



# ESTACIÓN INTERMODAL VILLA ALEMANA

Ruta inclusiva en eje histórico de la comuna de Villa alemana.

Constanza Gillibrand Figueroa  
Profesor Guía / David Luza Cornejo  
Arquitectura

e.[ad]  
Escuela de Arquitectura y Diseño  
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso  
Valparaíso, 2016

A mi familia, amigos, y compañeros, que me acompañan de forma amorosa en este bello camino de aprendizaje.

## > índice

1	Prólogo	
	Capítulo I : Apertura	
2	Introducción	
3	Módulo de Investigación	
	Capítulo II : Recapitulación del proceso de estudio	
7	Parada de colectivos en Plazuela Ecuador, Valparaíso	
13	Vivienda mirador, en borde acantilado, Valparaíso	
19	Centro de integración adulto mayor en ascensor patrimonial, Valparaíso.	
27	Biblioteca temporal campamento los fundadores, Quilpué.	
37	Conjunto habitacional en inmueble de conservación histórica, Valparaíso.	
45	Conjunto Habitacional para el adulto mayor, Valparaíso.	
53	Centro comunitario de Permacultura Cerro las Cañas, Valparaíso.	
61	Centro de encuentro del adulto mayor, Valparaíso.	
	Travesías	
69	Paseo de parapetos en el borde del río Futaleufú, Región de los Lagos.	
71	construcción parapetos en plaza de Favela Heliópolis, Sao Paulo, Brasil.	
73	Planteamiento sobre el recuento	
	Capítulo III : Presentación del caso de estudio	
77	Descripción caso de estudio	
78	Escala territorial de la línea férrea	
82	Dimensiones espaciales del lugar	
86	Antecedentes históricos	
88	Normativa	
	Capítulo IV : Formulación del Caso de estudio	
92	Formulación del caso con el mandante	
93	Problematización del caso de estudio	
96	Diagnóstico de accesibilidad en el entorno de la estación	
106	Entrevista con Corporación ciudad accesible	
	Capítulo V : Sobre la propuesta	
109	Propósito Arquitectónico	
110	Ejes de Intervención, acto y forma, Elementos Arquitectónicos.	
111	Organismo y Programa	
113	Ordenes de generación de la obra.	
114	Proceso creativo	
118	El llegar a la estación ; Ruta inclusiva en eje histórico patrimonial	
122	Vistas	
123	Croquis Habitados	
124	Planimetrías	
	Referencias Bibliográficas	
	Colofón	

## > Prólogo

La expansión y crecimiento de la región de Valparaíso, es catalogada de dispersa, e impulsada a esta característica, en parte, luego de la promulgación de la ley de concesiones, 1992, carreteras lograron que venciéramos distancias por el territorio para responder a la demanda, mejorar nuestro desplazamiento por ella. Pero salir y desplazarse, no es solo acceder a un destino o bienes y servicios, es acceder a una condición de ciudadano, el ir es el estar o "el circular es el estar" dijo Alberto Cruz 1954, en el fundamento para el proyecto del barrio obrero de achupallas.

En Valparaíso así como en otras áreas metropolitanas, dado al deterioro de lo que se ha denominado la calidad de vida, se está afrontando el mejoramiento de la movilidad urbana, por ende la calidad de vida de los ciudadanos desde la perspectiva principalmente, de mejorar el transporte público masivo intentando contrarrestar el explosivo crecimiento o aumento de la utilización del automóvil, en este propósito se inscribe los esfuerzos de metro Valparaíso. Esta empresa informo que las tasas de crecimiento han experimentado un gran aumento, de 14 millones de pasajeros en el año 2010 a más de 20 millones en el 2013, por otro lado, según el último informe entregado por el ministerio de transporte, que encargo hace unos años atrás el estudio origen destino EOD, arrojo que el caso del Gran Valparaíso, el uso del automóvil, aumenta su participación sobre el total de los viajes de un 15,8% en 1998 a un 29,4% en 2014, el incremento del parque vehicular sube de 89 mil a casi 170 mil, lo que implica un crecimiento anual de 4,1%.

Una prematura hipótesis sería que si bien el servicio metro tren es bien evaluado, por tanto mas demandado, esto no ha implicado que el automóvil quede en casa a nivel ciudad metropolitana, por otro lado, estudios realizados en EEUU desde los años 80 han reflejado que cada 1000 pies cuadrados, 98 m<sup>2</sup> de espacio comercial cerca de una estación de transporte colectivo genera alrededor de 6 viajes adicionales. (Cerveró R 1994), ahora bien, es constatable que sobre Valparaíso, hay por estos años, una acumulación de miradas que intentan que su paso a la consolidación de ciudad metropolitana, lo lleve por el camino de la

realización e incorporación de infraestructura que le permitan aprovechar sus atributos medioambientales y sociales que contiene, capital cultural, un área importante de ella, viña del mar, dentro de las principales ciudades con calidad de vida para sus ciudadanos.

Estas miradas, sin embargo, son en las grandes escalas, extensiones de la línea del metro de viña a con-con, parques intercomunales reconvención de su borde costero regional, diseño de autopistas urbanas, etc, que ocultan otras oportunidades de aportar a los espacios públicos, tan demandados por los ciudadanos, una pista al respecto lo apreciamos en el proyecto espace realizado en el 2013 en Sevilla España, que dentro de sus afirmaciones señala, "La crisis de espacio público, no es un tema de escala ni de cantidad ni estético", para ser frente a la crisis, espace señala, se requiere la unión de los siguientes factores: Multifuncional Reconocimiento del valor ambiental, sociabilidad efectiva, organización en red.

Es acá donde ya nos inclinamos por realizar intervenciones arquitectónicas a las estaciones que merval, pretende conservar en su superficie y que están asociada a otros medios de transporte, ya sea porque existe o existirá integración tarifaria o es una estación del tipo nodo, donde hay trasferencia del traslado individual, al masivo, áreas de estacionamiento, así el propósito es que las estaciones sean lugares en sí, subcentralidades y puntos de origen para constituir el asentamiento del sentido de lugar que posee cada enclave dentro de la extensión llamada metrópolis Valparaíso.

## > Introducción

El proceso de titulación expuesto en esta carpeta, recoge una mirada personal sobre el habitar, la movilidad y la ciudad. La estructura interna se dispone en un trazo horizontal, que deja al contenido en un entre-bordes, construido desde el vacío de la hoja. Se persigue aquí, plasmar el proceso creativo de la propuesta, desde la apertura sobre el tema de la movilidad peatonal, y sus problemáticas: inclusión, accesibilidad universal, escala peatonal, intermodalidad, entre otras. Hacia el desarrollo de un anteproyecto de titulación: Estación Intermodal Villa Alemana.

El desarrollo de un proyecto dentro de la red de infraestructura de transporte, supone una mirada tanto arquitectónica como urbanística de la totalidad de la proposición. Esta estación es parte de una red de servicio de transporte de pasajeros en el área urbana y suburbana de la región de Valparaíso, operada por Metro Regional Valparaíso (MERVAL). Que actualmente vincula las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Limache, y en conexión Bus+Metro, Limache Viejo, La calera, Olmué y Quillota.

La red de transporte actual, tiene de columna vertebral al eje ferroviario y el troncal urbano, que vinculan las comunas del interior con el borde costero. En un inicio se persiguió vincular la extensión de lo que significaban las urbes más pobladas de Chile, a través de la construcción del eje del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, cuyo trazo se cimentó sobre las tierras agrícolas del interior del valle del Aconcagua, entre estas, un antiguo Viñedo que dio origen a Villa Alemana. Esta experiencia sobre el territorio, cambio la noción de lo que era remoto y desconocido, como sostiene María Piedad Alliende Edwards, "ferrocarriles redefinieron, transformaron y expandieron los límites del mundo civilizado. Con los ferrocarriles viene el desarrollo del capitalismo y las naciones modernas, y la introducción a éste de nuevas regiones, desde el medio oeste norteamericano hasta Siberia; desde el Lago Victoria hasta la remota Araucanía"<sup>1</sup> Por lo tanto tuvo una importancia vital para el desarrollo de la comuna de Villa Alemana. Don Buenaventura Joglar, el primer dueño de las tierras, que se interesó en consolidar una comunidad, debía lograr que el tren tuviese una parada obligada por la ciudad, por lo que decidió entregar a Ferrocarriles 40.000 m<sup>2</sup> de terreno, donde actualmente se encuentra la estación y la Plaza Belén.

No es por tanto, coincidencia que cuyo centro cultural y patrimonial, se encuentre justamente en el enclave entre el eje ferroviario y el paseo Latorre. Sin embargo, paradójicamente ocurre que estos elementos viales que aproximaron distancias y cómo podemos constatar también constituyen lugares, en sus detenciones, son los que pierden la noción de la proximidad en sus espacios intermedios. Al encontrarse a uno mismo recorriendo las calles de Villa Alemana, se percibe la línea férrea como un elemento de segregación, que separa en su largo a las comunas del interior en dos lados de ciudad, dos orillas contrapuestas, que se observan en su diferencia de densidad demográfica, equipamientos, y accesos. Ya que se encuentra actualmente enrejada la línea y solo se puede cruzar por los accesos autorizados y que son bastante inseguros, por su ubicación y tamaño. La orientación de la estación hace un distingo entre norte y sur, dado que el eje ferroviario es trazado por el camino del agua, que gravitacionalmente encuentra el recorrido a través del territorio, cuyo trazo se sostiene entre el este y el oeste, de la montaña al mar. Por tanto, la propuesta viene a anclarse en los cuatro puntos cardinales, a construir una llegada bidireccional, tanto para el que viaja, como para el que regresa. Metafóricamente se podría entender como un puente, y el eje como un río que sigue su corriente, una frontera. Según Heidegger "La frontera no es aquello en lo que termina algo, sino, como sabían ya los griegos, aquello a partir de donde algo comienza a ser lo que es (comienza su esencia). Para esto está el concepto: 'orimos', es decir, frontera."<sup>2</sup> Por tanto, la estación es el umbral desde donde comienza la ciudad, desde el desplazamiento, un punto donde confluyen los habitantes, para redirigirse a otros lugares, por lo tanto la propuesta explora a partir del desarrollo de la accesibilidad universal, constituir un espacio de encuentro inclusivo, que permita la integración de la población y su desplazamiento hacia otros lugares.

<sup>1</sup> Alliende Edwards, María, La construcción de los ferrocarriles en Chile 1850-1913(Santiago de Chile: Pehuén 1993), pág 1.

<sup>2</sup> Heidegger, Martin. Construir, Habitar, Pensar (<http://www.geoacademia.cl/docente/mats/construir-habitar-pensar.pdf>),pág 5.

## > Módulo de Investigación

### Movilidad; las diversas escalas en relación al Peatón

#### Abstract

Frente a la importante faena en la generación y transformación del tejido urbano y social en la ciudad, que ha llevado a cabo el ser humano desde los primeros tiempos, se decide profundizar en su relación actual con este ejercicio natural, a partir de una discusión bibliográfica, que reúnen diferentes perspectivas consistentes en materia de Urbanismo y Movilidad, para responder a la siguiente pregunta, ¿Cómo integrar la escala del ser humano a la red de movilidad actual? Para ello, se ahondará el concepto de la escala del Ser Humano, su relación con la ciudad y las escalas de movilidad, en específico la movilidad peatonal.

Este estudio se inicia bajo la Hipótesis, de que el proceso de despeatonalización que ocurre actualmente en las ciudades, se relaciona con el ejercicio de planificación del espacio público. En concreto, la calle, sin la integración de la escala del ser humano, por lo tanto, carente desde el habitar, su carácter transformador de la ciudad no se desarrolla.

El desarrollo de la presente investigación, será a través de un proyecto de "Estación Intermodal", la cual se sitúa en ciudad de villa alemana y que se orienta a la articulación de distintos tipos de transporte en un mismo lugar, lo que permite un intercambio y encuentro dentro de la ciudad construido para el peatón, bajo la perspectiva del sujeto que llega a la estación y que se relaciona con esta estructura desde su cotidianidad y escala.

Palabras clave: Movilidad, Movilidad Peonal, Escala Humana.

#### Ensayo

Relación entre movilidad y Urbanización

En la actualidad la ciudad se inserta dentro de un proceso global de desarrollo tecnológico, orientado a disminuir las distancias en vista de una relación instantánea de comunicación. Este desarrollo toma expresión en la red de movilidad, privilegiando los flujos de alta velocidad que la vinculan con el exterior, por sobre las relaciones urbanas próximas que se generan en la ciudad.

Conceptos como la movilidad y la accesibilidad son aristas de un problema aun mayor, la fragmentación del asentamiento territorial de las ciudades. Esto ocurre por múltiples causas, dentro de ellas, la falta de un modelo de estructural de ciudad y territorio., Por lo tanto, Movilidad y Urbanización están intrínsecamente relacionadas, dado que "la urbanización del mundo es un fenómeno que los demógrafos pueden comparar con el paso de la agricultura, es decir, con el paso del nomadismo y la caza al sedentarismo. Sin embargo, resulta paradójico, ya que se trata de un fenómeno que no conlleva un nuevo modo de sedentarismo, sino nuevas formas de movilidad." 1. Lo importante es comprender lo fundamental, el desarrollo de la calle como espacio público, destinado a albergar las actividades sociales del que camina y permanece, no solo como un medio de conexión.

El Caminar como transformación que dio origen a la calle

Caminar, es la forma de movilidad primitiva y natural. Los primeros seres humanos eran nómades, que en su trashumancia por el mundo, creaban recorridos sobre el territorio, que dieron origen a la transformación del paisaje salvaje. "El hecho de andar se convirtió en una acción simbólica que permitió que el hombre habitara el mundo. Al modificar los significados del espacio atravesado, el recorrido se convirtió en la primera acción estética que penetra en los territorios del caos." 2 En el tránsito de la humanidad al sedentarismo, la calle y la plaza se constituyeron como elementos urbanos originarios y constituyentes de las ciuda

des. "Los senderos como las calles pueden ser caracterizados como espacios de movimiento, ya que su forma está directamente conectada a la forma en que se mueven los pies. Así, las plazas asumen una forma espacial que está en sintonía con el ojo humano"<sup>3</sup> desde las cuales se genera el encuentro. Fue así desde el cuerpo que se desarrolló la calle y en consecuencia la ciudad, a la escala de quien la andaba.

#### Los sentidos del ser humano y el tamaño

Un aspecto relevante respecto, tanto a la movilidad como a las escalas, es precisamente la dialéctica que se genera en vista de cómo el hombre es capaz de entender estas distintos tamaños y relacionarse naturalmente con ellas. Desde los primeros homínidos y su caminar por el mundo, la cuestión de las distancias no reflejaba solo la posibilidad de un nuevo lugar, también permitía el desarrollo de las habilidades sociales y el conocimiento del entorno. Desde allí podemos comprender la importancia del reconocimiento del hombre en los emplazamientos lógicos del espacio que transita y por tanto que son parte de su paisaje cotidiano.

"A la hora de pensar en diseñar ciudades para la gente, el punto lógico de partida es concentrarse en la movilidad y en los sentidos del hombre, ya que de ellos depende la capacidad biológica de las personas para comunicarse, comportarse y realizar actividades dentro del espacio urbano."<sup>4</sup> , ya que el ser humano es el transformador por experiencia de la ciudad, desde la proximidad del tacto, o el olfato, se podría redescubrir un nuevo modo de habitar, cosa lejana hoy en día. "El desarrollo de los sentidos está vinculado a la evolución de la especie, y estos pueden ser clasificados en dos grupos: los sentidos de la distancia (la vista, el oído y el olfato) y los de la cercanía (el tacto y el gusto), que están relacionados con la piel y los músculos, con la habilidad para sentir el frío, el calor y el dolor, como así también las texturas y las formas. En el contacto entre las personas, los sentidos encuentran su campo de acción en distintos grados de distancia."<sup>5</sup> Frente a esta relación con las distancias, podríamos definir las distintas

interacciones sociales en relación a esta, por ejemplo " hasta que la distancia no es considerablemente más corta, no es posible distinguir los detalles que nos permiten percibir a otras personas como individuos. A una distancia de aproximadamente 30 metros, ya se pueden ver los rasgos faciales, el corte de pelo y la edad, y se puede reconocer a personas con las que nos encontramos con poca frecuencia. Cuando la distancia se reduce a 20 o 25 metros, la mayoría de las personas pueden percibir con relativa claridad los sentimientos y el estado de ánimo de los demás. En este punto el encuentro empieza a resultar verdaderamente interesante y relevante en un contexto social".<sup>6</sup> Esta interacción ocurre en la calle, cuyo tamaño define el tipo de relación social que puede acontecer en ella, desde el caminar hasta poder entablar una conversación, por tanto, "El tipo de trama o trazado urbano, en la medida en que define (áreas urbanas tradicionales) o es definido ( áreas urbanas orientadas a los peatones) por la red peatonal tiene una incidencia importante en la potencialidad de los desplazamientos a pie. De esta forma a mayores tamaños de manzana corresponden a ciudades menos permeables, que alargan los recorridos, reduciendo el radio de acción de la marcha a pie".<sup>7</sup> La incidencia directa del tamaño del trazado urbano en la movilidad peatonal, nos invita a reflexionar sobre como la escala del ser humano al estar integrada podría generar mayores flujos de peatones, y mayor interacción social, lo que volvería una opción practicable este modo de movilidad.

#### La transformación del espacio público en la actualidad

Actualmente la ciudad es una planificación estudiada, no desde la construcción social de un lugar en un período determinado de tiempo, como las antiguas ciudades Europeas que se construían por sus mismos habitantes. "Las ciudades surgidas más o menos entre 500 y 1500 no estaban planificadas en sentido literal: se levantaron donde había necesidad de ellas, configuradas por sus habitantes en un proceso directo de construcción urbana. Es importante señalar que estas ciudades no se desarrollaron a partir de un plano, sino que más bien evolucionaron siguiendo un proceso que, a menudo, llevo muchos cientos de años, porque

ese lento proceso permitía una adaptación y un ajuste continuos del entorno físico a las funciones de la ciudad.<sup>8</sup> La capacidad actual de transformación del espacio público, está sujeta a las inversiones públicas del estado, un proceso político que no toma partido hoy por la integración del peatón, como antiguamente fue, un agente transformador del paisaje de la ciudad. "La riqueza del espacio público proviene de la diversidad de actividades que se dan en él y de la capacidad de adaptación a la mutación en el tiempo de esas actividades"<sup>9</sup>, el peatón es el menos favorecido dentro de esta diversidad de actividades, donde la trama de la ciudad se planifico en gran medida para recibir a los medios de transporte motorizados.

#### Desintegración de las Escalas de Movilidad

Entenderemos por desintegración de escalas la pérdida del enfoque u objetivo dentro de la planificación de una ciudad; es decir, en la actualidad, todo se orienta en vista del mejoramiento vial llevando consigo el recorte de bermas y limitando cada vez más el tránsito peatonal y las dinámicas de flujo cotidiano de una ciudad.

La causa del escenario actual del peatón en la ciudad es la desintegración de las escalas de movilidad. La escala predominante es la del automóvil que degenero la trama urbana, construyendo una relación del tamaño con el auto y no con el peatón. " Para que la gente que se mueve muy deprisa sea capaz de percibir los objetos y las personas, las imágenes se deben ampliar mucho. Por tanto, la ciudad del automóvil y la ciudad del peatón tienen dimensiones y tamaños totalmente distintos. En la ciudad del automóvil, las señales y los carteles deben ser muy grandes y llamativos para que se vean. Los edificios son comparativamente grandes y con pocos detalles, ya que no se ven en ningún caso. Y las caras y las expresiones faciales de los seres humanos son de una escala demasiado pequeña como para percibirlos."<sup>10</sup> La escala hace mención a la distancia, es esta medida la que construye las distintas interacciones sociales dentro de la ciudad.

Un ejemplo interesante respecto a esta pérdida de espacios peatonales es lo sucedido en Villa alemana en la calle Buenos Aires, calle histórica en la comuna

la cual contaba con una de las bermas más amplias y bellas en sí, y que debido al sistemático aumento de buses y tránsito en términos generales se vio ampliamente reducida

#### Importancia y estrategias actuales en la integración del Peatón

Se habla hoy, sobre la importancia de integrar al espacio público y a la red de transporte al peatón. Discusión donde "En primer lugar, hay que reparar en la gran inercia que presentan los procesos urbanísticos y que hace previsible que el declive de la marcha a pie siga su curso. El círculo vicioso que disuade la marcha a pie se realimenta con la mayoría de las políticas urbanísticas y de transportes vigentes, haciendo que cada vez sea menor el atractivo para caminar. Por ello, para invertir el proceso y convertirlo en un círculo virtuoso se requieren múltiples medidas aplicadas durante un periodo relativamente largo que hace falta iniciar ahora."<sup>11</sup> Desde esta inquietud han nacido propuestas sobre la organización de la calle, como espacio público integrador de diferentes modos de desplazamiento, un ejemplo son las "calles de coexistencia, se refieren a aquellas vías en las que peatones y vehículos coexisten dentro de un mismo espacio."<sup>12</sup> o los itinerarios peatonales, concepto que trabaja la red de peatonalización de la ciudad, "Un buen ejemplo son las rutas escolares, que son itinerarios específicos que conducirán desde varios puntos del barrio hasta la escuela, para fomentar así los desplazamientos a pie de los escolares a esta."<sup>13</sup> todas estas medidas no significan una transformación en la ciudad si no se trabajan en red, ya que " Un modelo de movilidad urbana alternativo al actual es una estructura que descansa sobre tres pilares: 1, conseguir que la gente camine o vaya, en bicicleta para desplazamientos de corta duración ; 2, que use el transporte público en desplazamientos más largos; y 3, limitar el uso del automóvil en la ciudad al espacio donde es más útil".<sup>14</sup> En este sentido la integración de los modos de desplazamiento, favorecería a la integración del peatón, y disminuir la utilización del automóvil, favorecería el uso del transporte público ya que "potenciar el uso del transporte colectivo es el verdadero desafío de la movilidad



urbana y constituye, por tanto, el asunto que ha de centrar más esfuerzos en las políticas de fomento de una movilidad sostenible. De hecho el objetivo fundamental de un plan de movilidad urbana es conseguir que la gente vuelva a caminar para desplazamientos cortos y use el transporte colectivo para desplazamientos largos.\*15

#### Consideraciones finales

En consideración final, surge una nueva discusión en torno a lo que se debería promover en el ejercicio urbanístico actual, ¿Cuál debería ser el modo de planificar la ciudad?, ¿deberíamos seguir hablando de planificación? o ¿Deberíamos establecer un nuevo concepto sobre el cual transformar la ciudad?, ya que en un momento de la historia, se perdió la relación de la escala del ser humano en la planificación, significa que debemos mirar el origen de la ciudad, y de allí sacar luces de lo que podríamos aplicar hoy en día, si lo miramos de esta forma, podemos decir entonces, que la relación entre las escalas de movilidad es la que construye el tamaño de la ciudad, por ende una red de movilidad sostenible que integra al peatón, es una ciudad a la escala de este.

Entendemos a la vez que una de las principales formas en las que podemos percibir su dinamismo, radica en la expansión de las periferias de la ciudad a los sectores rurales. Allí, donde el hombre establece nuevos polos neurálgicos, será entonces necesario establecer lecturas respecto a las escalas pertinentes para estos lugares, un síntoma de esto, en nuestra ciudad, es el importante aumento inmobiliario que sostiene, desde hace algunos años, el sector norte de Villa Alemana, para lo cual se hace fundamental, contar con una estación intermodal, que dialogue tanto con el plano físico de la comuna, como con las relaciones sociales, elemento principal a tomar en cuenta en un emplazamiento arquitectónico.

#### Citas

- 1 Marc Augé , Por una antropología de la Movilidad(Barcelona: Gedisa,2007), pág 25.
- 2 Francesco Careli, : El andar como práctica estética. (Barcelona: Gustavo Gili,2009), pág 20.
- 3 Jan Gehl: Ciudades para la gente.(Buenos Aires: Infinito,2010), pág 38.
- 4 Gehl, " Ciudades para la gente", pág 33.
- 5 Gehl, " Ciudades para la gente", pág 34.
- 6 Jan Gehl: La humanización del espacio urbano.(Barcelona: Reverté ,2004), pág 75.
- 7 CEDEX: La ciudad paseable(Madrid: 2009).Pág 62.
- 8 Gehl, "La humanización del espacio urbano" pág 49.
- 9 Manuel Herce Vaitejo: Sobre la movilidad en la ciudad.(Barcelona: Reverté ,2009), pág 238.
- 10 Alfonso Sanz: La ciudad a pie: Un programa para recuperar las urbes andando.(Madrid: 1998).
- 11 CEDEX, "La ciudad paseable",Pág 224.
- 12 Herce, "Sobre la movilidad en la ciudad", pág 241.
- 13 Herce, "Sobre la movilidad en la ciudad", pág 235.
- 14 Herce, "Sobre la movilidad en la ciudad", pág 197.
- 15 Gehl, "La humanización del espacio urbano" pág 81.

1  
Año

## Tema Espacio Público

Profesores:  
Patricio Caraves  
Fernando Espósito



fig.1  
Ubicación Propuesta  
Plazuela Ecuador / Valparaiso.  
(Elaboración propia)

### Estudio

[Apuntes Propios]

El cuerpo del Taller, desarrollo durante un año completo, observaciones a partir del espacio público. Plazas, plazuelas, paraderos, miradores, ascensores y el borde costero desde Concón a Valparaiso. Esta inquietud consistió en buscar espacios de detención dentro de la ciudad, y observar sus cualidades espaciales.

### Encargo

El proyecto a desarrollar es personal y fundamentado desde el discurso arquitectónico de las observaciones. Consiste en encontrar un lugar dentro de Valparaiso, que se constituya como un espacio de retención, para desarrollarlo a partir de sus potencialidades espaciales.

### Proposición

El proyecto es un paradero de colectivos, que se localiza en la Plazuela Ecuador. Se propone constituir un borde entre la calle Bellavista y el espacio de la Plaza, que en el largo de esta genere un conjunto de desniveles, que resguarden al cuerpo en la espera, y faciliten la llegada de la locomoción a las personas.

## > Sobre la Observación

### 1 UMBRAL PROLONGADO Fig.2

**Lugar/** Valparaíso  
**Observación/** El espesor de la puerta construye una lejanía, una entrada y una llegada. existe un espacio intermedio, entre el acceder y el llegar.



fig. 2

### 2 UMBRAL INTIMO Fig.3

**Lugar/** Av. Valparaíso, Villa alemana.  
**Comentarios/** Extensión de lo íntimo al espacio público, la sombra genera un umbral entre la calle y la tienda. y unifica lo que se acontece ( afuera y adentro)  
**Observación/** La extensión de la sombra genera una envolvente que incluye dentro de la tienda al que pasa.



fig. 3

### 3 UMBRAL APORTICADO Fig.4

**Lugar/**Paseo la Torre, Villa Alemana.  
**Comentarios/** Portico desplegado en un atrio de acceso, que constituye un tamaño monumental dentro del paseo.  
**Observación/** Hitos de la ciudad, genera una detención dentro del paseo.



fig. 4

### Relaciones de lo Observado

Desde la Observación se reconocen el **Desnivel**, el **Borde**, y la **Retención**, que abren el discurso del proyecto. Se reconoce el umbral como el elemento de traspaso entre el espacio interior y exterior en el paso. Entre estos umbrales observados, 3 aparecen sosteniendo una demora entre la llegada y el acceso.

## > Del Proceso

### Orientaciones

Apuntes propios de las clases

"El Croquis Presenta algo en el Presente."

"El hacer mundo es donde antes no había nada, llegar al original, renovar el mundo cada vez desde nuestro oficio."

"La Obra es acompañada de la ciudad".

### El Lugar

Plazuela Ecuador

Articulación/

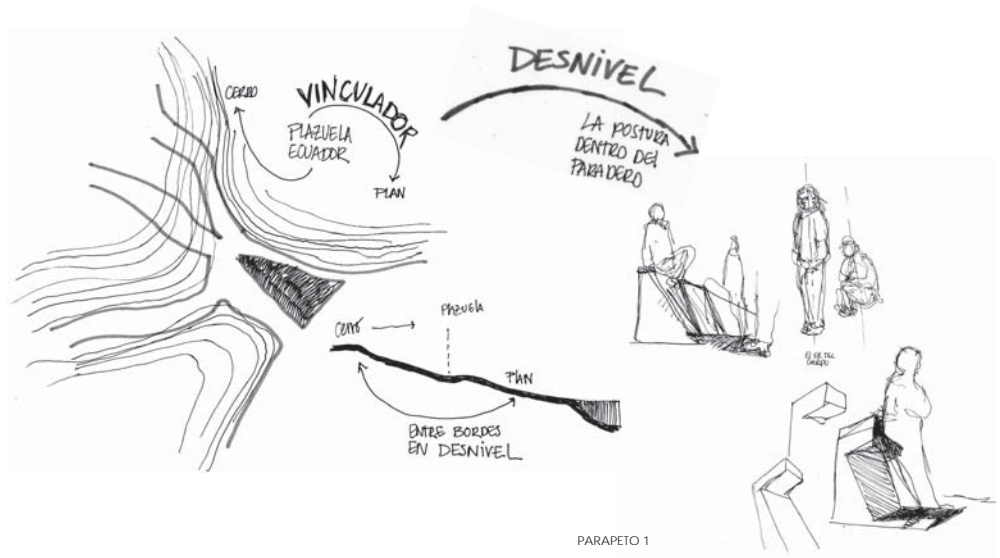
Punto de encuentro entre plan y cerro.

Convergencia/

Nudo donde se relacionan múltiples vías de acceso, desde el cerro al plan, con la calle Bellavista, que es perpendicular a la línea costera, y relaciona este punto de convergencia con el borde costero.

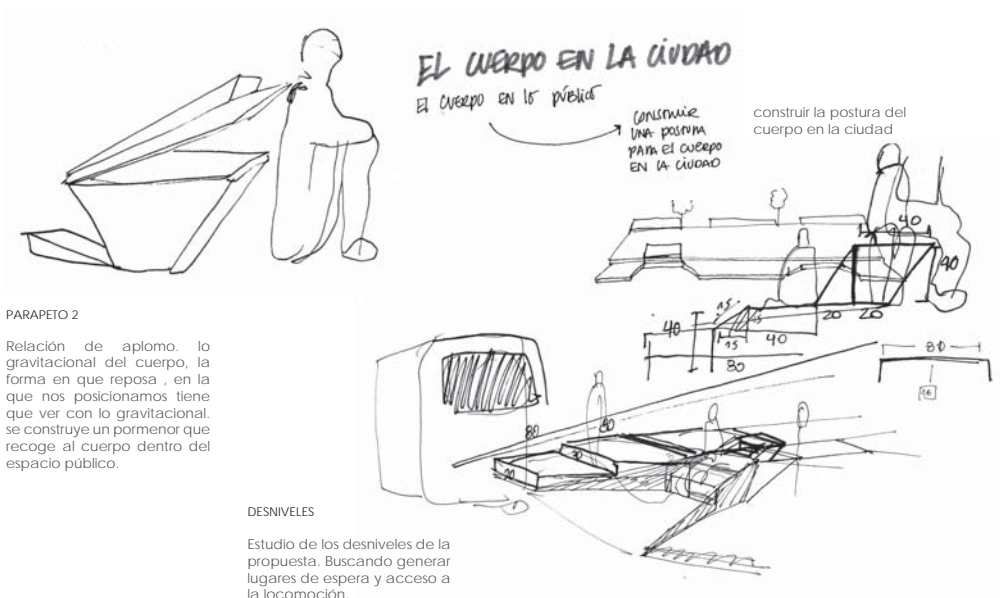
Intermodal/

Se relacionan diferentes medios de transporte alrededor de esta plaza, convirtiéndola en un punto de orientación para acceder a los cerros.



PARAPETO 1

Relación del cuerpo 1:1 con el lugar. Apoyo en la espera.



**PARAPETO 2**

Relación de aplomo, lo gravitacional del cuerpo, la forma en que reposa, en la que nos posicionamos tiene que ver con lo gravitacional. se construye un pormenor que recoge al cuerpo dentro del espacio público.

**DESNIVELES**

Estudio de los desniveles de la propuesta. Buscando generar lugares de espera y acceso a la locomoción.

**Objetivo del proyecto**

La propuesta es un Paradero de transporte colectivo, que posee la cualidad espacial de un Mirador Espectante. Se busca generar una retención en el que transita por el lugar, a través de desniveles que envuelven al cuerpo, y que distinguen los ritmos de tránsito, tanto para el que pasa como para el que espera. además de posibilitar un horizonte para quien esta sentado como para quien espera de pie, abriendo la posibilidad de un espacio vertical en un paradero, que se trabaja unicamente desde los suelos.

fig. 5

## > De la Propuesta

### Relaciones Espaciales

**Desnivel/**  
Genera un distingo en el ritmo del paseo entre el que transita y el que espera.

**Paseo/**  
Construcción de un largo desde el cual se orienta la mirada de plan a cerro, generando continuidad espacial.

**Lo Quebrado/**  
Busca contener el cuerpo y las relaciones sociales proximas.

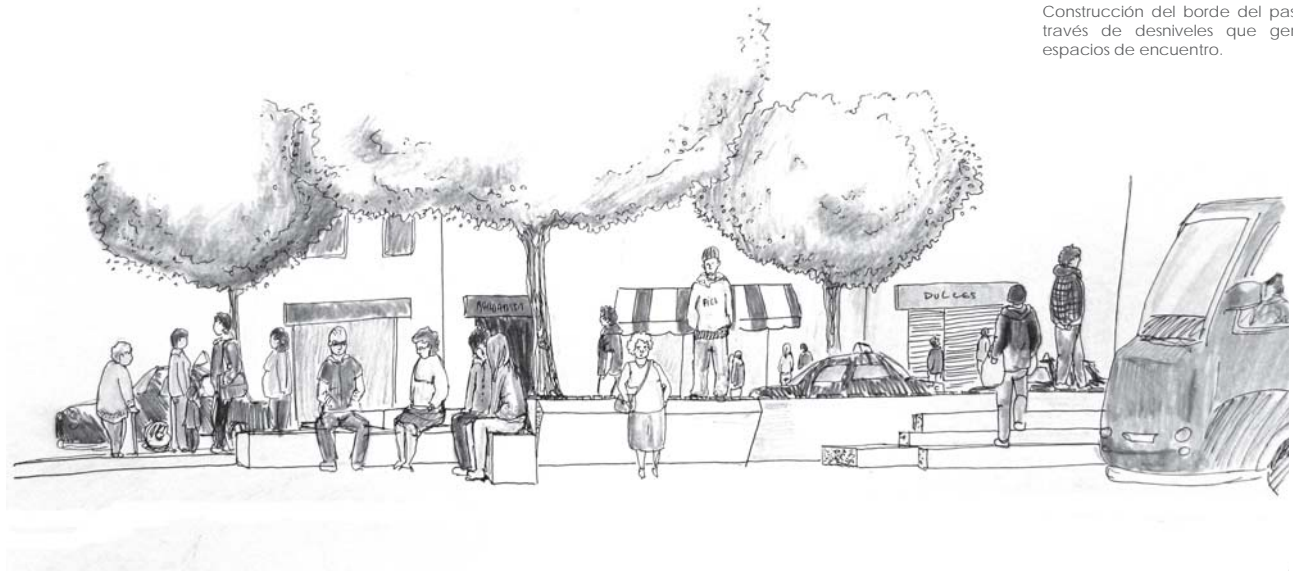
ACTO/ ESPERA ESPECTANTE

FORMA/ BORDE MIRADOR  
QUEBRADO



Croquis Habitado Fig.6

largo que genera una continuidad espacial , construye un umbral que se prolonga desde el plan al cerro.



Croquis Habitado fig.7  
Construcción del borde del paseo a  
través de desniveles que generan  
espacios de encuentro.

# 2

## Tema Vivienda Unifamiliar

Profesores:  
Isabel Margarita Reyes  
Oscar Andrade  
Gustavo Leiva

Año



fig. 8  
Ubicación Propuesta  
Sitio Erizo, Calle Aquiles Reed/ Valparaíso  
(Elaboración propia)

### Estudio

[Apuntes propios]

El taller, desarrollo un discurso entorno a la distinción entre "interior" y "exterior". Apareció en esta incursión, el concepto de la escala, nos preguntamos entonces la relación espacial de la escala pública y la que es íntima, dirigiendo al taller en el estudio de la relación de programas interiores de distintos recintos, para concluir finalmente en una vivienda.

### Encargo

El proyecto a desarrollar es personal y conducido desde las observaciones realizadas. Se debe elegir una parcela vacía, que construya una esquina. En ese lugar se emplazará una vivienda unifamiliar, para 5 personas.

### Proposición

Se propone una vivienda unifamiliar, en una parcela abandonada con potencialidad de mirador. El sitio, es reconocido como mirador por las personas que informalmente se encuentran en el lugar. El remate del cerro, forma una esquina que se alza desde la cima en dirección al mar, desde donde se encuentra este horizonte lejano y retirado.



## > Sobre la Observación

### 1 VACIO VERTICAL Fig.9

**Lugar/** Pasaje Bavestrello, Valparaiso  
**Comentarios/** Construcción de una circulación perpendicular al vacío, un puente desde el cual se atraviesa el interior de las casas, y constituye un retro suficiente para no invadir la intimidad.  
**Observación/** Un interior construido por un patio vertical, la envolvente continua y aplomada le brinda profundidad.



fig. 9

### 2 ACCEDER DEMORADO Fig.10

**Lugar/** Calle de Población Montedónico, Valparaiso.  
**Comentarios/** Circulación en pendiente, que distingue el llegar y el acceder.  
**Observación/** Acceso demorado entre dos niveles, entre la calle y el suelo de la vivienda.



fig. 10

### 3 DESNIVEL CONTINUO Fig.11

**Lugar/** Una calle en los cerros de Valparaiso.  
**Observación/** Construcción de una continuidad en el acceder en pendiente, las viviendas construyen un horizonte en conjunto.



fig. 11

### Relaciones de lo Observado

La relación entre lo íntimo y lo expuesto, depende del nivel de proximidad que podemos tener. La accesibilidad y permeabilidad de un lugar, distingue la relación social que se puede llevar a cabo.

## > Del Proceso

### Orientaciones

Apuntes propios de las clases

" Construcción de algo , que aún no existe"

" El Pormenor, es el tamaño mínimo de la Arquitectura"

### El Lugar

Esquina Aquiles Reed

Subida Cumming está contemplada como zona de conservación histórica, importancia que atribuye al lugar un cuidado por las fachadas y alturas. Es una zona comercial y de vida nocturna relevante en el contexto de Puerto. La parcela se encuentra entre calle Atahualpa y Aquiles Reed y se accede únicamente por una escalera de uso público. El lugar aparece sobre la plaza del descanso, su esquina vertical que construye con la plaza, lo vuelve un hito reconocible desde el plan, y un potente mirador de la ciudad.

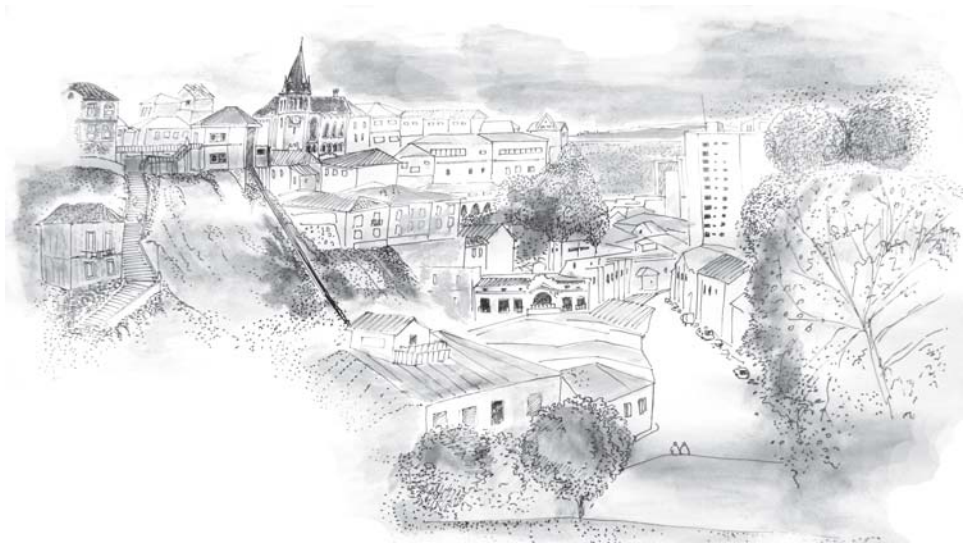
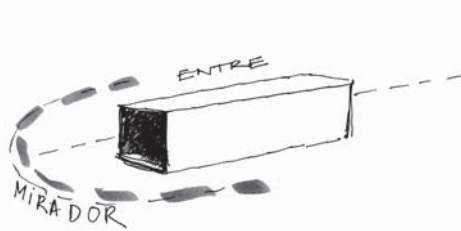


fig. 12  
Vista desde la Parcela.  
(Elaboración propia)



### Objetivo del proyecto

La vivienda, se inserta en una esquina que se observa desde la envolvente de los cerros circundantes, por tal ubicación pública, se busca una cualidad permeable que permita tanto exponer como resguardar la intimidad. En esta construcción del largo de la vivienda, aparecen 2 extremos, 2 esquinas que se vinculan a través de ella.

Fig.13  
Curso del Espacio

## > De la Propuesta

### Relaciones Espaciales

#### Extremos/

La vivienda construye el traspaso entre dos esquinas, una entre Aquiles Reed y el acceso por la escalera peatonal, y otra sobre la plaza el descanso. En estos extremos ( interno, hacia el cerro, y externo, hacia la extensión del mar) se emplaza la vivienda, constituyendo en estos dos puntos, lugares de encuentro.

#### Verticalidad/

La esquina se construye verticalmente desde la plaza el descanso hasta el remate del cerro.

El acceso peatonal al lugar de la propuesta, le entrega una intimidad en la llegada, mientras se expone hacia la ciudad luego por el borde.

ACTO/ Contemplar entre extremos luminosos

FORMA/ Galería entre extremos

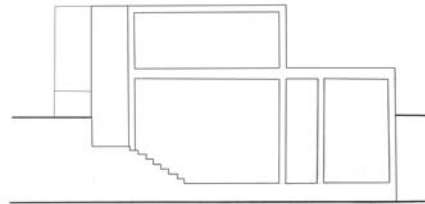


Fig.14  
Corte A-A' de la propuesta

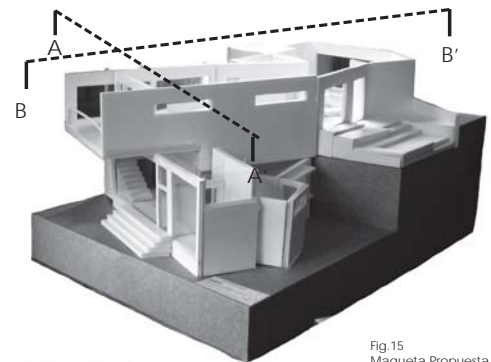


Fig.15  
Maqueta Propuesta

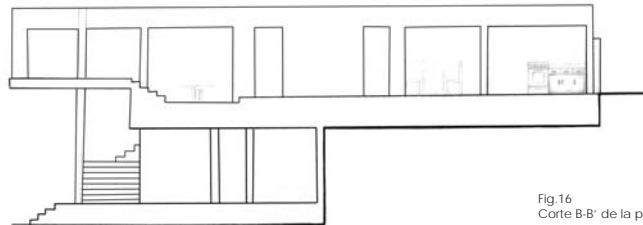


Fig.16  
Corte B-B' de la propuesta



Fig.17



Fig.18

**Croquis Habitado** fig. 17

Galería, espacio permeable que abre la posibilidad de entender el borde de la parcela como un mirador, desde el interior de la vivienda.

**Croquis Habitado** fig. 18

El exponer lo íntimo, construcción social del espacio público observada en Valparaíso.

## Tema SEDE COMUNITARIA EN UN ASCENSOR

Profesores:  
Rodrigo Saavedra  
Fernando Espósito



Fig. 19  
Ubicación Propuesta  
Ascensor Larrain, C° Larrain.  
(Elaboración propia)

### Estudio

[Apuntes Propios]

El cuerpo del taller, desarrollo un discurso arquitectónico en torno a los ascensores de Valparaíso que están actualmente abandonados. La observación, se basó en reconocer las relaciones sociales y espaciales, en el entorno inmediato del ascensor y el barrio.

### Encargo

Se designa un ascensor cada 3 a 4 estudiantes para realizar un proyecto individual, que se base sobre su rehabilitación patrimonial, en la cual se desarrollaran dos aspectos, la integración como medio de transporte, y la incorporación de una sede social, que posee un rasgo distintivo, desde el estudio realizado sobre las necesidades y anhelos en el barrio.

### Proposición

Se propone una sede de integración recreativa del Adulto Mayor dentro del polígono del Ascensor Larrain, en el cerro Larrain. El proyecto como objetivo, plantea dar cabida a la población mayor del cerro, con un espacio propio y cercano a un medio de transporte económico que les permitirá aproximarse al plan, y desarrollar sus relaciones sociales.

## > Sobre la Observación

### 1 CONVERSACIÓN CON TAMAÑO DE MESA Fig.20

**Lugar/** Sede vecinal, Cerro Larrain, Valparaíso.  
**Comentario/** proximidad del cuerpo, que permite una relación de apoyo y una distancia social más próxima en el Adulto Mayor.  
**Observación/** La reunión del adulto mayor en torno a una mesa, es a medio cuerpo, da tamaño a la conversación.



fig. 20

### 2 LO COMUNITARIO DE LA MESA Fig.21

**Lugar/** La mesa en un restaurant, Valparaíso  
**Comentario/** tamaño de lo comunitario y también de lo propio, le da una orientación espacial al cuerpo desde el conversar apoyado.  
**Observación/** La mesa posee un espacio común y otro propio, el espacio que alcanza a albergar la mano es lo "propio" de la mesa.



fig. 21

### 3 APOYO APLOMADO Fig.22

**Lugar/** Hogar de cristo, Villa Alemana  
**Observación/** Cobijo en el mismo cuerpo, las manos como extremidad que otorga distancia con el otro, están recogidas.

### Relaciones de lo Observado

A partir de la postura del Adulto Mayor, se reconocen 3 factores de integración espacial. Cuerpo, proximidad y movimiento.  
 Pasear / Ritmo de descanso y contemplación en el movimiento.  
 Apoyarse / Cobijo en el propio cuerpo, búsqueda del equilibrio.  
 Pertenencia / Palpar como medida de orientación.



fig. 22

## > Del Proceso

### Orientaciones

Apuntes propios de clases

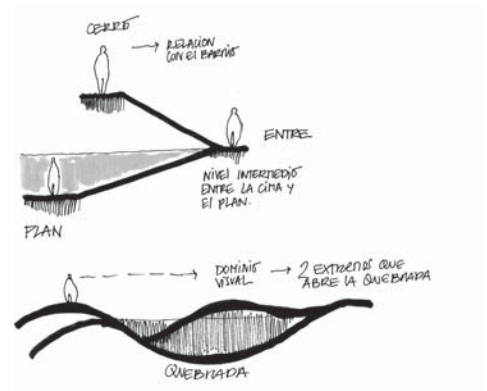
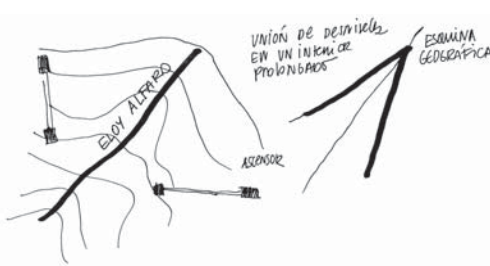
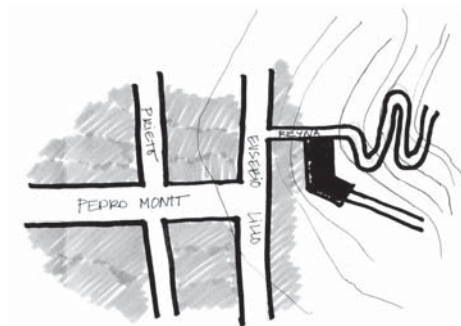
"Diferencia entre Arquitectura y Diseño: El Arquitecto piensa desde una extensión espacial, hay que extrapolarse y ver también el espacio mínimo del habitar humano."

"La obra de Arquitectura, es la Extensión orientada que da cabida a los quehaceres y oficios en celebración o fiesta".

### El Lugar

#### Ascensor Larraín

El barrio en torno al ascensor se cimienta a través de umbrales de acceso desde la falda del cerro hacia el interior, estos accesos son peatonales, íntimos, colmados de cuentos del barrio. Desde el plan al cerro, la dimensión pública de las calles va decreciendo desde Pedro Montt, vía de gran flujo de personas, transporte y comercio, hasta que se encuentra con la escalera peatonal del caracol o de los cojos.





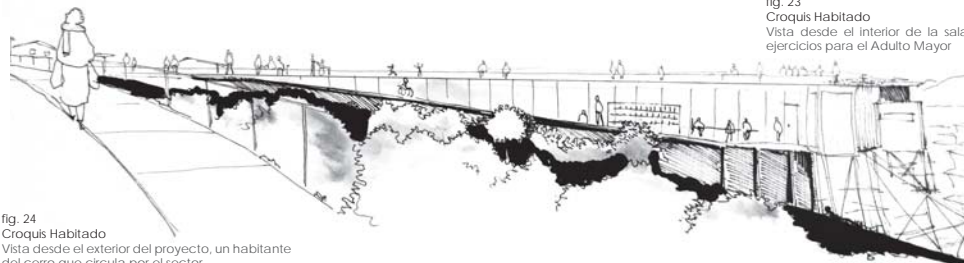
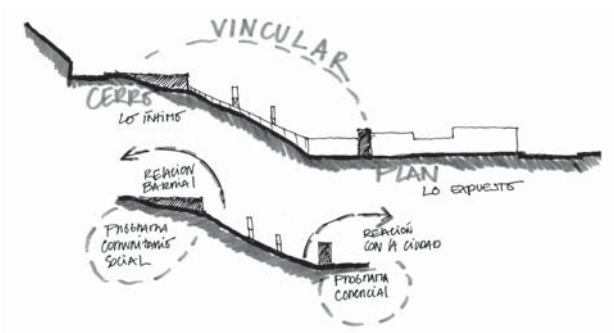


fig. 24  
Croquis Habitado  
Vista desde el exterior del proyecto, un habitante del cerro que circula por el sector

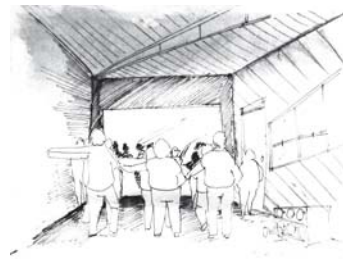


fig. 23  
Croquis Habitado  
Vista desde el interior de la sala de ejercicios para el Adulto Mayor

### Objetivo del Proyecto

El cerro Larrain es un centro educativo de indoles diversas, que involucran un flujo de personas de otros cerros, en su mayoría jóvenes escolares, los que se relacionan con los Adultos mayores del sector. Se propone entonces:

- 1 Generar un vínculo a través de una sala comunitaria para el encuentro del barrio.
- 2 Resguardar la memoria oral del barrio, a través de un espacio de interacción entre la población mayor y la nueva.
- 3 Intervenir en el ascensor con una sede para el adulto mayor, que les permita recrearse y encontrarse con personas de su edad y estar en proximidad del plan.

## > De la Propuesta

### Relaciones Espaciales

#### Quebrada/

Límites barriales, que se construyen a través de la quebrada, que a la vez es vínculo y límite del barrio.

#### Accesos al Barrio/

En pendiente, genera un desnivel, un cambio de altura que distingue el barrio íntimo y lo expuesto, y que permite la contemplación.

#### Esquinas Miradores/

En el interior del barrio se generan miradores interiores, y quebradas que van distinguiendo sub barrios dentro del cerro.

### Programa

El programa se divide en dos estaciones, una Superior y otra Inferior:

#### Superior/

El programa responde a las necesidades propias del interior del barrio, su encuentro y relación social entre la población mayor y la nueva.

#### Inferior/

El programa responde a su exposición con el plan, la posibilidad de obtener recursos para la operación del ascensor, y mostrar lo que ocurre en el barrio.



ACTO/ Contemplar en el Entrebordo  
FORMA/ Corredor Convergente

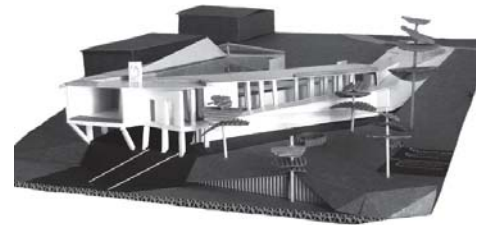


fig. 25  
Vista maquetada

Planimetrías Estación Superior

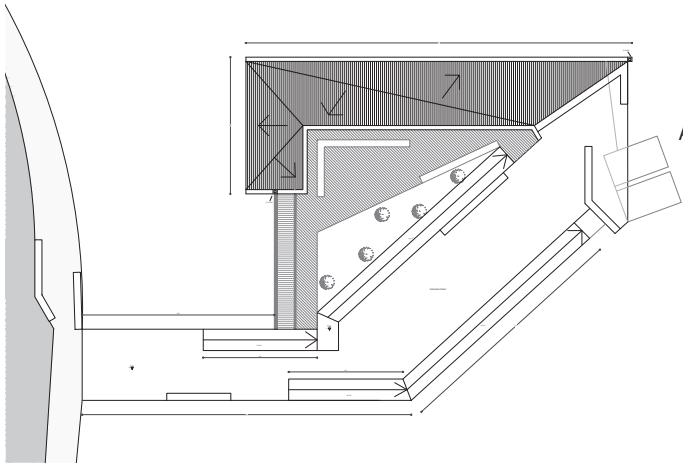


Fig.26  
Planta de cubierta Estación Superior

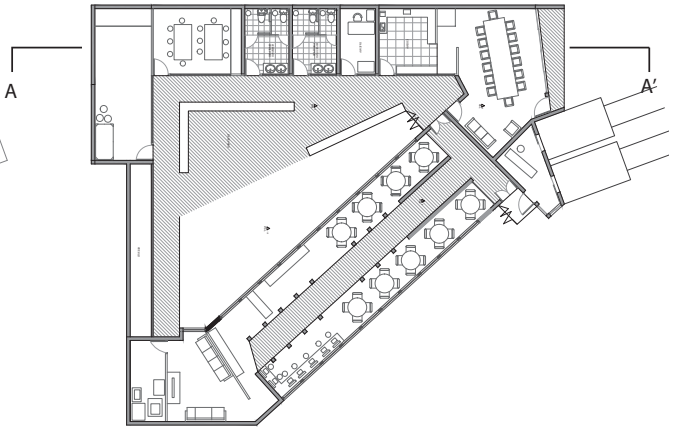


fig. 27  
Planta Nivel de Acceso Estación Superior

Planimetrías Estación Inferior

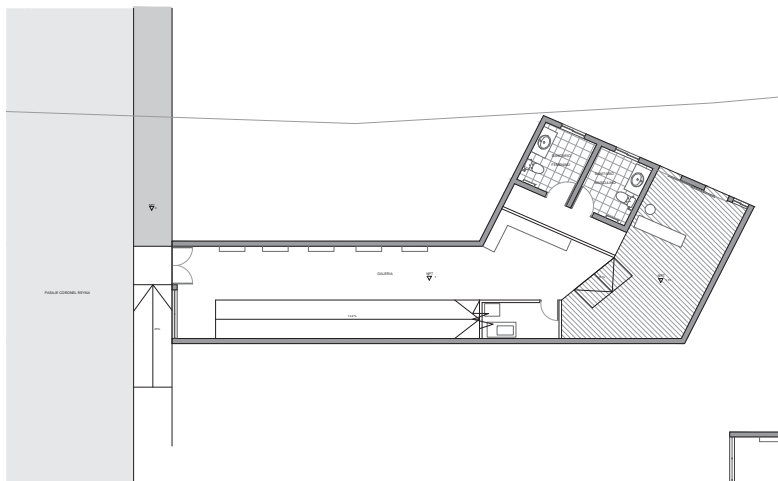


Fig.28  
Planta de Accesos Estación Inferior

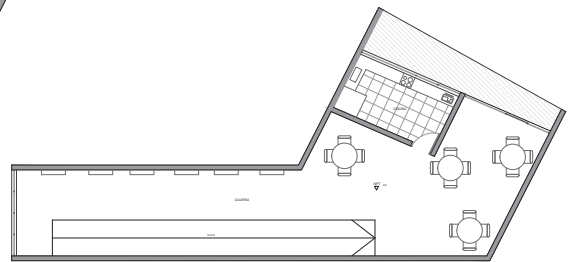


Fig.29  
Planta segundo nivel Estación Inferior

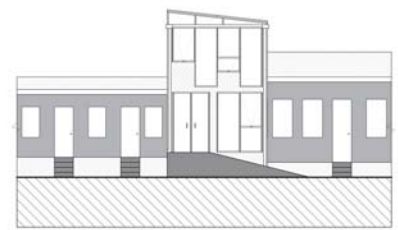


Fig.30  
Elevación Norte Estación Inferior

Planimetrías Estación Superior

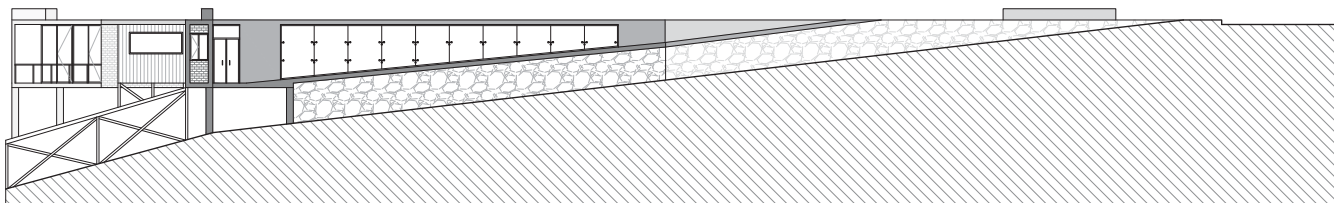


Fig.31  
Elevación Norte Estación Superior

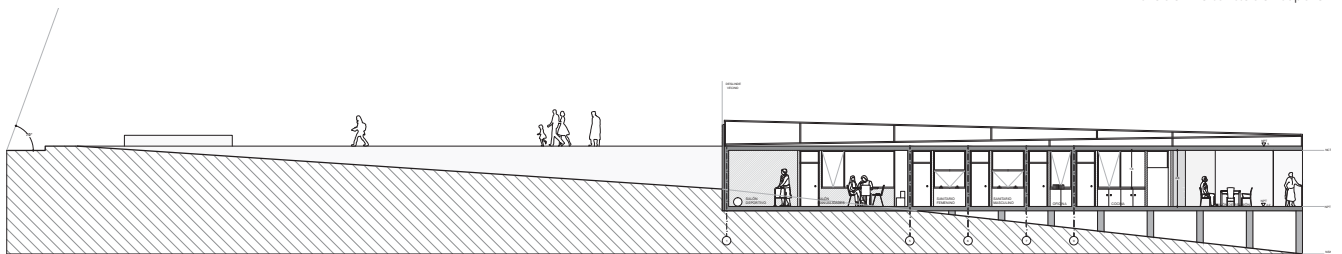


Fig.32  
Corte A-A' Estación Superior

# 3

Año

## Tema BIBLIOTECA EN UN CAMPAMENTO

Profesores:  
Rodrigo Saavedra  
Fernando Espósito

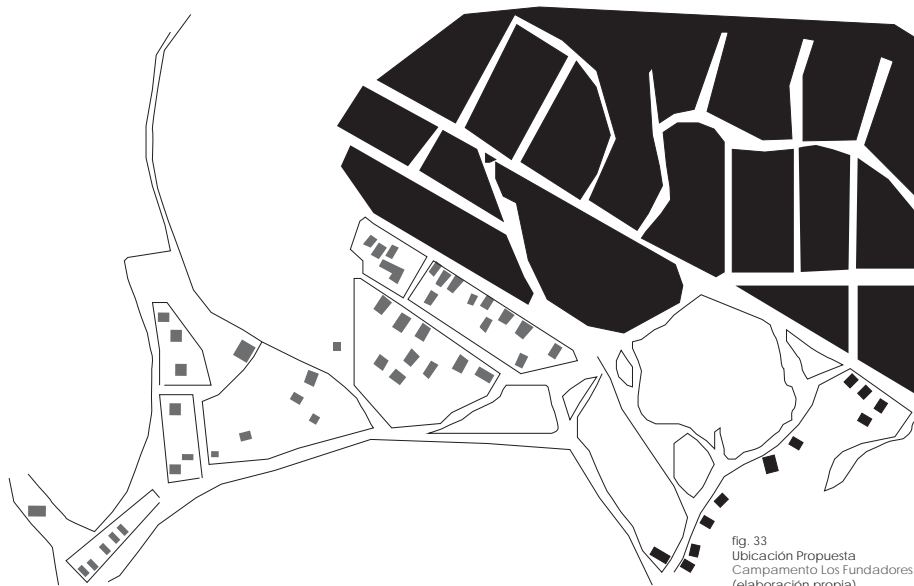


fig. 33  
Ubicación Propuesta  
Campamento Los Fundadores, Quilpué  
(elaboración propia)

### Estudio

El taller, desarrollo un discurso arquitectónico durante las jornadas de observación, en torno las relaciones espaciales y sociales de la biblioteca o sede social ubicada en un campamento dentro del Gran Valparaíso. La observación, se enfocó en reconocer el acto de la biblioteca, del leer, de la conversación, en un espacio que resguarda la intimidad de la lectura, que en el caso de un campamento, posee medidas mínimas para la celebración de ese acto.

### Encargo

Se realiza un trabajo directo con TECHO, y se designa un campamento cada 4 a 5 estudiantes, para realizar un proyecto individual, en el cual se desarrollara una propuesta de biblioteca comunitaria.

### Proposición

Se propone una Biblioteca con un mirador para la comunidad, que en conjunto generan una plaza. La biblioteca posee la cualidad de desplegarse, de extenderse hacia el exterior, generando una permeabilidad entre lo íntimo de la sede y la comunidad.

## > Sobre la Observación

### 1 EL JUEGO HOLGADO Fig.34

**Lugar/** Sede Biblioteca, Campamento los Fundadores, Quilpué.  
**Comentario/** Uso del espacio del suelo en la biblioteca del campamento por los niños, que buscan una postura en el lugar.  
**Observación/** El suelo en su horizonte inferior al del caminar, acoge un juego íntimo, y genera una distancia con quien lo ve de pie.



fig. 34

### 2 LA INTIMIDAD DE LA CONVERSACIÓN Fig.35

**Lugar/** Sede Biblioteca, Campamento los Fundadores, Quilpué.  
**Comentario/** tamaño de la conversación, donde se distingue el sonido y el gesto.  
**Observación/** Diálogo de estudio, próximo, vinculando la mirada con un apoyo que sostiene las manos, y el medio cuerpo.



fig. 35

### 3 EL RECOGIMIENTO DE LO ÍNTIMO Fig.36

**Lugar/** Sede Biblioteca, Campamento los Fundadores, Quilpué.  
**Comentarios/** Abuelo leyendo, la postura del cuerpo al leer está sosteniendo una mirada.  
**Observación/** Cobijo en el mismo cuerpo, se está ante el libro, y se expone en las manos.



fig. 36

### Relaciones de lo Observado

A partir del estudio de las posturas de lectura, y de la relación del cuerpo en el espacio de una biblioteca, se determina un acto de la biblioteca:

**Acto/** Posarse resguardado entre el ojo y la letra

La medida de la lectura, es con la medida del rostro, de la mirada próxima, de un cobijo entre las manos y exposición de lo que se lee hacia uno mismo, lo que vuela este acto en una intimidad, incluso en espacios exteriores.

## > Sobre el Lugar

### El Lugar Campamento Los Fundadores

El lugar se define en tres aspectos:

#### Mirador/

El borde mirador, desde allí se abarca el anfiteatro de la ciudad, y se ubican referencias lejanas.

#### Hito/

La verticalidad del lugar trae, la dimensión de la copa de agua como gran hito, y las banderas en las casas.

#### Traspaso/

La esquina es una forma urbana, que se desarrolla en el campamento para generar un orden. sin embargo al no existir vías formales, el traspaso es a la medida del pie, a través de senderos.

fig. 37

Lugar/Campamento los Fundadores, Quilpué.

Comentarios/ El llegar al campamento, es acogido por un resguardo desde la hondonada del suelo, y se traza naturalmente un sendero, que responde al andar.

fig. 38

Lugar/Campamento los Fundadores, Quilpué.

Comentarios/ El campamento se emplaza en un borde interior del valle, que se abre hacia el mar, y posee una cualidad espacial de mirador de la extensión del territorio.

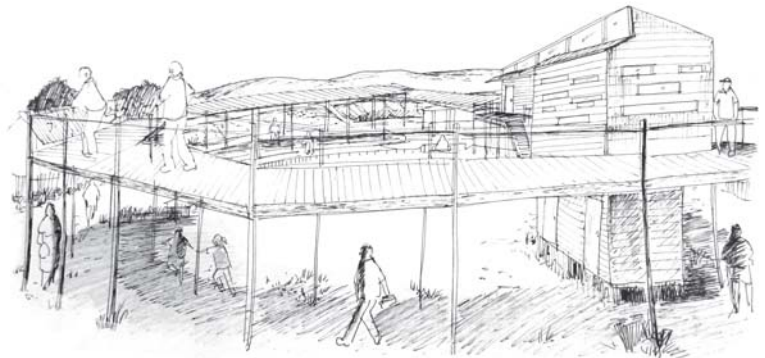
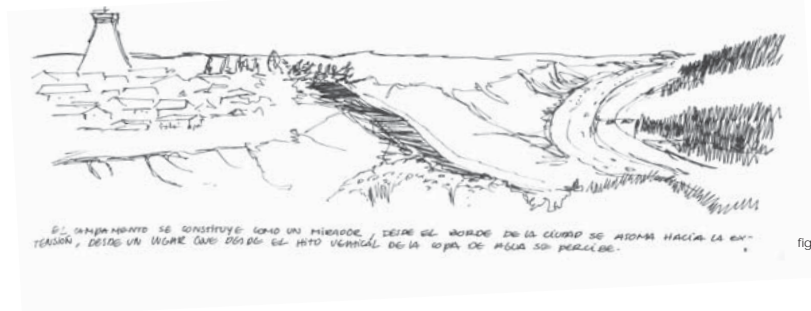


fig. 37



EL CAMPAMENTO SE CONSTRUYE COMO UN MIRADOR, DESDE EL BORDE DEL VALLE SE ABRAN HACIA LA EXTENSIÓN, DESDE UN LUGAR CUYO DORSO EL HITO VERTICAL DE LA COPA DE AGUA SE PERCIBE.

fig. 38



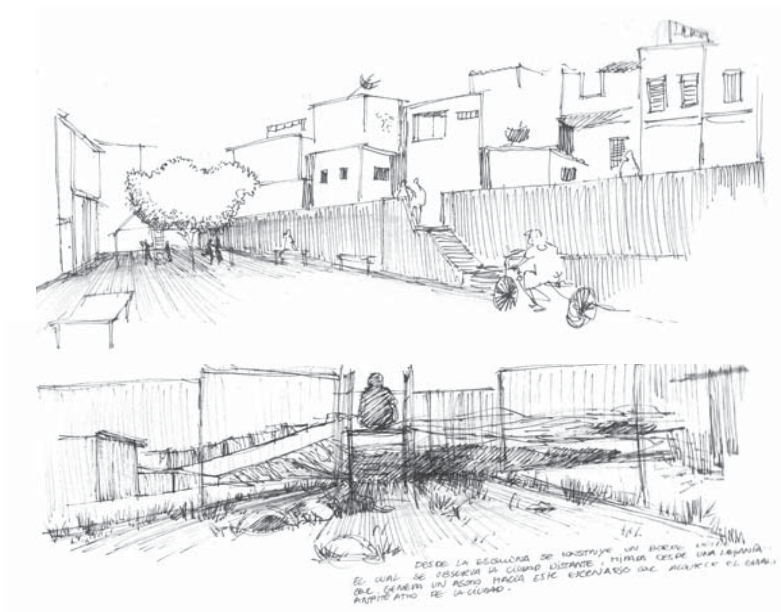


fig. 39

fig. 40

### Dimensión de la Travesía

Travesía Favela Heliópolis, Sao Paulo

La relación entre la favela de Heliópolis y la biblioteca, es la construcción de un espacio de encuentro comunitario a partir de un mirador. En la favela aparece la posibilidad de un mirador interior, desde el vacío que construye la plaza que alberga el canal de agua, que contrasta dentro de una densidad urbana tremenda, una abertura desde la cual circundar con la mirada lo próximo. En cambio en el campamento aparece desde un lleno, circundado por una extensión inhóspita, lo vacío, desde el cual se mira hacia el exterior, con una distancia mayor.

fig. 39

Lugar/ Favela Heliópolis, Sao Paulo, Brasil.

Observación/ El largo del trazo del agua que dirige la circulación hacia el acceso de la Favela, posee una cualidad de mirador, de vacío que construye un encuentro.

fig. 40

Lugar/ Campamento los Fundadores, Quilpué.

Observación/ La esquina se expone hacia la extensión, y abre un horizonte vasto, el cual mira desde una distancia, lejana, genera un avistamiento de la ciudad.

## > Del Proceso

### Rasgo Arquitectónico

El rasgo son dos volúmenes cóncavos, enfrentados, que conforman un vacío en el centro, que queda en una situación resguardada, pero aun así relacionada con el exterior y con lo circundante. Un volumen está lleno, y posee el programa de la biblioteca, mientras el otro es un corredor abierto, que construye tanto el borde de ese vacío central, como un mirador en la cubierta.



Rasgo de la hondonada donde se encuentra el proyecto

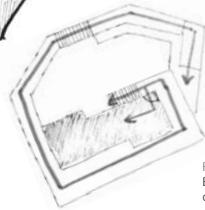
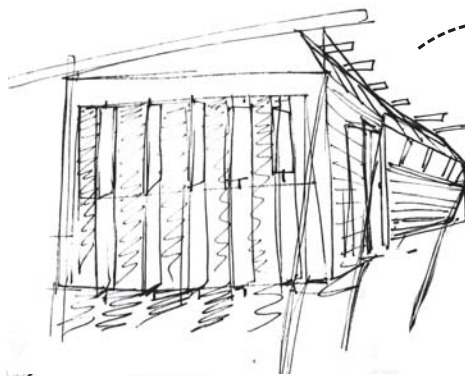


Fig.41  
Esquema de circulación de la planta de la Biblioteca

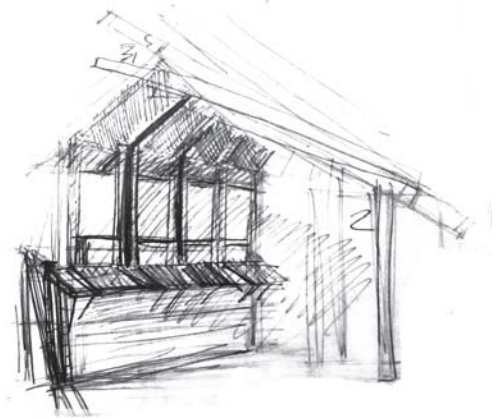


Fig.42  
Detalle del interior de la Biblioteca y las ventanas plegables, que se transforman en escritorios.

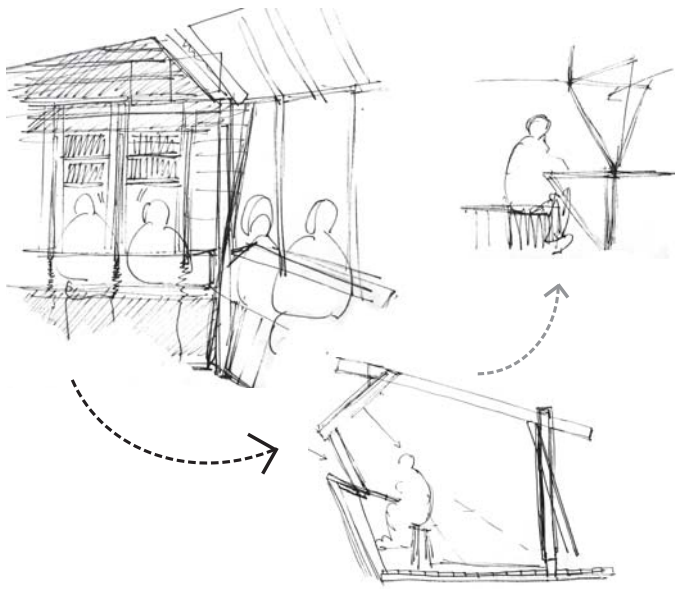


Fig.43  
Detalle posturas en el interior de la biblioteca

### Objetivo del Proyecto

La Biblioteca, se propone como una plaza para la comunidad, que se piensa desde una sombra envolvente construida a partir de una cubierta circundante, que a la vez que hace sombra es también habitable y un mirador además. El espacio bajo la cubierta es abierto, y busca ser un umbral de traspaso holgado entre el exterior y la plaza.

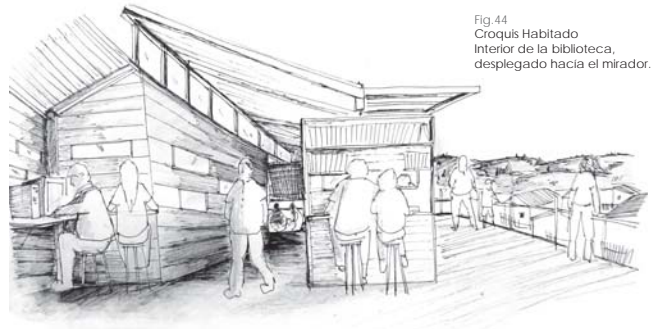


Fig.44  
Croquis Habitado  
Interior de la biblioteca,  
desplegado hacia el mirador.

## > De la Propuesta

### Relaciones Espaciales

#### Traspaso/

La circulación de la obra aparece entre dos volúmenes, En parte conducida y condicionada por un corredor que se vuelve mirador, y recorre el total de la obra en forma circular. Por otra parte, la obra se construye en el vacío interior, donde se regala la holgura de transitar por una plaza y atravesar.

#### Contemplación/

el rasgo completo de la obra es un corredor/mirador, que vuelca la mirada del que lo habita , tanto hacia este exterior/ interior constituido como una plaza, como hacia la extensión. Por lo tanto la obra es, un umbral entre la extensión y el habitante.

ACTO/ Contemplación resguardada en el borde circundante

FORMA/ Corredor Abalconado

#### Programa

El programa se divide en dos estancias principales:

#### Mirador/

El mirador es un recorrido que remata la obra con el cielo y abarca la totalidad de esta, permeable y envolvente. El mirador es formalmente una cubierta habitable, un espacio de descanso y tránsito bordeando y construyendo el vacío central de la plaza.

#### Biblioteca/

Es un volumen cerrado , que posee una terraza vinculada al mirador. estos dos espacios, diferencian el momento de la lectura y la contemplación.



fig. 45

Planimetrias

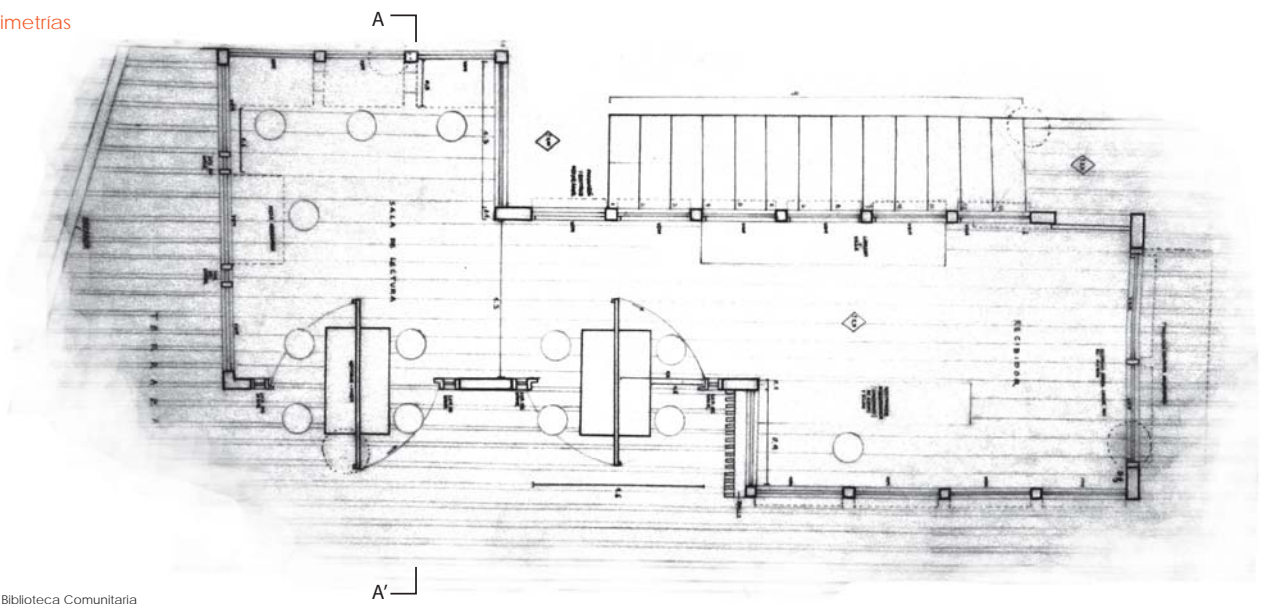


Fig.46  
Planta Biblioteca Comunitaria

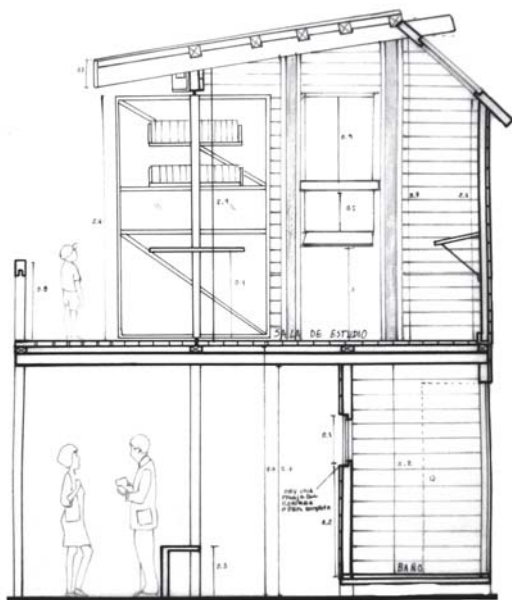


Fig.47  
Corte A-A' Biblioteca Comunitaria

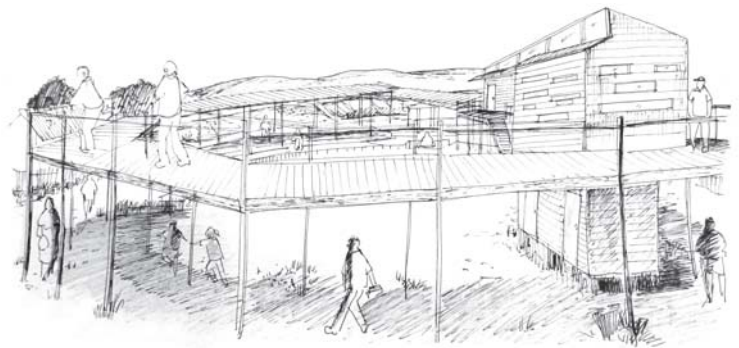


Fig.48  
Croquis Habitado  
Recorrido circundante de la obra y traspaso desde el exterior.

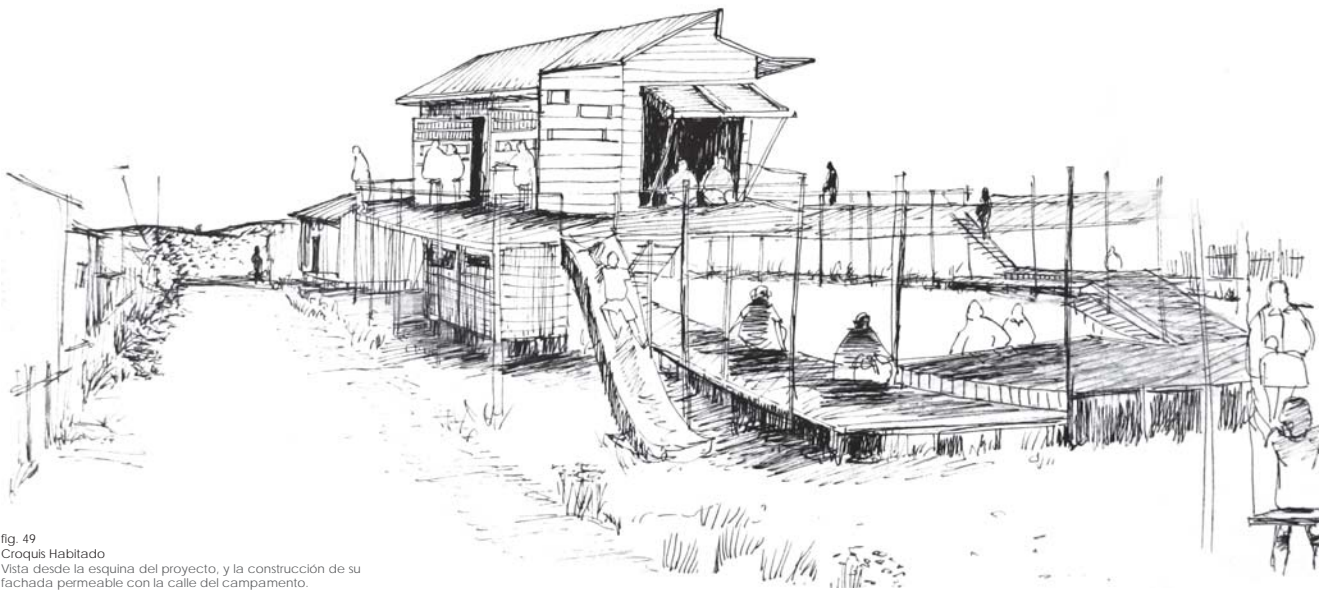


fig. 49  
Croquis Habitado  
Vista desde la esquina del proyecto, y la construcción de su  
fachada permeable con la calle del campamento.

4  
Año

## Tema CONJUNTO HABITACIONAL EN ICH

Profesores:  
Iván Ivelic  
Mauricio Puentes



fig. 50  
Ubicación Propuesta (Elaboración propia)  
Esquina Calle Yungay con Doce de Febrero.

37

### Estudio

[Apuntes Propios]

El cuerpo del taller, desarrollo un discurso arquitectónico durante las jornadas de observación, en torno a las relaciones espaciales del barrio del Almendral, que se encuentra en el plan de Valparaíso, se distinguieron sub-barrios, y sus límites espaciales, dentro de los cuales se desarrolló un catastro de equipamientos públicos y privados.

### Encargo

Se componen parejas de proyecto, para desarrollar un conjunto habitacional inserto en el barrio el Almendral y que posea la connotación de Edificio de Conservación Histórica (ICH). El edificio debe ser reformado en su interior, manteniendo la fachada patrimonial.

### Proposición

Se propone un Conjunto Habitacional ubicado en calle Yungay con Doce de Febrero, en pleno barrio del mercado cardenal de Valparaíso. El proyecto pretende revitalizar el sector, con una propuesta nueva de departamentos dirigidos a estudiantes y trabajadores jóvenes.



## > Sobre la Observación

### 1 LO LONGITUDINAL DE LA CIUDAD Fig.51

**Lugar/** Calle Brasil, Valparaíso.

**Comentario/** Encuentro en un largo inhóspito, pero que posee un resguardo desde la verticalidad y el espacio verde de las jardineras donde el cuerpo es acogido.

**Observación/** el espesor en verde, permite un uso horizontal liberado en resguardo vertical. Acceso desde lo denso a la horizontal liberada que genera encuentro.



fig. 51

### 2 CRUCE EN FUGA Fig.52

**Lugar/** Borde vía ferrea, Est. Barón, Valparaíso

**Comentario/** Retazo urbano, que está más fuera que dentro de la ciudad, y limita la ciudad con la costa.

**Observación/** acerca lo extraurbano. Intersección de lo longitudinal con lo transversal concreta un cruce que contiene la extensión y confluye en fugas de dimensión urbana, dando alcance a los extremos.



fig. 52

### Relaciones de lo Observado

A partir de las observaciones acerca de la configuración urbana del Almendral, se reconoce la fuga y el borde, la relación desde lo longitudinal, es en un largo que vincula el borde costero, y la ciudad de Valparaíso con sus ciudades vecinas, por lo tanto son vías vinculadoras, en cambio las transversales, se desarrollan desde la falda de los cerros hacia el mar, y construyen una llegada al dormitorio de la ciudad.

## > Sobre el Lugar

### El Lugar

ICH calle Yungay con Doce de Febrero

El emplazamiento del inmueble queda absorbido por la burbuja comercial que se desprende del Mercado Cardinal. Las calles involucradas en el sector comercial mantienen una relación dinámica entre lo público de la calle y lo privado del oficio comercial, que crea un umbral de actividad. El inmueble también se encuentra influenciado por su cercanía con el sub-barrio Límite Costa/Universitario. En la cuadra vecina se encuentra la Casa Central de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, junto a otras facultades, que se extienden hacia el eje del bandejón central de Avenida Brasil, conformando el gran polo universitario de la ciudad.



fig. 53

**Observación/** Vista desde calle Yungay. El inmueble está rodeado de un ambiente festivo en torno a la feria, su gente, ocio y bullicio, lo cual genera una interacción constante con el centro del mercado.



fig. 54

**Observación/** Condición de esquina contiene la apertura y la vinculación con la luz. El inmueble tiene una apertura por su relación directa de interior/exterior. Tiene tres fachadas en relación directa con la calle.

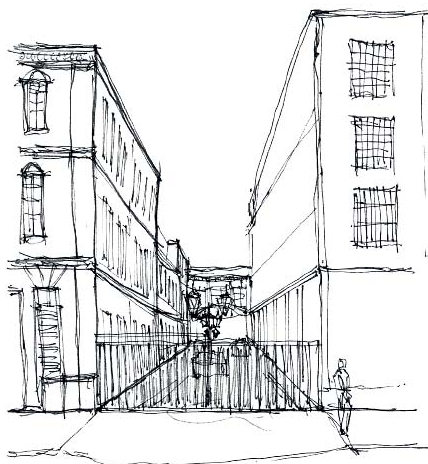


fig. 55

**Observación/** Talcahuano como extensión pública pero contenida de la primera planta, fisura de apertura vertical que acoge en resguardo.



fig. 56

**Observación/** La esquina es quiebre radical, acaba la transición del barrio mercado y relaciona con la apertura al puerto de 12 de febrero.

### Perfil del Habitante

La población habitacional del área afectada se encuentra en una serie de edificios antiguos en estado de deterioro por los años, terremotos y falta de mantención. En general sus habitantes trabajan en el sector comercial del mercado y constituyen familias de clase media, con tradición familiar en el trabajo relativo al comercio.

## > De la Propuesta

### Relaciones Espaciales

Relación de los extremos con la apertura, extensión de la planta abierta a la calle y al pasaje. Extensión de la altura hacia el cielo y alcance de la amplitud del mar. Por la apertura de la planta baja, se cruza recorriendo del mercado hacia Brasil, pasando por el quiebre esquinado donde aparece el vacío vertical, como atrio que marca el acceso principal, que conecta cielo y suelo.

ACTO/ Cruzar bordeando la abertura

FORMA/ Corredor de cruce vertical

### Programa

#### Cubierta/

La cubierta genera un vínculo con el anfiteatro de Valparaíso que se vincula hacia el mar desde las cubiertas. Este espacio regala un encuentro al habitante del edificio y un mirador del interior de la ciudad.

#### Plazas Verticales/

Las plazas verticales generan una amplitud espacial y un espacio de encuentro de los habitantes. La plaza más importante es la que se genera desde la esquina de 12 de febrero, que potencia el quiebre radical del barrio, la cual genera una amplitud horizontal y desencajamiento del sector.

#### Circulación/

La circulación genera los vacíos verticales que cruzan del primer piso al cielo y vinculan los espacios públicos y privados. Este recorrido vincula la calle 12 de febrero (barrio universitario) con Yungay y Rawson (barrio mercado), generando un umbral de traspaso.

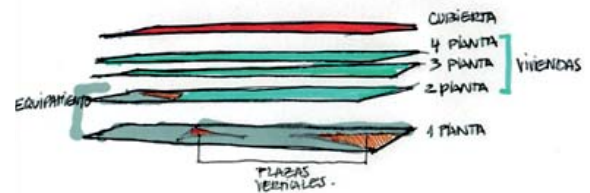
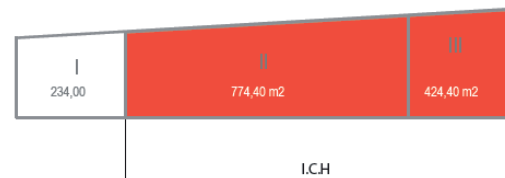


Fig. 57  
Esquema de plantas



Polígono de intervención



Fig.58  
Maqueta de la propuesta

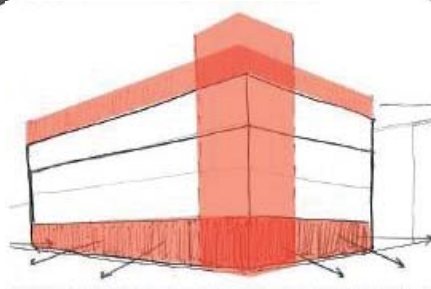
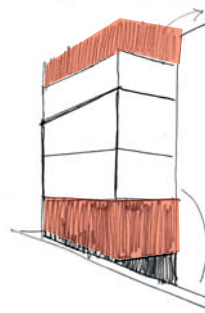


Fig.59  
La esquina como quiebre vinculante, el acceder se dispone en ella, en un atrio de que conecta planta y cielo con un vacío vertical público.

### Objetivo del Proyecto

Se propone un habitar condicionado por la apertura. Liberar la primera planta que es actualmente un bloque que impide el paso, para permitir el recorrer entre el mercado y Brasil hacia barón en un paseo galería con condición de plaza. La esquina como quiebre vinculante, el acceder se dispone en ella, en un atrio que conecta planta y cielo con un vacío vertical público. La altura del inmueble se extiende un piso al cielo y se habilita la cubierta que queda vinculada en apertura hacia el mar. La planta baja se apropia del resguardo abierto de Talcahuano por extensión del paso horizontal. Los departamentos quedan en un centro más resguardado, rematado por las dos amplitudes de planta baja y cubierta. El cruce entre lo público y privado genera espacios permeables.

Planimetrías



Fig.60  
Planta primer piso

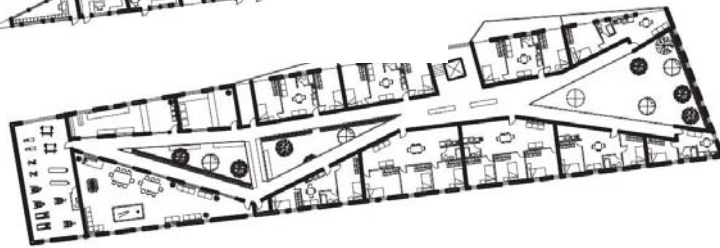


Fig.61  
Planta tipo



Croquis habitado

Fig.62  
Croquis de la propuesta



Fig.63  
Fachada del Inmueble intervenida con la propuesta

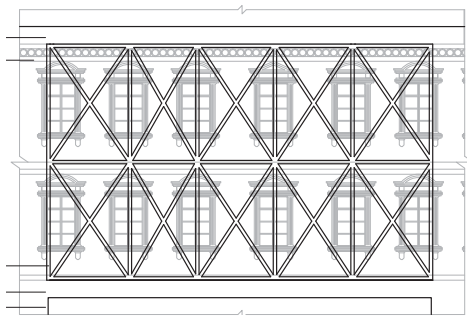


Fig.64  
Detalle constructivo de la fachada

4  
Año

Tema

## CONJUNTO HABITACIONAL ADULTO MAYOR

Profesores:  
Iván Ivelic  
Mauricio Puentes

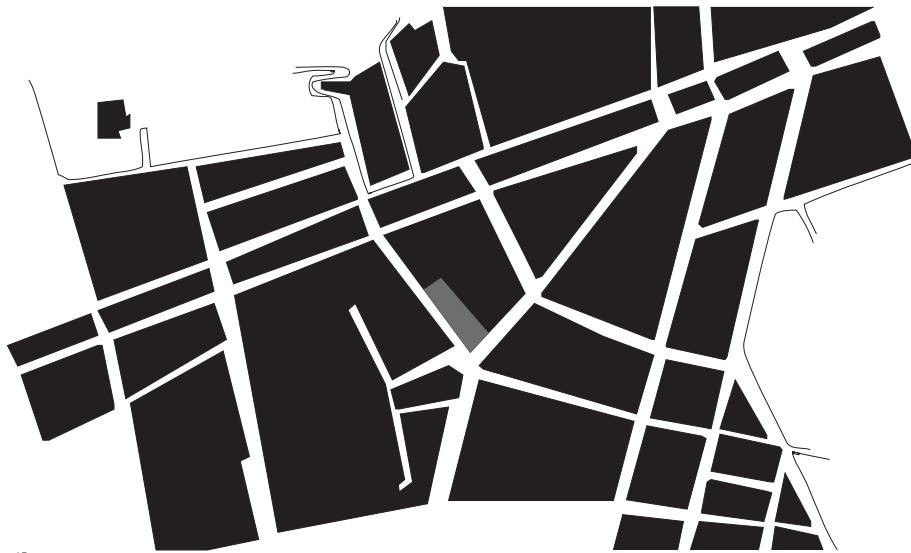


fig. 65  
Ubicación Propuesta  
Esquina Juana Ross con Victoria, Valparaíso

### Estudio

[Apuntes Personales]

El cuerpo del taller, genero un discurso arquitectónico durante el año, que desarrollo en dos etapas de proyecto. En esta segunda etapa, se estudió a fondo la relación del edificio con la ciudad, estudiando el emplazamiento del proyecto y el acto que se llevaría en su interior. Que en cada caso fue particular, dependiendo de la población a la que se dirige la intervención.

### Encargo

Se componen parejas o tríos de proyecto, para desarrollar un conjunto habitacional inserto en el barrio el Almendral, que este en un sitio eriazo. El edificio debe ser proyectado en su totalidad, buscando su integración con el barrio y la población existente.

### Proposición

Se propone un Conjunto Habitacional ubicado en calle Juana Ross, frente al Congreso Nacional. Este conjunto está dirigido a la población de adultos mayores a través de un programa de viviendas tuteladas del gobierno. Se propone un espacio que se integra al ritmo de la calle Juana Ross, con un largo de paseo, que se extiende hacia el interior del edificio.



## > Sobre la Observación

### 1 EL ARROPO EN EL CUERPO Fig.66

**Lugar/** Hogar de Cristo, Villa Alemana.  
**Observación/** Resguardo en el mismo cuerpo, el recogimiento genera un volumen cerrado, impenetrable, que vuelve ese acto consigo mismo una intimidad..



fig. 66

### 2 UMBRAL DEL CIELO ENTRAMADO Fig.67

**Lugar/** Calle Juana Ross, Valparaíso.  
**Comentario/** La arboleda genera una envolvente que retira ese espacio del resto de la calle.  
**Observación/** Tiempo de reposo, penumbra proyectada que genera un retiro.



fig. 67

### 3 LA ABERTURA DESDE LA ESQUINA Fig.68

**Lugar/** Calle Juana Ross, Valparaíso.  
**Observación/** Encuentro de la esquina, como un umbral entre los cerros y el barrio. La altura de los cerros envuelve desde la lejanía.



fig. 68

### Relaciones de lo Observado

A partir de las observaciones acerca de la configuración urbana de Almendral de la etapa anterior y las nuevas observaciones acerca del lugar de proyecto y el acto del Adulto Mayor, se toman las siguientes relaciones entre ambos:

**Acto /**

habitar / en la alternancia del ir y el descanso

**Pasear /**descanso y contemplación en movimiento

**replegar/cobijio** en el mismo cuerpo, búsqueda del equilibrio

**el gesto de la mano/** el tacto como instrumento de orientación

## > Del Proceso

### El Lugar

Esquina Juana Ross con Victoria, Valparaiso

La configuración urbana del Almendral presenta sus principales arterias conectoras en sus ejes longitudinales lo que tensiona dos polos de ciudad. El Polo Poniente históricamente dada su inmediata proximidad al puerto, ha generado mayor desarrollo urbano. Por otro lado el Polo oriente se ve desarrollado desde el ferrocarril, generando gran cantidad de poblaciones obreras próximas, sobre todo en cerro Barón y Larrain, lo que históricamente vuelve al sector un lugar residencial.

#### Calle Juana Ross

Vuelca su orientación hacia los cerros de la zona oriente, con un gesto que recoge el fondo de la ciudad como un frente.

#### Plaza O'higgins

Es sede de clubes de Brisca arraigados y constituidos por adultos mayores, que le regalan un carácter vecinal y doméstico a la Plaza.

#### Congreso Nacional

El congreso hace una suerte de límite dentro de la ciudad, un espacio sin interacción pública.

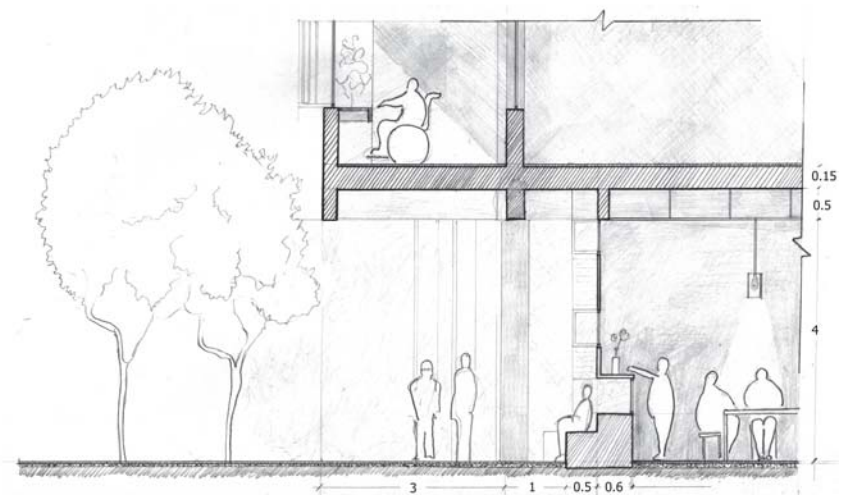
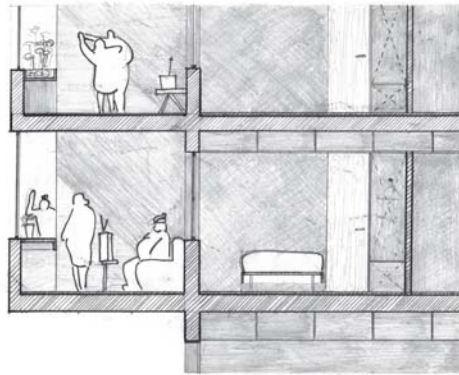
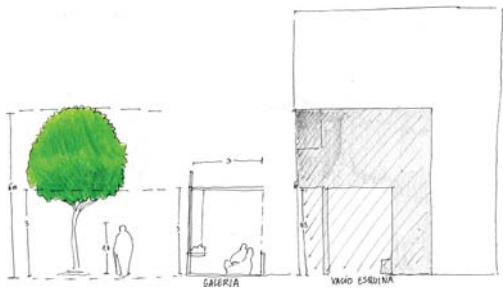


Fig. 69  
Corte Nivel de Acceso  
Presenta la extensión del paseo en el edificio, regalando una holgura en el espacio público peatonal.



### Objetivo del proyecto

Desde una primera instancia el proyecto ha perseguido potenciar el largo del eje Juana Ross, como vínculo de los cerros. El largo se desarrolla a través de un patio en altura, que reciba el acontecer común del conjunto orientado hacia la luz norte y que a la vez dialogue con los árboles de la calle, que conforman un paseo penumbroso. Las viviendas, a su vez, se retranquean en el primer piso, regalando un retiro necesario, frente al acontecer del barrio en días de feria. Se proponen tres módulos que permitan la interacción, independiente del conjunto, debido a la relación de retiro, que puedan generar los adultos mayores. Así, aparece el patio esplendente del reunirse en retiro.

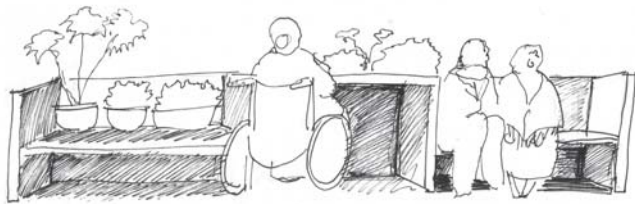


Fig.70  
Corte Nivel Viviendas  
relación de la galería con las viviendas.

Galería de acceso a las viviendas  
con maceteros terapéuticos

## > De la Propuesta

### Elementos Arquitectónicos de la propuesta

#### Galería/

Elemento arquitectónico del contemplar situado en el borde más íntimo de los departamentos. Recoge una dimensión urbana que reconoce la escala del paisaje y del barrio. Estancia interior que se extiende hacia el exterior incorporando una luz que favorece diariamente la jornada del estar del adulto mayor.

#### Corredor/

Elemento arquitectónico del paseo situado en el borde. Recoge parte de las circulaciones de los habitantes, alberga mobiliario que favorece el ritmo del deambular.

#### Paseo/

Situado en la cota de la calle, genera un umbráculo extendiendo el acontecer de la calle a un espacio cobijado por los árboles. Espacio donde se genera un mayor vínculo entre la vida del barrio y la vida de los habitantes del edificio, dando cabida a la feria de las pulgas en su contorno.

#### Remate/

Situado en la esquina más abierta y pública, se establece un vínculo visual entre la plaza O' Higgins y el gran vacío acotado en altura de la propuesta. En la parte superior se albergan servicios que buscan vincular al habitante del barrio con el habitante del edificio.

#### Bisagra/

Situado en la mitad del paseo. Un vacío acotado mediante dos límites verticales que enmarcan la vista a los cerros y el acceso al edificio. Esta bisagra juega el papel de espacio vinculador de los dos acontecimientos, la calle Juana Ross por un lado relacionada con la plaza O' Higgins y por otro el de la avenida Argentina, gran eje que conecta Valparaíso con su periferia y el Camino a Santiago.

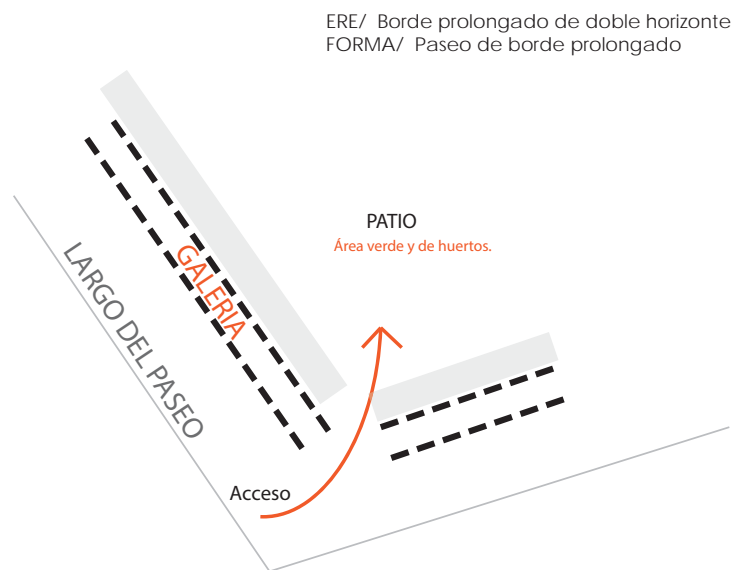


Fig. 71  
Esquema programa de la propuesta

Planimetrías

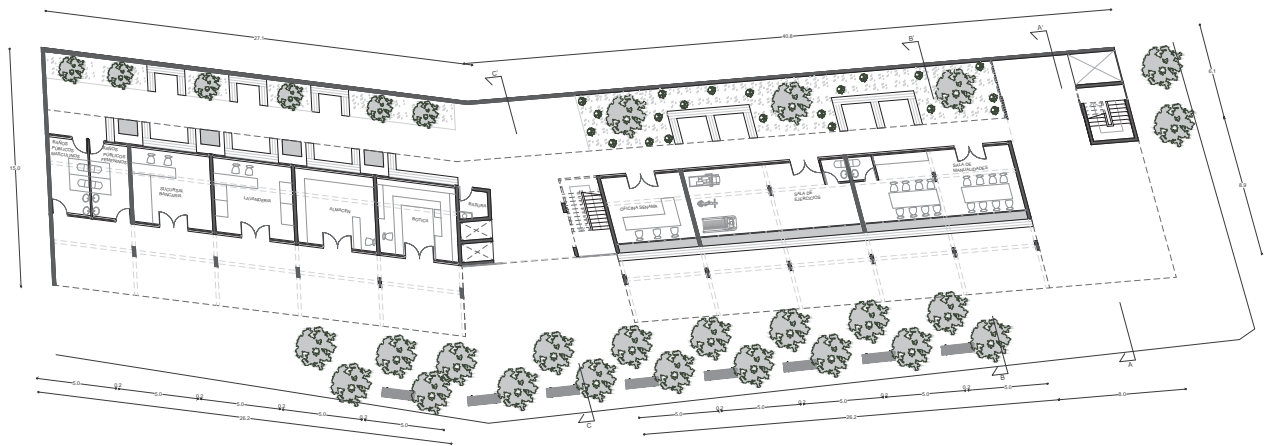


Fig. 72  
Planta Baja, nivel de calle.



Fig. 73  
Corte A-A'



Fig. 74  
Corte B-B'

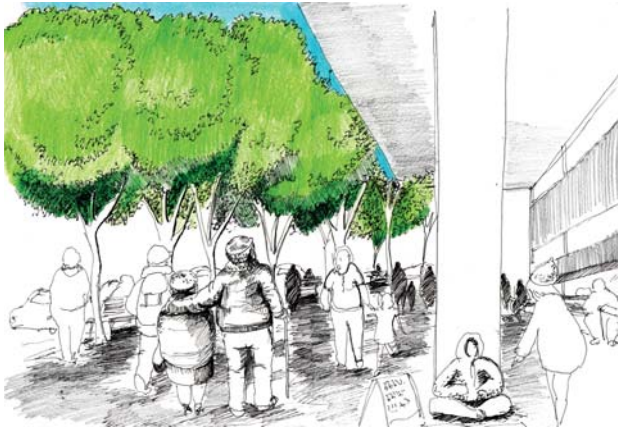


fig. 75  
Croquis Habitado  
Paseo que se genera en el borde del proyecto  
entre los árboles y la fachada del edificio.

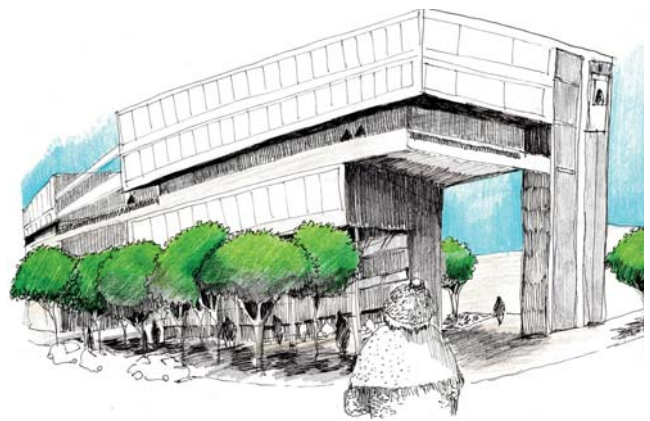


fig. 76  
Croquis Habitado  
Vista desde la esquina enfrente al Edificio.

5  
Año

## Tema Centro Comunitario de Permacultura

Profesores:  
Andrés Garcés  
Camila Fuenzalida

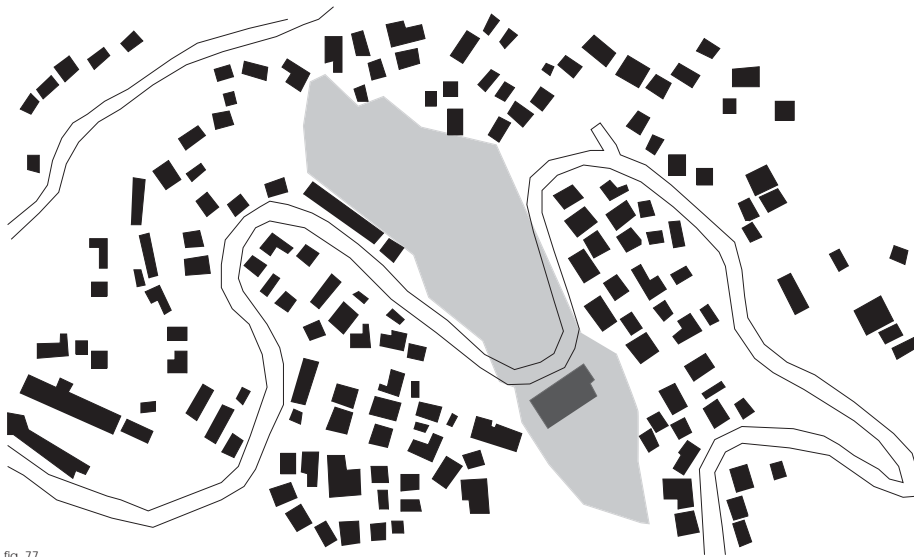


fig. 77  
Ubicación Propuesta (Elaboración propia)  
Quebrada Centro Cultural Cerro las Cañas

53

### Estudio

[Apuntes Propios]

El cuerpo de taller, generó un discurso arquitectónico, en torno al acto escénico de la ciudad. Este desarrollo fue interrumpido por el incendio que aconteció Valparaíso a principios del año 2014, lo que reformuló el devenir del taller, volcándose en la reconstrucción inmediata de viviendas y la observación de los cerros y sus quebradas afectadas.

### Encargo

Se conforman equipos de trabajo de 3 personas, los cuales deben elegir una quebrada dentro del manto del anfiteatro afectado por el incendio. Se desarrollará una propuesta de plan maestro, inserto en un plan de reconstrucción y reinterpretación del destino de las quebradas.

### Proposición

Se propone una rehabilitación barrial de la quebrada a partir del Centro Comunitario Las Cañas, el cual se salvó del incendio y tiene el potencial de ser motor de la intervención. Se piensa un proyecto de permacultura desde este centro, el cual posee los vínculos vecinales ideales para movilizar un proyecto social en el sector.



## > Sobre la Observación

### 1 CONVERSACIÓN CON TAMAÑO DE MESA Fig.78

**Lugar/** Plaza O'higgins, Valparaiso.  
**Comentario/** Espacio de dialogo de la mesa en el espacio público, un elemento de intervención doméstica en lo urbano.  
**Observación/** el juego es con un turno, esta la espera y la acción, ocurre en una exposición, un espacio donde exponer de forma íntima cerca del cuerpo.

ESTE ES ESPACIO URBANO SI NO, ESTABLECER.

ACCIONES PARA A CLARIFICAR LOS CONCEPTOS AL ESTAR EN UNO DE LOS DOS NIVELES DEL ESPACIO URBANO ANTE LA VERIFICACIÓN DEL ESPACIO.



relación vertiginosa del cuerpo con la extensión, ruta que se traza desde el pie.

fig. 79

LA MESA, UNIDAD DESENTADA DE UN NIVEL DE ESPECTADORES EN DOS ALTURAS.

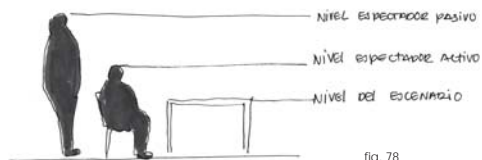


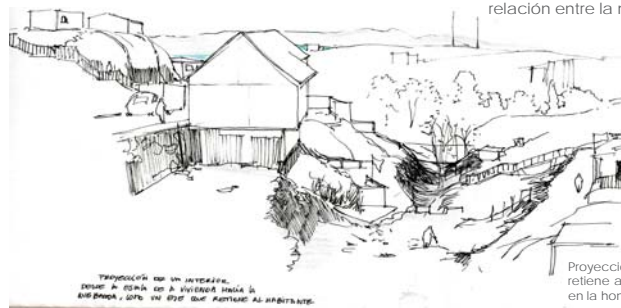
fig. 78

### Relaciones de lo Observado

La mesa como espacio escénico cotidiano.

La mesa es el lugar de reunión desde lo doméstico. La mesa posee una distancia social próxima. La conversación no es más larga que la mesa, y en ella se observan todos desde un mismo horizonte, que permite un encuentro con la mirada del otro. Valparaiso se configura desde una escala doméstica.

La interacción en el espacio público de sus habitantes es desde esta medida. Por lo tanto, es interesante la relación entre la mesa y Valparaiso.



TRANSICIÓN EN UN INTERIOR. ESPACIO DE ESPERA EN LA VIVIENDA HACIA LA VERIFICACIÓN DEL ESPACIO URBANO AL HABITANTE.

Proyección de un interior, eje que rellena al habitando desde el paso en la hondonada.

fig. 80

## > Sobre el Lugar

### El Lugar Quebrada Centro comunitario Cerro las Cañas

Nos ubicamos en una de las dos quebradas interiores del cerro las Cañas, las cuales se articulan en una menor escala a las que limitan con el C° La Merced y C° La Cruz.

#### Polígonos de intervención

El plan maestro considera una superficie de 40, 76 has.

El proyecto del centro comunitario abarca dos escalas de intervención:

**Polígono trazo natural:** es la intervención directa a proyectar, consta de un área de 8.272 m<sup>2</sup>. Es lo edificable.

**Polígono trazo del hombre:** es un área mayor al primero que abarca casas inmediatas al trazo natural, fue seleccionado desde la accesibilidad de las casas por medio de la quebrada y su directa relación de habitabilidad con esta. Es el área de influencia directa, en que estas viviendas pueden colaborar con la mantención de la quebrada y dar uso a las huertas barriales.

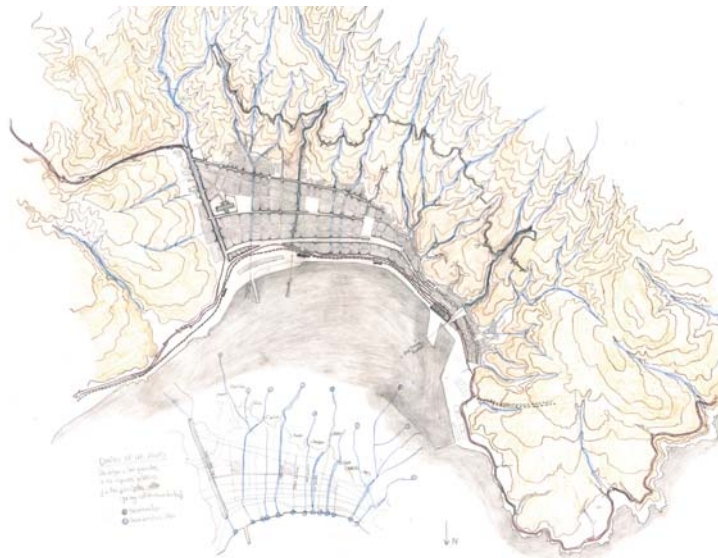


Fig.81  
Cartografía de las quebradas y sus aguas.  
(Elaborado por Jorge de Couto Andrés)



## > De la Propuesta

### Ejes de Intervención

#### Plan Maestro

**1** La ciudad de Valparaíso en su cota superior es irregular, inaccesible e insegura, existe una numerosa población asentada allí, que busca definir su identidad, y su lugar dentro de la ciudad formal. Ellos actualmente dialogan entre una vida urbana y rural, que exige con urgencia una formalización y visibilización de la situación, en función de la dignidad y seguridad de las personas, y el medio en el que viven.

**2** Se persigue consolidar la avenida Alemania como eje conector de las quebradas que abarcamos en el polígono, las cuales confluyen a esta cota y crean una figura de hoja inversa, desde la cual el cauce de agua desciende hasta la avenida y continua hacia al mar.

**3** Recuperación de las quebradas como parte de la ciudad, una característica propia de la morfología de Valparaíso, que ha dado forma a su habitar entre cimas, laderas y quebradas orientadas al mar conformando un anfiteatro natural. La quebrada vista no como un límite entre cerros, si no como vínculo.

**4** Reforestación con especies nativas en el área tomada del Pajonal, cambiando el destino de este lugar hacia un bien público, integrado en la ciudad en espacios vitales de esparcimiento. Tomar conciencia de qué ciudad queremos construir y si esta es un lugar amable al habitante, darle prioridad intransable a la vida pública. Formando así una ciudad que permita el bienestar de quien la habita.

**5** los proyectos del plan maestro forman un ciclo vital vivencial y productivo: el cual funciona armónicamente a escala territorial, barrial y humana. Cada proyecto aporta con una medida tangible desde la zonificación propuesta.

**6** El eje guía de la planificación territorial gira en torno a la educación y experimentación de la permacultura, la cual como modelo consiste en un fuerte arraigo al suelo, en que la persona trabaja con la naturaleza.

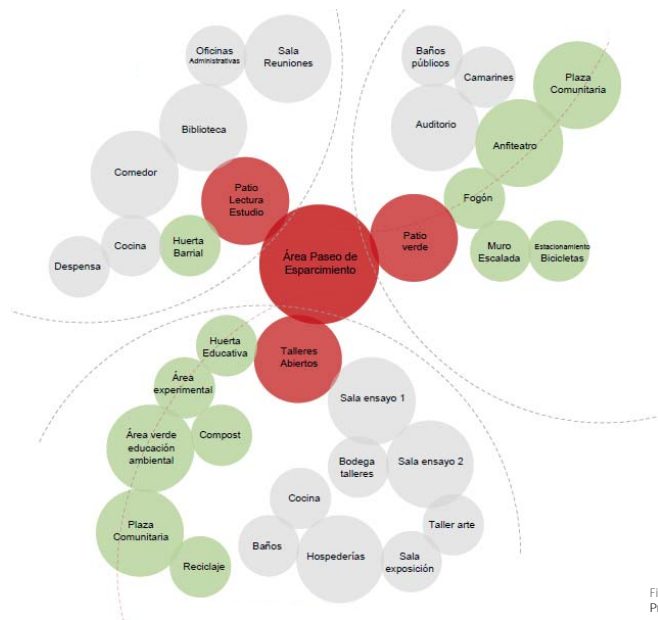


Fig.83 Programa

### Programa

El programa propuesto es un centro, que es el actual centro cultural las Cañas, el cual se vincula con la quebrada a través de un paseo público que regala la posibilidad de encontrarse con el agua, y que conecta las hospederías, espacio de talleres comunitarios y huertas.

ACTO/ Retiro en resguardo de la tierra

FORMA/ Corredor quebrado sumergido

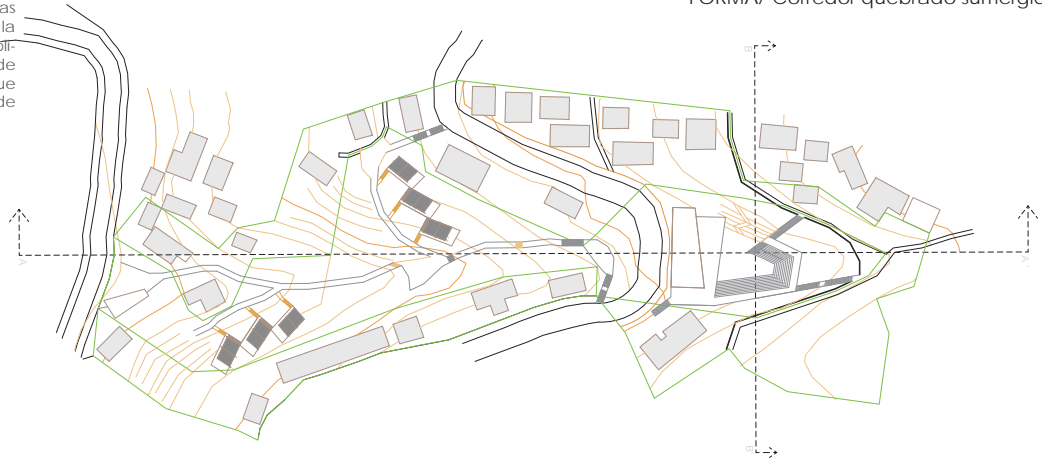


Fig.94  
Planta de intervención Quebrada Centro comunitario

### Modelo de Gestión

**Factores de sustentabilidad social**  
desarrollo de actividades que incorporen al barrio completo día de almuerzo comunitario, integración de los equipamientos y servicios próximos al centro comunitario, integración de la cancha de fútbol, para poder generar un centro neurálgico dentro del cerro donde se concentren variadas actividades artísticas y deportivas.

#### factores de sustentabilidad económica

Arriendo de espacio de talleres y salones de exposiciones, arriendo permanente de hospedadería, donde se pueden realizar granjas de trabajo y arriendo a inquilinos mensuales. desarrollo de cursos de permacultura, venta de productos de verduras y manualidades realizadas en los talleres del centro comunitario en la feria del barrio, pago de los talleres a través de trueque.

**factores de sustentabilidad ambiental**  
parque de especies nativas a manera de restaurar el entorno de la quebrada, biodiversidad y corredores biológicos, espacio de reciclaje, energías renovables, tratamiento de aguas huerto educativo, bioconstrucción.

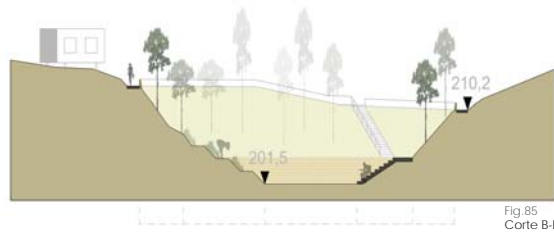


Fig. 85  
Corte B-B'

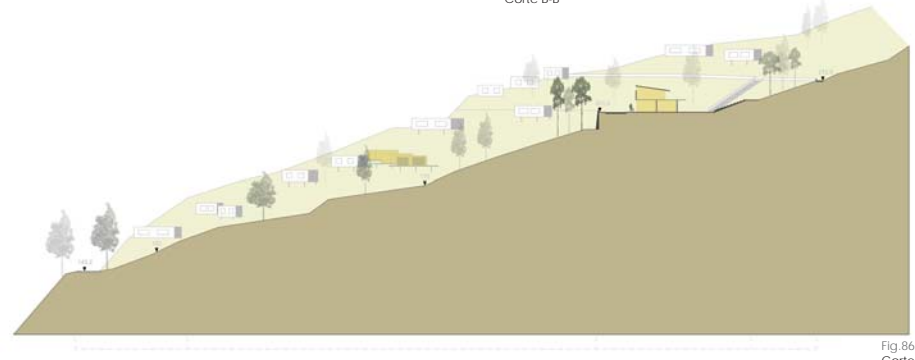


Fig. 86  
Corte A-A'

- ① ZONA PARQU ECOLOGICO
- ②A ZONA FORESTAL
- ②B LIMITE A EXPANDIR COMO ZONA CONSERVACION AMBIENTAL
- ③ ZONA AGRICOLA EDUCATIVA
- ④ ZONA DEPORTIVA
- ⑤ ZONA CULTURAL
- ⑥ ZONA EDUCATIVA
- ⑦ ZONA PASEO COMERCIAL
- ⑧ ZONA RESTRICCIÓN VIAL
- ⑨ ZONA RECONSTRUCCIÓN INCENDIO
- ⑩ ZONA HABITACIONAL
- ⑪ ZONA CIRCULACIONES MIXTAS

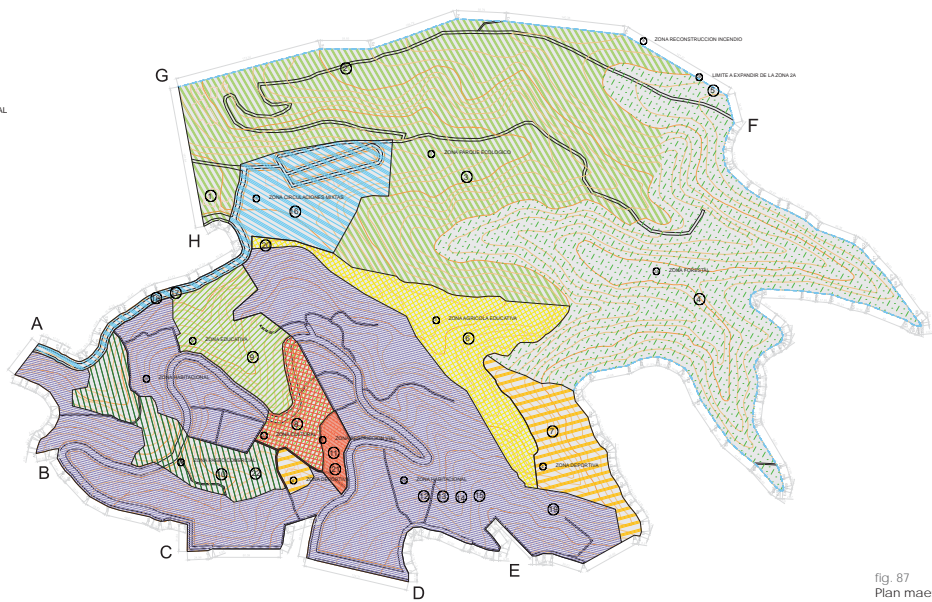


fig. 87  
Plan maestro

5  
Año

Tema

## CENTRO DE ENCUENTRO DEL ADULTO MAYOR

Profesores:  
David Luza  
David Jolly



fig. 88  
Ubicación Propuesta  
Ascensor Larrain, C° Larrain.  
(Elaboración propia)

### Estudio

[Apuntes Propios]

El cuerpo de taller, desarrollo un discurso arquitectónico en relación a proyectos realizados con anterioridad, para lograr un desarrollo planimétrico detallado.

### Encargo

Se selecciona un proyecto desarrollado con anterioridad, para ser remirado durante la etapa, el cual debe contar con un fundamento, y un estudio de demanda, con la intervención de un mandante real.

### Proposición

El proyecto es un Centro de encuentro del Adulto Mayor, en el terreno del ascensor Larrain, es pertinente dicho emplazamiento ya que al tener el ascensor en las cercanías, permitiría a las personas mayores poder acceder al plan de Valparaíso con mayor facilidad. Esta propuesta busca la recreación e integración del Adulto Mayor del barrio.



## > Sobre la Observación

### 1 ESTAR ENCIMADO Fig. 88

**Lugar/** mesa de la cafetería de la E[ad].  
**Observación/** Estar sobre o estar bajo. Estar sobre lo que se puede mirar. El cuerpo encimado. Entre estar adentro y estar afuera a la vez.

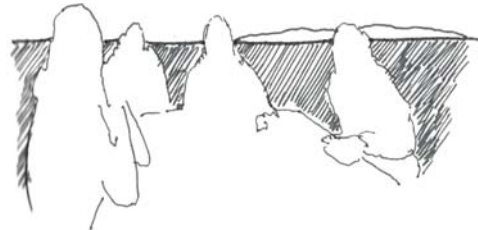


ESTAR SOBRE O ESTAR BAJO. ESTAR  
 VERE LO QUE SE PUEDE VER. EL CUERPO  
 ENCIMADO, ENTRE ESTAR DENTRO Y ESTAR  
 FUERA.

fig. 89

### 2 EL HORIZONTE COMPARTIDO Fig. 89

**Lugar/** mesa en la cafetería de la E[ad].  
**Observación/** El horizonte del mar regala un frente y un atrás, el horizonte sobre o bajo, el estar ante, retiene en su inmensidad.



EL HORIZONTE DEL MAR REGALA UN FRENTE Y  
 ATRÁS, EL HORIZONTE SITUA SOBRE O BAJO,  
 EL ESTAR ANTE TE RETIENE EN SU INMENSIDAD.

fig. 90

### Relaciones de lo Observado

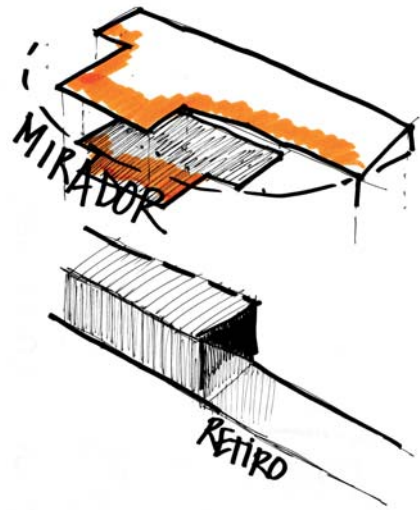
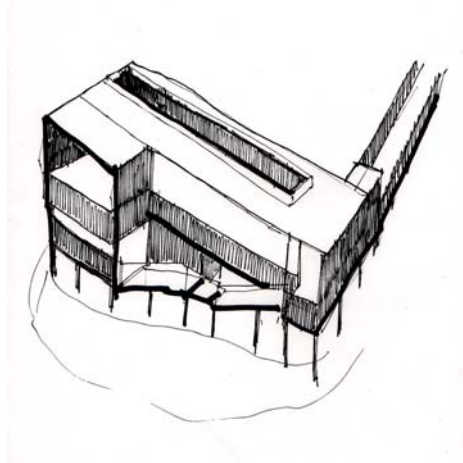
A partir de lo observado la propuesta debe adueñarse de la dimensión de la mesa, como un lugar de encuentro, el estar sobre, como una posibilidad de encuentro, y de construcción de una distancia con la cual mirarse.

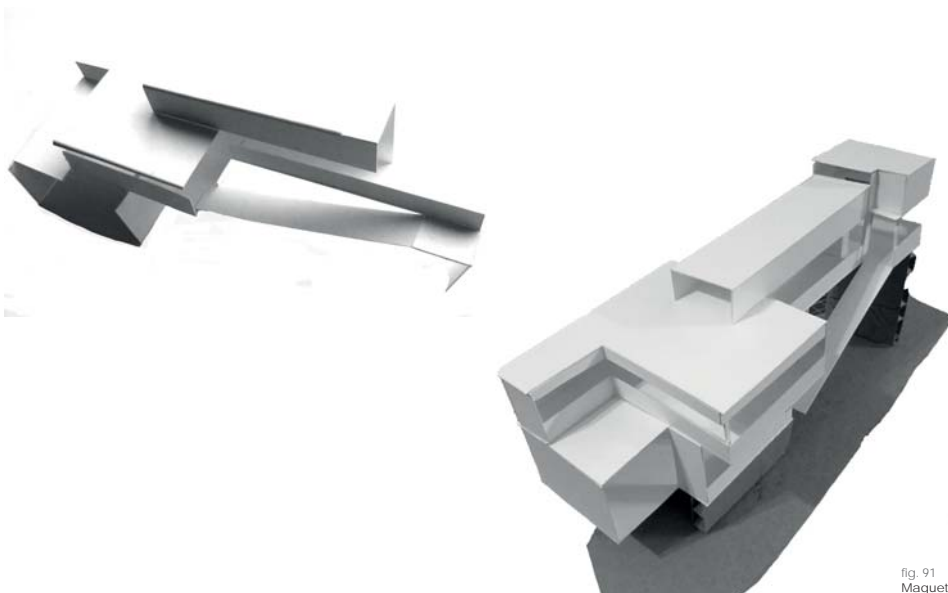
## > Del Proceso

### El Lugar Ascensor Larrain

El cerro Larrain, se encuentra en el lado Este de Valparaiso, y su principal acceso es una escalera junto al Ascensor Larrain, que esta abandonado actualmente.

El barrio se desarrollo a partir de su proximidad con el cerro Barón, que albergaba a los obreros de tranvias y ferrocarriles de la época, así se extendio también esta población al cerro. Actualmente existe una población de adultos mayores importante.





### Objetivo del Proyecto

A partir de lo estudiado, se considera pertinente emplazar el proyecto de Centro de encuentro del Adulto Mayor, en el terreno del ascensor, ya que al tener el ascensor en las cercanías, permitiría a las personas mayores poder acceder al plan de Valparaíso con mayor facilidad.

- 1 El ascensor como punto de interacción social histórica del barrio.
- 2 Condición del lugar como un borde mirador de la ciudad, reconociendo la cualidad de anfiteatro.
- 3 Integrar al Adulto Mayor que reside en el barrio. En la recreación colectiva
- 4 Constituir el descanso de un encuentro. En torno a la once.

fig. 91  
Maquetas de avance

## > De la Propuesta

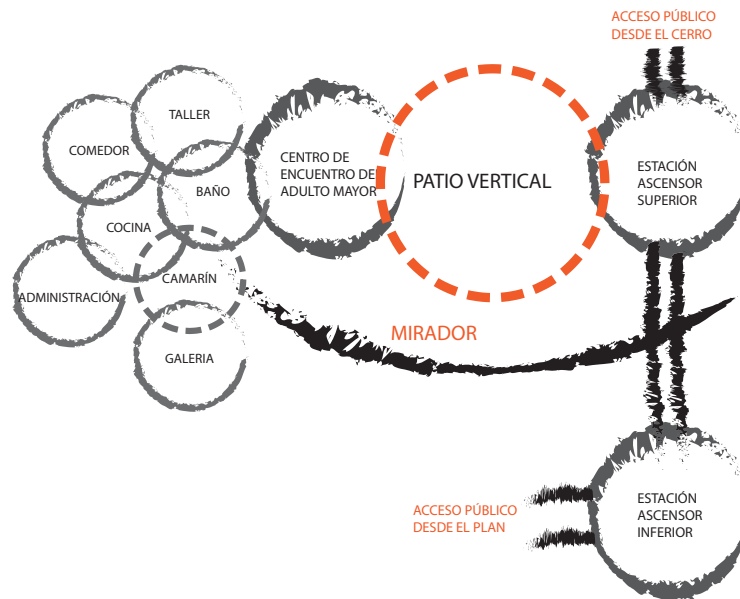
### Relaciones Espaciales

El proyecto se emplaza en un borde que se constituye como lugar desde el largo, a partir del elemento arquitectónico de la **Galería** como vinculador del espacio íntimo de la sede y el lugar del recibimiento. El sitio tiene la cualidad de un mirador, por lo cual la vista se vuelca al horizonte del mar, en un retiro contemplativo construido a partir de un espesor del borde y de umbrales de acceso.

### Programa

El programa prima la relación entre la cocina y el comedor, como el lugar de encuentro del adulto mayor. Este encuentro posee la holgura de una **sobre-mesa**, en la cual, ocurren actividades posteriores, que se incluyen dentro de la estancia de la galería y el taller.

ACTO/ Bordear en retiro contemplativo  
FORMA/ Borde de umbrales desplegados



Modelo de Gestión

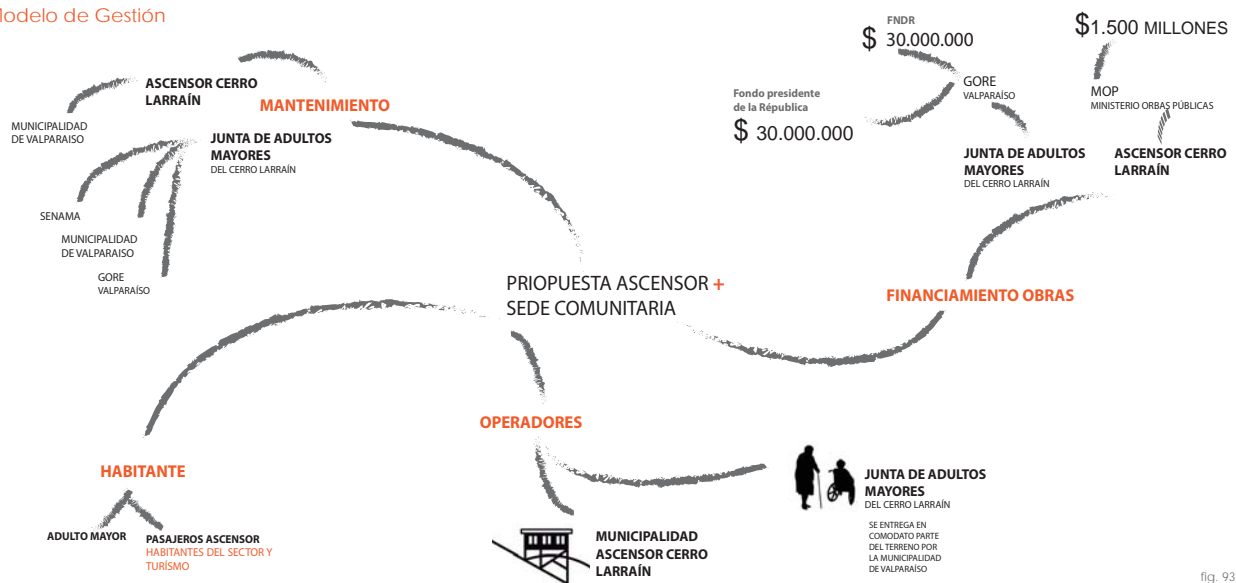


fig. 93  
Modelo de Gestión

Planimetrías

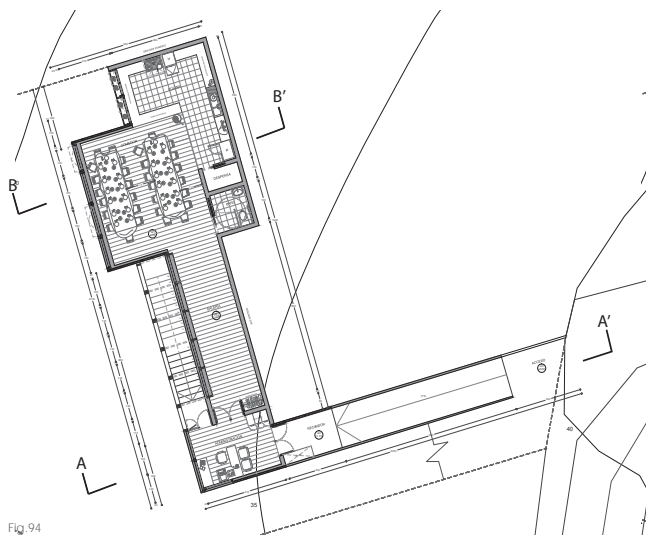


Fig.94  
Planta Nivel de Acceso

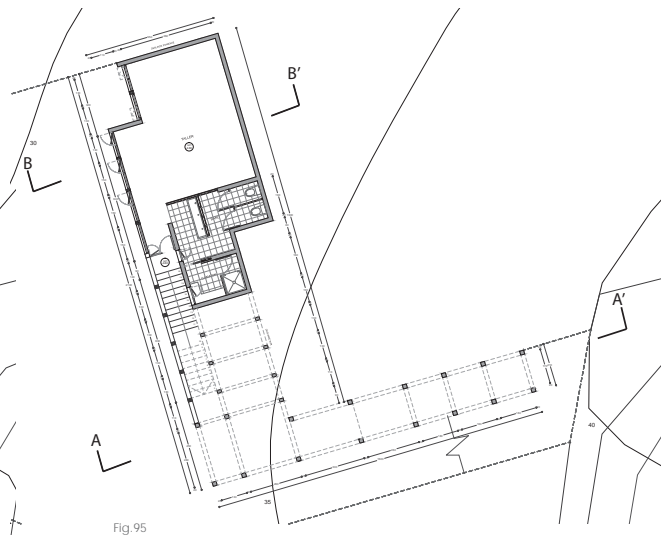


Fig.95  
Planta Nivel Inferior

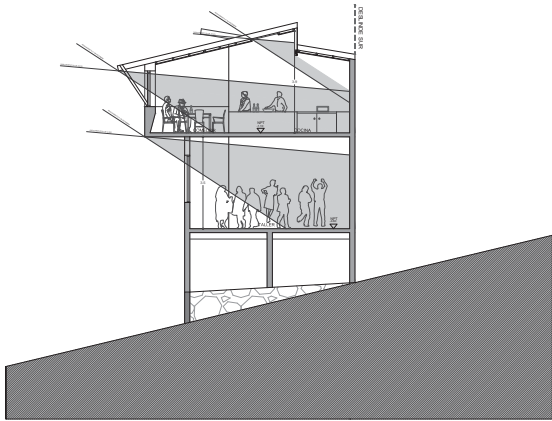


Fig.96  
Corte B-B'

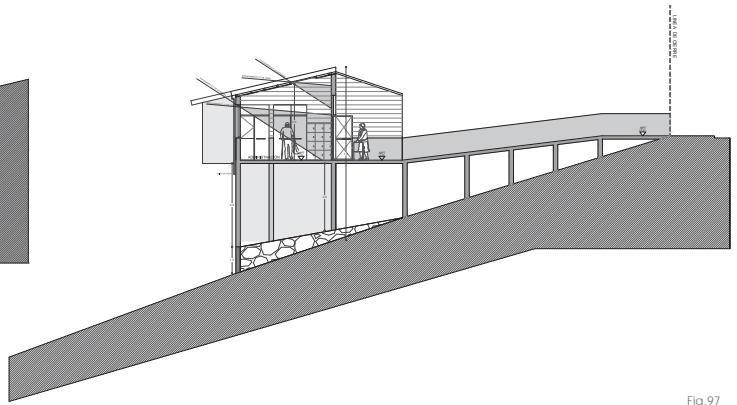


Fig.97  
Corte A-A'

1  
Año

# Tema Travesía Futaleufú

Profesores:  
Patricio Caraves  
Fernando Espósito



Futaleufú  
Región de los  
Lagos/Chile

Poema de Travesía

Partidos

Al temple humilde

De los fuertes pioneros

A aquella bella casa y desconocida

Entre esplendidas Lenguas

Dudosas conciencias  
Claros Señas

Que en la radiante obscuridad.

Celebran gozosas

Cual casta realidad

O preciosa aventura.

Poeta Carlos  
Covarrubias



### Acto Poético en el Ocaso

Pampa Argentina  
Poeta Carlos  
Covarrubias

En la Pampa hay que orientarse, orientarse por las estrellas, nuestro Norte esta en el Sur, es la teoría de Amereida. Este es el Acto del mar interior de América. Ahora, en la tierra del gaucho nos dormimos, frente al Norte para despertarnos sin vasilar, saber donde esta ese lugar para poder partir.



Fig.98  
Obra de Travesía  
Proposición de un pormenor al borde del río Futaleufu

3  
Año

## Tema Travesía Heliópolis

Profesores:  
Rodrigo Saavedra  
Fernando Espósito



### Poema de Travesía

contrastes desiguales  
de una flor  
que crece  
en el combate

y hoy día ella  
tendida en el azar  
de un objetivo

un sentimiento pasa  
y no  
con su armonía

la felicidad que abre  
la verdad del mundo

la ciudad santa convive  
entre la violencia ruín  
y la esperanza,  
de un corazón único  
entre las gentes

conoces la verdadera paz  
cuando crece entre los niños  
como una música humilde  
y respetable

un país nuevo  
nace en el afecto  
donde brilla solidaria  
una estrella familiar

todo  
y el amor apenas  
ningún deseo atenta  
la imaginación social  
de un cariño  
en el silencio

ves  
sin dolor camino  
amigo del reflejo  
que dios tampoco  
acaba

jardín de palabras oportunas  
donde cada gesto  
la vida lo mejora

no acaba esto ahora  
no cesa de acontecer  
la lucha del poema y la realidad

Poema construido en conjunto con  
los participantes de taller.

## La Obra

La obra aparece en un emplazamiento privilegiado por las aguas, en el interior de la Favela.  
La obra se basa en 5 principios:

**Posarse/**  
Sostenerse desde el codo a la mano, construye el apoyo del leer.

**Desfase/**  
El desfase genera la extensión del eje del elemento que se une. una unión abierta.

**Sonido/**  
El sonido del agua, genera el silencio de la lectura, la concentración desde este sonido perpetuo.

**Dirección/**  
La mirada se dirige al cielo, y al largo de la plaza, construyendo una panorámica.

**Entramado/**  
Las celosías construyen el interior, y la sombra,

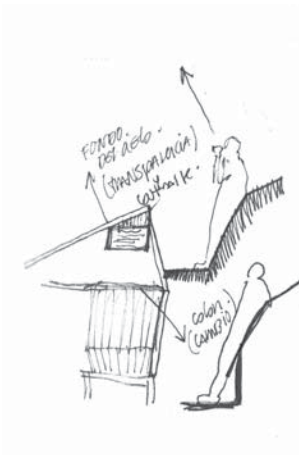


Fig.99  
Posturas en la obra de travesia

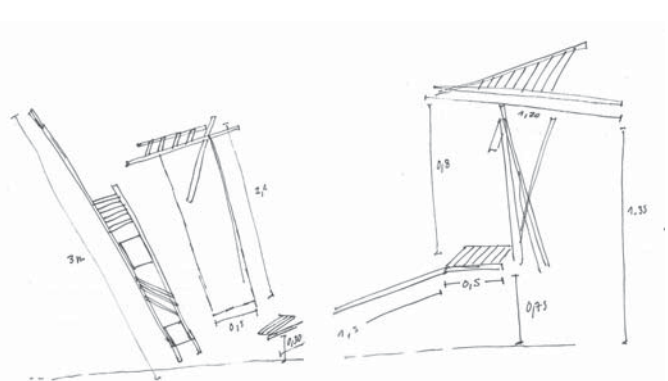


Fig.100  
Obra de Travesia con medidas

## > Planteamiento del estudio



Fig. 101  
Cartografía del Gran Valparaíso  
Relación territorial de sus bordes,  
desde el mar hacia el interior del  
valle.

### Relaciones

A partir de la expresión urbana de los proyectos desarrollados en el curso de la carrera, aparece el borde como origen de la propuesta arquitectónica, desde la escala urbana a una escala humana, se desarrolla esta relación a través de un elemento arquitectónico que define la totalidad de la obra. Son el corredor y la galería, los cuales incorporan diversos valores espaciales que dan cabida al acto, el cual articula la forma en la que el espacio es habitado.

Aparece la relación del proyecto, desde su emplazamiento, con el entrebordo, ya que la ciudad de Valparaíso hacia el interior del valle es una red urbana que se extiende dispersa territorialmente, y es vinculada por un eje ferroviario y vial desde el gran Valparaíso hacia el valle de Marga Marga, esta ciudad se extiende entre dos bordes, la línea que define el mar en la costa y la cota de los cerros que se ciñen en dirección al interior del valle. Podemos afirmar que la ciudad se emplaza entonces en el entrebordo.

Los proyectos desarrollados se presentan como un espacio intermedio, como vínculo y mirador de la ciudad a distintas escalas.



**1 año / Paradero intermodal Plazuela Ecuador**

El proyecto es un paradero de colectivos, que se emplaza en la Plazuela Ecuador. Se propone constituir un borde entre la calle Bellavista y el espacio de la Plaza, en el cual poder esperar los colectivos y micros que vinculan el plany el cerro, por lo tanto este espacio sería una parada para llegar al sitio de destino.



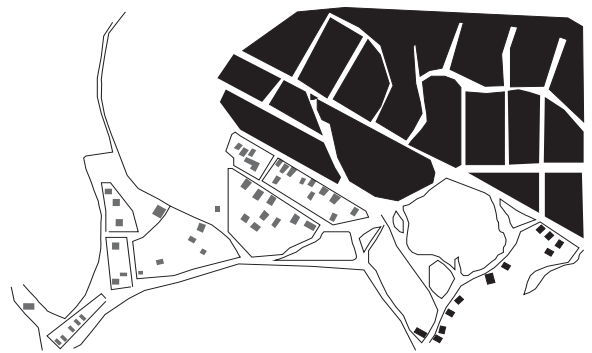
**2 año / Vivienda Unifamiliar en mirador informal**

Se propone una vivienda unifamiliar, en una parcela abandonada con potencialidad de mirador. El sitio, es reconocido como mirador por las personas que informalmente se encuentran en el lugar. El remate del cerro, forma una esquina que se alza desde la cima en dirección al mar, desde donde se encuentra este horizonte lejano y retirado.



**3 año / Centro de integración del Adulto Mayor Ascensor Larrain**

Se propone una sede de integración recreativa del Adulto Mayor dentro del polígono del Ascensor Larrain, en el cerro Larrain. El proyecto es un eje vinculador entre el plan y el cerro, vincula la cota alta del borde de los cerros y es un potente mirador de la ciudad.



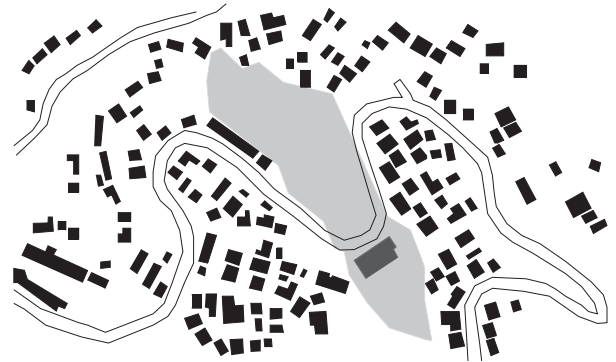
**3 año / Biblioteca en un campamento en el borde extraurbano**

Se propone una Biblioteca con un mirador para la comunidad, que en conjunto generan una plaza. El proyecto se emplaza en la periferia de la comuna de Quilpué, y se relaciona con la cima de los cerros, potenciando un mirador con una extensión territorial.



**4 año / Conjunto habitacional en el Almendral**

Se propone un proyecto emplazado en una esquina vinculadora con el borde costero y el interior, entre dos ejes de flujos muy potentes y que limitan la ciudad, por un lado el borde costero en su largo y por otro, el cordón de cerros de la zona oriente de Valparaiso.



**5 año / Reconstrucción de una Quebrada A través de un Centro de Permacultura**

Se propone una rehabilitación barrial de la quebrada a partir del centro de permacultura las cañas, Proyecto de Plan Maestro en la zona afectada desarrollado en la etapa proponiendo. La quebrada que contiene al Centro Comunitario Las Cañas, el cual se salvó del incendio y tiene el potencial de ser motor de la intervención. Este espacio es un lugar entre bordes que se encuentra dentro de la cota alta de Valparaiso en la zona periférica de la ciudad.

## > Caso de estudio

El caso arquitectónico a abordar es una estación intermodal de pasajeros. Temática que abre la inquietud sobre el desarrollo de una movilidad peatonal inclusiva en el espacio público y la calle, en un anteproyecto introducido en una temática perteneciente al área de infraestructura de transporte.

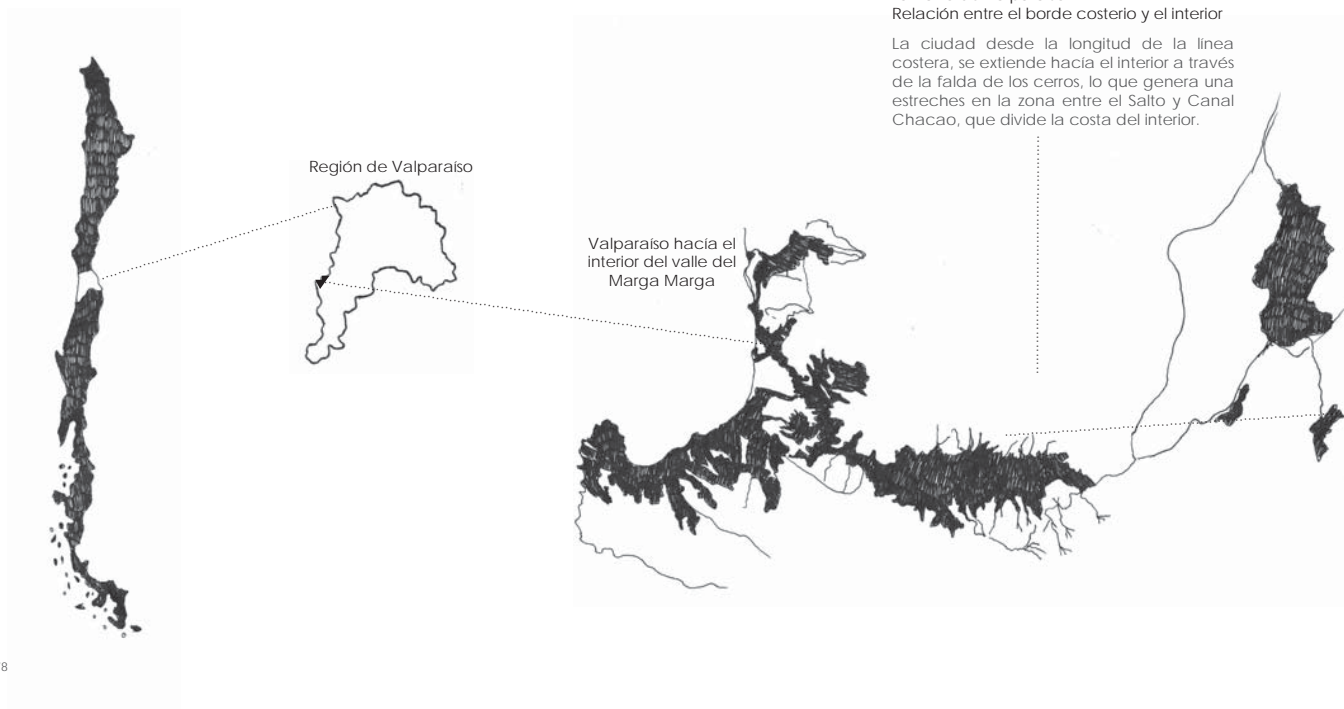
Este se emplaza en la estación Villa Alemana, parte de la red de servicio ferroviario que es operado actualmente por la empresa de Metro Valparaíso. La cual en el año 2015 realiza junto a la corporación ciudad accesible un diagnóstico de accesibilidad universal de las estaciones, el cual revela la situación de desigualdad de oportunidades de acceder al servicio para personas con movilidad reducida.

El proyecto viene a consolidar el tamaño de Villa Alemana, como un pórtico entre las ciudades relacionadas con la costa y las rurales del interior del valle. Además es un punto importante de articulación de flujos, de trabajadores que migran diariamente a sus trabajos, tanto hacia Valparaíso como a Santiago.

La estación se ubica en el centro de la ciudad de Villa Alemana. Este centro se sitúa en el enclave del eje ferroviario trazado en sentido este-oeste, que vincula el mar con el valle interior, y el eje peatonal del paseo Latorre, en orientación norte-sur, que vincula el interior del valle y la cima del cerro.



> Escala territorial de la línea ferrea





Cartografía Relación de las conurbaciones con el eje ferroviario

- Las Aguas
- Eje Ferroviario
- Eje Vial Troncal Urbano

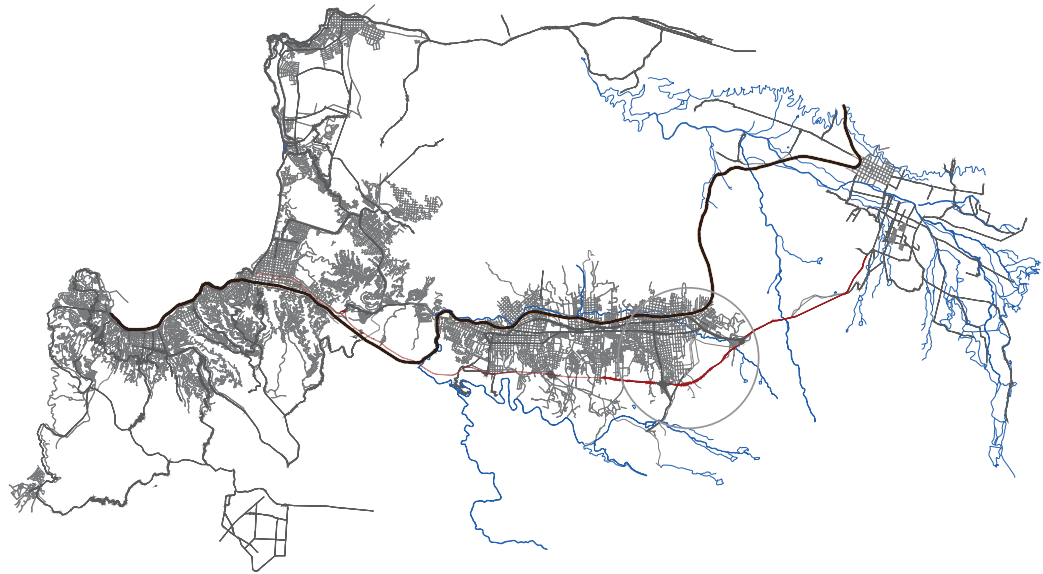


fig. 103  
Plano del eje ferroviario de  
Valparaíso a Limache.

Relación de la ciudad de Villa Alemana y el Eje Ferroviario

- Las Aguas
- Eje Ferroviario
- Eje Vial Troncal Urbano
- Estación Villa Alemana



fig. 104  
Plano de Villa Alemana



## > Dimensiones espaciales del lugar

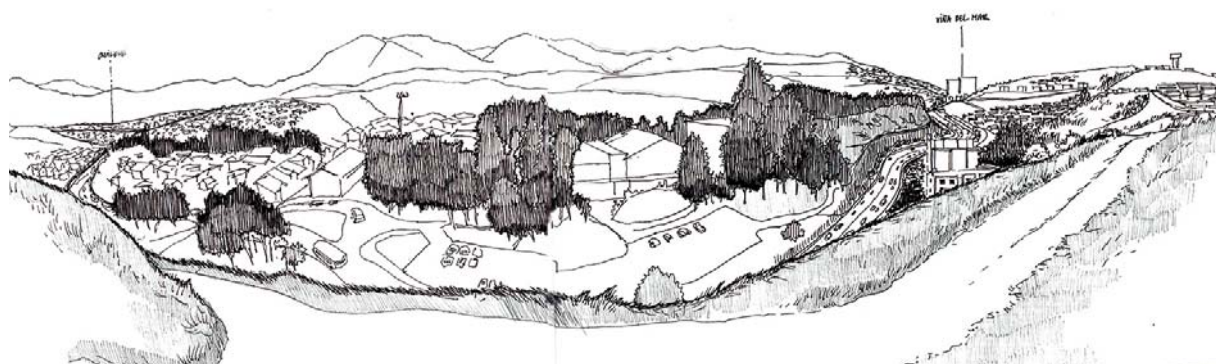


fig. 105

corredor urbano, en la hondonada que orienta la extensión en sentido gravitacional, de montaña a mar, generando el valle interior. Croquis en paso Hondo, entre Quilpué y Viña, bisagra entre el interior y la costa.

### Lo retirado

La línea férrea hace de frontera entre el barrio norte y sur de la ciudad. Hacia el barrio norte se produce un encajonamiento, entre la línea, los cerros y el estero, que vuelven a este barrio un sector íntimo y retirado del resto de la ciudad.

### Ritmo de paseo

Los árboles construyen un ir a la estación, orientado por la envolvente de las copas.

### Pórtico

Pórtico, posee un tamaño monumental, pero no se reconoce desde lejos. Escalera y rampa, no poseen un tamaño ni orientación que corresponda con el Pórtico de acceso.

### Paseo Latorre

La estación se encuentra confinada a su relación con el eje ferroviario. Se destina un espacio de acceso, que se relaciona únicamente con la acción de ingresar al andén o cruzar por la estación, pero no se integra a la ciudad. El paseo la torre es un eje peatonal que potencia la movilidad peatonal para llegar a la estación.

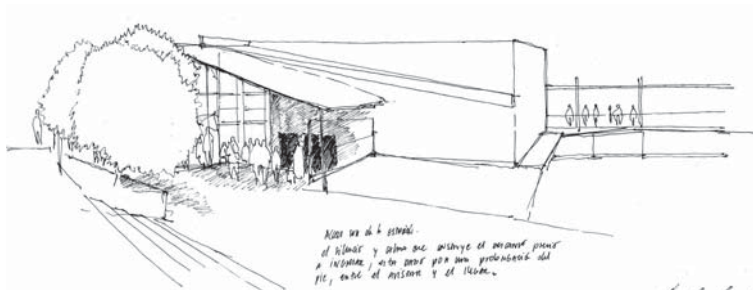


fig. 106

El silencio y la calma la construye el descanso previo a acceder, este es con demora, ya que se separa el llegar con el acceder.

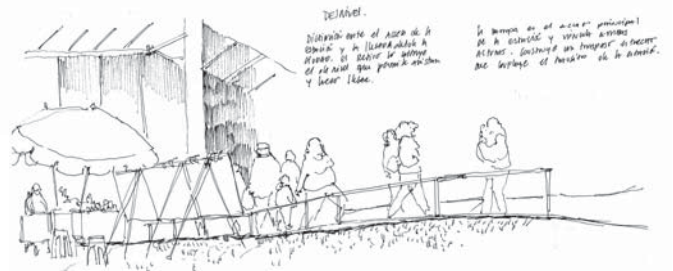


fig. 107

La estación es un espacio de traspaso, un desnivel que construye un avistamiento desde lo lejano y una llegada.



fig. 108



fig. 109



fig. 110

El reojo guía el camino, me sostengo en el borde que guía el camino, el cuerpo queda suspendido ante el borde.



fig. 111  
 Paseo, arboleda envolvente, que vuelca en un interior la calle, aparece la estación como un remate.

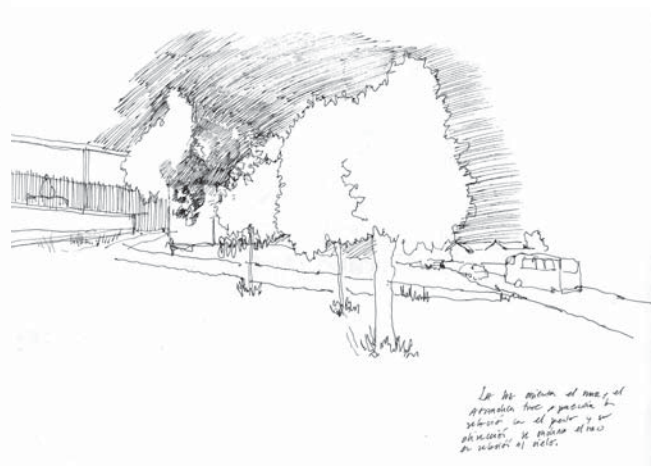


fig. 112  
 La luz otorga la orientación del mar, y el atardecer trae a presencia la relación con el puerto, y su dirección. se ordena el ej ferroviario en relación al movimiento del cielo.



## > Antecedentes históricos de la comuna de Villa Alemana

### Sobre el Origen de la ciudad de Villa Alemana

El fundador de Villa Alemana fue un Español, Don Buenaventura Joglar Amandí, quien en un viaje desde Valparaíso al interior, conoció estas tierras, que en ese entonces pertenecían a un ciudadano de procedencia Italiana, que poseía una gran extensión de plantaciones de uvas, la zona era llamada "Viña Miraflores". Adquirió las tierras cerca del año 1875, posterior a la adquisición, decidió establecer una población, por lo que parceló el terreno, el que compraron alemanes, por lo que la nueva Villa, recibió el nombre de Villa Alemana, en el año 1984



fig. 113  
"Carrito de Sangre"  
Ilustración D. Carlos Arteaga.

### En paralelo Valparaíso en 1894

El ingreso del ferrocarril Santiago Valparaíso en 1863 significó junto con un gran esfuerzo en términos económicos por parte del estado, diminutos cambios culturales que se fueron acrecentando con el tiempo, "En Viña del Mar, el reloj público era el tren que regulaba el tiempo de la gente. El tren de Arrate que pasaba proveniente de Quillota a las 9 am, era el despertador de los huéspedes que habían ido a Viña desde Santiago." María Piedad Alliende Edwards "La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913"

Valparaíso desde 1980 se encontraba en un auge tecnológico, con el uso del barco a vapor, por lo que existía un intercambio cuantioso y más expedito con Europa. Además luego de la Guerra del Pacífico, que terminó en 1883, se abrieron nuevos puertos en el norte, por lo que Valparaíso fue disminuyendo su nivel de carga.

### Desarrollo de las vías de comunicación de Villa Alemana

Una de las necesidades básicas para incorporar a Villa Alemana con el resto de las incipientes ciudades eran los caminos. Una de las obras importantes en términos de conectividad, fue la construcción de la calle La Torre, donde se encuentra hoy en día el Paseo Los Héroes, y el Teatro Pompeya con su holgado Portal. Se realizaron también mejoras en el trocal, lo que generó un vínculo peatonal entre la principal ruta de transporte con Valparaíso y la estación ferroviaria.

Un atractivo visual interesante para el desarrollo de las vías de comunicación, es que la estación de trenes queda ubicada directamente al centro de la comuna, permitiendo así, y con el transcurso de los años, el paso al establecimiento de un incipiente polo comercial, que da vida a la cotidianidad de los transeúntes que deben dirigirse desde el tren hacia la locomoción colectiva y viceversa. A la vez, la calle La Torre, que si bien otorga conectividad con la Av. Valparaíso y la estación Villa Alemana, esta conecta el centro de la comuna, con los complejos deportivos, como es el estadio Italo Compostá, y próximamente la piscina olímpica, junto con el club de tiro y el estadio Marista.

#### Importancia de F.F.C.C en la constitución de la comuna

El ferrocarril de Santiago a Valparaíso tuvo una importancia vital para el desarrollo de la comuna, ya que atrajo nuevos pobladores. Don Buenaventura Joglar, entregó a Ferrocarriles 40.000 m<sup>2</sup> de terreno, donde actualmente se encuentra la estación de Villa Alemana y la Plaza Belén. Dato relevante dado que como comprendemos, dentro de la figura de un plano damero, estos terrenos dieron paso a la configuración y orientación espacial de la comuna.

#### Origen Estación de Villa Alemana

La estación más cercana a la floreciente población, era la estación Peña Blanca, por lo tanto se requería de una estación que contuviera el nombre de "Villa Alemana", Don Valentín Bermúdez, ciudadano ilustre, adquirió rieles y tendió una línea que unía Peña Blanca con Villa Alemana, y construyó un carrito tirado por caballos, el "carrito de sangre"<sup>1</sup>, con el que trasladaba pasajeros, pero no formaba parte de la red ferroviaria.

Don Buenaventura Joglar, al ver que el tren Arratía, famoso en ese tiempo por su conductor, no paraba en Villa Alemana, decidió comprar boletos, para hacer parecer que allí se bajaba mucha gente, por lo que el tren comenzó a parar, sin embargo como no existía una estación como tal, se conformó la primera "Estación Móvil" de Sudamérica, que perseguía al tren hasta el lugar donde paraba. Con el paso de los años se construyó la estación oficial. De la cual aún quedan instalaciones como la antigua caceta de movilidad.



<sup>1</sup> sistema de coches a riel con trocha angosta tirado por caballos.

fig. 114  
Boletería Móvil  
Ilustración D. Carlos Arteaga.

## > Normativa

### Normativa de Accesibilidad Universal

Según Modificación actualizada de la Oguic

#### Persona con discapacidad

es aquella que, teniendo una o más deficiencias físicas, mentales, sea por causa psíquica o intelectual, o sensoriales, de carácter temporal o permanente, al interactuar con diversas barreras presentes en el entorno, ve impedida o restringida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

#### Ruta accesible

Parte de una vereda o de una circulación peatonal, de ancho continuo, apta para cualquier persona, con pavimento estable, sin elementos sueltos, de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y percepción de su recorrido.

#### Rampas

Ancho min: 90 cm

Recomendado: 150 cm

Pendiente menor a 5% no requiere descanso

Pendiente mayor a 5 % hasta 8% descanso sin pendiente, de 150 cm cada 900 cm de rampa.

Pendiente de 9 a 12 % para un desarrollo máximo de 150 cm.

La pendiente transversal de la rampa no debe superar el 2%

#### Pasamanos

Rampas cuya longitud sea mayor a 150 cm deberán contar con pasamanos.

#### Huella Podotáctil

La Huella Podotáctil es una señal en la Ruta Accesible construida con un pavimento de textura en sobre relieve y color contrastante al entorno, mediante la cual se entrega información de desplazamiento y alertas de peligro y/o atención a personas con visión reducida o ceguera.

Esta Huella Podotáctil, no podrá ser utilizada con ningún fin distinto al que se indica en este documento, en ningún caso, se proyectará con fines decorativos.

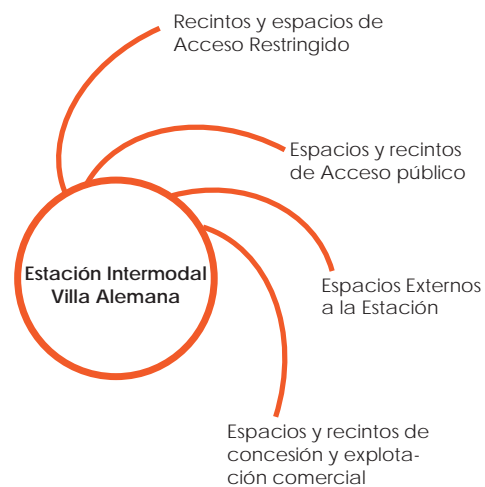


fig. 115  
Organización del programa según Manual de Diseño de Estaciones Ferroviarias

#### Veredas

No debe exceder el 2 % la pendiente transversal

#### Rebaje de soleras

Ancho del rebaje debe coincidir con las demarcaciones en la calzada que delimitan el cruce peatonal o el paso cebra. Si no existieran, deben tener un ancho mínimo de 120 cm.

Desnivel de vereda con la calzada debe salvarse con rampas de 12% de Pendiente máxima. La diferencia de nivel entre vereda y calzada debe alcanzar la cota cero.

#### Estacionamientos PcD

Dimensiones legales: Dos estacionamientos de 2,50 mt de ancho compartiendo una franja intermedia de 1,10 mt que sirve a ambos estacionamientos para las maniobras de ascenso / descenso del automóvil. Este diseño permite un ahorro de espacio total de 1,10 mt cada 2 espacios. (Art. 2.4.2 OGUC).

#### Normativa de estaciones

Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria SECTRA.

Dimensiones y requerimientos mínimos

La distribución debe ser sencilla y funcional, y claramente comprensible, evitando cruces de flujo, interferencias y obstáculos que interrumpan la movilidad. El suelo deberá ser horizontal. Las diferencias de nivel se salvarán con planos inclinados de pendiente no mayor a 10%. No deberá haber gradas o peldaños en la mesanina.

#### Normativa de uso de suelo

El Plano de Zonificación de Villa Alemana, no muestra ninguna normativa vigente que se aplique a la faja de intervención.

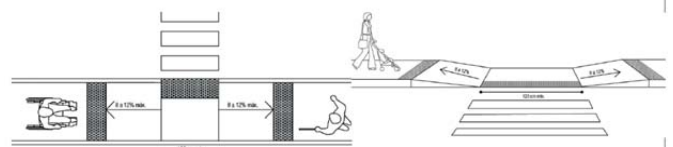
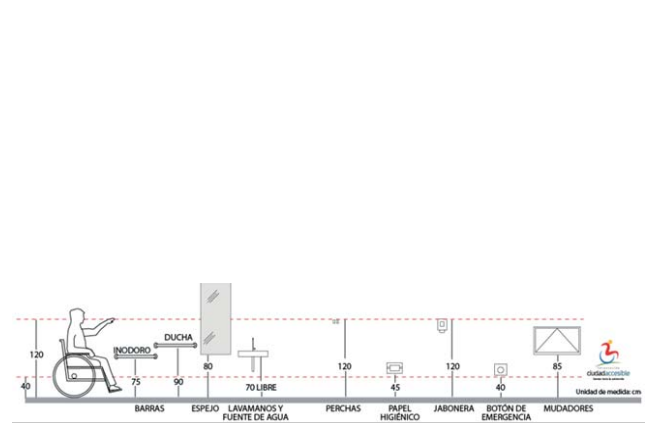


fig. 116  
Esquemas Corporación Ciudad Accesible.

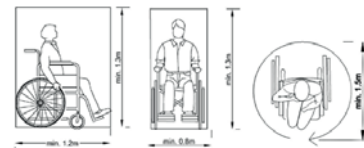


fig. 117  
Esquema Manual de Diseño Universal, Serviu, 2013.

Polígono de Intervención

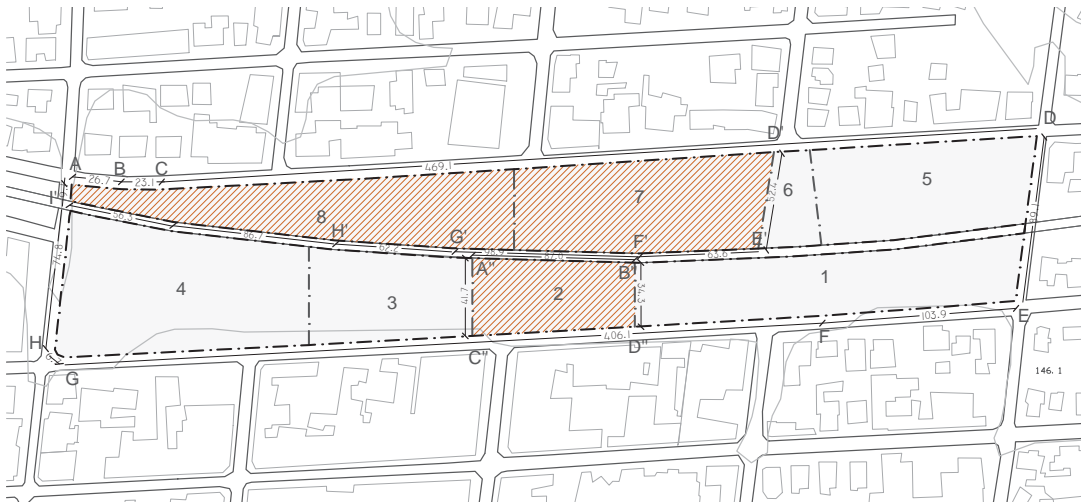


fig. 118  
Faja de intervención  
El lugar de intervención son las parcelas, 2,  
7 y 8, ya que el resto de parcelas han sido  
concesionadas o vendidas.

Normativa asociada a la estación

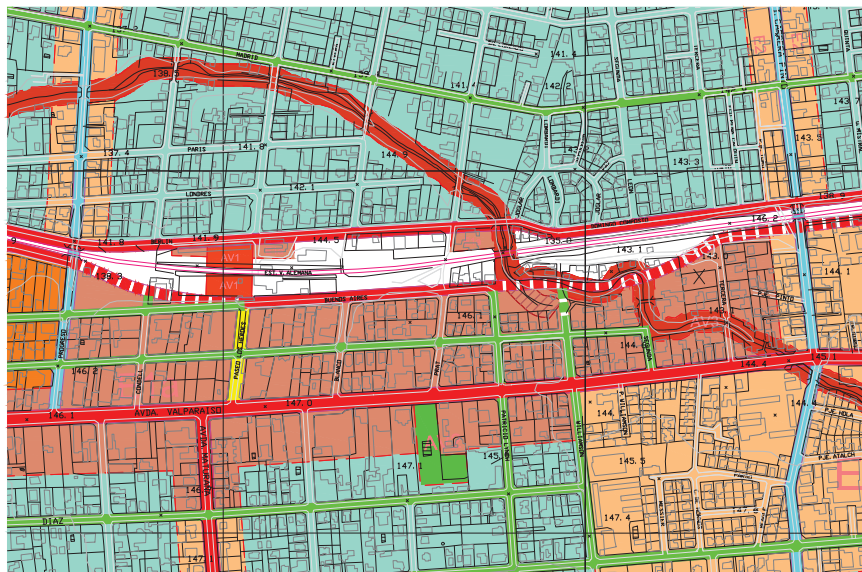


fig. 119  
Piano Normativo Prc Villa Alemana

> Formulación Caso de estudio



fig. 120  
Ubicación de la propuesta



fig. 121  
Relaciones de la Rehabilitación de la Estación Villa Alemana.

### Problematización

vinculación estación / ciudad

En la Actualidad, la red de ferrocarril operada por Metro Regional Valparaiso posee 20 estaciones, 2 estaciones terminales, 4 son subterráneas, y 16 de Superficie. Dentro de las estaciones de Superficie se encuentra Villa Alemana, y como las otras, posee un edificio estándar, lo que genera una "estación mobiliario" que no se vincula con su entorno.

### Inclusividad

La Accesibilidad Universal de las estaciones de Superficie, en concreto, la Estación Villa Alemana, no esta presente. El acceso para discapacitados a los andenes está lejos del acceso principal, la rampa de acceso desde la ciudad no tiene continuidad hasta el interior de la estación, las boleterías no están pensadas para alguien en silla de ruedas.

### Integración de flujos

Alto flujo de personas que utilizan el servicio y cruzan de un lado a otro, además de la proximidad física con variados medios de transporte, entre ellos la locomoción colectiva que utiliza el eje del troncal urbano y conecta la costa con el interior, buses privados que hacen recorridos hacia Santiago, las bicicletas y patinetas, y el transeúnte. Estos no se encuentran integrados con la estación, lo que hace pertinente pensar la relación de movilidad en red.

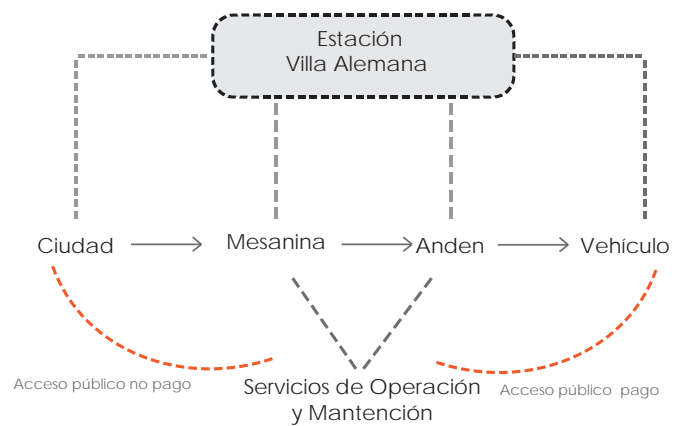


fig. 122  
Esquema. "Manual de recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria" pág 11-3.



## La Demanda

### Contexto Institucional

El proyecto se gestiona entre Metro Valparaíso y la Pontificia Universidad de Valparaíso, sin embargo, los dueños de la faja ferroviaria es EFE, por lo tanto, el desarrollo del proyecto que suscrita a estos actores principales.

### Origen de la Demanda

La demanda surge desde una iniciativa de la Escuela de Arquitectura y Diseño, de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, por entablar un convenio con Metro Valparaíso, que beneficie tanto el estudio académico, como los aportes a la realidad de las Estaciones. Metro Valparaíso, se encuentra actualmente estudiando la Accesibilidad de sus estaciones, por lo cual acude a un proyecto de Habilitación de la estación Villa Alemana como estación intermodal, para mejorar el flujo y la accesibilidad de pasajeros como primer objetivo.

### Población Objetivo

La estación intermodal, se plantea por un lado como estación de buses de acercamiento dentro de la comuna y por otro, como parte de un financiamiento comercial, la prestación de un espacio para que buses que conectan con Santiago puedan vincularse a la estación. Por lo tanto los mayores beneficiarios son los pobladores de la comuna, que pueden conectarse con los mayores centros de Trabajo, tanto en la región como en la Metropolitana.



fig. 123  
Acceso Sur de la Estación desde la Ciudad.(Fotografía autoría propia)



fig. 124  
Acceso Norte Estación, desde la Ciudad (fotografía autoría propia)

### Cobertura Geográfica

La red de Metro Valparaíso, vincula la costa de la ciudad de Valparaíso y Viña del mar con el interior, hasta La Calera, transversalmente a este eje los buses de acercamiento abordarían un área mayor, vinculándose a las poblaciones de la comuna de Villa Alemana, para captar mayor cantidad de usuarios.

### Objetivo General

El objetivo general del proyecto es constituir una llegada desde la ciudad a la estación intermodal, para generar una fluidez entre la red de transporte y su contexto inmediato.

### Objetivos Específicos

- > Evaluación de la Estación (Relación edificio/usuario) para determinar el grado de intervención del Edificio.
- > Construir el entorno de la estación en consideración del largo de la línea férrea como un espacio peatonal y no de operación.
- > Constituir un eje peatonal que se integre desde la ciudad al interior de la estación para vincular la zona norte y sur de la comuna que es atravesada por el eje de las líneas férreas.
- > Desarrollo del acceso asegurando accesibilidad universal, desde la ciudad y al interior de la estación, definiendo las zonas pagas y no pagas, y los límites de la estación.
- > Recuperar cabina de movilización patrimonial.
- > Considerar equipamientos adheridos a la estación, para generar una oferta comercial conveniente al pasajero a partir de un estudio de demanda.

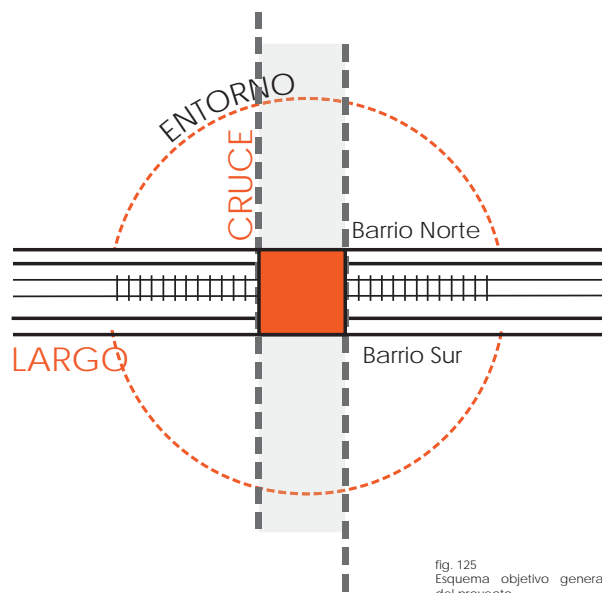


fig. 125  
Esquema objetivo general  
del proyecto

## > Diagnóstico de accesibilidad en el entorno de la estación

### Introducción

Se presenta un diagnóstico sobre las circulaciones en torno a la Estación de metro Villa Alemana, con el fin de considerar dicho estudio en el desarrollo de un anteproyecto académico de Habilitación de la estación actual como estación intermodal, en el cual es de fundamental importancia la accesibilidad universal de la estación, considerando la implementación de rutas accesibles que vinculen la estación con la ciudad.

### Actores Involucrados



fig. 126

### Definiciones según la Oguc

“**Accesibilidad universal:** la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.”.

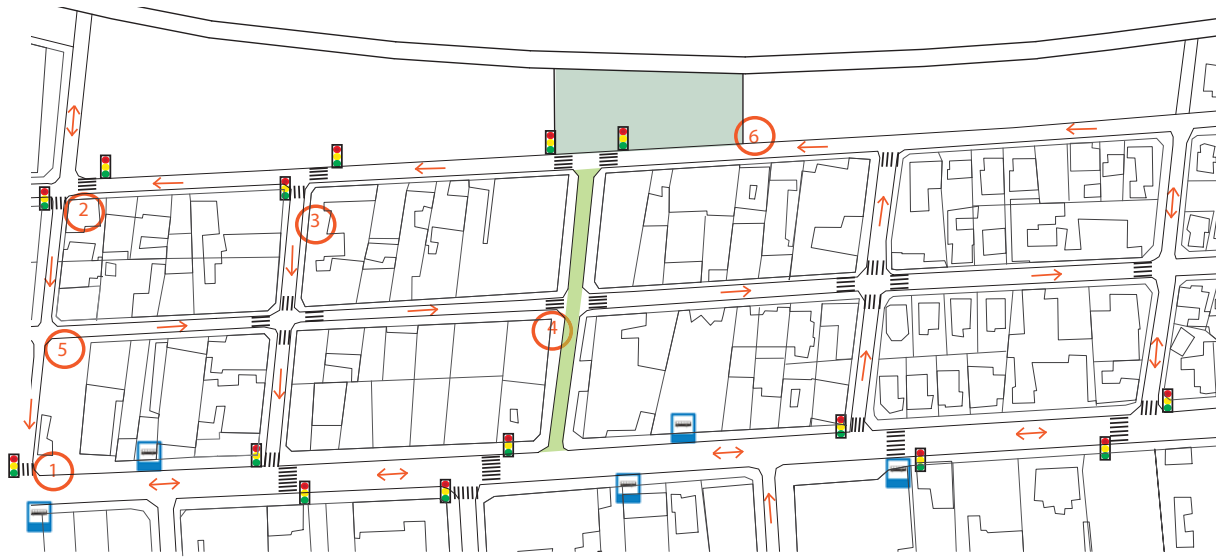
“**Diseño universal:** la actividad por la que se conciben o proyectan, desde el origen, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas de forma que puedan ser utilizados por todas las personas o en su mayor extensión posible.”.

“**Huella podotáctil:** recorrido de pavimento con texturas en sobre relieve y contraste cromático respecto del pavimento circundante, destinada a guiar y/o alertar de los cambios de dirección o de nivel en una circulación peatonal.”.

“**Ruta accesible:** parte de una vereda o de una circulación peatonal, de ancho continuo, apta para cualquier persona, con pavimento estable, sin elementos sueltos, de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y percepción de su recorrido.”.



Sectorización Sur



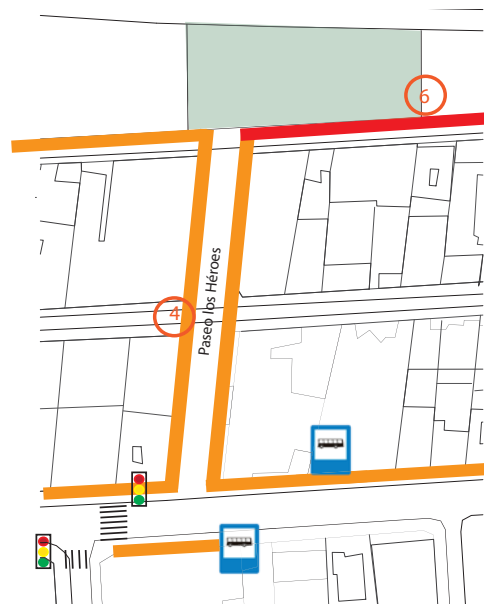
#### Infografía

- Polígono de Intervención
- Paseo Peatonal
- Paso Peatonal
- Semafotos
- Paradero de Locomoción Colectiva
- Sentido del tránsito

#### Ruta Accesible

##### Infografía

- Ruta accesible
- Ruta regular accesible
- Ruta inaccesible



E 1:1250

#### Observaciones Puntos Críticos

La sectorización sur de circulaciones, presenta claramente falencias en cuanto a la accesibilidad universal, no existe una ruta accesible, con todos los requerimientos exigidos desde la OGUC:

- 1/No existe una ruta accesible demarcada
- 2/No existen pavimentos adecuados y señalizados ( Huella podotáctil)
- 3/No existen rebajes de solera adecuados para una maniobra de 360° de una silla de ruedas, no coinciden con la dirección del tránsito muchas veces.
- 4/Pavimentos con grietas, levantados por las raíces de los árboles y con una inclinación que no facilita que circule una persona con movilidad reducida.
- 5/Obstaculización de paraderos con carteles mal puestos que no permiten una circulación fluida.

Puntos Críticos

1



fig. 127  
El ancho del rebaje se cumple, pero no existe Huella Podotáctil, ni tampoco el rebaje llega al nivel del 0 entre la vereda y la calzada.

2



fig. 128  
Cruce peatonal sin accesibilidad Universal, no existe rampa de acceso , ni rebaje de solera.

3



fig. 129  
La pendiente transversal según normativa no debe ser superior al 2%, afecta la circulación de las personas.

4



fig. 130  
Cruce peatonal dentro de la "Ruta Accesible" en el Paseo los Héroes hacia la estación, no existe rebaje de solera.



5



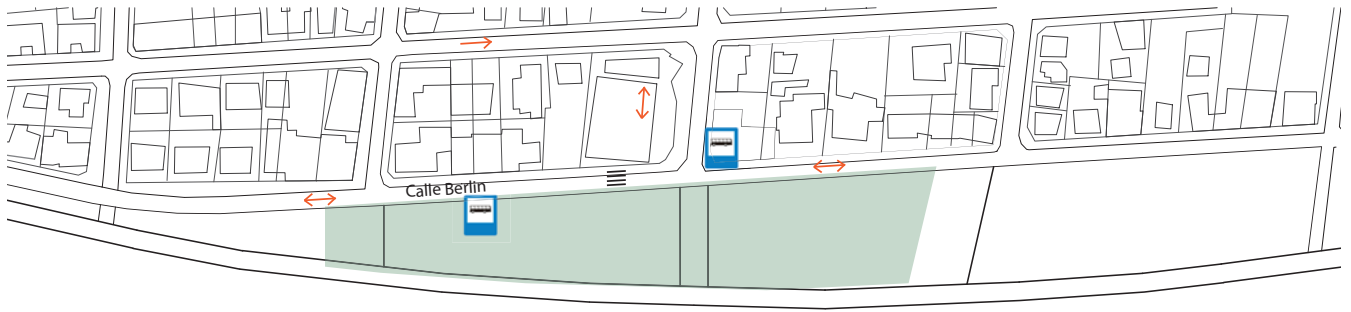
fig. 131  
Obstaculización con mobiliario urbano , el rebaje de solera esta en la esquina y no concuerda con la dirección del tránsito.

6







fig. 132  
Kiosko ubicado junto a la estación, permite un espacio libre en la vereda de solo 90 cm, los cuales coinciden dentro de la franja de vegetación.

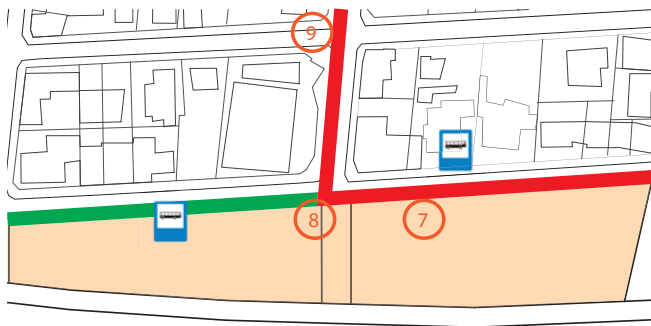
Sectorización Norte






Infografía

- Polígono de Intervención 
- Paso Peatonal 
- Paradero de Locomoción Colectiva 
- Sentido del tránsito 

Ruta Accesible



Infografía

- Ruta accesible 
- Ruta regular accesible 
- Ruta inaccesible 

7

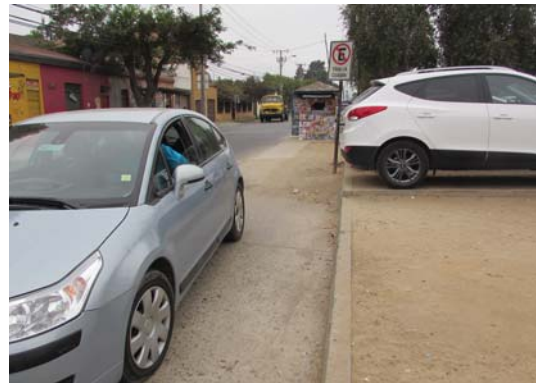


fig. 133  
Obstaculización por vehículos, no existe vereda, y esta ocupada por un kiosko y señalética.

8

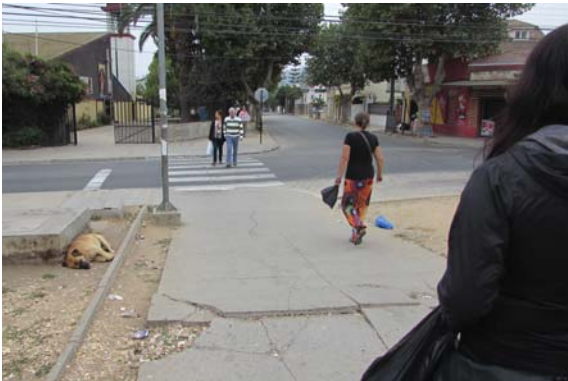


fig. 134  
Vereda en mal estado, no existe huella podotáctil.

9



fig. 135  
No hay rebaje de solera en todas las esquinas, por lo tanto no se cumple la cadena de accesibilidad.

## > Entrevista con Corporación Ciudad Accesible

### Reunión acerca de accesibilidad universal en espacios públicos

#### Definiciones según OGUC

##### Persona con discapacidad

es aquella que, teniendo una o más deficiencias físicas, mentales, sea por causa psíquica o intelectual, o sensoriales, de carácter temporal o permanente, al interactuar con diversas barreras presentes en el entorno, ve impedida o restringida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

##### Ruta accesible

parte de una vereda o de una circulación peatonal, de ancho continuo, apta para cualquier persona, con pavimento estable, sin elementos sueltos, de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y percepción de su recorrido.

### Reunión con Corporación Ciudad Accesible

-Nos permitió entender la eficiencia de propuestas y soluciones respecto a la accesibilidad universal. ✓  
-Nos acercó a más casos y situaciones que suceden a personas con discapacidad en la ciudad. ✓

#### 1

A la hora de plantear un proyecto o regularizar la situación actual de un proyecto que no contempla accesibilidad universal (como en el caso de las Estaciones de Merval) se deben asumir dos zonas de accesibilidad

**Exterior** ( como se llega desde la ciudad)

**Interior** ( como se integran los distintos niveles del proyecto)

#### 2

Importancia de los flujos naturales Cuando se trabaja un espacio público y de alto flujo no se puede pretender imponer otra ruta que no sea la más expedita. Por ello se deben trazar ejes a partir de la rutina.

#### 3

##### Ruta accesible

Una vez observado el flujo natural se debe discriminar según 2 factores cual ruta se puede efectivamente trabajar para implementación de ruta accesible.

1 cercanía a un paradero o a otro medio de transporte.

2 cantidad de obstáculos en la vía y posibilidad de reubicarlos.

#### Objetivos

Disminuir el tiempo en recorrido para una persona con movilidad reducida.

Asegurar un acceso que permita la autovalencia de la persona.

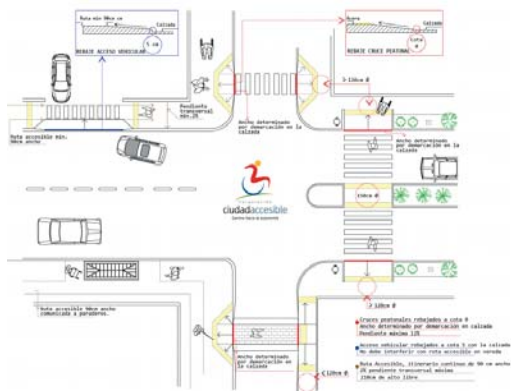


fig. 136

## 4

### Señalización

Tener en cuenta que en cuanto a accesibilidad, la correcta y clara señalización sirve en favor de personas con discapacidad cognitiva.

1 Se puede hacer uso de estrategias de señalización fuera de lo convencional, texturas en la edificación, pavimentos con colores que marquen flujos, etc. Cuando no es posible comprender el espacio habitado, se debe hacer uso de la señalética.

2 Reconocimiento de una imagen (corporativa), clara desde el exterior, y clara demarcación de accesos.



fig. 137

## 5

### Movilidad reducida

"orientar y apoyar el paso de la persona"

Para cualquier pasamano se sugiere que este comience antes del descenso y termine siempre después de haber descendido. Esto le da seguridad a la persona, teniendo en cuenta que en la vejez movilidad y visión reducida pueden estar ambas presentes. El pasamano también se puede considerar una "huella táctil".

## 6

### Huella podo táctil

En apoyo a las personas con ceguera, tres coordenadas (las dos primeras guardan relación con el "mapa mental" que instintivamente arman los ciegos):

1 Ininterrumpida. La huella –quizá por cultura- no siempre se respeta y la gente pone obstáculos encima, lo que puede ocasionar accidentes para una persona discapacitada. También en esto prima la preferencia por el peatón, por lo que tampoco puede interrumpirse por una salida de autos por ejemplo.

2 Ordenada. Esta debe ser proyectada en forma clara y no visto como una mera solución obligatoria pues la persona con ceguera aprehe el espacio desde la memoria, por lo que facilitarle esto con una ruta clara favorece en cómo se desenvuelve la persona.

3 Igualdad de condición (caso cruce de peatones)

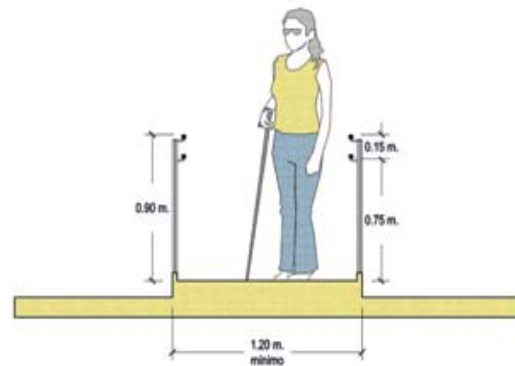


fig. 138

## > Sobre La Propuesta

### Propósito Arquitectónico

Se decide la habilitación de la estación actual de Villa Alemana como estación intermodal. Para dicho propósito, me pregunto ¿cómo debe ser la relación entre la ciudad y una estación intermodal? Una estación intermodal, es un espacio de traspaso, entre un sistema de transporte y otro, un espacio que posee la cualidad de ser un punto de encuentro peatonal. Para generar una ruta accesible, holgada y continua desde y hacia la estación es necesario construir una red peatonal, ya que el llegar a la estación se construye desde la ciudad. En esta relación del llegar, se propone construir un corredor, que genere un vínculo entre la ciudad y el eje ferroviario, y que asegure la accesibilidad universal.



Fig. 139  
UBICACIÓN PROPUESTA  
SITIO DEL PROYECTO



### Ejes de Intervención

#### Ruta peatonal inclusiva

Atraviesa la ciudad perpendicularmente al eje ferroviario, constituyendo una ruta accesible desde y hacia la estación. La propuesta busca consolidar el cruce a través de un nuevo largo que extiende el umbral del acceso, orientando el paso en un corredor.

#### Acceso a Eje histórico Patrimonial

Este paseo posee la cualidad de atravesar los puntos de interés histórico patrimonial más importantes del centro de la ciudad, por lo tanto, se intenciona dentro de la propuesta otorgar una puesta en valor a estos, Vinculándolos al recorrido de acceso a la estación.

#### Espacio Público inclusivo

Se considera un espacio público inclusivo, que de cuenta de las dimensiones espaciales que enriquecen un proyecto mirándolo desde la perspectiva de la accesibilidad universal. Cualidades como, Continuidad, holgura, y radicalidad. Se constituye a partir de estas cualidades planos inclinados que continúan el ritmo del paseo, que gozan un tamaño que regala la posibilidad de habitar desde el flujo y desde la permanencia, y que vinculan las diferencias de altura que posee ese atravesar.

#### Acceso a la mesanina

Se proponen dos mesaninas, que se conectan a través de una rampa y un puente respectivamente, mejorando el flujo y la accesibilidad a la estación.

### ACTO : ATRAVERAR BORDEANDO EL LARGO

### FORMA: PLAZA ESTACIÓN DE DOBLE FRENTE

### Elementos Arquitectónicos

#### La plaza Zócalo

Lugar longitudinal en relación al eje ferroviario, constituida por corredores horizontales, peldaños con mayor tamaño, que permiten circular y permanecer, atraviesan el largo quedando entre un espesor vegetal, que construye los umbrales zigzagueantes que orientan el paso al ir descendiendo desde la ciudad al acceso del cruce. Este espacio vegetal, se constituye como un jardín, ya que se está inmerso, desde el paso, y se contempla su totalidad al atravesar.

#### Corredor abalconado

se construye la circulación desde un bordear con demora, continuando el ritmo del paseo, a través de un plano inclinado, esta circulación vincula las dos cimas de la ciudad. Constituye en el largo un mirador en flujo, que abarca el total de la obra desde el perímetro, construyendo un límite visual.

Organismo

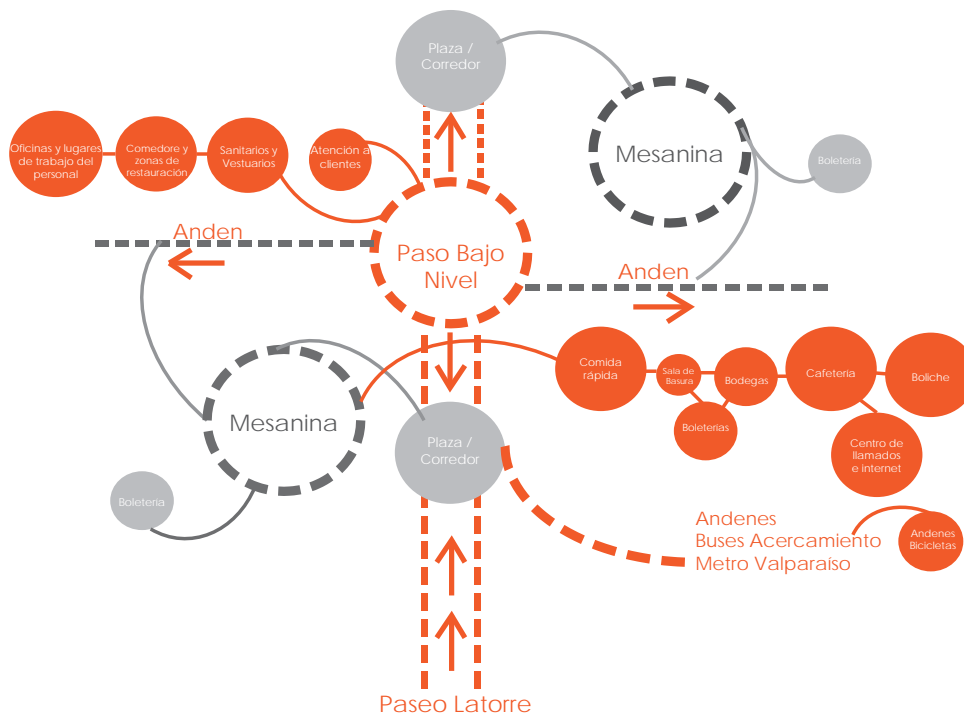
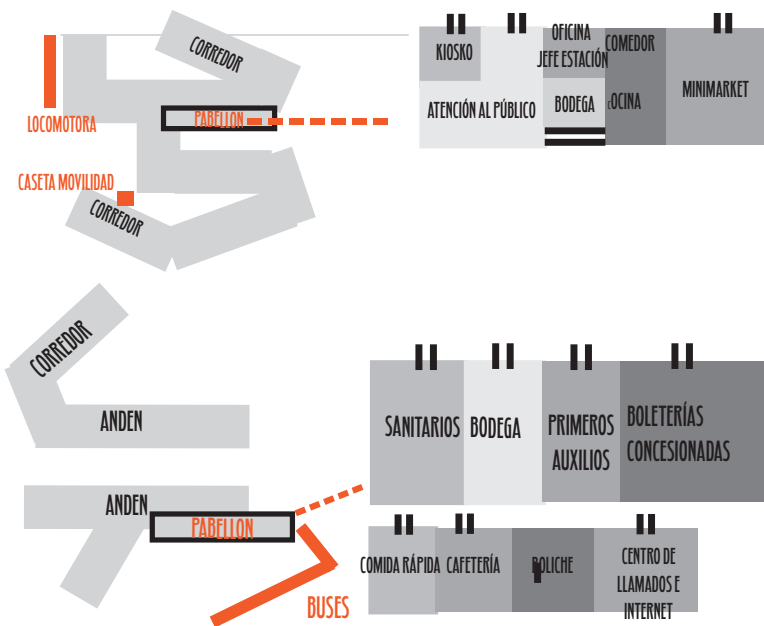


Fig. 140

Programa



Sobre el programa

La propuesta de programa es consensuada con el mandante, se propone un espacio que interactúe con la ciudad a través de un amplio atrio de acceso que se vuelve un jardín interior.

Lado Norte de la estación: Se propone un equipamiento enfocado hacia el pasajero que vive en el sector y los trabajadores del servicio. El atrio/ jardín se encuentra frente a la iglesia San Felipe Neri, la que se vuelca en un espacio de espera ante esta, además de continuar el ritmo del paseo de la calle Latorre, en su longitud y su sombra.

Lado Sur: Se propone un espacio de intercambio, entre el pasajero y otros medios de transporte. Se le da una puesta en valor a la caseta de movilidad, convirtiéndola en un espacio mirador, que además se eleva por sobre la plaza lo cual permite verla desde toda la propuesta. El equipamiento propuesto es concesionado y está pensando en el pasajero que debe hacer un intercambio con el bus.

Fig. 141

## Partido estructural

### 5 ordenes de generación de la obra

#### 1 Orden de la circulación

La circulación propuesta es orbital y lineal. Su centro es el acceso bajo nivel de la estación, que conecta ambos lados de la ciudad. Se generan 3 circulaciones volcadas hacia este encuentro

1 rampas, rampas con porcentaje de 5% a 8% que descienden de forma indirecta hacia el acceso, generando en su recorrido estancias, y mantienen el ritmo de paseo del espacio peatonal del Paseo Latorre.

2 escalera descansada, se proponen escalera con peldaños de 40x 15 cm, los cuales se disponen de manera holgada y retirada, construyendo una escalera con demora, que posee amplios espacios horizontales que se van relacionando con las diferentes estancias de la propuesta.

3 anfiteatro

Hondonada escalonada, que da pie al acceso de la estación, la cual también regala la posibilidad de ser una vía de circulación hacia el acceso bajo nivel.

#### 2 el orden estructural

El edificio es un pabellón de muros de hormigón armado, la cubierta se eleva por sobre el edificio, la cual es una placa densa construida con vigas de acero y revestimiento de acero corten, opaco y perforado.

#### 3 el orden volumétrico

El volumen propuesto es de orden simple. Son elementos alargados y volcados en una semicircunferencia construida por líneas rectas.

#### 4 El orden del cerramiento

La cubierta es una superficie autónoma que se encuentra fuera del sistema estructural, es un juego de placas independientes que son traslapadas para generar un aire. Estas placas son opacas y cerradas en su cara que mira el cielo, en cambio en los laterales son perforadas.

Se agrega que los muros de la propuesta son opacos, con vanos menores que permiten el ingreso de la luz, en algunos casos también una vista construida.

#### 5 El orden del lugar

1 Eje ferroviario, el eje es una frontera construida por el hombre, que es inmodificable en su largo y dispone a la ciudad en dos frentes.

2 Lo existente del edificio, se concuerda con el mandante mantener lo mayor posible del edificio existente de la estación y mantener bajo cualquier término el paso bajo nivel existente, por su alto presupuesto.

3 La normativa de accesibilidad y el manual de diseño de estaciones, enmarcan la propuesta bajo ciertos parámetros específicos de diseño, como son los anchos de las circulaciones, la continuidad espacial desde la calle, y los medios de transporte cercanos al acceso de la estación construyendo una ruya peatonal inclusiva, además de recomendaciones sobre equipamiento, y su dimensión.

Proceso Creativo



Fig. 142  
Propuesta de plaza Título 2



Fig. 143  
Propuesta de plaza en proceso

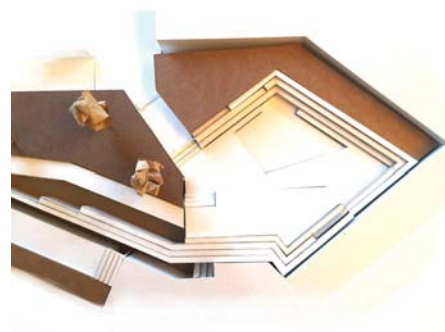


Fig. 144  
Propuesta de plaza Título 3



Maquetas título 3

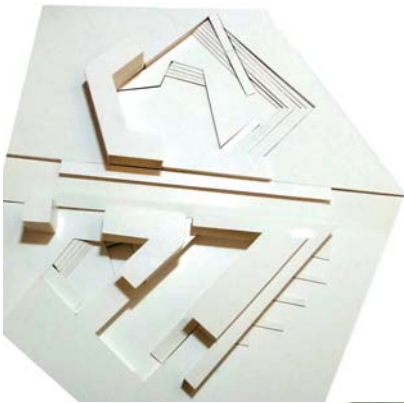


Fig. 145 Ere

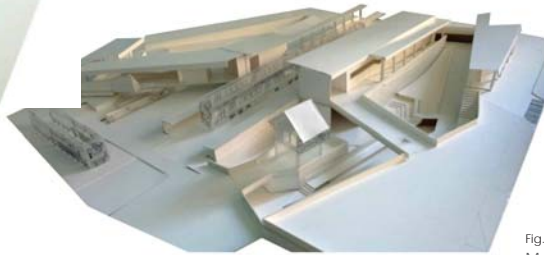


Fig. 146  
Maqueta propuesta  
Título 2

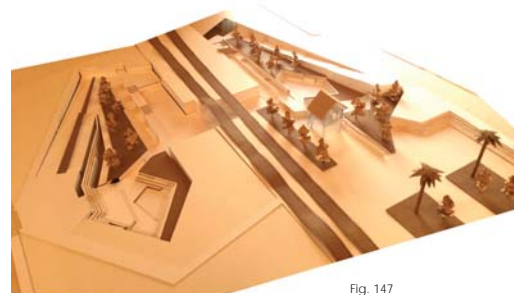


Fig. 147  
Maqueta propuesta  
Título 3

Registro de Maquetas



Fig. 148  
Registro Maqueta Contexto  
Entrega Título 3



Fig. 149  
Registro Maqueta territorial  
Entrega Título 3

Eje Latorre





## Ruta Inclusiva en eje histórico de Villa Alemana



### Recibimiento

Paseo la torre, vincula la estación con la Av. Valparaíso, donde se encuentra el mayor flujo peatonal, y los paraderos de locomoción colectiva.





### Entre árboles

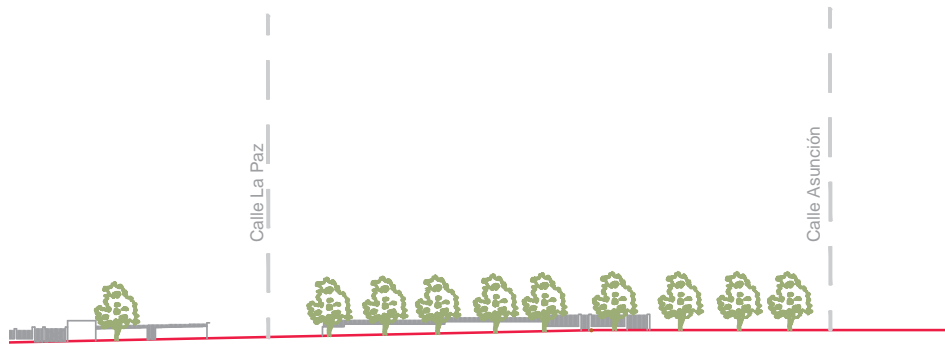
Una cualidad del barrio norte, es su condición doméstica, que contrasta con el centro de villa alemana que se desarrolla al otro lado, sus arboledas construyen una luz que acoge al cuerpo en el camino. este recorrido posee dos límites internos, definidos por el paso del agua, entonces el barrio se va vinculando a través de puentes.





#### Remate Paseo

El acceso al cerro, es un descampado abierto, que da fin al paseo. Finalmente el paseo tiene la cualidad de estar entre dos extremos, y extender el umbral entre estos dos ambitos muy distintos.



Propuesta rebaje de soleras y señalización

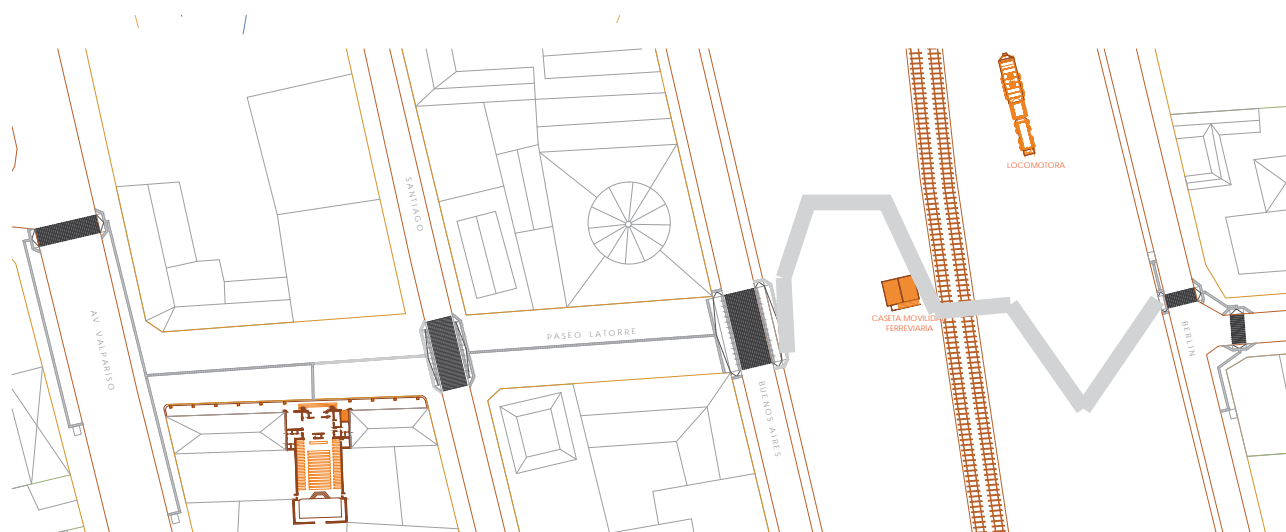


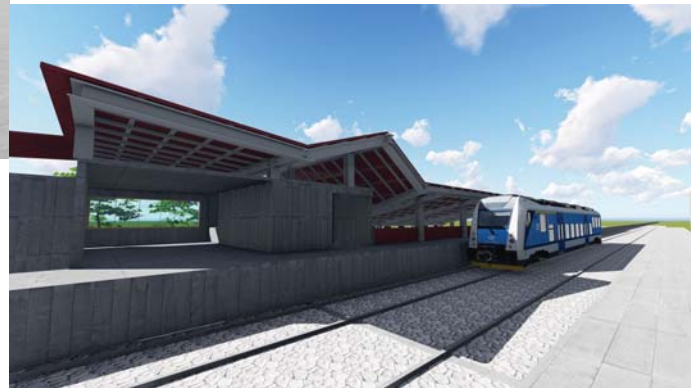
Fig. 150

Vistas de la propuesta



Fig. 151  
Vista desde la rampa de acceso a la mesanina, lado norte.

Fig. 152  
Vista de la cubierta desde el andén dirección Limache.



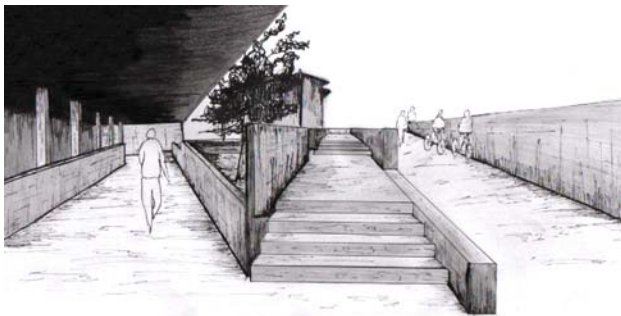
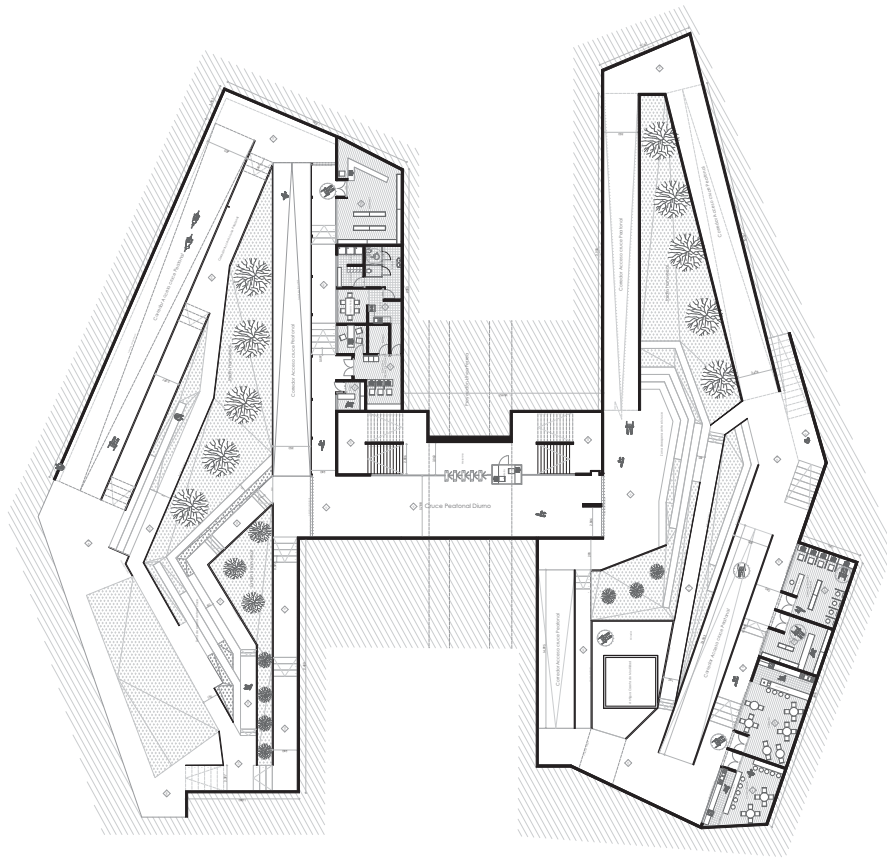


Fig. 153  
Croquis habitado Título 2, acceso a cruce bajo nivel.

Fig. 154  
Croquis Habitado Título 2, espacio de espera ante la estación

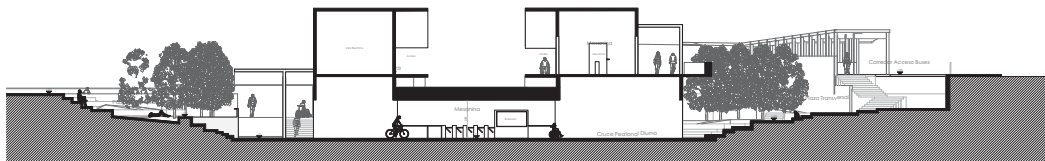




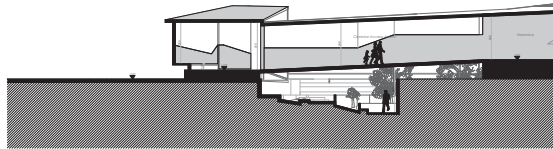
Plano nivel zócalo



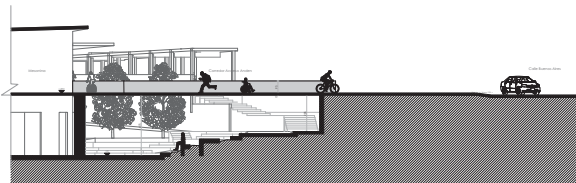
cortes



Corte E-E  
Escala 1:100



Corte F-F  
Escala 1:100



Corte G-G  
Escala 1:100



## Referencias Bibliográficas

- Augé, Marc. Por una antropología de la Movilidad. Barcelona: Gedisa, 2007.
- Careri, Francesco. El andar como práctica estética. Barcelona: Gustavo Gilli, 2009.
- CEDEX. La ciudad paseable. Madrid: 2009.
- Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Buenos Aires, 2010
- Gehl, Jan. La humanización del espacio urbano. Barcelona, 2004.
- Herce Vallejo, Manuel. Sobre la movilidad en la ciudad. Barcelona: Reverté, 2009.
- Pérez López, José Luis. Human Rights. London: Routledge, 2002.
- Sanz, Alfonso. La ciudad a pie: Un programa para recuperar las urbes andando. Madrid: 1998.
- Ramírez, Patricia. Aguilar, Miguel. Pensar y Habitar la ciudad: Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo. Mexico: Anthropos, 2006.
- Le Corbusier. Como concebir el urbanismo. Buenos Aires: Infinito, 2006.
- Muxi, Zaida. Montaner, Josep Maria. Arquitectura y política. Barcelona: Gustavo Gilli, 2011.
- Augé, Marc. Los "No lugares" espacios del anonimato. Barcelona: Gedisa, 2008.
- A. Estevan y A. Sanz. Hacia la reconversión ecológica del transporte. 1996 Disponible en: <https://books.google.cl/books?hl=es&lr=&id=NTWSp0PVbEC&oi=fnd&pg=PA7&dq=A.+Estevan+y+A.+Sanz,+1996:+Hacia+la+reconversi%C3%B3n+ecol%C3%B3gica+del+transporte.+&ots=de8cBjuaq&sig=KFBuuluJ0AqHC5rTqL1B0FyRBU#v=oneage&q=A.%20Estevan%20y%20A.%20Sanz%2C%201996%3A%20Hacia%20la%20reconversi%C3%B3n%20ecol%C3%B3gica%20del%20transporte.%20.&f=false>
- Corporación ciudad accesible. Guía de consulta de accesibilidad universal. Santiago de Chile: Corporación ciudad accesible, 2014.
- CONICYT, Unión Europea programa CHIEP II. Investigación en transporte Chile. Santiago de Chile: CONICYT, 2010.
- MINVU, División de Desarrollo Urbano. Manual de vialidad urbana. Santiago de Chile: MINVU, 2009.
- SECTRA. REDEFE, Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria. Santiago de Chile: SECTRA, 2003.
- Urbina, Rodolfo. Valparaíso auge y ocaso del "viejo Pancho". Valparaíso: UPLA, 1999.
- Saavedra Pérez, Carlos. Desde el foyer del teatro. Villa Alemana: 1995.
- Torres Vergara, Belarmino. Obra Histórica y Biográfica. Santiago de Chile: 1955.
- Ibarra Arancibia, Jaime. El teatro Pompeya de Villa Alemana. Santiago de Chile: FONDART, 2003.
- Heidegger, Martín. Construir, Habitar, pensar. Disponible en: <http://www.geoacademia.cl/docente/mats/construir-habitar-pensar.pdf>

## Colofón

La presente edición fue editada por la autora y se elaboró con Illustrator CC. Se han utilizado las fuentes tipográficas de la familia Century Gothic.

Para la portada y contraportada de la presente edición, se imprime en papel kraft de 230 gr, y para el diseño gráfico se utilizaron croquis habitados contenidos en el desarrollo del proyecto aquí expuesto.

El interior se imprime en papel opalina lisa color crema , con un total de 125 páginas de 300 gr. de tamaño 216 mm de ancho y 330 mm de largo. Se imprime una copia.

Se terminó de imprimir en Villa Alemana en Septiembre del 2016 y fue empastado en el Archivo Histórico José Vial de la Escuela de Arquitectura y Diseño, PUCV.