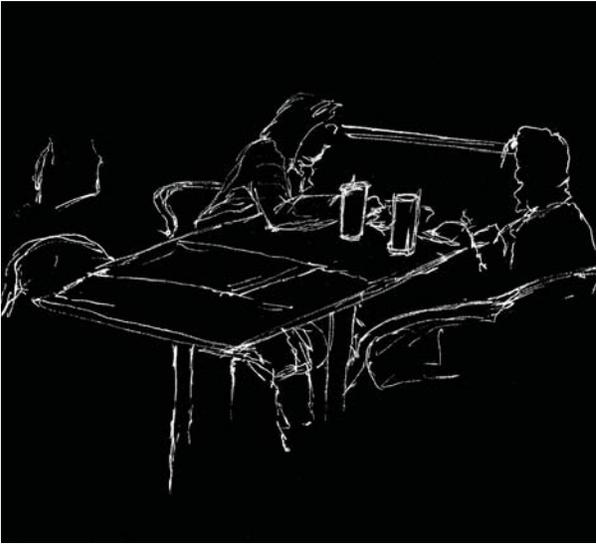


C.- 18

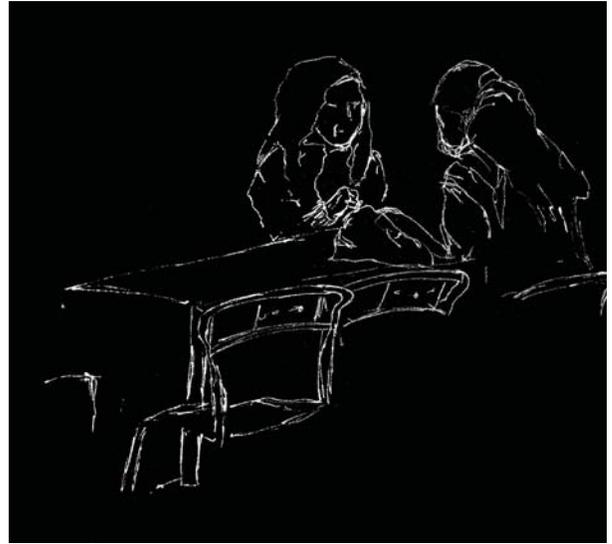
A finales de la segunda etapa del taller de arquitectura, durante el transcurso de primer año, nos enfocamos al estudio de los comedores, esto cobro importancia durante la travesía que de llevo a cabo en las cercanías de Sao Pablo (Brasil) y también en este mismo lugar, en esta instancia fue donde estudiamos y compartimos en múltiples comedores (el comedor comunitario frente a la favela Heliópolis fue conducente para el proyecto final de primer año).

Los encargos destinados al comportamiento de los comedores trataron términos de espacio y el acto, pero siempre enfocados al comportamiento dentro del espacio íntimo-público del comedor, por lo tan-

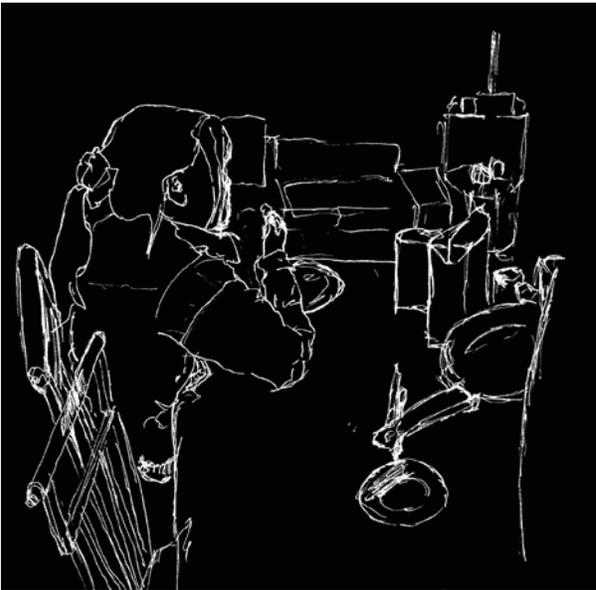
to, para ver más aspectos sobre la forma y relación de estos lugares también llevamos a cabo los cursos del espacio a partir de papel, madera y alambre, la principal cualidad de estos, en estos fue donde pudimos observar el comportamiento luminoso de los espacios que componen el comedor.



C.- 19



C.- 20



C.- 21

Croquis 18

La existencia de una larga fila muestra la importancia del espacio, el recibimiento del alimento se da en la espera, el colapso del lugar se da en la espera y no en la compra. Esperar el alimento es distinto a comprarlo, los espacios de ambos deben diferenciarse en el comedor.

Croquis 19

El comedor se habita desde los bordes, la búsqueda de la intimidad. Los cuerpos se cargan hacia el borde de la mesa justo al lado del muro, se alejan del vacío central para comer, el comedor se habita en los muros.



C.- 22

Croquis 20

El comedor es un espacio donde el cuerpo requiere intimidad, el espacio se cierra dentro de él. El vacío dentro del espacio es donde se genera el acto.

Croquis 21

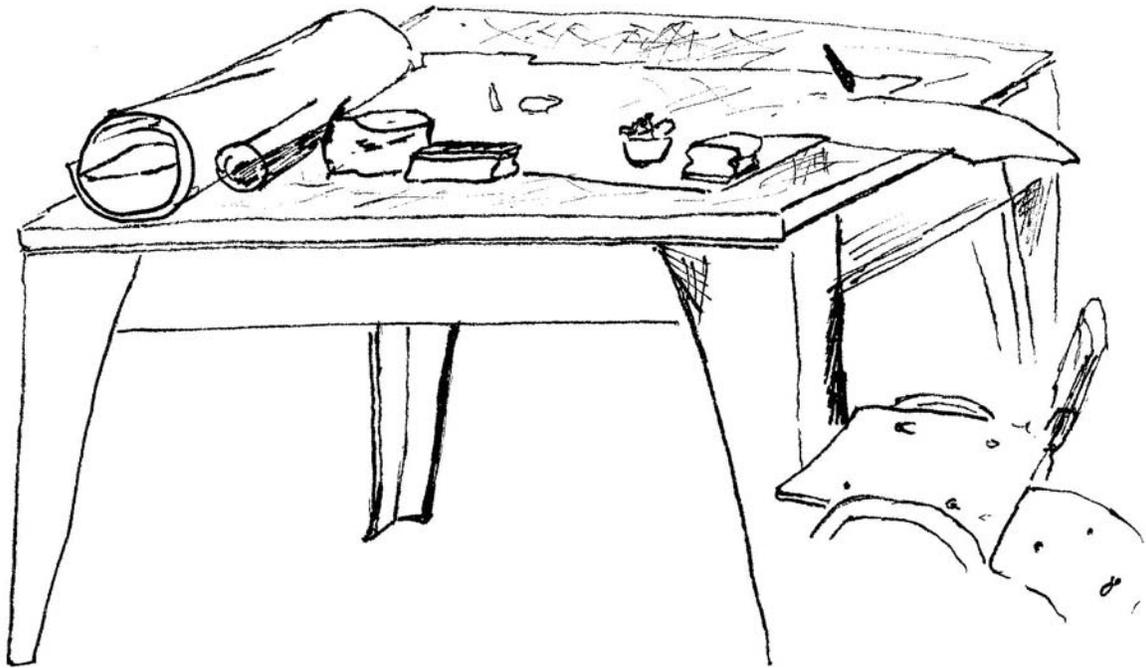
La atención del cuerpo está fuera del comedor, mientras que el cuerpo está dentro de él. El comedor gira en torno a dos ámbitos, el estar dentro y ver afuera.

Croquis 22

El comedor es un vacío que soporta los actos en conjunto se encuentra el comer y se da cabida a través de la mesa, ella cobra la importancia del encuentro.

3 EL ACTO DE COMER

3.2 La mesa



C.- 23

La mesa es un elemento que da cabida al vacío, instancia que lleva los actos, el comer y el soporte a presencia, el compartir y el descansar son momentos que requieren del vacío para lograr darse, por ende, la mesa cobra importancia ya que permite que los objetos enrededor a ella la construyan, se ocupa por el instante y a rápidamente se altera para que otro quehacer ocupe su espacio.

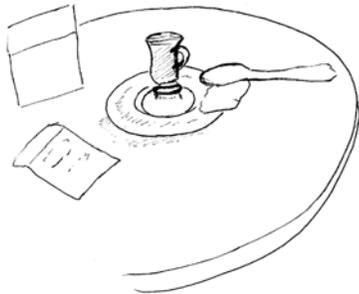
Durante las salidas se encontró que la mesa constituye lo dicho en el párrafo anterior cuando se usa y que su utilidad correspondía a un carácter de improvisación, espacio que se usara para lo que el momento requiera, tanto sea tiempo de estudio, trabajo u otra situación.

De la misma manera como el uso conforma su utilidad esta contiene el área alrededor con ella misma, es decir que logra erigir su contorno, el vacío que ella construye se hace a través de la ocupación del vacío.

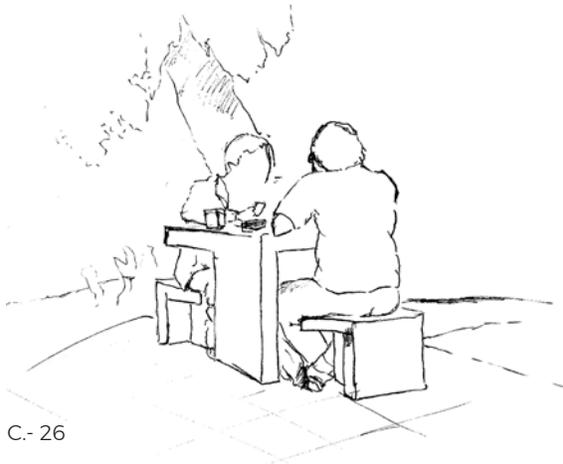
El vacío se construye dentro de un vacío por medio de la mesa.



C.- 24



C.- 25



C.- 26

Croquis 23

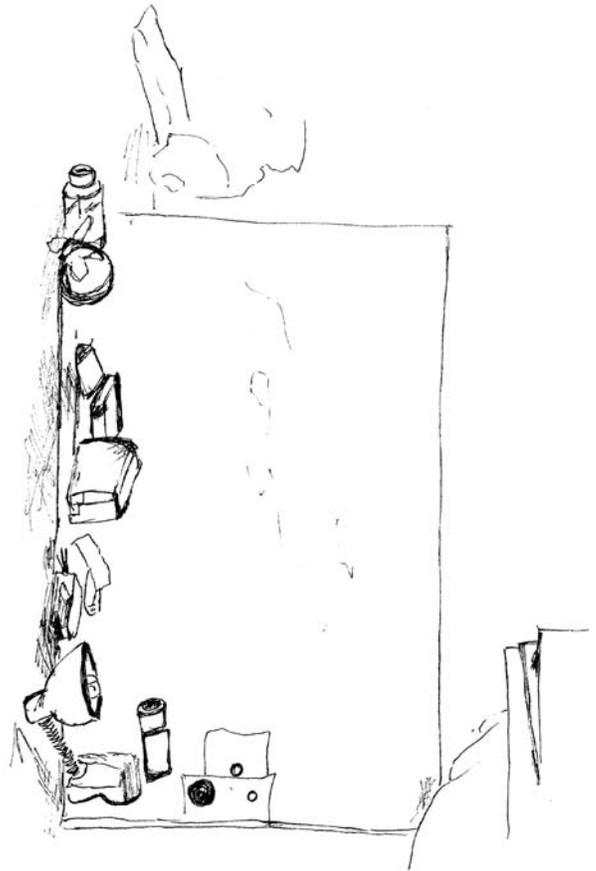
La mesa llena de cortes muestra el acto en que se usa, el detalle del estado. Los papeles sobre ella comparten el estado de la superficie, por lo que la mesa de trabajo rompe con el espacio y se vuelve el reflejo de lo que ocurre sin necesidad de mostrarse en el dibujo.

Croquis 24

Los papeles, cucharas e incluso los potes de la comida se esconden bajo la mesa, la mesa genera en espacio enredador que dice que ahí se lleva a cabo el acto de comer, se usan aquellos resquicios del lugar aun cuando ellos no pertenecen al quehacer de la mesa.

Croquis 25

El café de la tasa pasa por té cuando se observa la bolsa



C.- 27

bajo la cuchara, el plato posee la sombra que el mismo genera, la sombra es una cuestión de escala y muestra el espesor de la tasa.

Croquis 26

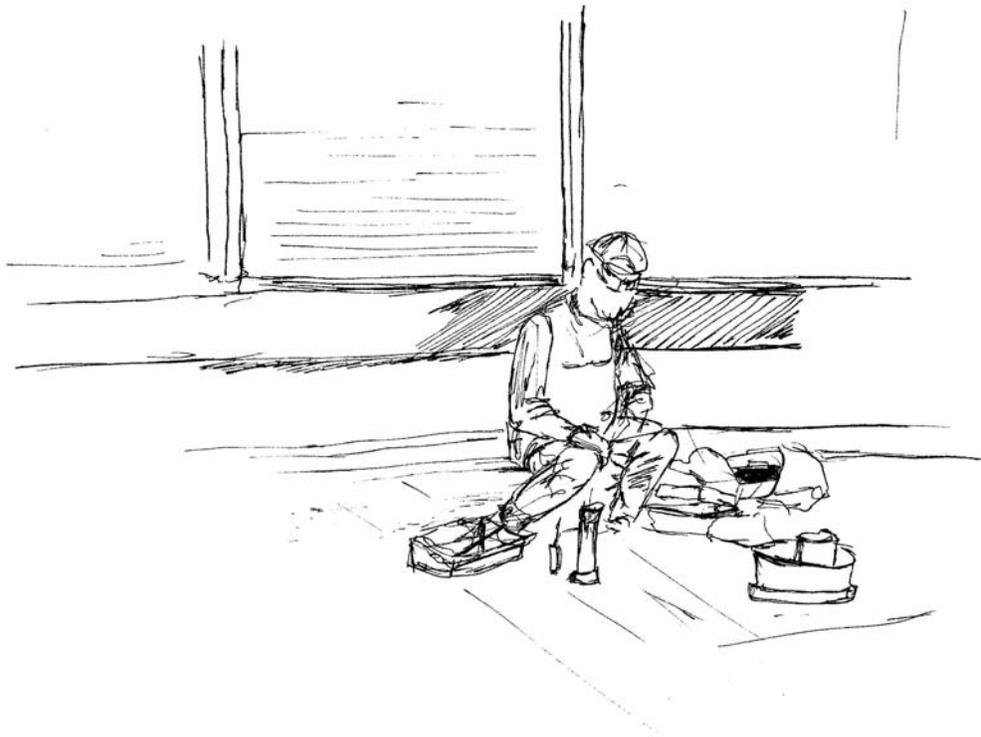
El uso de la mesa no es el único con que se usa, el ajedrez para cual diseño esta hecha no se ejecuta en la mesa, el acto dentro de ella es cosa de instantes, la mesa siempre se genera como una pizarra en blanco.

Croquis 27

La sombra de cada objeto muestra el espacio que ocupa sobre la mesa, aun cuando la mesa se ve llena se observa el vacío que ella genera, el uso se da en el soporte que topa con el borde.

3 EL ACTO DE COMER

3.3 *El momento de comer*



C.- 28

Comer es un acto que depende del nivel de intimidad con que se realice, el lugar dónde comemos y las personas con quienes lo hacemos son factores que nos determinan tanto la postura como el ritmo con que se come. El lugar donde se come es uno de los factores de cómo se comportarán las personas, puesto que genera el límite visual y el borde exterior del acto. La mano como conector con el primer límite, la mesa como el borde y las personas como un segundo límite de espacio.

Las observaciones que se designaron para este tema tenían como tema central el comer de las personas tanto a solas como en compañía, la diferencia

estaba en la condición, el acto se lleva a cabo en el exterior, lugares no predispuestos, son las posturas que se tienen cuando se sale del ambiente diseñado para realizar el acto de comer, se trabajó este tópico durante el primer y segundo año donde se realizaron observaciones enfocadas a comer.

Lo que se rescató tanto en las salidas como en la recopilación es que las observaciones se relacionaban con la intimidad que se genera entre el cuerpo y la postura, esta relación se da con un grado de libertad que genera la persona, un apropió tanto del lugar como del propio horizonte donde el comer marca el ritmo del habitar.



C.- 29



C.- 30

Croquis 28

La comida se aleja quedando en el suelo, sentado al costado donde la atención no existe el acto se pierde de la persona, negar la existencia del acto no cambia, la presencia de los objetos (la comida) muestra la actividad que se genera, antes que la actividad misma.

Croquis 29

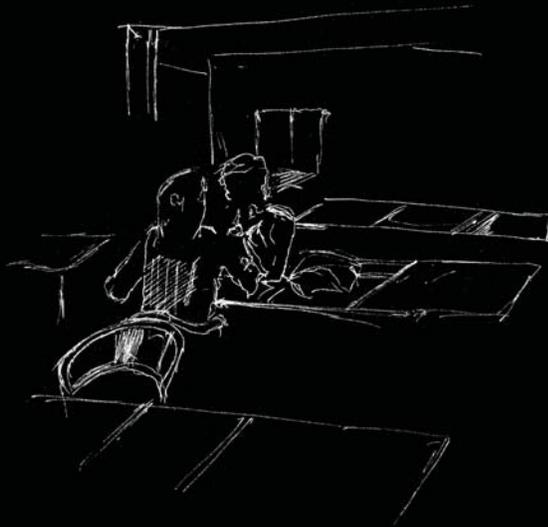
El cuerpo busca la constante comodidad, el cuerpo alejado de la mesa genera el apropió del espacio.

Croquis 30

Entre la mesa y el cuerpo se generar un nuevo plano intermedio, la mano en constante cercanía a la bolsa de comida es la conexión entre el acto de comer y el de habitar el espacio; Los actos que acompañan el comer se entienden por la cercanía a este, que pasa a ser un acto primordial.

3 EL ACTO DE COMER

3.4 La sobremesa



C.- 31



C.- 32

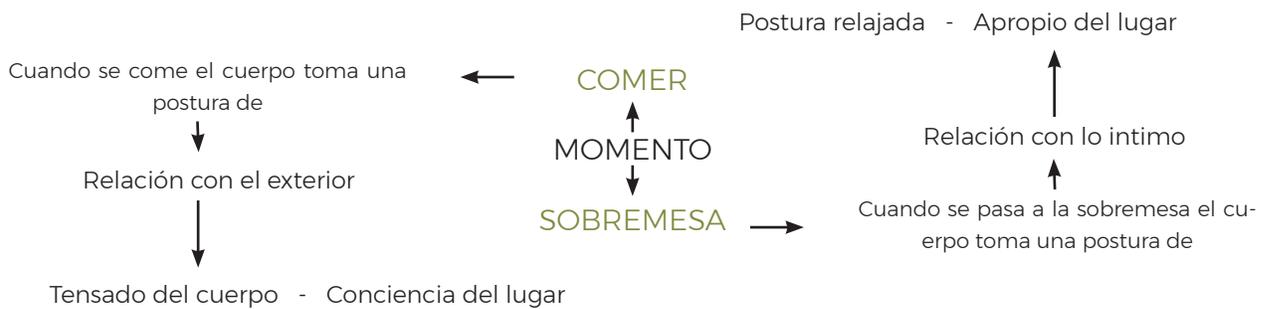
Mientras se estudiaba y observaba el acto de comer se encontró que uno de los momentos más importantes para la comunicación de las personas era el de la sobremesa, una instancia posterior a la comida que está relacionada con el compartir y charlar, un momento de conversación que no solo implica un cambio en el tópico, sino que también lograba cambiar la postura de las personas, estar más relajados, usando el vacío de manera holgada y estirando el cuerpo son las actitudes que más se observación desde un punto de vista cuantitativo.

Las observaciones que se recopilaron buscan dar con el relajo del cuerpo y el apropiio del lugar, al llevar un estudio más profundo del tema se encontró

que existe un efecto que se relaciona con el comer y la actitud de calma, generando entre ambos un momento donde las personas logran conversar, esta instancia es entendida durante la comida y se extiende posterior a ella. La sobremesa es un momento donde las personas rompen con el estándar de comer y así se apropian del lugar generando un nivel de intimidad que no está relacionado directamente con lo que existe al exterior, pero se nutre de él.



C.- 33



E.- 02

Croquis 31

La postura muestra el tema en que gira la mesa, el comer pasa lejos de la forma en que se comportan los cuerpos de las personas, el acto íntimo de la conversación cierra a la pareja de lo que ocurre afuera.

Croquis 32

Luego de la comida la pareja se aleja de la mesa en una postura que rompe con el protocolo de la comida, se genera una intimidad que cierra el espacio próximo a ellos.

Croquis 33

En la calle las personas prefieren comer algo distinto, los completos son lo que más se ve, en los locales de este tipo la sobremesa parece efímera el comentario mientras se paga cierra el acto de la comida, posterior a eso se presenta el retiro; la sobremesa se presenta donde la intimidad lo permite, se necesita de una holgura del espacio.

4 ELEMENTOS EN EL ESPACIO

4.1 Ascensores



C.- 34

Dentro del estudio de espacios interiores, se encontró con un elemento que requería de la espera, los ascensores se presentan como un elemento que conecta la altura, para acceder a ellos existe un momento de espera que toma importancia en las actitudes y posturas del cuerpo. Dentro del conjunto de observación se encontró que el ascensor es negado a la vista, las personas buscan poder alejarse de ellos, o son centro de vistas al enfocarse en ellos, son un elemento en el cual las personas cambian su actitud. Una postura firme del cuerpo mientras se aleja de los bordes; el relajamiento de la postura cuando recurrían al apoyo, son dos situaciones que se encontraron en el acto.



C.- 35



C.- 36

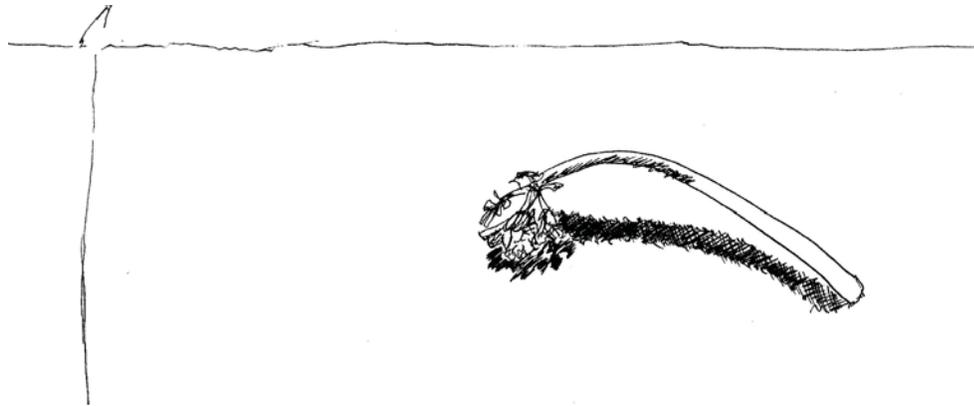
Croquis 34
El interior del ascensor posee un vacío mayor por el reflejo, el vacío interior genera una exteriorización de la persona. Una postura alejada del interior.

Croquis 35
La espera se monta en el cuidado, la persona se vuelve un elemento en el espacio por su aguarde, El cuidado del cuerpo predomina en las hábitat de la espera. La persona escondida de las miradas del lugar en el uso mínimo del espacio.

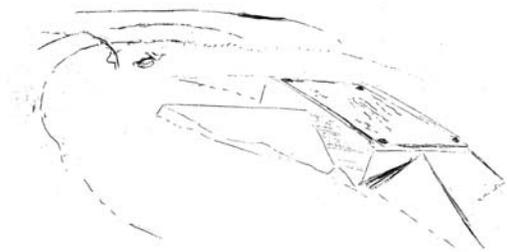
Croquis 36
El cuerpo se apoya en el borde, la distracción se genera en la espera.

4 ELEMENTOS EN EL ESPACIO

4.2 Objetos mínimos



C.- 37



C.- 38

Mucha salidas a observación e instancias donde surgían observaciones, se caía en la importancia de los detalles del espacio y como estos formaban parte del vacío mayor. Los objetos cobran importancia con respecto a la luz y el reflejo, en ellos lo importante no es el cuerpo ni el sonido, es la vista, la distancia logra generar los detalles.

En los croquis de este tipo se encontró con un cambio de escala de los elementos, la importancia de las demarcaciones del espacio y como la luz en escala menor muestra más detalles que el objeto mismo.



C.- 39

Croquis 37

La sombra muestra la forma con mas detalle que quien la genera, el vacío de la tabla de dibujo completa el detalle generando el realce de objeto. Lo lizo de la flor se ve en detalles fibrosas en la sombra. La sombra revela el detalle del objeto.

Croquis 38

La estrella corona el muro, un objeto que deja de ser tal, invoca la importancia a través de lo mínimo. Los lugares significativos se enmarcan con un objeto que los corona.

Croquis 39

Solo el sonido del ave, la sombra del balde se mezcla con el contenido de él, los elementos se juntan a través de la sombra.

5 ELEMENTOS LUMINOSOS

5.1 La luz [sombra] en el espacio

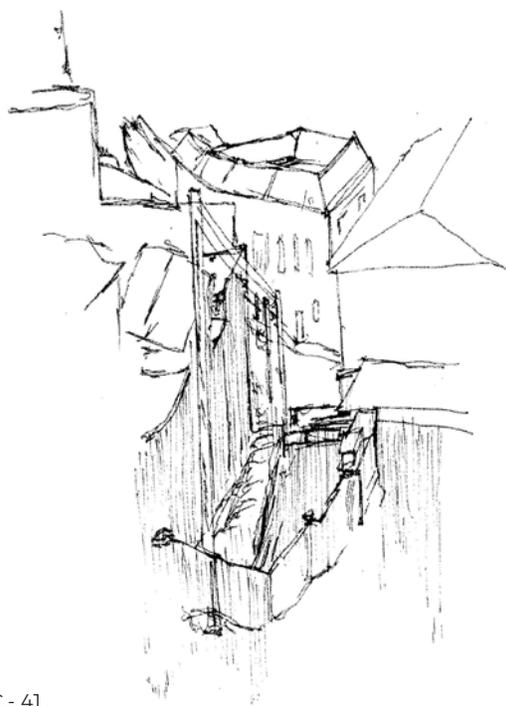


C.- 40

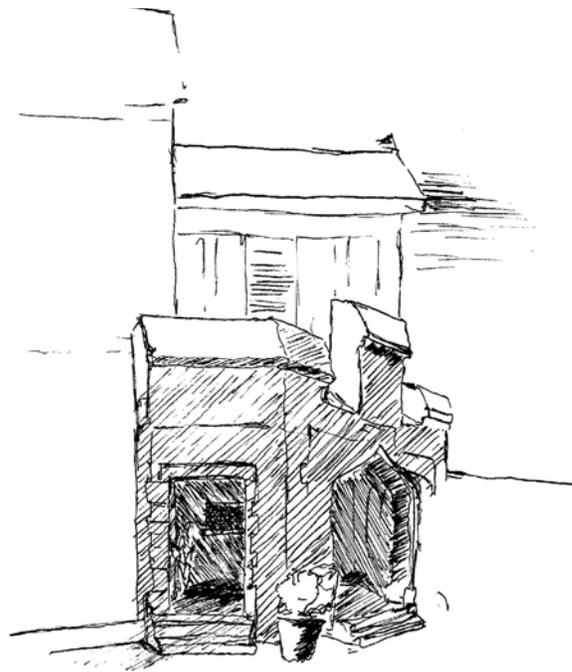
El ojo es capaz de ver solo el reflejo de los cuerpos, físicamente solo vemos el rebote de la luz por la pupila, los croquis tienen algo de este aspecto, cuando se observa la luz se cae en la presencia del tiempo lo que demora en llegar la luz por la distancia. Los croquis se forman a partir de los rasgos que muestra la luz, los objetos aparecen en los planos luminosos, de esta manera la luz viene generando el espesor del espacio a través de las sombras.

SOBRE LA HABITABILIDAD.

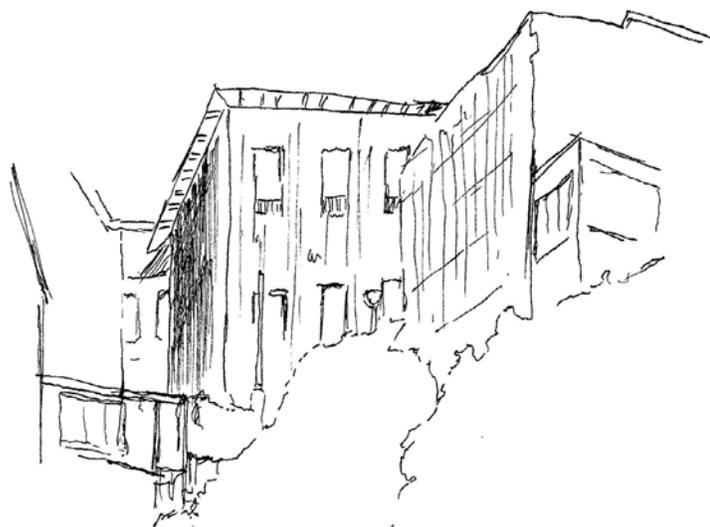
La sombra es capaz de permitir la pausa, da un temple al cuerpo que permite la estadía a corto plazo, mientras se mantiene el movimiento, el cuerpo no requiere del apoyo, el cambio en la termoección del cuerpo es el umbral de la pausa.



C.- 41



C.- 42



C.- 43

Croquis 40

La sombra como elemento de resguardo del cuerpo, la detención se genera en ella. La sombra de la detención es envolvente.

Croquis 41

La luz quebrada entra por fragmentos al interior del vacío, la escalera se realza en el encuentro con la luz.

Croquis 42

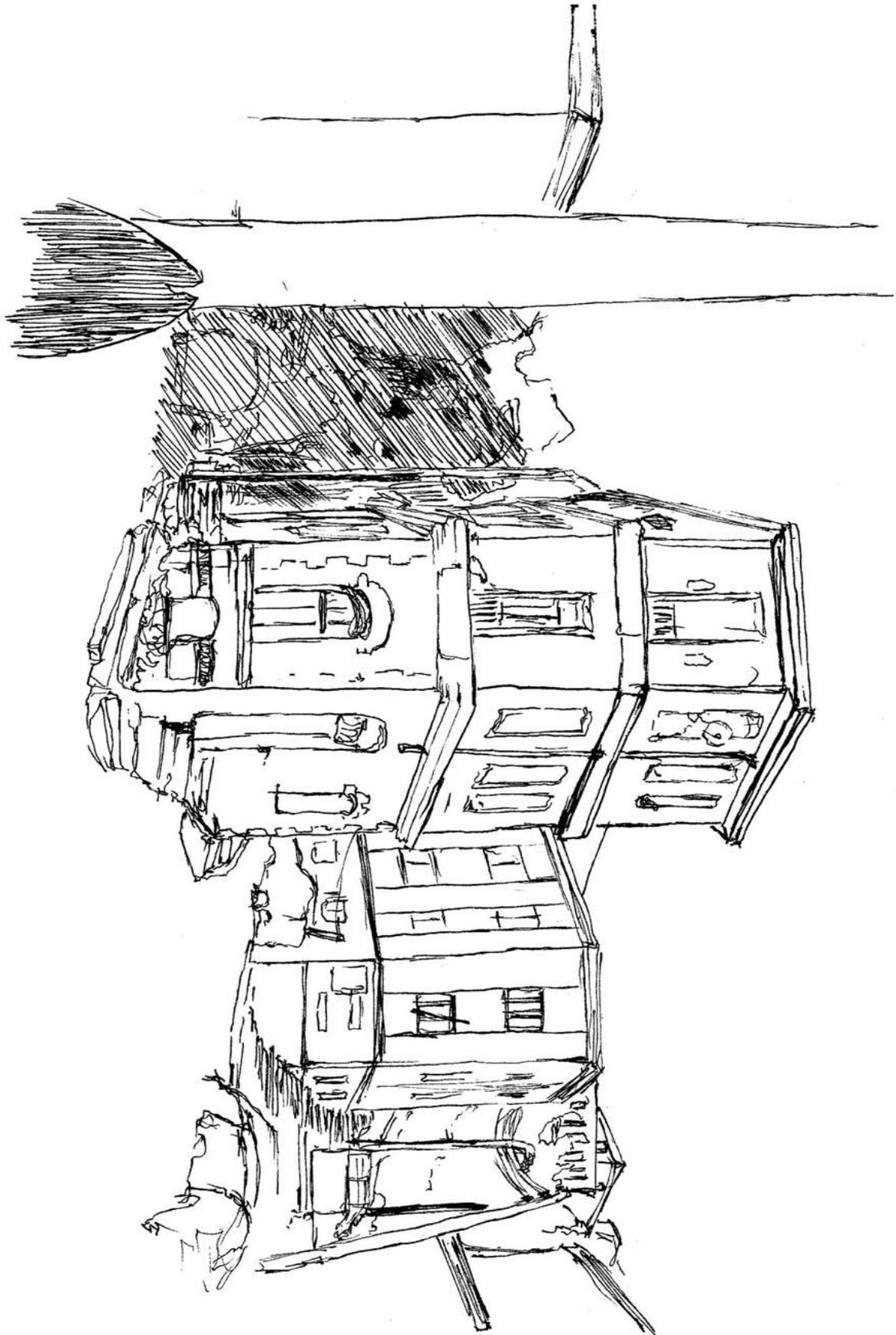
El umbral posee múltiples capas luminosas, se genera distintas luces por los espesores que realzan el espesor de los muros, el espesor de la luz genera los ambientes.

Croquis 43

La sombra del sur marca el dónde habitar, la sombra se genera en los encuentros. Dos caras de los edificios mirando al sur, donde solo uno se ve enfrentado a la luz, en el se pierden las vistas y la cara se pierde.

Croquis 44

El encuentro de las calzadas se da en el primer nivel, el encuentro en la punta solo se da a un nivel de calle puesto que la luminosidad de las alturas es distintas, ambas calles con misma dirección tienen distintas luces, la luz cortada de la calle genera dos ambientes de estar. Luz angular.



5 ELEMENTOS LUMINOSOS

5.2 Lo Sacro



C.- 45

Salir e introducirse en los templos a observar los espesores y la luz se da durante todo el desarrollo del ciclo del oficio, las distancias en el interior de la iglesia y los lugares sacros poseen un temple con respecto a la luz y el sonido, se realza la diferencia entre el ajetreo de la ciudad con la postura de atención y rectitud que ofrece el cuerpo hacia el espacio interior.

Dos aspectos cobran importancia, la luz del espacio es una luz descendiente, baja a través de las ventanas y vitrales al encuentro con el ojo que desde la vista hacia el altar sube para ver los espesores que logra desentrañar la luz.

Las personas se vuelven estoicas en el interior, capaces de esperar y actuar en conjunto, se trasforma en un grupo de personas al momento del acto de la misa. De igual manera como los espesores aumentan las velocidades disminuyen, caminar se vuelve en calma por la magnitud de los espacios.



C.- 46

Croquis 45

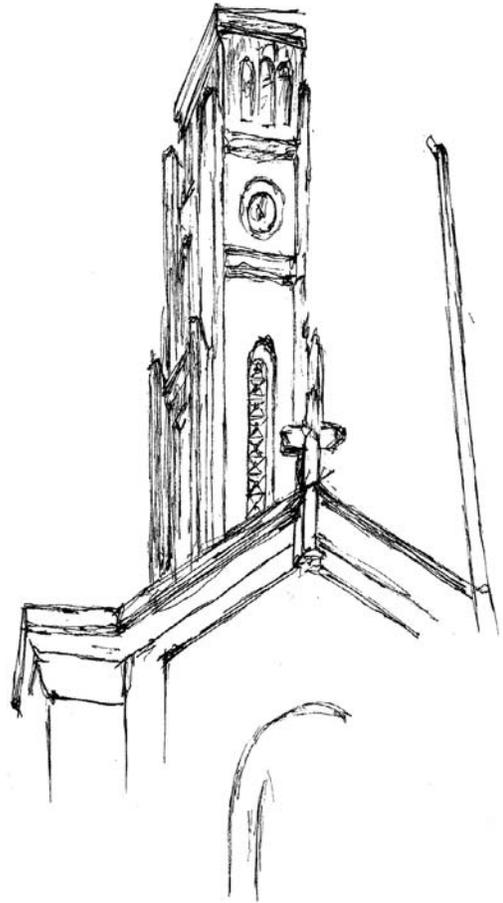
La luz aparece desde la izquierda por los vacíos, la presencia de la luz en este vacío calmado es un péndulo luminoso.

Croquis 46

Lo importante del rito se da en los lugares donde existe la luz, fuera del templo de la sombra interior. La luz que es mas importante en esta parte de la sala es la que menos personas ocupa. La iglesia se habita en la sombra.

Croquis 47

Entre la iglesia y el exterior se presenta un espesor luminoso que habla sobre el grosor de los muros, este espesor



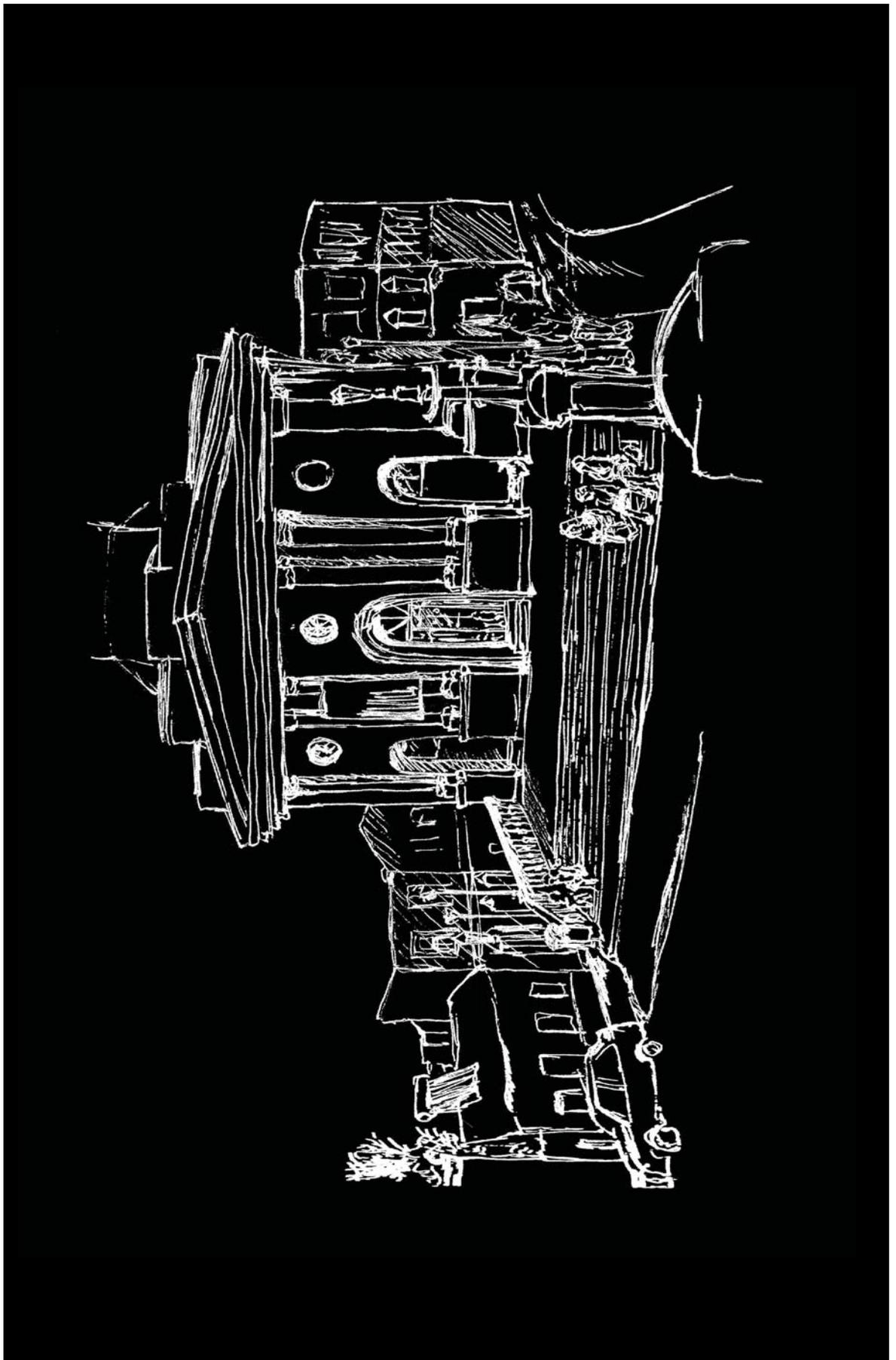
C.- 47

es mayor al mismo grosor nombrado. La sombra ocupa un volumen mayor que los muros.

Croquis 48

La luz del umbral se atenúa en el espesor de los ornamentos, no se corta por los quiebres, se difumina escalonadamente en cada acceso, la curvatura de las puertas generan el traspaso de la luz. La luz de acceso escalonada.

Las personas en los bordes habitan la escalera como el coronamiento de una plaza, la entrada a La Matriz se vuelve una plaza por los cambios de altura.



6 OBSERVACIONES SOBRE LA CIUDAD

6.1 La construcción de la ciudad



C.- 49

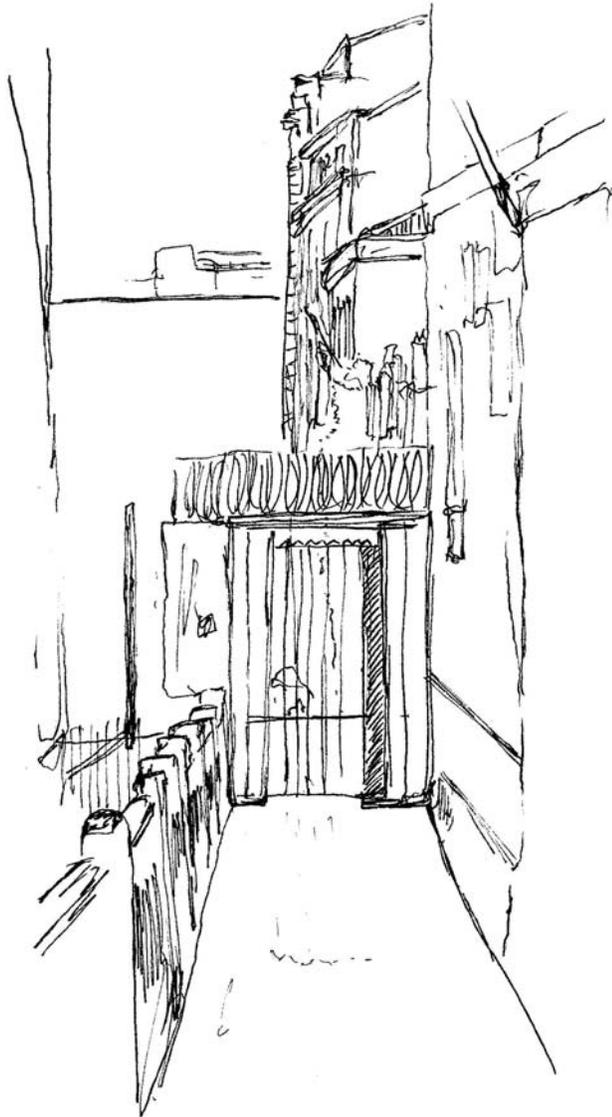


C.- 50

Las observaciones de la ciudad parten desde el encuentro con las calles y los cerros, como se conforma el espacio donde transitamos y en el que habitamos para lograr dar cabida a la habitabilidad.

Dentro de lo más recurrente de las observaciones se encuentra la vertical (nombrado como lo escarpado) las distancias en Valparaíso se ven en una diagonal con respecto al pie del cerro, la vista sube con el ojo y las construcciones pasan a verse posadas unas sobre otras en relación con su contraparte en la zona plaza donde lo posterior y los espacios nombrados como pabellones cobran importancia.

Se habita la ciudad en el juego de tres dimensiones. Lo escarpado como referente a los observado en los cerros; el área del plan y las zonas planas como referente a la construcción en forma de pasillos (pabellones) y el área del pie de cerro como el encuentro de ambas, espacio que además presenta una relación con el asombro por las direcciones que logran tomar las vías.



C.- 51

Croquis 49

Un segundo nivel sobre la construcción de la ciudad se alza posándose sobre lo que el ojo es capas de ver, en la subida del giro de portales, el segundo nivel del cerro se posa sobre el primero generando una continuidad en lo vertical, las distancias se generan en diagonal hacia lo escarpado del cerro.

Croquis 50

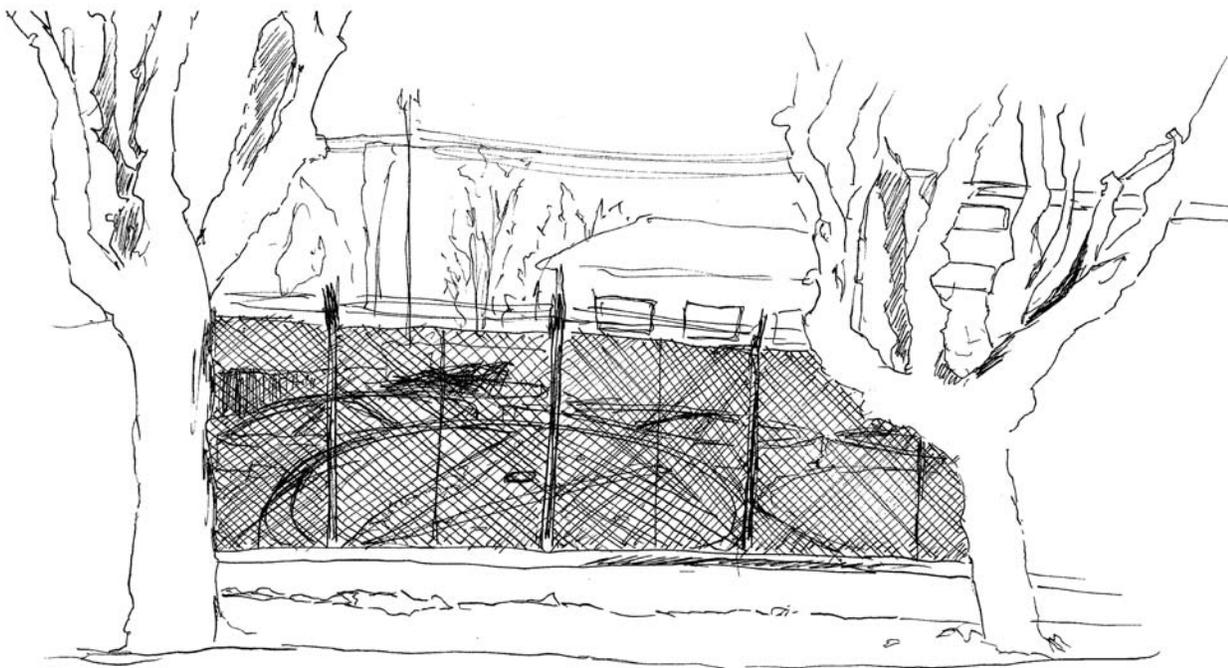
El encuentro con las calles en el pie de cerro parte desde lo desconocido, la vista no puede decirnos la dirección en que se dirige la ciudad puesto que el encuentro de las calles surge de lo posible. El enfrentamiento de las casas conforma los pacillos de la ciudad.

Croquis 51

La reja es el reflejo espacio que deja entrever la ciudad, el vacío continua a partir de lo preexistente de esta misma, el juego de la vertical cobra importancia en lo estrecho de las bajadas de los cerros; llegando a la plaza de justicia la vista esta hecha a partir de lo entre visible de las verticales.

6 OBSERVACIONES SOBRE LA CIUDAD

6.2 Retazos



C.- 52

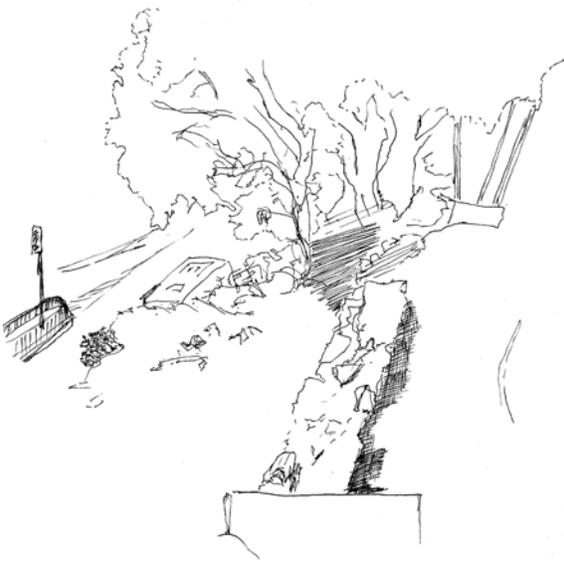
La búsqueda de los espacios intermedios nos llevo a ubicarnos en los retazos que quedan en la ciudad, materia que parte durante el primer año, fundamentalmente vista para el proyecto de cierre y continuada hacia segundo año.

Los retazos se ubican dentro de lo inesperado, surgen de lo que no se propone, se utiliza desde la espontaneidad y se adapta en el tiempo dejando que la existencia de un retazo permita que con el tiempo surjan más, se comportan como uno solo el vacío que se juntan en alguna condición espacial, dentro de área de Valparaíso la altura se fue permitiendo que se observen al unísono en más de una ocasión.

La condición de los retazos que se rescata va en lo espontaneo del uso, son moldeables y dependen del acto que se quiera llevar a cabo.



C.- 53



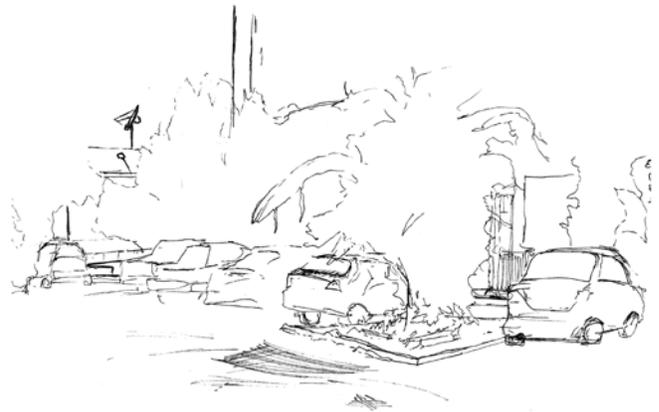
C.- 54

Croquis 52

El cuidado del retazo se estampa por lo que no se observa en el lugar, a pesar de ser un lugar sin uso se demuestra su cuidado al encontrarse limpio y sin hojas, aun más que las que se ubican al costado de la acera. Retazo en apertura.

Croquis 53

El camino se genera por el vacío que dejan los autos, la chancha a la distancia se compone de los vacíos que dejan entrever los elementos motorizados. Los actos que se llevan en el retazo llenan el vacío que dejan los elementos.



C.- 55

Croquis 54

El abrupto culmine del cerro genera dos planos de visión, el retazo cierra el frente a través de los arboles; mientras la calle del costado continua, el retazo marca los encuentros entre las alturas.

Croquis 55

Un retazo al cual se le dio un uso construido, se adapta el espacio en lo mínimo la insinuación de los bordes da cabida a la detención y al estacionamiento. El retazo se utiliza desde la espontaneidad y se adapta en el tiempo.

6 OBSERVACIONES SOBRE LA CIUDAD

6.3 Las vías conectoras [la calzada y acera]



C.- 56

La ciudad se articula a partir de las vías que conectan los espacios habitables dentro de, valga la redundancia, la misma ciudad.

Se observaron dos instancias principales mientras se dibujaba la ciudad, lo estrecho de los cerros, recodos y quiebres que se juntan con lo angosto para generar una vía transitoria, que principalmente se usa para caminar, cabe mencionar que una de las situaciones mayormente encontradas fue la del uso de las aceras, puesto que estas representaban una pausa, la calzada era para el movimiento del peatón y del automóvil.

Una segunda visualización de este aspecto fueron las calles en el plan de Valparaíso, con respecto al

uso de las vías, están claramente diferenciados, los usos son particulares para el peatón y el medio motorizado.

La diferencia en la vista esta en la forma de las calles en el plan las que se ubican en distintos planos direccionales, la vista se pierde ante el desconocido de la dirección, no se sabe a dónde se llegará, destino es en cerro, la bajada se acompaña con la vista, la altura orienta mientras en el plan los planos permiten el asombro.



C.- 57



C.- 58

Croquis 52

La calle se llena de múltiples horizontes que se superponen en la forma del cerro, vistas quebradas acortan la distancia real del espacio, un cerro zigzagueante.

Croquis 53

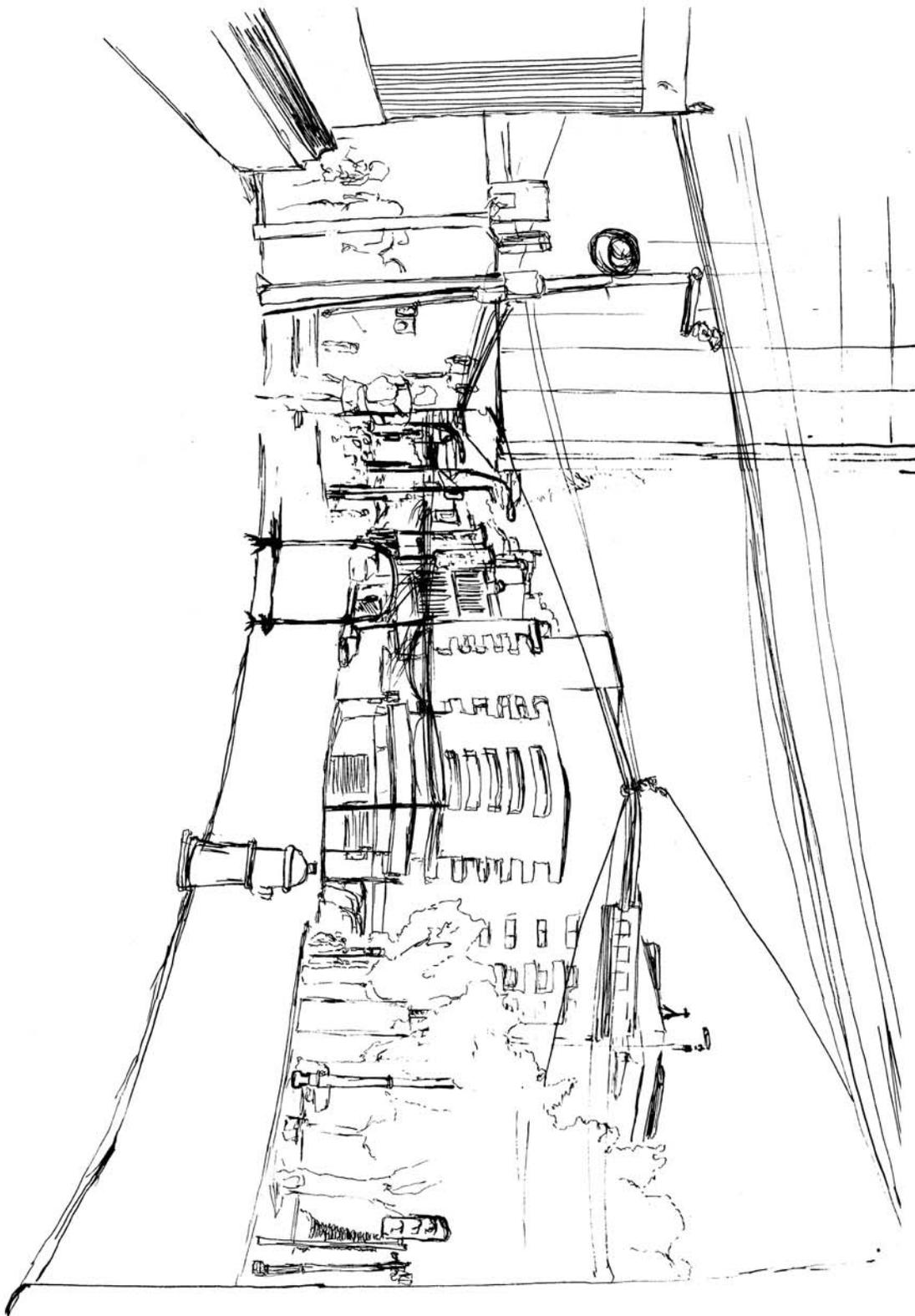
La calle palaciega permite la subida pausada donde el tamaño del cuerpo se vuelve hacia si mismo por la altura de los inmuebles, la dimensión del palacio en la altura de la calle.

Croquis 54

El quiebre vertical predispone los objetos de la calle, tomando dos instancias antes del horizonte, un orden vertical y uno perpendicular a este de forma posterior. Lo próximo se da en la altura.

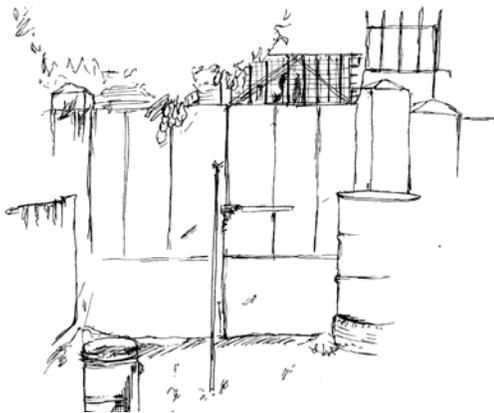
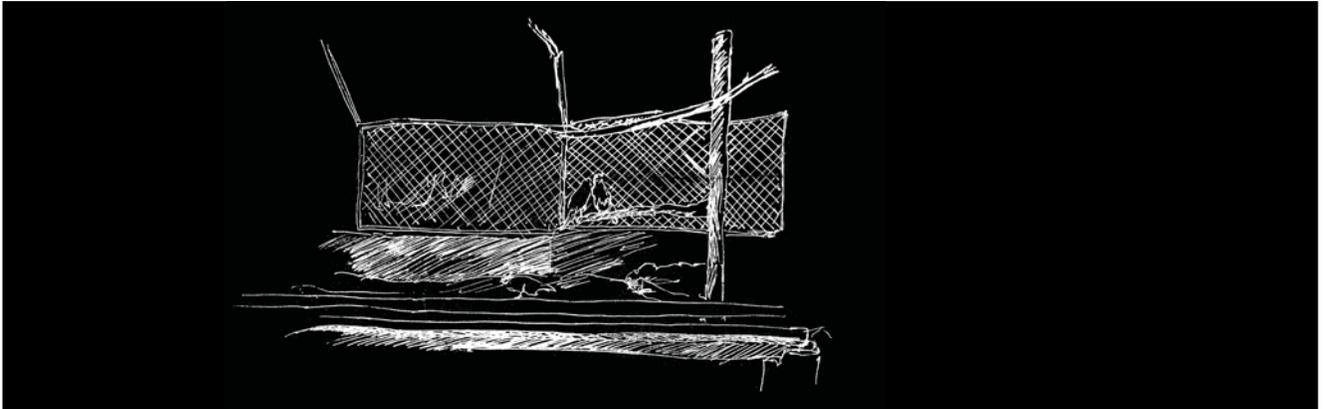
Croquis 55

El centro es el resultado de la altura prolongada, el encuentro llena el vacío permitiendo que se extienda la fractura del cerro hasta el encuentro con la plaza, un pie de cerro extendido por la altura y el encuentro.



7 LÍMITES ENTRE INTIMIDADES

7.1 La reja

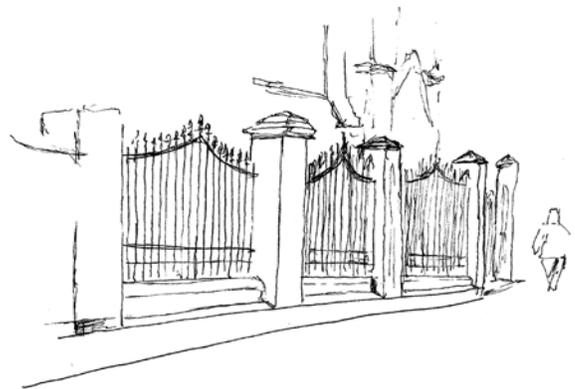


C.- 61

La reja es el primer límite entre lo público y lo íntimo que existe en la ciudad, permiten el paso de algunos de los sentidos, la vista, el sonido o simplemente la termoecepción son algunos de los casos.

Durante los años de estudio la reja cumplió con distintas cualidades espaciales, se encontraron como ventanas o como objetos de resguardo para el cuidado y la pausa.

Su cualidad fundamental está dada por su permeabilidad que deja, puede generar una intimidad sin ser un muro lleno, si no, está dada por la insinuación del espacio.



C.- 62

Croquis 60

Aves posadas sobre una rama. La luz se corta mediante pasa por la reja, se atenúa en planos diagonales que construyen la sombra interior.

Croquis 61

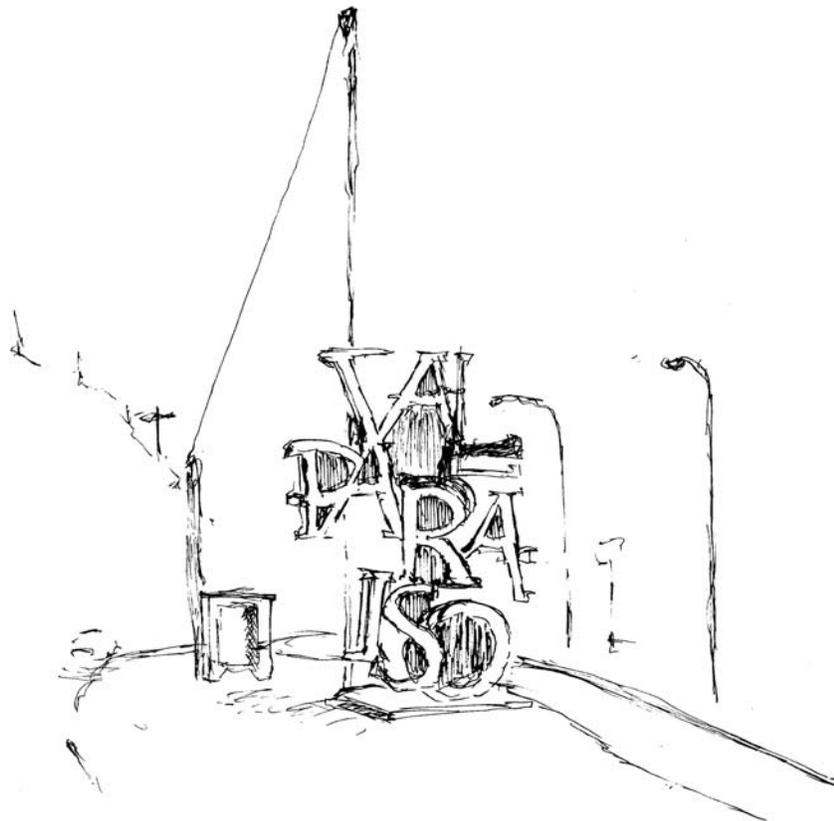
La reja se entiende a partir de los elementos que la rodean, el vaivén de las hojas corta la vista en capas.

Croquis 62

La reja se vuelve semipermeable al ojo, la altura genera la distancia del cuerpo. Espesor escarpado.

7 LÍMITES ENTRE INTIMIDADES

7.2 Carteles



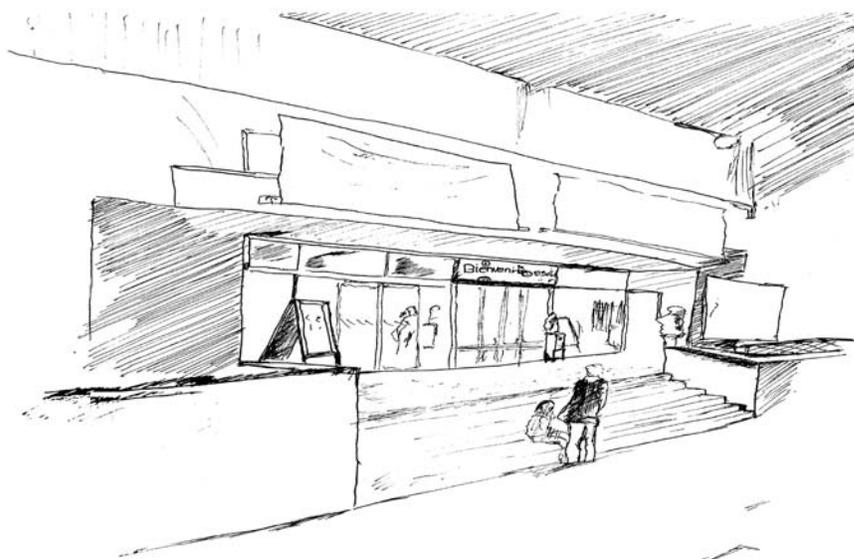
C.- 63

Si bien nunca fue un tema de estudio como tal, los carteles mostraron cualidades espaciales que son similares a los umbrales, una versión minimalista de ellos, sin su cualidad espacial de temple, los carteles dejaron entre ver el acceso a los lugares, una insinuación de como se conforma el espacio de acceso.

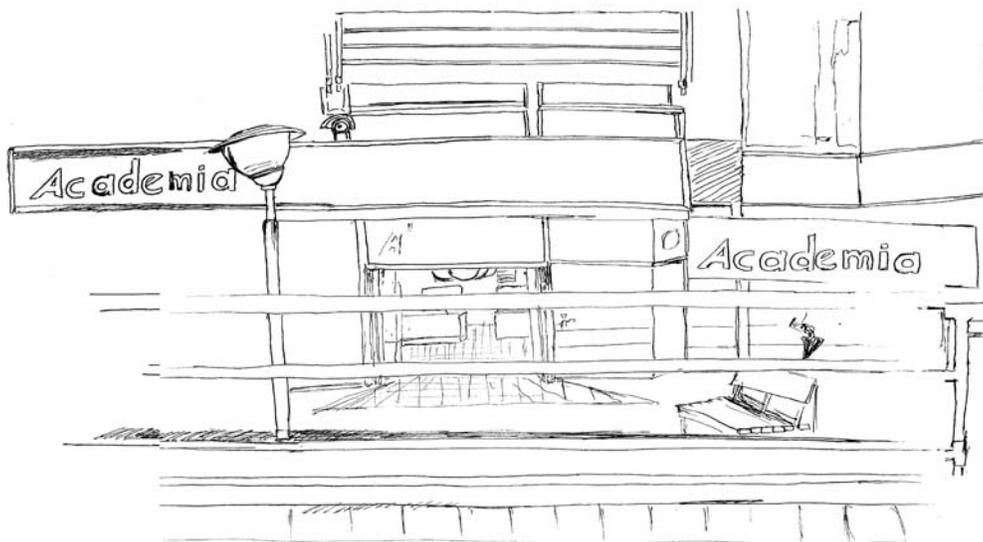
Las formas variadas y sus cualidades sensoriales que llaman al ojo para que este logre observar aquello que quiere mostrarse. El giro, la luz y el asombro fueron las cualidades principales que se lograron observar durante las salidas de observación.

La cualidad mayormente vista esta dada por lo pre-

viamente conocido a lo que ellos evocan, se presentan como elementos reconocibles y que pueden ser leídos por todos.



C.- 64



C.- 65

Croquis 63

Desde la palabra el acceder toma forma, el mensaje se denota como el punto de acceso a la ciudad, el cartel juega un papel de conocimiento general donde se da por entendido que al verlo todos saben el significado de él (el acceder a la ciudad).

Croquis 64

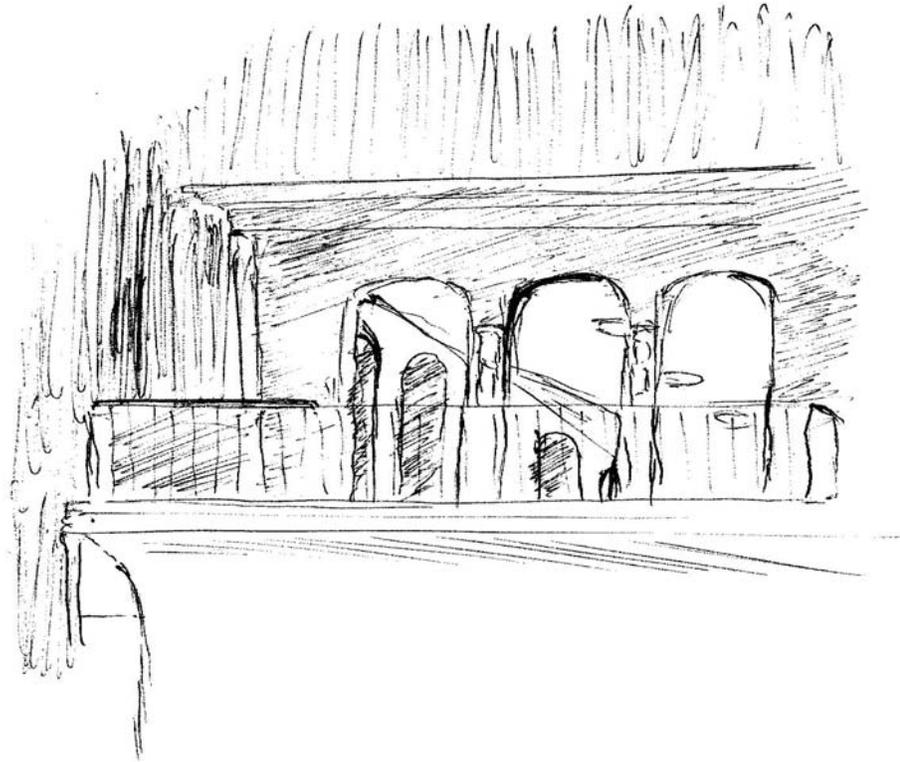
La luz llama a la entrada, el letrero es la fuente del llamado al acceso, el acto se produce a través de lo luminoso.

Croquis 65

Ambos escritos a distintas alturas, se transforman en dos horizontes, solo se le permite al ojo observar uno y al cambiar la dirección se encuentra el otro.

7 LÍMITES ENTRE INTIMIDADES

7.3 La ventana

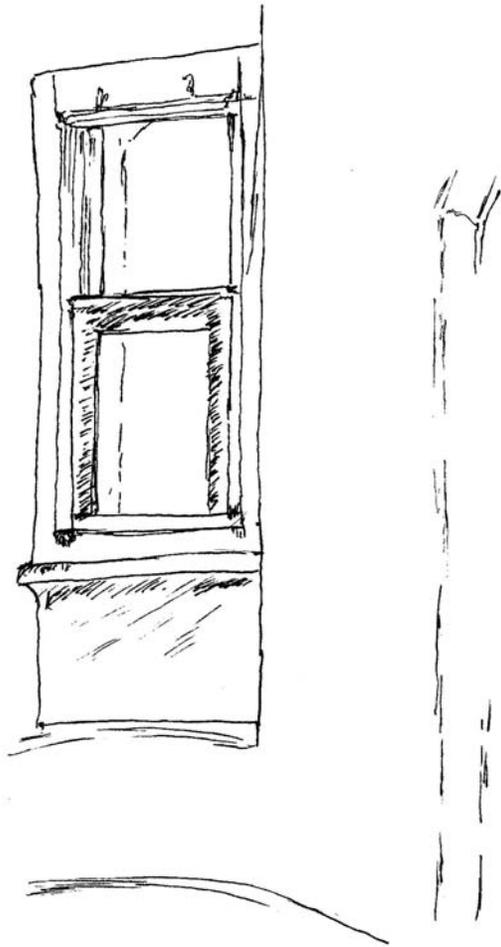


C.- 66

Las observaciones sobre la ventana y en algunos casos sobre las galerías fueron realizados durante todos los talleres cursados, el rasgo principal de ellas fue que sirvieron para generar una base de información y registro sobre las cualidades espaciales que cumplen y como la ciudad y el espacio también replican.

La ventana es un elemento permeable a la vista, logra generar un temple con respecto a los otros sentidos como son la termocepción y la vista, se permite generar una intimidad que está basada principalmente (según lo observado) en el sonido.

De variadas formas y sobre todo tamaños, la ventana generalmente pasa a ser un elemento mínimo de la ciudad, permitiéndonos apreciar lo que se ubica fuera y dentro de un espacio que se encuentra enmarcado con la precisión de un cuadro expuesto en una galería. La luz es la principal protagonista con que se construyen y a quien intentan dominar, como se dijo anteriormente el sonido en el segundo actor que logra generar la intimidad, mientras la luz da el temple.



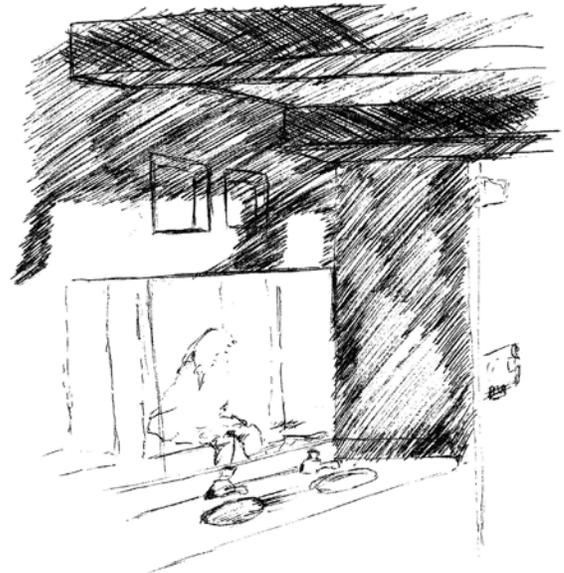
C.- 67

Croquis 66

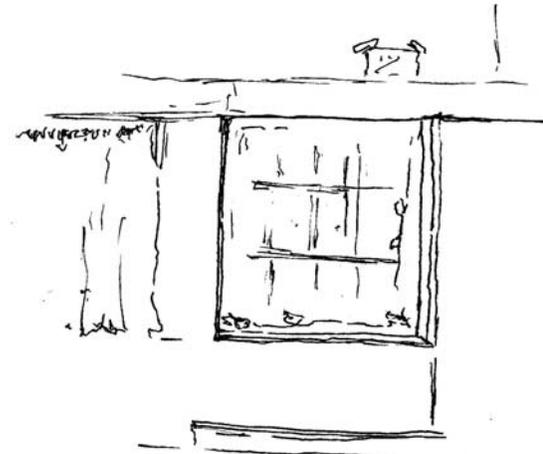
El cambio luminoso que deja entre ver el espacio es quien determina el área donde el cuerpo se siente a gusto. El vacío se construye a partir de lo luminoso que deja ver la ventana.

Croquis 67

El marco de la ventana cóncava posee la misma magnitud que la misma ventana, juegan papeles a un mismo nivel de importancia en la vista del muro.



C.- 68



C.- 69

Croquis 68

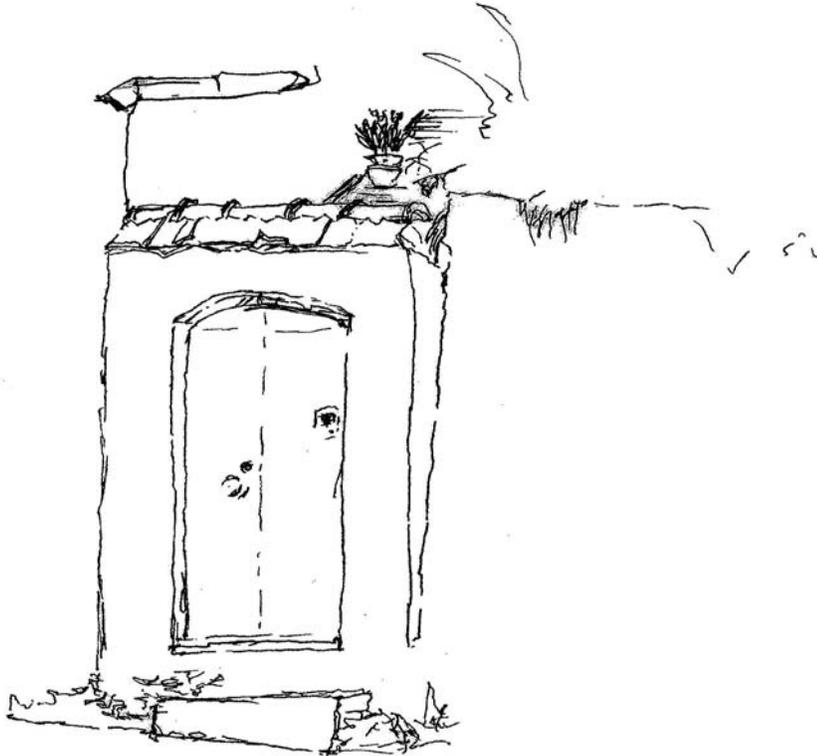
La ventana se vuelve una galería del espacio interior, la persona se muestra hacia el afuera, la construcción luminosa sea forma a partir de los reflejos en compañía de la dibujante. La ventana galería.

Croquis 69

La ventana en lo mínimo del espacio, permite entrar un rasgo de la luz generando que la ventana sea una fuente lumínica, la vista se pierde, separando su cualidad de visibilidad con la lumínica.

7 LÍMITES ENTRE INTIMIDADES

7.4 Umbrales



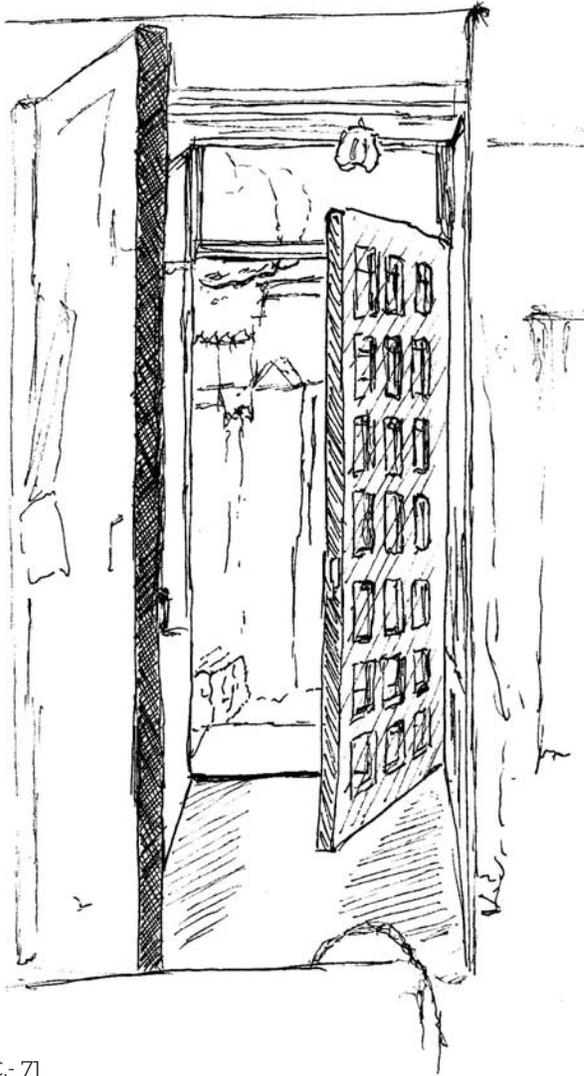
C.- 70

Los umbrales según su definición son el primer paso, el acceso principal o entrada de cualquier cosa, llevado a la arquitectura, son los elementos previos al lugar o acto que se lleva a cabo, estos cumplen con la función de dar cabida al acceso, sin embargo, también logran concretar un espacio en sí mismo, teniendo cualidades espaciales propias que están enfocadas a dar un cambio en la persona entre lo que está fuera y dentro del espacio donde se realiza el acto.

Las observaciones de los umbrales fueron tema durante tercer año y parte del quinto, donde la forma de llegar a los espacios cobró importancia. En la no-

vena etapa, el trabajo de la estación se basó mucho en los umbrales que exponen las estaciones y como la ciudad en sí misma genera umbrales desde lo espontáneo.

El temple de las entradas se da en la profundidad del umbral, el cambio luminoso que permite la permanencia de las personas, este temple se basa en la temperatura y la luz, es en sí misma la presencia de un limbo que corta los espacios, la doble puerta de la entrada mantiene la continuidad visual dando un espesor mayor al umbral.



C.- 71

Croquis 70

La altura genera una pre-entrada en el umbral, dando un segundo nivel como el borde, lo habitable se da en los umbrales.

Croquis 71

La profundidad difusa deja pasar la luz de forma continua, el cambio de luminosidad genera el temple.

Croquis 72

La distancia se da en el ángulo, la profundidad del umbral es hacia la altura, los espesores se generan en la altura, dando el ángulo como generador del temple.



C.- 72

8 OBSERVACIONES SOBRE EL ESPACIO

8.1 Lo escarpado



C.- 73

La ciudad se forma en sus distintas dimensiones espaciales, particularmente en Valparaíso existen muchas partes de la ciudad con cualidades sumamente marcadas, se segmenta la ciudad durante la observación en la costa, el plan, el pie de cerro y los cerros.

Lo escarpado es el nombre de la condición que genera la altura en la ciudad, los cerros y el pie de cerro de Valparaíso se transforman para habitarse en lo horizontal, las personas cambian el plano para que se puedan llevar a cabo los actos, las quebradas se habitan de esta manera, se ancla la forma a lo escarpado del cerro, el encuentro de la ciudad con lo

escarpado es el umbral de los cerros y a la distancia se mantiene la altitud a la vista.

La relación que se genera en estos croquis está dada por como los elementos se construyen sobre otros, la forma en que cambia la vista en lo vertical y como esto mismo genera una forma de habitar que está dada por el conocido, solo el quiebre genera el asombro.



C.- 74



C.- 75

Croquis 73

El retazo a pie de cerro surge del encuentro entre lo construido, el área se deja entre ver como un espacio lumínico, las casas se sombrean por ellas mismas y el retazo alcanza a recibir la luz por su dirección ascendente. La luz se acompaña el paso en el terreno.

Croquis 74

La ciudad se divide en dos, la altura del cerro es capaz de generar dos ciudades, dos niveles donde se permite habitar, el primer nivel se habita desde lo cercano, los objetos cortan la vista dejando que la distancia sea un entre ver de la ciudad, mientras que en la altura los espacios se vuelven resaltados, se acercan a la vista por la particularidad, la distancia permite un detalle mayor en

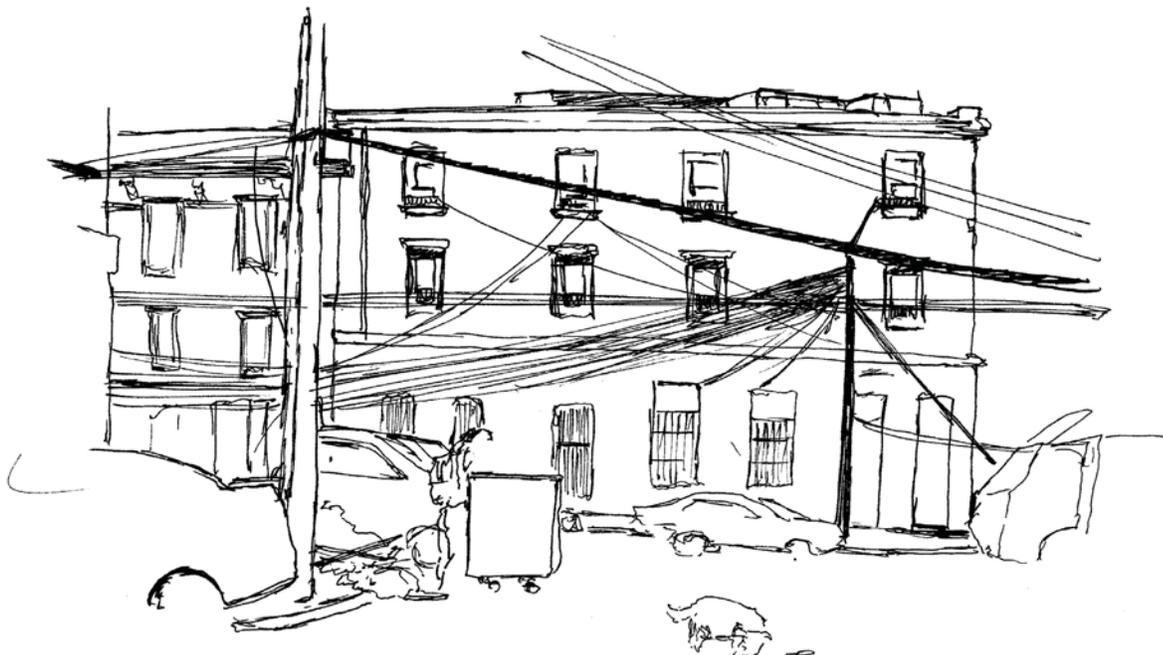
la altura de la ciudad elevada.

Croquis 75

La altura acorta la distancia de la vista del inmueble, el marco de la baranda es el punto donde la vista se salta el espacio y la vegetación logra comprimir la distancia, causando que lo escarpado resalte ante la forma del espacio.

8 OBSERVACIONES SOBRE EL ESPACIO

8.2 El horizonte



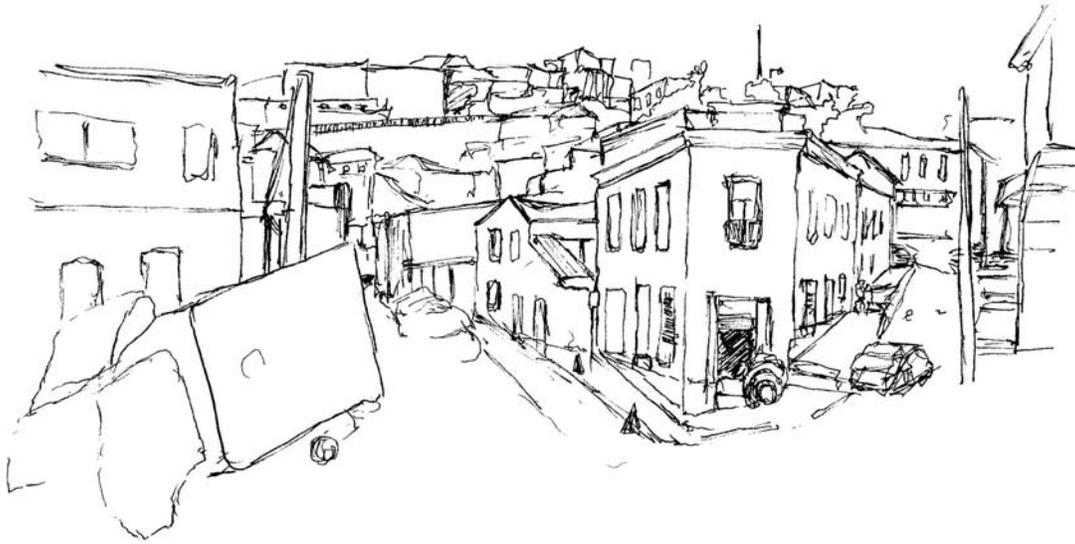
C.- 76

El horizonte es el borde de la ciudad, como se habita la zona plana, pero principalmente como la distancia ordena a la proximidad del cuerpo, aquello que se observó, fue la forma en como se ordena la ciudad.

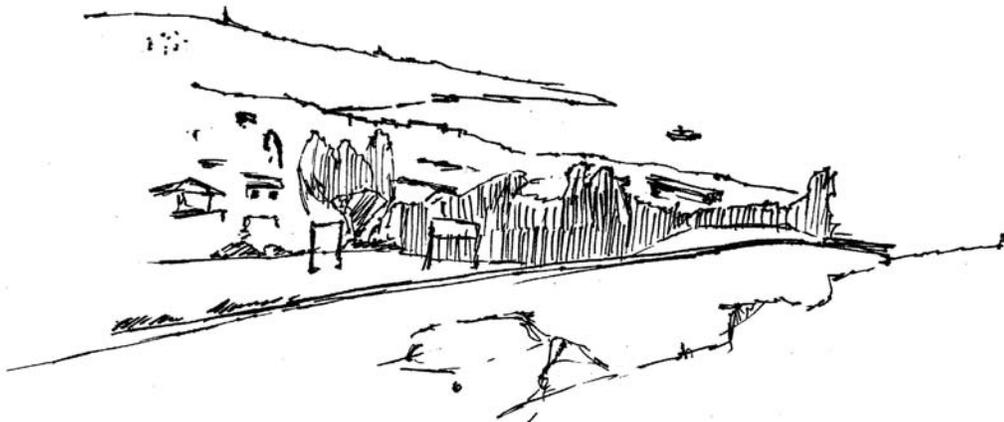
Durante los años de estudio la construcción de ciudad se baso en como lo escarpado y el horizonte se relacionan, puesto que desde ambas situaciones se puede acceder a la otra, sin embargo, la principal cualidad de lo extendido es que los objetos se cortan, las vistas y los espacios son traslapados por la cercanía, como estos cortes permiten ver parte de la ciudad, y además como se conforma el espacio y

vacío que nos presenta esta cualidad.

Lo extendido nos presenta un espacio con situaciones extremas, por un lado, se permite ver el vacío cuando los elementos no se presentan en el medio, mientras que si existe lo lleno el vacío se corta dando cabida a lo que aparece en el paso, el avance del peatón.



C.- 77



C.- 78

Croquis 76

La construcción del horizonte parte desde las líneas de los tendidos eléctricos, el inmueble se vuelve un atrás, la red que lo cubre deja entre ver los detalles de las ventanas, en la calzada los elementos se unifican dados por los detalles superiores.

Croquis 78

El corte del borde hacia la costa, el signo del borde genera la silueta de la ciudad, se entiende desde la contemplación del horizonte. Las líneas de fuga de la ciudad se juntan hacia un único punto en el flanco del borde costero.

Croquis 77

Al cerrado ángulo que presenta la calle muestra el encuentro de las calzadas abriendo la ciudad hacia el horizonte, se observa la distancia desde la apertura de las calles, estas ordenan la ciudad permitiendo la contemplación del vacío.

8 OBSERVACIONES SOBRE EL ESPACIO

8.3 El vacío central



C.- 79

Las observaciones que se relacionan con el vacío que se genera entre los espacios envoltorios de la ciudad fueron recopilados en este grupo con el fin de observar la ciudad como un elemento que da cabida al acto, tratar los elementos que componen la ciudad como muros dentro del espacio.

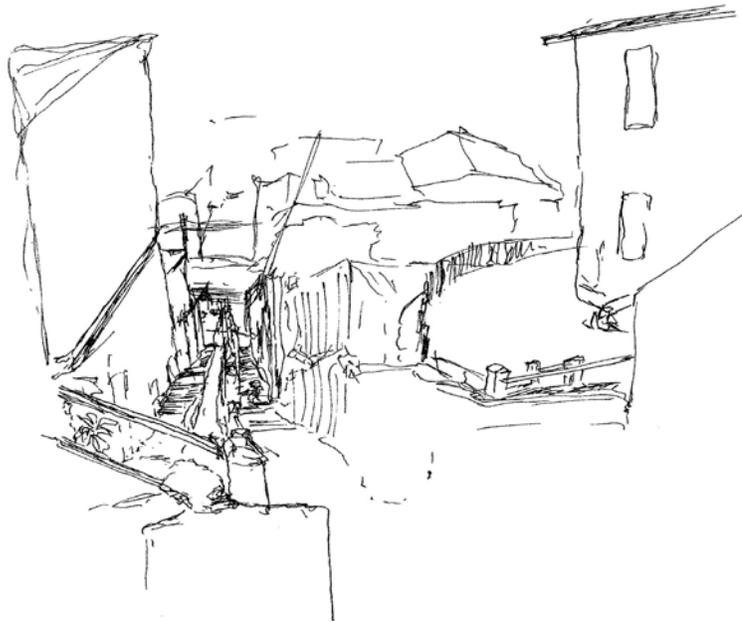
La ciudad ya sea por los cerros como por los distintos tipos de inmuebles que la componen logra dar con un espacio que se plantea a partir de lo escalonado y/o, lo escarpado, tanto lo horizontal de la ciudad como lo vertical (escarpado) de ella están en un continuo juego, cuando lo escarpado que plantea las capas de la ciudad envuelve el horizonte del ojo nace el vacío central, el cual está relacionado

con las instancias en que uno tiene que mirar la ciudad para observar.

Se cayó en la cuenta que ciertas partes de la ciudad tenían que verse en fragmentos para lograr ver los distintos niveles que la componen ahí es donde nace el vacío central, un espacio que se nutre del encuentro.



C.- 80



C.- 81

Croquis 79

La escalonada rotonda interior de Portales, se ve envuelta por las distintas capas del cerro, las cotas construidas se relacionan con la calle, perdiendo que el espacio se vuelva a sí mismo, el exterior se observa en una segunda mirada del espacio.

Croquis 80

El Borge genera el perfil del espacio, la escalera es el orden que siguen los elementos dentro del vacío, la tierra y los árboles se componen siguiendo la forma de la escalera perimetral, las caídas de los peldaños llevan a un umbral que está bajo el nivel del suelo al que se accede con la vista.

Croquis 81

Los bordes dan la altitud del vacío centra, el asombro genera una detención previa al descenso, el vacío absorbe la luz mostrando solo la sombra en la parte ms baja, una nieva que asciende a través de las horas. Este punto de la ciudad es el encuentro con el cerro, un pie de cerro abrupto que permite la entrada del vacío de la ciudad mediante las escaleras. Las escaleras conectan la ciudad con los cerros, es en umbral del vacío.

9 EL LUGAR DEL RESTAURO

9.1 El cuchitril



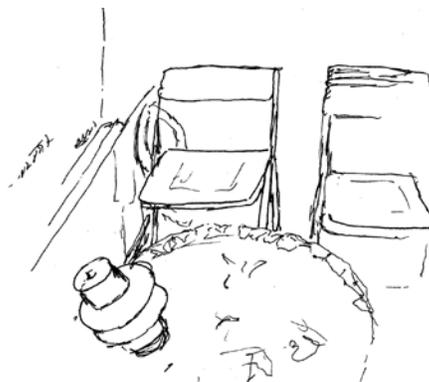
C.- 82

La vivienda es el lugar de restauro y permanecía del cuerpo, se plantea durante el segundo año de la carrera un estudio de las viviendas vistos de lo mínimo, como es el espacio ajustado donde se puede habitar y cumplir las distintas necesidades de permanecer, ya sea comer o descansar.

Lo rescatable de este momento es la mezcla de situaciones que se dan en lo ajustado del cuerpo, elementos cumpliendo funciones para las cuales no están diseñados, y mucho menos tienen a verse juntos. El surgimiento de espacios improvisados.



C.- 83



C.- 84

Croquis 82

El estrecho pabellón permite una única mira frontal del espacio, incluso lo posterior, desde donde venimos pasa a ser un desconocido.

Croquis 83

La rueda de la bicicleta pasa a ser el soporte faltante de la mesa que es protagonista del espacio, los elementos cumplen funciones improvisadas de él.

Croquis 84

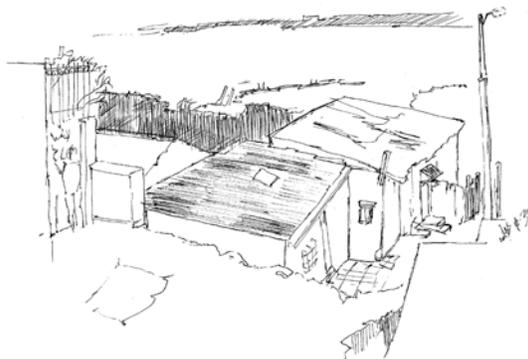
Las sillas únicas en cada forma envuelven la luz de la linterna que se vuelve el centro de mesa. Lo lleno del espacio se observa desde lo único.

9 EL LUGAR DEL RESTAURO

9.2 La casa



C.- 85



C.- 86



C.- 87

La casa como elemento en el espacio visto desde el exterior, es un elemento que se compone a partir de la unidad con el medio, se observó durante los años de estudio que la cada particularmente en Valparaíso juega un papel de solidaridad con las otras que se componen a los alrededores.

Los elementos de una son usados por las otras, en algunos casos resulto que el techo de una era el comienzo del balcón donde se cuelga la ropa del otro, esta cualidad única en Valparaíso se da principalmente en los cerros donde las casas se sobrepunen, las observaciones están relacionadas con este punto.

Croquis 85

Las casas se componen desde el horizonte de los techos, la unión de las formas se da en una única altura que alcanza el ojo. La unidad permite un punto de fuga idealizado donde las personas llegan al lugar rápidamente.

Croquis 86

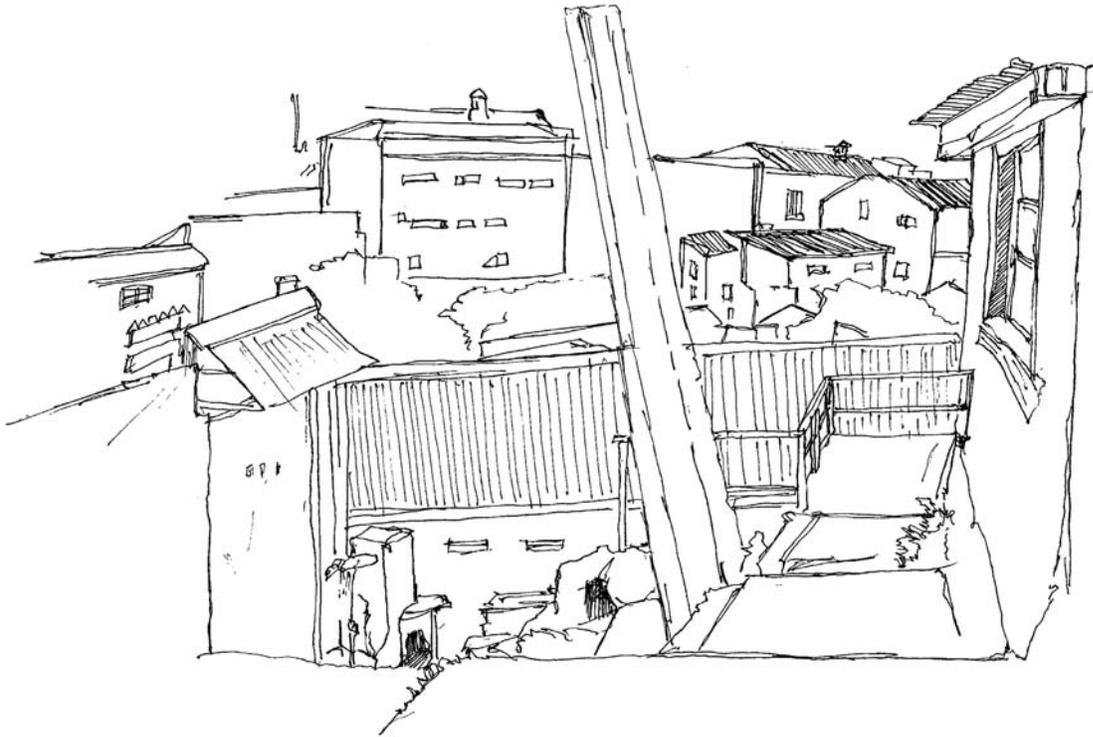
Los techos se alzan unos sobre otros, la ciudad se vuelve solidaria entre los elementos que la componen.

Croquis 87

La altura del suelo se observa desde la casa, la calle es un cambio constante en el espacio existente, mientras la casa busca generar un plano único donde se puede habitar.

9 EL LUGAR DEL RESTAURO

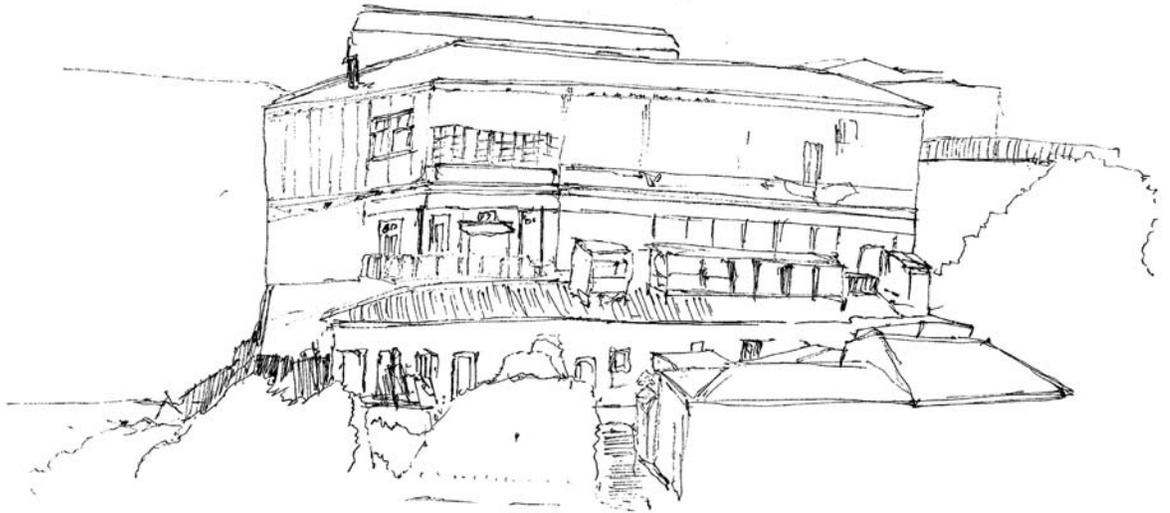
9.3 Conjuntos habitaciones



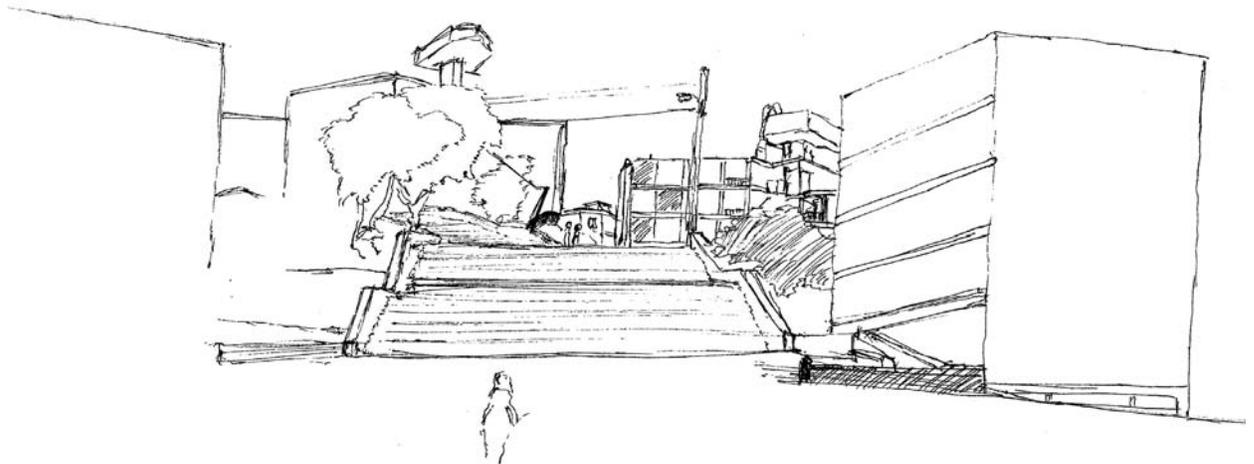
C.- 88

Denominamos a lo colectivo como lo que se encuentra entre lo público y lo privado. Durante las salidas de observación caí en la cuenta de que esta dimensión poseía dos características fundamentales, por un lado se encuentra “LO ESCAPADO” que corresponde a una actitud de estrecho la cual permite una mayor intimidad en las personas que habitan el lugar, condicionalmente esto genera un aumento en los bordes permitiendo que los actos sean en resguardo, la vista abarca más con una sola mirada, conjuntamente la observación me dice que los umbrales se encuentran a través de esta extensión escarpada, que estos lugares corresponden a las entradas y además que dan cabida a los actos

propios, refiriéndome, a aquellos que son de intimidad, empero, en un lugar público. Los MÚLTIPLES HORIZONTES son la segunda característica en lo observado, con esto me refiero a una apertura, generada desde la forma de la ciudad (Valparaíso), como muestra el croquis n°56 los horizontes son múltiples, es decir, nos encontramos con más de un lugar al cual podemos dirigirnos, esta apertura deja al cuerpo en descubierto, los actos son transitorios, y la instancia resulta ser fortuita, sitios que nos permites el paso y donde los umbrales no se presentan como hitos, más bien corresponden a quiebres de la vista los cuales nos hablan de un cambio de plano. Ya con los conjuntos habitaciones, decidí entender



C.- 89



C.- 90

Croquis 88

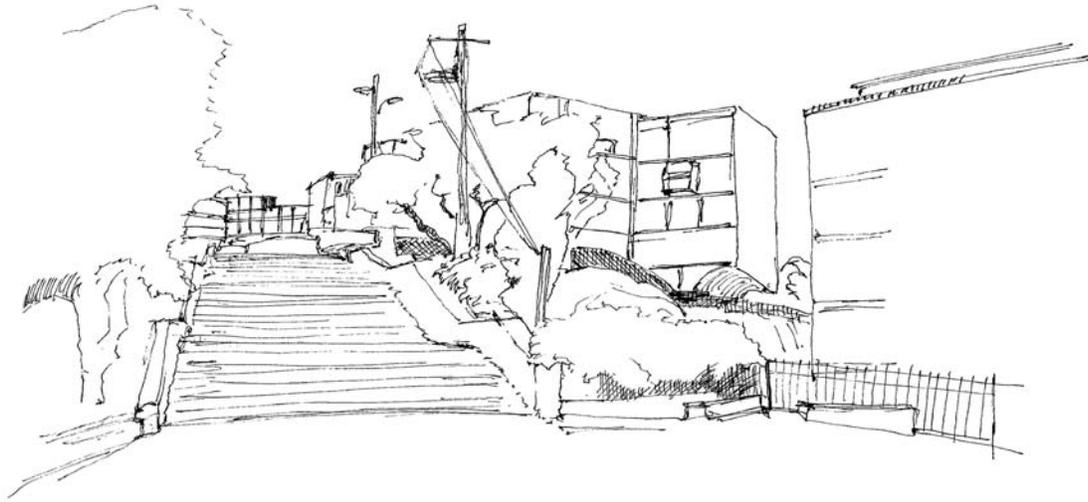
El acceso en lo mínimo, la escalera templada a la escala menor del cuerpo, la virtud de lo íntimo como acceso superior permite la lentitud de paso de quienes recorren el lugar, lo íntimo se da en la dimensión del cuerpo. El acceso al conjunto de casas se da con la dimensión del cuerpo.

Croquis 89

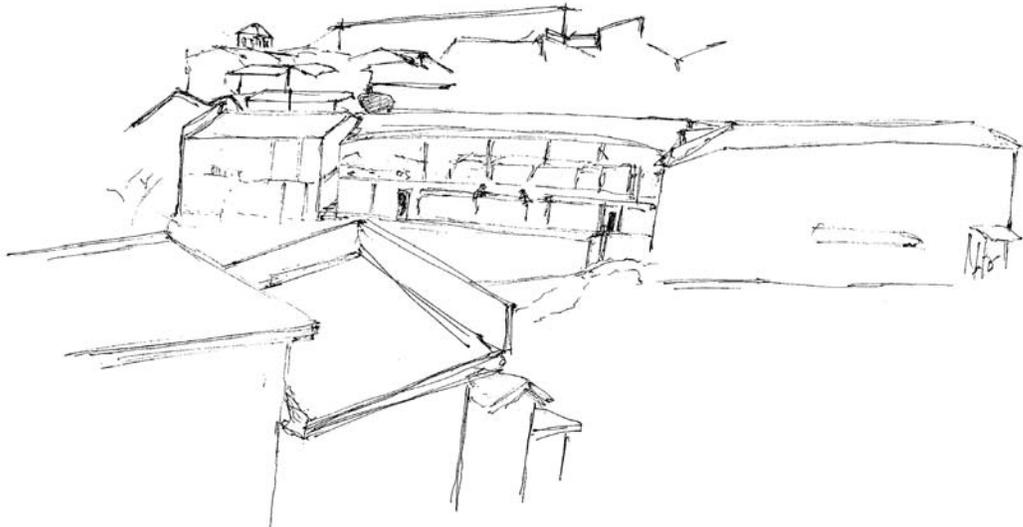
La forma de nave se presenta escondida del exterior, se habita en el borde, lo común se da en lo cercano del encuentro, lo fortuito de encuentro casual se da en lo comunitario del conjunto. Lo comunal se da en la espalda.

Croquis 90

La calle hecha para el pie, escalera que a distintos niveles cambia el espacio semipúblico en escala de la calle, lo íntimo se da en una escala mayor en el acceso al conjunto. El acceso desde el bloque se habita en las uniones de él. Calle escalera.



C.- 90



C.- 91

Croquis 90

Las circulaciones de la ciudad traídas a lugar, la dimensión mayor en el interior, la escalera acceso se vuelve colectiva, el recorrer de la calle traída al paso. Una magnitud como señal de presencia, la entrada se da en la escalera.

Croquis 91

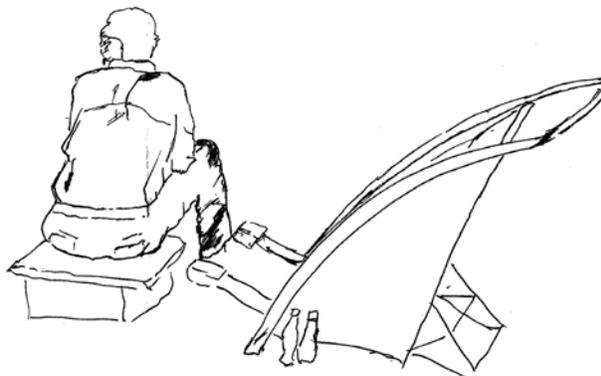
Lo similar denota lo común del conjunto, las formas se encajan en la espalda donde las habitaciones dan lo comunitario.

los encargos como un encuentro con ellos, por cual planteé preguntas que me ayudaran a comprender los conjuntos.

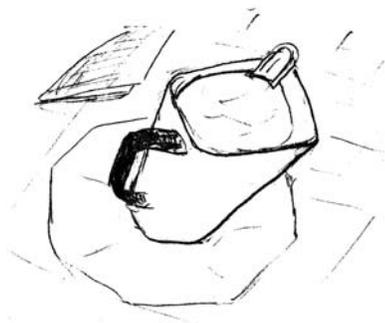
Los conjuntos se denotan desde su magnitud con la ciudad, se emplazan en la apertura del cerro, o en el cierre, donde esté toca a la ciudad, es la voluntad de la calle la que los unifica para luego acceder desde la distancia (por la magnitud) o desde el umbral (lo desconocido).

10 LA INTIMIDAD

10.1 Objetos de Intimidad



C.- 92



C.- 93

Los elementos que se consagran a nuestro alrededor cobran importancia al momento de diseñar espacios, tanto para el diseño de los apoyos como de los elementos más próximos de la cocina o el baño. Los croquis en este momento corresponden principalmente a primer y tercer año, donde la observación era más rápida y buscaba generar una base de información, lo rescatable de este punto yace en las sombras que se generan en la proximidad del ojo, como lo mínimo y la cercanía se relaciona a través de los detalles, en relación a la ciudad los elementos tienden a ser vistos en constante contemplación.



C.- 94

Croquis 92
La espalda hacia lo propio, como el elemento se conforma por sí mismo si la necesidad de un acto sobre él, la persona se despreocupa separando el espacio que existe entre el objeto y el mismo acto que el genera.

Croquis 93
La perspectiva de la tasa nos muestra todo lo existente dentro de ella, el vacío del borde se niega por el fluido que habita en el interior.

Croquis 94
Lo lleno se da sobre lo construido, los objetos se reparten en el espacio a la vista de quien camina.

10 LA INTIMIDAD

10.2 Posturas del cuerpo



C.- 95

La forma en como el cuerpo se coloca en relación al espacio es de suma importancia durante todas las etapas, la intimidad se da en la movilidad de forma proporcionalmente inversa; la existencia de un borde y la proximidad, esta relación permite los actos íntimos, se busca un cambio de altura o el apoyo del cuerpo.

La presencia de un cambio de intimidad se da en los umbrales donde existe el encuentro entre lo escarpado y el horizonte; los bordes o lo concéntrico. Los elementos que envuelven el cuerpo, llevados a la ciudad son los componentes del espacio, donde se logra mover la persona.

La magnitud de las calles en Valparaíso es la muestra del horizonte esta determina el nivel de intimidad al que el cuerpo se ciñe mientras se mueve, mientras en los espacios móviles o cerrados la intimidad se da al cerrar el cuerpo, se busca dar una apertura cuando los individuos se muestran hacia la ciudad. Los cambios de altura y los bordes son el principal medio de estudio en este sub-capítulo.

Se observó este medio durante todos los años de estudio dando énfasis en el último periodo donde la relación del habitante cobra mayor importancia en la observación personal



C.- 96



C.- 97

Croquis 95

El apoyo se busca desde lo inmediato, el espacio es ocupado desde la luz, lo observable a través de ella es el vacío que permite la apertura de la vista.

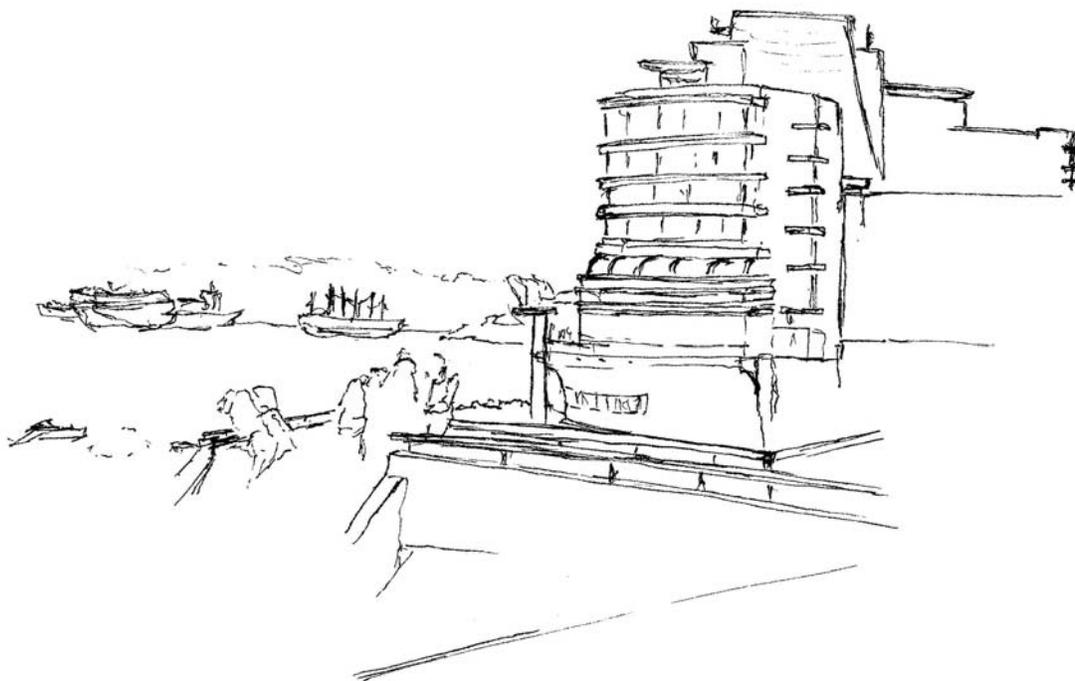
Croquis 96

El reposo del cuerpo como señal de apropiación del espacio, la intimidad se da cuando la persona se siente propia del lugar, las vistas evitan hacer el contacto con la intimidad de los demás, se ajena al espacio y se genera una envolvente al usar un mayor uso del espacio.

Croquis 97

El cierre del espacio exterior se genera en la apertura de lo próximo, los objetos se posicionan dentro del soporte que se encuentra con el cuerpo, la luz de los bordes insinúa el espacio donde se pierde lo íntimo, comer y beber se da en un cambio de postura.

11 OBSERVACIONES: BORDE Y MAR EN LA CIUDAD

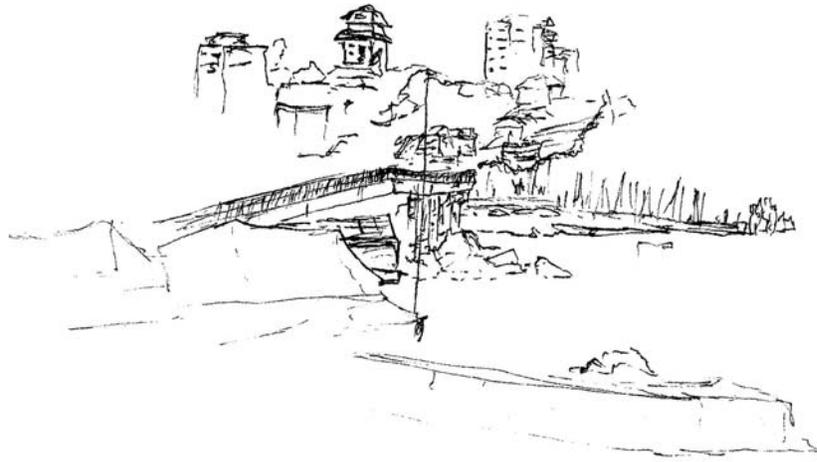


C.- 98

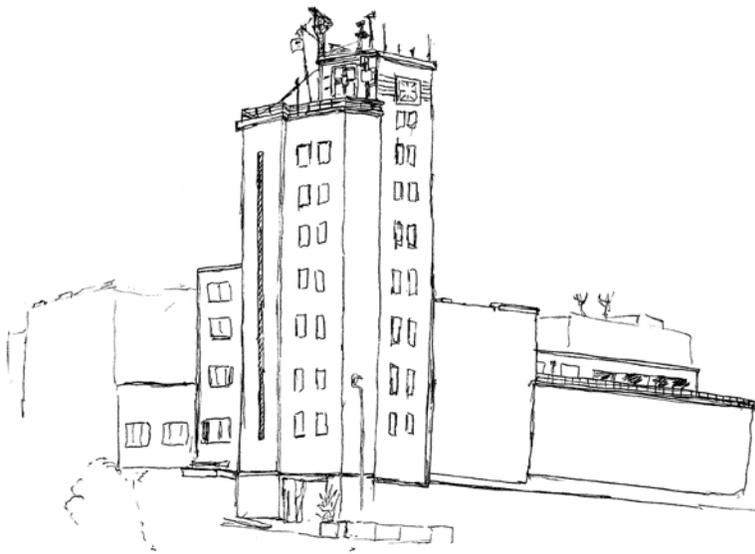
Las observaciones sobre el borde la ciudad se da desde el comienzo de la carrera, como nos relacionamos tanto nosotros como la ciudad con el borde costero fue el tópico principal durante tercer año, la estación náutica genero una fuente de observaciones sobre como el mar se relaciona.

La relación del borde se da con las construcciones que tenemos en él, son las vías conectoras, tanto las calles como el metro-tren, el que nos guía y nos contacta cuando miramos el mar desde lo paralelo. Distinto es el caso cuando nos encontramos desde el afrontamiento, las miradas se pierden en lo observable aparece la contemplación desde una sola mirada, aparece lo inmediato, logramos observas

las distintas tonalidades con que se tiñe sin mirar un tiempo errante, mientras que al observar el mar desde el costado nos encontramos con la detención que requiere la observación.



C.- 99



C.- 100



C.- 101

Croquis 98

El borde es el último horizonte que alcanza la mirada, los planos superpuestos se conforman con respecto al apoyo del cuerpo en las personas se observan la lejanía donde se encuentra el mar con el cielo, los barcos se vuelven elementos de magnitud, puesto que estos medios marítimos forman envoltentes momentáneas al vacío que se genera en la costa, el inmueble cumple una función de regla para medir los tamaños con que nos relacionamos.

Croquis 99

Los distintos focos con que se mira la costa revelan en enredado espacio, el horizonte es la zona distinguible de la ciudad, una sola mirada permite la contemplación en la apertura.

Croquis 100

La altura del edificio se revela en la proximidad del mar, al salir del muelle nos encontramos con los primeros elementos que nos hablan de estar dentro de la ciudad, el cambio se da cuando observamos la magnitud de lo vertical.

Croquis 101

El giro se ubica en conjunto con la costa, las líneas del metro se relacionan con la mirada del mar, se unifica el borde con los cables conductores planteando un espacio que mantiene el cielo unido con el suelo por medio de lo guiado de la ruta.

12 EL ABORDAJE



C.-102

El abordaje es el punto de encuentro entre la espera y la movilidad, las personas buscan encontrarse con un medio motorizado que los lleve hasta otro sitio, por lo que, están estrechamente reaccionado con la llegada y la partida de los sitios, al observar las distintas paradas se denota una presencia fundamental en las posturas del cuerpo como es el caso del croquis 95, el cuerpo se apropia del espacio para generar un relajo y así hacer un memento cómodo el que se aborden los distintos medios.

Durante el último periodo de estudios se trabajó directamente con las estaciones y como la espera es una de los principales actos que se llevan a cabo en estos lugares, surgen observaciones que hablan



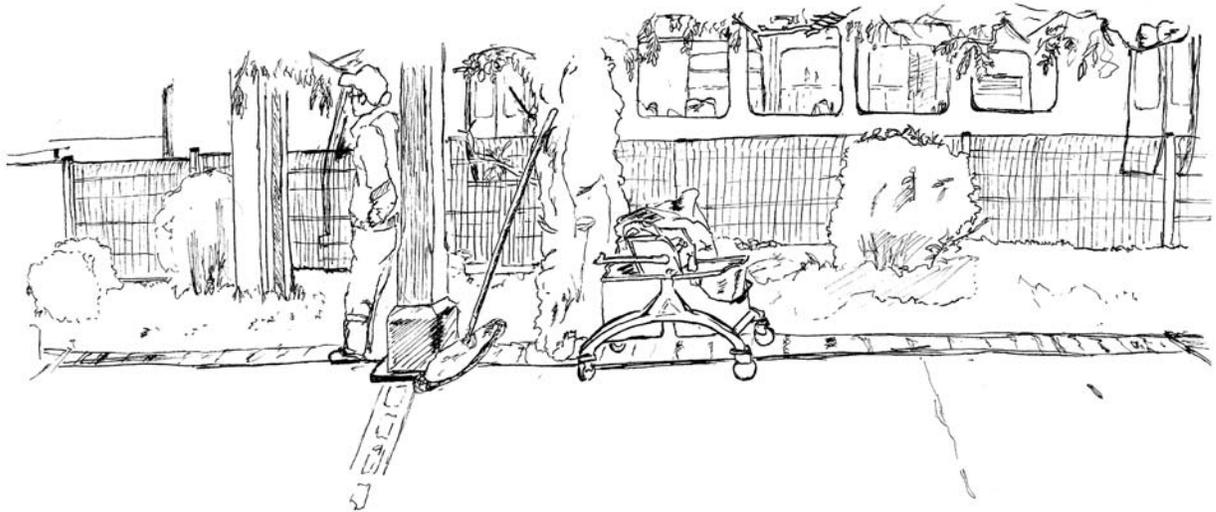
C.-103

sobre cómo se llega al lugar, sobre la búsqueda que genera el ojo hacia la calzada, puesto que desde la acera pretendemos llegar con la búsqueda del ojo a encontrar el número que buscamos.

Las estaciones cumplen una función de encuentro por su magnitud en la ciudad, nos encontramos con elementos que son reconocibles para todos ya sea por su tamaño o importancia histórica-social para la comunidad, como es el caso de las estaciones de metro.



C.- 104



C.- 105

Croquis 102

El espesor de los peldaños permite la espera previa al abordaje, un cambio de altura que cambia la intimidad reúne a las personas inclusive más que el mismo paradero. La altura de 20 a 0 cm que miden los escalones son sutiles, no cambian realmente la altura con que se mira la locomoción, solo afecta la intimidad de las personas que están alrededor. Escalera de abordaje.

Croquis 103

La estación Hito. La estación proporciona un punto de encuentro para las personas, un umbral de detención previo al viaje donde los individuos observan alejados del vacío central de las vías. Se muestran dos instancias de detención antes del abordaje; una antes del acceso al andén e inclusive a la boletería y una segunda ya en el

andén mismo. El metro se espera inclusive estando fuera de la estación.

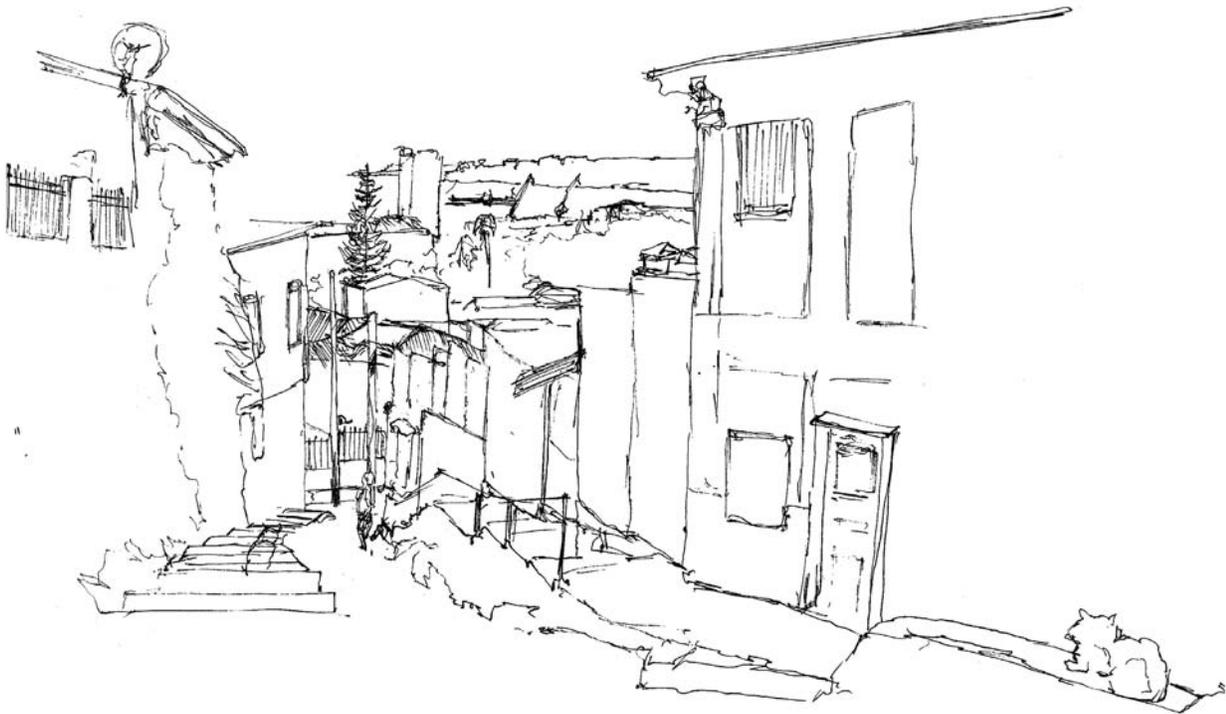
Croquis 104

Las verticales marcan el espacio de la estación, la forma de llegada se resuelve por medio de la distancia del ojo, la reja se mantiene como un segundo panel posterior a los pilares que cortan la vista.

Croquis 105

El encuentro entre el área verde de la estación con la reja aleja la vista del pensamiento de una estación, surge el rastro de la historia por cómo se construye el espacio visible, en Limache la estación se vuelve un punto histórico que nos habla sobre la forma del espacio previo a lo existente.

13 LA ESCALERA

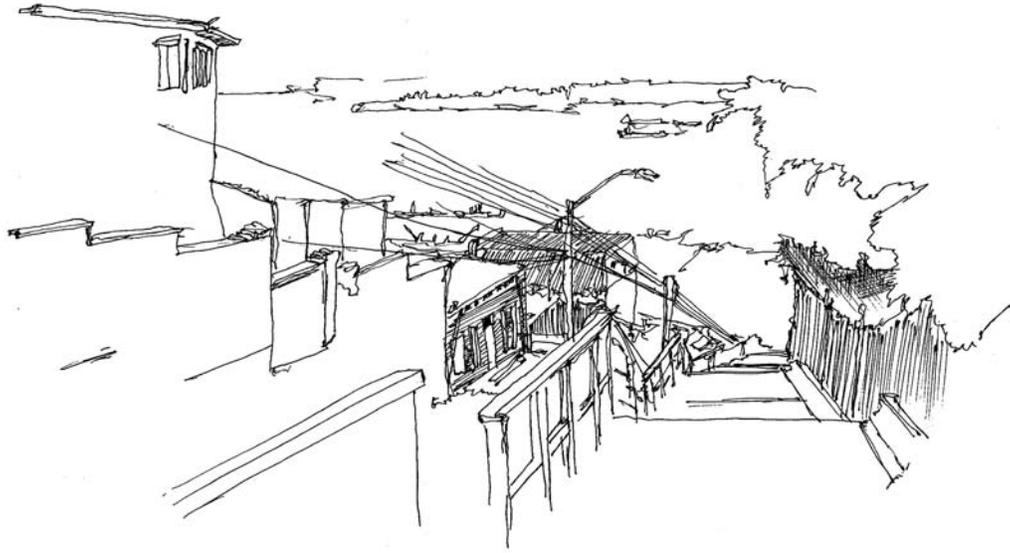


C.- 106

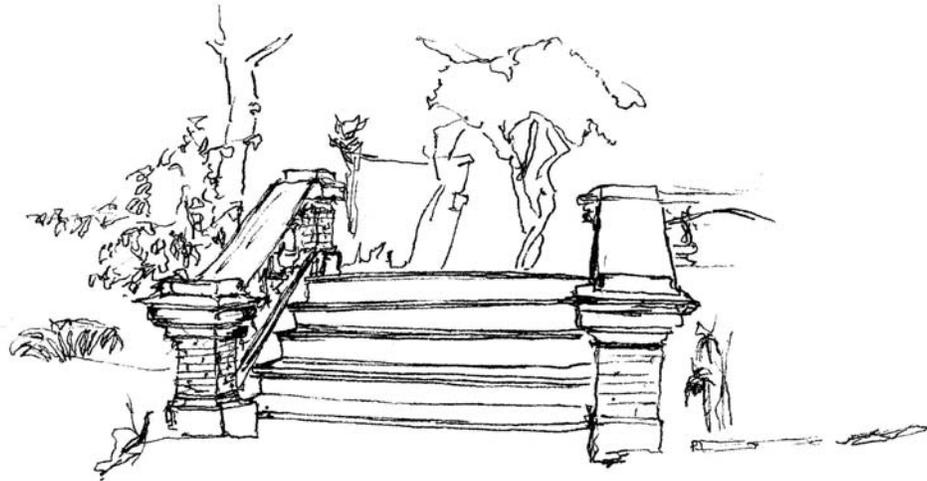
Las escaleras son un elemento que se observa desde muchas perspectivas distintas en el croquis, las observaciones por lo general no abordaban este tema directamente, sino que, se conformaban por los actos que ellas acogen, puesto que se vuelven un elemento versátil en la ciudad, fue visto en momentos donde el cuerpo buscaba generar intimidad como en momentos donde se buscaba generar un abordaje, el croquis 48 sobre las iglesias muestra la magnitud que logran alcanzar en algunos casos. Durante el estudio de los conjuntos habitacionales se cayó en la cuenta que las escaleras también eran los umbrales que nos permitían acceder al conjunto (croquis 90) de esta forma las distintas perspectivas

causaban que cada escalera fuera propia tanto del lugar como del acto que se realizaba.

Se observó su importancia en los interiores durante el caso de las casas abiertas que trajo a sí como el cambio de escalón podía cambiar el ambiente de la casa, puesto que en tercer año la observación comenzaba a generar más base de datos se planteó el caso de las escaleras umbrales y las escaleras muros.



C.- 107



C.- 108

Croquis 106

Lo colectivo se genera por el eco de las alturas, lo escarpado deja una vista continua al avanzar el paso de la persona, el horizonte se mantiene unido por la altitud. En los cerros lo común es la altura de las pendientes de las escaleras que unen los accesos.

Croquis 107

La escalera agujal. Lo mínimo mantiene en conjunto a la escalera, el paso se acelera en lo escarpado.

Croquis 108

La escalera del exterior, une los espacios de altura en los jardines. La escalera da una tercera unión entre las calles del jardín, el comienzo del cerro difuso.



C.- 109



C.- 110

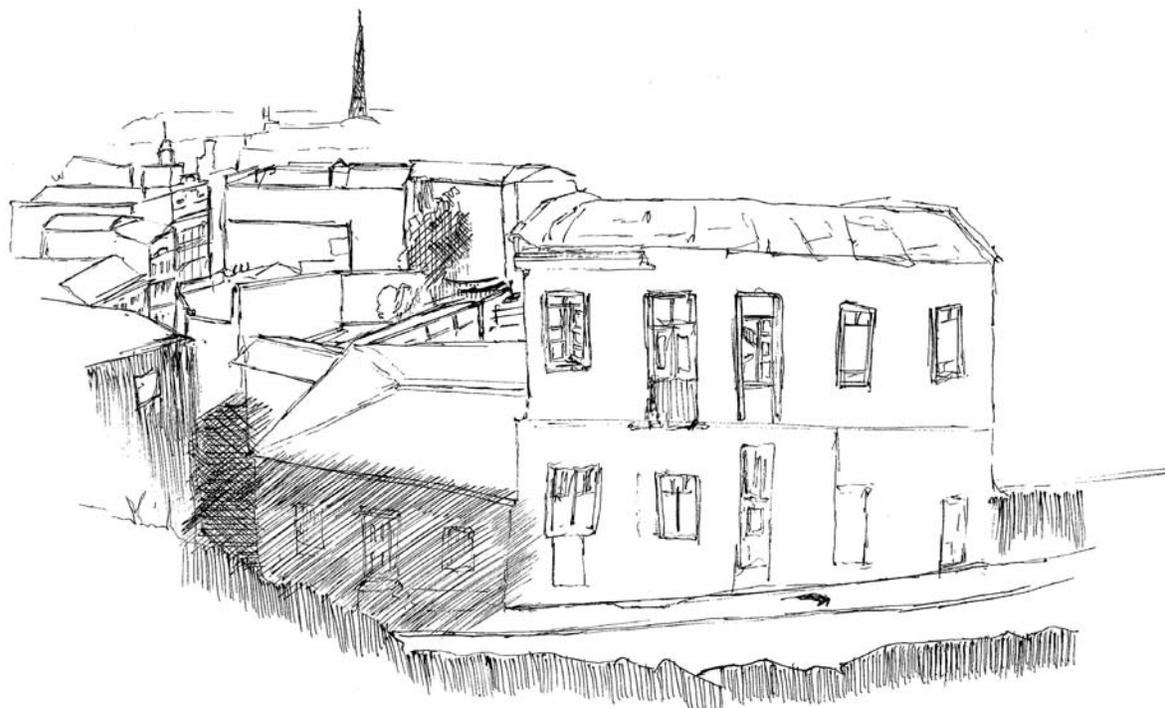
Croquis 109

La escalera superpuesta cambia el plano con que se mira, la dirección zigzagueante deja mantos con los que se habita.

Croquis 110

Lo abrupto de la bajada en la escalera marca un hito del comienzo en el acceso al cerro, la pausa antes de comenzar el paso se un umbral antes de acceder. Escalera del umbral [la pausa] en altura.

14 ELEMENTOS PATRIMONIALES



C.- 111

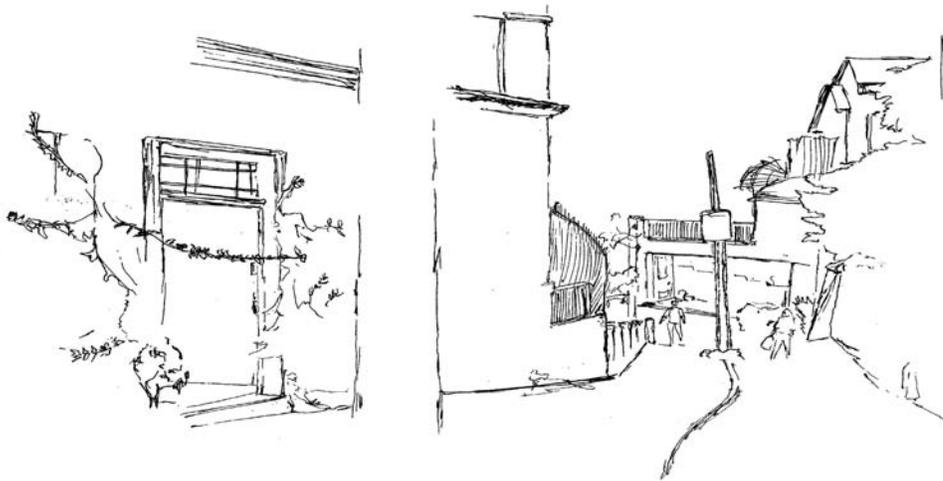
El t3pico de patrimonio se estudi3 durante la 7ª etapa perteneciente a la formaci3n disciplinar donde se comenz3 a trabajar sobre los criterios de valoraci3n e intervenci3n en los inmuebles de car3cter patrimonial.

El patrimonio si bien comienza desde una perspectiva hist3rica de los edificios y la ciudad misma, tambi3n se relaciona en como nosotros valoramos y rescatamos los sectores que habitamos, no necesariamente algo con mucha historia es considerado por nosotros como fuente de valoraci3n, si no, que se comienza a partir de lo que nosotros estamos acostumbrados, algo que ocurri3 en esta etapa es que la observaci3n no bastaba para llegar a com-

prender los espacios era falta tambi3n la opini3n de las personas que habitan el lugar, como se relacionan con 3l y que creen que lo hace especial.



C.- 112



C.- 113

Croquis 111

La construcción se emplaza siguiendo la forma del suelo, de manera distinta a los inmuebles posteriores la forma de la calle es quien guía a construcción, subiendo desde la plaza de justicia la construcción se conforma a partir de distintos elementos y materiales. La casa refleja la luz en su posición enmarcándola por el contraste generado en la forma de las calles.

Croquis 112

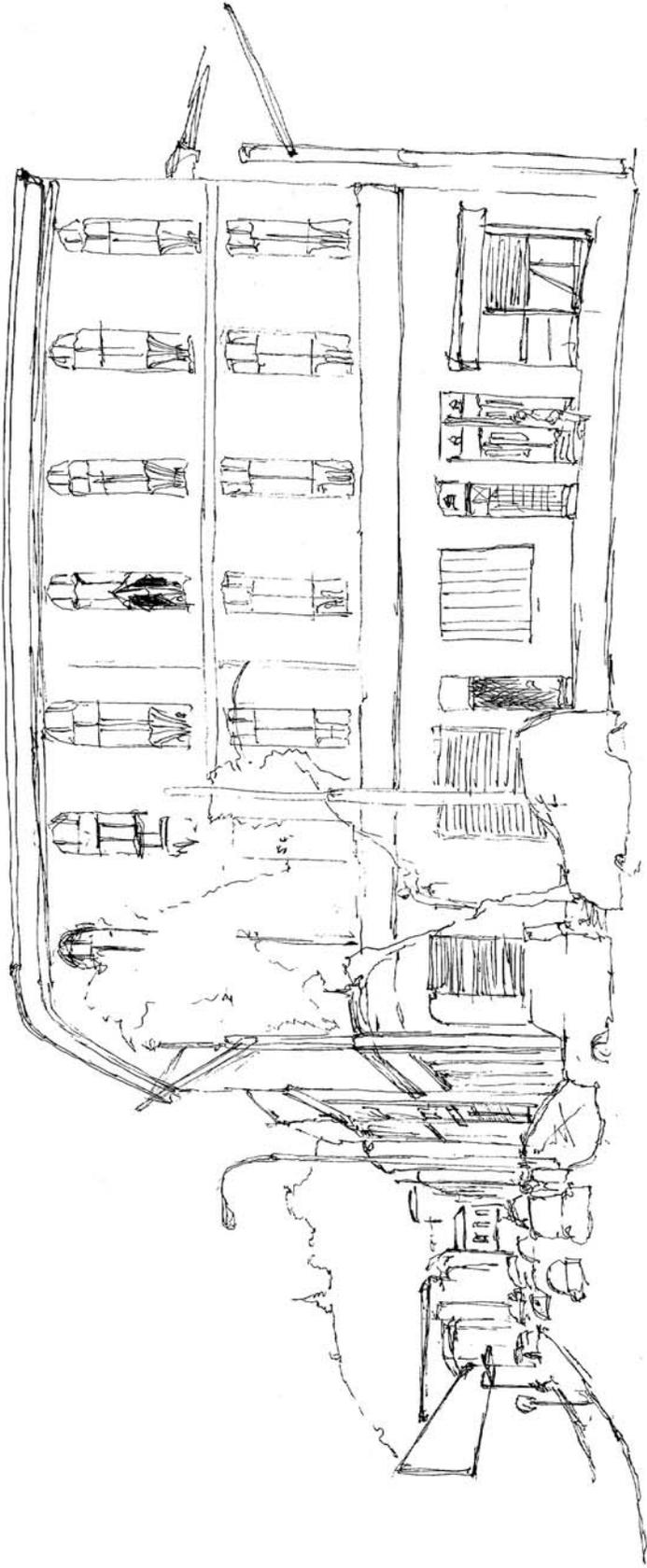
Bajando desde cerro alegre, la ciudad se conforma a partir de los colores, el encuentro entre los vértices marca el límite donde el ojo debe alzar la mirada, los elementos se conceden hasta esa altura continua entre uno tras el siguiente, lo continuo que se mantiene a través de las distintas épocas.

Croquis 113

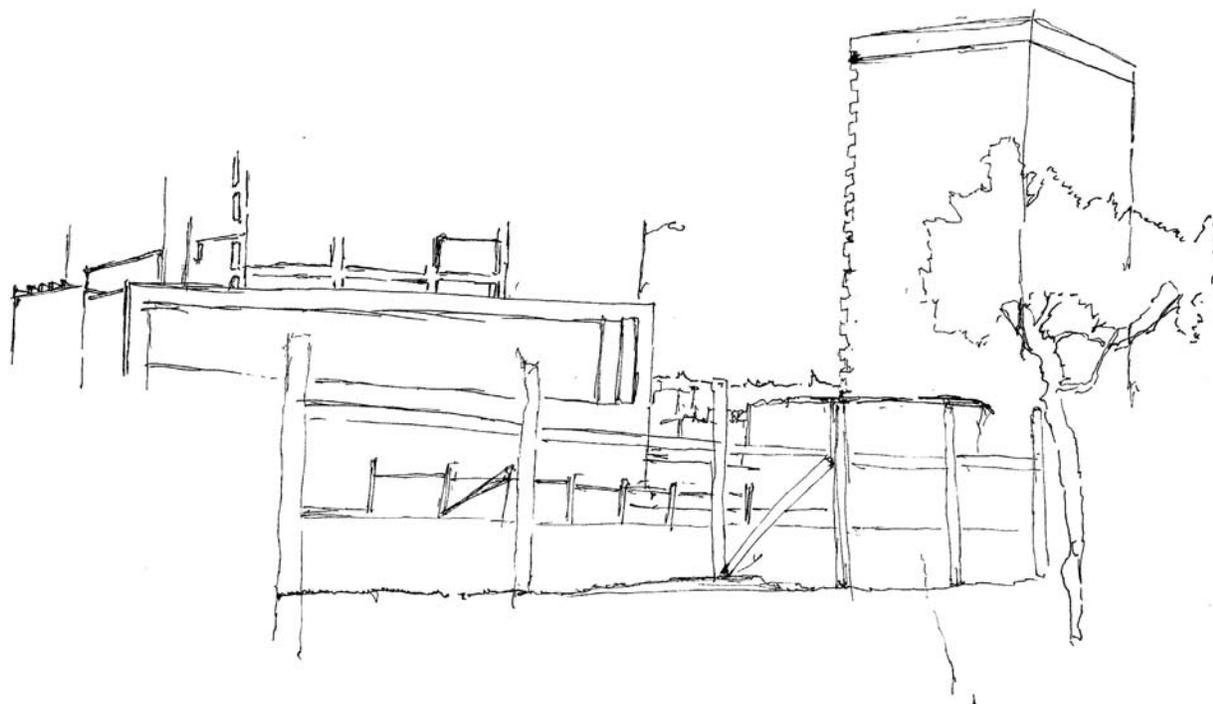
Siguiendo la ruta del giro en la Plaza de Justicia hacia el cerro Alegre surgen los espacios que están formados a partir de las calles. La calzada marca el uso que se le da a la subida, el pie continua la ruta trazada con lentitud por la materialidad del soporte del paso.

Croquis 114

Avenida Independencia, el inmueble de una tipología de galerías se ordena en la vertical por las ventanas que lo componen, es el giro en la esquina que permite habitar, el mismo edificio se habita desde el exterior permitiendo la entrada solo para la pausa.



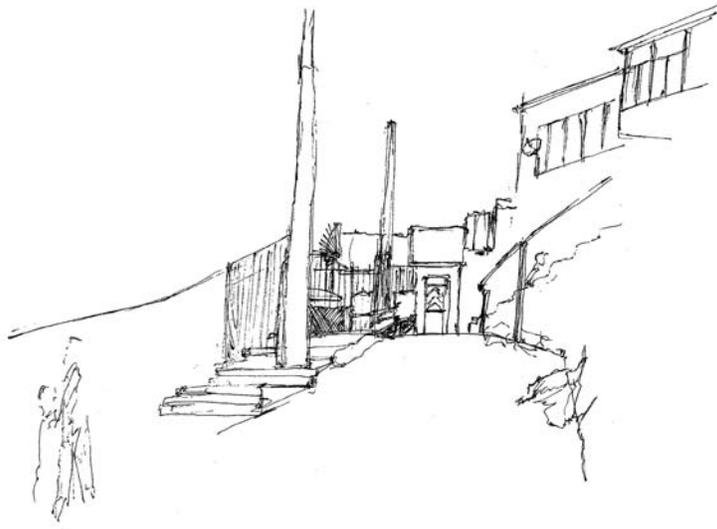
15 VENTANAS EN LA CIUDAD



C.- 115

Durante la tutoría de 10o etapa la observación estuvo enfocada a las ventanas de la ciudad elemento que se hizo transversal al desarrollo del proyecto, hasta este punto de los talleres este elemento no había cobrado importancia, y constituía un vacío en el espacio, sin embargo, a partir de las observaciones sobre estación viña del mar se cayó en la cuenta de que cumplen un rol de visibilidad en el espacio. Mientras que realizaba la recapitulación se encontraron múltiples croquis que daban cuenta de tema a tratar por lo cual se decidieron integrar a este punto, por lo tanto, se agruparon aquellos croquis que tenían esto en mente en primera instancia y aquellos que daban cuenta de el en segunda.

La ciudad se mantiene constantemente atravesada por los elementos paralelos a la vista del ojo, las ventanas de la ciudad son aquellas pausas que se generan para poder ver lo existente en el vacío más allá de lo observable comúnmente, una instancia donde el ojo alcanza lo que está fuera de la perspectiva, se observó principalmente el espacio como medio visual sin considerar las componentes sensitivas en las cuales nos desenvolvemos.



C.- 116

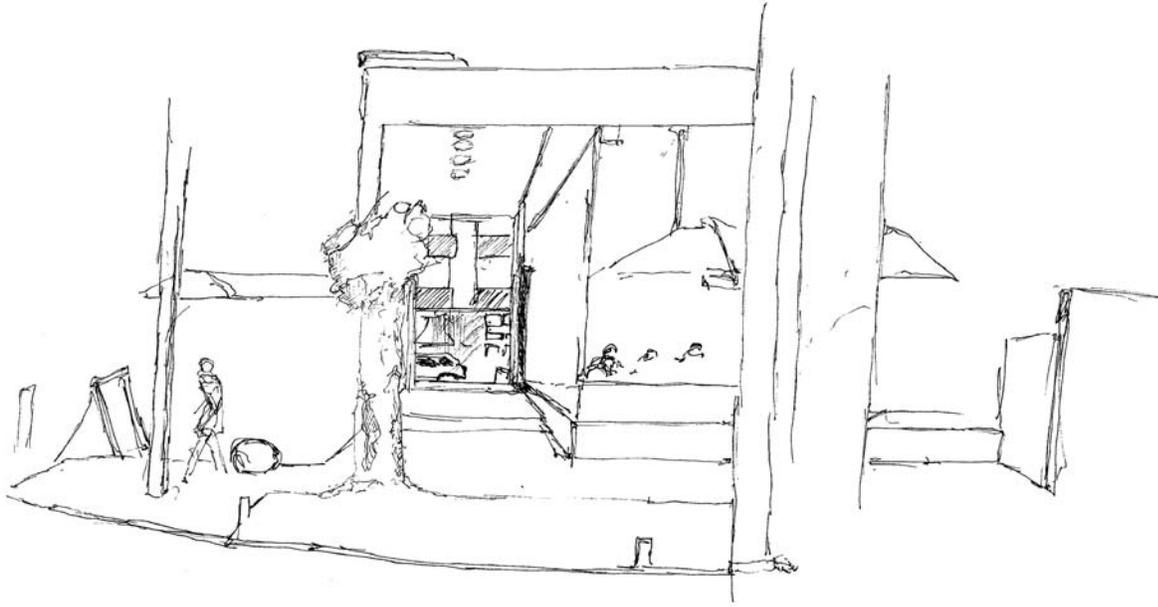
Croquis 115
 El borde del espacio se da por el horizonte, el horizonte corta el borde de la ciudad generando que la falta de las cosas nos haga saber que existe un espacio mayor. La reja que mantiene vacíos, nos permite observar una lejanía mayor, la reja es una ventana en la ciudad.

Croquis 116
 La pausa previa al giro, muestra un espacio a partir de las personas que aparecen, la continuidad del espacio se ve cerrada por el quiebre de la baranda y las casas del fondo, son las personas que llegan por el borde quienes hablan de la existencia de un posterior.



C.- 117

Croquis 117
 Caminando próximo a Plaza Victoria durante la tarde de reojo desaparece el límite de los muros que envuelven la vista, mientras se recorre la cada manzana de la ciudad las vistas se mantienen continua de esta manera el asombro surge cuando se rompe esta continuidad por uno de los límites del ojo. El vacío unifica ambas calles, una ventana que permite observar lo que ocurre atrás de lo que se observa, el vacío adelanta la ciudad generando "anticipo y el asombro" al caminar.



C.- 118



C.- 119

Croquis 118

Caminando por 6 Poniente durante la noche de reajo desaparece el límite de los muros que envuelven la vista, mientras se recorre la cada manzana de la ciudad las vistas se mantienen continua de esta manera el asombro surge cuando se rompe esta continuidad por uno de los límites del ojo. El vacío unifica ambas calles, una ventana que permite observar lo que ocurre atrás de lo que se observa, el vacío adelanta la ciudad generando "anticipo y el asombro" al caminar.

Croquis 119

El recorrido del metro durante la noche es interiorizado, se observa lo que ocurre dentro de él, la sombra del espacio genera que lo que está afuera quede en un segundo plano. Al observar el vidrio de las puestas de acceso al otro vagón, la sombra causa que se la vista sea solo hacia el mismo vagón, la ventana se vuelve un espejo del espacio, una cualidad que genera un realce de lo que se presenta al lado en vez del frente, las ventanas se muestran en los extremos, muestran los bordes de la vista.

Las observaciones estuvieron directamente marcadas con la intimidad de las personas, como es el apropiamiento del lugar donde nos desenvolvemos, el encuentro que surge entre los sentidos que percibimos, la termocepción y la luz del espacio son protagonistas al momento de generar los umbrales de la ciudad, la apertura del espacio que surge y como las alturas logran unificar todos los aspectos nombrados para plantear un espacio que dé cabida a la permanencia.

La decantación de cada etapa cierra con el diseño y planteamiento de un proyecto de arquitectura, este capítulo es la recapitulación de los proyectos realizados en la escuela durante los distintos años y ciclos.

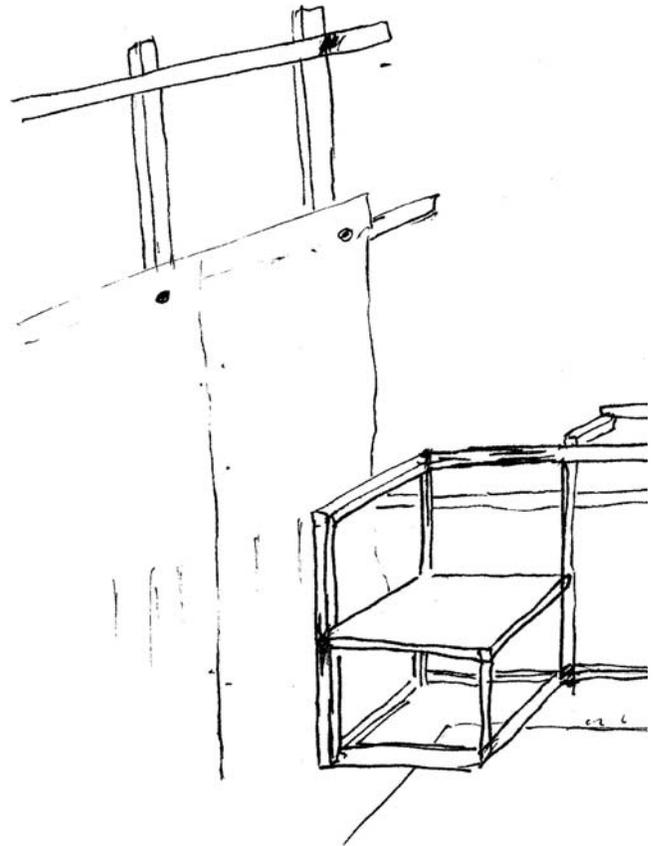
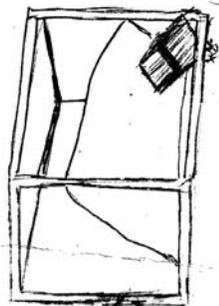
CAPÍTULO II

Recuento de los proyectos

PARAPETO

01ª Etapa. Taller de arquitectura primer año

Profesores: Patricio Cárvaves, Jorge Ferrada, Álvaro Mercado, Valentina Requesens.



C.- 120

La primera etapa se constituye como la introducción a la modalidad de taller y su modo de actuar, principalmente su carácter grupal, para ello se comienza a observar sobre la ciudad y sobre las distintas formas en que el habitante se relaciona con el espacio.

El parapeto fue el primer proyecto que se realizó en la escuela, un elemento que estuviera en el espacio cumpliendo una función para la persona, donde ella pudiera estar y sentirse a gusto, si bien, este proyecto estaba más relacionado con el objeto mismo, que, con el vacío del espacio, la propuesta era un proceso que nos permitiera ver las posibilidades de habitar el vacío.

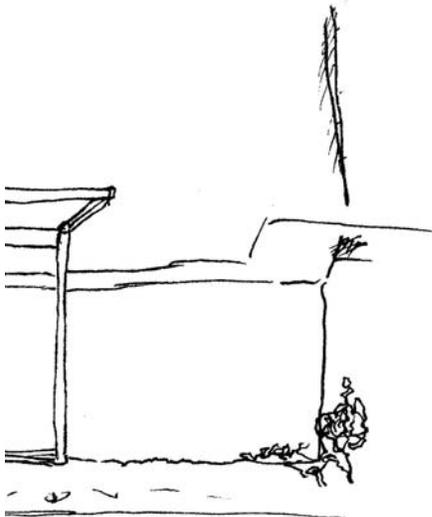
El proyecto se ubicó en viña del mar, al costado de la Parroquia Nuestra señora de los Dolores, particularmente en la plaza parroquia.

Se nos otorgó un espacio entre las tres plazas de viña (Plaza Vergara - Plaza Sucre - Plaza Parroquia) el cual podíamos utilizar.

El modelo que se muestra es un curso del espacio ejecutado en la escuela como versión previa al proyecto del trimestre.



C.- 121



silla
cuadrada

C.- 122

El proyecto constituyo un elemento que permitiera la reunión entre el adulto mayor y el joven, a través de una serie de asientos con caídas para skate. Los registros que se mantienen son del fundamento del proyecto, con parapetos que servían de cursos del espacio escala 1:1.

Croquis 120

Curso del espacio, el espacio interior sobre una hoja que parte el espacio mayor del cubo que lo envuelve.

Croquis 121

El apoyo de uno sobre otro, en la forma se da el calce de los elementos, los distintos cursos del espacio se apoyan unos a otros formando un muro en el espacio.

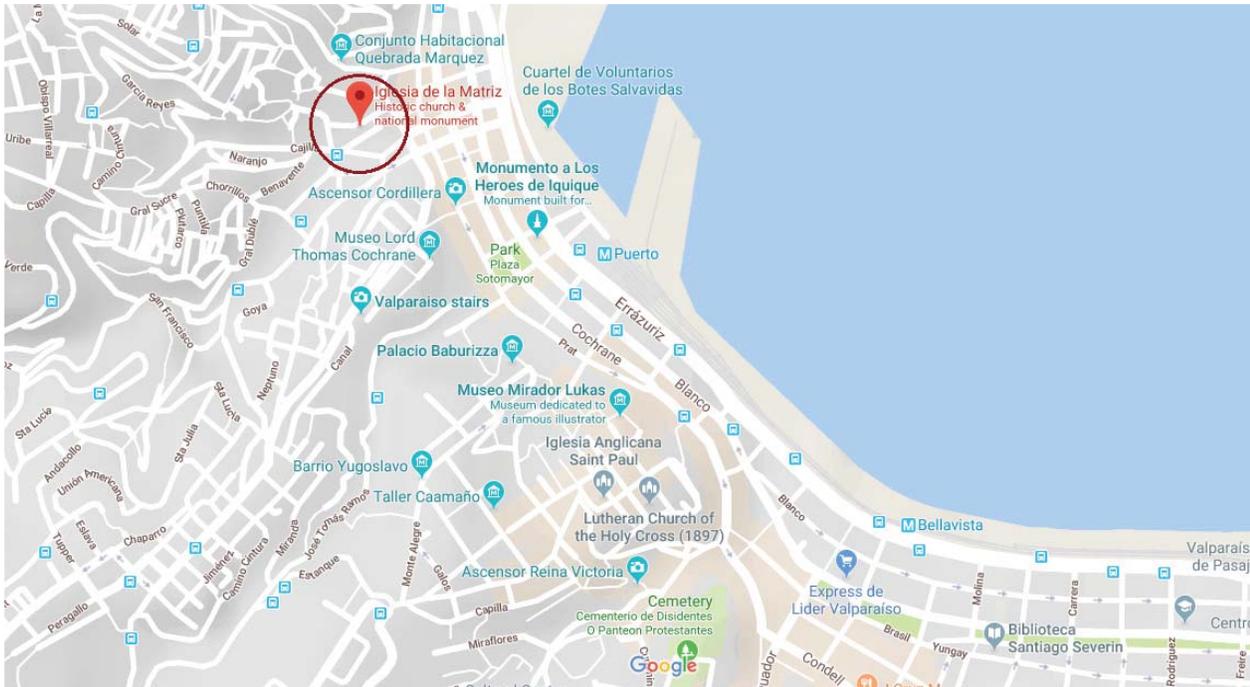
Croquis 122

Modelo 1:1 del curso del espacio, "Apoyo en codos", diseñado como un elemento para ayudar la a la vista que permita el descanso.

COMEDOR COMUNITARIO, DILATACIÓN CENTRAL

02ª Etapa. Taller de arquitectura primer año

Profesores: Patricio Cárvanes, Jorge Ferrada, Álvaro Mercado, Valentina Requesens.



U.-01 Ubicación comedor costado Iglesia de la Matriz

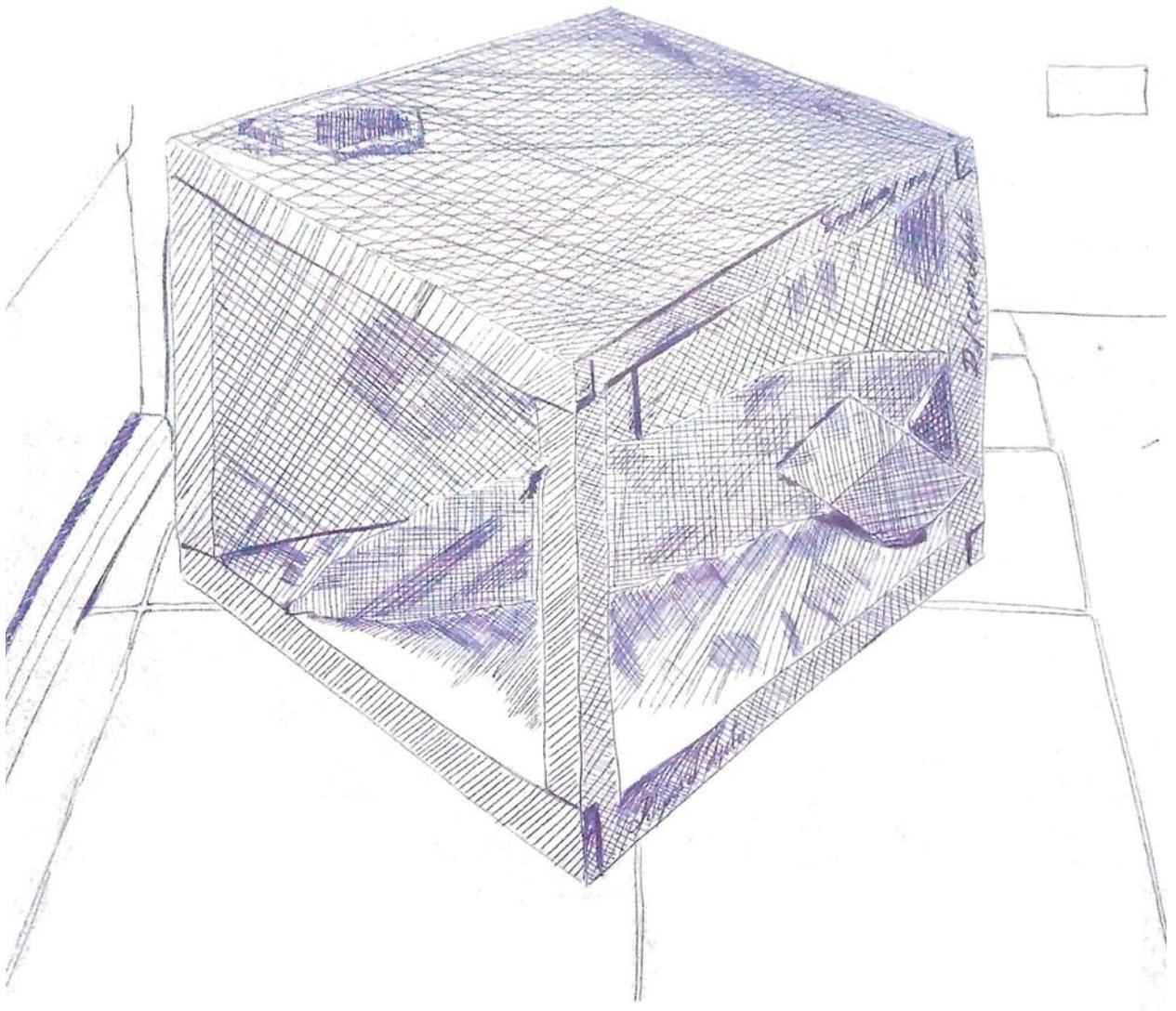
El ciclo de primer año cierra con un proyecto que propone una remodelación al comedor comunitario de La Matriz, administrado y trabajado por la misma organización que opera el lugar.

El comedor logra integrar las dimensiones sociales que se relacionan con la iglesia y el actual comedor sumadas a la posibilidad de dar cabida a la reunión un punto donde las personas encuentren la hospitalidad, y logre generar un hito en lo preexistente.

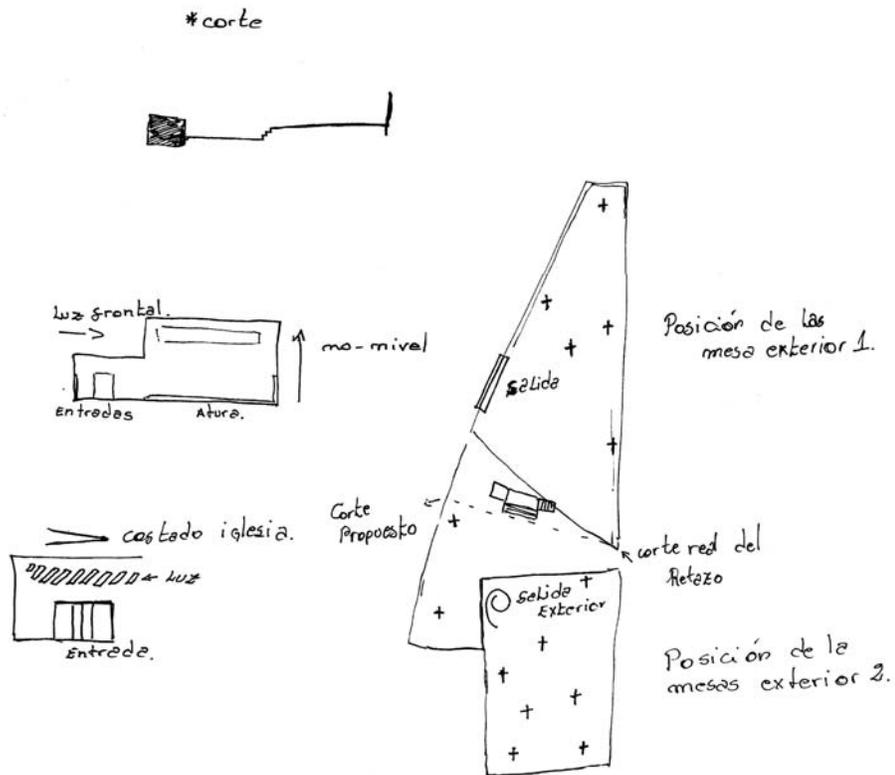
El proyecto se ubica en el actual Comedor solidario 421 La Matriz, al costado del atrio de La Matriz; en el viejo puerto de Valparaíso.



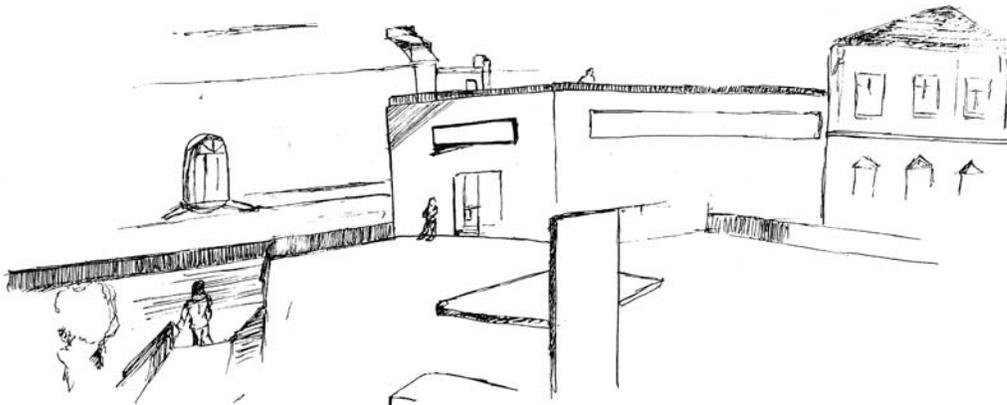
C.-123



C.-124



E.- 03



C.- 125

Croquis 123

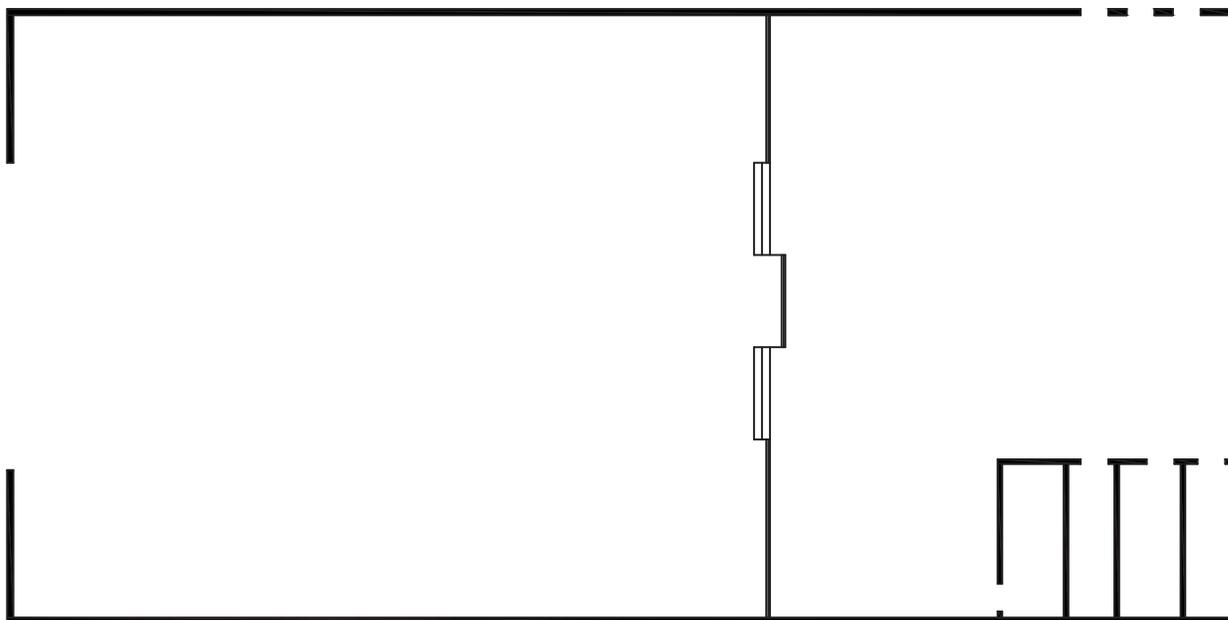
El espacio se corta anticipadamente, el conocimiento de que las nubes existen más allá del corte del horizonte permite saber que el espacio continuo después de lo desconocido, un espacio que se esconde.

Croquis 125

Croquis vista habitada. La apertura se forma después del espacio, una entrada escondida del ojo que solo aparece al adentrarse en la plaza interior que se forma en el antiguo retazo del comedor.

Croquis 124

Curso del espacio en contemplación, curso de madera ejecutado a partir de los vértices que se completa con las caras de hilado.



El proyecto contempla un espacio único que permite una progresión pausada con la bandeja, hasta llegar al lugar donde se sirve la comida. Un recorrido que genera un ir y venir del interior recordando al movimiento que se tienen dentro de la misma iglesia, se suman a eso una plaza que permite la consagración de personas en el lugar, tanto de la comunidad del sector como personas externas.

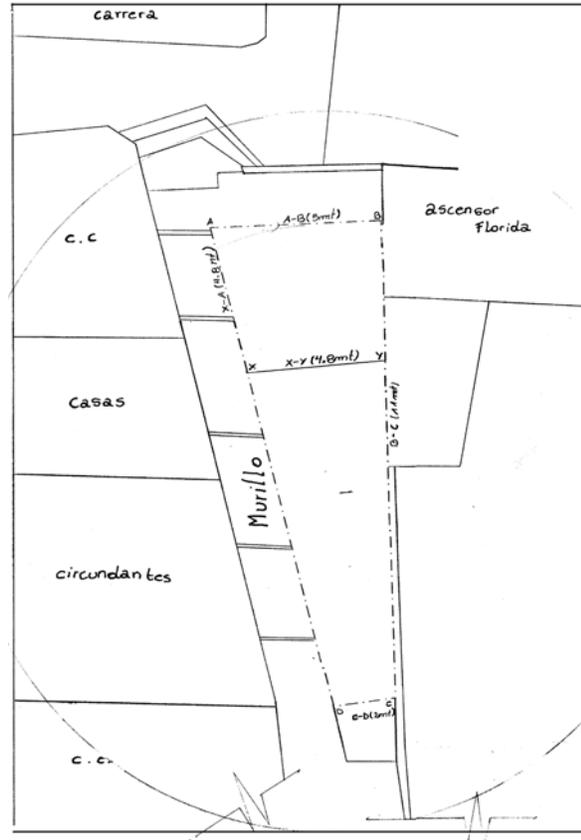
Los croquis que generan el fundamento se relacionan principalmente con el espacio público de la ciudad, el modo de comer y los comedores (páginas 24 - 29) permiten una forma de ver el modo en que las personas actúan al estar en un acto íntimo que se desenvuelve en un momento al exterior.

El fundamento se genera a partir de dos croquis fundamentales, C.-48 (p.37) y el C.-123. Planteando que el espacio se genera a través de un desconocido.

CASA ESCARPADA

03ª Etapa I. Taller de Arquitectura "La casa"

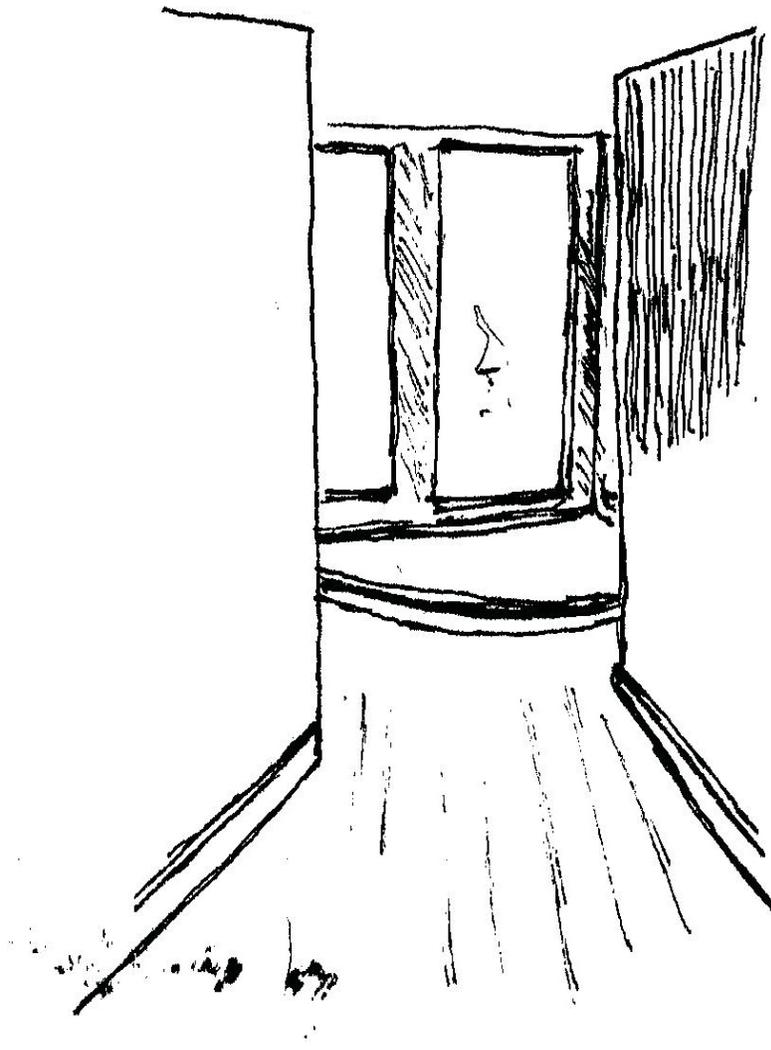
Profesores: Isabel Margarita Reyes, Miguel Eyquem, Eric Caro.



La III etapa comenzamos a abordar el caso arquitectónico de la casa, lugar que ayuda a mantener el resguardo e intimidad de las personas con respecto al espacio público donde se desenrollan.

Para el trabajo se realizaron observaciones que estaban enfocadas tanto a la casa como a la unidad mínima llamada cochitril (croquis página 58).

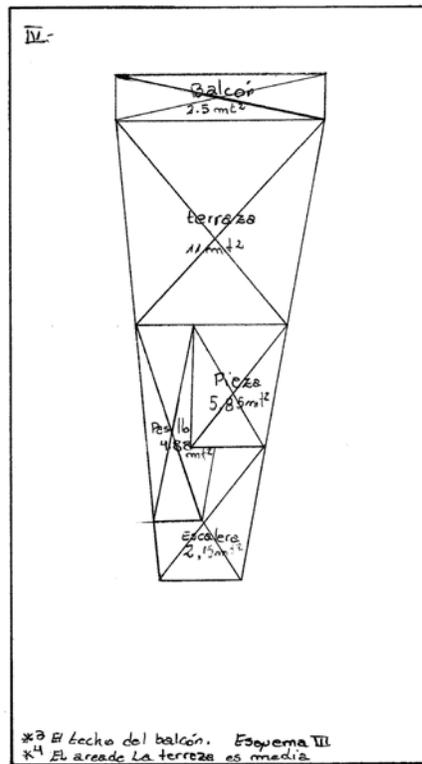
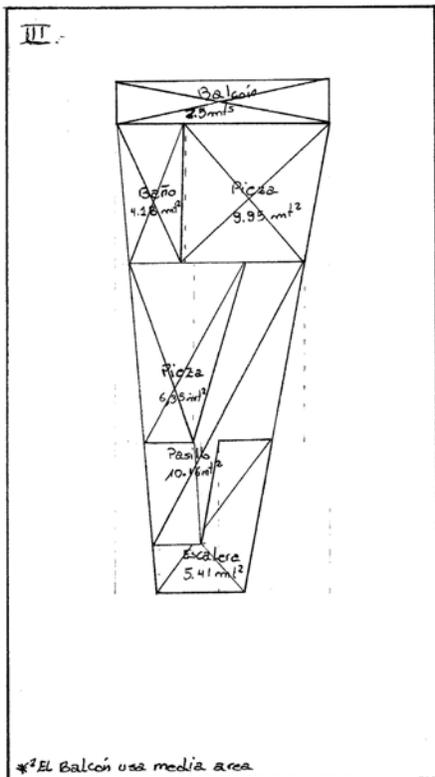
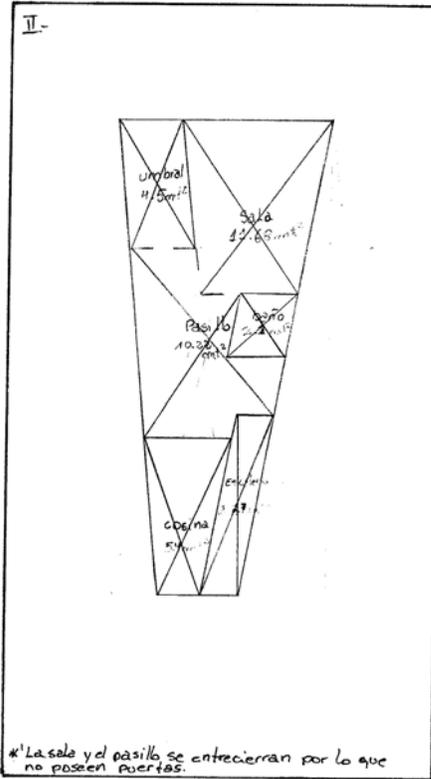
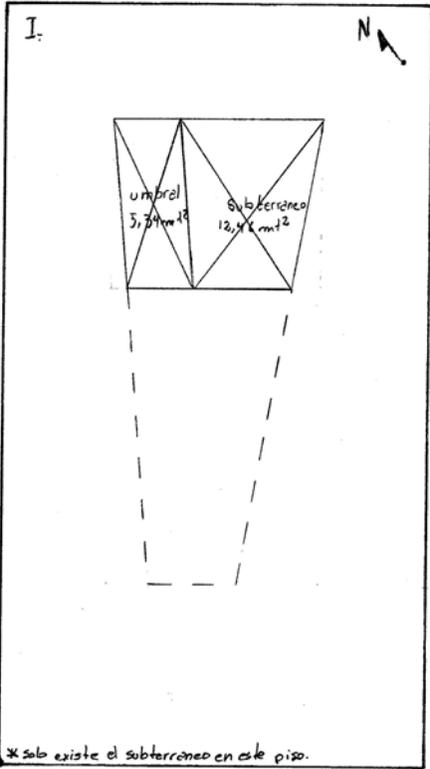
El proyecto se ejecuta en el pie de cerro. Parte la búsqueda del terreno donde se pudiera ubicar una casa mínima que tuviera relación con el cerro donde se pudiera trasladar una familia completa, para ello el proyecto se ubica al costado de calle murillo, una escalera que da hacia el cerro, siendo la continuidad del espacio del ascensor florida.

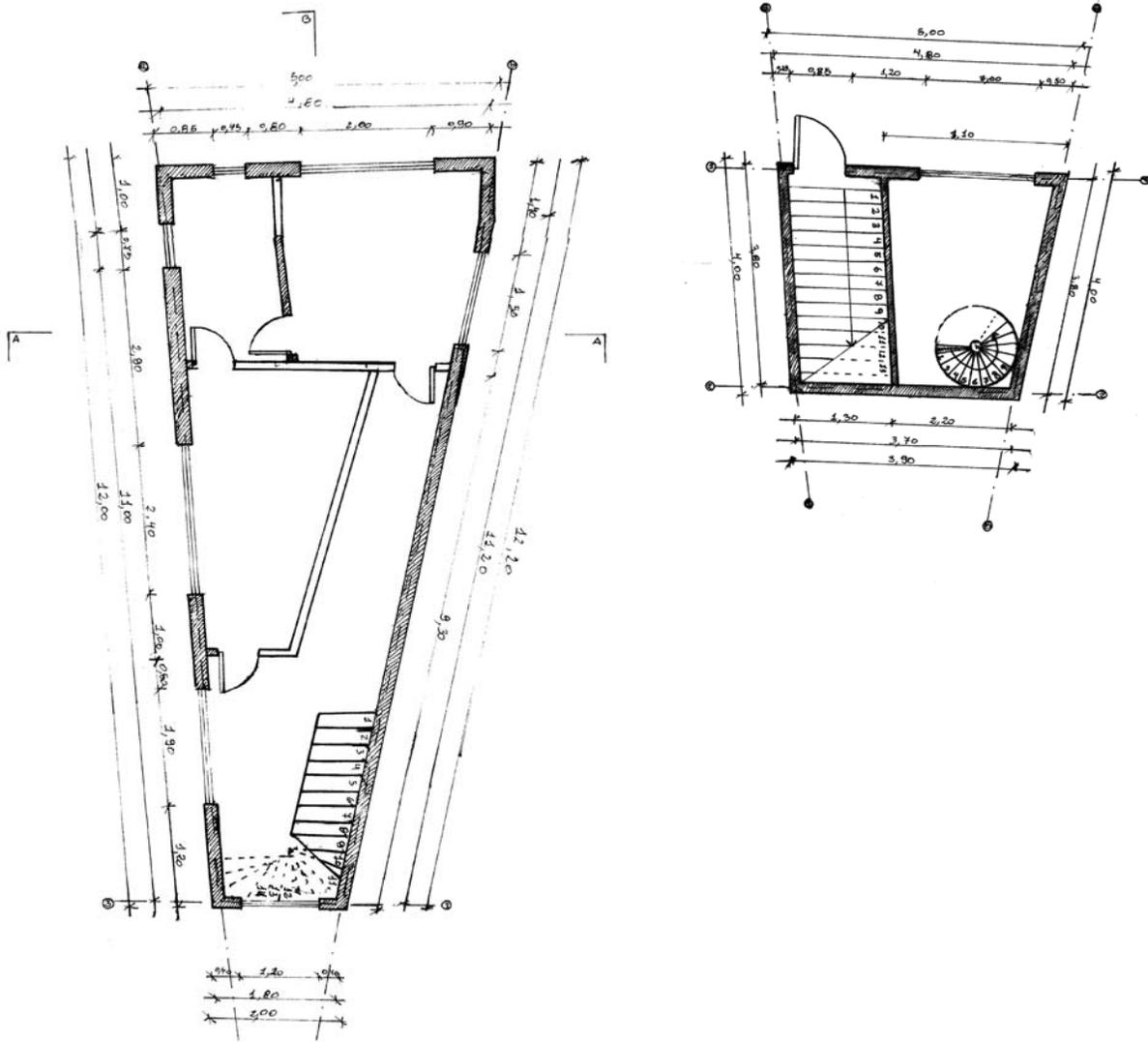


C.- 126

Croquis 126

El piso es el protagonista del espacio, la construcción de la altura permite la diferenciación del espacio, es ella la que determina la magnitud y marca el comienzo de una nueva área dentro de la casa.



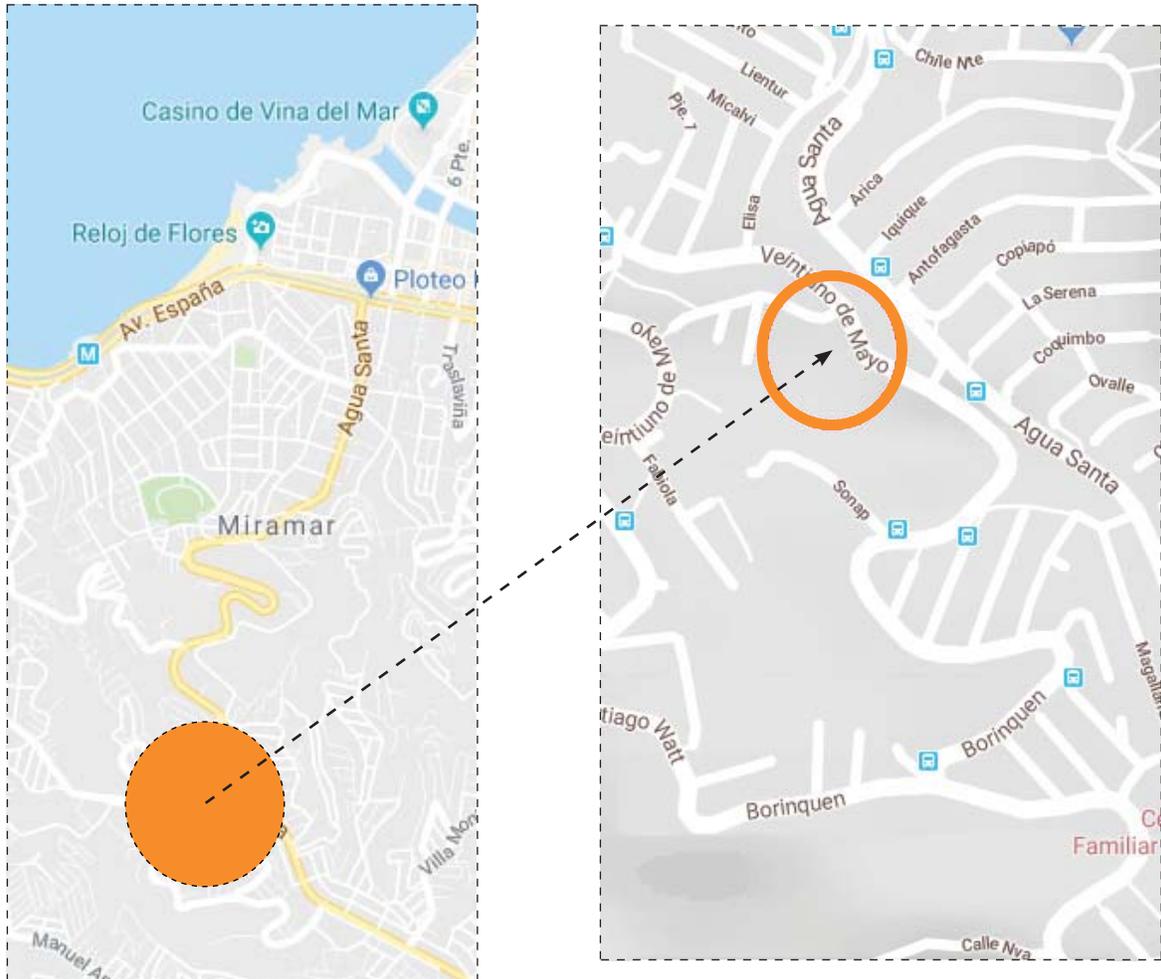


Se plantea un espacio pabellón, un continuo avanzar que permite un camino guiado. La casa está pensada para la familia, donde los patios están relacionados con los usos que da, el jardín frontal más espacioso permite que las personas puedan encontrarse con la casa, el patio posterior se relaciona con la cocina, un jardín con terrazas que pueda ser usado para plantar distintas hierbas. El interior está enmarcado por las alturas de los cuatro pisos que generar piezas a partir desde la completitud.

LA CASA MIRADOR

03ª Etapa II. Taller de Arquitectura “La casa”

Profesores: Isabel Margarita Reyes, Miguel Eyquem, Eric Caro.



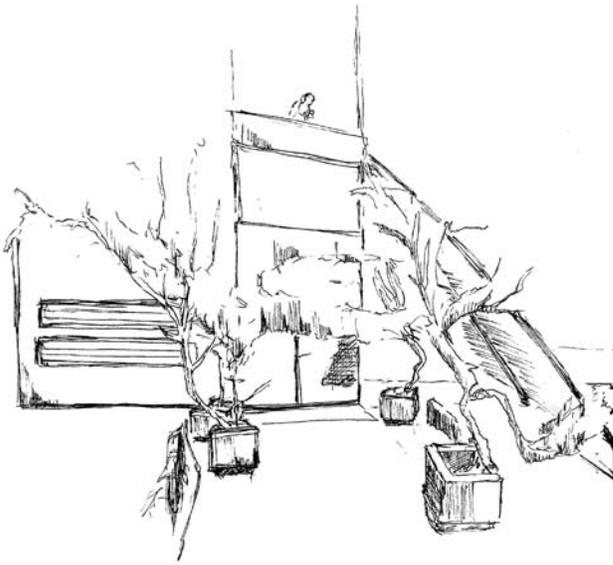
La cuarta etapa continua con el estudio de los espacios domésticos, es el ámbito de la cada, con una mirada desde la comunidad, una coexistencia. El exceder desde los cerros, viviendas que pasan del pie de cerro a la quebrada.

Los encargos se orientaron hacia la ciudad a partir del acto de acceder, los croquis toman muchos conceptos de las materias, la luz de la iglesia y el tamaño del espacio íntimo donde se logra comer. Es la intimidad donde se construye la identidad y surge finalmente la comunidad. Se aborda lo urbano desde la vivencia del vecino, como se relaciona.

El curso trabaja a partir de la relación entre lo íntimo y lo expuesto. La relación, márgenes y situaciones donde estos conceptos se relacionan.



I.- 01

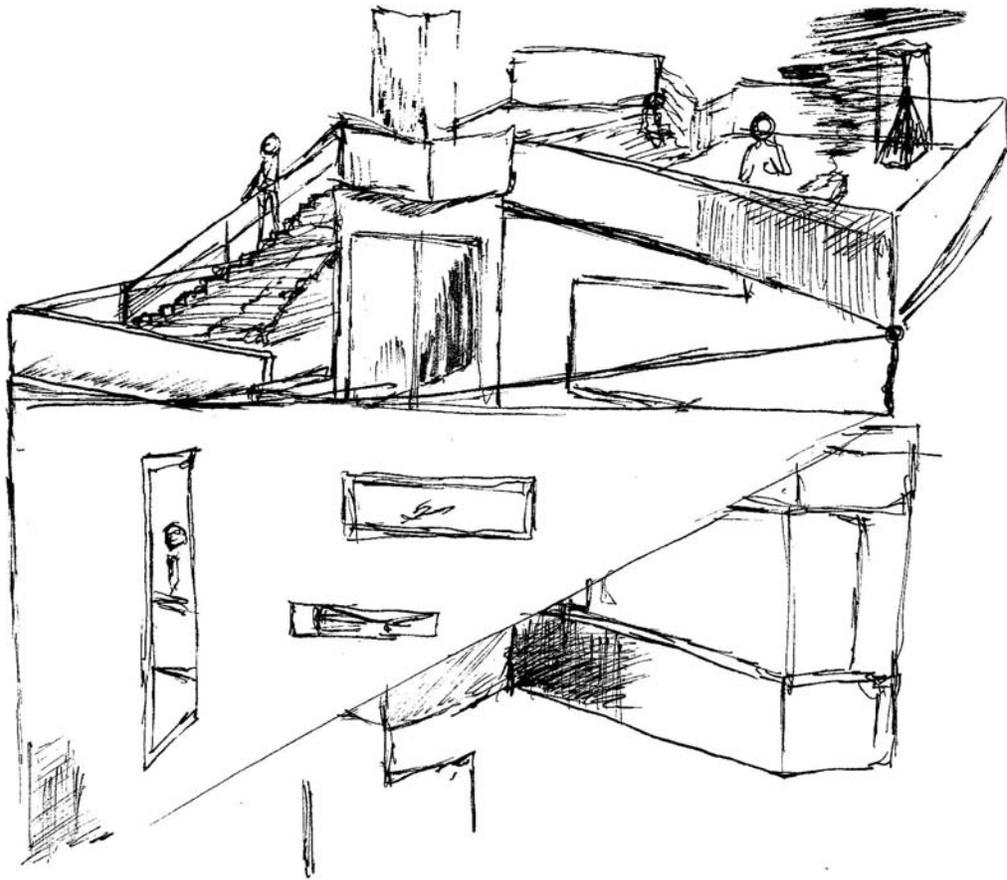


C.- 127

El proyecto se emplaza en una quebrada perteneciente a la parte alta de la Subida Agua Santa - Viña del Mar en la calle 21 de mayo, Pese a ser un terreno con una pronunciada pendiente, el encargo sitúa a la propuesta en una conquista de la vertical, desde la explanada y la cota más alta alcanzada para tener una altitud de mirador se busca ganar altura y buscar la relación con el horizonte mar, como nos relacionamos con las distancias del mar a partir el ojo, se busca construir módulos que busquen poseer una relación con lo vertical.



C.- 128



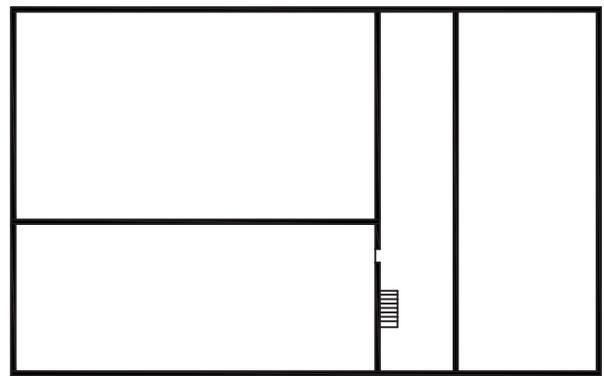
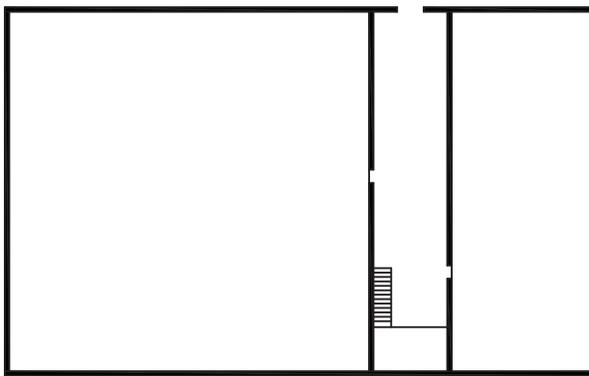
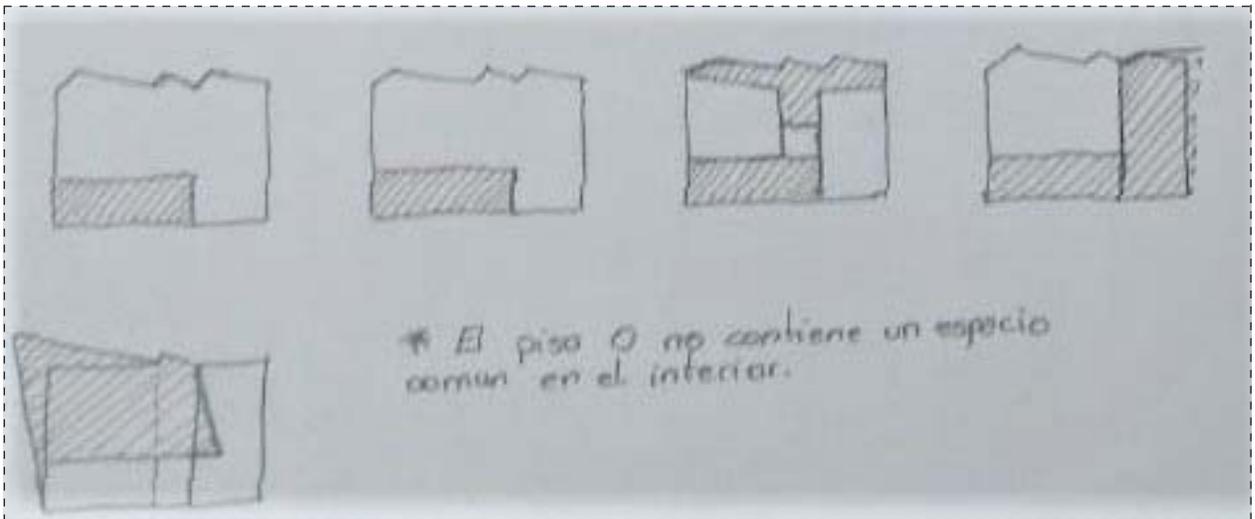
C.- 129

La propuesta se trata de tres módulos habitacionales con relación central, el primero acoge a una familia grande de 4, el segundo pensado para la dualidad de los usuarios y el tercero para una sola persona.

Se plantean espacios comunes donde se deja libre parte de los balcones y los accesos comunes, además de un acceso central que pretende una relación interior donde los pisos mantienen una relación de soporte entre los espacios.

Se trabaja con una doble envolvente que logre generar un temple el acceso principal y enmarque la extensión, presentándola y trayendo una primera vista fugada para el que sube a su casa. Esta fuga da cuenta de una realidad propia de Valparaíso y sus cerros donde la altitud permite habitar la extensión desde sus miradores.

Se planea un edificio de hormigón armado con un sistema de tela que logre generar la segunda envolvente del proyecto.



Planta 1-2, se plantea el acceso desde el lado sur oeste donde el inmueble presenta mayor luz de la mañana.

Croquis 127

Acceso principal, punto de conexión entre la segunda envolvente y el piso donde se presenta el pasillo guiado a través de los árboles.

Croquis 128

Magnitud del proyecto con relación a los 3 pisos que lo componen.

Croquis 129

Vista de la segunda envolvente, planteamiento de ella como un elemento ventana.

LA CASA EN GIRO

04ª Etapa. Taller de Arquitectura “Casa abiertas”

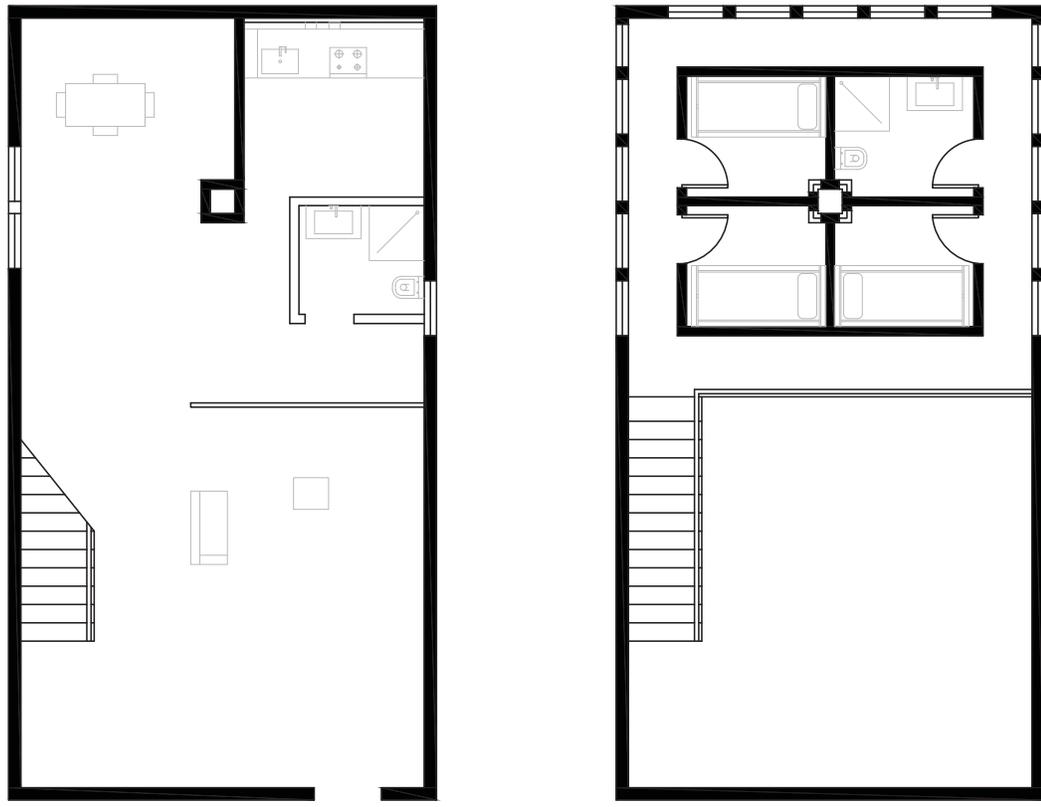
Profesores: Rodrigo Saavedra, Oscar Andrade.



C.- 130

Durante el curso con el profesor Rodrigo Saavedra, comenzamos un estudio que giraba en torno a las casas abiertas una agrupación de casas que abrían sus puertas a las distintas comunidades para efectuar tanto actividades como los actos de permanencia.

Las observaciones de las casas abiertas se centraron en este mismo ámbito la casa, los croquis de este ciclo se muestran principalmente en el estudio de las condiciones de apertura, la iglesia (uno de las observaciones durante este periodo fue el croquis 45) fue uno de los principales focos puesto que permite el acceso de las personas en el refugio de lo íntimo, es decir, permite una intimidad en un espacio de carácter público.

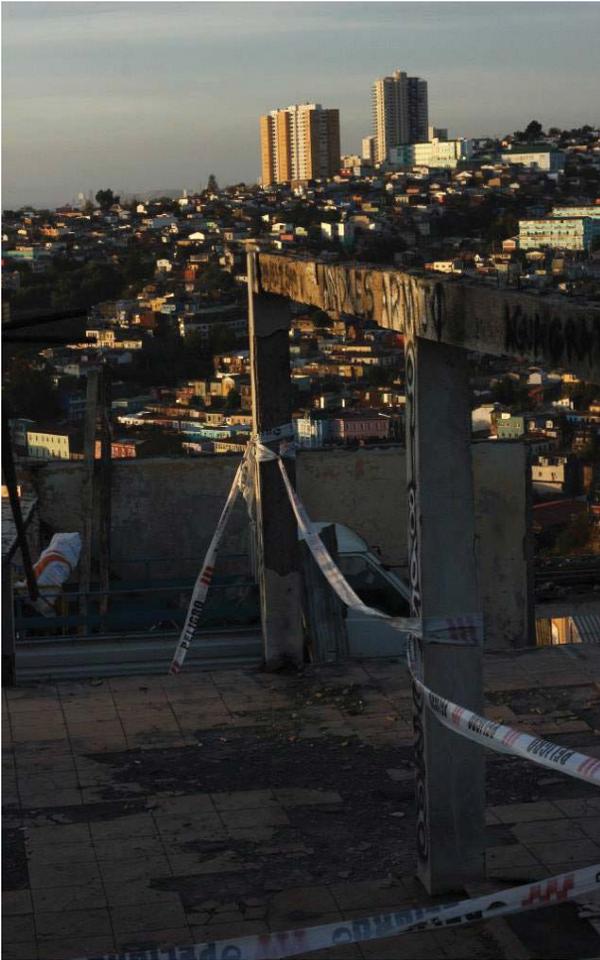


Croquis 130

Entre la iglesia y el exterior se presenta un espesor luminoso que habla sobre el grosor de los muros, este espesor es mayor de sombra al mismo grosor de las paredes. La permanecía en un espacio semi-publico se da con el temple de la luz, es la sombra la que acoge la intimidad.

La propuesta del primer ciclo corresponde a una casa que se puede habitar desde la mirada, habitaciones en el segundo nivel que están rodeadas de un conjunto de ventanales los cuales permiten observar el sector al cual está pensado (casa en cerros), el acto de habitar saltos visuales, fue pensado desde la posibilidad de llegar con el ojo hasta lo más lejano.

Se propone una casa de madera con dos pisos de altura conectadas por un elemento central que atrapa la luz de las habitaciones.



I.- 02 Fotografía de Eduardo Arratia.



I.- 03 Fotografía de Eduardo Segovia.

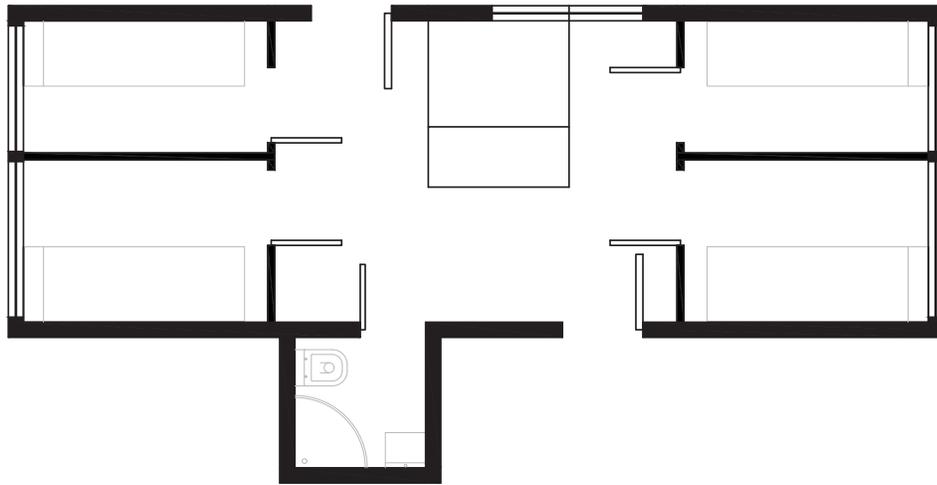
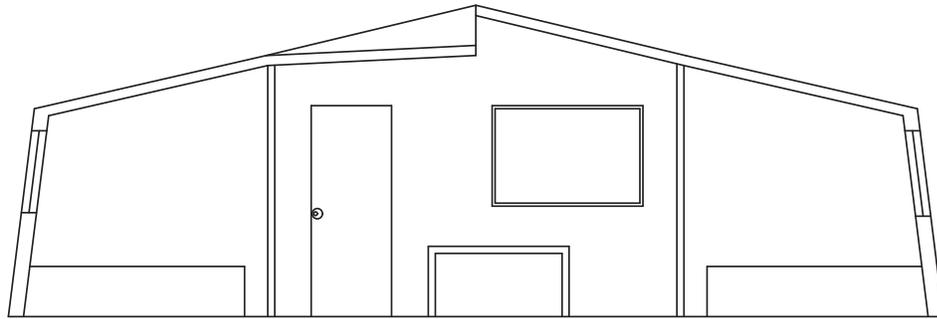


I.- 04 Fotografía de Eduardo Segovia.

El desarrollo del curso comenzó y generó una primera propuesta que se planteó en el primer ciclo del curso, sin embargo, a comienzos del segundo ciclo, en abril de 2014 ocurre el mega incendio de Valparaíso que arrasó con un sector de los cerros de Valparaíso incluyendo el Camino La Pólvora, los cerros Mariposas, Monjas, La Cruz, El Litre, Las Cañas, Merced, Ramaditas, La Virgen, Santa Elena y Rocuant.

Es así como el taller cambia el enfoque para ir en ayuda a las comunidades afectadas, en cerro La Virgen, es donde el taller comienza a trabajar en una sede comunal que pudiera dar acogida a las necesidades de las personas del sector.

Imágenes 02 - 03 - 04 muestran el lugar donde se trabaja la sede, en este sitio se da el encargo de generar una vivienda mínima a la cual puedan acceder las familias en casos de emergencias.

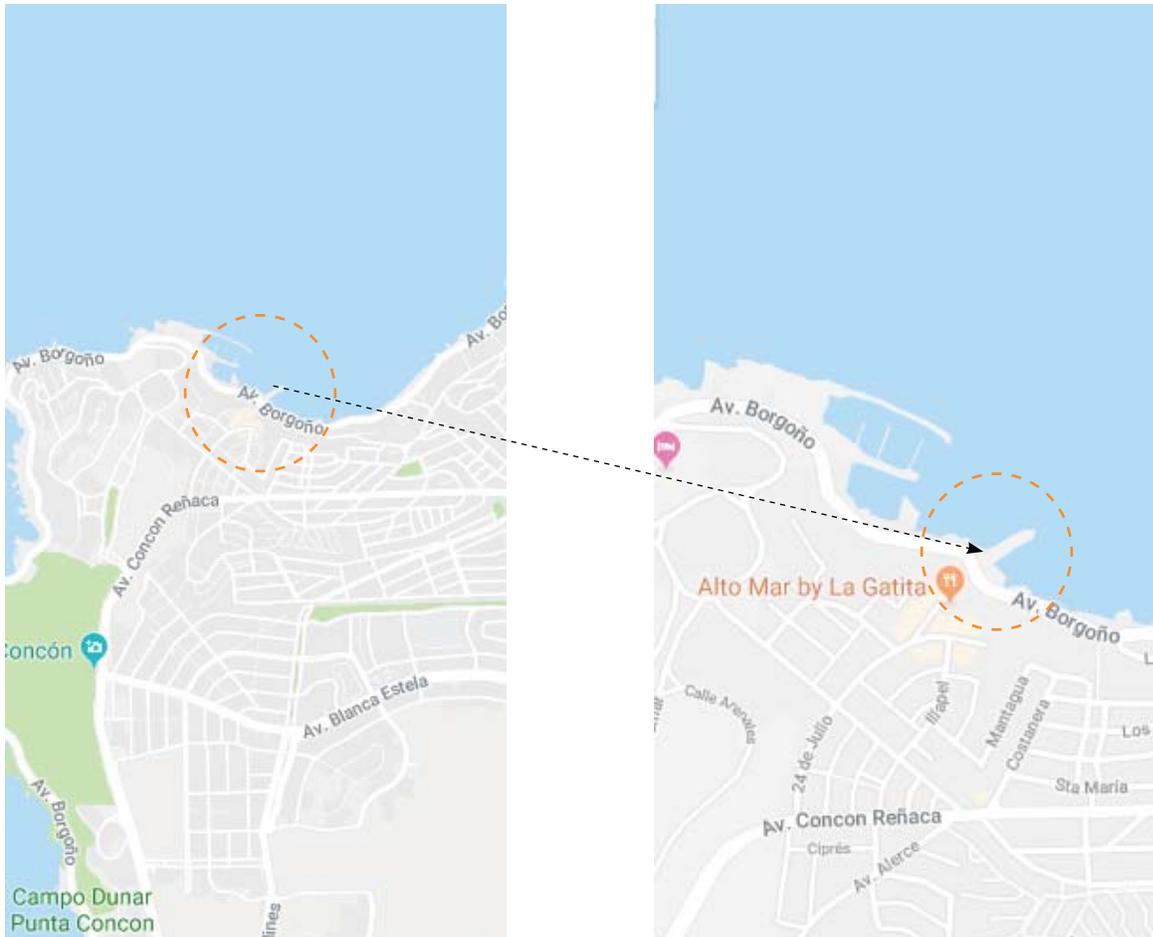


El proyecto se vuelca a la vivienda mínima, generar una tipología de mediagua que constara con una media de 22 m², la propuesta está diseñada en madera y se pidió que tuviera la posibilidad de unirse entre vararías para poder generar un sistema de casas al cual pudieran optar las familias.

ESTACIÓN NÁUTICA CALETA HIGUERILLAS

05ª Etapa I. Taller de Movilidad y transporte

Profesores: Rodrigo Saavedra, Oscar Andrade.



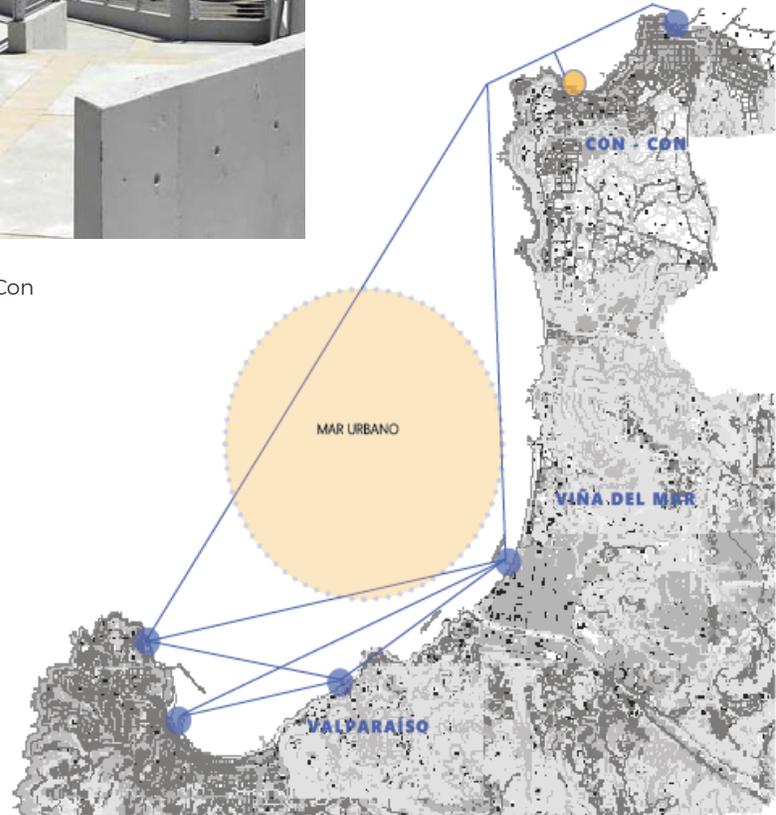
En esta etapa se tiene una primera aproximación al borde costero, donde el taller estudia el tema del mar desde un proyecto que investiga el mar como medio de transporte para la errada de Valparaíso, la arquitectura da cabida a la dimensión de transporte, mientras se mantiene relacionada con el ámbito productivo-empresarial propio de la caleta.

El enfoque del taller esta enmarcado dentro de un nuevo planteamiento, un nuevo tipo de transporte para Valparaíso-viña-concón mediante un sistema de conectividad marítima. Para ello el borde costero se divide en 7 sectores (entre caletas, muelles y puertos) para formar parte de una red vial. El sector

asignado para estudiar fue la caleta Higuerillas en con-con.



I.- 05 Fotografía municipalidad de Con-Con



Estaciones propuestas por el taller, se resalta la posición de la caleta Higuerrillas con respecto a la bahía de Con-Con.

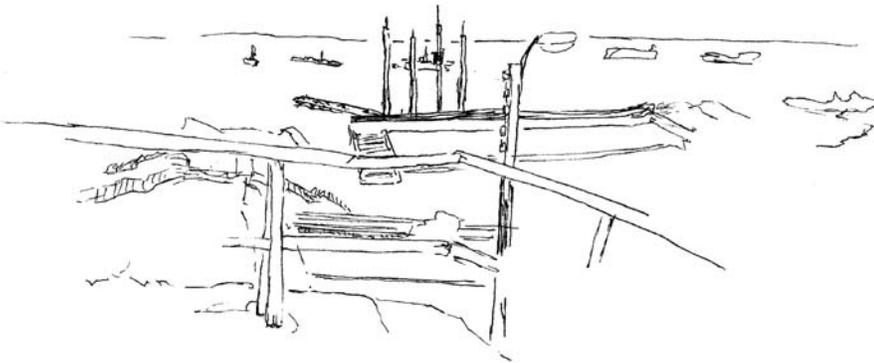
Ubicada en Avenida Borgoño, sector de Higuerrillas, la caleta ha sufrido en gran medida tras los terremotos que han golpeado las costas, siendo el último el de 2010, fue durante la fundación del sindicato de pescadores que la caleta queda arraigada a la población, fecha que data del 28 de febrero de 1945. Cabe mencionar que la caleta consta en la actualidad de una sede para el sindicato de pescadores que sirve para procesar y vender los productos que se extraen del mar.

Existe un flujo entre el ir y venir en la Avda. Borgoño; y el habitar de las casas y restaurantes a pie de cerro, más la salida al mar (embarco y desembarco). Todo

esto crea una detención en la caleta, virtud del encuentro de este acontecer. Por lo tanto, se reconoce una condición de continuo paso que dota al lugar de distintos flujos, siendo la caleta una pausa que ofrece instancia ante el continuo flujo.



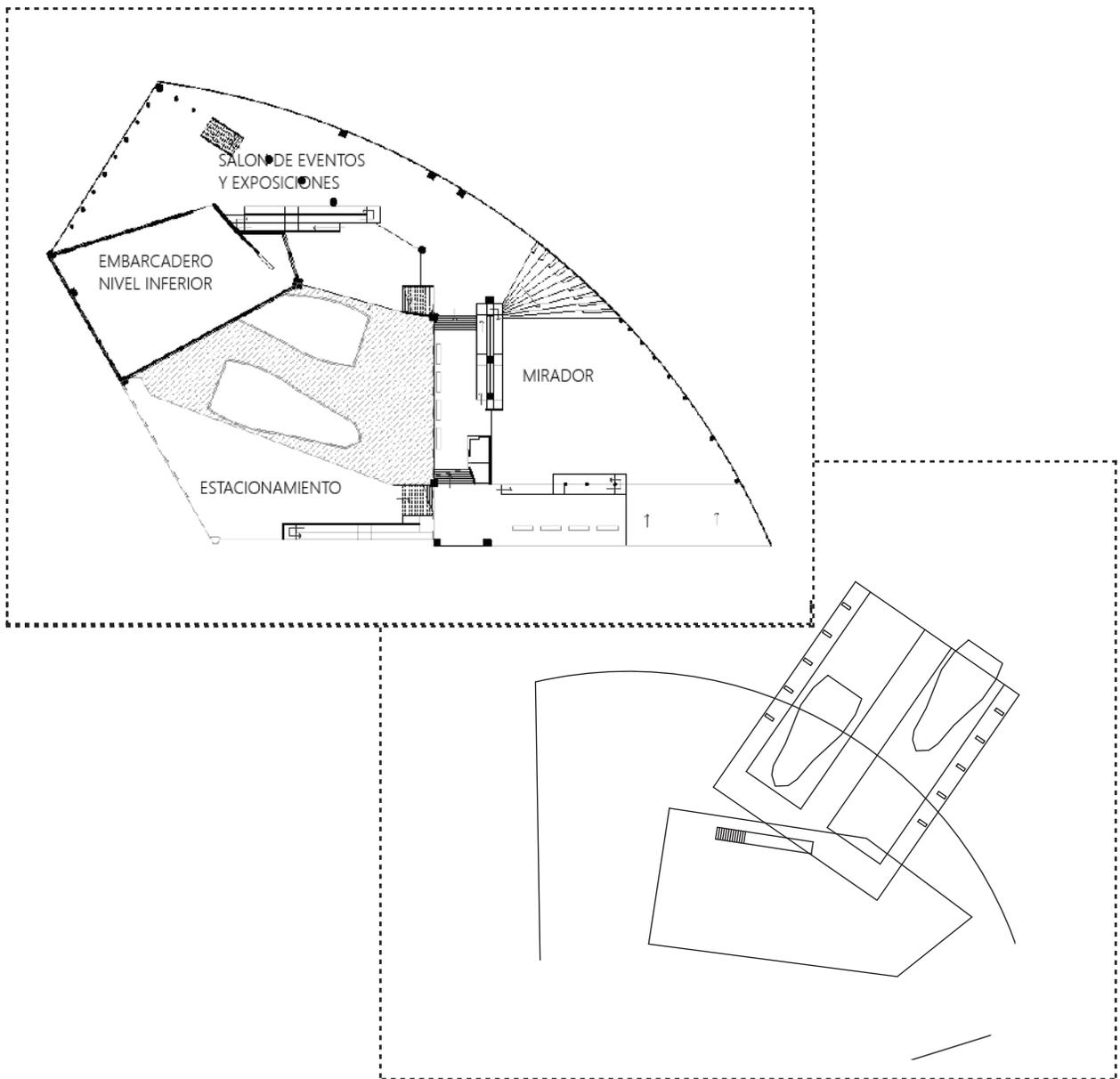
C.- 131



C.- 152

Debe entenderse la altura como mantos, es decir, distintos niveles del proyecto, esta expresión viene de la luz observada en la bahía de Valparaíso, también en el interior, al observar se cae en la cuenta que las luces son distintas en la altura, no es un área plana, es la sombra de los edificios y callejones la que da los matices al borde de la ciudad.

La caleta higuierillas es principalmente pesquera, de carácter turístico, con comedores y sectores para pasar el tiempo, estos factores son de importancia al realizar un fundamento puesto que el sector mantiene a la gente en el borde de la bahía, un ir y venir de la caleta misma.



Croquis 131

El mar rugoso es habitable desde la ciudad, lo terrestre sobre lo marítimo se carga en el espacio continuo del borde.

Croquis 132

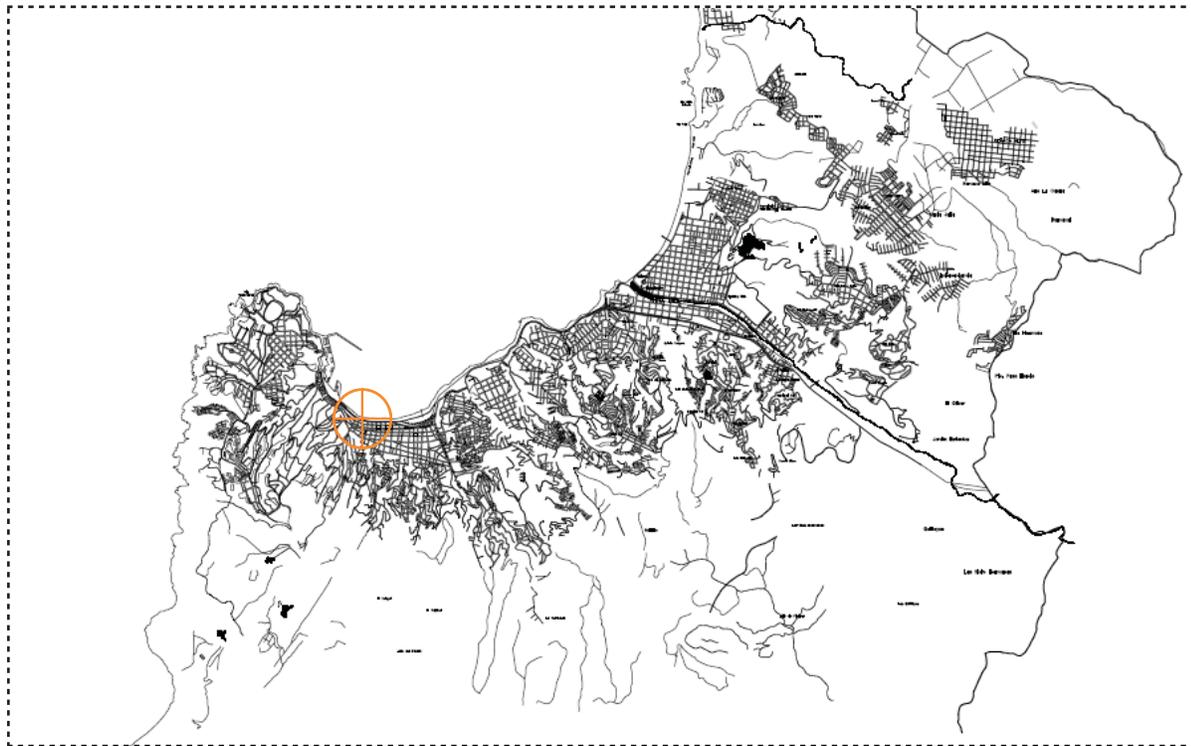
La mirada filtrada del mar se da en las ranuras que dejan entre ver los niveles habitables, la ciudad diagonal se compone desde las perspectivas del mar filtrado.

El proyecto se plantea desde un eje estaca desde el cual se desarrollan los espacios interiores con la intención de generar un vacío concéntrico, que permita a su vez dar intimidad en un borde continuo.

LA PLAZA ESTACIÓN

05ª Etapa II. Taller de Habitabilidad y Accesibilidad

Profesores: Mauricio Puentes Riffo, Ana Belén Oyarzún.



El taller a cargo del profesor Mauricio Puentes, comienza con el estudio de las paradas, para abordar durante el año las problemáticas de las estaciones, el abordaje y la accesibilidad a los espacios.

Es durante este periodo que se comienza a observar con mayor detalle a la persona, a los sentidos que la envuelven y desde ahora se ve como quien camina observa el espacio que le rodea, como es capaz de acceder a los lugares, se toma en consideración la accesibilidad universal para dar cabida a todas estas problemáticas.

Se comenzó a trabajar con las estaciones de metro las cuales proponen una oportunidad a la ciudad, una forma de llegar a los lugares de forma mas cómoda, y, en menor medida más accesible que los medios vehiculares convencionales como son las micros del gran Valparaíso.

El taller decidió dividirse en grupos que estudiaran las distintas estaciones de la zona relacionada con el borde costero, de manera que se abordaron desde estación Portales hasta Puerto.

En lo personal durante el primer ciclo del taller se trabajó desde la estación Bellavista; siendo esta la segunda estación después de puerto en el recorrido (Puerto - Limache).



C.- 132



I.- 06 Fotografía Maqueta, propia.

Croquis 132

El mar rugoso es habitable desde la ciudad, lo terrestre sobre lo marítimo se carga en el espacio continuo del borde.

Imágen 06

Vista noreste de la fachada, cara que se encuentra con el mar.

Imágen 07

ERE, primogénito, es el primer encuentro con el concepto que trae consigo la forma.

Imágen 08

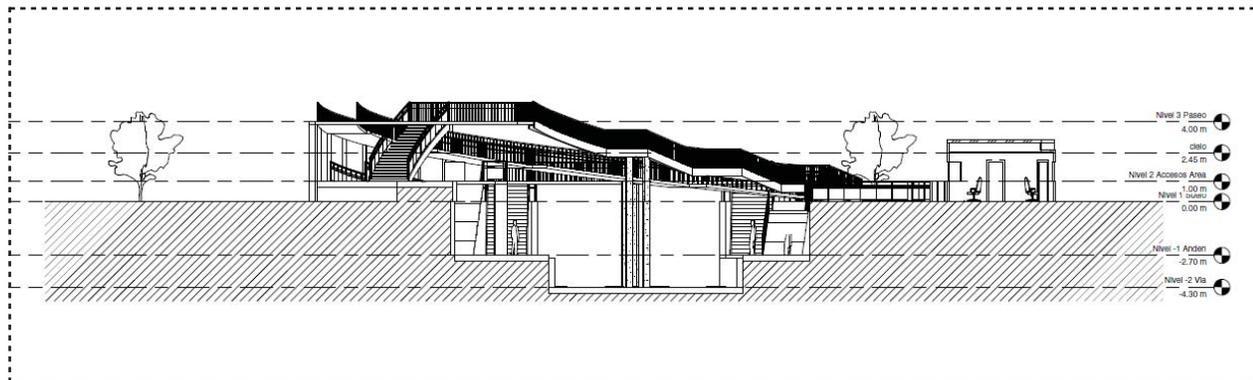
Maqueta vista superior, se muestra el paseo que une el borde costero con la ciudad.



I.- 07 Fotografía ERE Primera versión, propia.



I.- 08 Fotografía Maqueta, propia.

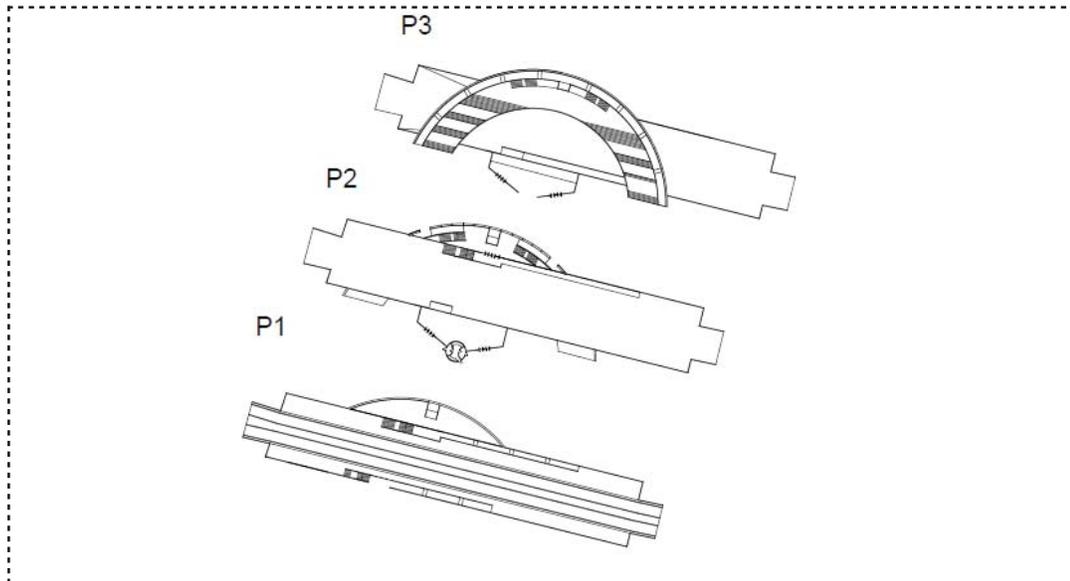
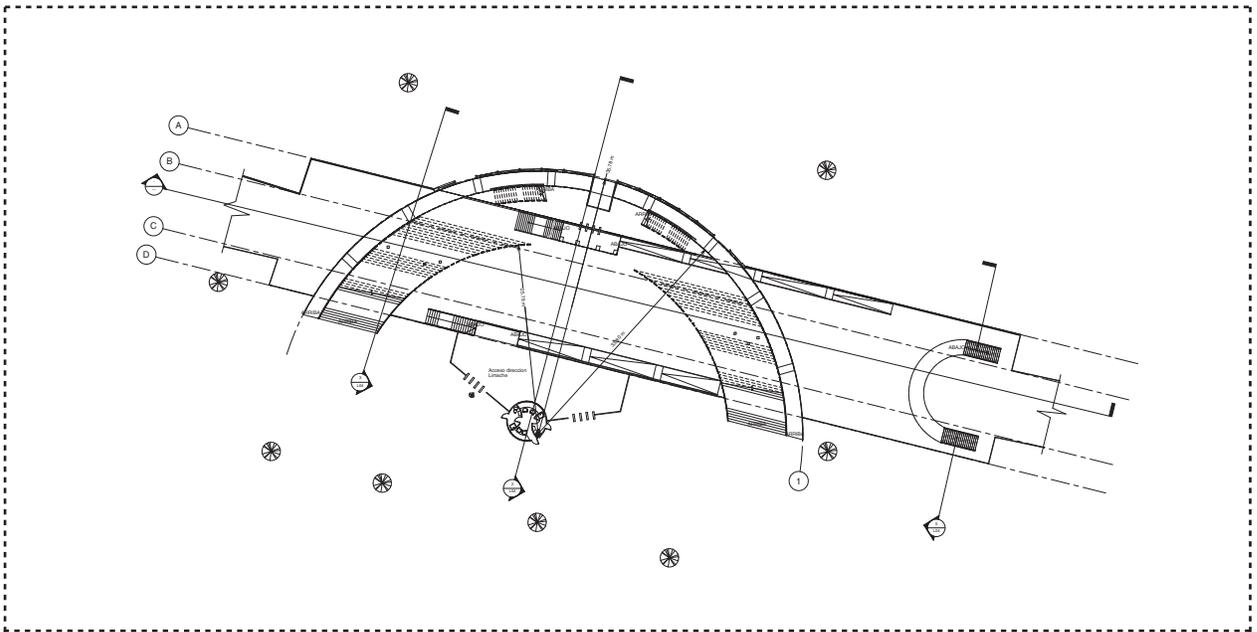


La propuesta pretende construir un lugar de encuentro, un hito de cabida a la convivencia entre el abordar y la espera; para ello se propone una plaza que se ubique desde avenida Errazuriz, tomando parte de av. Bellavista y la estación de mismo nombre.

Recuperar algo propio de la ciudad, ese es el presente dado desde el proyecto; lo observado en la zona puerto (croquis 132) habla sobre como los lugares hitos o puntos de giro son donde se puede estar un profuso tiempo y a su vez lugares de abordaje, para ello el vacío debe ser de gran tamaño y permitir cabida a los sentidos primordiales, como

la vista, el tacto el odio y el olfato.

La conexión con la bahía se otorga a través del paseo que a su vez es la estación, el recorrer pausado que permite acceder a este lugar mencionado, a su vez esta forma facilita la salida de personas durante las jornadas de trabajo, ya que el lugar está pensado para ambas situaciones.



P1; Corresponde a la zona de andenes, lugar de abordaje, donde se espera y el asombro aparecen.

P2; Corresponde al nivel de la calle, lugar donde se encuentra la boletería, los baños, los accesos a niveles bajos y altos, la zona de pago y acceso a la estación.

P3; Corresponde al paseo de la estación, está unido con el piso dos y tres pues este a pesar de estar en lo más alto también unifica todos los espacios, se encuentra el ascensor en la parte alta, además de los primeros accesos a la bahía.

ACTO PROYECTO:
Abordar recogiendo a la apertura

ERE:
Recodo en pendiente

FORMA:
Arco creciente

ESTACIÓN NAVES EN DESNIVEL

06ª Etapa. Taller de Habitabilidad y Accesibilidad

Profesores: Mauricio Puentes Riffo, Claudia Wesser.

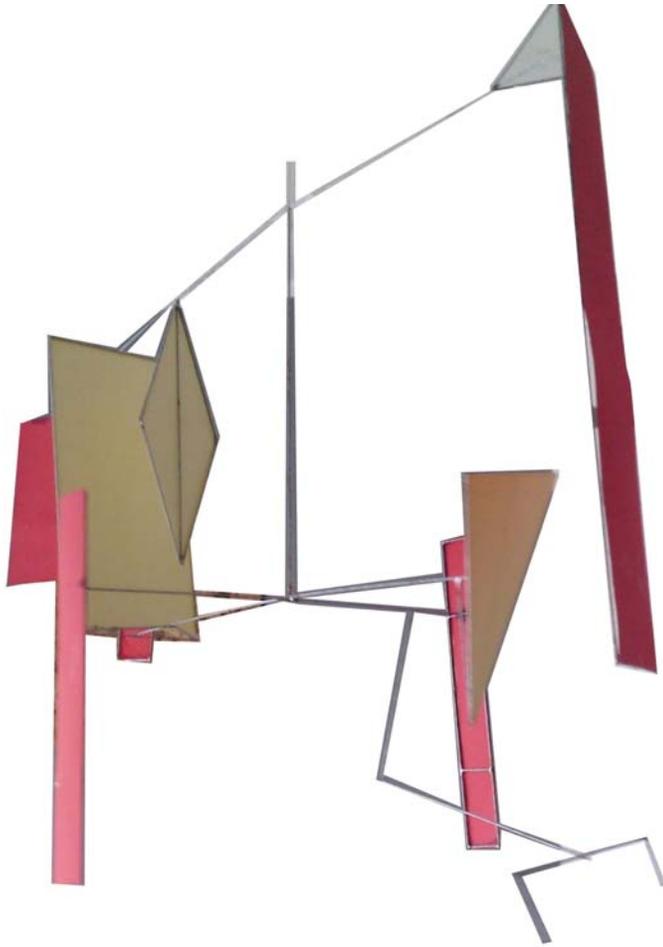


El taller se dirige a la travesía con el norte de lo público en mente, mientras el taller se destina a la zona sur del país, algunos estudiantes nos quedamos realizando un trabajo sobre los paraderos del área Almendral y Puerto de Valparaíso, trabajo que ayuda a generar un catastro de todos los paraderos en el sector (trabajo ubicable en la wiki Ead, espacios de abordaje).

De igual manera siguiendo el hilo conductor del taller, el proyecto plantea una nueva estación de metro en uno de los puntos mencionados anteriormente.

El lugar donde se genera el proyecto en esta instancia es en estación Francia, estación que está fuertemente influenciada por la avenida del mismo nombre y la avenida perpendicular Errazuriz.

Los croquis en esta etapa están relacionados con las paradas, como son el croquis 102.



Se trabajó desde la movilidad, para ello se realizaron cursos del espacio que fueran de este carácter, elementos con un rasgo que permitiera su equilibrio y movilidad en la altura, colores que involucraran los elementos del ERE a la forma final que puede producir un elemento que no puede ser 100% planeado.

I.- 09 Fotografía Curso del espacio móvil, propia.

La Estría

Los espacios de este aspecto corresponden a los caminos que conllevan al borde; el acto determina el cómo se mueve uno al caminar, por lo que las situaciones son de pasos largos en constantes quiebres, pues el borde (canto) se enriquece del quiebre (actitud vista en las salidas).

La Espesura

Lo cultural está determinado por las necesidades del sector; Estación Francia es un sector principalmente estudiantil al que acuden estudiantes de enseñanza media y superior. Por otro lado la misma estación es un lugar de abordaje para quienes se mueven hacia otros sectores del plan, aquí se ubican las personas de mayor edad y personas en general que acuden al hospital; finalmente se ubican las personas que llevan por demás motivos.



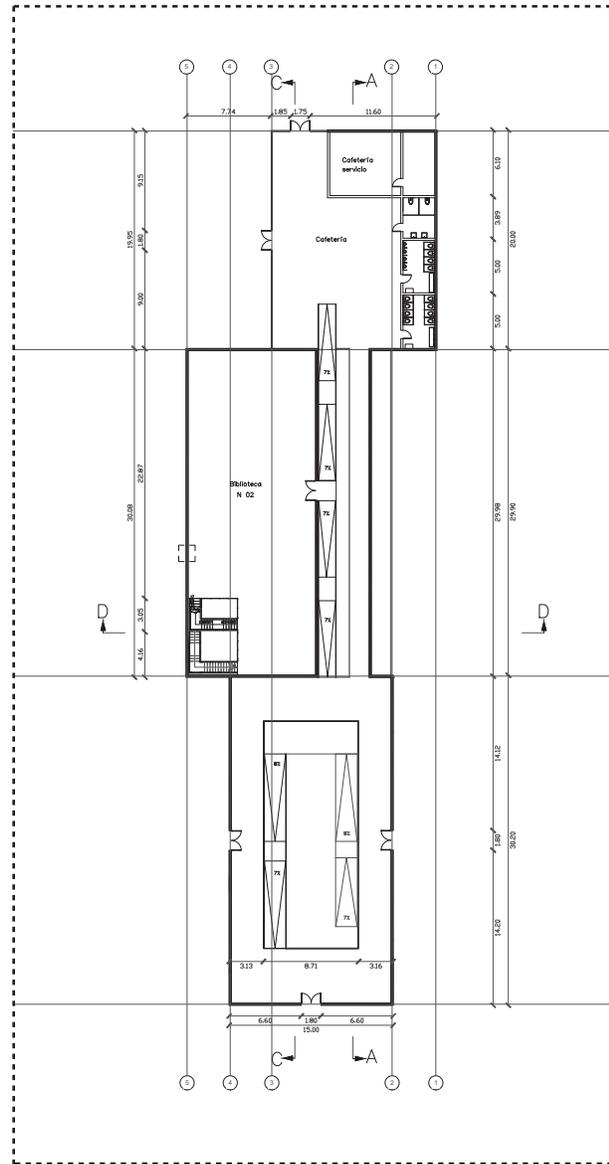
I.- 10 Fotografía Maqueta 2ª forma, propia.



I.- 11 Fotografía interior accesos, propia.

Se propone una estación que este direccionada por los elementos que componen el habitar en la ciudad, tres ejes que mantienen la esencia de la habitabilidad en el área de avenida Francia.

Dentro del programa se plantean tres sectores correspondientes al organismo existencial del mismo proyecto.

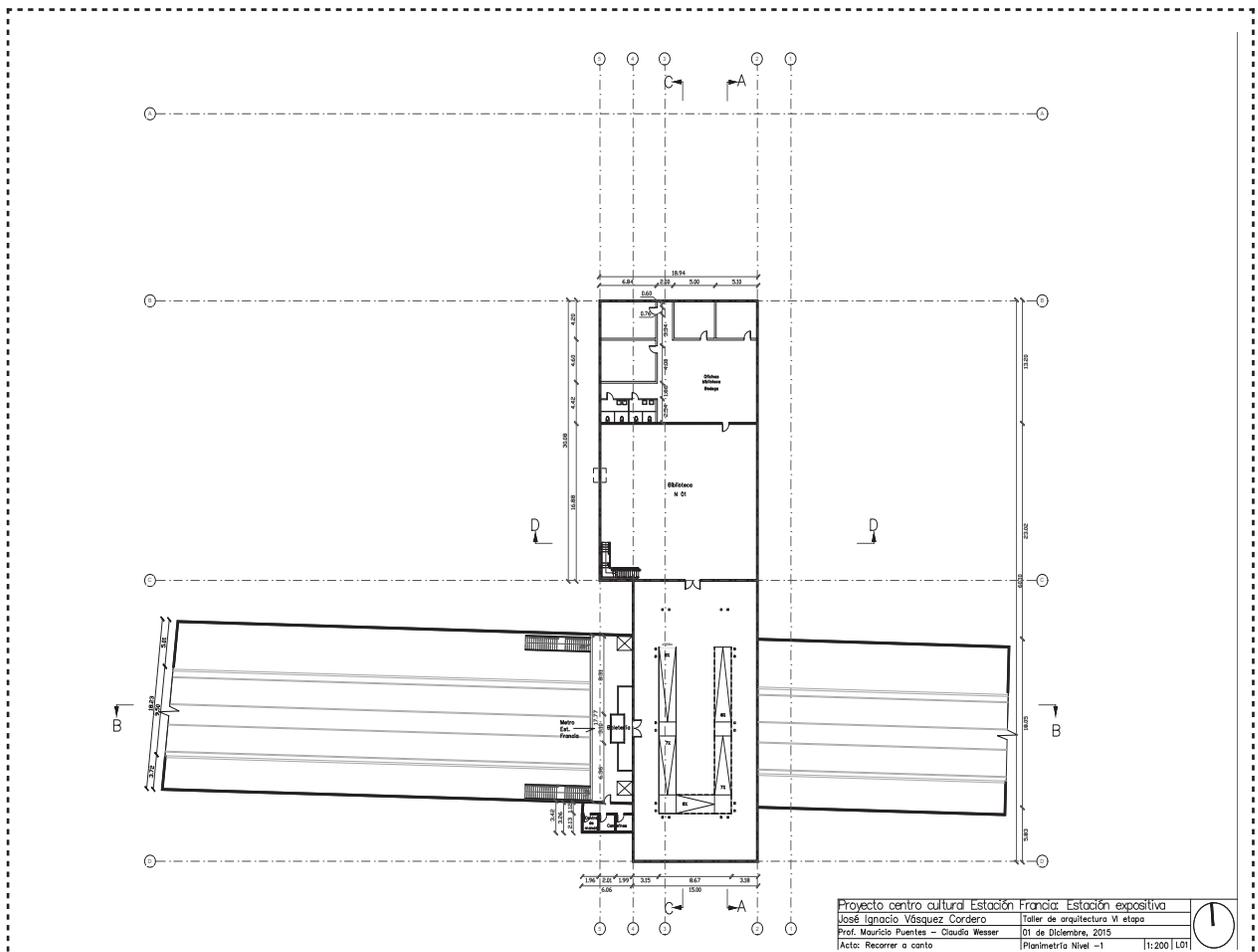


Eje cultural
Corresponden a los vacíos construidos, espacios para la recreación.

Eje estación
Se ubica como coronamiento de la obra, es la parte más baja de esta.

Dentro de este ítem se propone una nueva integración del recorrido urbano; troles que puedan movilizarse por la avenida Francia.

Eje del borde
Son las conexiones del borde con Valparaíso.



Imágen 10

Segunda versión de la maqueta, propuesta estación metro Francia.

Imágen 11

Imagen que muestra el interior de las rampas propuestas como juego entre la accesibilidad y el espacio cultural.

ACTO PROYECTO:

Recorrer a canto

ERE:

Nave fragmentada

FORMA:

Nave cornada en recodos

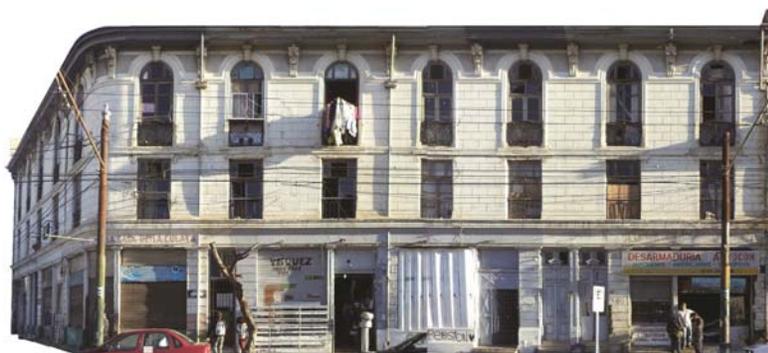
CONJUNTO HABITACIONAL INDEPENDENCIA

07ª Etapa. Proyecto de intervención inmuebles patrimoniales

Profesores: Iván Ivelic Yanes, María Paz Urrutia.

Durante la etapa, el estudio tuvo su fuente desde dos ámbitos, uno de carácter académico el cual estuvo enfocado hacia las problemáticas de aquejan a la ciudad actual, principalmente a la ciudad Latinoamérica, estas problemáticas fueron definidas como once paradigmas que se pueden relacionar entre sí; una segunda fuente fueron las salidas de encuentro con las dimensiones de intimidad en la ciudad, la cual se orientó hacia el espacio de la comunidad. Sobre las problemáticas en la ciudad, se estableció que cada uno de los temas nombrados sería trabajado por un grupo de dos integrantes; finalizando el estudio en un artículo que se enfocara en la problemática elegida. El tema tratado por nuestro grupo fue “La carencia en la estructura urbana”, y fue trabajado principalmente desde un marco normativo, es decir, gran parte el estudio se hizo a partir de las leyes establecidas en nuestro país (Chile), mientras que la otra parte nació a partir de ensayos por escritores latinoamericanos, pues fue este el lugar geográfico de estudio, en grandes rasgos, comenzamos desde la problemática en América Latina, seguimos en cómo afecta a Chile y finalizamos en el puerto de Valparaíso. Sobre el estudio

a través de las salidas de observación, surge la segunda parte del trabajo durante la etapa. El tema a trabajar durante el trimestre corresponde a los conjuntos habitacionales y sobre los distintos medios de estudios de esto. Realizamos dos salidas las cuales tuvieron dos escalas de estudio relacionas con la intimidad y lo público; en una primera instancia debimos encontrar lo que correspondía a lo comunitario de la ciudad, donde se daba y que era; luego tuvimos el encontró con los conjuntos habitacionales, que los denotaba y como se conformaban, además de comprender las dimensiones de escala en estos, todo el estudio decanto en un trabajo del espacio.



Alzado norte



Esquema, búsqueda del conjunto habitacional

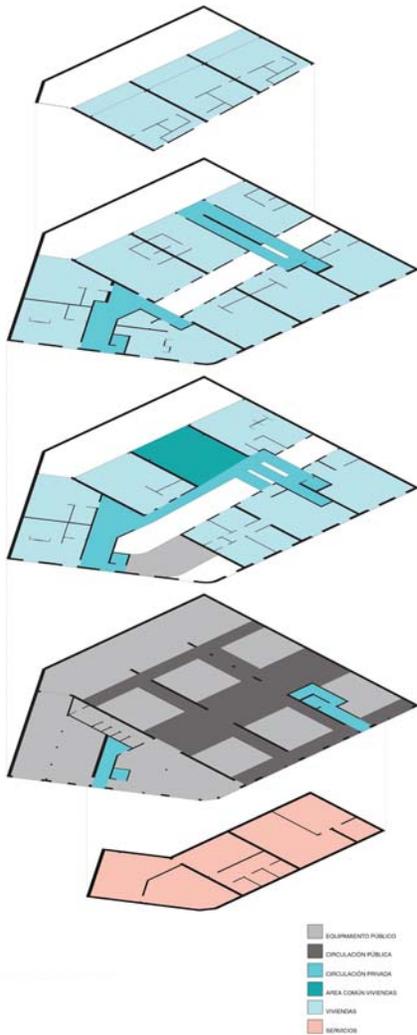
El proyecto fue planteado como un trabajo grupal donde los estudiantes dividimos trabajar entre nosotros para realizar las valoraciones, criterios de intervención y posterior propuesta a un inmueble de carácter patrimonial dentro del área plan de Valparaíso.

Se nos entregó un listado de inmuebles que entran bajo la categoría de "inmueble de conservación", de entre todos ellos, el correspondiente a calle independencia numeración 3078-3098, fue el que se trabajó durante el ciclo.

Ubicado paralelo a avenida colon el inmueble se caracteriza por su tranquilidad y sistema de galerías que lo componen.

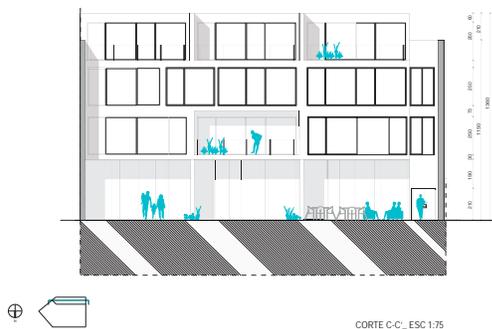


I.- 12 Fotografía Maqueta, propia.

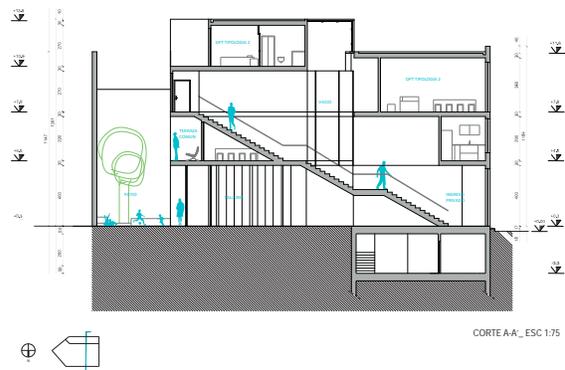


I.- 13 Fotografía Maqueta, propia.

El edificio se habita desde el exterior, el interior pasa a ser solo para el descanso. Lo común se da desde el comercio, los encuentros se trazan en las diagonales de la calle; una casa abierta hacia el cerro barón.



CORTE C-C, ESC 1:75



CORTE A-A, ESC 1:75

El proyecto es una intervención en el patrimonio del inmueble rescatando su sistema de pisos y fachadas, se intervino generando un corte transversal que plantea una nueva circulación, forjando una luz interior que logra alzarse a todos los niveles.

De esta manera los espacios comunes se vuelcan hacia el interior, situación que se pretende regalar al inmueble.

FORMA

Diagonal luminosa cenital

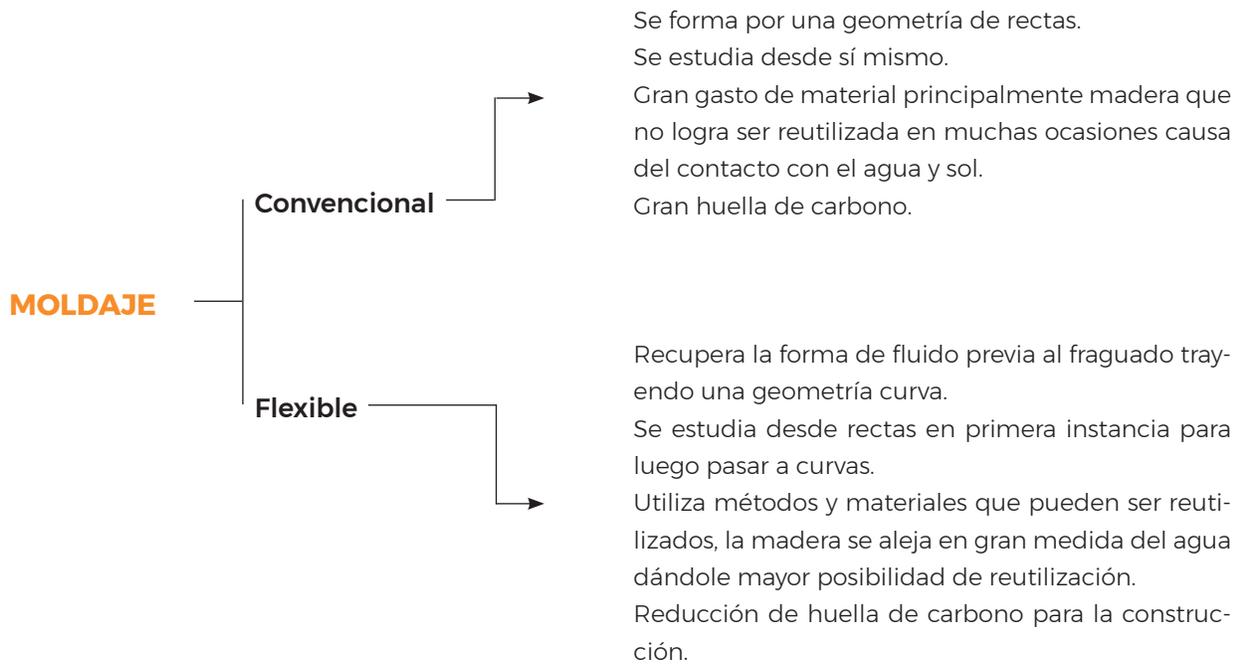
ACTO

La casa del barrio se ordena desde dos perspectivas, las situaciones que son propias de los conjuntos habitacionales y la situación puntual del lugar. Los conjuntos habitacionales son ordenados a partir de un ente, un vacío que posee cualidades de magnitud y lugar; el lugar desde su otra perspectiva posee una forma de habitar que está relacionada con los retiros y los ingresos que se dan cuando las personas del lugar quieren relacionarse.

RECAPITULACIÓN MOLDAJES FLEXIBLES

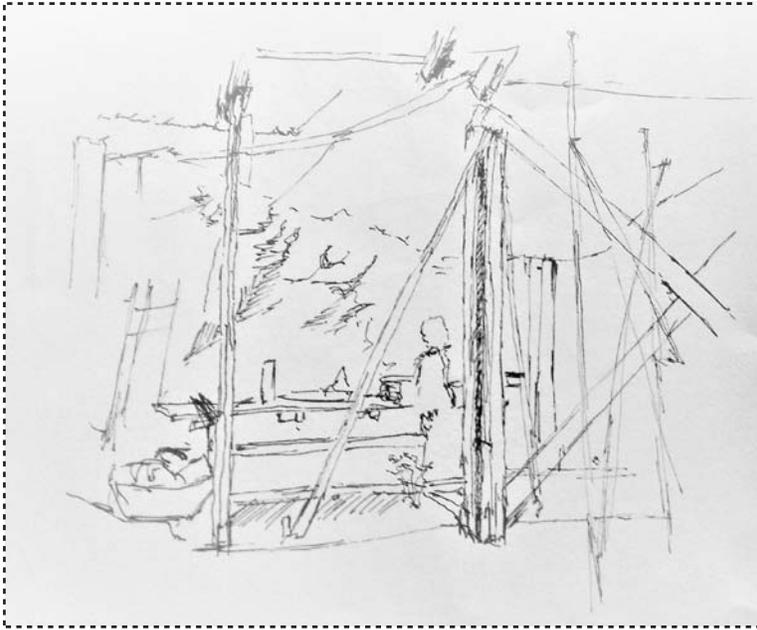
08ª Etapa. Taller de obras

Profesores: David Jolly - Constanza Neira



La 08ª etapa se fundamenta en el estudio de nuevas formas de dar cabida al moldaje de hormigón; el moldaje flexible trae a presencia la cualidad de fluido que presenta el este material durante su vertimiento. En la actualidad las construcciones en hormigón resultan de moldaje de piezas de madera que dan su forma, el gasto de material y una estructura basada en rectas son el resultado de lo anteriormente dicho, como fluido presenta una capacidad de adaptación que nos permite realizar cualquier forma que nos permita su moldaje, por esta razón el trabajo con materiales flexibles nos permite la posibilidad de dar nuevas grafías a las terminaciones estructurales.

El estudio se realiza principalmente desde el ensayo, con pequeños modelos que cumplen las mismas proporciones que sus equivalentes a escala mayor; es así como de manera empírica se formulan nuevas estrategias de trabajo, además de establecer una idea de lo que ocurrirá con los modelos que se llevan posteriormente a una escala mayor.



C.- 133

Croquis 133

El taller se acomoda a lo oportuno, al trabajar se ejecuta según la disponibilidad de herramientas que se utilizan, el cuerpo queda inverso en la disponibilidad de la maquinaria, una máquina es una persona trabajando, la postura de los estudiantes se vuelca a esta situación.

Imágen 14

Jornada de trabajo, levantamiento de las propuestas de pilares. Imagen tomada durante la mañana del día jueves, previo al vertimiento del hormigón.



I.- 14

Sobre el proceso;

Lo pasmoso es lo extraordinario, aquello que no se logra cotidianamente, sino, que es el resultado de un trabajo constante, para ello se recurre a varias personas que aportan constantemente para el desarrollo de la obra. El proceso es de carácter diario el cual se llevó a cabo en múltiples faenas, el encargo podía ser con maderas, como el caso de los brocales; la enfierradura por otro lado ya sea para la fundación o para el pilar y jornadas donde se vertía el hormigón de las fundaciones.



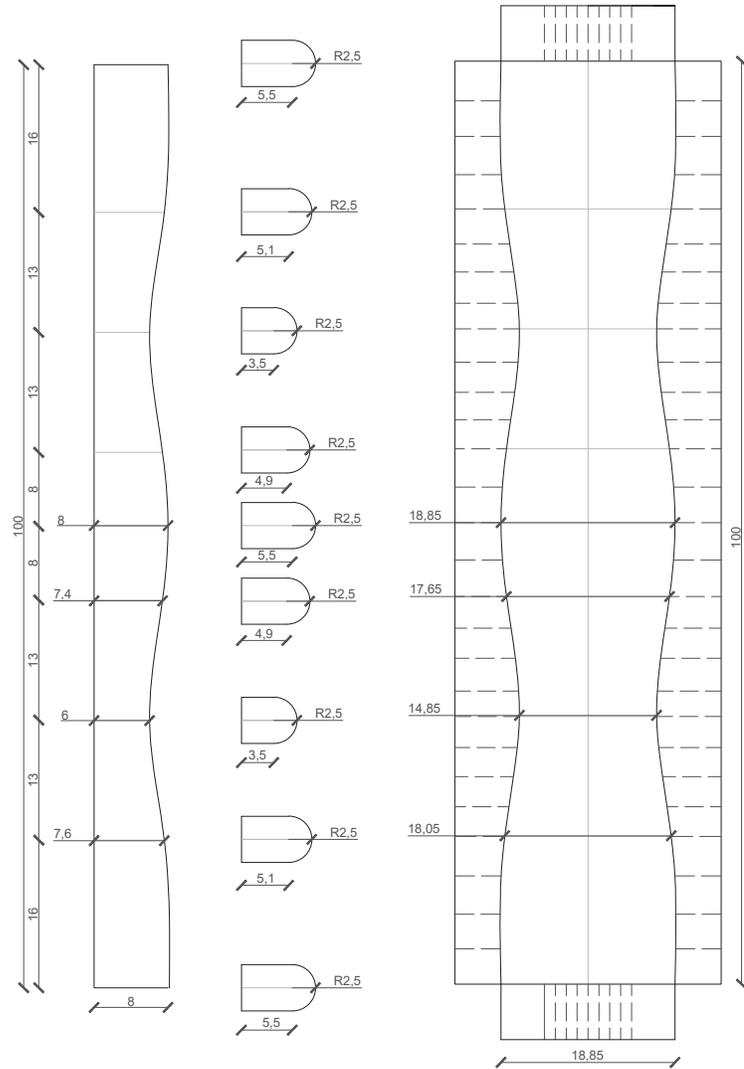
I.- 15



I.- 16



I.- 17



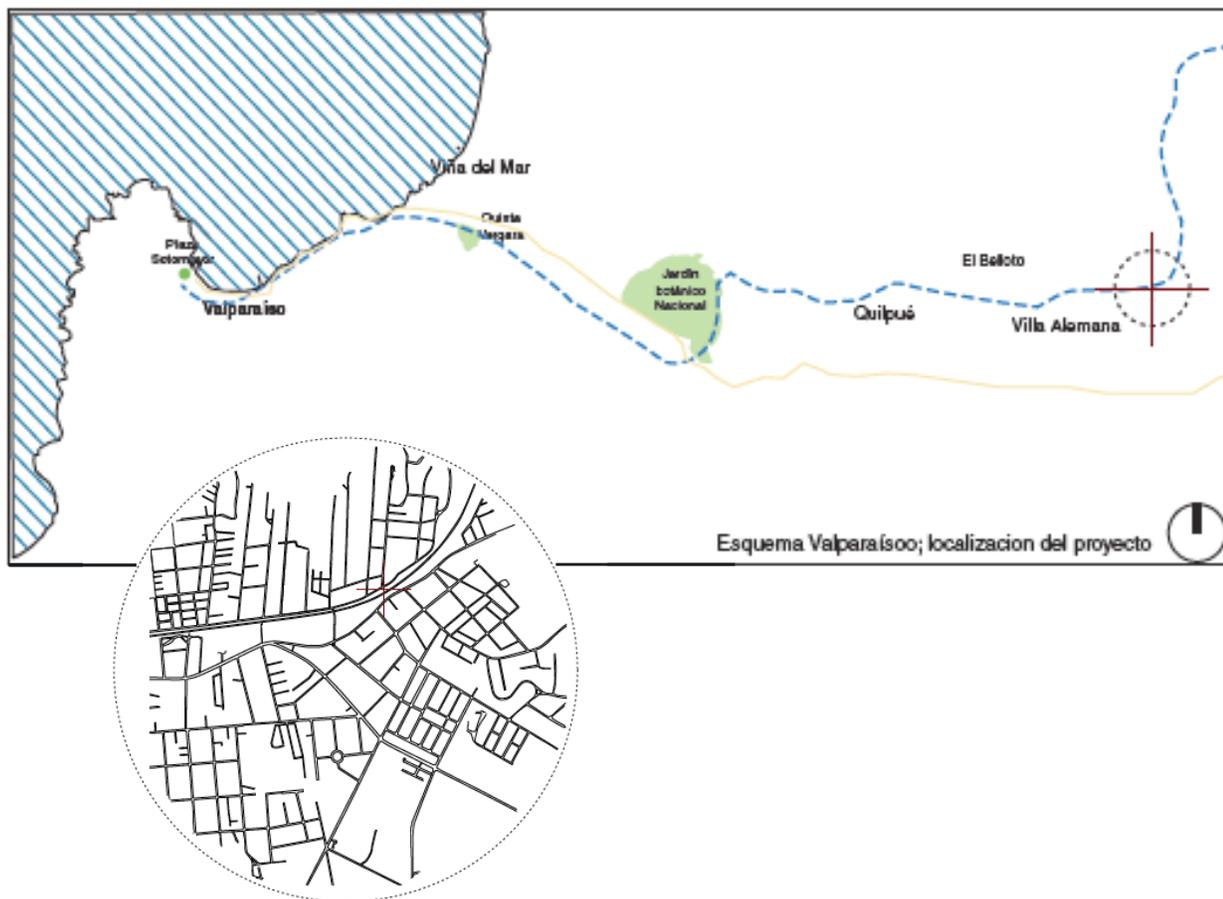
Imágen 15 - 16 - 17

Modelos de pruebas fabricados en yeso.



ESTACIÓN CULTURAL

09ª Etapa. Taller de Habitabilidad e infraestructura

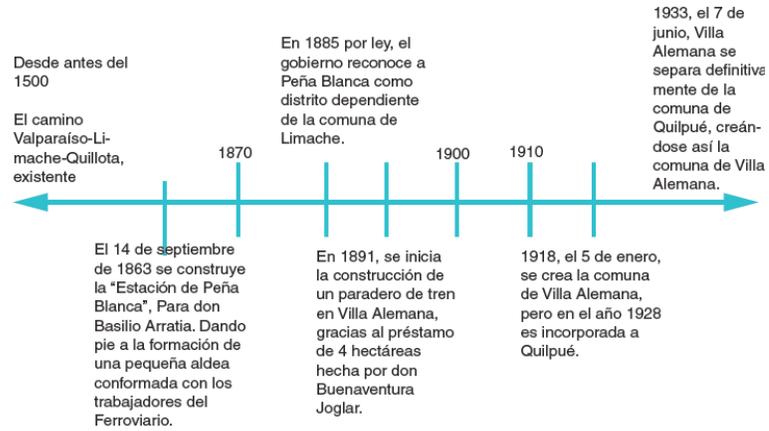


Durante la 9 etapa el taller se dividió en tres instancias desde donde se trabajaría la temática de la habitabilidad e/en infraestructura. El comienzo se refirió a la toma de información y recopilación de información del caso de estudio, de manera personal la temática nos dirigió a la actual estación Peñablanca, puesto que metro Valparaíso se encuentra dando cabida a la accesibilidad universal dentro de sus estaciones.

Se plantea un seccional que organiza una serie de equipamientos para el sector dando cabida a los actos que se planean con relación a la nueva estación que se va a proponer al final del taller.

Sobre la estación y el área misma de Peñablanca cabe resaltar su relación histórica con las vías del tren, puesto que, el proceso de urbanización del sector está relacionado con el surgimiento de la estación misma, con ella la primera comunidad de tipo ferroviaria se constituye en la proximidad; es esta situación la que crea un sentimiento de arraigo hacia el sector mismo, afirmación basada en los datos recolectados en las visitas a la municipalidad de Villa Alemana.

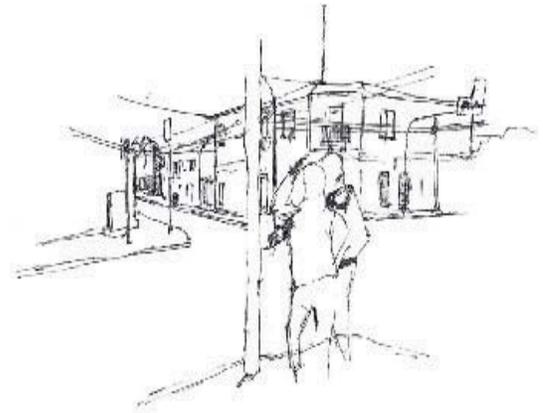
Línea temporal estación Peñablanca



La línea del tiempo muestra los hitos que definen los límites tempo-geográficos del lugar.



I.- 18



C.- 134

ACTO ESTACIÓN PEÑABLANCA

Recorrer contemplativamente ejes paralelos

FORMA

HORIZONTES ESCALONADOS Y PARALELOS

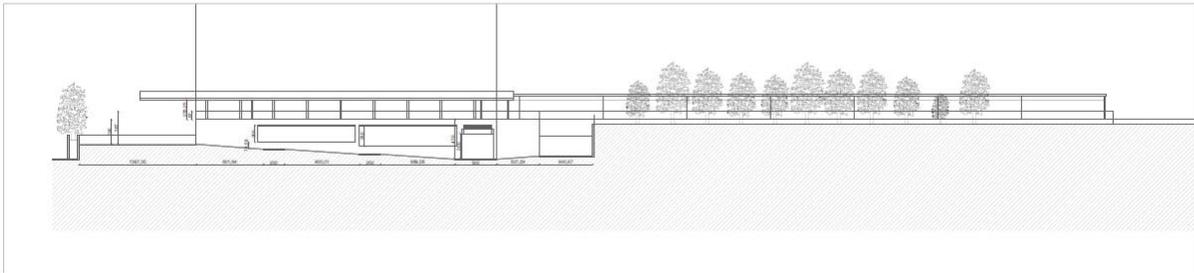
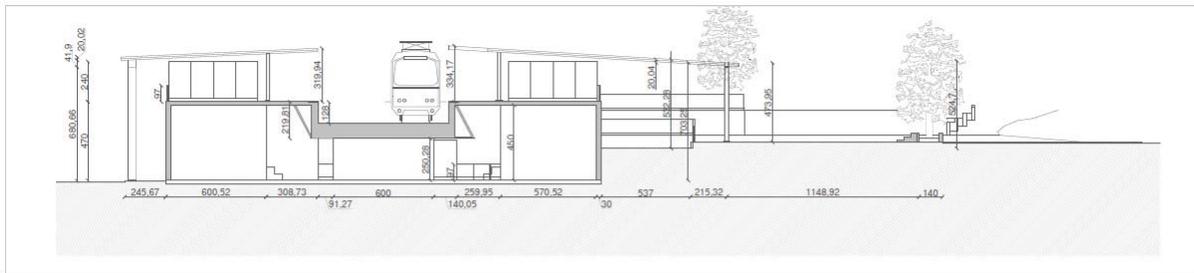
Croquis 134

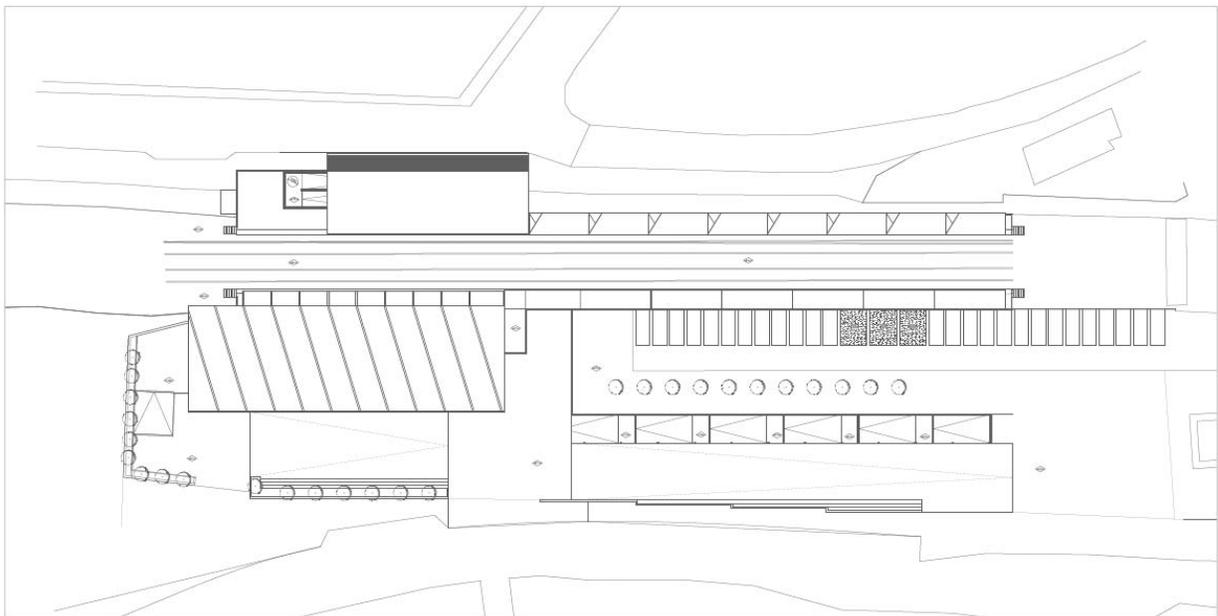
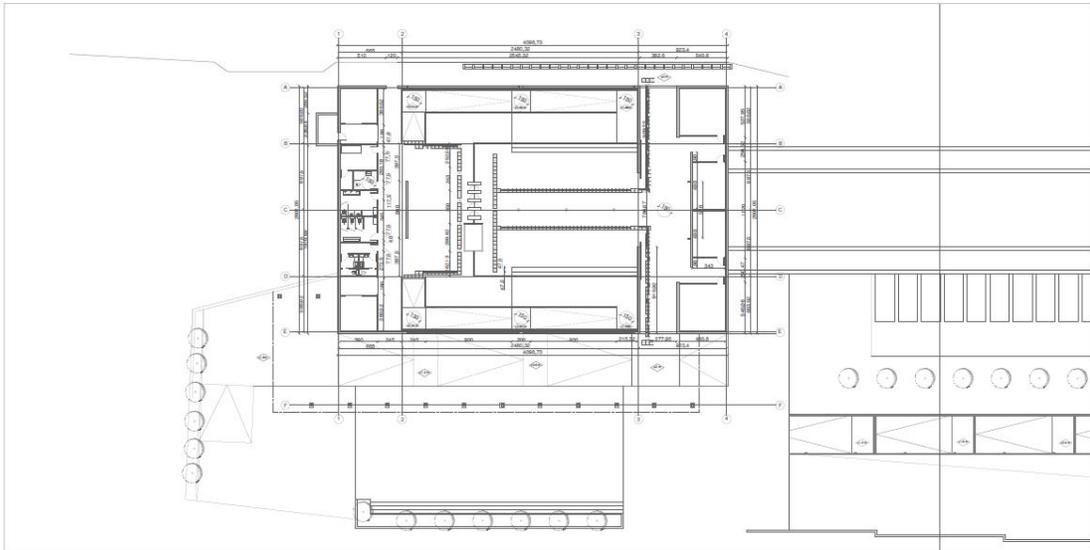
Sobre la calzada los vehículos se mantienen en movimiento, este mismo se da con mayor fuerza al cambio de luz; la luz verde deja libre un tránsito que no hace esperar para que se genere el vacío, de igual manera la acera mantiene el mismo carácter, pues, en la espera del acontecer de un cambio de luz se encuentra tanto el apuro de aquel que aprieta el botón con ansias y el de la mujer que se apoya con el cuerpo en el mismo lugar aguardando para el acto de cruzar.

En la espera del acontecer se generan dos actitudes del cuerpo; la actitud de aguardo, que es cuando el cuerpo se relaja en la espera del acto, se manifiesta en una postura, un aplomo del cuerpo, un apoyo o un alejamiento. La actitud de búsqueda es cuando se sale al encuentro del acto, los apoyos pasan a ser acciones, la postura tiende a mostrar lo que se piensa.



I.- 19





Al acceder desde distintos medios a la estación (principalmente bicicleta, buses y el mismo metro) la manera de habitar el sector se presenta en forma de ejes, los cuales están de manera paralela a la estación Peñablanca, el muro que conforman los andenes de la estación logran dividir el lugar en dos sectores que actúan y poseen cualidades distintas sector (noroeste y sureste).

El sector sureste se llena de vida, equipamientos y flujos de personas que se mueven a distintas horas del día; por contraparte el sector noroeste se comporta pasivo, los flujos son bajo y constantes; estos accesos se vuelven un túnel, la presencia de la altura de las vías presenta una ciudad (sector) segregada

por uno de sus costados.

La proposición plantea desocupar la parte superior del andén, despejando este espacio en el cual se logra comprender en completitud la ciudad. Entre las formas de acceso de distingue el acceso desde el mismo andén, momento en el cual la ciudad se unifica y permite un momento de contemplación.

Dentro del programa se plantea el uso de espacios pertenecientes a EFE como lugares de fomentación cultural; el sentimiento de arraigo y la oportunidad de los distintos equipamientos del sector tales como escuelas, juntas de vecinos y la comunidad mapuche (específicamente el Centro de medicina mapuche perteneciente al hospital Peñablanca) resulta preciso para el planteamiento de espacio dedicado a la flora.

RUTA ENTRE UMBRALES: PLAZA EN TRES NIVELES

10ª Etapa. Taller de Habitabilidad y Accesibilidad

Profesor: David Luza

Sobre el Proyecto y el Lugar



El proyecto y a su vez el desarrollo del taller trabajo el tema de la accesibilidad universal en los espacios públicos y semipúblicos, a la vez de los conceptos de vialidad y habitabilidad.

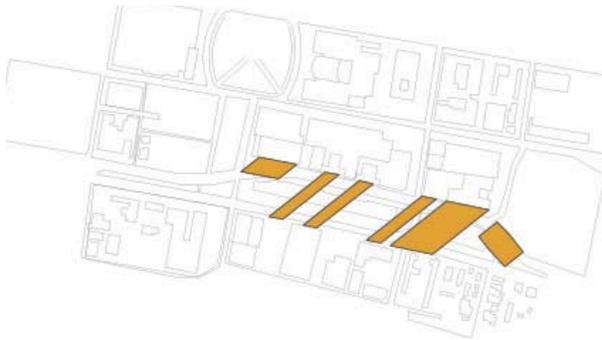
El desarrollo de la tutoría se dio por una serie de encargos que trataban distintos temas que iban siguiendo mediante las clases. Estos tópicos se agrupan en tres grupos, las distintas observaciones que se realizaron durante el comienzo del taller; el posterior estudio sobre el contexto del lugar y además de salidas de observación; y finalmente una etapa de introducción y ejecución de la propuesta.

El proyecto nace a una petición que se tenía desde la empresa Metro de Valparaíso (MERVAL) a la escuela de Arquitectura [Ead - PUCV] para intervenir el sector de estación Viña del Mar, específicamente a los costados de estas en los actuales lotes pertenecientes a terrenos de EFE.

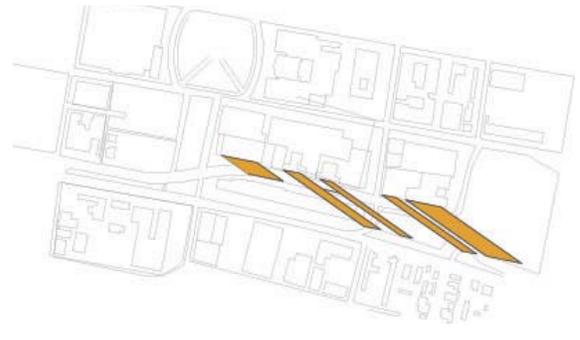
De esta manera se desarrolló una investigación con respecto al carácter histórico, climatológico, arquitectónico y de equipamientos del lugar. A la par se desarrollaban las salidas de observación las cuales tenían como eje central las ventanas en la ciudad, las cuales cobran importancia debido a los temas que se expondrán.



I.- 20

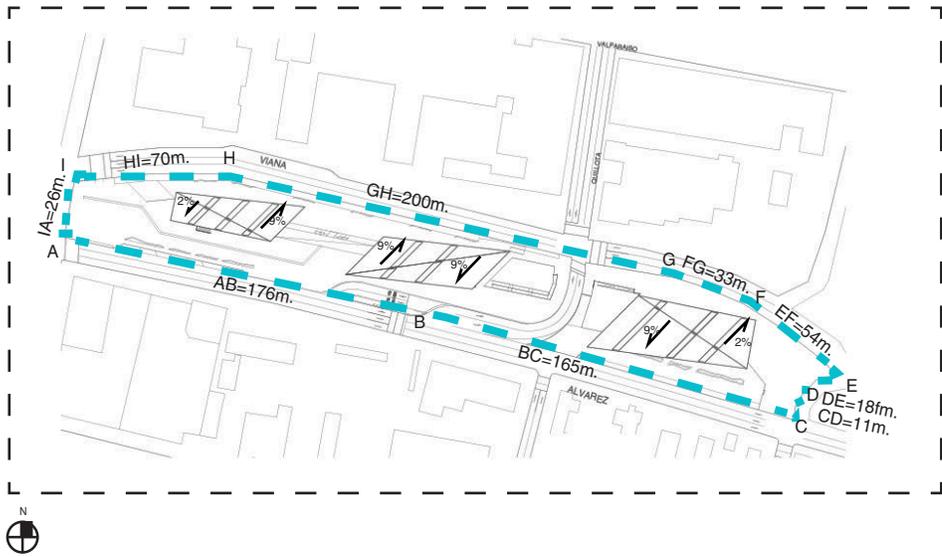
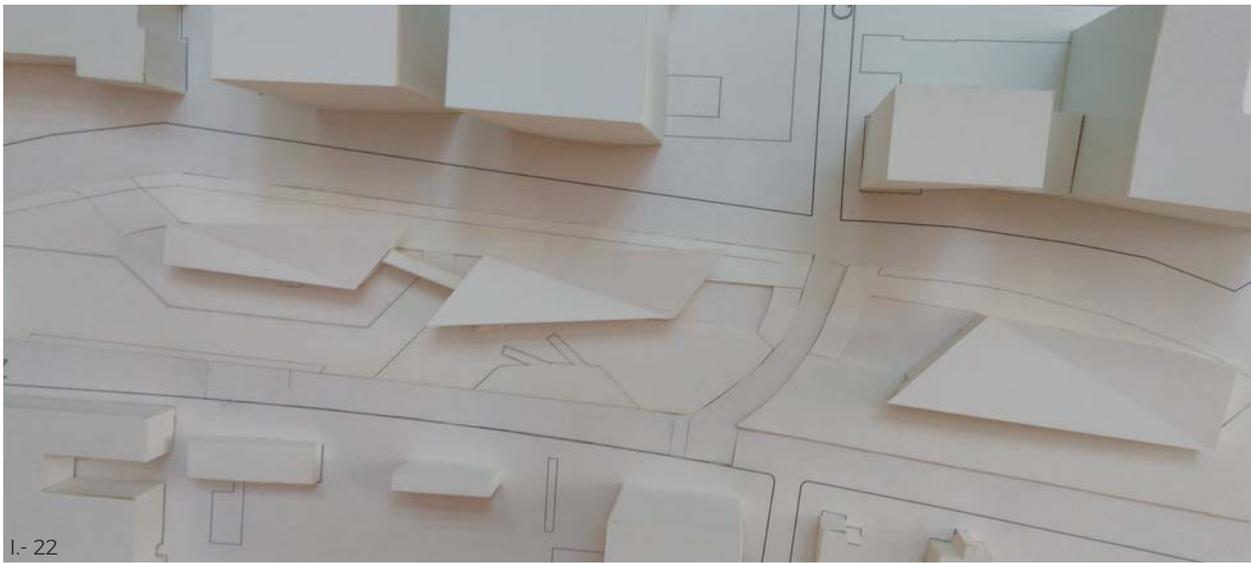
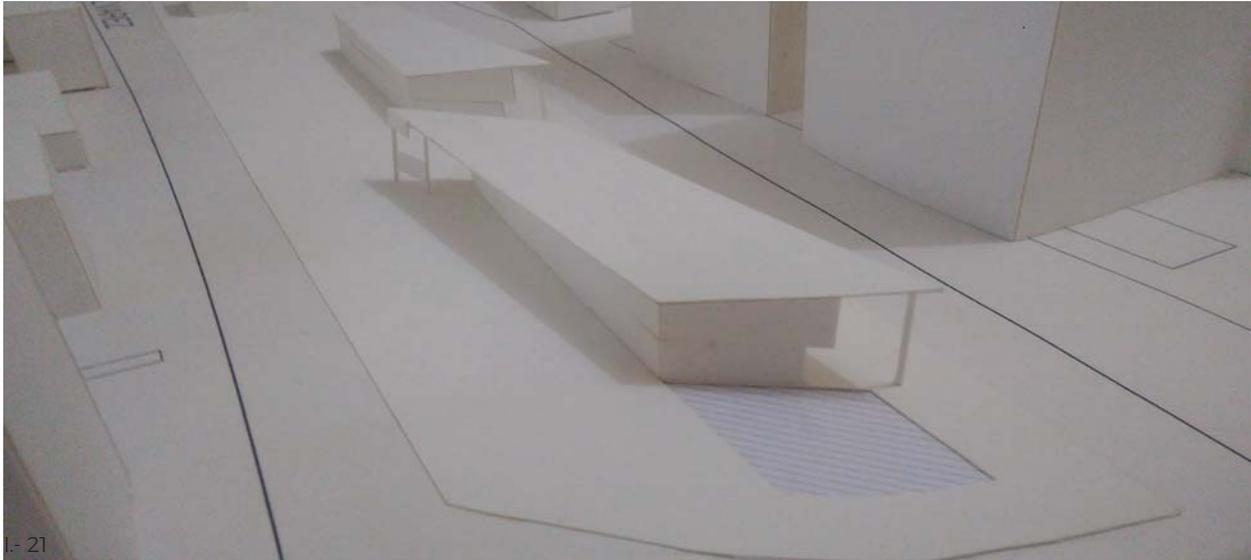


Esquema sombra, 21 de junio solsticio de invierno, día más corto.
Salida del sol a las 8:00 hr.



Esquema sombra, 21 de junio solsticio de invierno, día más corto.
Salida del sol a las 8:00 hr.

Una de las afirmaciones generadas plantea que la condición de ventana se presenta como un umbral, esto es debido a que, para el sentido de la vista, se logra dar con un acceso anticipado del lugar, el cual se adelanta al pie y que en algunos casos se presenta como único acceso [como es el caso de la bahía de Valparaíso vista desde el borde costero], mientras que también logra dar cabida a la contemplación y detención puesto que se presenta en asombro.



TRAVESÍAS

El continente debe recorrerse en su extensión; es preciso ir a él para reconocerle y habitar su emergencia.

El 1965 los fundadores de la Escuela decidieron partir en esa visión. Esta primera travesía abre el horizonte para el desarrollo académico; en 1984 se incorpora al currículum de los alumnos de Arquitectura y Diseño la realización de una Travesía anual dentro del ámbito de cada Taller. El continente se extiende y nosotros con ellos vamos a él para habitar su intimidad y su mar interior al que Amereida canta. Se han realizado ya más de 100, en donde la totalidad de los talleres de la Escuela, alumnos y profesores realizan obras concretas de Arquitectura y Diseño, en algún punto de América fijado a través del estudio que desarrolla cada Taller. Estas Travesías se llevan a cabo durante el tercer trimestre de cada año y duran alrededor de un mes.

TRAVESÍAS

Travesía Sao Paulo, 2012



I.- 23 Fotografía Propia

A finales de primer año se realizó la primera travesía sao pablo, Brasil, con el motivo principal de que la escuela estaba invitada a la bienal de arquitectura realizada en este lugar.

El recorrido duró 3 días en bus, pasando por São Miguel das Missões. Llegando a Guarujá para acampar a los pies de la selva brasileña, el taller mantuvo viajes diarios a Sao Paulo para visitar Vila Heliópolis, barrio ubicado en el distrito de Sacomã, en la zona sudeste de la ciudad, Brasil.



I.- 24 Fotografía Propia

Imagen 23

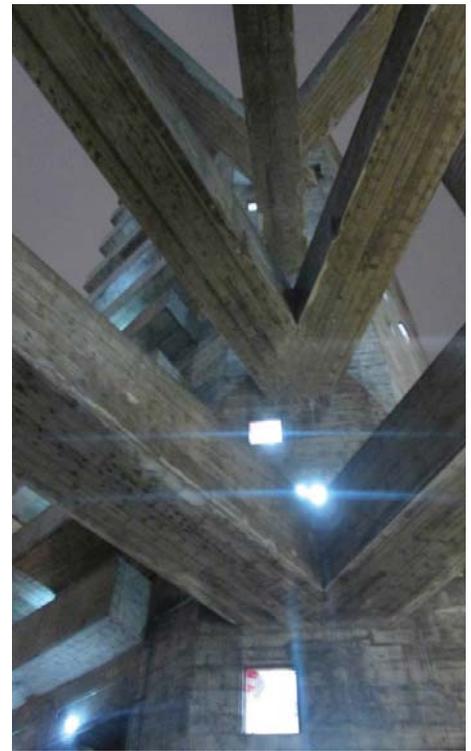
Acto de inauguración primera noche del viaje.

Imagen 24

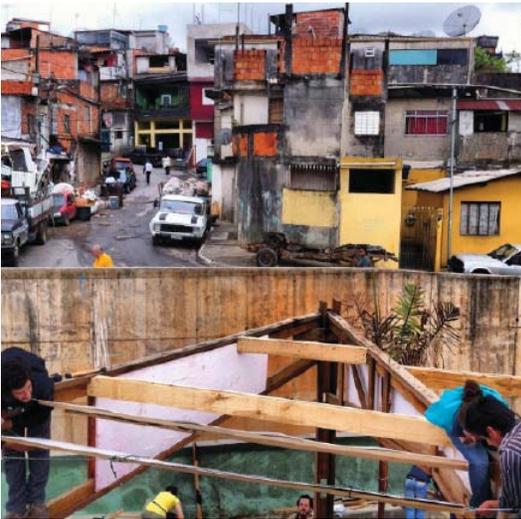
Llegada a la bienal de arquitectura.



I.- 25 Fotografía Propia



I.- 27 Fotografía Propia



I.- 26

La obra tuvo relación con la recuperación de un espacio público a través del desarrollo formal de un campo de abstracción. Se trabajó con una serie de elementos mínimos que poseían la relación de la postura con la vertical, como se mantiene el cuerpo.

Para ello se efectuaron pilares de listones (pino cepillado) que poseían un rasgo en sus puntas.

Vila Heliópolis está integrada por catorce villas cuenta con más de cien mil habitantes en un área de casi un millón de metros cuadrados. Esta es la favela de Sao Paulo con mayor población y la segunda en extensión, siendo la primera Paraisópolis. Fue considerada la mayor favela de Brasil, pero ha pasado por procesos de urbanización y actualmente está calificada como barrio.

Imagen 25

Llegada a Heliópolis, ultima foto dentro del sector, se prohibieron las imágenes en el interior del recinto.

Imagen 26

Fotografías Heliópolis, tomadas por compañeros.

Imagen 27

Ultima noche en el lugar, se recorre la ciudad observando la arquitectura en los momentos de los actos.

TRAVESÍAS

Travesía Pichidangui, 2013



I.- 28 Fotografía del grupo de registro, Eduardo Arratia.



I.- 29 Fotografía del grupo de registro, Eduardo Arratia.

Junto con los profesores de segundo año (etapas 3i - 2 ii) se organiza la travesía a Pichidangui, playa ubicada en la región de Coquimbo.

La obra se plantea a partir de la relación entre la playa, el viento y el mar de la ciudad, para ello se comienza a trabajar con dos aspectos.

La fabricación de un túnel de viento planteado por el profesor Miguel Eyquem, túnel fabricado a partir de tubos conduit y una maya de plástico para generar la envoltente interior.

Imagen 28

Fotografía que muestra los elementos que constituyen el túnel de viento.

Imagen 29

Levantamiento del túnel, proceso en los últimos días de la travesía.



I.- 30 Fotografía del grupo de registro, Eduardo Arratia.

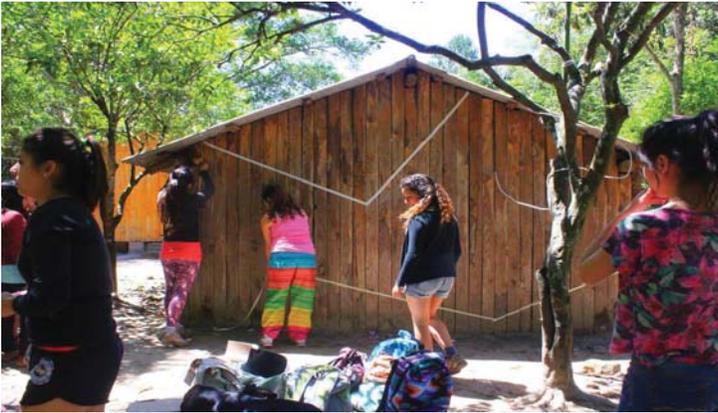
El otro aspecto de la travesía era regalar un sendero de madera fabricado a partir de listones de pino en bruto y cepillado que se coronaban con un elemento que surgiera desde la observación en la playa.

Imagen 30

Guías del pabellón planteado por la profesora Isabel Margarita Reyes.

TRAVESÍAS

Travesía Río Grande, 2014



I.- 31 Fotografía de Eduardo Arratia.



I.- 32 Fotografía de Eduardo Arratia.

La travesía de tercer año partió rumbo al estado de Río Grande do Sul en Brasil, se plantea dar a la comunidad un regalo, una obra que fue concebida para una aldea guaraní ubicada a unos 30 km al sur-este del centro de Porto Alegre, en un barrio periférico llamado Lami, la aldea Tekoa Pindo Poty (que significa bosque de palmeras floreadas).

La aldea esta apartada de lo urbano, en ella habitan ocho familias, unas 25 personas. Es una comunidad que lleva diez años en ese lugar, provenientes de la provincia de Misiones en Argentina. Los guaraní cambian de lugar y la economía de la aldea se basa principalmente en la venta de artesanía.

Imagen 31

Fotografía que muestra el proceso donde se repintaron las casas de los habitantes con los motivos propuestos por los estudiantes.

Imagen 32

Obra final terminada, vista que muestra los bordes que permiten la mirada.



I.- 33 Fotografía Propia



I.- 34 Fotografía de Eduardo Arratia.

Se construyo un espacio pensado para lo comunitario, para que la reunión de la aldea en torno a la comida sea en cada ocasión un acto:

Desde el estar alcanzando el fogón con las manos, el poder alcanzar un árbol y el cielo con la mirada, entreviendo por celosías de color que presentan cualidades de la luz llevadas desde el Pacífico.

Se plantean varias tareas para la entrega de la obra, por un lado, el pintar las distintas construcciones de la aldea. Otra de las tareas fue la instalación de la red de agua potable para la obra a ejecutar y la misma obra que plantea ser un lugar para cocinar y comer.

Imagen 33

La construcción de la parte superior donde se encuentra la salida del humo interior.

Imagen 34

Acto de entrega de la obra.

La etapa cierra con la relación de los sentidos que plantea el cuerpo con el lugar.

El recuento de los años en la escuela decanta en el trabajo de las relaciones de la persona con el ambiente antes de con la ciudad, es como se relacionan los sentidos con la construcción del espacio el aspecto que resalta al momento de cerrar el primer tema, se cae en la cuenta de la importancia de la termocepción, como un sentido que nos permite adentrarnos al espacio, los umbrales surgen en los espacios donde nos sentimos a gustos, el sonido nos permite comunicarnos, cierra el vacío del cual nos apropiamos en la intimidad. La luz es un elemento que nutre a la vista el sentido que nos permite acceder al desconocido, los espacios donde nos expresamos con un relajo del cuerpo; el último de los sentidos que tomo importancia fue el del tacto, los apoyos con que nos posicionamos en el lugar, es la relación que existe entre el suelo y la postura.



La construcción del capítulo esta enfocada al aspecto recopilatorio de la información del caso, el estudio de la información del proyecto, sus contrapartes y los aspectos concernientes con el ámbito académico, las materias son expresadas a través de cada subtema dando forma al fundamento y las primeras consideración del proyecto.

CAPÍTULO III

Formulación del proyecto

INTRODUCCIÓN AL CASO

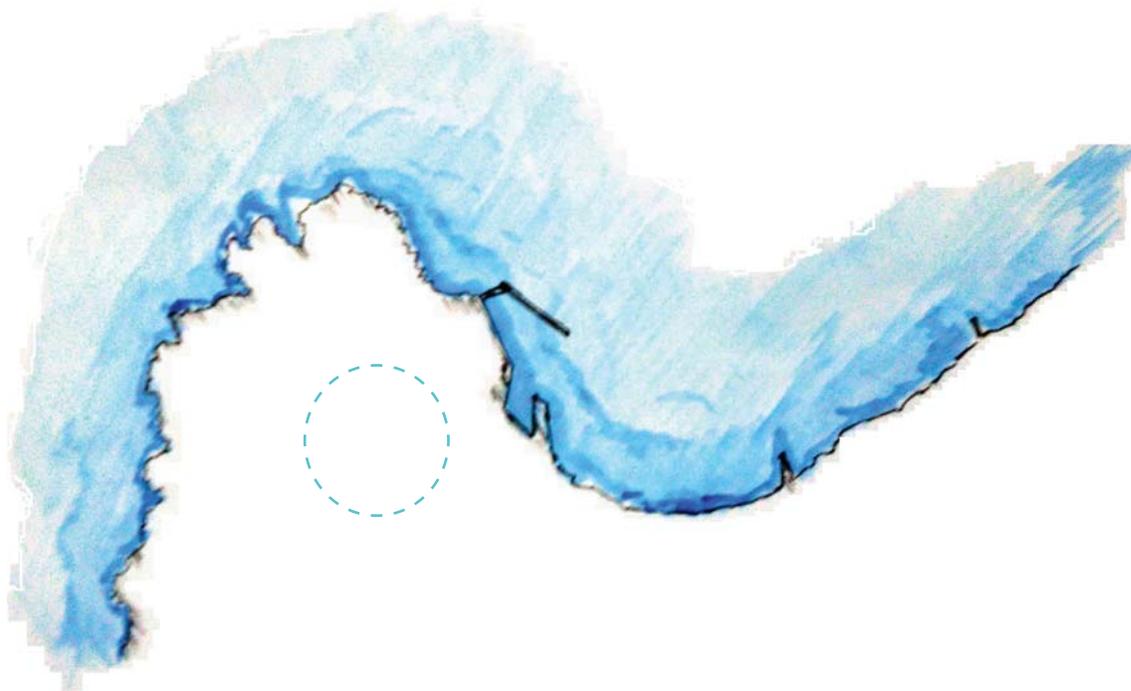
El proyecto surge a partir de la propuesta Estación metro Aduana que fue entregada en el programa estratégico de metro como parte del plan de extensión de 2016 a 2030, desde donde se observa el interés por generar nuevas líneas entre las cuales se localiza la línea 1A que plantea una nueva vía desde estación Barón atravesando por sobre calle Pedro Montt, desarrollándose por calle Condell, por el costado de los cerros hasta llegar finalmente a la aduana.

Para ello se propone el desarrollo de una estación intermodal, que aborde la temática de movilidad urbana en el sector y la ciudad, en conjunto con una oficina de turístico que logre dar cabida al contexto de los elementos que constituyen la plaza Wheelwright como lo es la ex Aduana y los monumentos históricos (estatua de Guillermo Wheelwright y monumento a Wanderers).

GEOGRAFÍA Y HISTORIA DE LA CIUDAD

SOBRE EL TERRITORIO

Su ubicación



La ciudad de Valparaíso consta de un importante puerto a nivel histórico y un centro educativo que resalta en la región que lleva su mismo nombre. Se ubica a aproximadamente 115 km al noroeste de Santiago, conectada principalmente por las vías que atraviesan Casablanca (ruta 68) y la que sigue por Llay-Llay, llegando a La Calera (Ruta 5, luego sigue por la ruta 60).

Poseedora del Congreso Nacional de Chile desde 1990, corresponde a una ciudad con una gran influencia político-administrativa y la tercera a nivel demográfico.

Debido a su forma de habitar en el año 2003, el casco histórico de Valparaíso fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) agregándose nuevas áreas de amortiguamiento en tiempos posteriores.

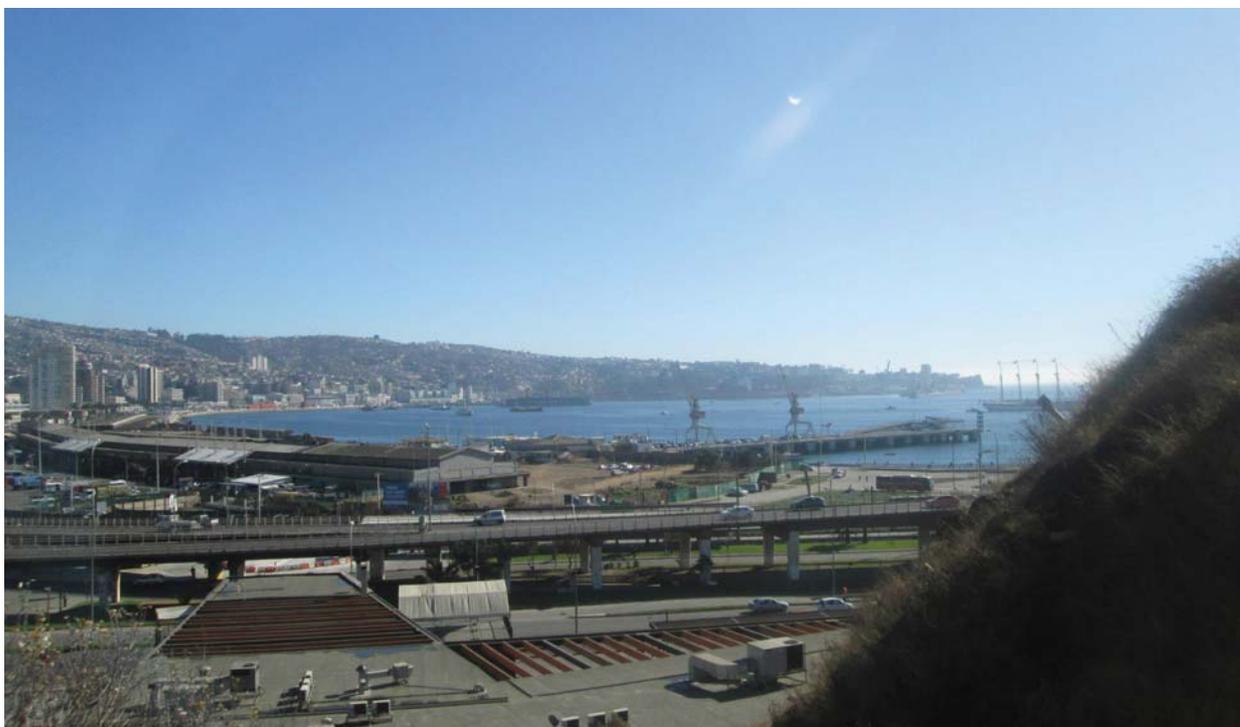
Reconocida por su red cultural surgida a partir de los inmigrantes europeos que llegan como navegantes, los cuales traen consigo nuevas ideas para la ciudad, al mismo tiempo que se vuelve una de las más importantes ciudades.



Como región cuenta con 7 provincias en el territorio continental, con un centro metropolitano que incluye a las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón; siendo la primera la que posee la influencia directa del proyecto.

Su capital es Valparaíso y cuenta con una población de 1,790,219 millones de personas en 2017, siendo la segunda área metropolitana con mayor cantidad de habitantes después de Santiago. Con una densidad de 94.1 habitantes por m² la mayoría de la población pertenece al área urbana de la ciudad (91.6%), concentrándose la mayor cantidad de personas en la ciudad de Valparaíso y Viña del mar.

Su geografía



I.- 35

Los elementos que componen su geografía son fácilmente reconocibles como es el caso de:

La Cordillera de los Andes

La principal cualidad es su continuidad en el territorio. Se alza hasta los 6000 metros sobre el nivel del mar.

La Depresión Intermedia

Son los valles transversales correspondientes a las cuencas de los ríos Petorca, La Ligua y Aconcagua.

Cordillera de la Costa

Ubicada por el área norte de la región, la cordillera de La Costa y la de Los Andes llegan a constituir una sola unidad producto de los cordones transversales. Al sur del río Aconcagua ambas cordilleras se diferencian claramente, separadas por la depresión intermedia. La cordillera se alza en la zona meridional de la provincia como es el caso del cerro la Campana.

Litoral Central

Las planicies litorales se ubican entre la cordillera de la costa y el océano Pacífico. Estas se van ampliando desde la desembocadura del río Aconcagua hacia el sur, variando su ancho desde los

100 m hasta 15 km. Las planicies litorales presentan en algunos sectores colinas o cerros, tal es el caso de Valparaíso (farellón costero), que está construida principalmente sobre cerros. La llegada de las planicies litorales al mar puede ser gradual o abrupta como ocurre entre Papudo y Horcón.

Su componente geográfico para el caso de estudio está en la vegetación, donde se observaron distintas vegetaciones que cumplen un rol de carácter valórico (mantención del patrimonio) para el desarrollo del proyecto.



I.- I



I.- III



I.- II



I.- IV



I.-P. Berteroniana

II.-P.Chilensis (Puya/ Chagual)

Altura: 3 metros

Ancho: Depende de la parte vegetativa de la planta, lo cual está ligado a la capacidad de la planta de captar, la energía solar.

Habito de crecimiento: Arbusto

Riego: Secano, dependiente de las precipitaciones invernales

Raíz: Profundas no representan un problema.

Dato: Exposiciones alta de radiaciones, la planta se carboniza posterior a la floración para su propagación, flores pintosas de color azul o amarillas.

III.- Echinopsis chiloensis (Quisco)

Altura: 8 metros

Ancho: Depende de los hijos

Habito de crecimiento: Arbusto, Cactus

Riego: Secano, no requiere agua en demasía

Raíz: Filamentosas no invasivas

Dato: Alta exposición solar, la planta puede tolerar bajas temperaturas sin problemas.

IV.- Schinus latifolius (Molle)

Altura: 6 Metros

Ancho: 1,5 metros

Habito de crecimiento: Árbol

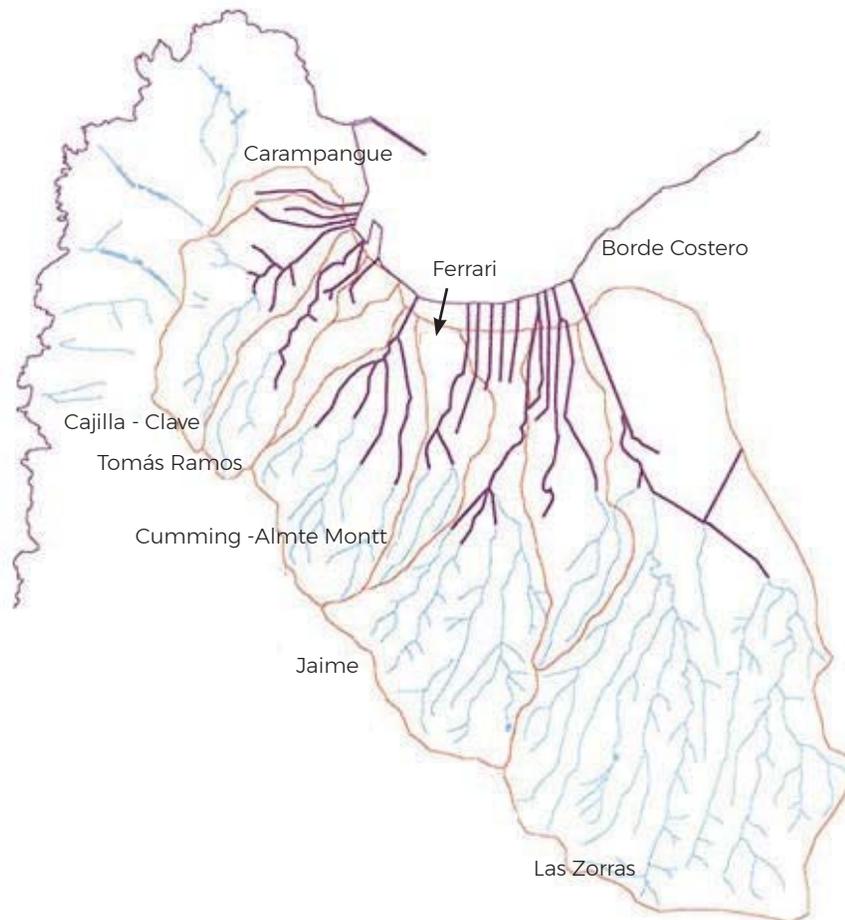
Riego: Secano, por lo cual se rige solo por las precipitaciones anuales, sin embargo, también se ve expuesta a una alta humedad relativa ambiental (neblina), es bastante resistente a estados de sequedad.

Raíz: Raíces poco gruesas, invasivas con la capacidad de ajustarse con precisión al medio en el cual se encuentran.

Dato: es considerado una planta medicinal, resistente al frio, pero no a las heladas

SOBRE EL TERRITORIO

Su geografía



Envuelto por los cerros y demarcado por el mar la ciudad logra cobrar importancia en las distancias visuales que componen el anfiteatro; desde su surgimiento Valparaíso ha sido influenciado por el agua, los esteros que pasaron a ser las principales arterias de conexión desde los cerros hacia el área plana de la ciudad, estas que hoy son las grandes vías transversales que recorren la ciudad y el mar que lo envuelve, en el caso de los esteros estos están demarcados en el mapa correspondiendo:

I.- 36 Imagen de las cuencas. Tomada de internet

CUENCA

Carampangue

Cajilla-Clave

Tomás Ramos

Cumming -Almte Montt

Ferrari

Jaime

Borde Costero

Las Zorras

PLAZA

Plaza Aduana

Plaza Echaurren

Plaza Sotomayor

Plaza Anibal Pinto

Plaza Victoria

Av.Francia

Av.Brasil

Av. Argentina

CAUCES

Aduana

Marquez
San Martín
San FranciscoTomas Ramos
UrriolaRoss
MelgarejoBellavista
Edwards
Las HerasRodriguez
Freire
Francia
San Ignacio

Simón Bolivar

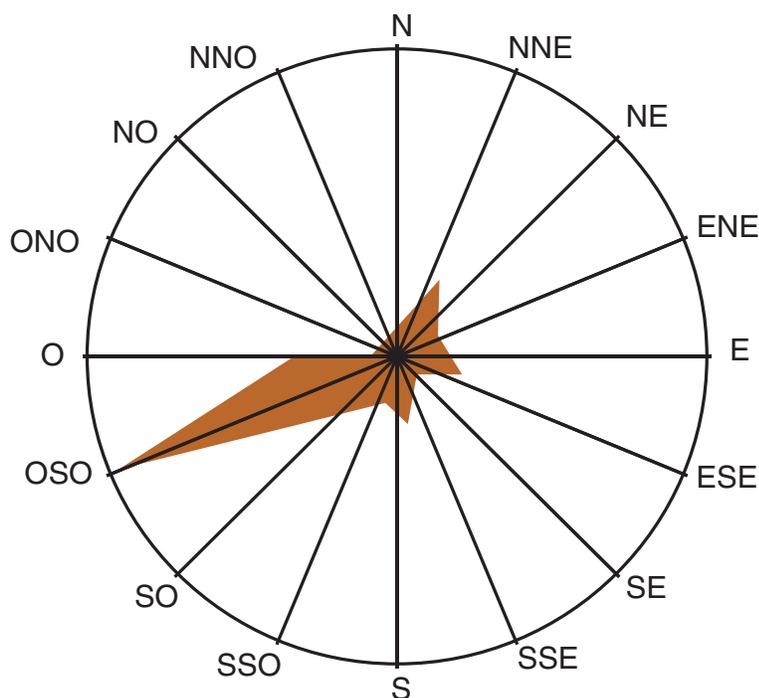
Uruguay
Argentina

SOBRE EL TERRITORIO

Su aspecto climatico

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Temperatura media (°C)	21.9	21.8	20	17.1	14.1	11.6	11.8	12.4	14.5	16.7	19.2	21
Temperatura mín. (°C)	14.2	14	12	9.5	7.7	5.8	5.7	6	7.9	9.5	11.4	13.3
Temperatura máx. (°C)	29.7	29.7	28	24.7	20.5	17.5	18	18.9	21.1	23.9	27	28.7

E.- 04



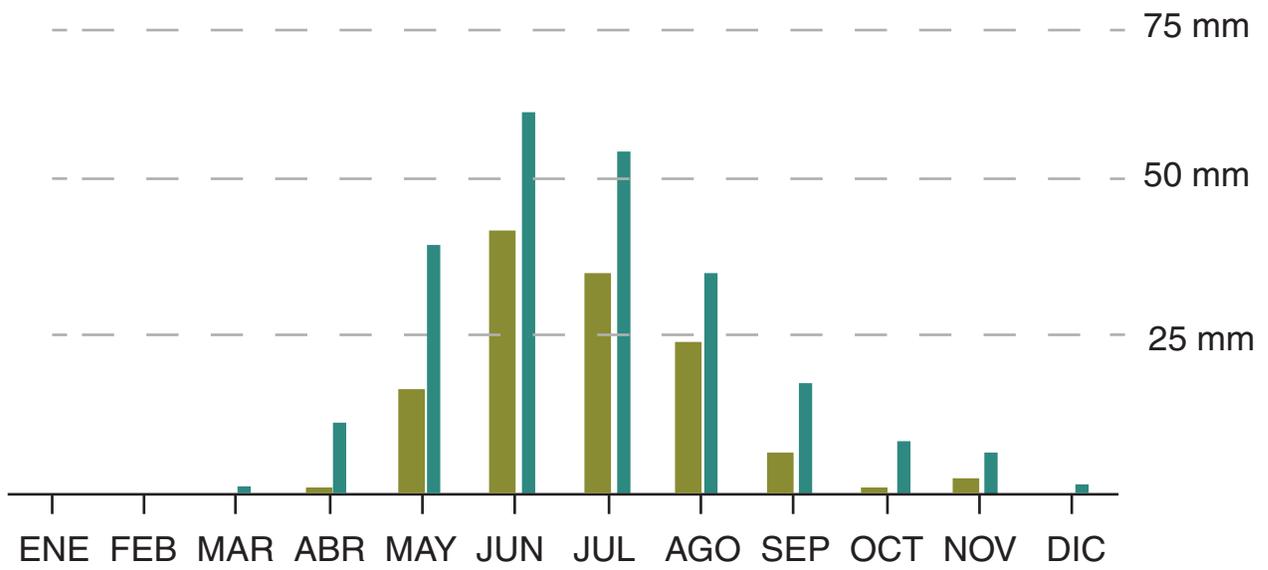
E.- 05

El clima mediterráneo de la ciudad es fuertemente influenciado por los aires marinos que vienen desde el norte, vientos secos y húmedos que llegan hasta el sector de la Aduana. Se hablará desde la perspectiva de la situación climática del sector aduana, en contraparte del de toda el área de Valparaíso.

El clima que corresponde al sector de la aduana y el borde del puerto se caracteriza por una gran cantidad de nubosidad que se observa durante todo el año, la energía acumulada por el mar durante el día se libera durante la noche en forma de nubosidad, con mayor intensidad en invierno, lo que a su vez produce bajas amplitudes térmicas. La diferencia entre la temperatura media del mes más cálido y el más frío es de 5° a 6° C.

Con una temperatura promedio de entre 14°C a 16°C la ciudad se mantiene templada durante las estaciones intermedias, durante la época de verano alcanza una máxima aproximada a los 30°C con mínimas de 14°C mientras en invierno se presentan máximas de 19°C y mínimas de 7°C (todas estas temperaturas son promedios mensuales por lo que la presencia de temperaturas más extremas es existente, sin embargo, no son nombradas debido a su poca probabilidad de ser alcanzadas).

Su aspecto climatico



E.- 06

Los vientos de la ciudad son de gran importancia para el sector, principalmente sus puntos cardinales de origen; Estos corresponden a las direcciones Estesudeste y Sudsudeste que van hacia el noreste de la ciudad. El muestreo de vientos fue tomado de windfinder (página que recopila información sobre vientos). En el esquema se muestra las direcciones del viento durante el año en forma de promedio.

Las temperaturas de la ciudad se sirven de la humedad y efectos del asoleamiento, se presentan de manera inversamente proporcional a las lluvias, por lo que mientras disminuye la temperatura aumentan las lluvias.

Esquema 04

Grafico de las temperaturas promedio durante el año.-

Esquema 05

Grafico distribución del viento durante el año

Esquema 06

Grafico muestra de precipitaciones durante el año. Muestra dos distintas fuentes con la cantidad de precipitaciones de la ciudad de forma anual, la fecha de inicio del registro no se encuentra explicitada.

SOBRE EL TERRITORIO

Su aspecto historico

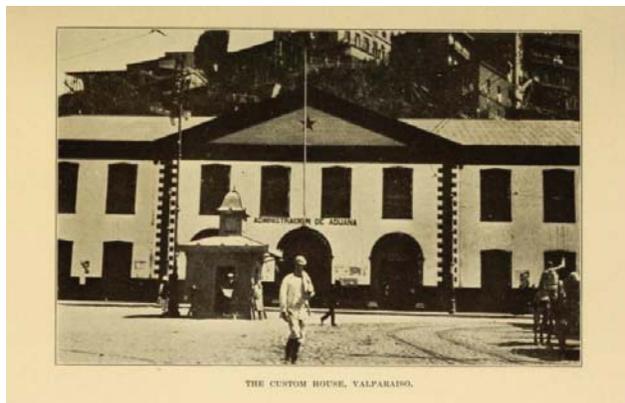
El proceso de asentamiento de Valparaíso se baraja dentro del aspecto de lo probable, se piensa que fue habitado primero por los nativos Picunche, conocidos por su agricultura, a la vez que lo hacían los Changos como nómadas dedicados a la pesca que viajaban entre el territorio de Caldera y Concepción.

Entre las primeras actividades en el lugar del cual se tiene registro se destaca cómo fue que, en 1536 a bordo del Santiaguillo, un barco de suministros enviado por Diego de Almagro comienza el poblamiento a partir de los españoles, generando de a poco los primeros sitios de construcción habitada, sin embargo, no fue hasta 1810 cuando se construyó el primer muelle en la historia de Chile y el primero durante la época colonial en la actual ubicación del edificio de El Mercurio de Valparaíso.

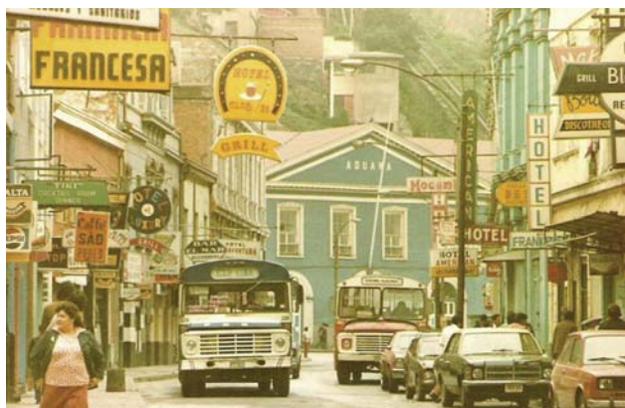
Después de la independencia de Chile en 1818, comenzando la era republicana, Valparaíso se convirtió en el puerto principal para la naciente marina chilena, y abrió oportunidades de comercio internacional volviéndose una pausa en el recorrido de los barcos que pasaban por los mares de Sudamérica principalmente aquellos del Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos. Esta particularidad del puerto genera una mezcla de culturas principalmente llegadas de la inmigración de europeos, principalmente provenientes de Gran Bretaña, Alemania, Francia, Suiza e Italia.

Con la situación descrita anteriormente la ciudad logra llegar a una época de apogeo donde crece y se expande hacia el mundo a través del medio portuario, es así como durante el siglo XIX, comienzan la construcción de las primeras vías férreas para conectar al país. Entonces, William Wheelwright presenta al gobierno de Chile un innovador proyecto para la construcción de un ferrocarril entre Santiago y Valparaíso.

En 1842 Wheelwright obtuvo la concesión por 30 años, para el desarrollo de su proyecto, que, sin embargo, no logró atraer inversionistas, no fue sino hasta 1851, cuando se constituyó la compañía del Ferrocarril Santiago a Valparaíso (CFSV) que a partir de capitales estatales comenzó el desarrollo de la conexión ferroviaria entre Valparaíso y Viña del Mar.



l.- 37



l.- 38



l.- 39

Es así como en 1855 se inauguró la primera etapa de la obra, esta comprendió un tramo de 7 km. entre Valparaíso y Viña del Mar, luego de casi una década, en septiembre de 1863 inicia su operación el servicio ferroviario entre Valparaíso y Santiago.

I.-37 Fotografía antigua aduana de Valparaíso.
Fuente libro -rescatada de internet.

La importancia de Wheelwright fue enmarcada en la actual plaza frente a la ex aduana que lleva su mismo nombre (plaza Wheelwright); Este es el sector donde se enmarca el proyecto de la estación plaza aduana.

I.-38 Fotografía antigua aduana de Valparaíso, vista desde calle Cochrane. Principios de 1980.
Fuente rescatada de internet. Fotografía de Eric Rivera.

I.-39 Fotografía antigua aduana de Valparaíso.
Fuente Pagina de consejo de monumentos nacionales.

I.-40 Fotografía aduana de Valparaíso.
Fuente rescatada de internet. Fotografía de Erwin Thieme López



Lo Intangible de la ciudad

José Ignacio Vásquez. Escrito para Modulo de investigación

A mediados de 2003 Valparaíso es finalmente reconocida como patrimonio de la humanidad por la UNESCO en una reunión llevada a cabo en París, en ella se evaluó a la ciudad y bajo el criterio cultural fue inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial. Esta declaración incorporó un aumento en la valoración y autovaloración de la ciudad, generando leyes de preservación de inmuebles y elementos significativos, valoramos lo que nos es fácilmente reconocibles, en palabras de Pablo Millán arquitecto español, “yo creo que un porteño singulariza en el patrimonio las cosas relevantes de la ciudad, porque lo valoran como tal”. La caracterización de estas singularidades causa un enfoque dirigido de nuestros esfuerzos para mantener aquello que valoramos, de distinta manera, los cambios que se generan en los inmuebles con carácter patrimonial influyen en los elementos circunstantes a estos, tanto en formas palpables como son los flujos de personas, el lugar donde se observan las vistas de un sitio y los mismos usos de este; como en formas intangibles tales a manera en la forma de entender el espacio público, la luz, economía, cultura y valoración del sitio, pero, para poder hablar sobre los cambios y la construcción del espacio público en las cercanías a los inmuebles de carácter patrimonial se necesita de un marco teórico que este

siendo planeado y constantemente replanteado, puesto que no existe una exuberante cantidad de información que hable directamente de este tópico.

El estudio se fomenta en el dialogo de distintas materias entre las que se encuentra economía, arquitectura e historia, el enfoque está dirigido a la creación de un primer marco teórico para el estudio del desarrollo del espacio público como entorno o próximo a inmuebles de carácter patrimonial, y para lograr generar un enfoque claro se tomara como caso referencial al sector aduana de la ciudad de Valparaíso, para ello parte del desarrollo de los autores estará dirigido al lugar en cuestión, sin embargo, como el desarrollo actual de la aduana está en un momento de preámbulo para la ciudad y como dice Pablo Millán “yo creo que al día de hoy no se le ha encontrado un uso el cual funcione, y funcione desde un punto de vista real para la ciudad” se han observado casos puntuales donde se trata esta temática por medio de proyectos arquitectura en conjunto con la comunidad.

La primera conformación del marco está en los conceptos a trabajar tanto como cultura y cultural heritage (Patrimonio Cultural). Lo intangible que se observa en estos lugares es la cultura de el mismo, Ismael Serageldin habla sobre la importancia de la valoración del patrimonio cultural sobre todo para promover el de-

arrollo y la conservación del patrimonio cultural en las ciudades históricas, tratando de acomodar la arquitectura y el urbanismo, que a su vez esta mezcla tiene que venir acompañada de municipales sólidas, que logren proporcionar incentivos adecuados para el sector privado y de manera paralela incorporar la preocupación por aquellos que tienen menos y alentar la participación de la comunidad (Serageldin, I. 1999). Millán es capaz de central la materia y dirigir el tema en específico a Valparaíso, puesto que, si el entendimiento de la importancia del patrimonio cultural existe, o a lo menos posee 20 años de estudio, como es que no tenemos entre todos los porteños este tipo de cultura, Según dice pablo en su entrevista sobre Valparaíso se debe a que el porteño singulariza la importancia del patrimonio cultura a los mismos detalles, en este caso los inmuebles y aquello que nos es fácilmente reconocibles. Según la definición de Fisher “La identidad cultural es el sentido de pertenencia a un determinado grupo social” y de manera conjunta es esto “A toda identidad cultural subyace una diversidad memética, entendida como conjunto de unidades básicas de información transmitida, aprendida y utilizada en la conformación de las prácticas de un individuo o grupo.” En ambos casos se hace referencia a la unidad de cultura dada por la sociedad en

aporte a lo dicho por Reyes, Millán se basa en lo que a nosotros nos dicen que es patrimonio.

Para el sector aduana en específico se denota la importancia del puerto en su historia, hoy nos encontramos con un lugar desprovisto de personas, donde los usos son administrativos y nada tienen relación con el punto de encuentro que era en su época de apogeo, la aduna como ventana de la ciudad al mundo trajo consigo una cantidad de personas y culturas distintas que ayudó a conformar lo que hoy en día entendemos como nuestra identidad cultural, dentro de este mismo centro, existe la plaza aduna como ejemplificación de un espacio público que ha dejado de poseer su vida ante la conservación de los inmuebles próximos. La plaza como hoy la concebimos es un nodo vehicular, un lugar de abordaje para los ascensores y locomoción del sitio, pero la plaza no debe ser entendida desde esta postura, puesto que nació en una época posterior a la colonia aún se nutría de su influencia, según Luz María Méndez “La plaza colonial reflejaba la vida cotidiana y social de la población ... Era el eje de la vida comercial citadina y escenario de las actividades lúdicas, de fasto civil y eclesiástico. Se la concebía como un lugar concéntrico de la actividad urbana, plena de simbología y estéticamente arquitectural. Por el contrario, a partir de 1830 y en especial después de 1850, en forma simultánea al proceso de organización de las repúblicas hispanoamericanas, la plaza va a ser concebida en forma diferente. Se la entiende como un lugar desti-

nado al descanso, a la recreación, al lucimiento personal y familiar, mantiene su funcionalidad en los actos cívicos y sacros, pero adopta nuevas formas estéticas vinculadas al paisaje cultural con un objetivo de belleza más trascendente. La plaza y los parques se abren a los jardines cultivados, a los faroles a velas y gas que proyectan la vida social a las horas nocturnas, se introduce la música, en palcos especiales para el deleite de la población, y a la incita a bailar, en fin, los paseos y asientos permiten una activa y más ordenada vida social.” En este quiebre es donde entra el sector aduana que conjunto el desprovisto del carácter de uso de esta comienza a desaparecer de la vista de las personas.

Con el primer marco teórico y en conjunto con lo ocurrido en la aduna somos capaces de entender el lugar, podemos entonces ir al hecho mismo del estudio. Los sectores próximos a los inmuebles patrimoniales no avanzan al mismo paso que la ciudad, de esta manera la obsolescencia no es únicamente de los inmuebles, sino, de todo el espacio que los confronta. En el caso de la aduana y el sector que la conforma se ha denotado un desuso en todas las características que esta poseía en sus inicios y posterior traslado a su actual ubicación.

Lugares que si trataron esta problemática se dieron cuenta que gran parte se solucionaría a través de la economía y las intervenciones de la comunidad, es por esta razón que la decisión de patrimonio cultural viene desde esta materia. El caso de la obra Escala de Escadas ubicada en Brasil se

utilizaron las calles y edificios vacíos que estaban adyacentes a una favela como espacio de educación pública con el fin de que esta pueda revitalizar la comunidad. Es así como la identidad cultural se fomenta de manera positiva y se comienza a valorar aquello que no se tenía en consideración antes; Otro caso es el barrio de Hutongs en Beijing, puesto que desde un punto de vista político se incluyó un programa de peatonalización que trajo consigo la rehabilitación de un barrio emblemático que estaba siendo destruido por el rápido crecimiento de las carreteras.

Si bien mucho de los temas parecen estar de manera suelta son el inicio de un nuevo campo de estudio donde se pueda evaluar a los sectores públicos que se ubican en los lugares patrimoniales y se puedan tratar, concebir el patrimonio cultural y lo que se entiende por él es fundamental para el estudio de los espacios públicos, a su vez saber de estos, de la conformación de plazas y calles en conjunción con lo nombrado anterior es la base para esta materia. En el caso de la aduna la plaza y sus calles han caído en una obsolescencia según lo entendido por Millán y la forma de tratar esto es por medio de cambios que se generen en la sociedad, que esta misma, aporte en conjunto al espacio público para generar una identidad, puesto que es el medio por el cual se genera valor a lo que todos poseemos.

Hablando sobre el espacio público y patrimonio dentro de la ciudad de Valparaíso

Entrevista de José Ignacio Vásquez al doctor Pablo Millán Millán

Este escrito es la sesión de un conversatorio que ocurrió en la escuela de arquitectura y diseño de la PUCV la cual tuvo como entrevistado al Arquitecto Pablo Millán, Pablo compartió su opinión sobre Valparaíso y el patrimonio respondiendo a las consultas que le realice sobre el espacio público y los temas nombrados anteriormente. Debido al mismo carácter de conversatorio por el cual nos regimos, se tuvo que editar gran parte de lo dicho, manteniendo todo lo que Pablo me transmite de manera textual, sin embargo, para motivos de presentación llegamos al acuerdo de editar el orden de los temas para que estos quedaran hilados y presentaran una concordancia entre ellos; de esta manera todo aquello que es dicho y por lo tanto pertenece a la autoría de Pablo queda destacado y remarcado.

SOBRE EL PATRIMONIO DE VALPARAÍSO

Tenía la idea de que el patrimonio de Valparaíso es de un carácter intangible, me es difícil concebir la idea de que se entienda Valparaíso desde solo una perspectiva pensar en el inmueble no me da un motivo para creer que la ciudad sea patrimonio, por lo cual debo pensar que el secreto de Valparaíso es de un carácter impalpable, hace un tiempo escribí que eran las personas, Pablo me comento su visión y que no basta con ver la ciudad en tangible e intangible, trajo a lugar las distintas partes que componen el mencionado patrimonio de Valparaíso.

P. Millán: Es muy difícil, si no, imposible poder separar nítidamente los elementos patrimoniales que componen la ciudad, son las personas, la infraestructura, la topografía, el territorio, todas las situaciones que se dan a la vez. Desde el punto de vista de Valparaíso, la infraestructura Puerto configura la ciudad hasta tal punto que la misma ciudad gira en torno al puerto, pero, también gira en torno a las personas, pues ellas caracterizan la ciudad de una forma muy concreta, y a la vez la misma topografía es la que permite esta forma de habitar, pues si fuera de otra manera la ciudad se hubiera desarrollado de una manera completamente diferente, entonces es la superposición de todos estos elementos que configura la ciudad, como un hojaldre.

Supe después que el hojaldre es una masa, usada en pasteles y no un pastel como tal, esta masa es en forma de capas lo que aquí llamamos mil hojas o simplemente hojas. Le comenté a pablo si podía aclarar un poco más esta situación que estaba relatando, desde un aspecto más público, así que no cambio su postura, no tomo del agua que tenía al costado, el solo quiso continuar su relato con más motivación que la que presentaba antes.

P. Millán: Se puede hablar de los distintos elementos que configuran la ciudad, la infraestructura puerto, la gente que se vincula al puerto, y aquellas personas que no están directamente relacionadas con el puerto y sin embargo tienen una relación con él. La topografía logra coser todas estas capas nombradas, pues la bahía posee un límite marcado para poder ser habitada y Valparaíso transgrede todas estas demarcaciones generando una arquitectura única, todo esto se da porque todo el tráfico marítimo pasaba por esta ciudad, esto hace que Valparaíso implosione, una demanda marítima, para a ser

una demanda de trabajo, lo que hace crecer la demografía de la ciudad y esto pasa hacia la arquitectura, por lo tanto, la arquitectura de la ciudad está relacionada con el puerto.

HABLANDO SOBRE LA CONDICIÓN DE PATRIMONIO

Al escuchar estas palabras no me aguante las ganas de comentar sobre la dualidad que existía entre la ciudad y el puerto, muchos profesores de taller han comentado que hoy en día existía una ciudad y un puerto y no una ciudad-puerto.

P. Millán: Pues claro en día la ciudad está de espaldas a esta infraestructura puerto, estando en una continua negación entre ambas, lo que es muy complicado pues la ciudad está negando la infraestructura que puede ser la más importante a nivel de ciudad. Hoy existe una ciudad y un puerto, no es una ciudad puerto, son dos instancias distintas; Valparaíso no tiene más sentido en sí mismo que ser puerto, piensa que Valparaíso como ciudad partió desde el puerto, si hoy le quitamos esto el sentido de la ciudad desaparece, esto con el agravante tenemos a toda una población que vive de espaldas al puerto. Valparaíso fue la primera ciudad global del mundo, por esta condición es considerada patrimonio según la UNESCO, este carácter de globalidad se lo da el puerto, barcos yugoslavos, franceses, ingleses, de todos los lugares, esta mezcla está en la genética de la gente de Valparaíso, es el mismo puerto, por eso no podemos darle la espalda al puerto. Por otro lado, surge el conflicto; la UNESCO determina como patrimonio a los sectores aduana, sector puerto, los cerros Alegre y Concepción y parte del almendral, por lo que podemos completar un poco la definición que nos da la UNESCO puesto que es muy difícil trazar una línea por la ciudad que determine que un elemento sea patrimonio y otro no, ya con esto nombrado se genera que los cuidados en las áreas sean muy distintos, procesos que tienen que ocurrir para que el espacio patrimonial se cuide y cambie, mientras que estos procesos no ocurren en estas áreas que están fuera de lo considerado patrimonio. Una casa en el cerro Mariposas de tipología colgada es tan patrimonial como el edificio de la aduana, pues en el momento en que tu eso lo delimitas, haces que un elemento sea patrimonial con todos los procesos negativos que tiene, gentrificación, de explotación, de cristalización, una serie de procesos sociales y económicos especulativos sobre las áreas protegidas y sobre las otras áreas no se dan esos procesos, ejemplo de esto es una casa en el cerro Mariposa o Monja, una tipología colgada, aprovechando el último resquicio de terreno es tan patrimonial como el

edificio de la aduana. Lo mismo por lo que soy un poco crítico, lo limitado de las herramientas que poseemos, la UNESCO determina Valparaíso patrimonio con las mismas herramientas con las que determino a Sevilla, lo bueno es que la UNESCO revisa, se van actualizando, la pregunta que ahora debiese hacerse, ¿merece la pena que Valparaíso sea una ciudad patrimonial por la UNESCO? Esta es la primera y luego qué se deba hacer ahora y si es así ¿hasta dónde?, uno diría toda la ciudad, pero, no existe ninguna ciudad que sea completamente considerada patrimonio, bueno es que Valparaíso es una ciudad que rompe con la estructura patrimonial que existe hasta ahora, por lo que se debería hacer una nueva tipología para poder catalogar la ciudad, posiblemente habría que generar nuevas categorías para determinar lo que es patrimonio. Valparaíso es tan complejo que posee periferias en el centro de la ciudad, pues ahora mismo se están ocupando quiebras en centro de la ciudad, pues hoy mismo están siendo usadas quebradas las cuales son periferias que geográficamente son están en el centro de la ciudad, ejemplo quebrada Márquez, lo que puede ser un patrimonio singular a nivel urbano.

VISIÓN DE ESPACIO PÚBLICO COMO PATRIMONIO

Al presentarme la visión de patrimonio con lo que a la ciudad se refiere quise pensar en que era el espacio público de la ciudad, se puede entender claramente lo que una ciudad como Valparaíso es y fue catalogada como patrimonial tanto como se valora y como se puede estudiar, pero y si sacamos el centro en los inmuebles y son centramos en las áreas de carácter público, ¿Cómo cambian estas?, le comente a Pablo esta duda, pero yendo más allá si él me podía explicar cómo era esta situación a un nivel histórico, como cambia el espacio público en el sector patrimonial.

P. Millán: Antes la ciudad tenía una vida que ahora mismo no tiene, una vida que era la perfecta unión entre la ciudad y el puerto, entonces ese continuo ir y venir hace que el espacio público sea muy rico, puesto que se dan muchas situaciones, relaciones, ejemplo la venta ambulante como se nombró anteriormente; o desde otro punto en el momento en que tu quitas el puerto es un problema puesto que se pierde esa riqueza, de permeabilidad, de trasiego, de ir y venir, entonces es posiblemente ahora haya un espacio público pobre, puesto que no se consigue ver esa zona de confianza, esta zona que es tan importante ver, una zona de seguridad, yo me atrevería a decir que por el carácter que tiene la ciudad hay sectores donde ese espacio público es muy pobre, donde no se dan esas condiciones de seguridad y estar que se necesitan, eso no quita que el porteño sea una persona excesivamente coloquial, una persona que sabe

utilizar el espacio público, que sabe habitarlo, mira tú te vas a revistas históricas y lees lo de principio de siglo y ves que el porteño utilizaba la casa para dormir y el resto del tiempo se realizaba en la calle, una persona que habita hacia afuera, lo que hacía que el espacio público sea muy rico, posiblemente eso se ha perdido, también porque se pierde mucho la conectividad y el subir y bajar de la ciudad, ahora mismo los cerros se quedan como unidades de autogestión que no se relacionan unas con otras, esto mismo hace que se pierda la referencia y el espacio público donde se conectaba la ciudad.

SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DE LA CALLE

Si se puede ver elementos de espacio público como elementos que conectan la ciudad lo primero que podríamos pensar es en la calzada, la calle es un elemento que todos utilizamos tanto para trasladarnos y permanecer, ¿cómo ha cambiado la calle a través del tiempo?

P. Millán: La calle entendida como la arteria que articula la ciudad, quizás sea el elemento que menos carácter de espacio público que posea la ciudad, ejemplo de esto, tú te vas a una escalera y te encuentras más espacio público que en una calle, esto quiere decir que las calles son las conexiones de la ciudad, y donde se da la dimensión de espacio público es donde existen ámbitos más dispersos, lugares donde se da empieza a dar la intimidad es donde se genera lo público, esta situación de infraestructura es más importante que una calle, piensa que el espacio público de la zona plana de la ciudad viene de un proyecto urbano que tiene su origen en una idea utópica de la ciudad Parisina, estas plazas no son naturales, las plazas que salen por generación espontáneas, son las que quiere la gente, ejemplo los retazos que se dan en los cerros, los cuales siempre tienen personas, con vistas increíbles, y un estar extraordinario, se juntan dos vecinos y echan una tarde hablando, así se ocupa el espacio público de forma natural.

SITUACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA ADUANA (PLAZA)

Cuando se habla con Pablo las conversaciones son extremadamente cortas en comparación a la información que él expresa, durante la instancia que estábamos en la cafetería me di cuenta que cada tema que planteábamos era más específico, partimos hablando desde la ciudad, el espacio público, las calles y finalmente llegamos al tópico principal la aduana.

P. Millán: La situación del espacio público en la aduana es distinta puesto que no están asociadas personas directamente, si no, que es heterogenea, antes estaba la gran aduana donde pasaba todo, las relaciones con el puerto y la ciudad se daban ahí, todo el día pasando gente en grandes cantidades, la plaza con un carácter comercial, al des-prever de uso el edificio todo el sector se viene a abajo, hoy en día, las personas, ¿dónde están las personas? en las plazas frente al Ripley, en los grandes centros comerciales, pues estos atraen grandes porcentajes de personas, todo lo que antes estaba en la aduana, Ella era el gran centro comercial del momento.

SOBRE LA IDENTIDAD DE LA CIUDAD

P. Millán: Uno de los elementos más importantes a nivel patrimonial de la ciudad, y que yo reconozco como patrimonial, y que posiblemente un porteño no lo ve como patrimonio porque está acostumbrado a tenerlo, es la propia forma de habitar, es decir, partiendo de la tipología arquitectónica, el tipo de vivienda, la forma de ubicar la vivienda en el cerro, como se articula una vivienda en los cerros de Valparaíso, ya es un elemento patrimonial, por ejemplo toda esa servidumbre o ese derecho a las vistas que uno tiene sobre el Pacífico, que no está escrito, pero existe ese derecho, toda esa forma de vivir, todo el anfiteatro es un elemento patrimonial, como posicionarse, es más, yo diría que hasta como se ocupa el espacio público y privado, la forma de ocuparse, es un elemento patrimonial, el sistema de aterramiento que es súper original, si te vas a cualquier foto por desgracia de los incendios, en los que se ha desprovisto de todo, se ha quemado toda la estructura y tu observas el sistema de plataformas, es una forma tan patrimonial de ocupar el territorio, pero patrimonio es eso como la propia relación del día a día del territorio, como se baja a la ciudad, como se sube, toda esa articulación radial, eso es patrimonio, porque no se da en ninguna parte del mundo, y dale con que uno lo singulariza con los ascensores, y que estos sean un elemento patrimonial no cabe duda alguna, pero, más allá de los ascensores, es la unión, el elemento que tiene de unión el ciudadano desde que por la mañana se levanta hasta que en la noche se acuesta, como se relaciona con la ciudad bajando y subiendo, ese tipo de conexiones, eso es patrimonio, y luego dentro de la ciudad, dentro de la casa, los espacio de dormitorio se vinculan más hacia adentro por la seguridad del muro de contención como los elementos más diarios se abren más al exterior, y se aterrazan, es decir, toda esa tipología eso también, los diferentes tipos de habitaciones, es que hay muchos, todo eso es patrimonio, y yo creo que como un porteño esta tan acostumbrado a vivir en esa forma de habitar, pues no lo ve como algo, en cambio en Europa, yo me río, te llega un proyecto de una vivienda don-

de a lo mejor el vecino se monta algo, sobre la vivienda del vecino y es un problemón enorme, aquí, cuál es la casa del vecino que no toca con la de otro, es decir, todas las casas tienen una dependencia estructural enorme.

Las mismas casas forman los techos de la otra, ¿no es así?

P. Millán: Claro eso es lo interesante, aquí hay una dependencia hasta solidaria, porque mi casa va a funcionar mientras tanto la casa de mi vecino funcione, entonces esa unión solidaria que se da entre vecinos, es otro elemento patrimonial.

SOBRE LA VISIÓN DE PATRIMONIO DEL PORTEÑO

Después de tratar el tema de patrimonio desde tu perspectiva que es lo que crees tú que la gente que vive en Valparaíso llega a ver como un objeto patrimonial, o por lo menos entiende que o reconoce como elemento patrimonial.

P. Millán: yo creo que un porteño singulariza en el patrimonio las cosas relevantes de la ciudad, porque lo valoran como tal, entiendo que valoran los edificios importantes, la monumentalidad, pero, yo creo que se le escapan los elementos cotidianos de la ciudad, claro los elementos singulares los tienen completamente identificados, la iglesia, los bancos, edificios importantes, el Mercurio, es decir, son edición tan ceñidos de la ciudad que tú te vas a la biblioteca Severín y quién pone en duda que ella es un edificio patrimonial, ósea nadie, lo tienen perfectamente metido en la retina, porque son elementos singulares, ahora los elementos cotidianos, tienen que empezar a valorarlos como patrimonio porque lo son, son todos elementos patrimoniales, los vez tan a diario que es incapaz de ver algo singular en eso.

En los años que vivo acá pienso que tienen que ver con algo que nosotros podemos ver fácilmente, los edificios son fácilmente reconocibles, el trole, el ascensor, donde uno vaya ve una figura o un icono que como tú dices son elementos particulares, pero también, son elementos que se auto denotan monumentalmente, son figuras que valen porque todos las vemos sin tener que pensarlas.

P. Millán: Si claro mira tú, por ejemplo, la propia ocupación del espacio público también es patrimonio, cuando tu un pequeño resquicio de un cerro que no hay más de 5 metros cuadrados vez como se ocupa, jugando o se juntan los vecinos, eso es patrimonio porque al final es ocupar el terrario, lo poco que quedad de él dándole un uso singular y mira hay muchísimos puntos de distinción de la ciudad, si no fuera por esos puntos de dis-

tinción sería imposible ser habitada, cuando digo esos puntos de distinción digo esos puntos de encuentro, subes por cualquier cerro y siempre hay un pequeño lugar que casualmente es donde se reúnen los vecinos, porque lo hacen una extensión y lo ocupan tan como una propia extensión de su casa, entonces eso es un elemento patrimonial y además son interesantes.

Claro son elementos compartidos, quizás no son de carácter público, pero, si pueden ser comunal, un pequeño barrio que habita una zona.

P. Millán: Ellos lo ocupan y les dan el valor, ellos saben de quien es y quien lo ocupa, entonces se hace el espacio como una extensión el espacio privado y eso es importante porque no hay que confundir el espacio como extensión de un espacio privado al espacio privado, la ciudades patrimoniales tienen el gran cáncer de hacer de sus espacio público espacio privado, mientras que una ciudad patrimonial que funciona es una ciudad que hace del espacio público una extensión del espacio privado del que vive allí. Por ejemplo: En Sevilla, el centro histórico de Sevilla, las áreas urbanas de él no son áreas públicas, son áreas privadas, en cambio un área el cual su espacio público es una extensión de los vecinos que viven, al final ese espacio, aunque es semipúblico no deja de ser público, porque al final lo ocupan los vecinos, pero lo ocupa la gente que vive ahí, entonces eso no es privado.

SOBRE LA ADUANA

Ya que vimos los temas de patrimonio y además los temas de patricio con respecto a la aduana, pues, qué visión tienes de ella, refiriéndome al sector aduana como tal desde un aspecto histórico y actual.

P. Millán: El sector aduana o todo lo que lo configura, posiblemente sea uno de los más interesantes de la ciudad, no me cabe duda que es uno de los sitios más interesantes.

Podrías aclararme desde donde hasta donde debemos considerar la aduana, por lo menos para lo que estamos hablando ahora.

P. Millán: El edificio aduana, todo el ámbito que abarca, el final del almendral, todo el sector banco, desde Prat.

¿Todo Prat dices tú? pasando por plaza Sotomayor y plaza Echaurren.

P. Millán: Sotomayor incluso, si lo apuras todo el edificio de la aduana, yo consideraría desde la plaza aduana hasta el arranque de la caleta el Membrillo, toda la esquina final, la caleta es uno de los límites más interesantes que tiene, porque rompe, no existe más puerto delante y es uno de los pocos puntos donde que quedan libre entre ciudad y mar.

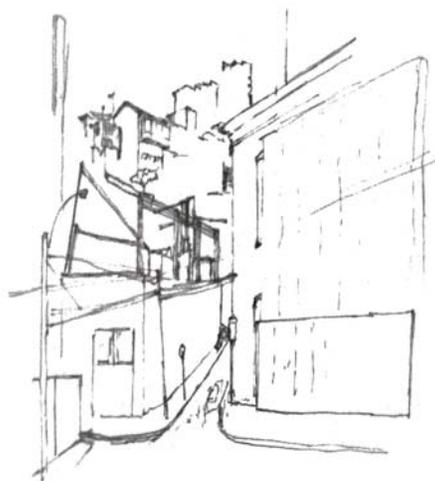
Bueno este es un problema que tenemos en Valparaíso, es que no tenemos conexión con el mar y hoy por hoy está en boca de todos este tema.

P. Millán: Si y mira, creo que, ese punto de fuga, es muy interesante, porque al final es la unión entre el sector residencial y el sector puerto, al medio el sector aduana, es como el filtro entre la ciudad y el puerto.

Y en esto se influye la iglesia la Matriz puesto que es uno de los lugares primordiales de la ciudad.

P. Millán: Por supuesto, eso es meternos en una complejidad extraordinaria porque eso es de una riqueza patrimonial, social, antropológica, si vamos apurando y vamos centrando estrictamente en la aduana yo te diría que ella tienen la importancia que tiene a efecto urbano, topográfico, patrimonial, cultural porque es el filtro perfecto entre la ciudad y el puerto, es como, el punto de distinción donde toda la ciudad se concentra en la aduana y toda la ciudad se concentra en el puerto, y lo mismo al revés todo el puerto se concentra en la aduana y se abre a la ciudad, entonces, una buena intervención pa-

trimonial en gran parte de la ciudad radicaría en estudiar perfectamente que está pasando en la aduana, que es lo que paso en la aduana.



Croquis 135

El encuentro con el cerro y la ciudad, se da en sobreposición, las casas son cooperativas con la del vecino, se da un encuentro de dependencia, en cerro y la ciudad es igual, en el pie de cerro el umbral muestra la apertura, sin el cerro no surge la vertical. Ciudad - Cerro [encuentro]

CAMBIOS EN LA ADUANA

¿Crees tú que hoy en día ha cambiado el uso de la aduana de manera importante al que existía antes?

P. Millán: Claro tu piensa que antes todo pasaba por ahí, todo lo que venía a nivel de mercancía, personas, todo, pasaba por ese conjunto de edificios, entonces era, la ventana de Valparaíso hacia fuera, y hacia dentro la ventana de todo el mundo que venía, entonces tiene toda la importancia que tienen todas las aduanas, antiguamente, bueno no hace bastante tiempo eran las ventadas de todas las ciudades, mira en Sevilla cuando la aduana estaba activa, todo lo que salía de América llegaba a Sevilla, y entonces Sevilla era una capital abierta al mundo, lo mismo era Valparaíso, hasta yo podría decir 1906, bueno o hasta el '29, incluso el abrimiento del canal, yo creo que son los tres declives de la ciudad, hasta ese momento, ese conjunto de fechas, la aduana era la ventana de Valparaíso y Valparaíso, su aduana, era la ventana que el mundo tenía de la ciudad, es un elemento patrimonial de una riqueza inmensa.

Bueno, pero y hoy en día el sentido o el uso es casi nulo.

P. Millán: Bueno el uso que tiene hoy en día es puramente administrativo, esta desprovisto de todo el uso de mercancía, porque todo el uso de mercancía queda relevado al puerto, entonces esta en reconvertir, yo creo que al día de hoy no se le ha encontrado un uso el cual funcione desde un punto de vista real para la ciudad, hoy día todo lo que no se sabe que uso darle; "uso cultural", por ejemplo, la cárcel del cerro Cárcel, uso cultural, que no cabe duda que es un oficio magnífico que funciona, pero a lo que voy con esto a es a los plastes culturales que hoyen día tan de modo están; hoy en día los plaste culturales funcionan, pero funcionan mientras sea un elemento singular que articula una serie, un entorno del cual depende esa ciudad, pero cuando a esta ciudad la siembras de plastes culturales al final la ciudad queda desprovista de todo, es lo mismo que pasaba en España; en Europa, hasta el año 2008 así, se hacían centro de interpretación de todo, por ejemplo, había un pequeño pueblecito, por ejemplo acá en Chile Quintay, con la ballenera, había un pequeño pueblecito que tenía una singularidad, pues se hacía un centro cultural y de interpretación de la ballenera de Quintay, digo por poner el caso de Quintay, y así se hacía un edificio para que el turista fuera, llegara a la ballenera y entendiese perfectamente la singularidad de ese lugar, entonces que pasa, ahora todas las ciudades se han tematizado, han buscado un elemento singular, el ejemplo de Quintay, pues yo centro toda la cultura de Quintay en la ballenera y me olvido del resto, entonces había mono-temas que tematizaban la ciudad y aplastaban otros elementos

culturales tan importante como los que estaban ahí, entonces por eso digo, mucho cuidado con el tema de los clúster culturales, porque cuidado la contracultura de la cultura, valga la redundancia, también tiende a hablar mucho de cultura exógena, y hay que tener cuidado porque no toda la cultura exógena tienen porque tener cabida en Valparaíso y lo digo eso porque a los arquitecto eso nos encanta, cuando tenemos grandes naves, grandes galpones, y no sabemos que uso darle, zona espacio escenográfico, talleres de teatro, cosas, palabras que son muy amables, pero, que son tan grandes que posiblemente no delimitan un uso.

SITUACIÓN DEL CASO

Introducción al demandante

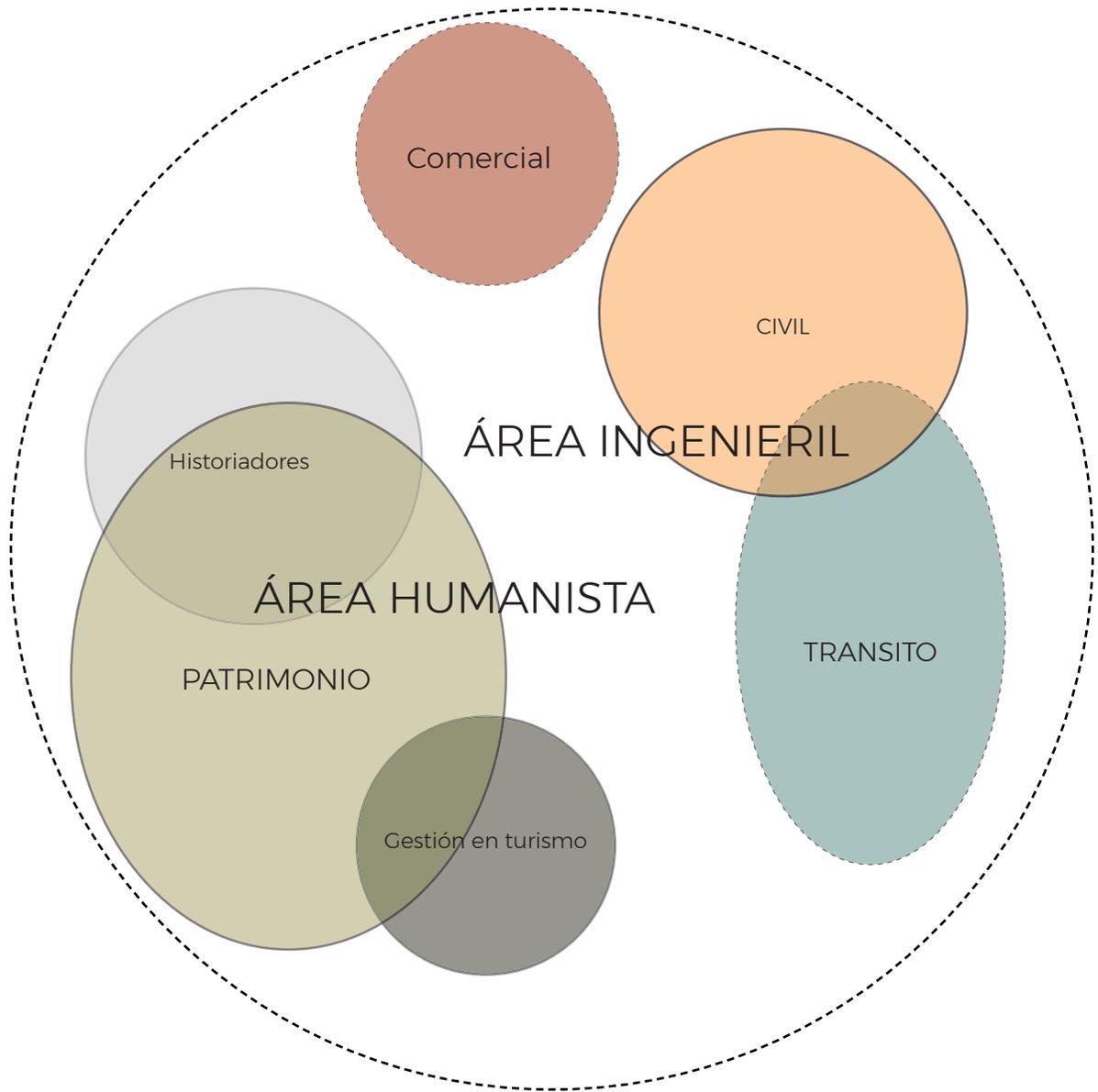
La actual plaza aduana es un lugar sin un uso concreto, un lugar que paso que sirve como giro para los medios motorizados que están en la ciudad, para fomentar si reintegración al acto de habitar en la ciudad se propone plantear el proyecto Estación Plaza Aduana como lugar de permanencia, una instancia de abordaje que dé cabida a lo extraordinario y cumpla funciones con respecto a la ciudad donde podremos ejecutar actividades tanto recreativas como relacionas al trabajo.

Se trabajó con distintas materias que nutrieron el desarrollo del proyecto, Si bien el principal demandante corresponde a Metro Valparaíso puesto que el proyecto corresponde a una estación este es solo el aspecto privado del proyecto, entre las contrapartes existe el juego entre lo privado y lo público de manera que conviven en la Estación plaza Aduana. La municipalidad de Valparaíso aporta tanto de la unidad de tránsito, como es el trabajo de las calles como desde la unidad de patrimonio.



I.-41

Fotografía Propia, Plaza Whellrigh comienzo 2018, proceso re-pintado. Tomada durante la mañana de un día miércoles.



Esquema, Relaciones de materias en el proyecto.

SITUACIÓN DEL CASO

Metro Valparaíso

En la estación misma, que se encuentra ubicada bajo Plaza Wheelwright, el papel de la contraparte la manifiesta Metro Valparaíso, con la cual se he realizado una serie de reuniones que han estado enfocadas, principalmente, al tipo de programa que propone metro en sus lineamientos, y a la postura que posee al tipo de espacios planteados.

Metro Valparaíso es uno de los entes principales con quien se mantiene una relación a través de reuniones para ver la propuesta de la estación, en ellas se han expuesto las condiciones, posibilidades y dudas sobre la ejecución y logística del proyecto.

Los principales involucrados en las juntas han sido, el gerente comercial don Álvaro Retamales; y Álvaro Valenzuela, Gerente de Ingeniería y Obra; con ellos se llegó a que la estación propuesta comprende dos aspectos principales, por un lado, el área constructiva y por otra un aspecto mas recreacional.



I.-42 Fotografía estación Barón.
Comienzo nueva línea. Imagen propia.





I.-43 Fotografías nuevas líneas 01.

CONSTRUCTIVA

EL PREDIO

Metro logra establecer un área donde se debe ubicar la estación, siendo próxima a plaza Wheelwright, sin embargo el punto exacto queda en relación con los aspectos patrimoniales del sector; donde se puede construir y como se logra hacerlo sin causar un deterioro visual de la ciudad.

LA LLEGADA

Se establece después de las reuniones, que la propuesta debe ser una línea soterrada, esta correspondería a ser posterior al proceso de soterramiento de la línea desde Barón y será parte importante de la ciudad, puesto que logra dar un valor a lo preexistente. El monumento a Wheelwright que consagra su progreso en las líneas ferroviarias de la ciudad traída a presencia por la estación.

LA ESTACIÓN

Si bien a un comienzo el tipo de estación no estaba claro, se logra dar un tipo de estación clara además de generar una unión con lo propuesto por metro. La estación corresponderá a una estación culmine que corona una nueva línea de metro (1A); con la posibilidad de generar nuevas conexiones a nuevas líneas en el futuro.

El área recreacional será tratada en el punto "Las necesidades de la estación"



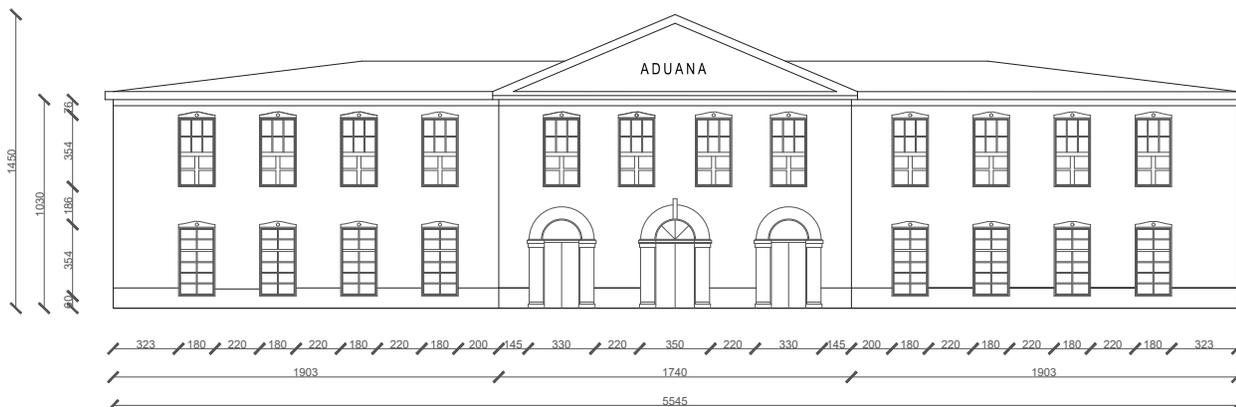
I.-44 Fotografías nuevas líneas 02.

SITUACIÓN DEL CASO

Panorama unidad de patrimonio

La unidad de patrimonio de Valparaíso se plantea como una fuerte determinadora de los quehaceres con respecto a metro, como actuar y como trabajar en áreas de conservación, para ello ha planteado los lineamientos básicos sobre los criterios de valoración en el sector, además de aportar con la información sobre la normativa y como trabajar con ella.

Los principios de valoración tanto del sector como los primeros con respecto al inmueble, están relacionados tanto a la norma, la historia y los actos del lugar.



SITUACIÓN DEL CASO

Principios de valoración

PRINCIPIOS VALORADOS POR DECRETO

Las líneas de trole, todo el tendido es considerado patrimonio por lo cual según lo visto, su intervención debe ser evaluada previamente por tres grupos de evaluadores quienes determinaran si los criterios de intervención son validos para el lugar, además, se establece que existen dos medios de actuar sobre el tendido, retirándolo y siendo colocado nuevamente en el mismo lugar o cambiando un poco su dirección.

Esculturas y monumentos, en la Plaza Wheelwright actualmente se sitúan dos monumentos con valor patrimonial los cuales poseen los mismo requerimientos que el tendido de trolebús, se deben valorar y preservar tanto su significado como su lugar en la ciudad, por ello el criterio de intervención debe estar enfocado en este caso a darle un realce con respecto al lugar donde se ubican.

Fachadas, en este caso se valora la fachada de la aduana por ser monumento histórico, el proyecto no puede intervenir con la visual que hoy en día se le tiene, por ello se permite fomentar la importancia de ella con respecto a la plaza y a la ciudad.

PRINCIPIOS VALORADOS POR HISTORIA

Se valoran principalmente los usos dados y su importancia para la ciudad, se propone reincorporar los flujos que poseía el lugar a través de la estación integrando nuevamente su carácter de umbral con respecto a la ciudad y los cerros.

PRINCIPIOS DE LOS ACTOS OBSERVADOS

La valoración corresponde a los tres ejes de espera que hoy en día se encuentran presentes en el lugar, la forma de abordaje es la principal fuente de acto que es propia del lugar, la forma en que las personas abordan en un hito tripartito de la ciudad que transforma toda la plaza y el sector alrededor en una plaza de abordaje.

SITUACIÓN DEL CASO

Ejes de Obsevación

EJE DE LA BÚSQUEDA

El abordaje en asombro es aquel en donde la persona busca el medio en el cual se moverá, la búsqueda de su locomoción le incita a estar atento a la situación que ocurre en la vía en cual se direcciona. Este eje se presenta sobre calle Errázuriz, partiendo desde el culmine de la plaza Sotomayor hasta el giro que se produce pasando el nodo de la aduana.

La búsqueda es un acto que se auto-relaciona con el mismo, durante las salidas se observo que la presencia de las personas en esta avenida solo estaban destinadas al abordaje, la avenida en si era una avenida de abordaje, y los actos que se llevaban a cabo tenían relación con el mismo, la presencia de un quiosco que acompaña a la espera era el lugar de concurrencia que mas personas llamaba.

Los croquis relacionados para este tema fueron aquellos que tenían como eje central el asombro y el giro, puesto que según lo observado en el giro se da el asombro.

EJE DE LA PAUSA

Al llegar a la plaza en si misma se cae en la cuenta que frente al edificio de la Aduana, el abordaje y el acto de arribar al lugar, se da en la espera, de forma distinta a la búsqueda, las personas en el lugar esperan su medio de transporte que viene por ellos en una postura relajada, un apropiado comunitario del lugar. Al ser un sitio donde principalmente las personas llegan en bus, los cuales a su vez también recogen a los usuarios, las posturas del cuerpo son de un carácter mas libre, donde se da la oportunidad de una espera mas disgregada.

Al investigar sobre la pausa en los croquis de las etapas, se vio que la pausa ocurre en dos situaciones, la condición luminosa, un cambio en la termocepción de la persona que deja al cuerpo permanecer en el sitio y la altura, un cambio en la vertical que permitía a la persona entrar en una actitud de apropiado.

NOTA SOBRE EL ESPACIO

El uso actual del entorno aduana y a su vez, de la aduana misma, se agrupa en tres conjuntos;

Primera instancia tenemos a la aduana misma como un ente administrativo que se encuentra desprovisto de toda la usanza de mercancía, que si bien, presenta un "museo" dentro de sus instalaciones, es de un uso limitado.

Como uso turístico, correspondiente principalmente al entorno, donde los ascensores, los mirados y hasta la condición geográfica del lugar son motivos de visita, por lo cual, es importa para el entorno, pues consagra una tipología de personas de carácter errante como son los turistas y de carácter activo, como son los trabajadores de las distintas instalaciones.

Uso habitacional, la importancia de un nodo de logra ser el umbral entre distintas zonas del puerto, trae consigo variedad de personas que llegan al lugar para hacer un cambio de locomoción o un giro en el recorrido desde las distintas vías de la ciudad.

Nota: si bien también existe un carácter laboral en el sector, este mismo no logra influir directamente en la plaza, si no mas bien en el entorno a ella, por ende tratara es grupo de personas como una oportunidad para la nueva estación que debe ser comenzada a tratarse, en cambio los grupos mencionados anteriormente, traen consigo un habitar de carácter efímero en la misma plaza, por lo cual estos grupos serán trabajados a partir de la posibilidad de que las personas se queden en ellos, pasar de un recorrer efímero a un permanecer dilatado.

EJE DEL ACCESO

El coronamiento de las calles que termina en el nodo de la aduana trae consigo una cualidad espacial única al sector. El eje del acceso se presenta como el umbral del sector residencial, desde plan de la ciudad hacia la aduana, transformando esta en una ventana de la ciudad hacia los cerros.

Los medios motorizados y las personas recorren de forma perpendicular a la plaza este eje, dando pie a lugar de entrada, donde la permanencia es efímera, solo la espera del cruce se da en el eje.

Al dirigirse al recuento de la etapa en este punto se vio la relación e importancias de los umbrales y ventanas para el eje del acceso. Los croquis tienen la cualidad de ser correspondientes a aquellos que no corresponden a umbrales y que si poseen una cualidad de ellos.



I.-A Eje de la búsqueda. Imagen propia



I.-A Eje de la pausa. Imagen propia



I.-A Eje del acceso. Imagen propia



SITUACIÓN DEL CASO

Situación de calles

La municipalidad de Valparaíso se hace partícipe del proyecto a través, de dirección de tránsito quienes han ayudado al trabajo a mayor escala, donde las calles son intervenidas con el propósito de generar en el nodo aduana una zona de calma donde el peatón logre ser más partícipe, las reuniones han sido efectuadas con la cooperación de Joanna Bastias, quien ha desempeñado un papel en los planos de vialidad y las nociones del cambio de vía en la ciudad.



I.-45 Imagen situación circundante. Fotografía propia.



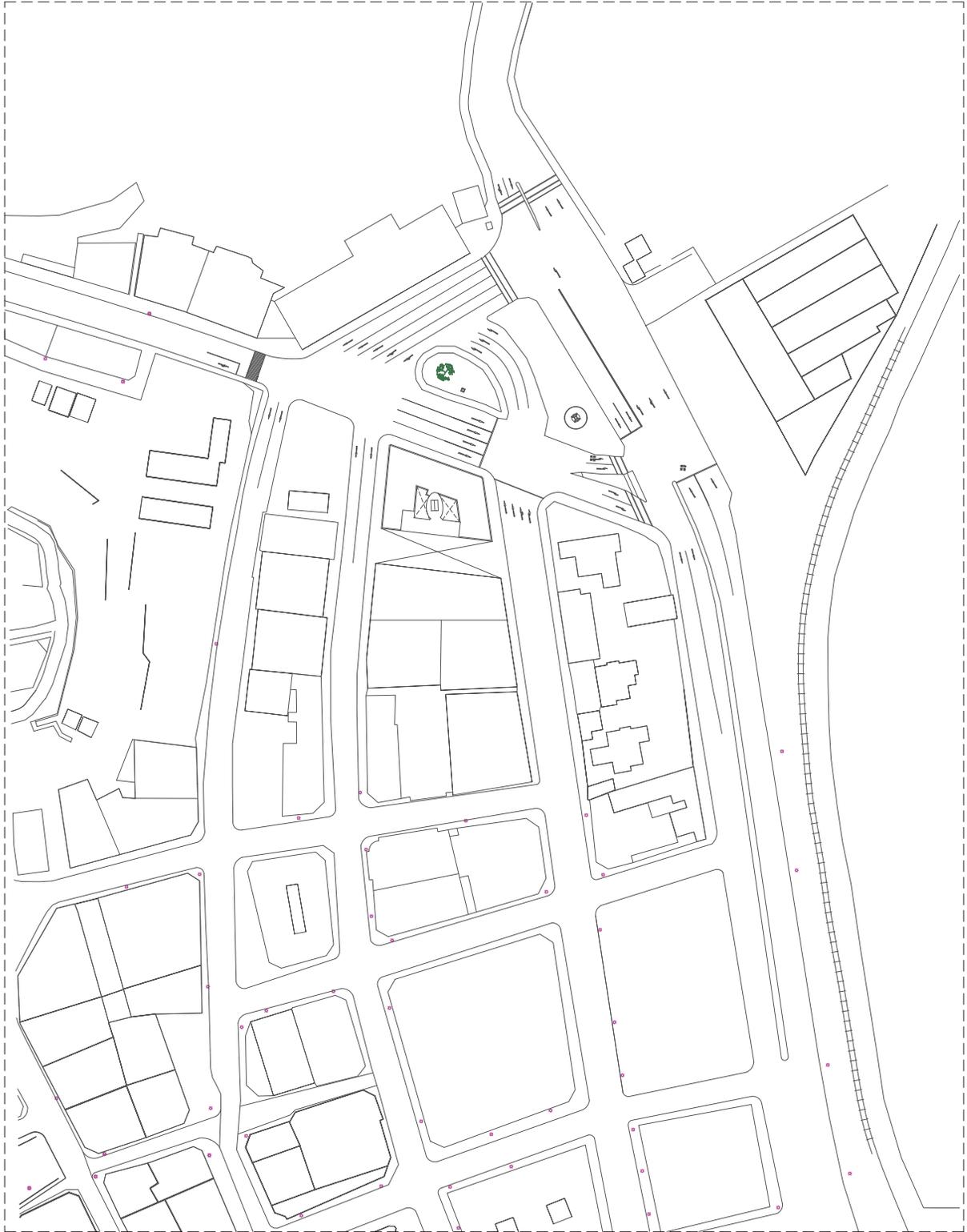
I.-46 Imagen situación circundante. Fotografía propia.



I.-47 Imagen situación circundante. Fotografía propia.



I.-48 Imagen situación circundante. Fotografía propia.



Actual situación, vialidad

LAS NECESIDADES DE LA ESTACIÓN

Comercio

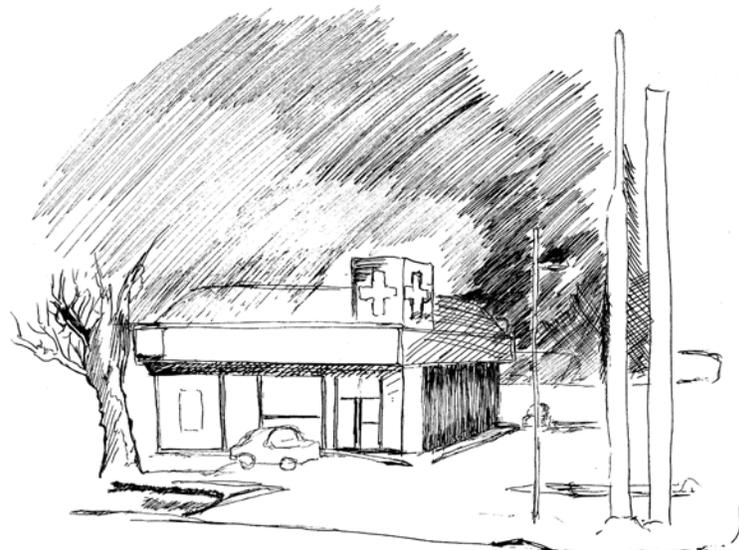
Dentro de los aspectos fundamentales tratados con Álvaro Retamales (gerente comercial de metro), están los tipos de comercios que se proyectan para la estación, los cuales están relacionados con el turismo y los quehaceres diarios, como son panaderías, locales de comidas orgánicas, vinos y otros aspectos similares. Se han trabajado a su vez aspectos de seguridad y espacios con respecto a las áreas próximas al metro.

Para ello se realizaron conversaciones con personas involucradas en los ámbitos de ventas.

Con respecto a lo hablado con Álvaro Retamales, la venta de vinos y elementos con un estilo mayoritariamente turístico mantendrían una relación más estrecha con el programa del inmueble, de esta manera metro genera una oferta para el uso comercial del lugar.



Imagen tienda de vinos, fotografía de Alexis Averbuck.



Croquis 135. La luz del comercio.

LAS NECESIDADES DE LA ESTACIÓN

Casos Referenciales

Subcentro las Condes

El subcentro genera un espacio que relaciona las calles con las actividades de la ciudad, el metro es el principal inyector de flujos y se entiende que las personas buscan ir a distintas partes de la ciudad para ello generan accesos a esas esquinas donde se puede acceder a una locomoción o un espacio en concreto, en este aspecto la obra no busca cambiar los flujos pre existentes, si no, que les da cabida, de esta forma por medio del comercio y áreas verdes genera una dilatación en el transcurso de la salida del metro y la ciudad.



I.-49 Subcentro las Condes. Fotografía propia.



I.-50 Subcentro las Condes. Fotografía propia.

Plaza de Maipú

La plaza de Maipú tiene como principal funcionamiento lo extraordinario, dentro del vacío central ocurren los actos que buscan congregarse personas, eventos en los cuales logran generar un escenario para que las personas logren observar y/o compartir, el área verde de la plaza, se mantiene en calma con un mayor número de autos que de personas, teniendo en cuenta que la salida del metro se encuentra en la esquina suroeste, se logra entender por qué esta es la que se consagra con la mayor cantidad de flujos, además de esta esquina los flujos se mueven por tres ejes principales que son mostrados en el esquema principal.



I.-51 Plaza de Maipú. Fotografía propia.



I.-52 Plaza de Maipú. Fotografía propia.

SITUACIÓN Y VALORACIÓN

Situación de la plaza

La plaza aduana es un elemento principal a trabajar, puesto que se ubica en el centro del proyecto, a partir de ella se articula el espacio actual, como se habita la ciudad y donde se pueden generar los actos.

La actual Plaza Whellright posee aproximadamente 1000 m² los cuales son atravesados por una calle que genera dos espacios, por un lado, un área donde el trolebús se sirve para tomar a los pasajeros y otro donde se puede detener una persona, es decir, un área donde el acto de la pausa surge.

Se ubican tres elementos sobre ella de carácter patrimonial.

Monumento a Wanderers

Monumento A Whellright

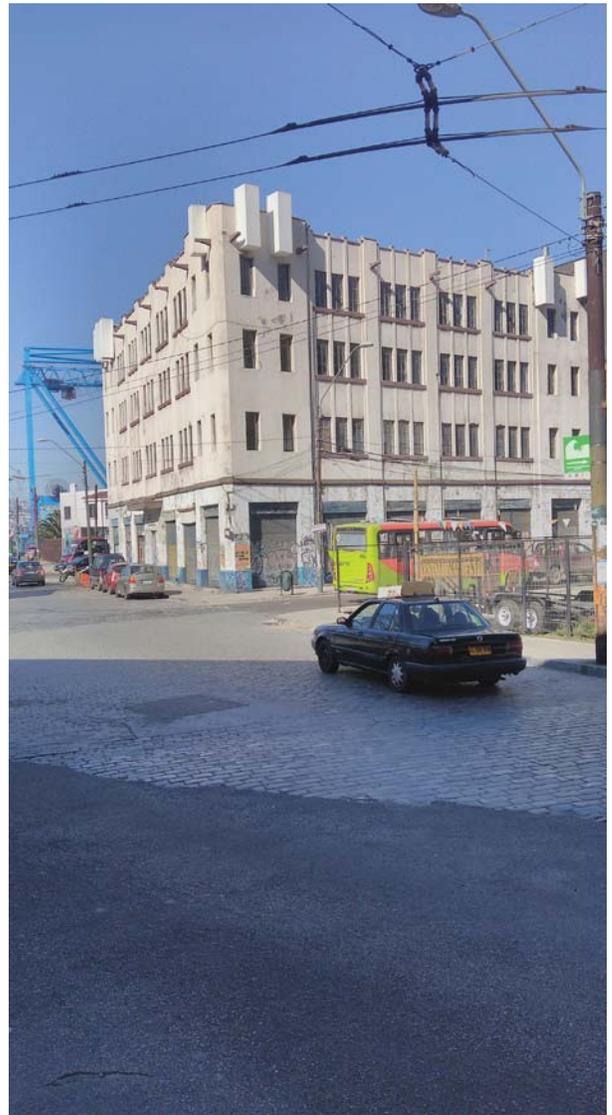
Postes del tendido del trolebús



I.-53 Monumento a Wanderers . Fotografía propia.



I.-53 Monumento A Whellright. Fotografía propia.



I.-54 Postes del tendido del trolebús. Fotografía propia.

SITUACIÓN Y VALORACIÓN

Situación del inmueble

Dentro de los criterios de valoración del inmueble se destacan los que corresponden a las fachadas y a los interiores.

Fachadas

---Se valora principalmente su verticalidad, el diseño de la fachada está marcado por una fuerte vertical, tanto el orden de las ventanas como el diseño de los espesores del muro y los distintos elementos.

FACHADA

En la actualidad la fachada se mantienen con daños menores

---Su simetría y orden, referidos a la organización de los elementos en las fachadas; zócalos, ménsulas, cornisas, y ventanas corresponden a este aspecto.

MÉNSULAS y CORNISAS

Que constituyen la unión entre la fachada y la techumbre.

---Las galerías que se presentan a lo largo de todo el primer piso, que hablan de una tipología comercial, esta consta con múltiples galerías que permiten la permeabilidad visual del inmueble con la ciudad.

ZÓCALOS

Como elementos decorativos de la fachada constituyen una amplitud del suelo, a su vez estructuralmente corresponden el soporte del edificio.

---Las galerías que se presentan a lo largo de todo el primer piso, que hablan de una tipología comercial, esta consta con múltiples galerías que permiten la permeabilidad visual del inmueble con la ciudad.

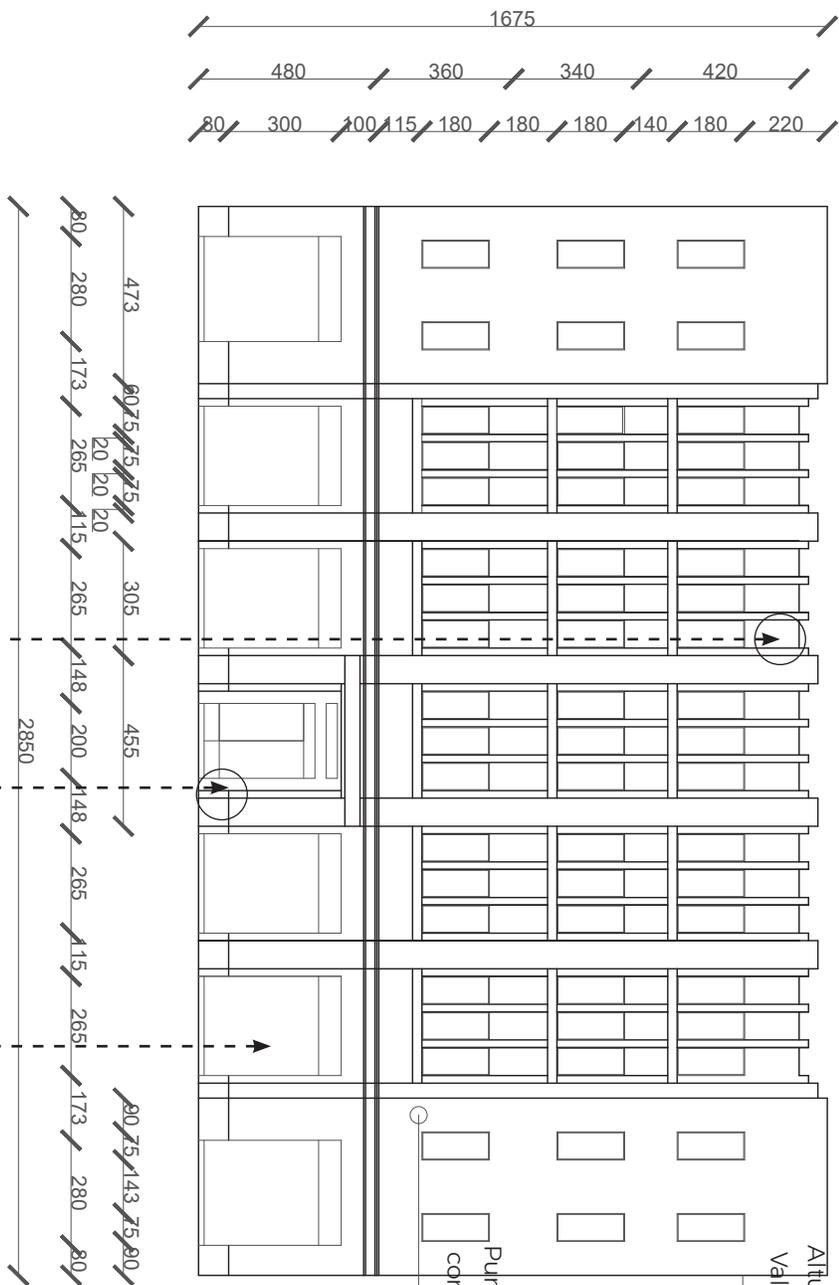
GALERÍAS

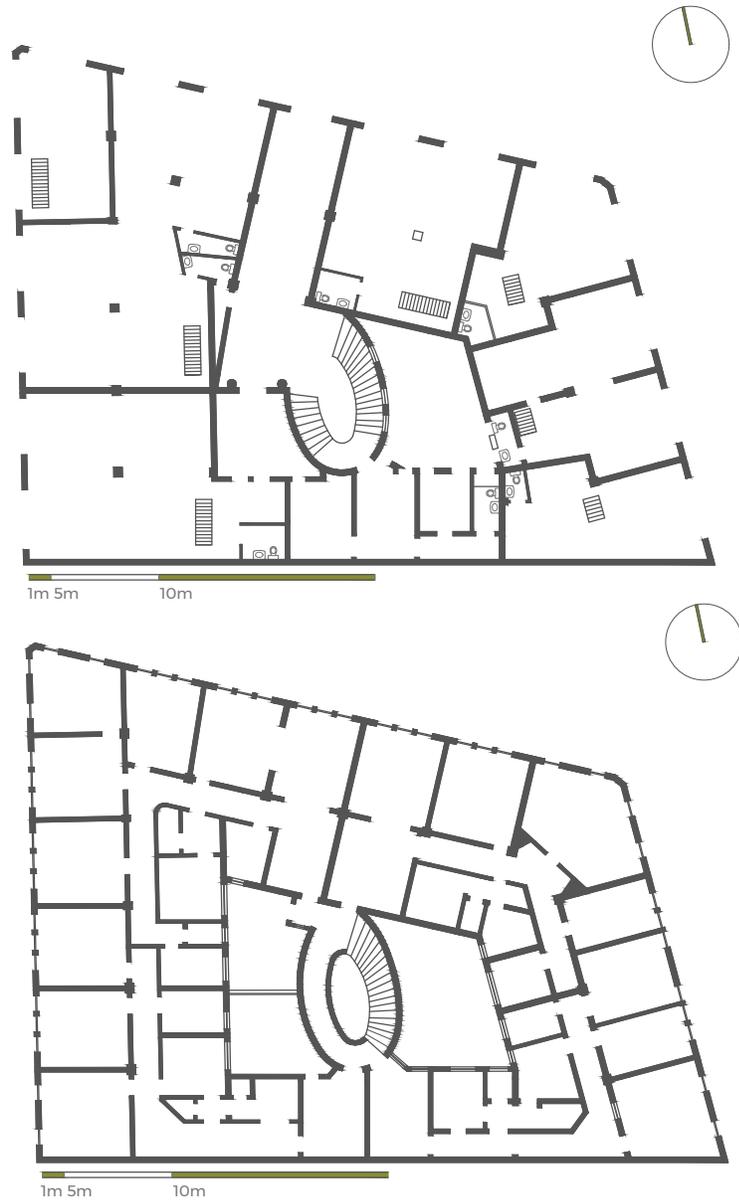
En el primer piso la zona comercial consta con múltiples galerías que permiten la permeabilidad visual con la ciudad.

Altura máxima alrededor
(árbol de la plaza)

Altura Aduana de
Valparaiso

Punto de fijación
con tendido de trole

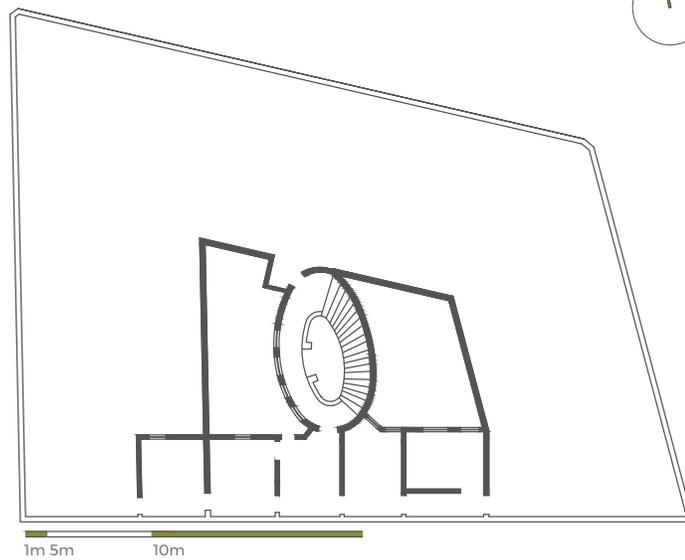




---Escalera central, la escalera como elemento que ordena el inmueble, desde ella se accede a todas las áreas que pertenecían al carácter habitacional, presenta una forma semejante a un ovalo, que esta rodeado de un sistema de ventanas que dan hacia un patio interior.

---Sistema de circulaciones, tanto referido al del edificio mismo como al que se genera dentro de las habitaciones, la forma de habitar se presenta única, una sola dirección de acceso que se va sumando espacios encadenados. En el caso de la escalera central, ella ordena cada uno de los espacios. La circulación del inmueble nos muestra una forma de habitar el inmueble, con una circulación siempre central en todos los pisos, el edificio se habita desde los centros, mirando hacia los bordes.

Interior



--La valoración del sistema de pisos y la materialidad; el orden de las distintas alturas del inmueble que genera tres tipos de pisos, los cuales van disminuyendo su altura con forme se sube, se complementa con la materialidad del mismo inmueble.

---La materialidad principal del inmueble corresponde a hormigón, con elementos de carpintería en madera y un sistema de ventanas que rodea la caja escala y el patio central.

SITUACIÓN Y VALORACIÓN

Análisis foda

INMUEBLES PLAZA DE LA ADUANA

- Buena **Iluminación en fachada** debido al vacío central
- **Funciones activas** en el primer piso
- **Distintas alturas** de niveles de cada piso
 - **Uso mixto:** comercial y residencial
 - **Bajo nivel de degradación**
- Buena **ubicación** respecto a la plaza
 - **Tranquilidad** |

F

- **Flujos de gente** y diferentes tipologías de usuarios (trabajadores y estudiantes)
- **Tranquilidad del sector** durante el día (no hay mucho ruido ni tráfico)
- **Transporte público** / eje de conexión / nudos
- Flujos de gente en **relación cerro y plan**
- **Terrenos desocupados** cerca del lugar
- **Variedad de personas**
- **Equipamiento**
- **Seguridad**

O

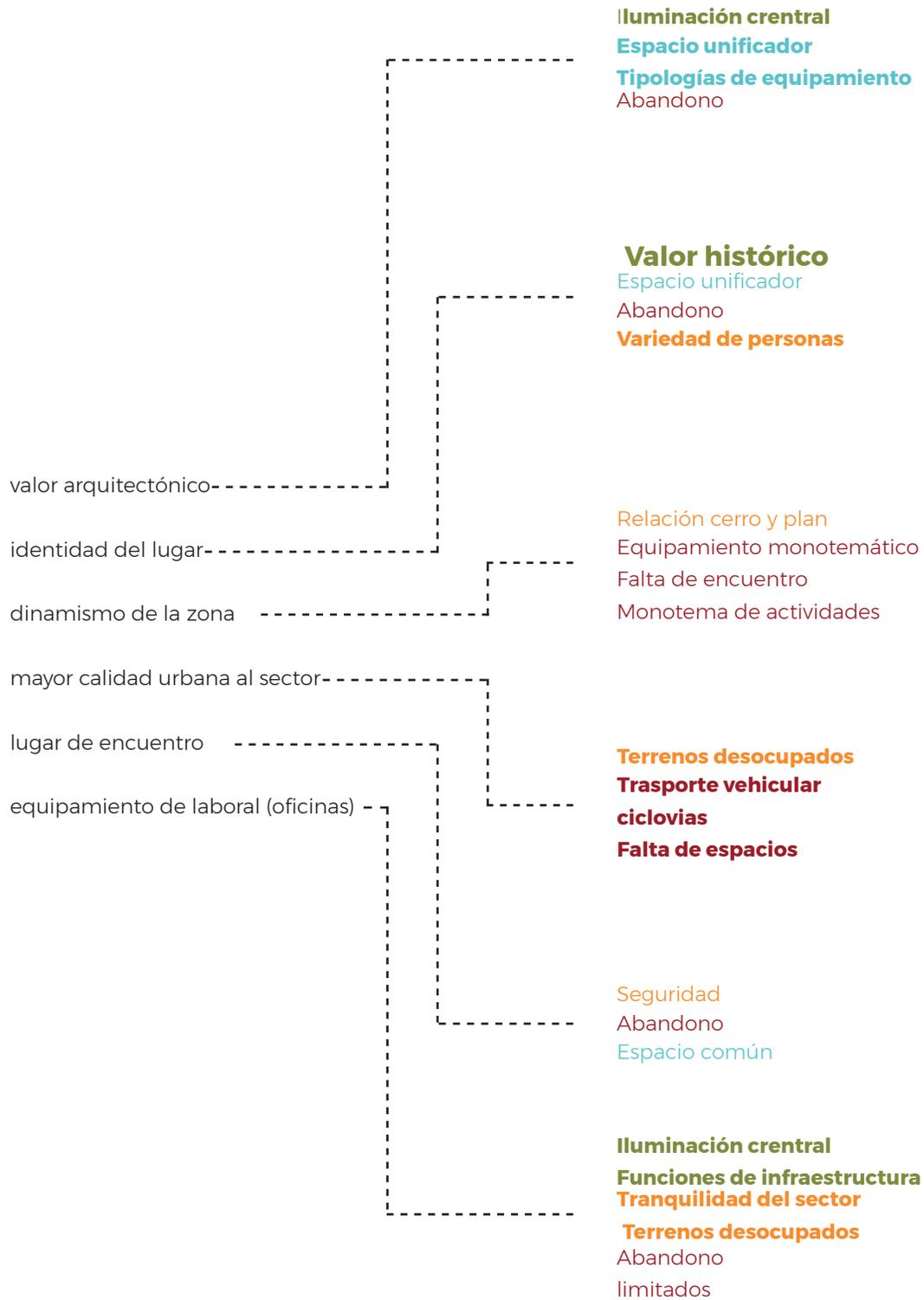
D

- **Deterioro** de las calzadas y aceras
- **Falta de espacio común** utilizado
 - Falta de **espacio unificador**
 - **Espacio limitado** por las calles
- Falta de **tipologías de equipamiento**
 - **Abandono** parcial del sector
- Falta de un **acceso correctamente demarcado**

A

- **Abandono**
- Zona muy **poco densificada** laboralmente
- Prevalencia de **equipamiento monotemático**
- **Falta de encuentro** y descanso en los exteriores
- Calzadas **solo transporte vehicular** (falta de ciclovías)
- Lugares **limitados** (monotema de actividades turístico)
- **Falta de espacios** libres para la **comunidad** (tiempo libre, recreación, tareas)

*Informe sobre el análisis FODA anexo al final de la carpeta.



La normativa del sector aduanas es de suma importancia para el desarrollo del proyecto, al ser el lugar considerado patrimonio de la humanidad y además estar rodeado de elementos apreciados como monumentos históricos, la normativa es muy precisa, esto evocado a los lugares que se pueden intervenir y a como se deben tratar, consideraciones y valoraciones, por ello se realizó una primera evaluación de todos los elementos que poseen carácter patrimonial, sus protocolos de intervención, además de toda la normativa que establece la ordenanza del plan regulador.

PLAN REGULADOR

Instrumento de carácter normativo, que regula el desarrollo físico de las áreas urbanas y rurales de diversas comunas que, por sus relaciones, se integran en una unidad urbana. Nota: Cuando esta unidad sobrepasa los 500.000 habitantes, le corresponde la categoría de área metropolitana.

LISTADO DE ZONAS PRESENTES EN EL PLAN REGULADOR.

- Zona A 1**, zona costera portuaria.
- Zona A 2**, zona franja litoral de preservación.
- Zona A 3**, zona costera de equipamiento complementario al puerto.
- Zona A 3. 1**, zona equipamiento urbano costero.
- Zona B1**, zona remodelación Balmaceda.
- Zona B 1. 1**, zona del plan con alta intensidad.
- Zona ZC**, zona Congreso Nacional.
- Zona C1**, zona acantilado de Playa Ancha.
- Zona C 3**, zona Equipamiento Portales.
- Zona D1**, zona urbana.
- Zona D2**, zona urbana.
- Zona E 1**, zona cerros lejanos al plan con mediana intensidad.
- Zona E 2**, zona cerros lejanos al plan con menor intensidad.
- Zona F 1**, zona con industrias y bodegas molestas con mayor intensidad.
- Zona F 2**, zona industrias y bodegas molestas con menor intensidad.
- Zona G**, zona de áreas verdes, plazas y paseos-miradores.
- Zona ZCHI**, zona plazas ubicadas dentro de la Zona de Conservación Histórica del Plan de la Ciudad.

Zona ZCHP Plan de la ciudad sector Puerto: Área del plan inscrita en la lista de la UNESCO y a su Área de Amortiguación.

Zona ZCHA del Acantilado o cordón vial de pie de cerro: Área de acantilado inscrita en la lista de la UNESCO y a su área de amortiguación.

Zona ZCHLF o Cerros del anfiteatro: Zonas consolidadas como barrios residenciales en los cerros que conforman el anfiteatro.

Zona ZCH Almendral - Victoria (**ZCHAL-V**) Zonas consolidadas como barrios residenciales entre 1730 y 1890.

Zona ZCH Almendral - Brasil (**ZCHAL-B**) Zonas consolidadas a partir de 1890 hasta 1930.

ZCHP y E Zona de Conservación Histórica Placeres y Esperanza: Zonas como barrios residenciales con posterioridad a 1906

Zona ZCHSJP residencial de San Juan del Puerto: Zonas del loteo fundacional en San Juan del Puerto.

Zona ZCHAB de centralidad urbana Alejo Barrios: Zona de equipamientos especiales de nivel comunal e intercomunal en Playa Ancha.

ZONAS H: Zonas de Placilla / Curauma.

Es sector es considerado una Zona de Conservación Histórica del Plan de la Ciudad, entorno de plazas, lo que delimita sus usos con respecto a la categoría del uso de suelos, permitiendo con respecto a equipamientos, infraestructura y espacio público los siguientes usos.

ZONA ZCHI

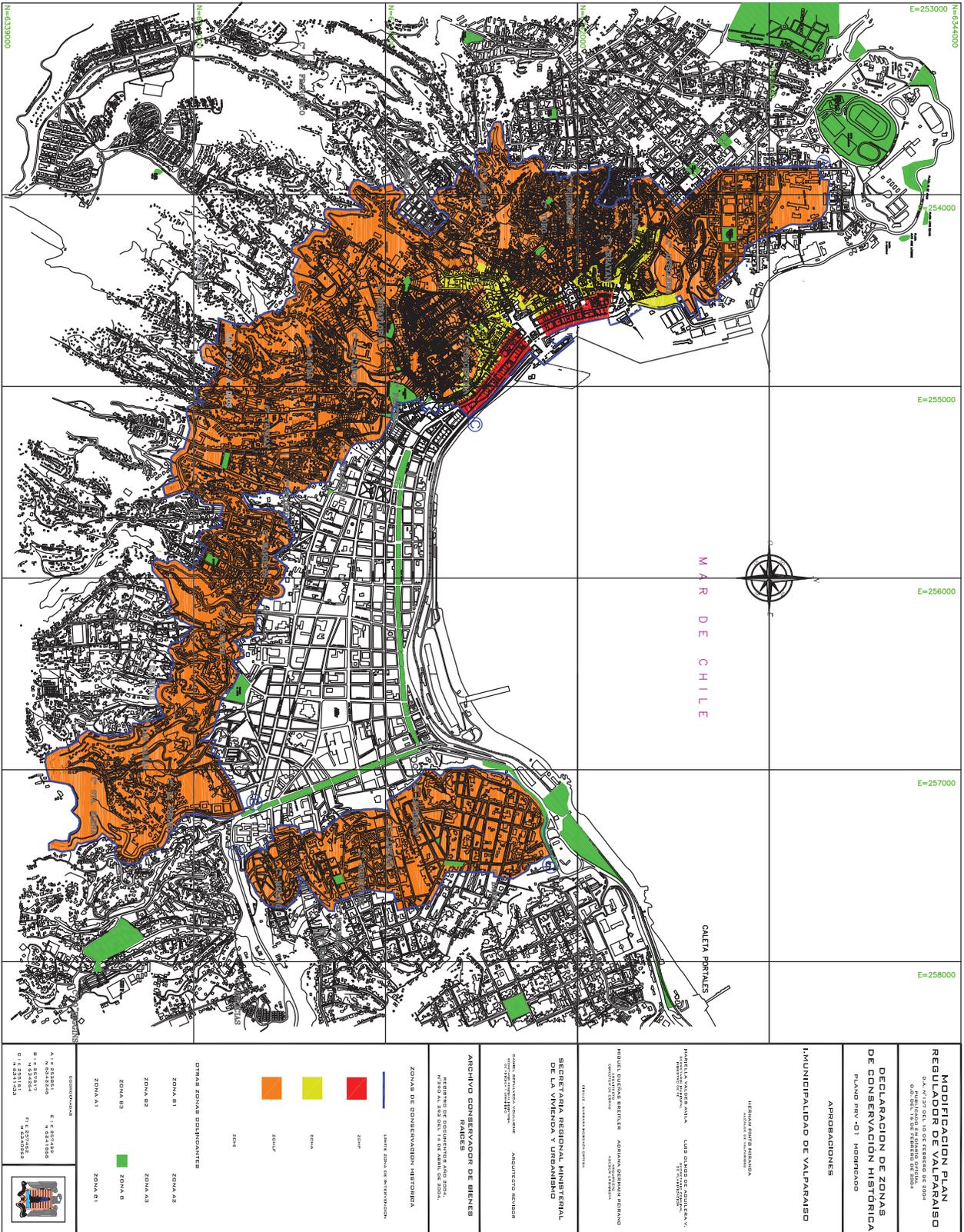
Equipamientos: Servicios

Infraestructura: No se especifica el uso.

Espacio público: Áreas Verdes y Plazas Públicas y vialidad.

Con respecto a las alturas de edificación se trabajarán con dos criterios, la construcción de la plaza debe proporcionar que no se obstruirá la visión de la aduna y ningún elemento próximo.

Con relación a las alturas máximas construidas corresponden a las máximas de los inmuebles próximos. El de mayor altura posee 16 m.



MODIFICACION PLAN REGULADOR DE VALPARAISO
 D.O. N° 179 DEL 19 DE FEBRERO DE 2004
 O.D. N° 15 DE FEBRERO DE 2004

DECLARACION DE ZONAS DE CONSERVACION HISTORICA
 PLANO PRIV. 011. MODIFICADO

APROBACIONES

I. MUNICIPALIDAD DE VALPARAISO

HELENA PIÑEIRO HERNANDEZ
 ALCALDESA

PANELLA VALDES ANILA, LOS OLIVOS DE AGUILERA, V. VALPARAISO

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA AGRICOLA, GANADERA Y PESQUERO

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL DE LA VIVIENDA Y URBANISMO

ARCHIVO CONSERVADOR DE BIENES NACIONALES

ZONAS DE CONSERVACION HISTORICA

OTRAS ZONAS SOLOMANENTES

ZONA A1

ZONA A2

ZONA A3

ZONA A4

ZONA A5



NORMATIVA

POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO *Ciudades Sustentables y Calidad de Vida*

Sobre el aporte que se obtiene desde un aspecto normativo, están las relaciones que se forman con los lugares más lejanos a cuál llega la influencia de una nueva estación.

Si bien la estación plaza Aduna, está pensada para ser una estación en el plan de Valparaíso, no se puede ignorar la importancia que esta tendrá con los lugares más lejanos, por un lado se acortan los tiempos de viaje lo cual permite acceder a zonas periféricas en menos tiempo y con mayor posibilidad como son los casos de Playa Ancha y Laguna Verde, con esto en mente se vuelve un momento el proyecto en las consideraciones y valoraciones de la ley propuesta en 2013.

...La presente Política Nacional de Desarrollo Urbano fue elaborada por una comisión asesora mandatada por el Presidente de la República, Sebastián Piñera Echenique. Estuvo conformada por 28 personas, de distintas áreas de la sociedad y del conocimiento, representantes gremiales, decanos de universidades, parlamentarios, ex ministros, representantes de organizaciones ciudadanas, ministros en ejercicio, y profesionales expertos en diferentes materias. Es importante destacar que se trató de una comisión pluralista y diversa, con personas de distintas corrientes de pensamiento y posiciones políticas, incluyendo a parlamentarios en ejercicio pertenecientes a partidos políticos de oposición al actual Gobierno, integrantes todos que supieron entregar su aporte con una mirada de país, con el único fin de producir un documento que, con carácter de Política de Estado, fuera capaz de guiar los destinos de las ciudades y poblados chilenos para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, más allá de los sucesivos gobiernos...

... Una política no es una ley o un reglamento sino un documento dirigido al país en el cual se establecen principios, objetivos y líneas de acción con el fin de ayudar a mejorar la calidad de vida de todos. Por lo mismo su fuerza o debilidad, su permanencia o transitoriedad, dependen del valor que a dichos principios y contenidos otorguen los propios chilenos...

Esta Política tiene 5 propósitos básicos, de los cuales los primeros tienen mayor influencia en el proyecto.

Lograr una mejor calidad de vida para las personas, abordando de manera integral los aspectos que rigen la conformación de nuestras ciudades, buscando que su desarrollo sea socialmente integrado, ambientalmente equilibrado y económicamente competitivo.

Entregar un marco explícito que posibilite una reorganización institucional y ordene el accionar de los diversos organismos y actores públicos y privados que intervienen en las ciudades y el territorio, evitando criterios y acciones disímiles, contradictorios o descoordinados.

Generar certidumbres que favorezcan la convivencia de los ciudadanos en el territorio y posibiliten un ambiente propicio para el desarrollo de la sociedad y para las iniciativas de inversión pública y privada.

Ley nacional a la lectura 2015-2020

Durante la ronda de título II, surge una acotación con respecto al programa de la biblioteca, para ello se busca y retiene la información entregada por la ley nacional a la lectura, que fomenta a la lectura para la ciudadanía, de manera que se reorganiza el programa cambiando elementos y generando una visualización mayor de la biblioteca, se le da un lugar estratégico donde se puede observar desde la ciudad; frente a la aduana.

...El primer antecedente para la elaboración de un Plan Nacional de la Lectura lo constituye la Ley del Libro (Ley n° 19.227), promulgada en 1993. A partir de este marco legal se creó el Fondo Nacional de Fomento del Libro y la Lectura, desde el cual se impulsó diversas campañas para mejorar los hábitos lectores y los niveles de lectura en el país...

La lectura es un derecho de todos y todas. Desde esta mirada, el Plan Nacional de la Lectura 2015-2020 se inscribe en un proyecto de cambio social, cultural y de participación para concretar y fortalecer una política pública de lectura. A continuación su visión, misión y objetivos:

Visión

Hacer de Chile un país donde se garantice la lectura como un derecho social para todos sus habitantes.

Misión

Reconocer y visibilizar la lectura como derecho y práctica que contribuye a acortar las brechas sociales y culturales dentro del país, promoviendo el acceso a diversas prácticas y soportes de la lectura a lo largo de todo el ciclo de vida y formando personas informadas, críticas, creativas, reflexivas y participativas.

Objetivo general

Favorecer el ejercicio del derecho a la lectura, en todos los formatos y soportes, propiciando y visibilizando la participación ciudadana en la implementación del Plan Nacional de la Lectura y en los Planes Regionales de la Lectura.

Para observar los casos se tomó como referencia a bibliometro, sistema de bibliotecas incorporado para el metro de Santiago, se observaron los casos de las estaciones Tobalaba, Los Dominicos y Escuela Militar.



I.-55 Bibliometro Escuela Militar.
Fotografía Página de bibliometro



I.-55 Bibliometro.
Fotografía Página de bibliotecas publicas.

NORMATIVA

LEY NÚM. 20.958

Publicada el 15 de octubre 2016, la Ley N° 20.958 establece un sistema de aportes al espacio público.

Durante la tutoría de 10ª etapa se realizó un estudio sobre esta ley que establece las maneras de actuar de los entes al momento de ejecutar un proyecto, cómo se debe aportar al espacio público que habitamos dentro de los mismos proyectos o a través de aportes monetarios.

Los objetivos de dicha ley es que los proyectos inmobiliarios declaren y mitiguen los impactos que se producirán sobre el sistema de movilidad local con su puesta en operación, manteniendo los estándares de servicio en un nivel semejante al existente previo a la ejecución del proyecto. Al leer la ley se puede concebir que fue escrita y subdividida en tres puntos principales los cuales corresponden a los principios aplicables a las obras, una segunda habla sobre la creación de un registro de consultores y finalmente sobre la situación transitoria entre lo existente y la ejecución de la ley. Aunque de igual manera se puede entender una cuarta directriz de la ley que corresponde a los cambios a las leyes y artículos existentes, esa no es considerada una idea o punto principal debido al hecho que surge como el resultado de los tres puntos anteriores.

Tres de los puntos relevantes para el proyecto serán expuestos en forma de comparativa de manera que se pueda leer tanto lo que la ley número 20.958 dice textual y una interpretación al costado, en el caso de las dudas o situaciones abiertas a tener que ser explicitadas se anotara en la parte de interpretación una nota con el comentario.

Anotaciones Art. 170

Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local deberán ser mitigados a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos...

Se entiende que los proyectos con un alto grado de impacto en la movilidad del lugar realizaran la mitigación a través de aportes ya sea a la gestión e infraestructura del transporte, los modos no motorizados y/o sus servicios conexos como pistas exclusivas para buses, terminales, paraderos, semaforización, señalización, habilitación de ciclovías y mejoramientos o adecuaciones a la vialidad.

Anotaciones Art. 171

El informe de mitigación se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología que fije el reglamento expedido por decreto del ministerio de transportes y telecomunicaciones, suscrito por el ministro de vivienda y urbanismo, y aplicará los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización.

Tanto el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministro de Vivienda y Urbanismo, elaboraran un decreto que fijara los términos y procedimientos del informe de mitigación.

Anotaciones Art. 171

Todos los proyectos que generen crecimiento urbano por extensión o por densificación deberán registrar la información que el reglamento determine en el sistema electrónico especificado en el artículo 170. A través de este sistema, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones indicará si el titular debe elaborar un informe de mitigación. En caso afirmativo, éste se presentará y tramitará, a través del mismo sistema, ante la autoridad que corresponda conforme al inciso siguiente.

Ambos tipos de crecimiento deben registrar al sistema la información recopilada para poder determinar si se realizara el informe de mitigación.

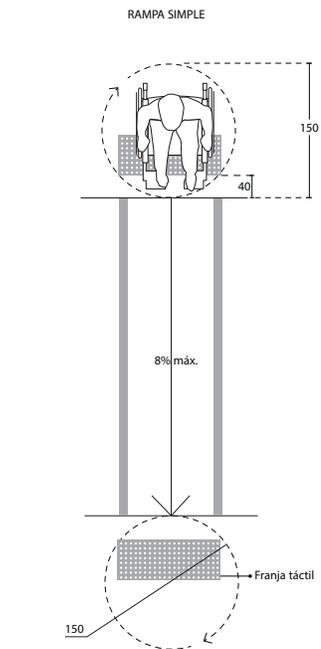
NORMATIVA

GUÍA DE CONSULTA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

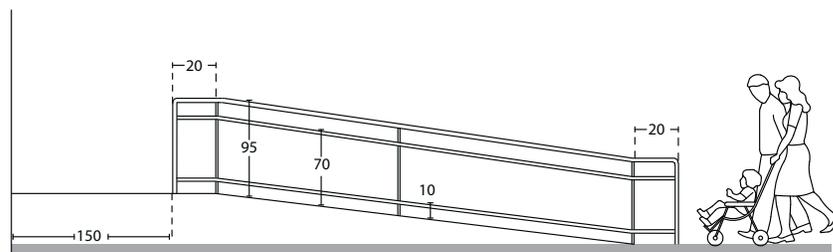
El proyecto está enmarcado dentro de los criterios de accesibilidad universal, para ello se hace uso de la guía de consulta accesibilidad universal, si bien, dentro de lo normativo se hace consideraciones de todos los elementos dispuestos, se hace mayor énfasis en el trabajo de rampas, escaleras, demarcaciones, pasillos y ascensores.

Rampas

La rampa es la solución alternativa o complementaria a la escalera, especialmente para quienes usan silla de ruedas, bastones, coches de niños o para quienes circulan con maletas, bultos, etc. En edificaciones nuevas, los accesos y circulaciones a desnivel se deben salvar mediante rampas o planos inclinados que no superen una pendiente máxima de 8%. En la adaptación de edificaciones antiguas, si no se dispone de espacio suficiente para generar una rampa, es posible implementar elementos mecánicos.



I.-56 Rampas, GCAU. (unidad de medida cm)



I.-57 Rampas, GCAU. (unidad de medida cm)

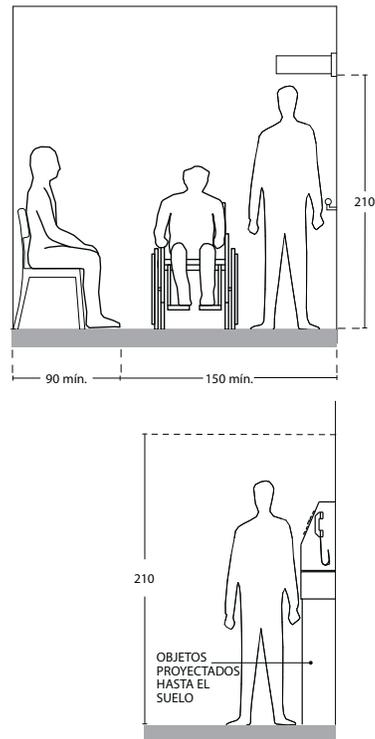
Pasillos

- Los pasillos son básicamente lugares de paso, por lo que debe evitarse cualquier obstáculo como mobiliario, adornos o plantas. Cuando sea necesario colocar este tipo de elementos, deberán ubicarse todos al mismo costado, dando prioridad al paso de las personas. (Imagen 55)

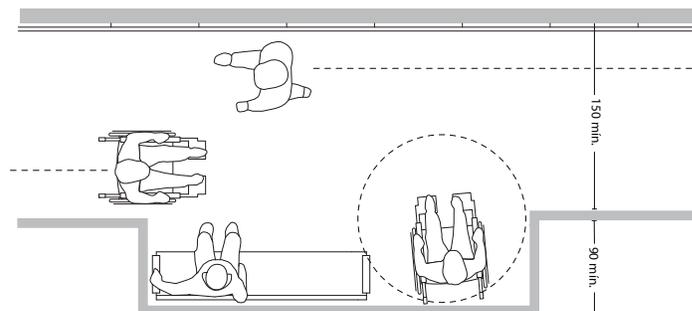
- Los pasillos que conduzcan a recintos de uso o de atención de público deben tener un ancho mínimo de 150 cm.

- Evitar elementos que sobresalgan de los muros. Éstos no pueden sobresalir más de 20 cm cuando su altura de instalación sea menor a 210 cm y su presencia debe ser detectable visual o en forma táctil con facilidad. Pueden empotrarse en el muro o instalar prolongaciones del objeto hasta el suelo o colocar debajo del objeto algún elemento de decoración que sea detectable con un bastón. (Imagen 58)

- En pasillos donde circulan muchas personas con movilidad reducida es conveniente colocar un pasamanos continuo de color contrastante con el muro.



I.-58 Pasillos GCAU. (unidad de medida cm)



I.-59 Pasillos, GCAU. (unidad de medida cm)

Escaleras

Las escaleras no corresponden a una circulación accesible, pero existen ciertos parámetros que ayudan en su uso a personas con movilidad reducida. (Imagen 60)

Medidas generales

- La huella de la escalera no debe ser menor que 28 cm y la contra-huella como máximo 18 cm.
- No se aconseja el uso de escaleras con contrahuella abierta (es decir, cuando se ve el piso inferior), dado que las personas con movilidad reducida “guían su pie” por ella.
- La nariz del peldaño no debe sobresalir de la contrahuella ya que puede ocasionar tropiezos. El ángulo entre la huella y contrahuella no debe ser menor que 60° ni mayor que 90°.
- Los peldaños deben ser siempre uniformes en dimensiones.

Materialidad

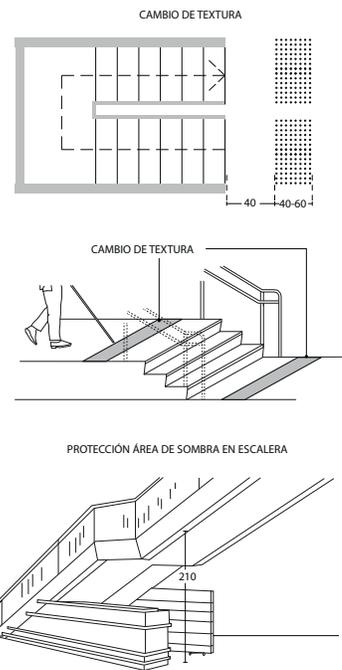
- El pavimento de las escaleras debe ser antideslizante tanto en seco como en mojado.
- Se recomienda la instalación de una franja de textura y color diferente, de todo el ancho de la escalera y de 40 a 60 cm de profundidad, instalada 40 cm antes del inicio del cambio de nivel, al comienzo y término de las escaleras, para avisar su presencia a las personas con discapacidad visual. (Imagen 60)

Área de sombra

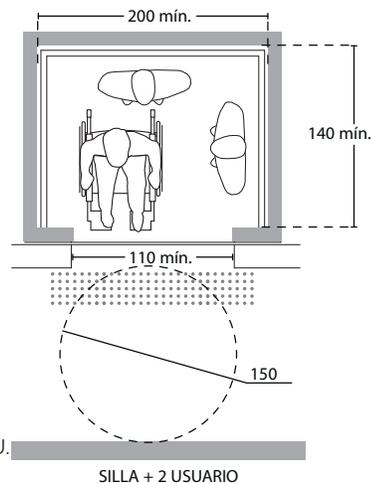
- En las áreas de sombra de la escalera, debajo de éstas, se debe considerar una protección hasta una altura mínima desde el piso de 210 cm, con el fin de que las personas con discapacidad visual puedan detectar el riesgo de golpe.
- El área de sombra puede protegerse con maceteros, muebles o algún elemento que impida el paso.

Pasamanos en escalera

- Por seguridad del usuario y aun cuando sólo sean un par de escalones como en el caso de accesos a edificios, se recomienda la instalación de pasamanos.
- En escaleras de accesos a edificios públicos de más de 3 metros de ancho, se recomienda la instalación de pasamanos intermedios en toda su extensión.
- El pasamanos debe ser continuo y sobrepasar al menos 20 cm el inicio y término del primer y último peldaño.



I.-60 Escaleras, GCAU.
(unidad de medida cm)



I.-61 Ascensor pensado, GCAU.
(unidad de medida cm)

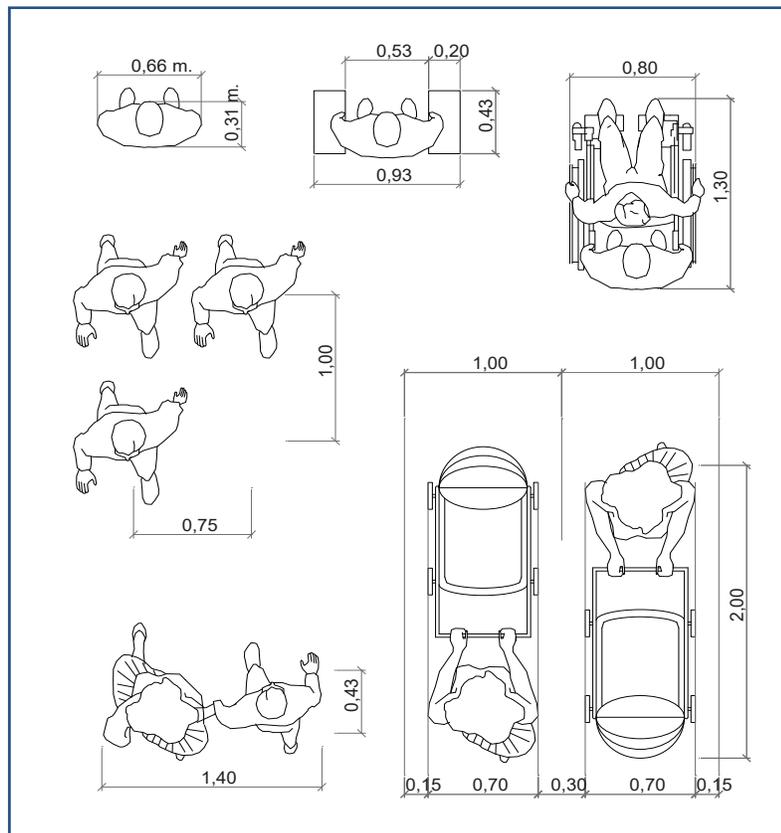
NORMATIVA

MANUAL DE VIALIDAD URBANA

REDEVU es el Manual de Vialidad Urbana denominado Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana, cuyas actualizaciones son aprobadas, mediante decreto supremo, y con carácter de indicativo, por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Se trabajó junto a dirección de tránsito, perteneciente a la municipalidad de Valparaíso, para ver las posibilidades del cierre de la vía frente al inmueble plaza Aduana, y, por consiguiente, los cambios en las direcciones de vías que conllevaría esta intervención, Johana Bastias reviso el cambio en distintas ocasiones realizando acotaciones sobre la vialidad y la demarcación urbana. El manual de vialidad se estuvo utilizando constantemente bajo su ayuda para hacer las correcciones en el diseño de las demarcaciones.

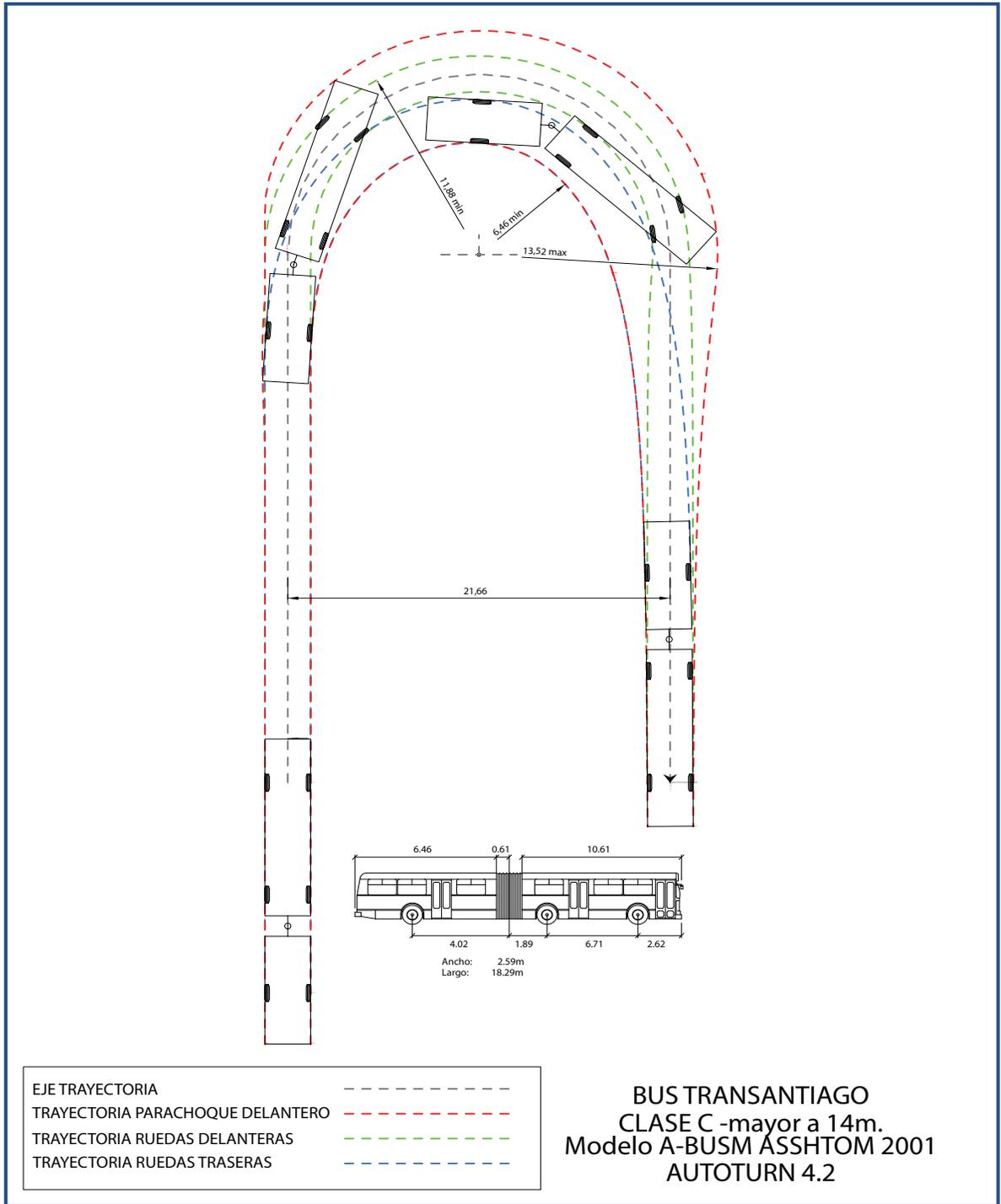
El trabajo en la plaza superior se realizó para el recorrido del trolebús, darle cabida y realzar su importancia valórica - histórica, para ello se utilizó el diseño para buses dobles del transantiago por su parentesco en tamaño.



2.02.401(1)B

Estas dimensiones no pretenden ser exactas, pero son útiles para determinar las de algunos elementos de las zonas peatonales.

I.-62 Medidas y dimensiones del espacio a proyectar.
REDEVU(unidad de medida cm)



2.02.402F

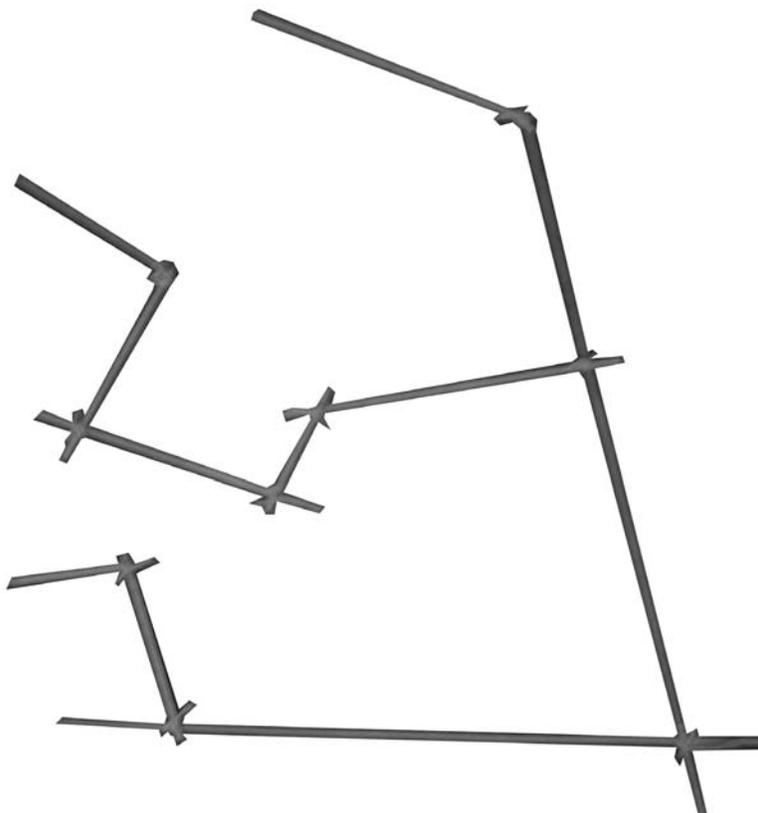
I.-63 Medidas y dimensiones para trole.
 REDEVU(unidad de medida cm)

CONSIDERACIONES Y ESTUDIOS

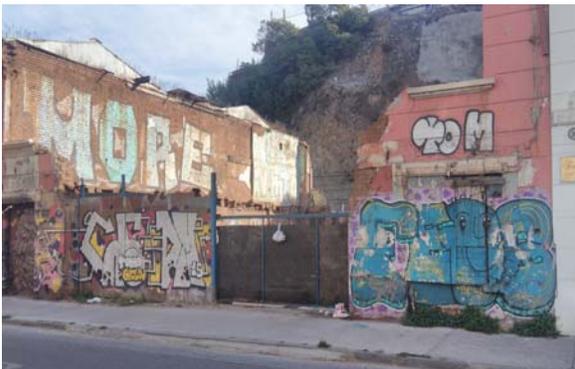
WORKSHOP

A comienzos del curso de título 2, se participó en el workshop DOCOMOMO, el que tuvo como enfoque las buenas prácticas y estilos de intervención para los inmuebles de carácter patrimonial. Se rescata de la instancia toda la información de las chalas realizadas, sin embargo, existe un aspecto en los métodos de generar materia que paso a ser parte del fundamento del proyecto. Chart, literalmente gráficos, fue una forma de representar la información, como mostrar datos de manera que nos ayuden a entender un lineamiento que se llevara o una forma.

El workshop se constituyó en la búsqueda de observaciones, levantamiento de información y posterior intervención al inmueble de correos de Chile ubicado al costado de estación central.



La construcción de las circulaciones fue recreada en elementos mínimos, la idea es generar una forma visual de entender la circulación de la plaza, para ello se basó en los sistemas de navegación indígena que marcaban las corrientes marinas con ramas de madera.



Se generó un chart que es la continuación de los lugares baldíos entre la plaza Echaurren y la plaza Aduana, lugares que comparten el uso de lo improvisado, lugares destruidos desde el norte hacia el sur, su principal cualidad son los usos en que algunos se han ido desarrollando.

LOS VACIOS DE LA CIUDAD.

El cierre de la etapa se da con la ronda de profesores, situación donde los estudiantes exponen su proyecto y trabajo, es dentro de esta situación donde surgen dudas y acotaciones a partir del cuerpo académico que compone la ronda, ellos plantean una serie de cuestionamientos que serán tratados durante el título III.

ANEXOS

Terminologías dentro de los textos trabajados.

Análisis FODA.

Este capítulo consta del trabajo realizado durante el título III, principalmente las correcciones al proyecto, el trabajo con los planos y las respuestas a las preguntas que deja la ronda a finales de título II.

La profundización del proyecto trae consigo una serie de elementos que se cambian en pos de generar una mejor utilización del espacio.

CAPÍTULO VI

Formulación del proyecto

El fundamento del proyecto se mantiene con relación a la propuesta planteada durante el título II, propuesta que se trabaja junto con metro Valparaíso y la unidad de patrimonio debido a que el tema relacionado a la construcción de la vialidad de las calles se mantiene con respecto al ciclo anterior, tanto el cambio de los sentidos como las correcciones a las paradas diseñadas, el foco de la etapa esta dirigido a la construcción de la plaza Whellright e inmueble Plaza Aduana, a sus programas, formas y actos.

FUNDAMENTO

Acto - Forma

SOBRE EL ACTO

Es la forma en cómo se recorre el inmueble y la relación de los ejes de circulación que plantea el sector próximo a la plaza los que fundamentan el acto al cual se le dará cabida (Detención en bordes de intimidad).

El inmueble Plaza Aduana posee una forma de recorrerse que ocurre en los medios, una circulación central que permite acceder a todos los niveles, cada uno de los cuales, a su vez, presentan esta misma cualidad, se circula en los centros de las unidades habitacionales y es en los bordes donde se genera el acto de permanecía.

El acto de la plaza durante el primer ciclo del título se nombra en relación a los actos que ocurre en sus bordes, abordar en tres ejes; este acto es trabajado y pos-

teriormente integrado al acto del inmueble generando el acto final.

Circular en centros

SOBRE LA FORMA

El nombre de la forma corresponde al trabajo generado en plaza Wheelwright. Puesto que la estación se desarrollará de manera subterránea, el enfoque durante las primeras etapas estaba visto en el impacto vial, cuanto medirán las calles y cómo afectarán los flujos. Con esto en mente el mismo ERE corresponde al coronamiento de la estación, antes que a la estación misma.

El desarrollo de la forma viene pensado con el acto, como plantear una circulación y permanecía en el lugar.

Un primer ERE consideraba todas las situaciones de la calle y las normativas del lugar, por lo que se reevaluó desde una perspectiva del interior. Generar un ERE que estuviera pensado desde el

interior (los centros).

Si bien en primera instancia se piensa en levantar la plaza de manera que la intimidad y el centro se formara por la altura, la unidad de patrimonio hace una acotación sobre el trabajo, "la vista hacia la ex Aduana no puede ser tapada, debe ser valorada y por lo tanto debe ser preservada ininterrumpidamente". Es a raíz de esto que se plantea el volcamiento de la plaza, bajar el nivel de ella generando un lugar que acoja al habitante y los actos extraordinarios.

El ERE y la forma final se fundamentan en estas cualidades, dando con el nombre de

Rescatando el concepto de plaza clásico, un lugar de encuentro donde se realizan actividades de comercio y sociales.

La plaza invertida

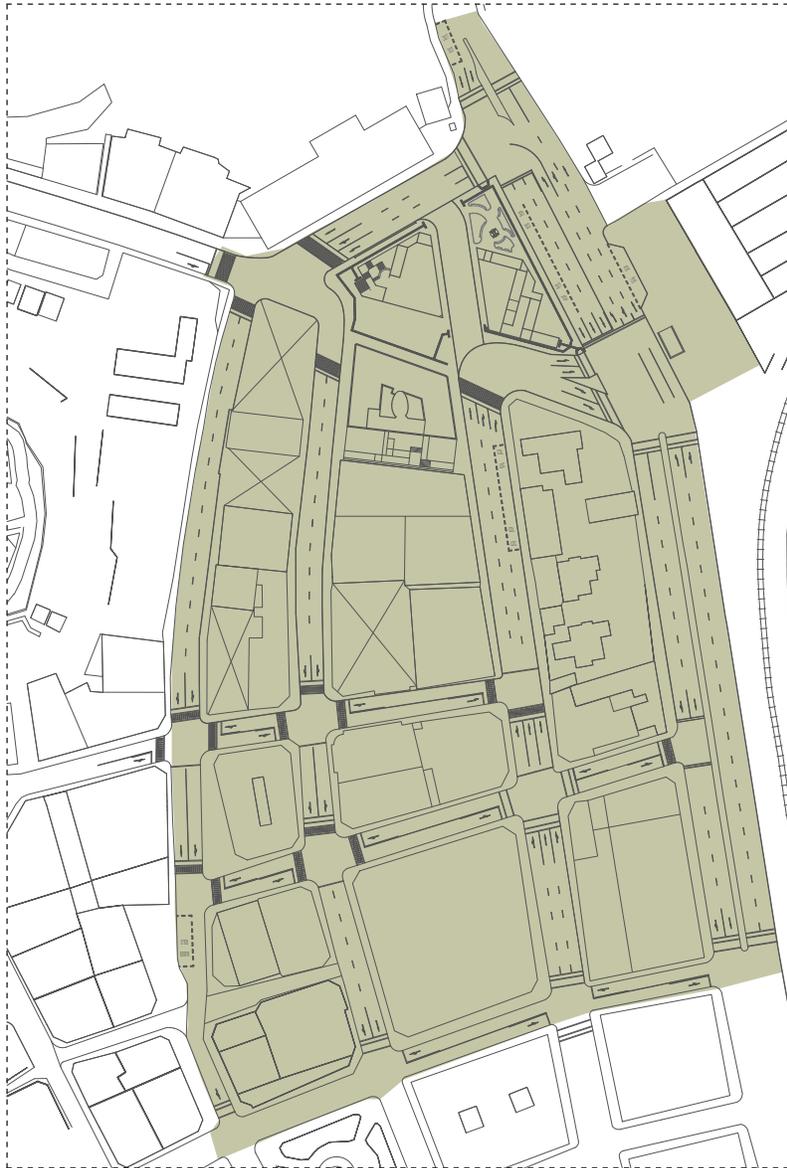
FUNDAMENTO

Polígono de intervención

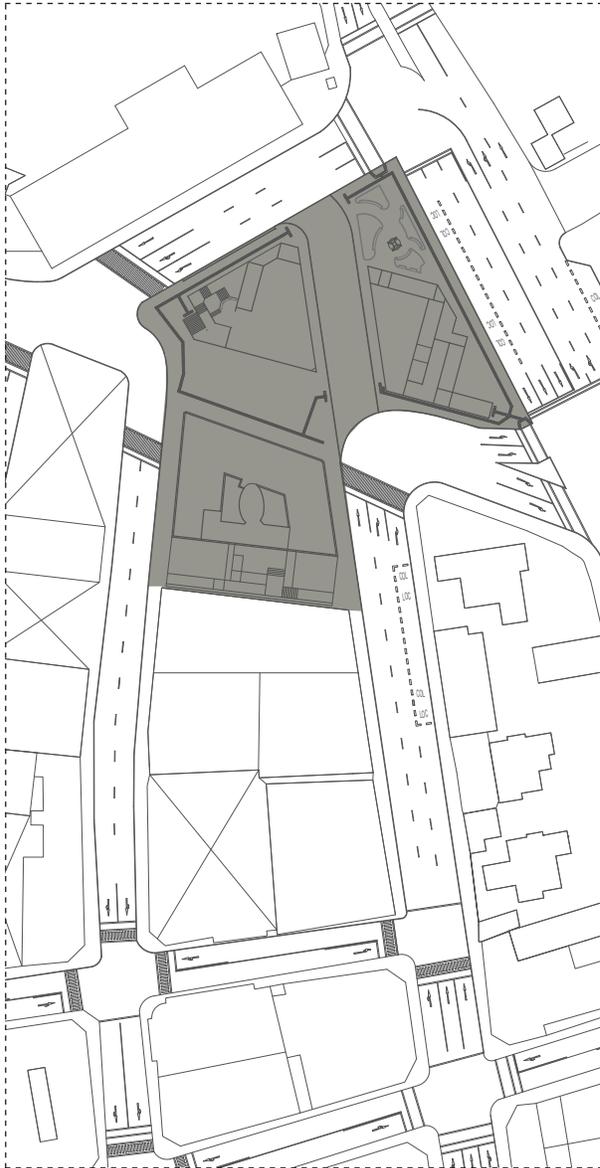
El polígono de intervención se cierra en tres medidas, la relación con la ciudad que se alza en un polígono mayor considerando las alteraciones principales que causa la intervención de las calles en un sector patrimonial y mucho más importante en este punto su cualidad de rotonda.

El polígono cercano que involucra los cambios en las plazas existentes (que son las intervenidas) y la nueva plaza enfocada a la comunidad del sector.

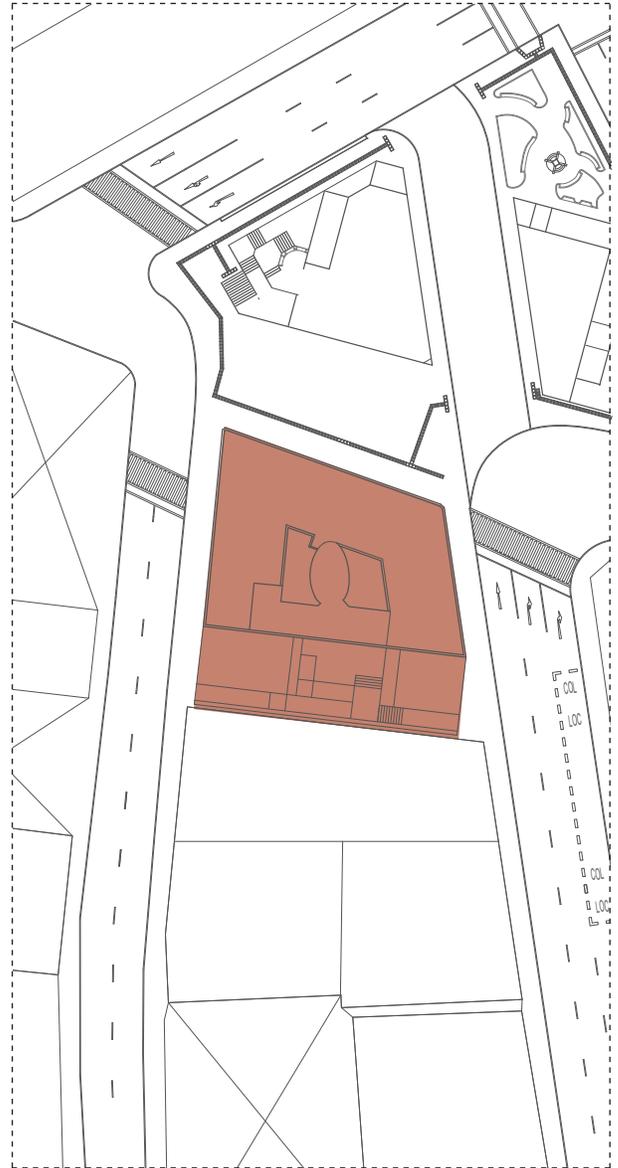
El polígono inmediato, es el que está relacionado con el área del inmueble intervenido, como se interviene el con relación a la nueva propuesta de circulación y fachadas.



E.- 07 Polígono intervención vialidad.



E.- 08 Polígono intervención plaza.



E.- 09 Polígono intervención inmueble..

CRITERIOS

Valoración del Lugar

Para lograr organizar el trabajo en los términos del proyecto, los criterios de valoración del sector se organizaron en dos grupos, por un lado, todo aspecto que influya en el sector de la Aduana, tanto las condiciones visuales y lumínicas, como los elementos patrimoniales. Por otro lado, son establecidos los criterios de valoración del inmueble Plaza Aduana. Toda la intervención debe ser evaluada previamente por tres grupos de evaluadores quienes determinaran si los criterios de intervención son válidos para el lugar.

La visual de la plaza es el principal principio a afanar, generar un espacio que conserve su cualidad de apertura, permitiendo de esta manera que la visual de la Aduana y los otros elementos históricos no se vean mermados por los nuevos elementos proyectados.

La luz como complemento de lo señalado anteriormente, se trabaja con ella, dando espacios que estén dotados del contraste entre la sombra y la luz. De esta manera se plantea el desarrollo de elementos lumínicos.

Las alturas edificadas en el sector son las que forman las caras de la plaza, mantener las actuales alturas y generar nuevas que no atenten a las preexistentes son parte fundamental del proyecto.

Las líneas de trole y todo el tendido que las compone es considerado patrimonio, por lo cual, se establece dos medios de actuar sobre el tendido, retirándolo y siendo colocado nuevamente en el mismo lugar o cambiando su dirección sin alterarlos drásticamente.

Esculturas y monumentos, en la Plaza Wheelwright actualmente se sitúan dos monumentos con valor patrimonial los cuales poseen los mismos requerimientos que el tendido de trolebús, se deben valorar y preservar tanto su significado como su lugar en la ciudad, por ello el criterio de intervención debe estar enfocado en este caso a darle un realce con respecto al lugar donde se ubican.

Se valoran los usos dados para el espacio y la importancia que han generado para la ciudad, de esta manera se propone reincorporar los flujos que poseía de personas que poseía el lugar a través de la estación, integrando nuevamente su carácter de umbral con respecto a la ciudad y los cerros.

Un criterio nacido puramente desde la observación es la forma de habitar el lugar. La Plaza Wheelwright se habita respecto a tres ejes. El eje de la espera que hoy en día se encuentra presente en el lugar, el eje de abordaje, referido a la forma en que se presenta y el lugar donde se da el acto de abordar; y el aspecto de umbral que se da en la completitud de la plaza.

CRITERIOS

Valoración del inmueble

Dentro de los criterios de valoración del inmueble se destacan los que corresponden a las fachadas y a los interiores.

Fachadas

Se valora principalmente su verticalidad, el diseño de la fachada está marcado por una fuerte vertical, tanto el orden de las ventanas como el diseño de los espesores del muro y los distintos elementos.

Su simetría y orden, referidos a la organización de los elementos en las fachadas; zócalos, ménsulas, cornisas, y ventanas corresponden a este aspecto.

Las galerías que se presentan a lo largo de todo el primer piso, que hablan de una tipología comercial, esta consta con múltiples galerías que permiten la permeabilidad visual del inmueble con la ciudad.

Interior

Escalera central, la escalera como elemento que ordena el inmueble, desde ella se accede a todas las áreas que pertenecían al carácter habitacional, presenta una forma semejante a un ovalo, que está rodeado de un sistema de ventanas que dan hacia un patio interior.

Sistema de circulaciones, tanto referido al del edificio mismo como al que se genera dentro de las habitaciones, la forma de habitar se presenta única, una sola dirección de acceso que se va sumando espacios encadenados. En el caso de la escalera central, ella ordena cada uno de los espacios. La circulación del inmueble nos muestra una forma de habitar el inmueble, con una circulación siempre central en todos los pisos, el edificio se habita desde los centros, mirando hacia los bordes.

La valoración del sistema de pisos y la materialidad; el orden de las distintas alturas del inmueble que genera tres tipos de pisos, los cuales van disminuyendo su altura conforme se sube, se complementa con la materialidad del mismo inmueble.

La materialidad principal del inmueble corresponde a hormigón, con elementos de carpintería en madera y un sistema de ventanas que rodea la caja escala y el patio central.

LA RONDA

Respuestas y alteraciones al proyecto

LA PLAZA DEL ACCESO

El planteamiento de un espacio que fuera a dar cabida a lo extraordinario, situaciones fuera del uso cotidiano del vacío de la ciudad y que logran albergar una cantidad mayor de personas, dentro del área de la plaza estuvo como motivo arquitectónico, el cual fue trabajado desde las consideraciones del lugar.

La plaza Wheelwright actualmente adolece del acto de permanencia, esto fue lo que surgió de las conversaciones con el personal de la unidad de patrimonio, desde los cuales surgió gran parte de las consideraciones del proyecto, si bien, la normativa no es estricta al momento de diseñar el espacio, si lo es la evaluación que se realiza desde la oficina de patrimonio para ver la viabilidad del proyecto; se trabajan las vistas de la ciudad como elementos patrimoniales, por lo cual, deben ser valoradas, y traídas a presencia, sin alterar o opacar los elementos preexistentes.

Para lograr generar la idea propuesta se plantea la plaza inferior, como un elemento que pudiera traer la permanencia y lo extraordinario al lugar.

A partir del tercer trimestre se trabajó en darle una intencionalidad mayor a la forma, puesto que la versión previa presentaba características de un retazo, el espacio que surgía a partir de lo que se necesitaba (rampas y escaleras), para ello se evaluaron las plazas superiores y su relación con la plaza inferior.

Los cambios principales están dados en las alturas de suelo de la plaza dando un nivel único y de la forma en sus puntos de conexión con la plaza del recibo (frente al inmueble plaza Aduana) que fueron unificadas generando un vestíbulo de acceso al inmueble.

EL AGUA

El trabajo con las aguas lluvias fue planteado desde tres puntos, relacionados cada uno tanto al origen del agua y a la problemática que lograría causar en el proyecto.

LA LLUVIA

Como se plantea en el estudio de predio y lugar, las lluvias en el sector se caracterizan por ser de temporada, para el planteamiento de las tres plazas superiores se plantea un sistema de sumideros que direccionan la correcta recolección del agua lluvia en la parte superior.

LA PLAZA INFERIOR

El caso de la plaza inferior, está directamente relacionado con la acumulación de aguas que vienen bajando tanto por las escaleras y la rampas de que son las conexiones verticales con el nivel de la ciudad.

Se optó por dar un suelo único a la plaza inferior con una única pendiente de suelo de un 1% que direcciona el agua a un sistema de canal que se ubica en el borde, pretende principalmente trasladar el agua a las áreas verdes.

AGUA DE LA CUENCA CARAMPANGUE

Uno de los temas principales a comienzos de título II fue el tema de la cuenca Carampangue, que posee desembocadura en el área de la actual plaza Wheelwright, para poder trabajar con esas condiciones se establecieron dos criterios principales basados en trabajos con personal de metro.

La altura de la estación, para lograr generar una correcta estación, sin influencia negativa del agua se propuso una altura mínima de 9 metros de profundidad, principalmente para que las acumulaciones se ubiquen

El organismo, particularmente el programa de la biblioteca fue reestructurado para ello se basó en casos de estudio y la información entregada por el plan nacional de la lectura, cambiando tanto el piso donde se ubicaba anteriormente la biblioteca, desde el tercero al segundo, y el modo de acceso, el cual anteriormente se ubicaba de forma única mediante la escalera principal; pasando a ubicarse en el primer piso como un apéndice del aspecto cultural que se ve dirigida principalmente a niños con un atractivo hacia la lectura visual al paso del peatón.

CAMBIOS EN EL PROGRAMA

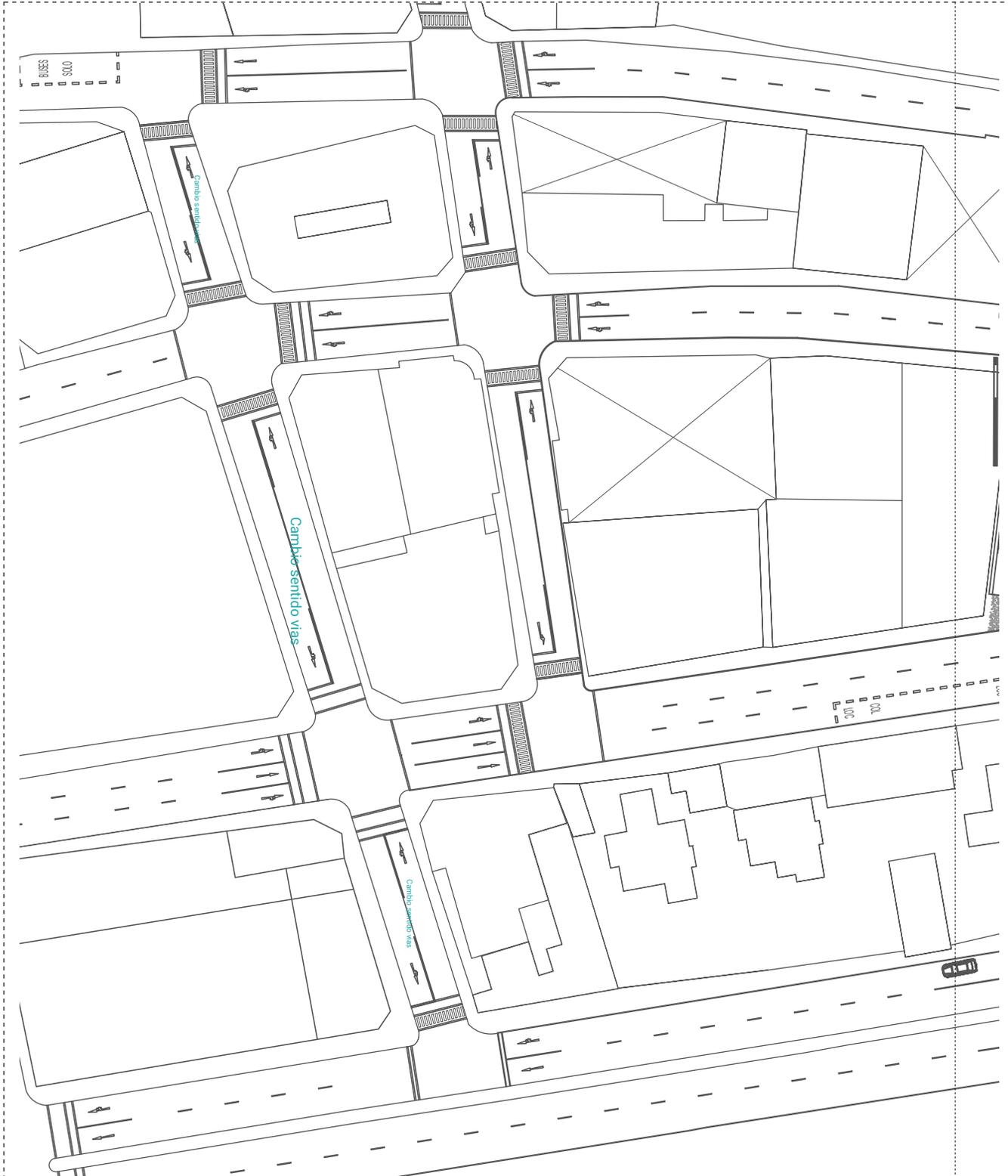
El organismo, particularmente el programa de la biblioteca fue reestructurado para ello se basó en casos de estudio y la información entregada por el plan nacional de la lectura, cambiando tanto el piso donde se ubicaba anteriormente la biblioteca, desde el tercero al segundo, y el modo de acceso, el cual anteriormente se ubicaba de forma única mediante la escalera principal; pasando a ubicarse en el primer piso como un apéndice del aspecto cultural que se ve dirigida principalmente a niños con un atractivo hacia la lectura visual al paso del peatón.

ANEXOS

Programa Arquitectónico Estación plaza Aduana

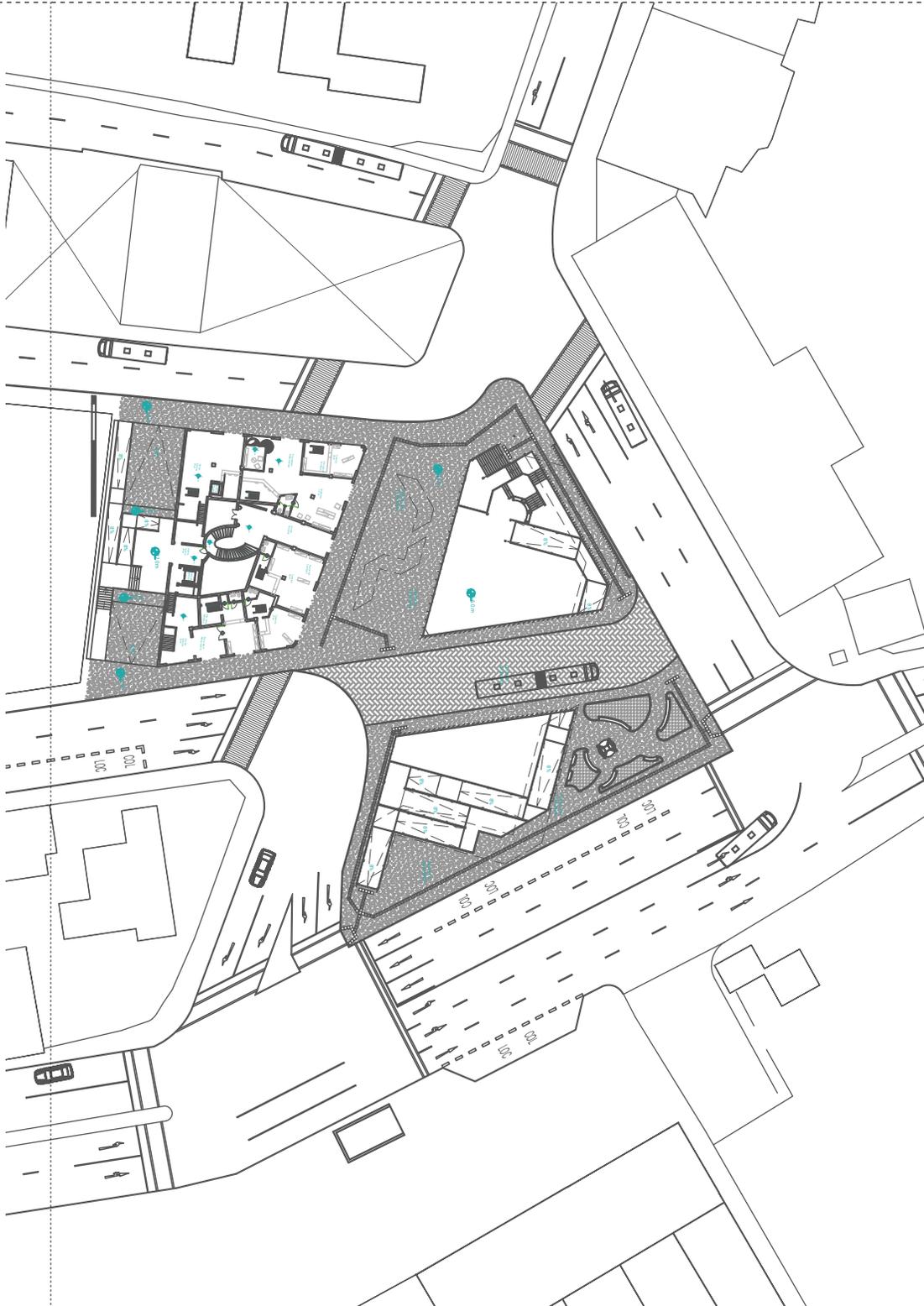
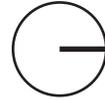
PLANIMETRÍAS VIALIDAD

El cambio de la calle como un elemento arquitectónico, se busca generar un umbral entre el inmueble y la plaza, para ello se realiza un cambio en la vía que da la posicionad de una zona de calma, donde el peatón cobre importancia, y el medio motorizado posea un carácter de borde.



LA CALLE

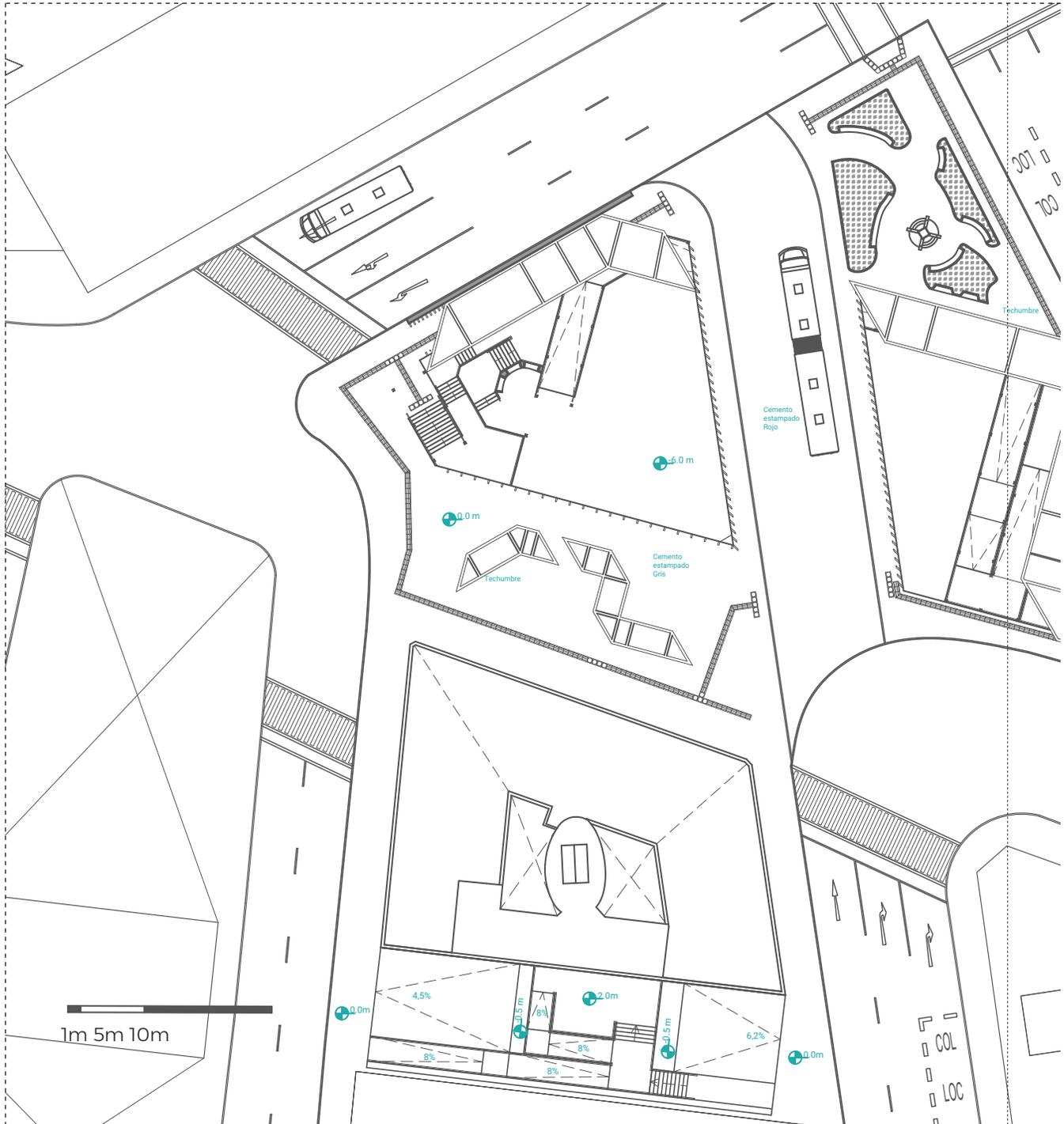
Norte

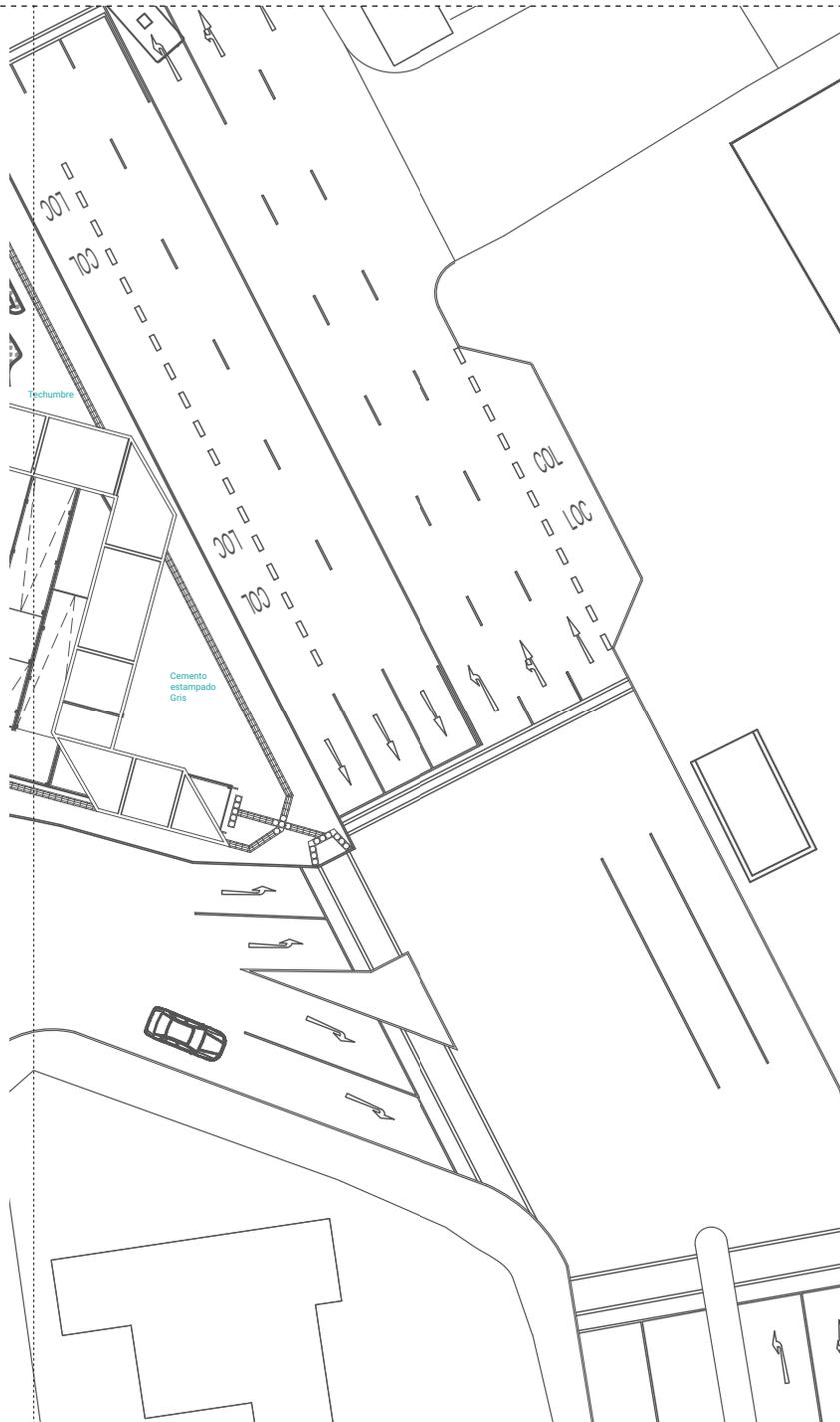


PLANIMETRÍAS PLAZA

PROYECTO FINAL

Plaza





LA PLAZA

Escala en el plano

Norte

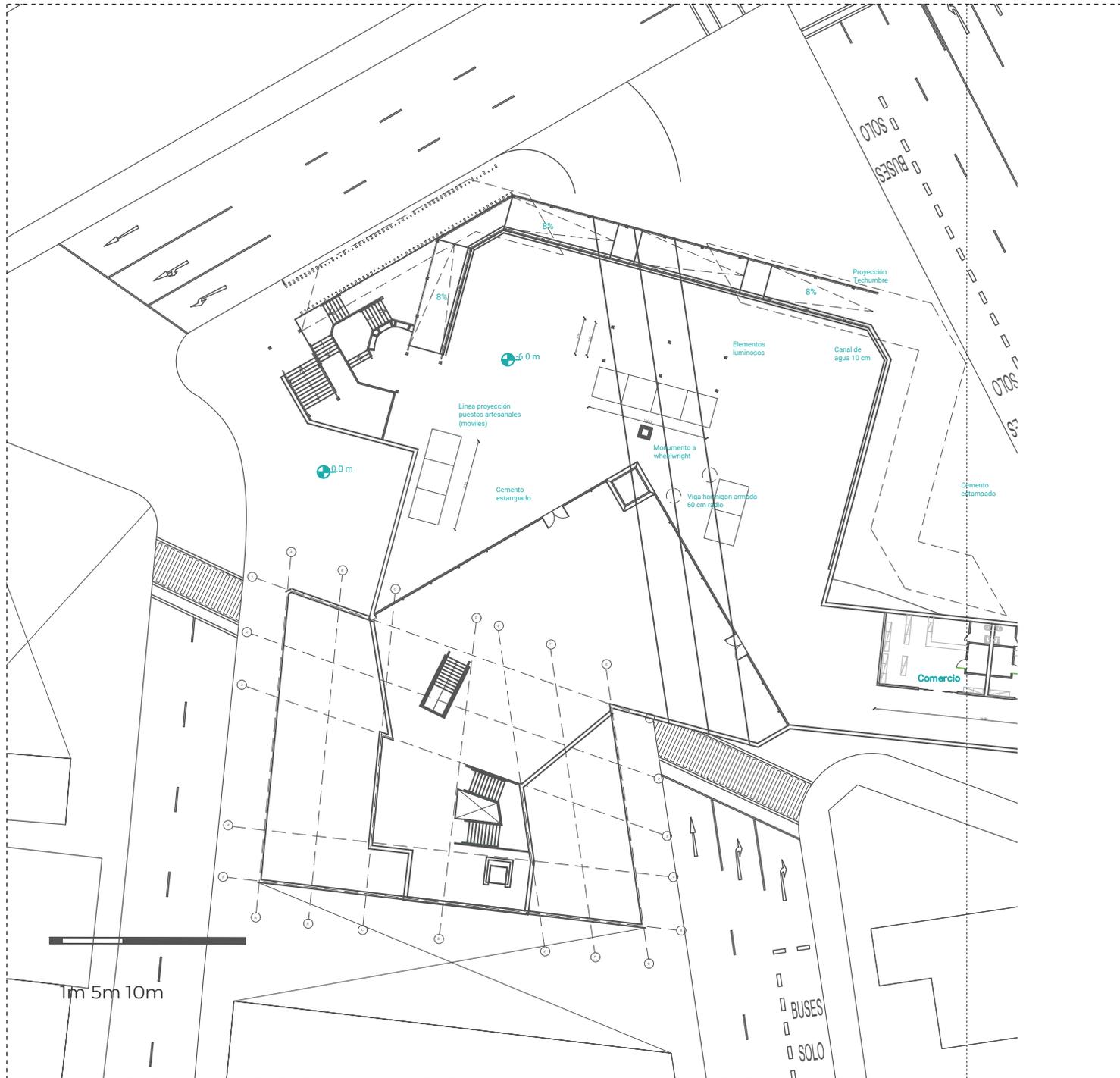


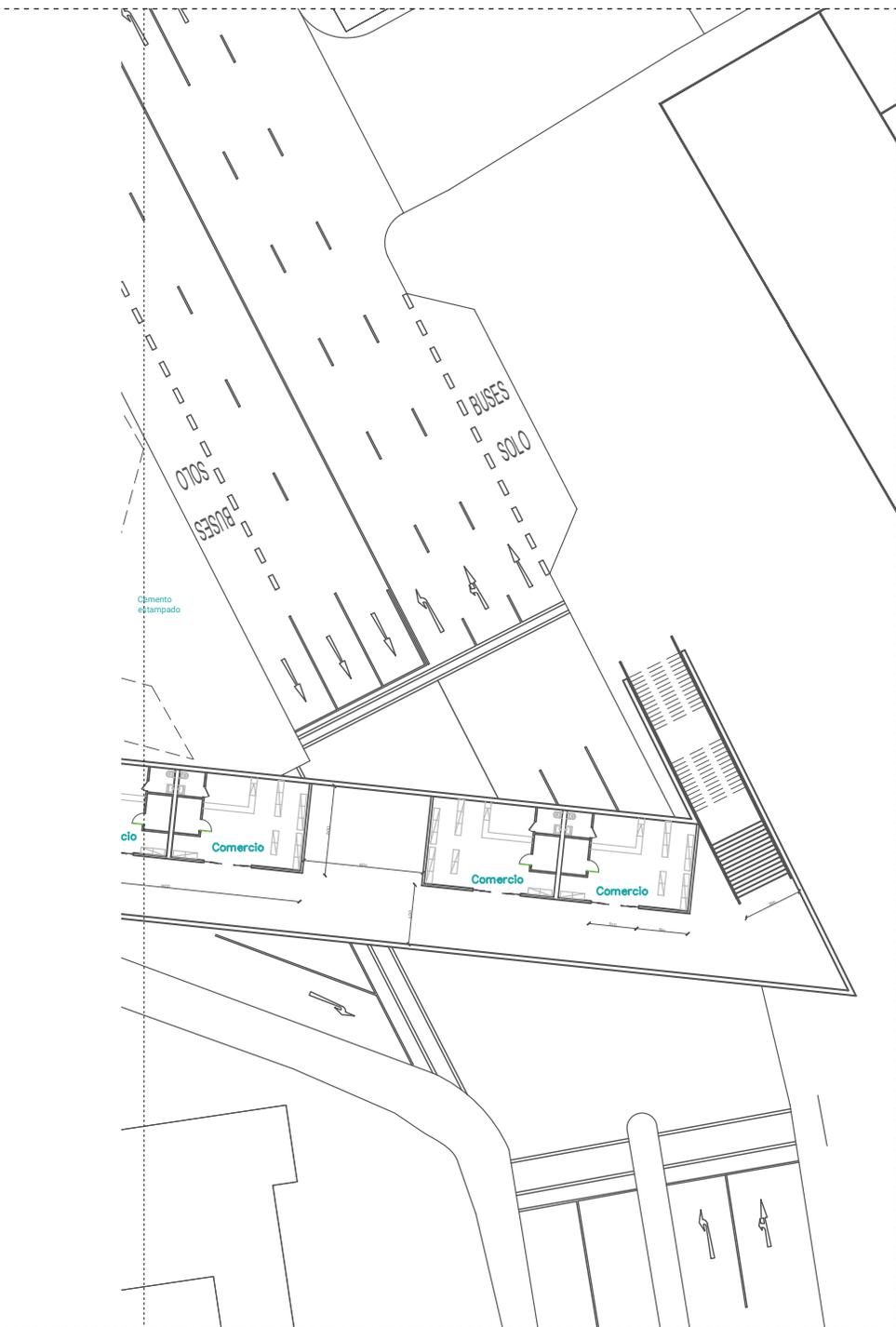
La plaza es el elemento que se aborda para permitir la permanencia en el lugar, la pausa surge en los momentos donde existe un cuerpo que sostenga el acto, actualmente la plaza Aduana, no posee una cualidad de permanencia, como se explicó en el caso anterior la construcción de un elemento que permita lo extraordinario es un regalo al lugar, para ello se proponen tres pasas distintas.

Una plaza superior que permita los actos de pausa y paso; una plaza inferior que este destinada a lo extraordinario; y una plaza posterior que se enfoca en dar un lugar a las personas que habitan en las cercanías, una plaza de intimidad.

PROYECTO FINAL

Plaza Inferior





LA PLAZA DEL VACIO

Escala en el plano

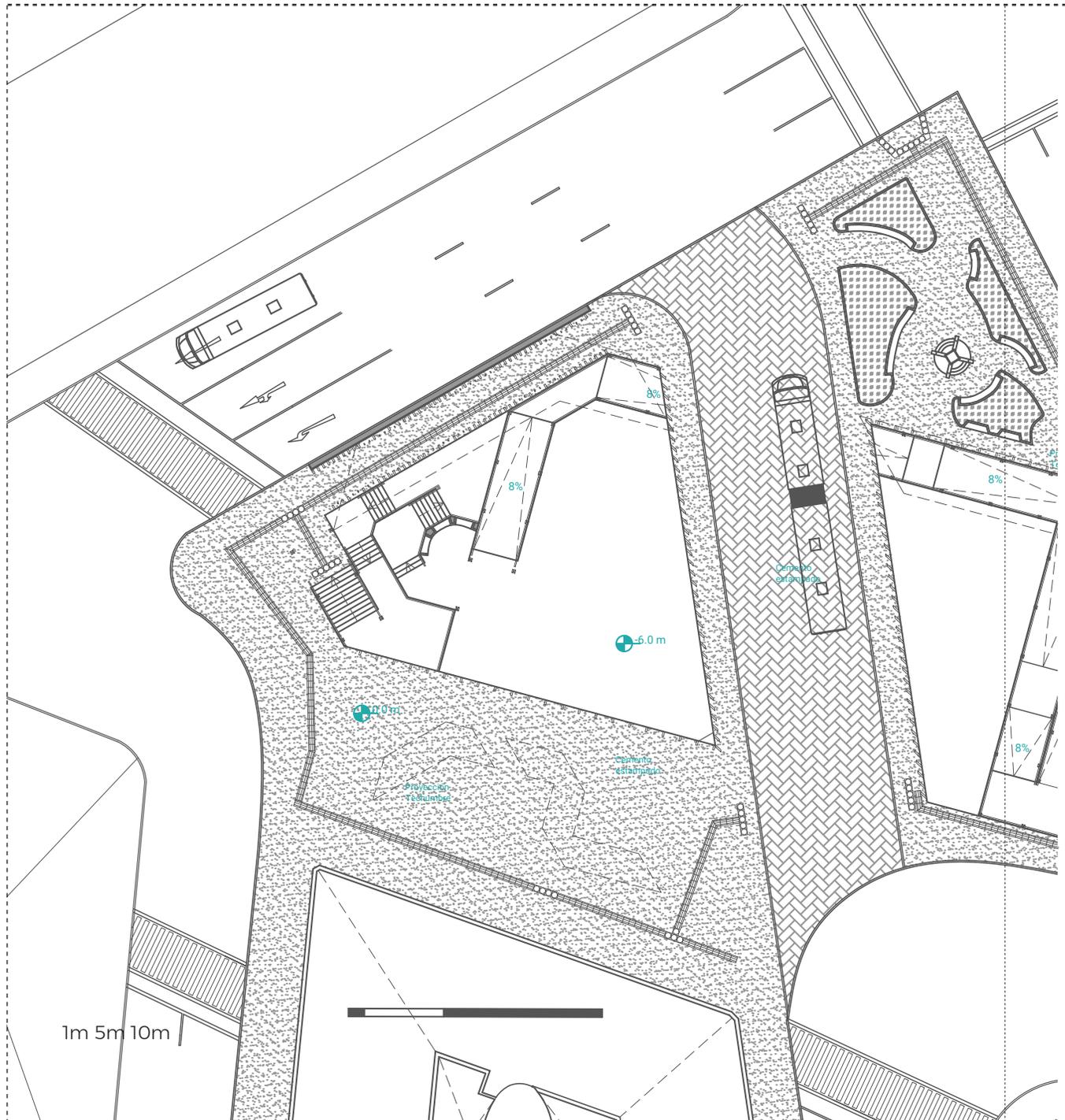
Norte



Plaza soterrada que genera una primera relación con la estación, es la inversión del primer ERE, la cual busca plantear tanto un acercamiento al acto de permanecer generando un vacío, en busca de generar un entorno construido que no obstruya la vista de la aduana.

El espacio permite que se generen actos extraordinarios, donde se logre dar cabida a la "fiesta"; ferias artesanales y actos, buscan generarse entre los elementos lumínicos planteados.

Plaza Superior





LA PLAZA DEL ACCESO

Escala en el plano

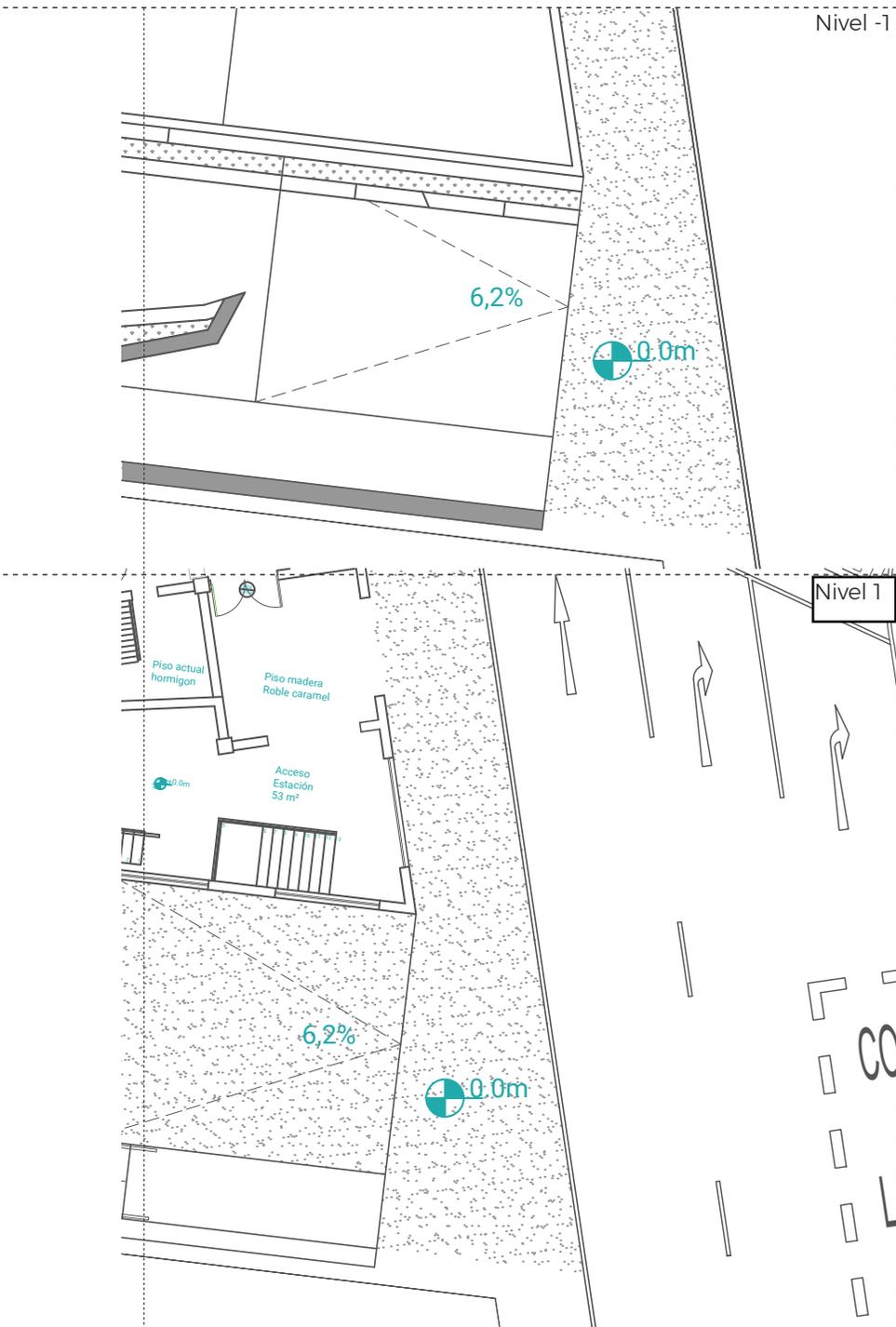
Norte



La plaza que permite la llegada, una apertura que deja ver los cuerpos y elementos delante de ella, de esta forma los elementos de la plaza están pensados para permitir observar la completitud de manera guiada, está compuesta por dos sectores, la plaza de la llegada que se ubica frente al inmueble y la plaza del descanso, frente a la Ex Aduana.

Plaza Posterior





LA PLAZA DEL ACCESO

Escala en el plano

Norte

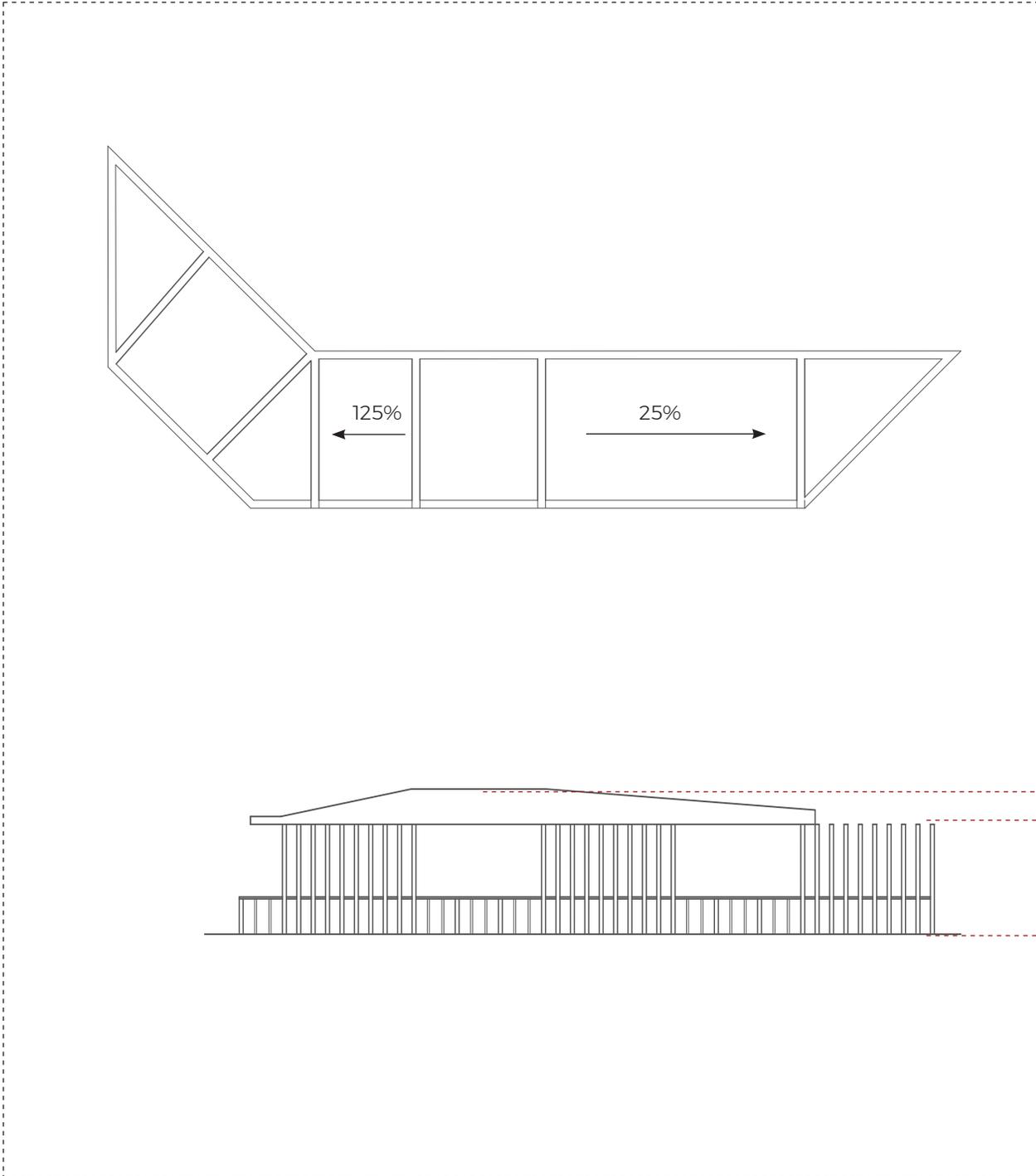


Para poder generar los vacíos para los pisos inferiores que presentan relación con el desarrollo de la estación, se ha propuesto, comprar el terreno que da a la cara del muro cortafuego, con ello, se pueden juntar los lotes para que se pueda generar la fachada; de igual manera este terreno será el utilizado para poder entrar bajo tierra, se plantea que, al ser un lote sin uso actual, se pueda generar una apertura por donde generar los espacios de la estación.

De esta manera el lote pasa a responder a un carácter técnico, adjuntarlo se fundamenta en el proceso de ejecución del proyecto. La construcción de una plaza que corone la fachada y se presente como la entrada a los distintos lugares del inmueble, nace desde este aspecto más técnico. Desde la arquitectura, la plaza busca dar un espacio para la comunidad, en lugar que sea publico, pero permita la intimidad, en diferencia de la plaza invertida que busca generar la apertura, la plaza en niveles busca estar enfocada principalmente a las personas que radican en el sector.

PROYECTO FINAL

Techumbres



Observar croquis habitado CA.- 07

----- +3.5 m Altura pendiente agua
----- +3 m Altura techumbre

----- +0.0m Nivel Piso construido

La baranda es un elemento que se compone del apoyo del cuerpo, requiere del suelo por esta misma cualidad, son dos ejes que componen la estabilidad para recibir a la persona, de opta por generar un tercer eje a la baranda transformándola a un elemento arquitectónico que pueda adecuarse a las necesidades del lugar, la permanecía se da en el umbral, como la observación lo dice en el subtema, recibir al cuerpo se da en la condición de temple.

Se opta por generar una baranda que en su superficie cambie a la techumbre un único elemento que permita la contemplación de la ciudad.

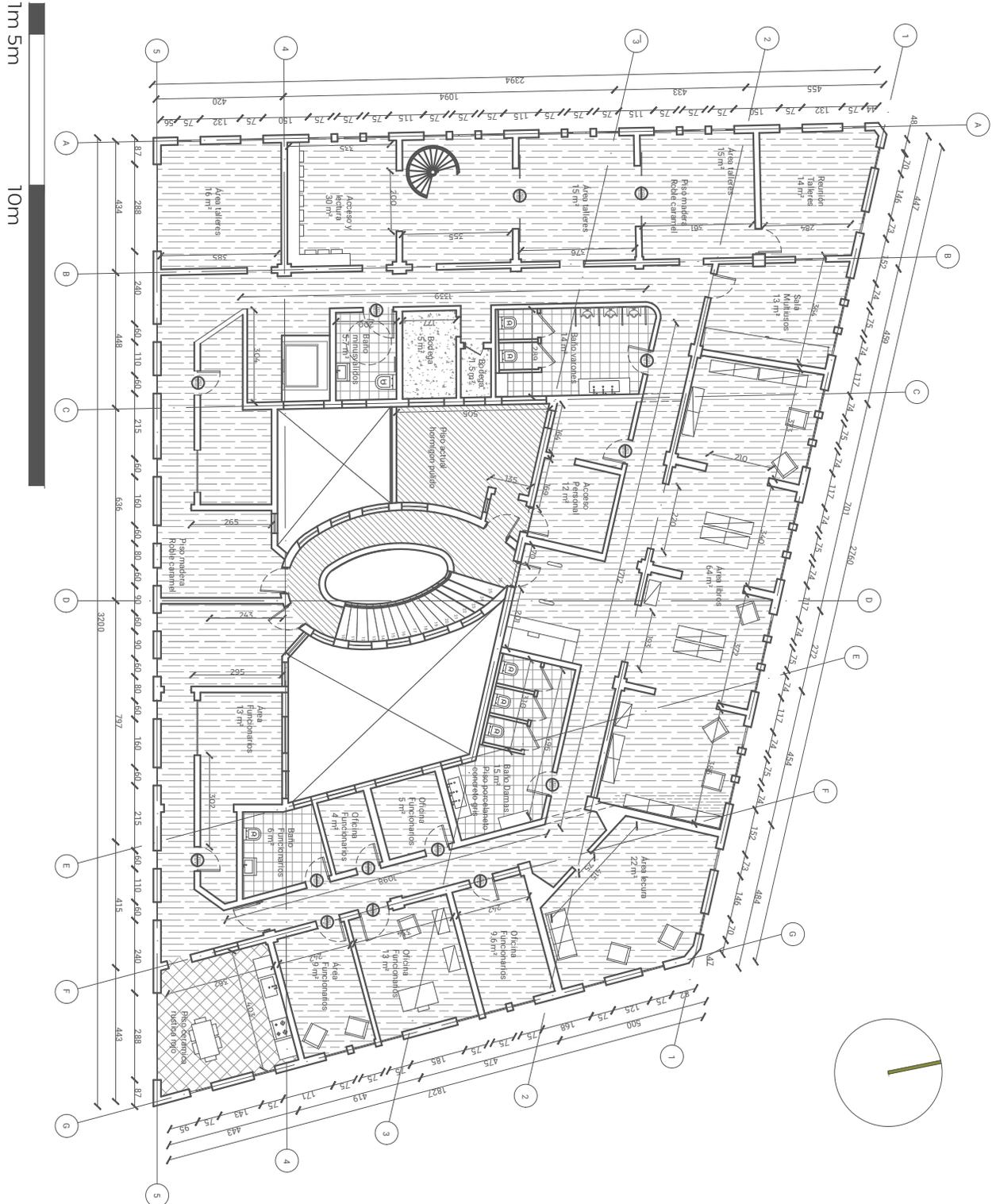
Se plantea una materialidad de madera cepillada sellada de 0.4 por 11 pulgadas que sostenga una techumbre con vigas de metal de 20 cm por 10 cm.

PLANIMETRÍAS INMUEBLE PLAZA ADUANA

La verticalidad del edificio plaza aduana y la postura de generar una nueva vista al llegar al lugar, da cabida al diseño de una nueva fachada, la cual se fundamenta desde un aspecto técnico como es dar nuevos accesos al inmueble y desde un aspecto arquitectónico, que es dar cabida al carácter de acceso que se posee por calle Blanco. El cambio en la fachada, es proceso de derribar la anterior (actualmente corresponde a un muro cortafuego) para generar una nueva de hormigón armado (desde un punto de vista estructural, todo el proceso está siendo consultado con el ingeniero Jorge Carvallo).

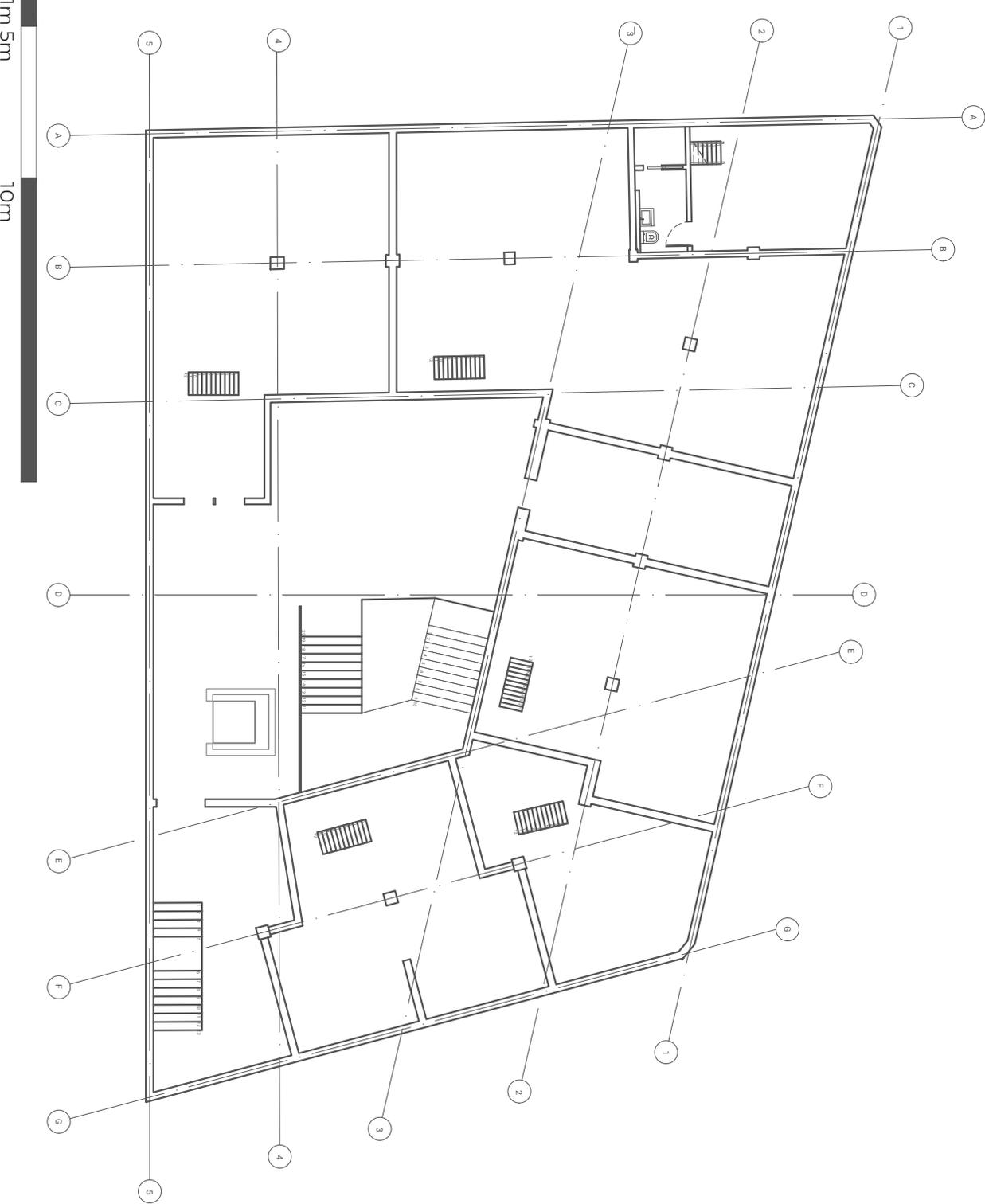
PROYECTO FINAL

Piso 02



PROYECTO FINAL

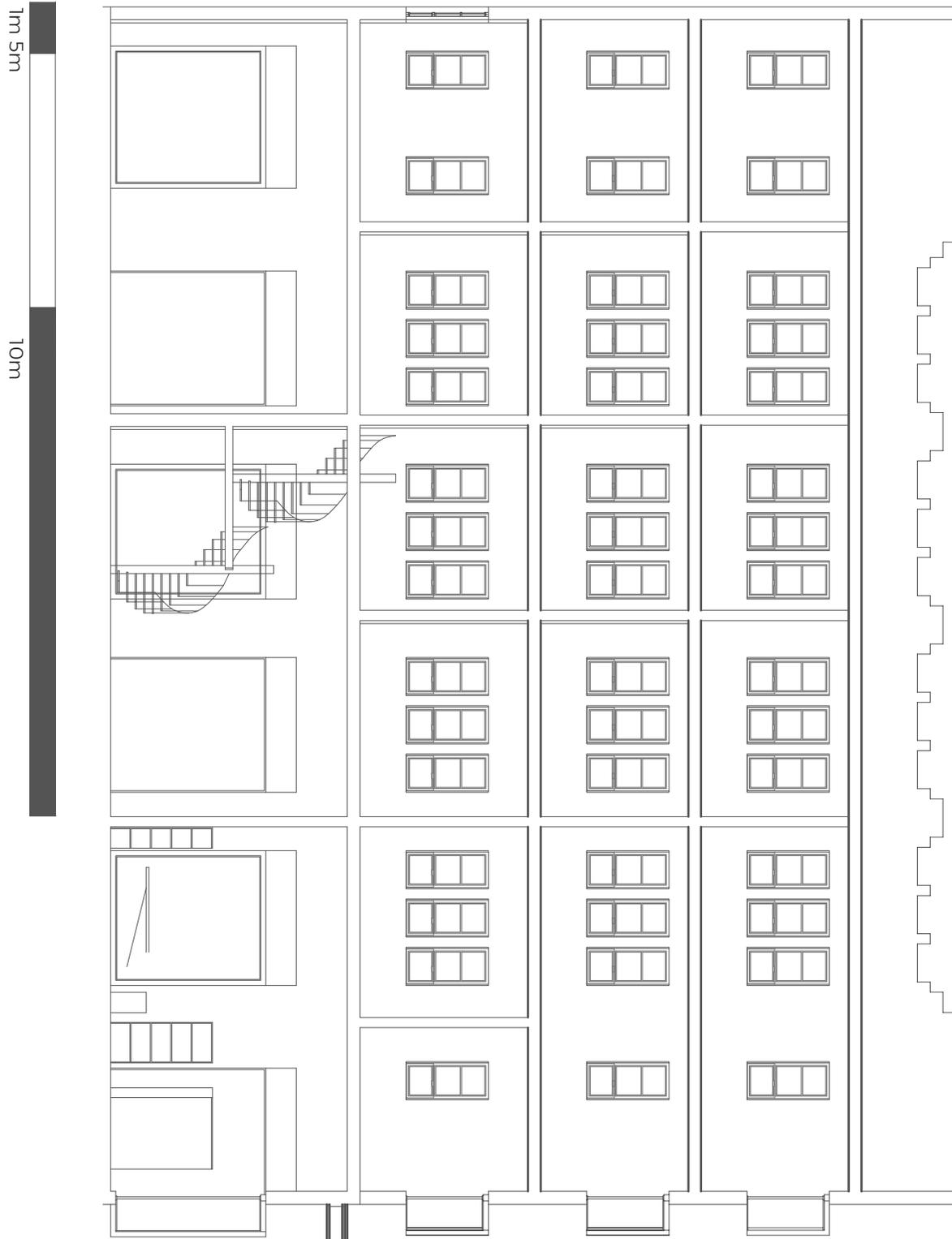
Piso -01



PLANIMETRÍAS DETALLES

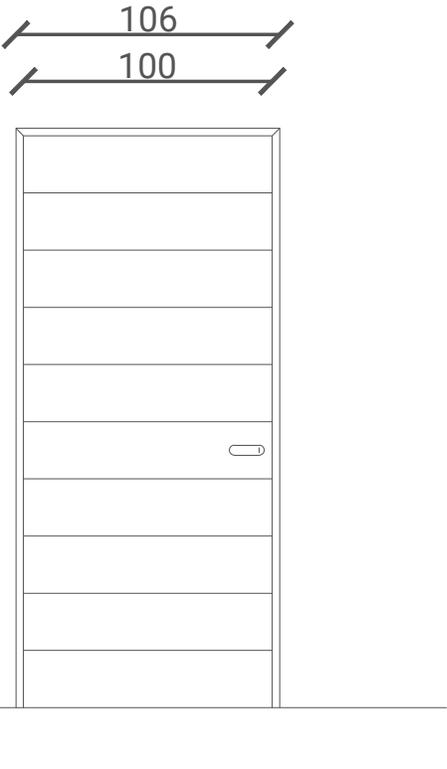
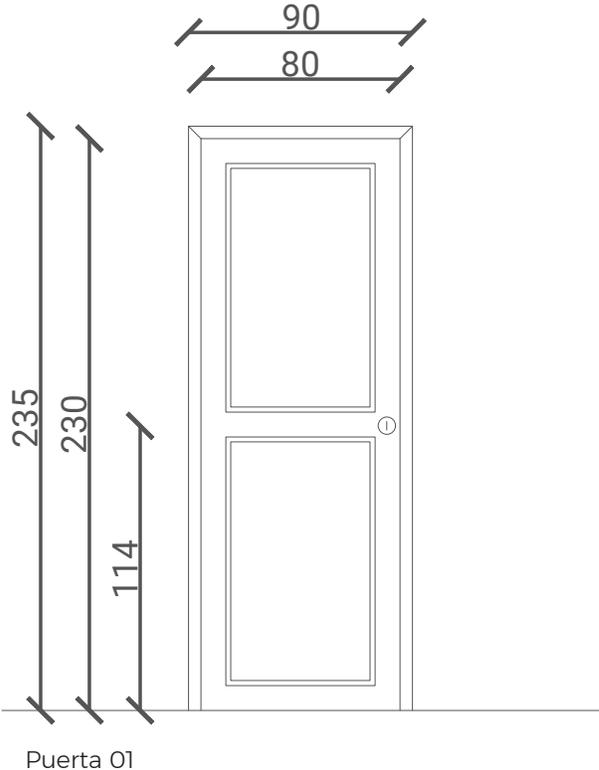
PROYECTO FINAL

Cortes



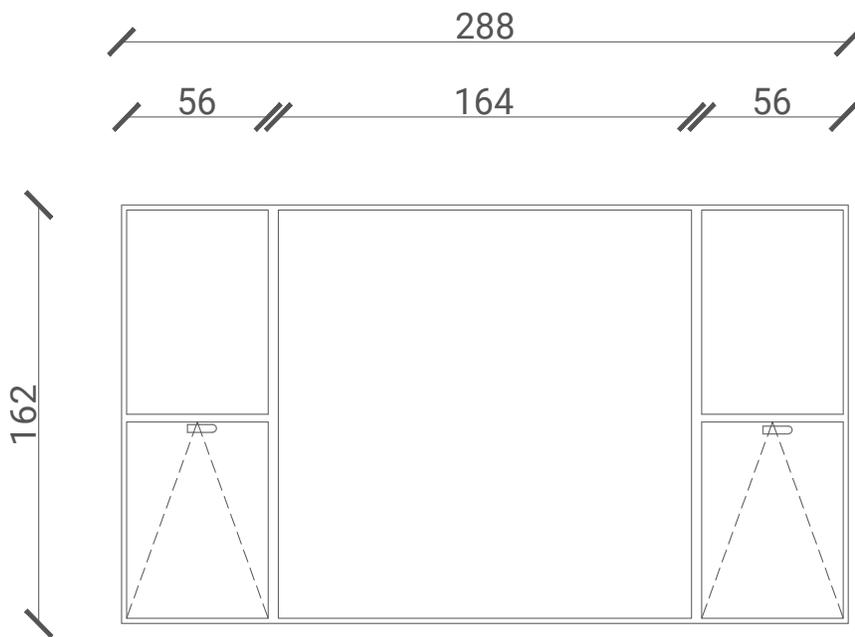
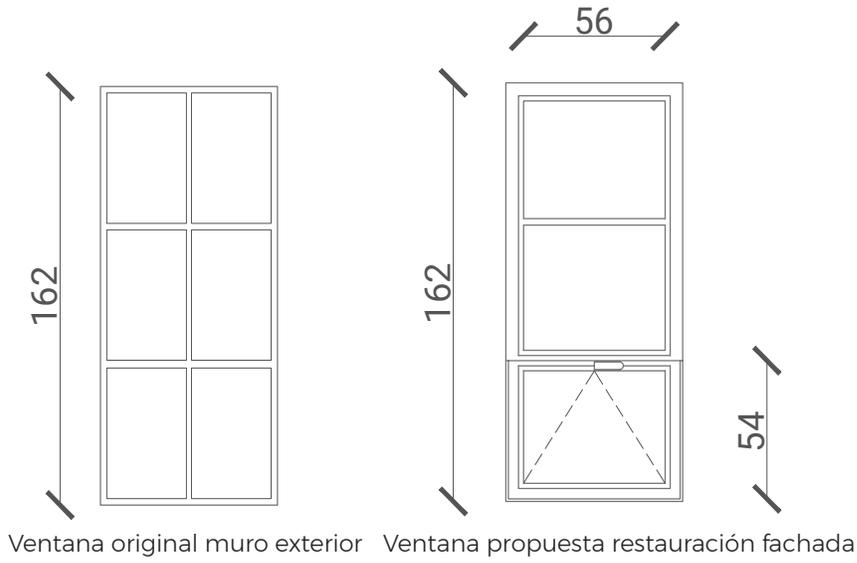
PROYECTO FINAL

Puertas

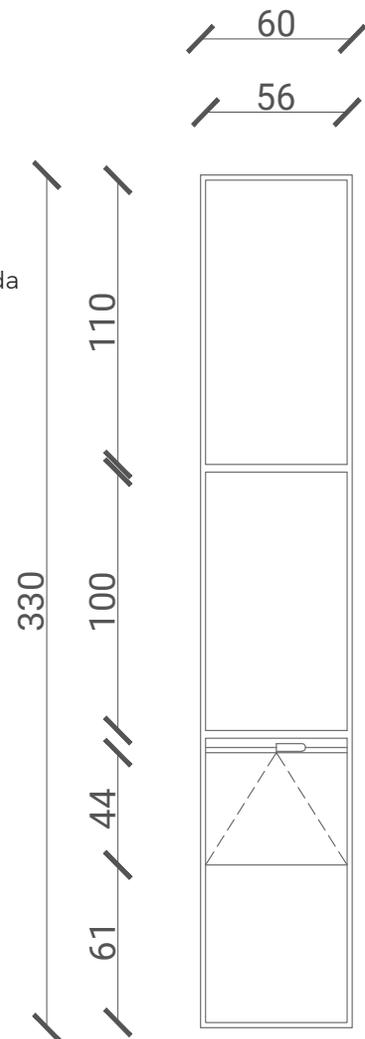


PROYECTO FINAL

Ventanas



Ventana nueva fachada sur 01



Ventana nueva fachada sur 02

PROYECTO FINAL

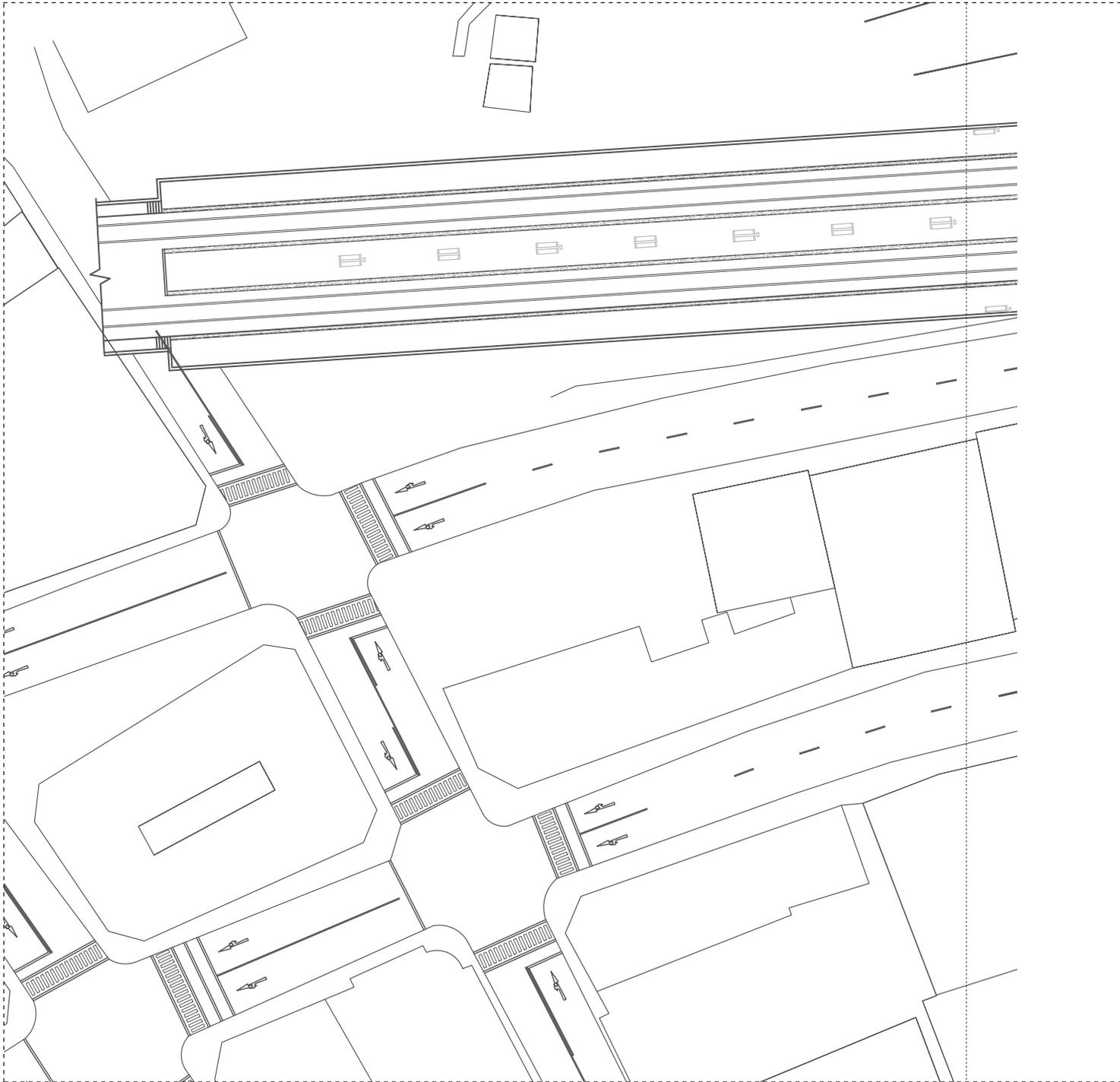
Redes de iluminación

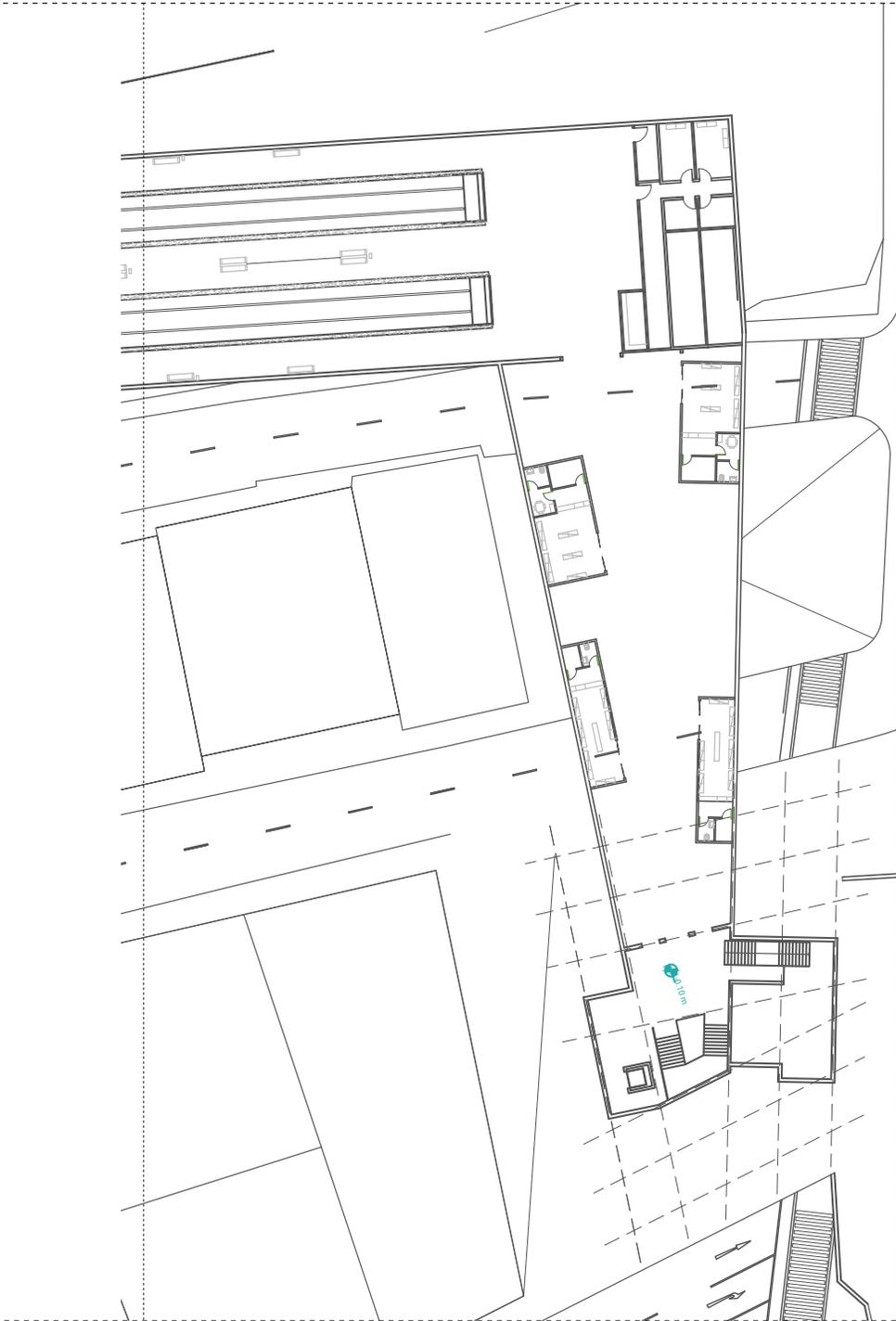


SIMBOLOGÍA GENERAL	SIMBOLOGÍA ILUMINACIÓN	SIMBOLOGÍA ELECTROFONÍA	SIMBOLOGÍA GAS	SIMBOLOGÍA AGUAS	SIMBOLOGÍA ALCANTARILLADO
<ul style="list-style-type: none"> — Muro — Ventana — Colores y aberturas — Agua Caliente — Agua Fría — Sanitarios — Duchas/Baños — Gas natural — Alcantarillado 	<ul style="list-style-type: none"> — TRANSFORMADOR DE ESPALDO TIPO FIC 2000 — C.A. de Alcantarillado — A.C.A. Alcantarillado — PISO HERRAMIENTAS # (PANTALLAS) — PISO SIMPLE — ARMARIO ELECTRICO — CROQUIS CROQUIS / PISO — Cables de Conductores Alcantarillado — ARMARIO DE AGUA 	<ul style="list-style-type: none"> — TRANSFORMADOR DE ESPALDO TIPO FIC 2000 — C.A. de Alcantarillado — A.C.A. Alcantarillado — CROQUIS CROQUIS — CROQUIS CROQUIS DE PANTALLAS, ARMARIO — ARMARIO ELECTRICO — CROQUIS CROQUIS / PISO — Cables de Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> — Muelle general Gas Natural — Muelle Gas Gas Natural — Muelle de Gas — Cables P.C. Muelle de Gas — Cables de Gas Gas — Cables de Gas Gas 	<ul style="list-style-type: none"> — Muelle Agua — P.C. DE AGUA CONECTADO AL AGUA FRÍA — Muelle de agua con Alcantarillado conectado — Muelle de agua fría / Muelle de agua — Cables de agua — P.C. DE AGUA CONECTADO AL AGUA FRÍA — Muelle de agua caliente / Muelle de agua 	<ul style="list-style-type: none"> — Cables de Alcantarillado 150/120 cm — Cables de ALCAANTARILLADO — Muelle de Agua caliente — P.C. conectado de Agua caliente — Muelle de Alcantarillado / Cables de agua caliente y agua

PLANIMETRÍAS ESTACIÓN PLAZA ADUANA

La estación





LA ESTACIÓN

Norte



PROYECTO FINAL

Comercio





PLANIMETRIAS FACHADA

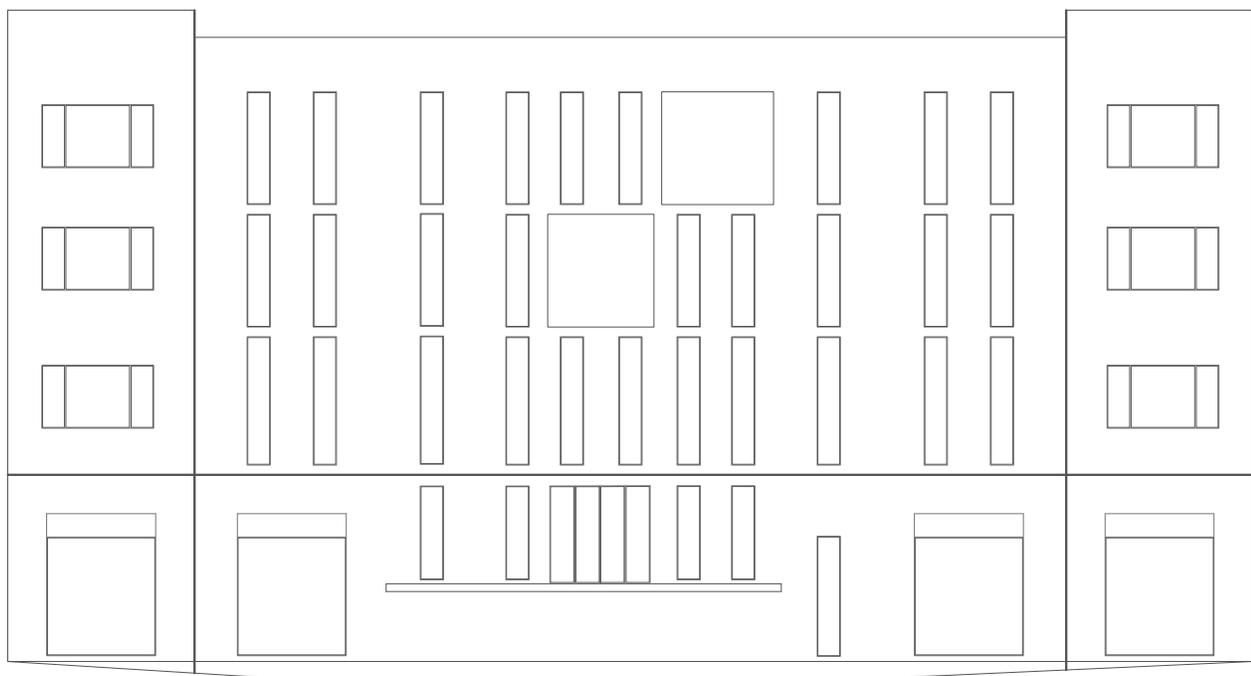
Se valora principalmente su verticalidad, el diseño de la fachada está marcado por una fuerte vertical, tanto el orden de las ventanas como el diseño de los espesores del muro y los distintos elementos.

Su simetría y orden, referidos a la organización de los elementos en las fachadas; zócalos, ménsulas, cornisas, y ventanas corresponden a este aspecto.

Las galerías que se presentan a lo largo de todo el primer piso, que hablan de una tipología comercial, esta consta con múltiples galerías que permiten la permeabilidad visual del inmueble con la ciudad.

PROYECTO FINAL

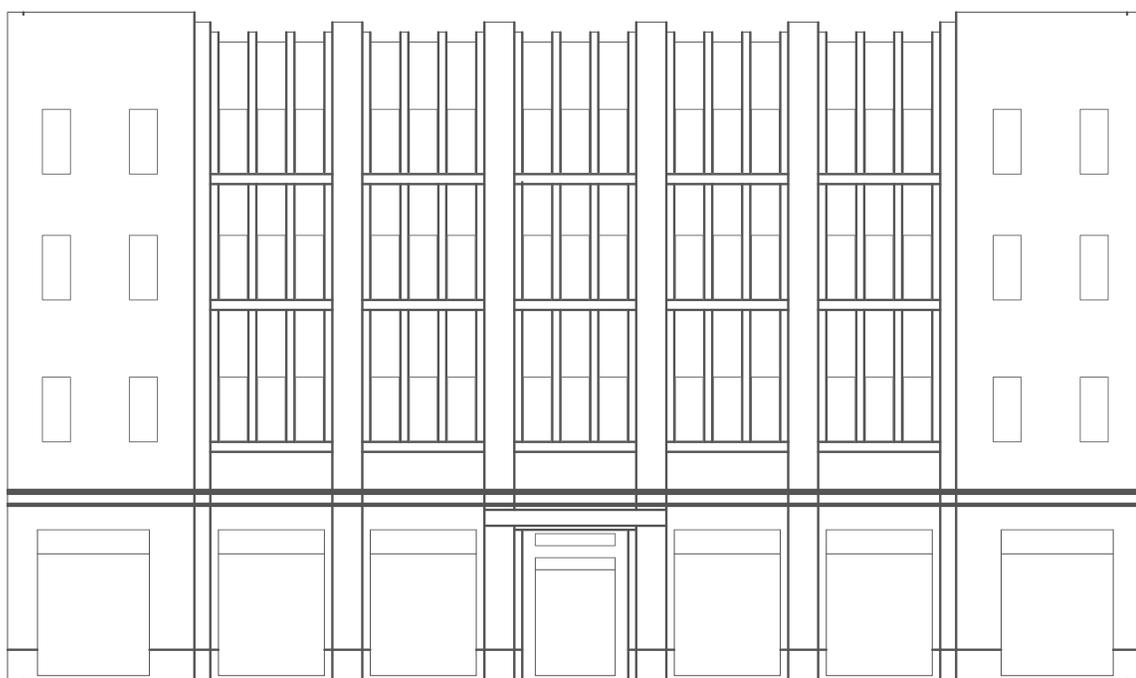
Fachada sur



Nueva fachada propuesta como
intervención

PROYECTO FINAL

Fachada norte



Fachada original, proceso de restauración de muros y ventanas.

PROYECTO FINAL

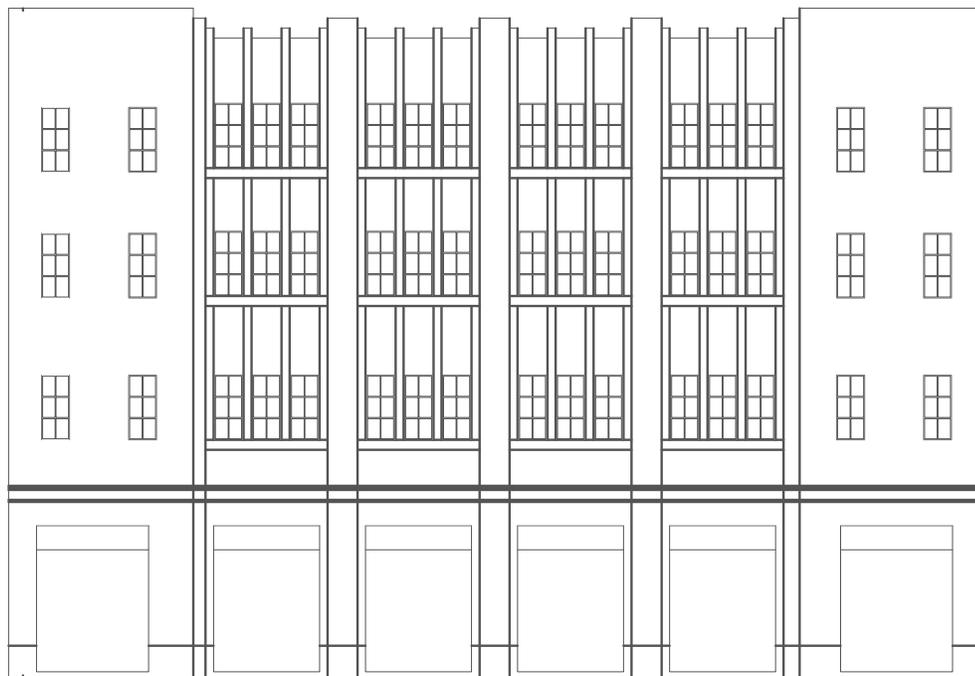
Fachada este



Fachada original, proceso de restauración de muros y ventanas.

PROYECTO FINAL

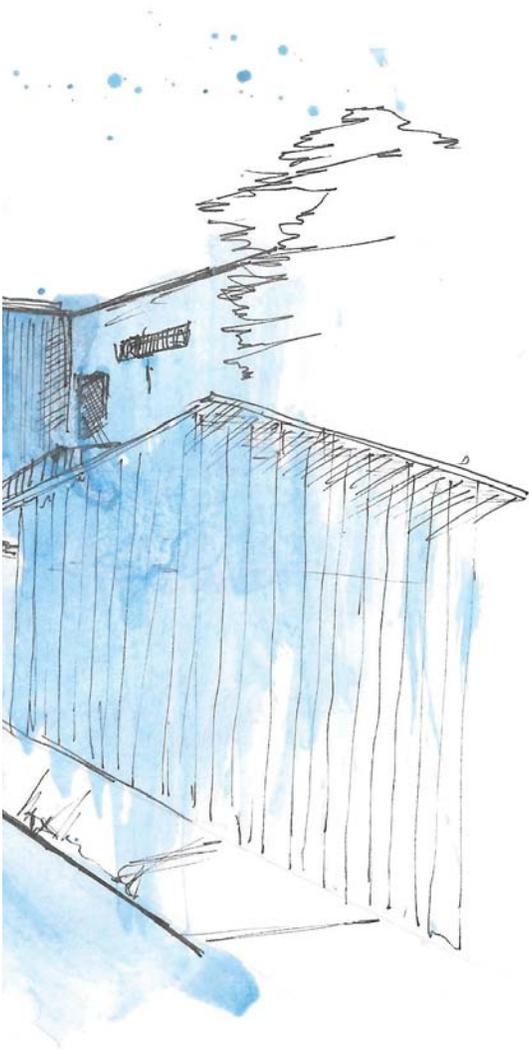
Fachada oeste



Fachada original, proceso de restauración de muros y ventanas.

VISTAS OBRA HABITADA

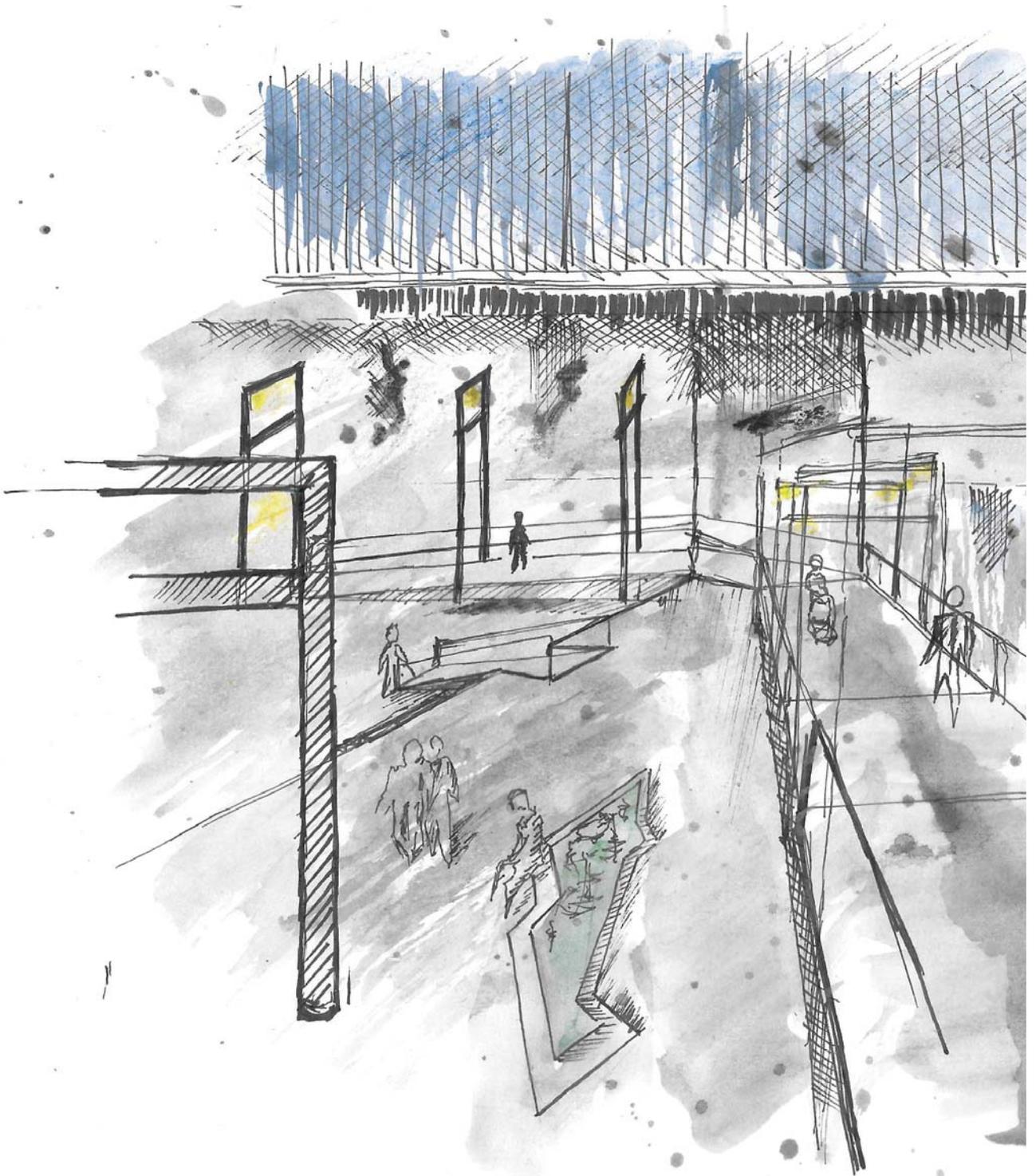


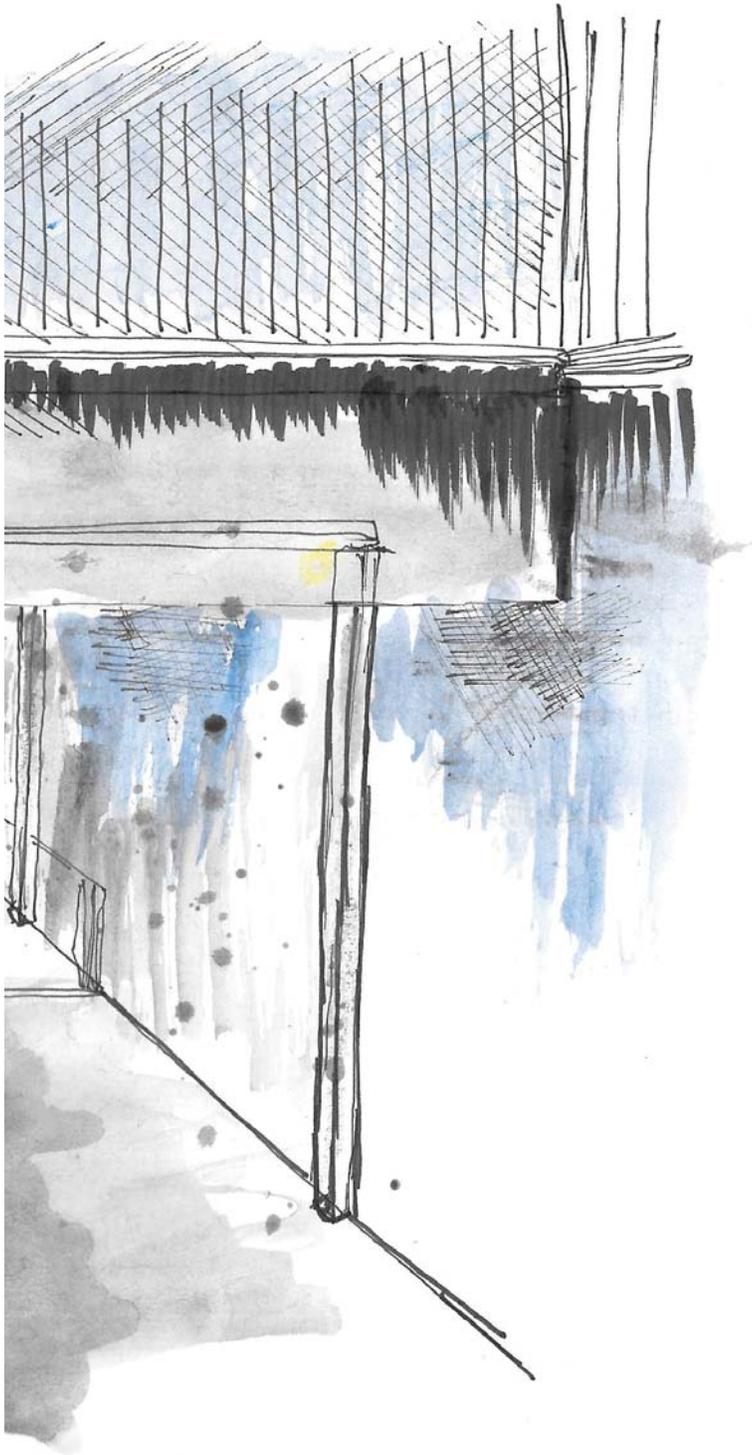


Croquis habitado 01.

El acceso es hacia el cerro antes que, hacia la plaza, uno accede por la altura.

La vista muestra la llegada desde calle Blanco hasta la plaza Whell-righ



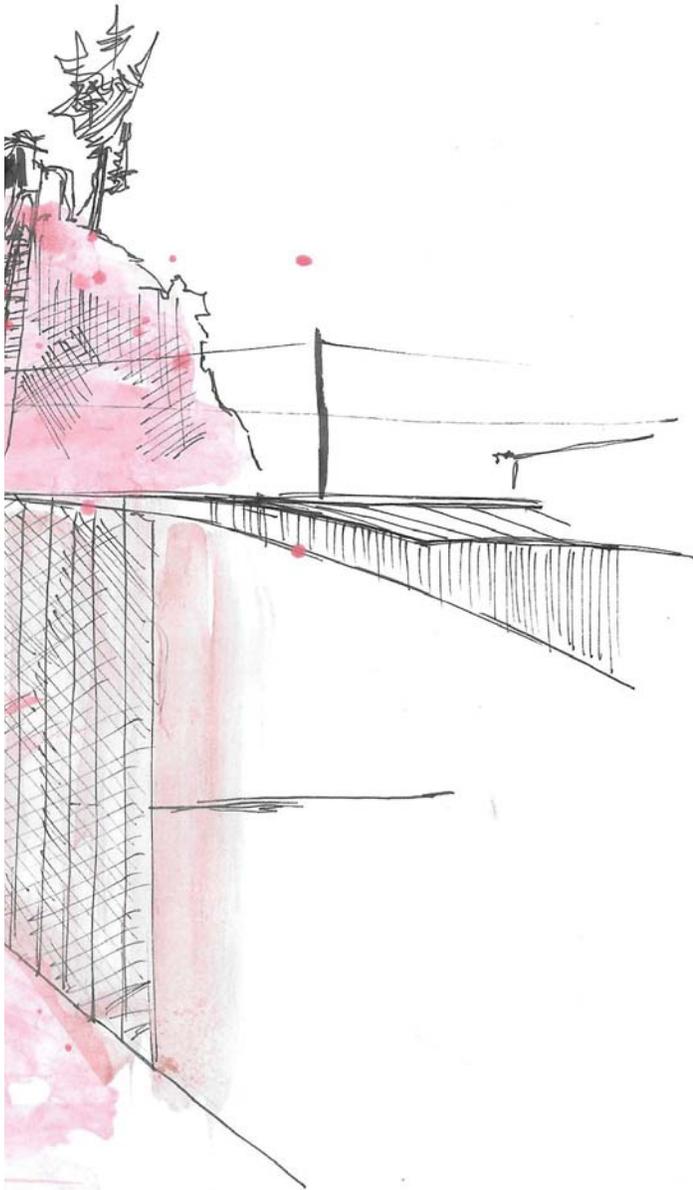


Croquis habitado 02.

La vista se pierde en la sombra que genera la calle superior a la plaza, los elementos que componen la luz permiten que el caminar sea un recorrido que nos lleve inconscientemente hacia el acceso.

Se muestra la rampa de acceso hacia la plaza inferior.

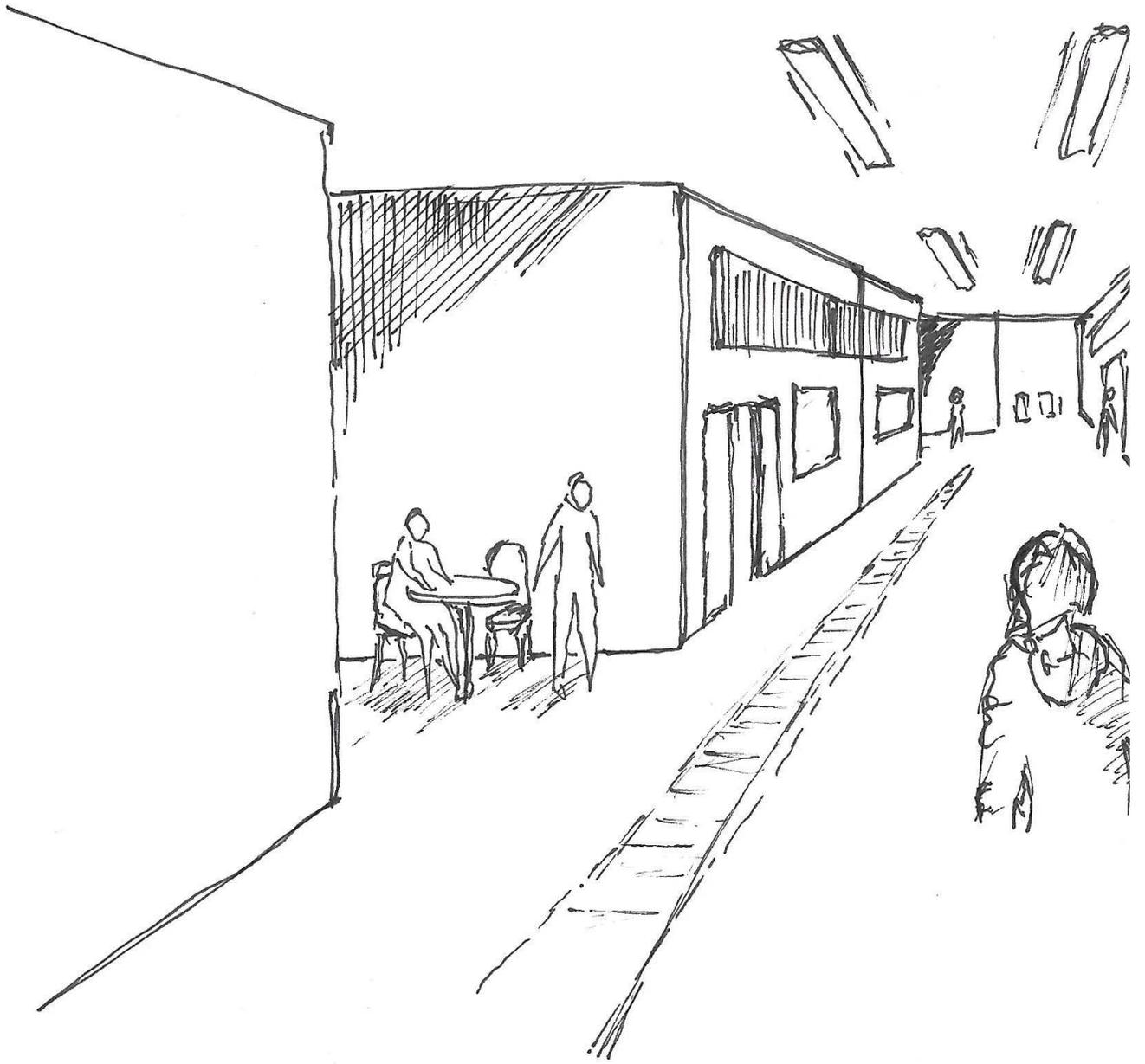


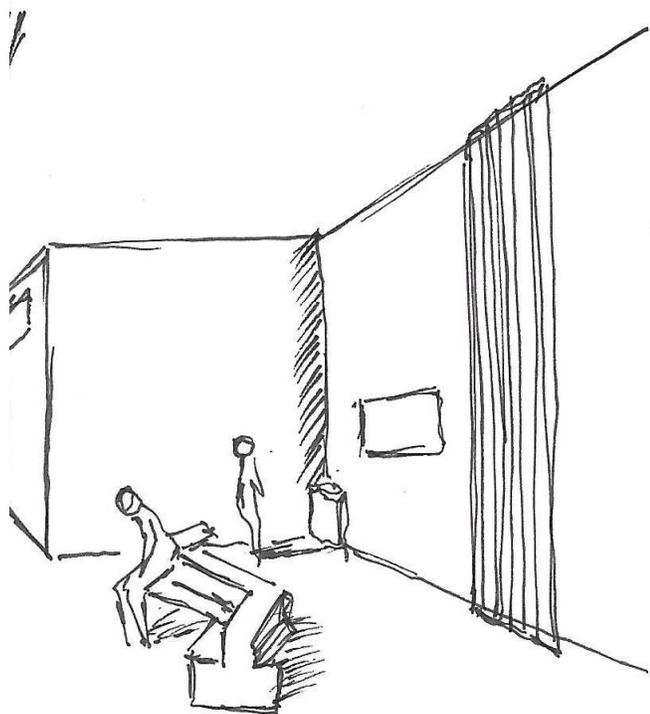


Croquis habitado 03.

La continuidad se da en la plaza superior, el juego y las actividades pueden dar cuando se disminuye la velocidad de la calle.

Calle superior pensada solo para el tránsito del trolebús.

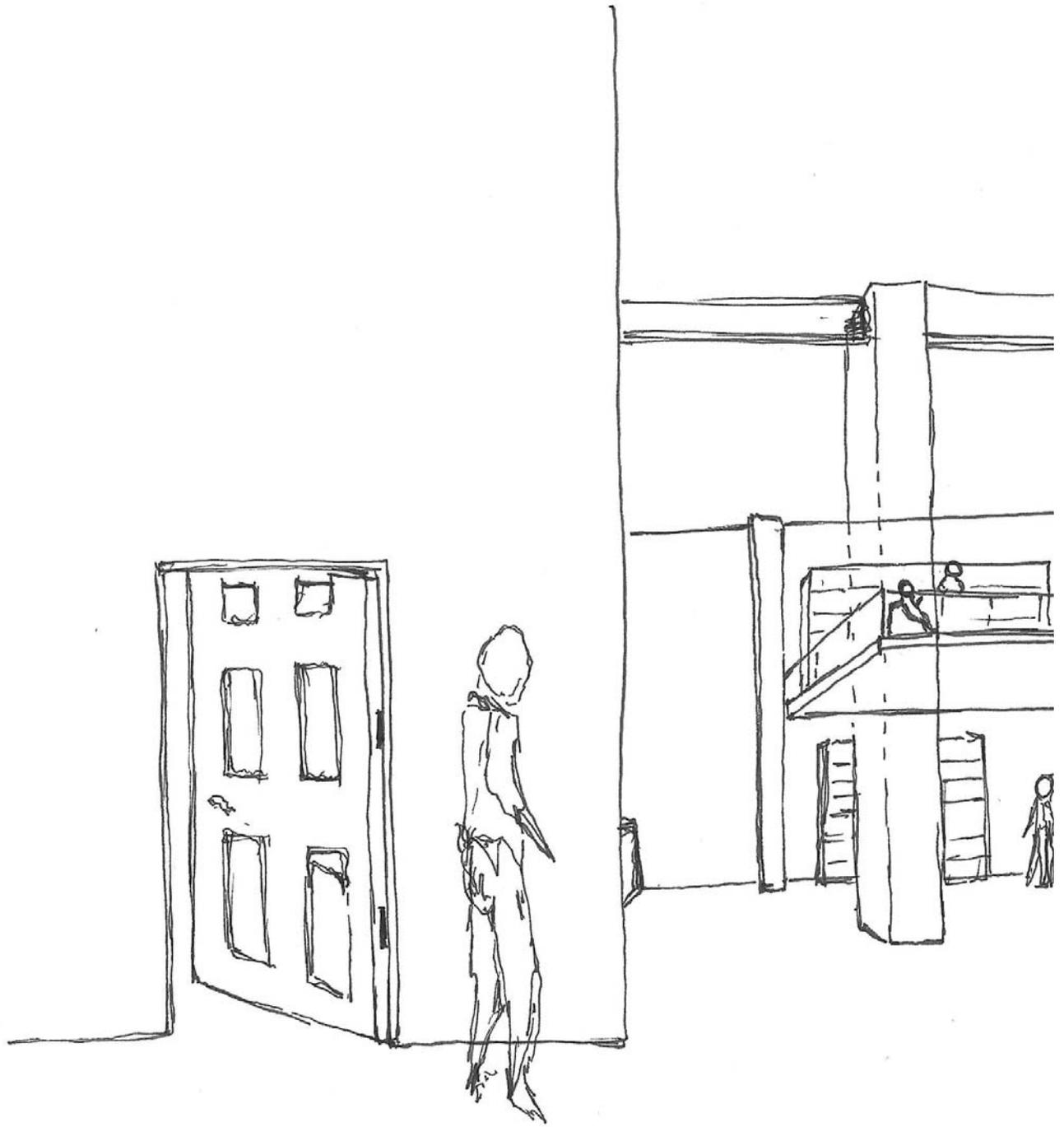




Croquis habitado 04.

El comercio y la espera, el relajo del cuerpo antes del acceso a la estación permite que el vacío no sea solo el tránsito que nos mueva al medio motorizado.

La vista muestra el acceso al metro, como se mueve el comercio antes de la llegada.

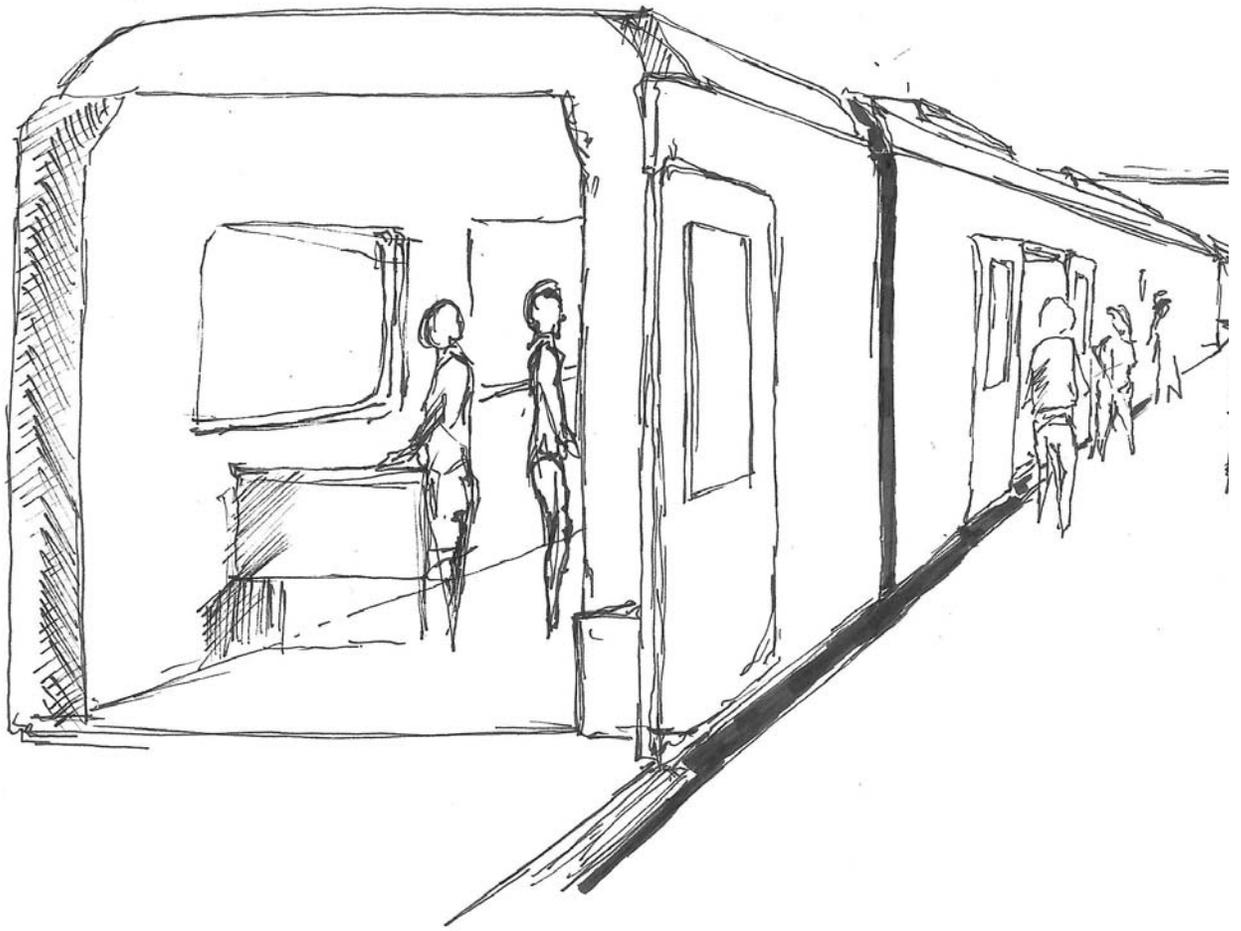


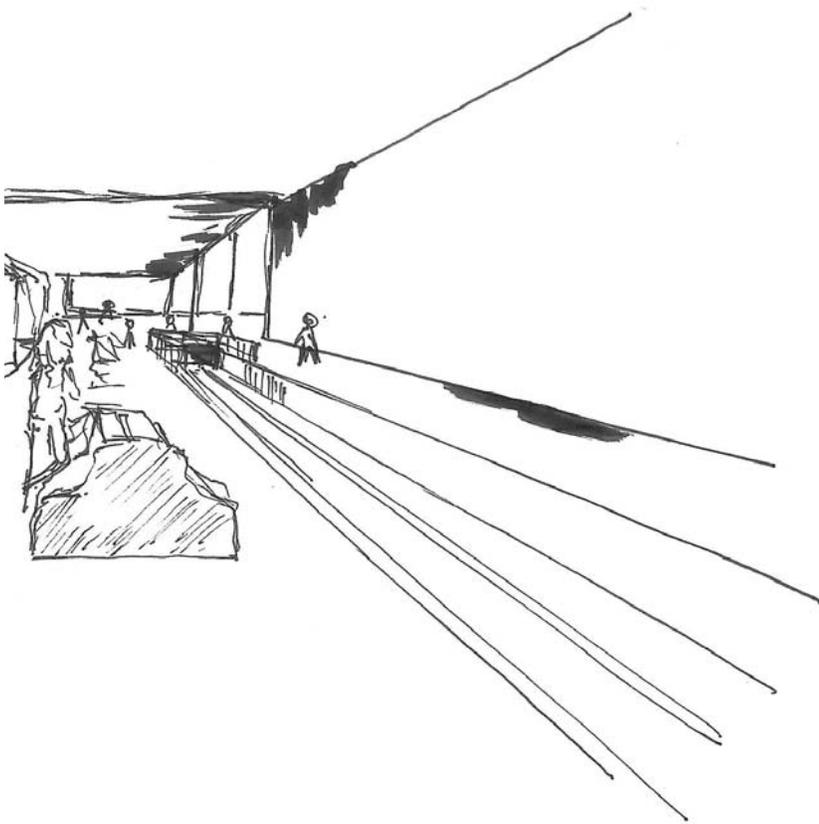


Croquis habitado 05.

La vista de dos niveles, se permite habitar el espacio desde la completitud en la altura.

Vista que muestra el acceso del nivel inferior de la biblioteca, espacio pensado para el juego de los niños y los talleres, se compone de grandes vacíos que permitan desarrollar actividades.

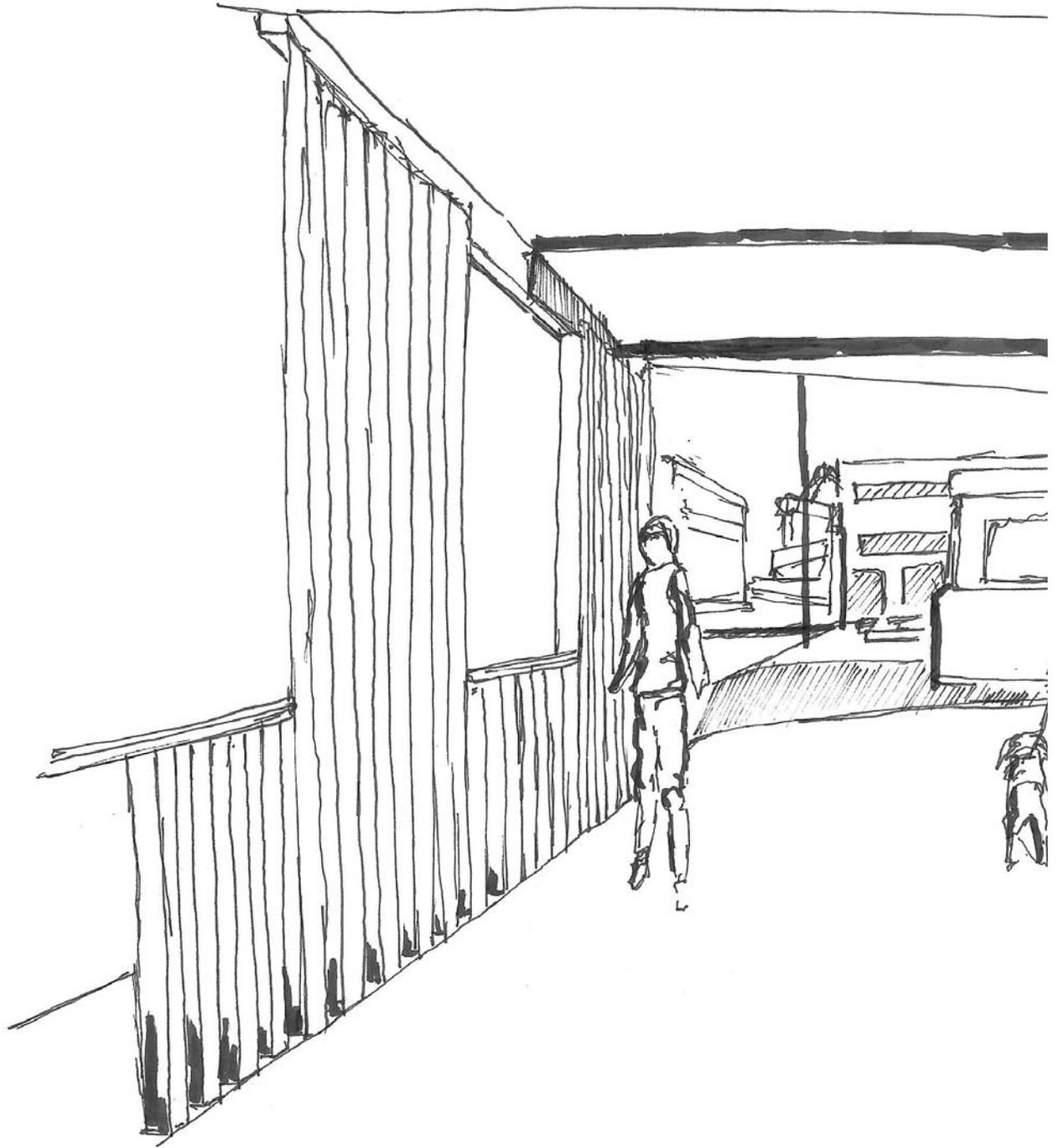


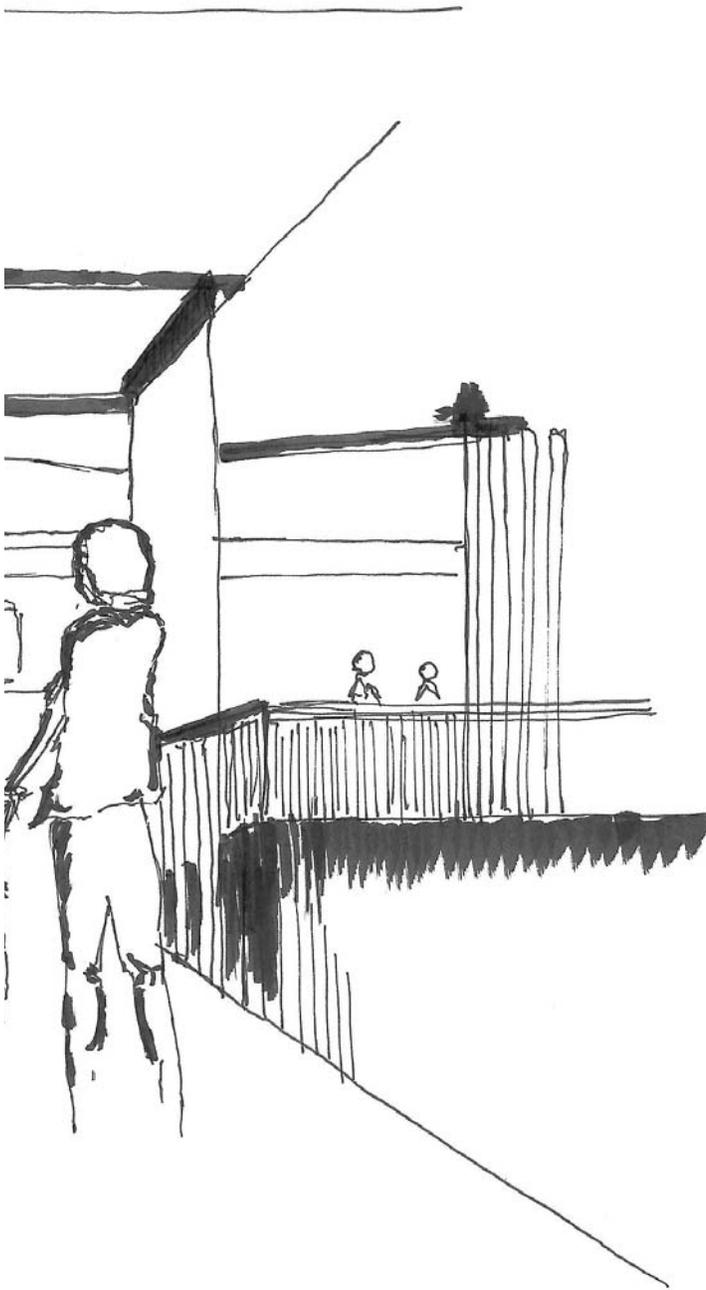


Croquis habitado 06.

La llegada se da en la extensión, el metro se apropia de todo el lugar al momento de llegar a la estación.

Vista que muestra la llegada del metro a la estación, como se mueven los andenes.

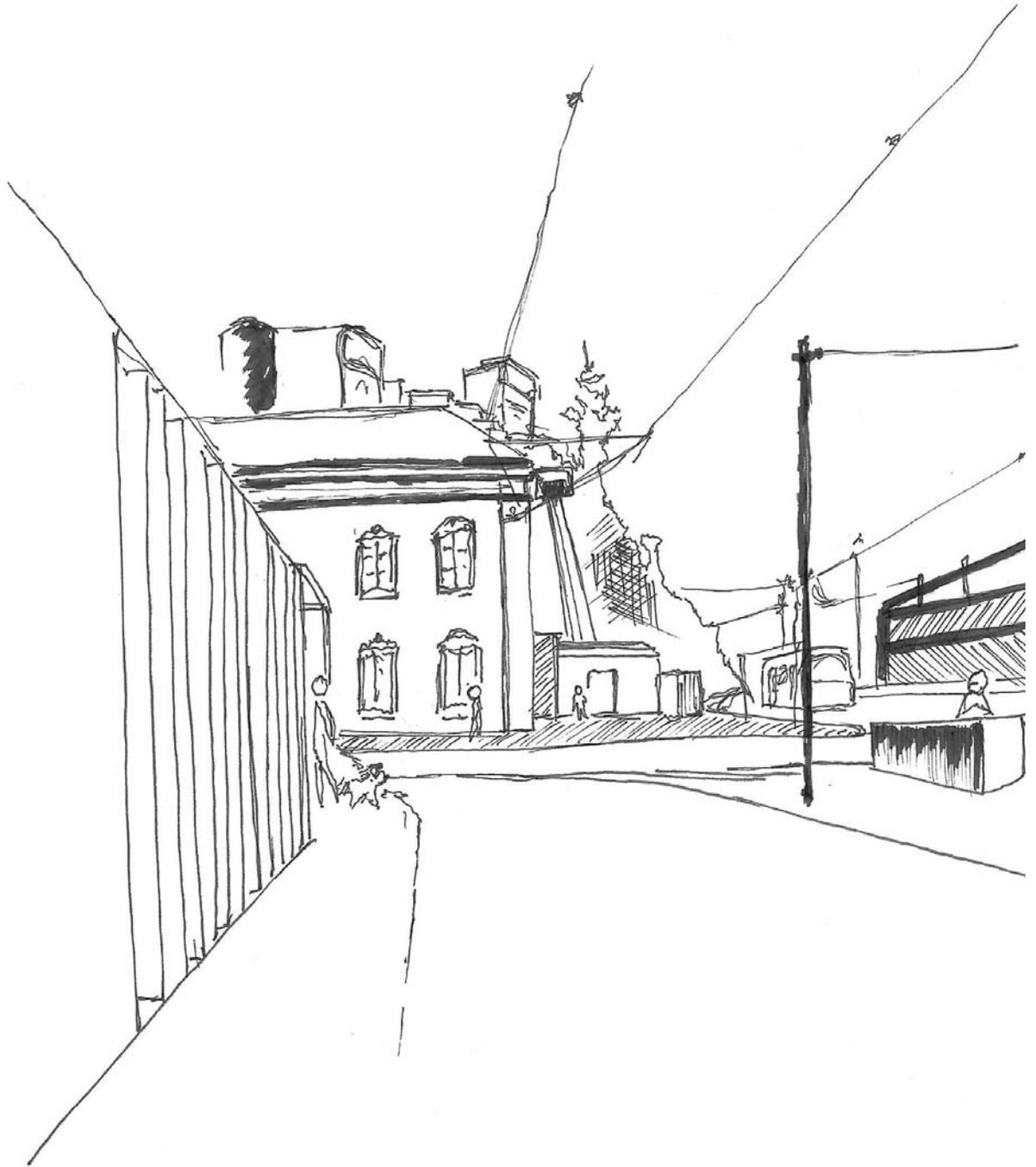


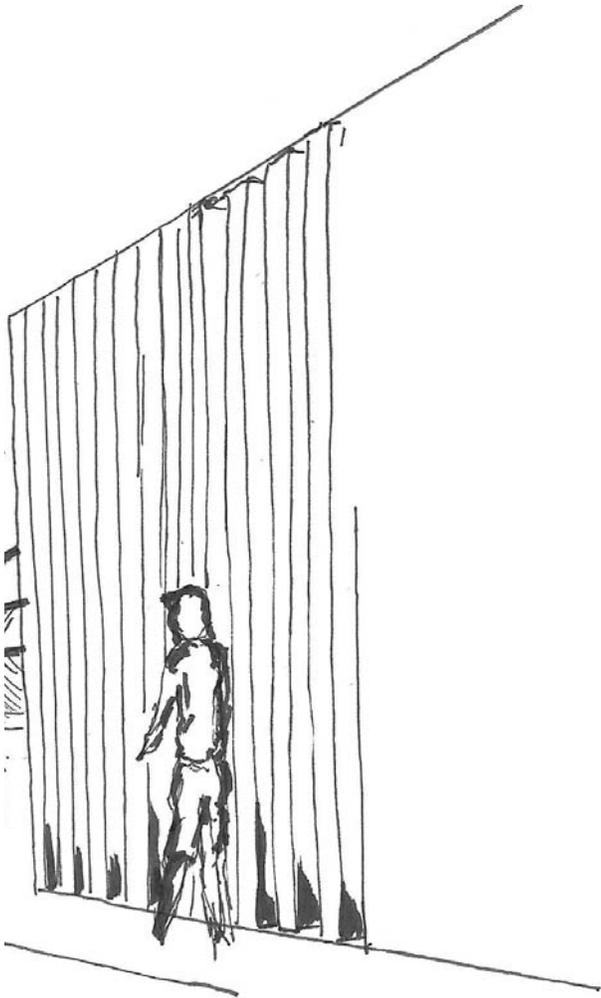


Croquis habitado 07.

La vista guiada en la ruta del pabellón en la lejanía del acceso al inmueble.

Se piensa un elemento que guie a la persona a los cruces correspondientes a través de la vista, una forma saltada del ojo que nos permita acceder.

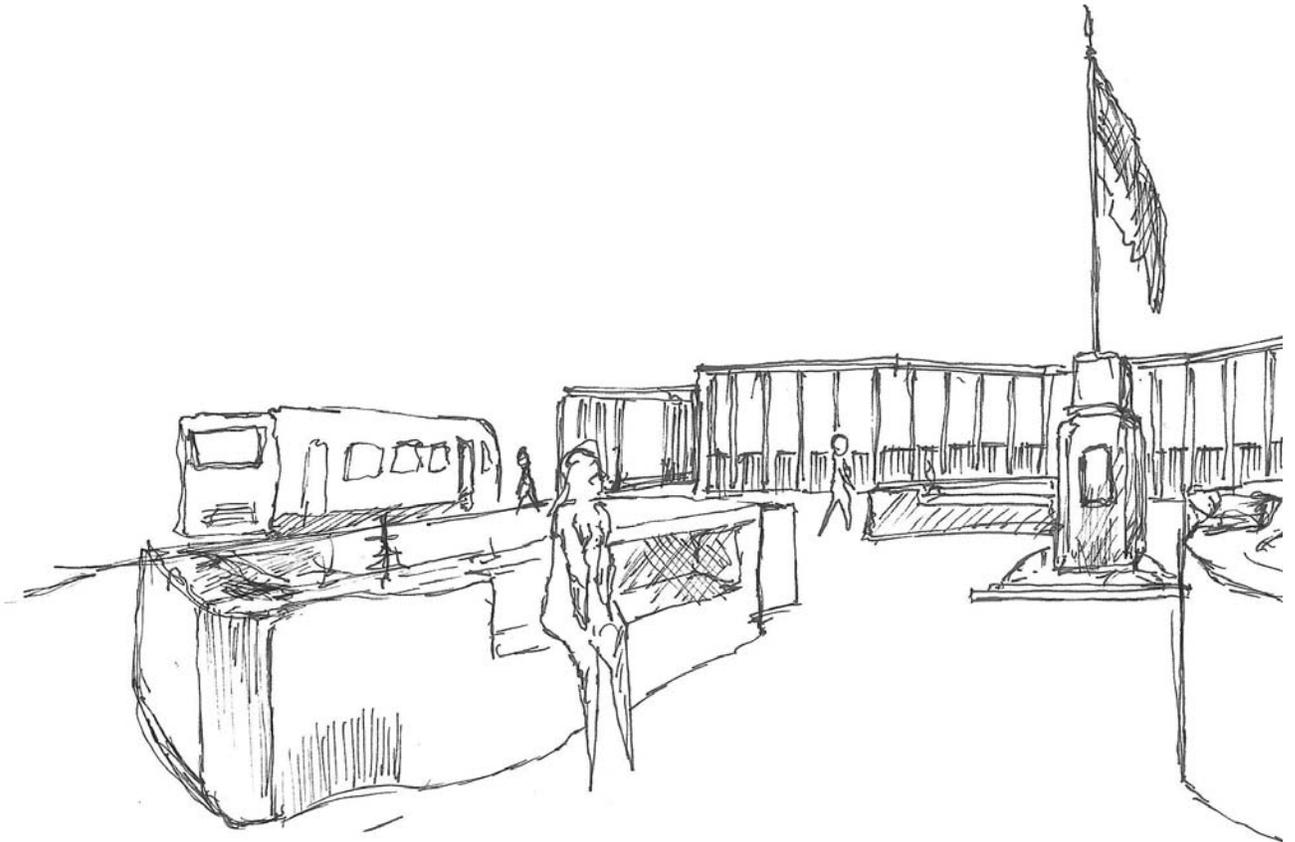


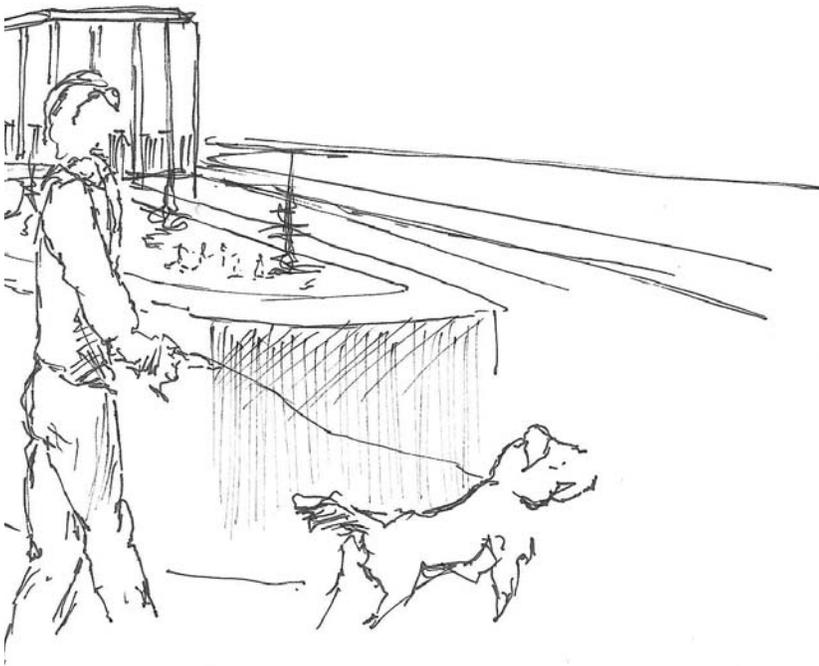


Croquis habitado 08.

El eje del trole cierra la vista hacia el pie de cerro, la mirada de la quebrada es previa a la del ascensor, del que solo la silueta se distingue.

Vista que muestra la segunda versión de la baranda a la altura del trole.

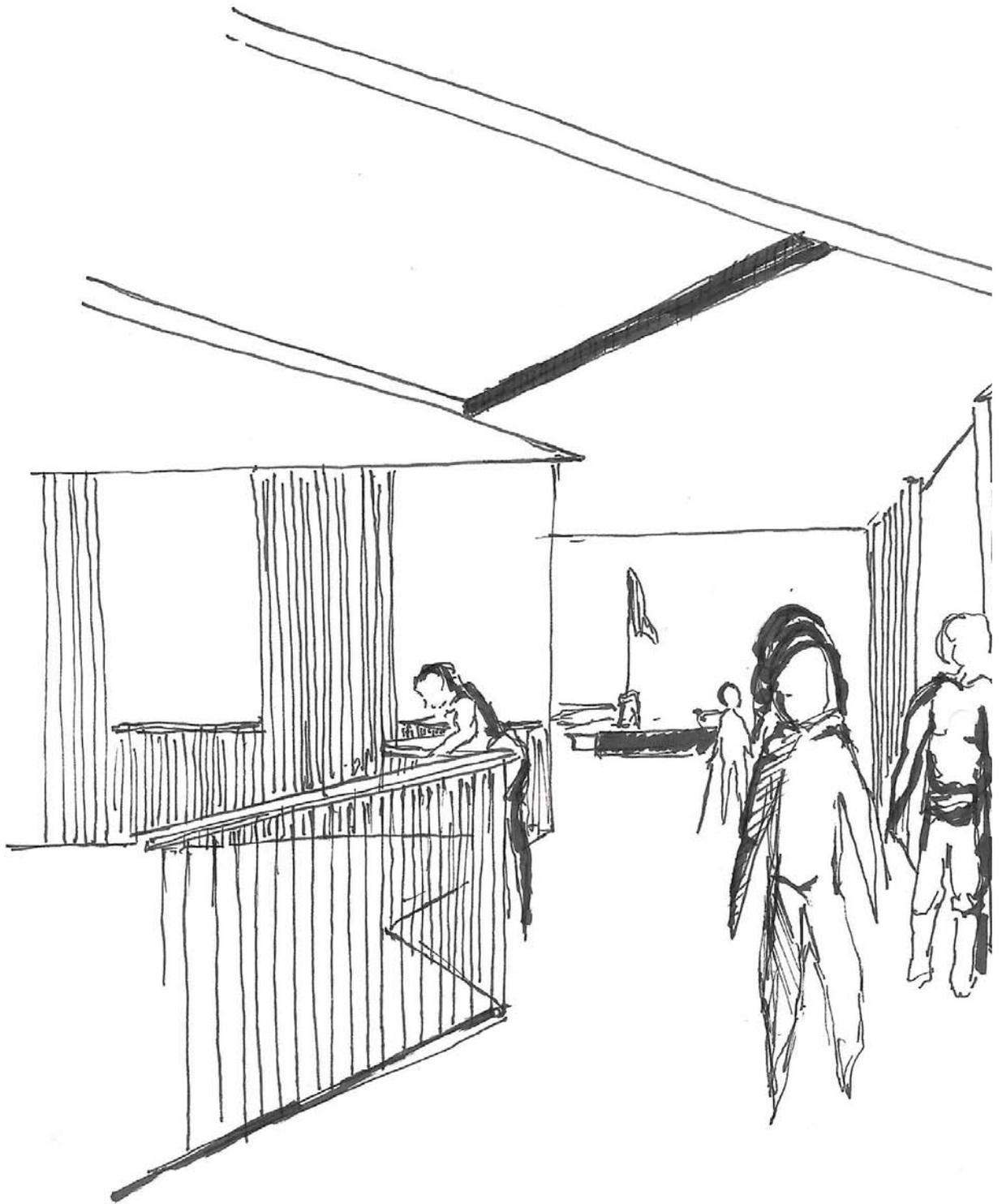


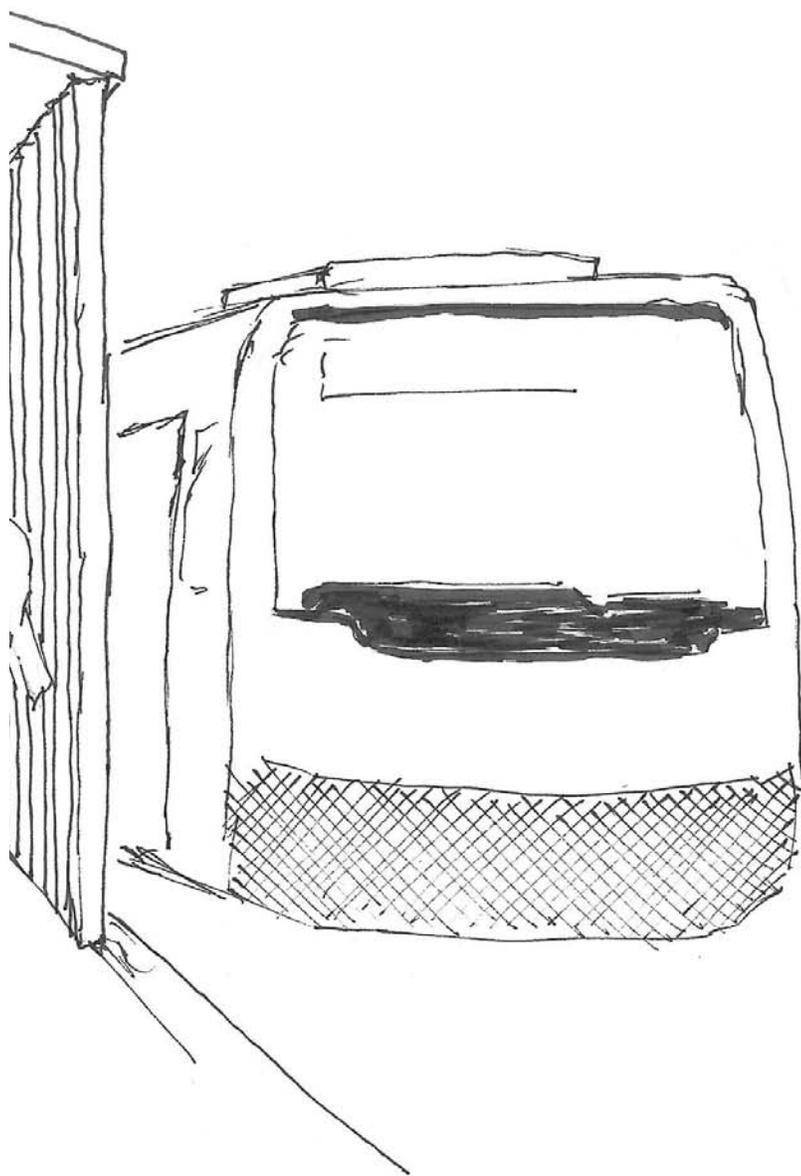


Croquis habitado 09.

La vista desde la salida del ascensor muestra el momento de pausa que espera a la persona.

Vista que muestra la nueva ubicación del momento a Wanderers, la forma de acceso a la plaza de la pausa.

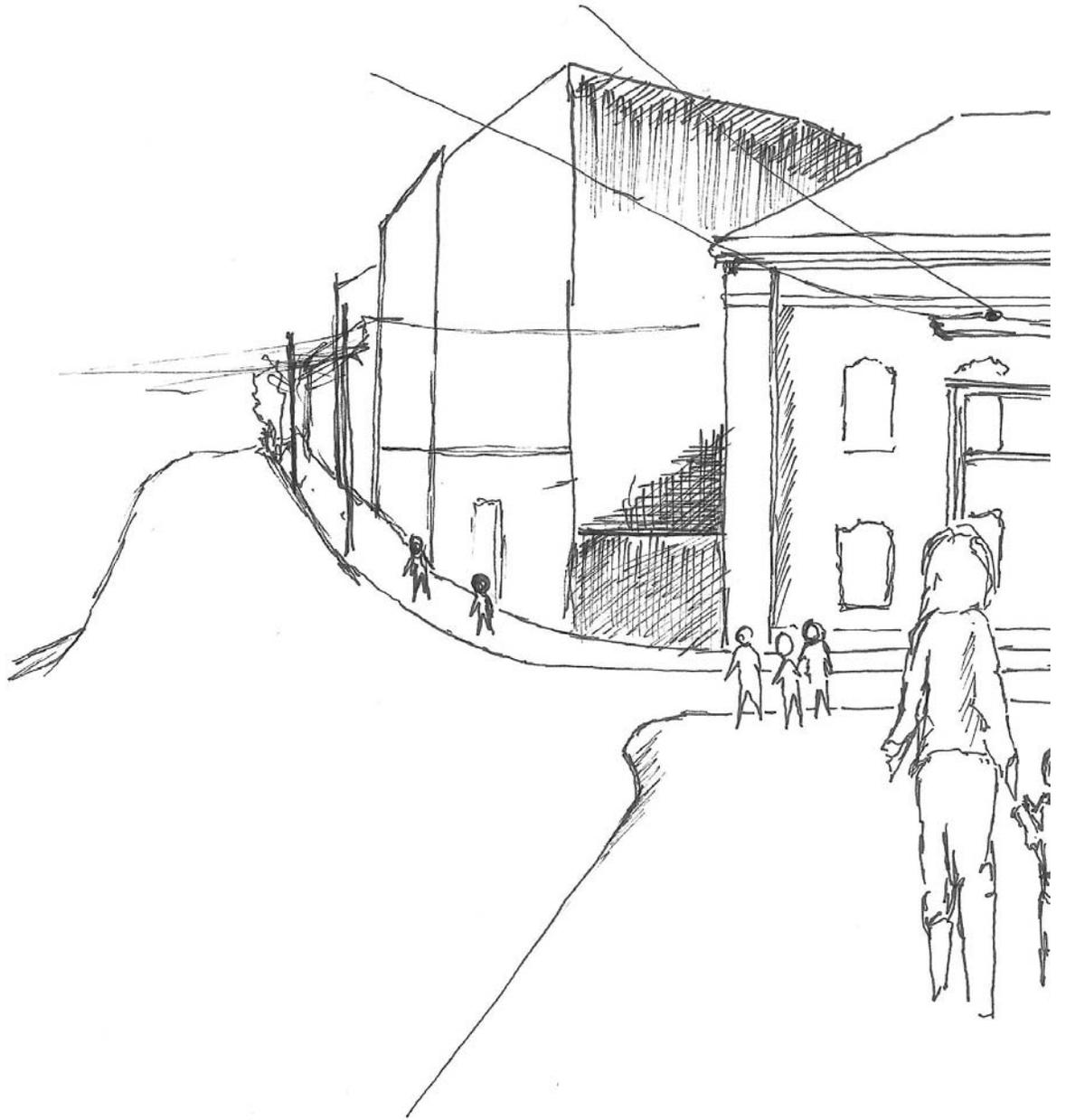


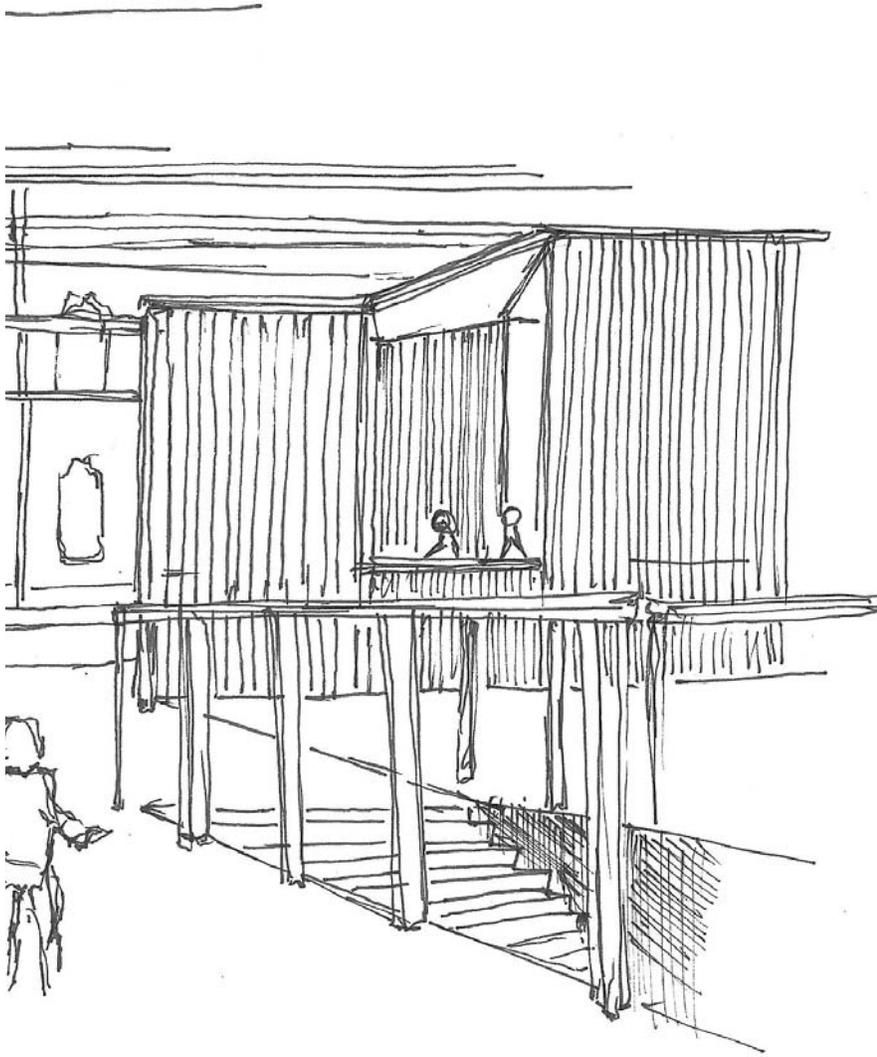


Croquis habitado 10.

La llegada de la micro por calle Errazuriz, lugar donde se cierra la baranda.

Vista que muestra uno de los lugares donde cierra la baranda y para a ser techumbre.





Croquis habitado 11.

La subida y la bajada se encuentran en el pie de cerro, por un lado, la subida Carampangue que permite llegar a los lugares más lejanos de cerro, y, por el otro la bajada hacia la plaza inferior, lugar que permite lo extraordinario.

COLOFÓN

La presente edición posee un formato de 21x 24 cm, fue impresa en papel hilado de 900gr e impresa en una impresora de tinta Canon MX520, de origen propio.

La portada de la edición fue impresa en un papel kraf virgen de 170gr.

El empaste de esta edición fue realizado por el Sr. Adolfo Espinoza.

Tipografías

Indice: Monserrat, 10pt

Capítulos: Roboto, 9pt

Título: Roboto 10, tamaño 18pt

Subtitulo: Roboto, Italic, 9pt