

GIMNASIO MUNICIPAL BELLOTO

DESARROLLO DEL DEPORTE FORMATIVO EN LA COMUNA DE QUILPUÉ

DIEGO ALONSO TAPIA NUÑEZ

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Escuela de Arquitectura y Diseño

Profesores: Sr. Rodrigo Saavedra Venegas
Sr. Mauricio Puentes Riffo

Arquitectura, 2016

G I M N A S I O M U N I C I P A L B E L L O T O

DIEGO ALONSO TAPIA NUÑEZ

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Escuela de Arquitectura y Diseño

Profesores: Sr. Rodrigo Saavedra Venegas
Sr. Mauricio Puentes Ríffo

Arquitectura, 2016

- PRÓLOGO	5	CAPITULO III : PROPUESTA	115
CAPITULO I : RECUENTO	7	-PROCESO DE LA FORMA	117
-ANHELO	9	-PROPUESTA TITULO II	120
-TEORÍA ARQUITECTÓNICA	10	° PLANTA EMPLAZAMIENTO	120
-UBICACIÓN DE PROYECTOS	14	° PLANTA ARQUITECTURA	121
-(I AÑO) I Etapa	16	° CORTES	122
-(I AÑO) Travesía Futaleufú	20	° CROQUIS OBRA HABITADA	124
-(I AÑO) II Etapa	24	-PROPUESTA TITULO III	126
-(II AÑO) III Etapa	30	° PLANTA EMPLAZAMIENTO	126
-(II AÑO) Travesía Colliguay	36	° PLANTA ARQUITECTURA	127
-(II AÑO) IV Etapa	38	° ESQUEMAS DE SUPERFICIE	128
-(III AÑO) V Etapa	44	° CORTES	130
-(III AÑO) Travesía Sao Paulo	50	° ELEVACIONES	131
-(III AÑO) VI Etapa	52	° ESCANTILLÓN	132
-(IV AÑO) VII-VIII Etapa	58	° PRESUPUESTO DE LA OBRA	133
-(IV AÑO) Travesía Puerto Ibañez	66	° CROQUIS OBRA HABITADA	134
-(V AÑO) IX - X Etapa	68		
CAPITULO II : ANTECEDENTES	83		
-ANTECEDENTES DE PROYECTO	85		
-CASO ARQUITECTÓNICO	86		
-CONTRAPARTE	87		
-LUGAR DE PROYECTO	88		
-OBSERVACIONES DEL LUGAR	92		
-ORGANISMO	96		
-ESQUEMA PROGRAMÁTICO DE PLANTA	97		
-CASOS REFERENCIALES	98		
-MÓDULO DE INVESTIGACIÓN	110		



El proyecto expuesto responde a uno de los anhelos de la SECPLA de la I. Municipalidad de Quilpué: Un parque deportivo para El Belloto.

El emplazamiento, a un costado de un canal y cercano a lo que alguna vez fue la Base Aeronaval, hoy se encuentra colonizado por viviendas y algunos servicios y comercio a cierta distancia. Por ello, es un área que se muestra poblada pero en baja densidad y un perfil de altura discreto. Lo propuesto por Diego es un Corredor de Luz Contenida que responde al programa de Gimnasio Municipal con una capacidad suficiente para dar cabida a múltiples actividades deportivas a un mismo tiempo y además con graderías para recibir a 300 personas.}

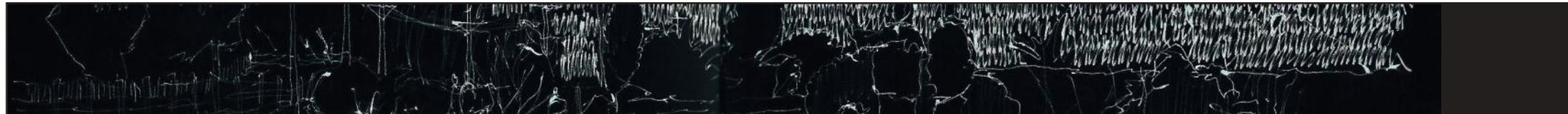
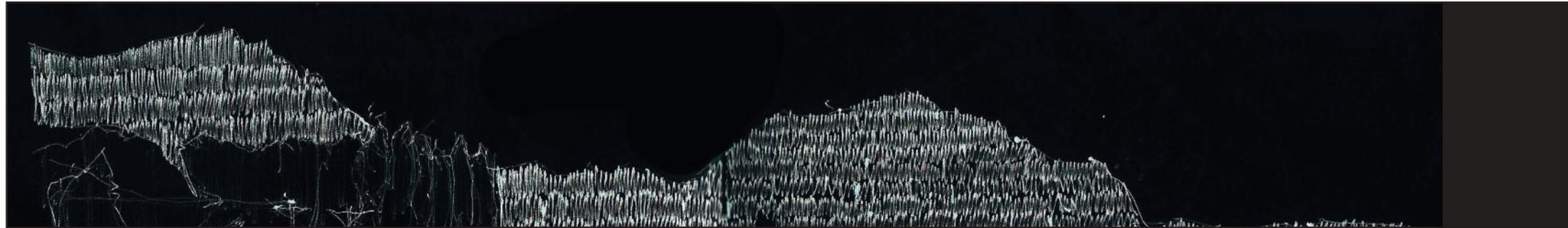
Hoy, este tipo de infraestructuras se muestran fuertemente estandarizadas bajo la modalidad de galpones industriales prefabricados, los que, en términos prácticos, dan cabida perfectamente a este tipo de programas. Sin embargo, tanto las cualidades espaciales como de confort del hábitat e instalaciones son precarias y la habitabilidad suele ser cuestionable, al igual que los costos asociados a mantención debido a la precariedad material. En este caso, Diego asume el desafío de concebir el proyecto desde los mismo principios estructurales pero dotando al material de cualidades suficientes para expresar la forma arquitectónica. Sin duda, para lograr la forma, los desafíos son físicos: que el diseño estructural garantice, a través de los cálculos, que la obra se sostiene y soporta las agresiones externas..

Profesores
Rodrigo Saavedra y Mauricio Puentes



R E C U E N T O

C A P I T U L O I







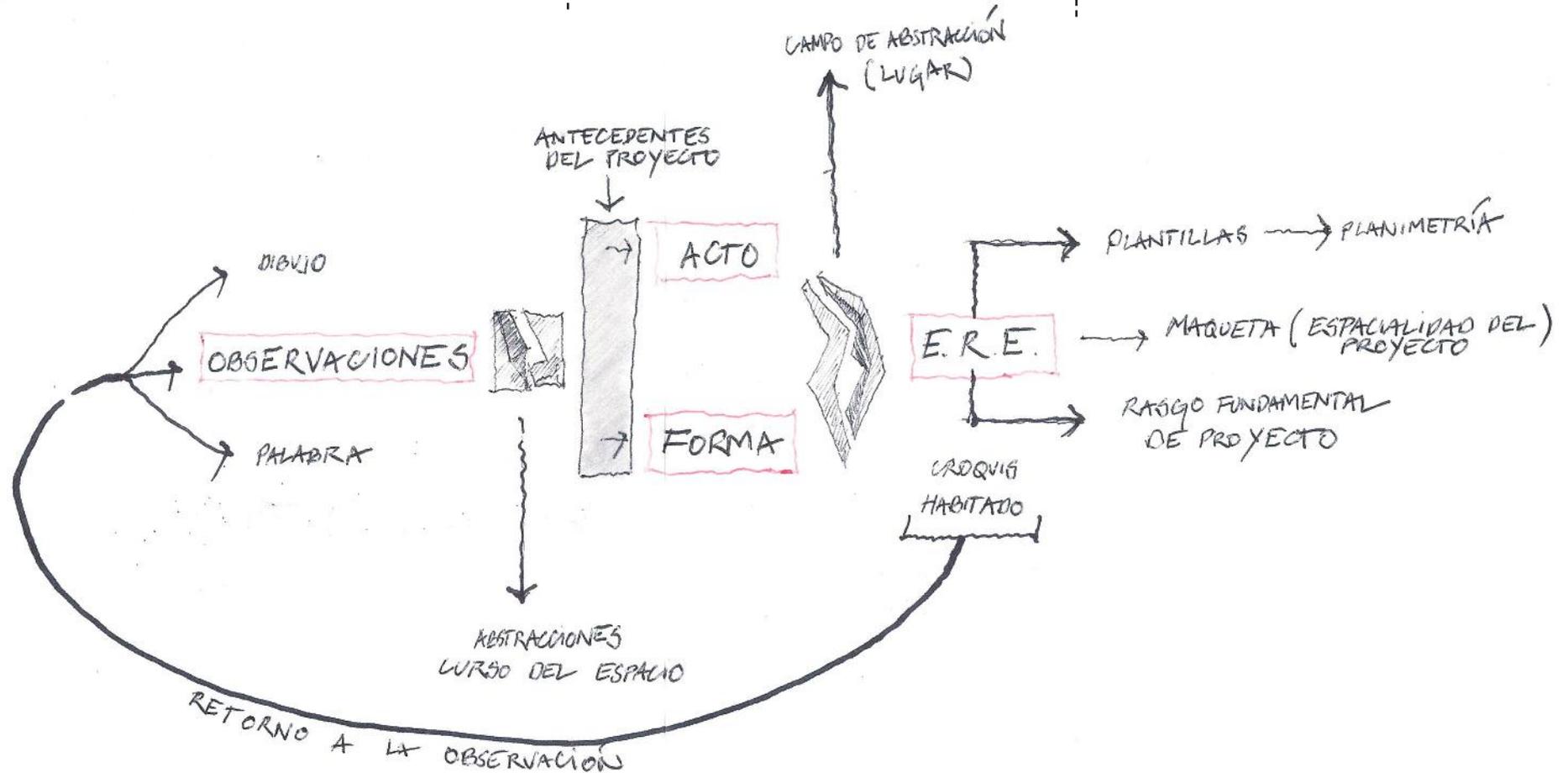
Mi intención arquitectónica para el taller de título busca reencontrar a los habitantes con la ciudad, volver al ciudadano el eje central de nuestro espacio urbano por medio de un proyecto de arquitectura. Espacio que se ha perdido en pos de la masificación del auto, y que parece ser cada día más encaminada a ese constante transitar sin detención. Es de esta manera que surge mi duda sobre qué espacio puede dar cabida a esta situación, debe ser una instancia en la que se celebre el juego y el cuerpo, donde estos sean los principales protagonistas, es decir, el deporte.

La idea surgió en un viaje a Temuco, en el que visité el estadio Germán Becker y el parque en el cual se encuentra. Un espacio deportivo que no solo está enfocado al fútbol, allí también se incluye el tenis, voleibol, basquetbol, raquetbol, ciclo vías, juegos infantiles.

ORIGEN DE LA INTENCIÓN ARQUITECTÓNICA

LA INTENCIÓN CAE EN LA CUENTA DEL LUGAR

ESCALA Y MEDIDA AJUSTAN LA INTENCIÓN

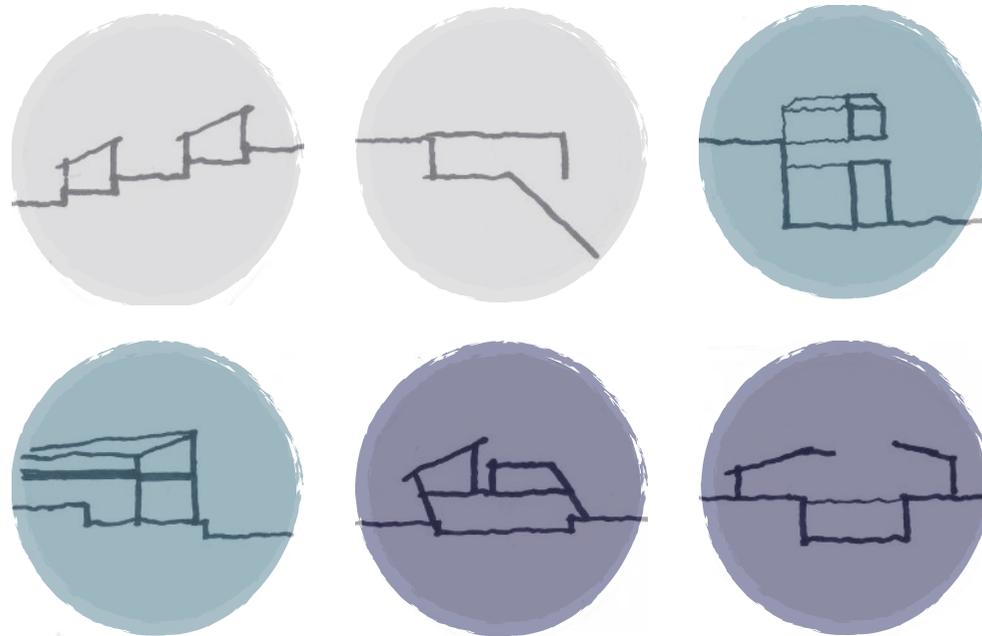


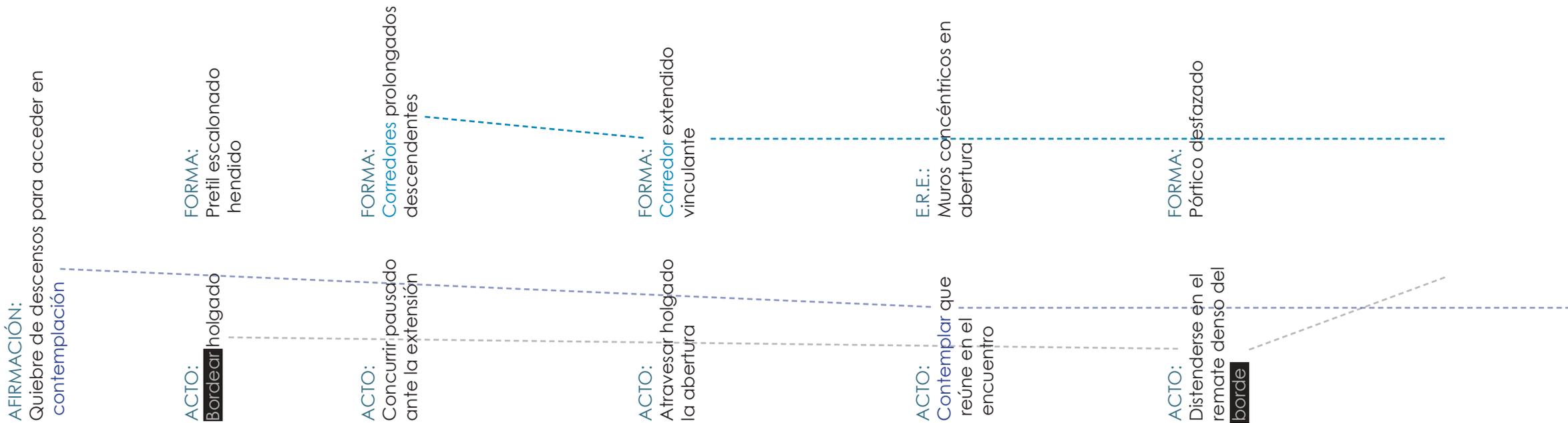
PROCESO CREATIVO

El recuento de las etapas consiste principalmente en identificar cuales son las potencialidades que permiten decantar las observaciones en forma y espacio, por medio del dibujo y la síntesis.

Primero indentifico el proceso de **OBSERVACIÓN** a proyecto, que parte a través del dibujo y la palabra, que decantan en afirmaciones que dan pie a un primer rasgo espacial en 3 dimensiones. Este proceso se entrelaza con los antecedentes del lugar en el que se realizará el proyecto, dando paso al **ELEMENTO RADICAL DE LA EXTENSIÓN**, apareciendo como primer rasgo espacial del proyecto. El proceso continua con plantillas, esquemas, maquetas y dibujos que afinarán la forma final de la obra.

Por ello rescato las afirmaciones y dibujos fundamentales de los proyectos realizados, que permitirán adecuar y refinar el proceso de dibujo hacia el proyecto final.







VII ETAPA

VIII ETAPA

IX ETAPA

X ETAPA

Residencial Estudiantil Hontaneda

Restauración Quebrada Las Cañas

TRAVESÍA PUERTO IBÁÑEZ

(IV AÑO) conjuntos habitacionales

(V AÑO) proyectos complejos

ACTO:
Traspasar la vertical
bordeando

FORMA:
Corredor enfrentado
en luz contenida

ACTO:
Traspasar un vacío contenido
bordeando

FORMA:
Corredores traslapados
de luz contenida

ACTO:
Contemplar recorriendo bordes
en arroj

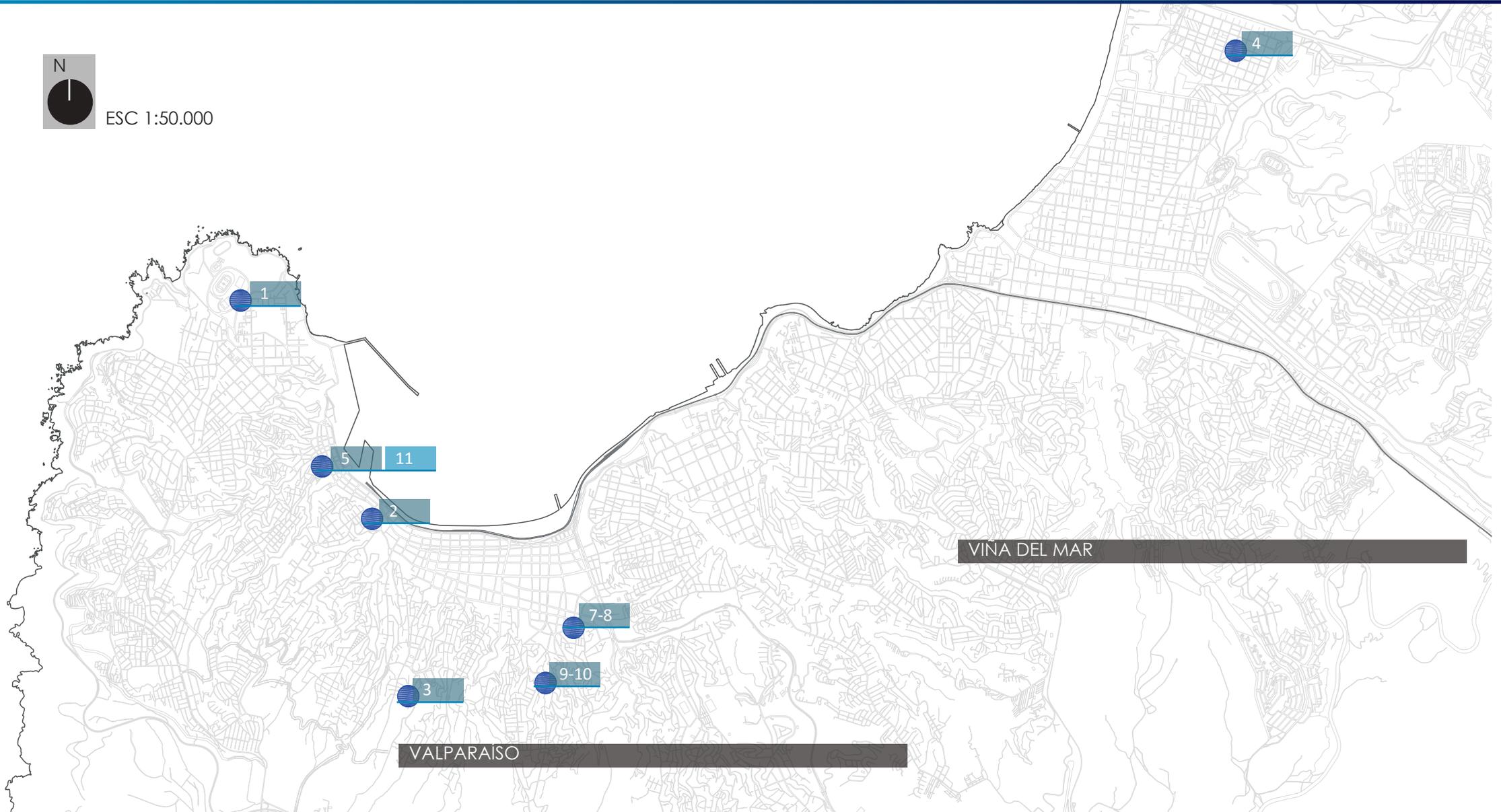
FORMA:
Articulaciones
enfrentadas en
estrechez continua

ACTO:
Contemplar en recorrido permeable

FORMA:
Corredor bordeante
en estrechez continua

UBICACIÓN DE PROYECTOS

N
ESC 1:50.000





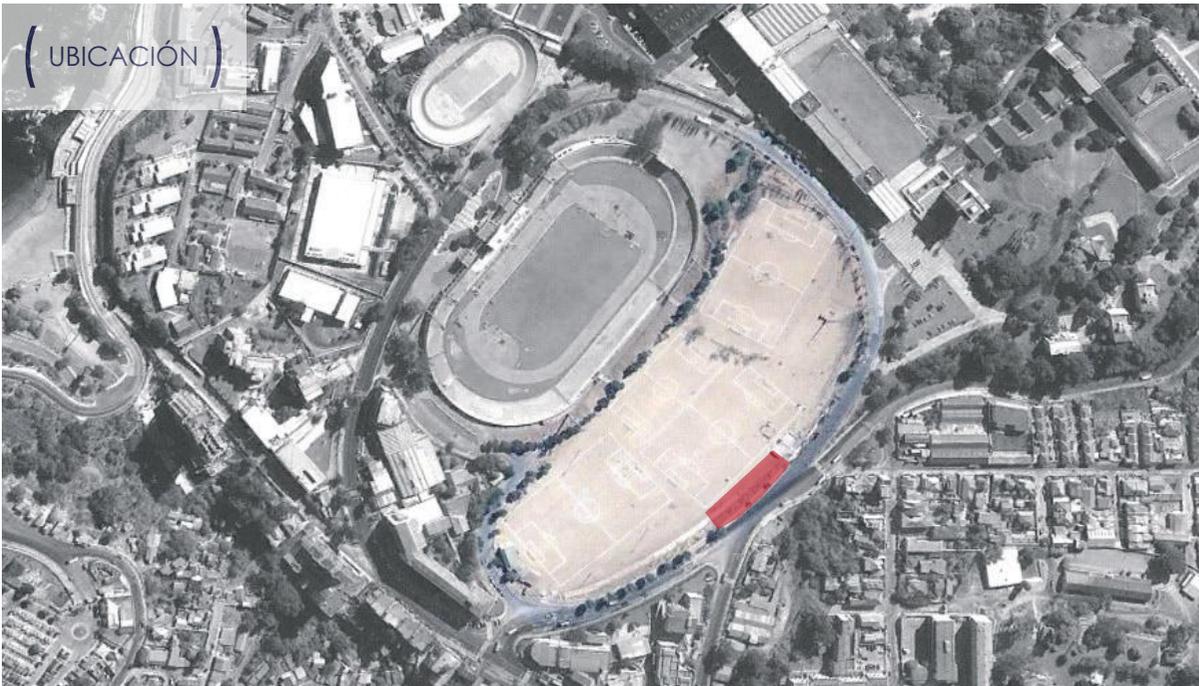
- 1 Paseo de Recreación Parque Alejo Barrios
- 2 Extensión Paseo Atkinson
- 3 Casa en Cerro Mariposas
- 4 Casa en Barrio Santa Inés

- 5 Sede Social Ascensor Cordillera
- 6 Biblioteca Campamento Los Fundadores
- 7-8 Residencial Estudiantil Hontaneda
- 9-10 Restauración Quebrada Las Cañas

- 11 Escuela Paseo Volantín

VILLA ALEMANA

QUILPUÉ



(FICHA)

PROYECTO: Paseo de recreación en Parque Alejo Barrio
TALLER: I AÑO, I ETAPA
AÑO: 2010
DIRECCIÓN: Calle Parque, Playa Ancha, Valparaíso
AFIRMACIÓN: Quiebre de descensos para acceder en contemplación.

PASEO DE RECREACIÓN EN PARQUE ALEJO BARRIO

En el proyecto se busca el acto del acceder , en este caso se proyecta la manera de interconectar la calle y el barrio universitario con el espacio abierto del parque Alejo Barrios. Por medio de la contemplación el proyecto busca articular el espacio público de un borde que se encuentra en incertidumbre respecto a su destino que tiene una explanada dedicada a la actividad deportiva.

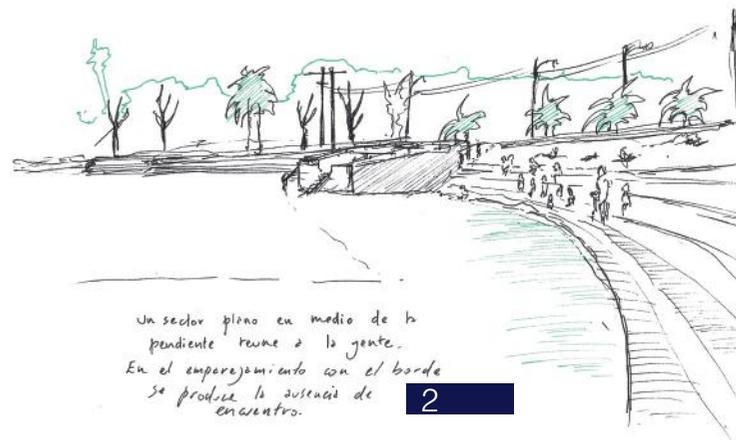
(ESQUEMA DE PROYECTO)





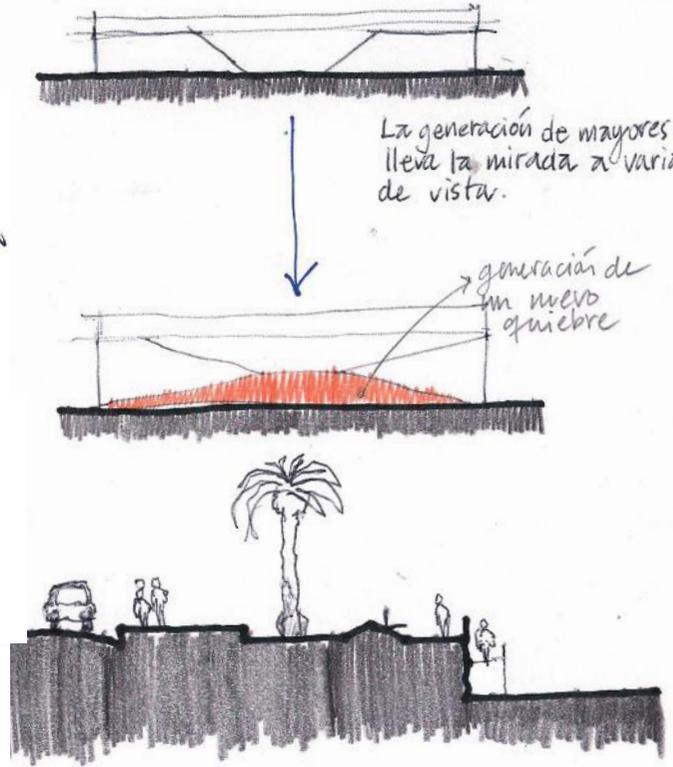
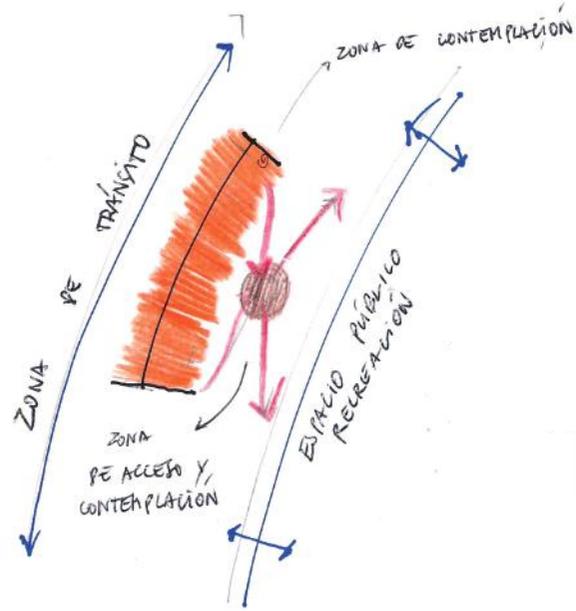
1

La irrupción de la planicie en el descenso en pendiente detiene al transeúnte y acomoda el cambio en el límite.

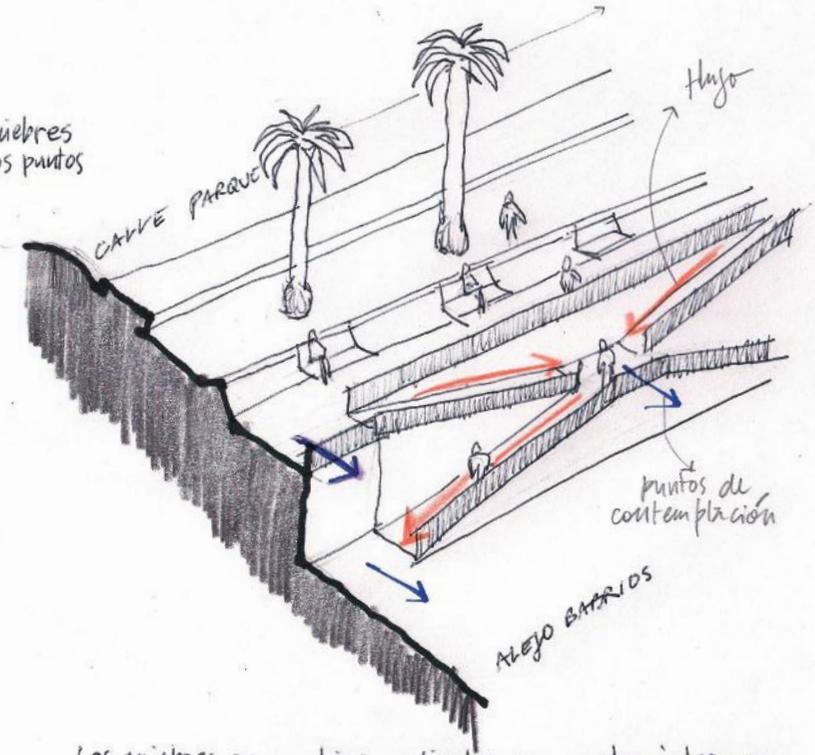


2

Un sector plano en medio de la pendiente reúne a la gente. En el emparejamiento con el borde se produce la ausencia de encuentro.

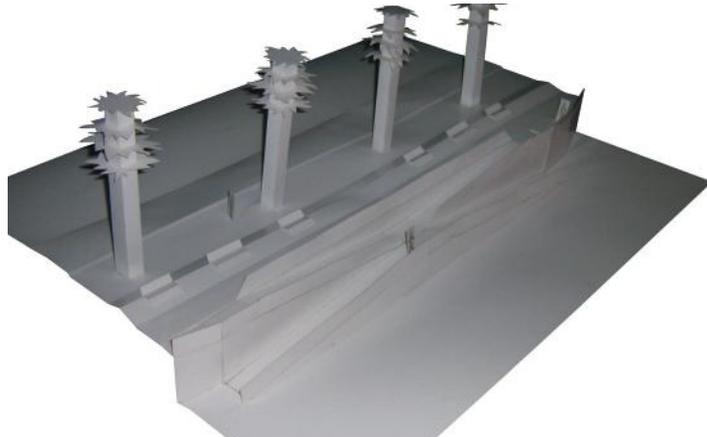


Quebrar la forma en otro sentido provoca la contemplación de lo que sigue en esa dirección, también los distintos puntos de apreciación que se generan



Los quiebres en cambios radicales con puntos intermedios para detener la mirada, la forma se crea a partir de que el descenso gradual logra que el tránsito sea sin preocupación. Los descensos discontinuados favorecen la apreciación.

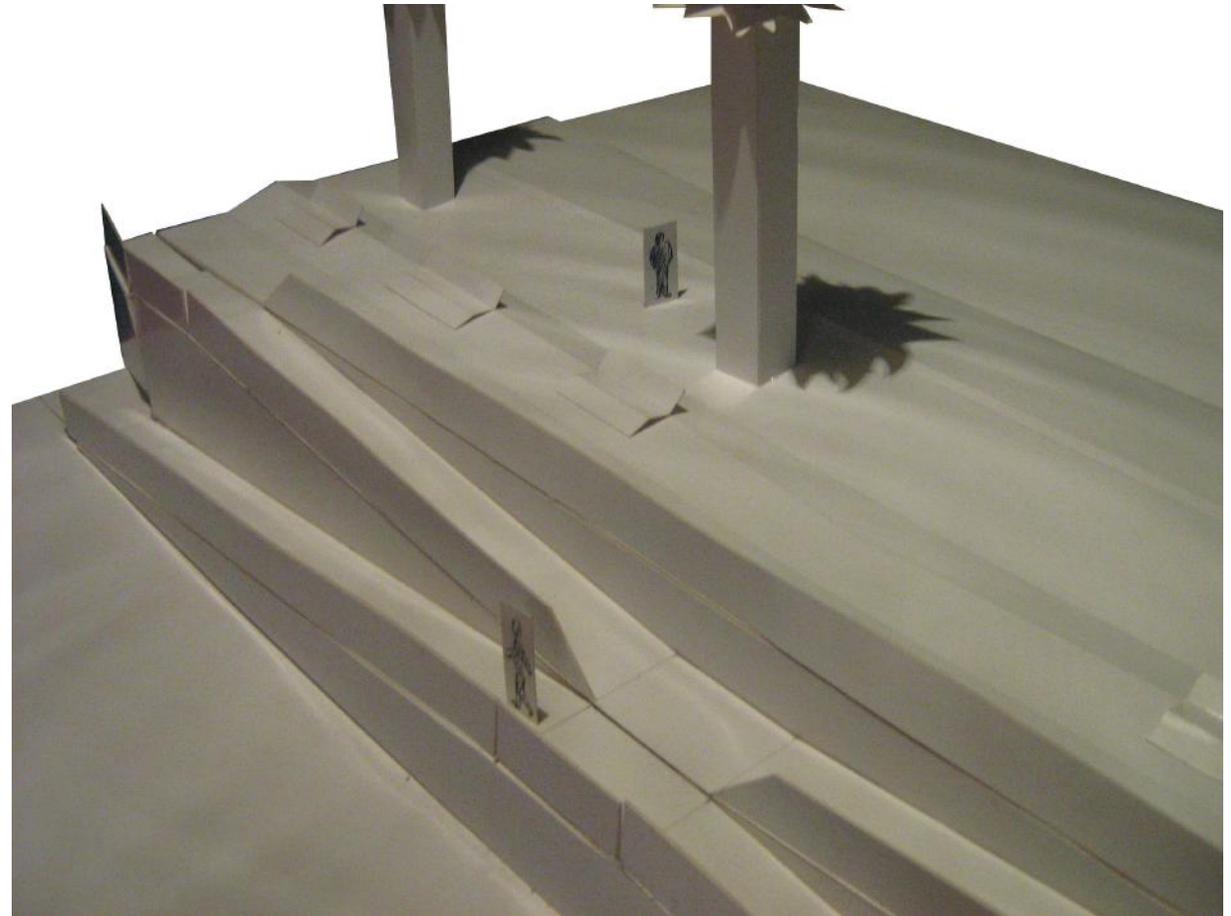
M A Q U E T A



Vista completa de proyecto



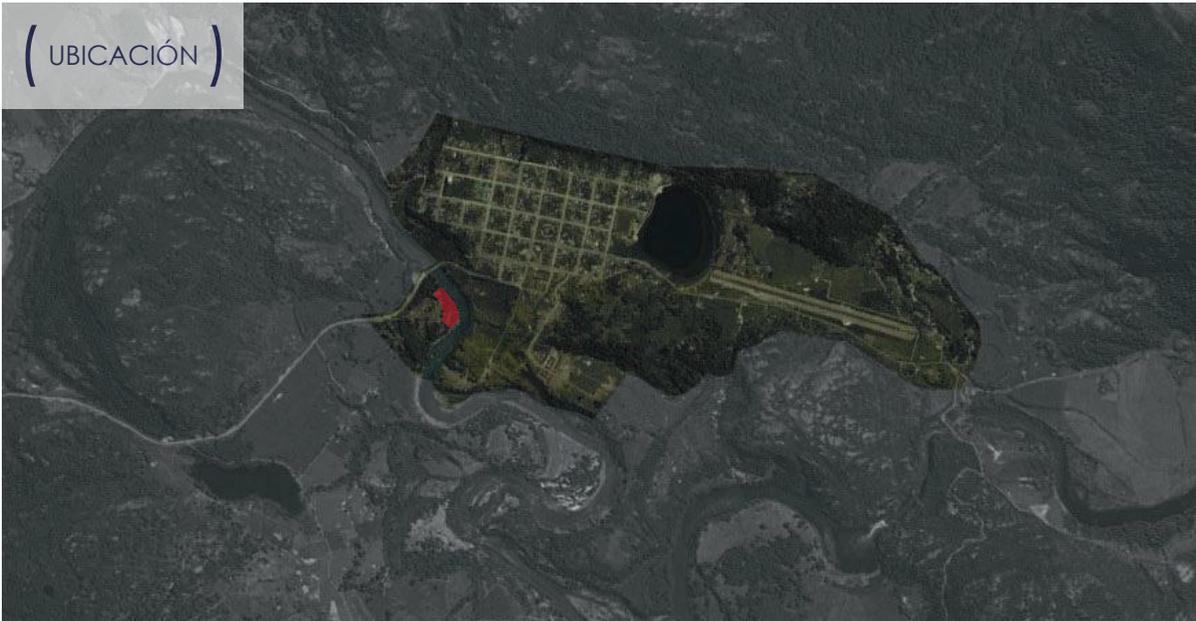
Vista en corte



Vista en detalle

(1 AÑO) Travesía Futaleufú

(UBICACIÓN)



(FICHA)

TRAVESÍA: Futaleufú
TALLER: 1 AÑO
AÑO: 2010

TRAVESÍA DEL APLOMO Y EL ACCEDER

La Travesía finalmente se realizó en Futaleufú debido a su condición de pueblo fronterizo entre Chile y Argentina, esto debido a la materia del taller de primer año sobre el acceder. Un viaje que se realizó por caminos argentinos, otorgándole un pausado andar que permitió caer en la cuenta de las distancias y la extensión.

(OBRA)





3

El movimiento limitado en el bus sale a la abertura con el paisaje. Se está en lo abierto desde un interior transitado



4

Los lugares abiertos, es decir donde los árboles no generan el umbral de oscuridad, permiten establecer puntos de reunión para una rápida cercanía entre los presentes.



La parte primera
que origina la conti-
nuidad de los parapetos
permite la instan-
cia para retener el cuerpo ante
el río.

5

5

La parte primera que origina la continui-
dad de los parapetos permite la instan-
cia para retener el cuerpo ante el río



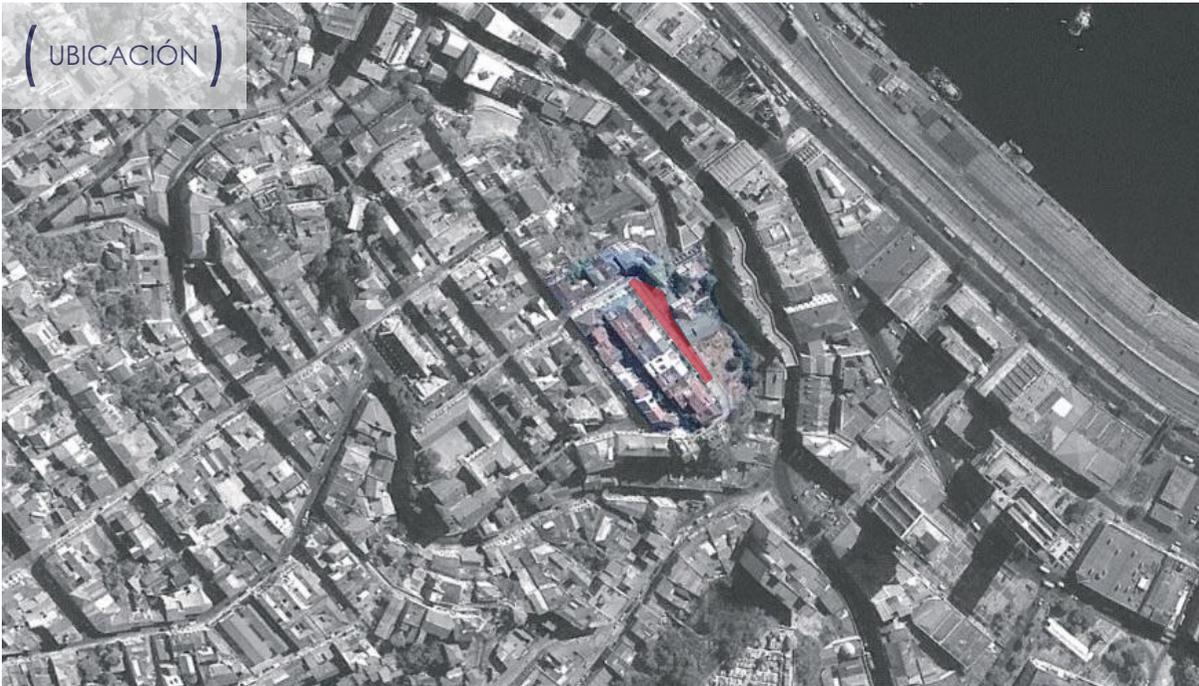
La obra en proceso comienza a definir el acceder que baja al río de manera paulatina.

6

6

La obra en proceso comienza a definir el acceder que baja al río de manera paulatina

(UBICACIÓN)



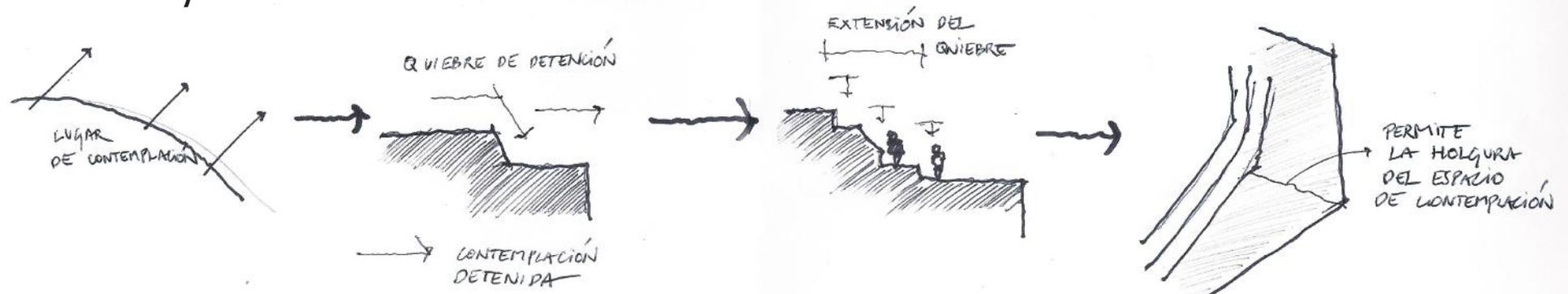
(FICHA)

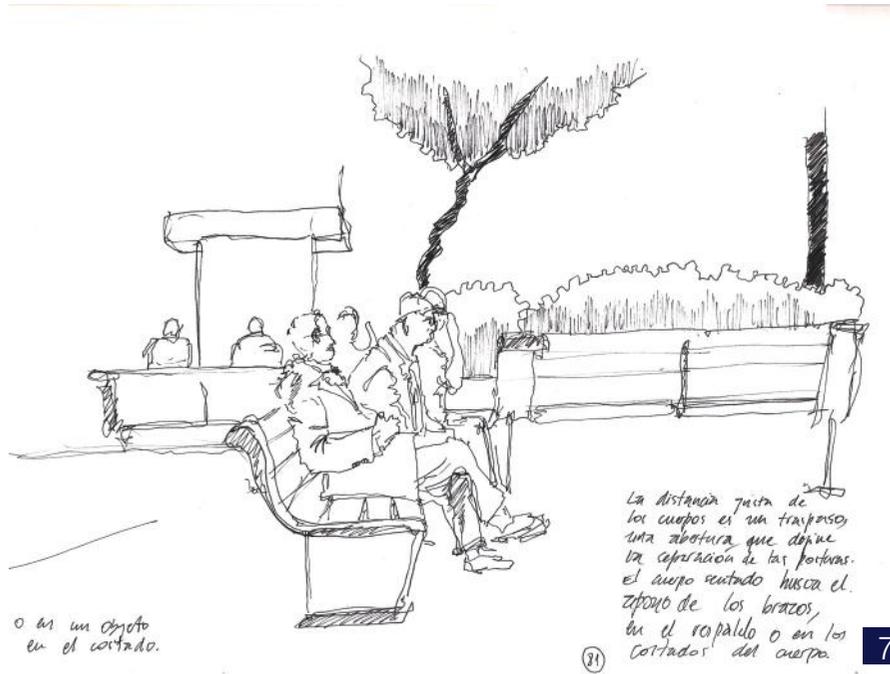
PROYECTO: Extensión Paseo Atkinson
TALLER: I AÑO, II ETAPA
AÑO: 2010
DIRECCIÓN: Paseo Atkinson, Cerro Concepción, Valparaíso
ACTO: Bodear Holgado
FORMA: Pretil Escalonado Hendido

EXTENSIÓN PASEO ATKINSON

El proyecto busca la manera de encontrar el aplomo en la contemplación de la rada de Valparaíso. Extendiéndose bajo el paseo Atkinson le otorga una detención a la continuidad típica de los miradores porteños.

(ESQUEMA DE PROYECTO)

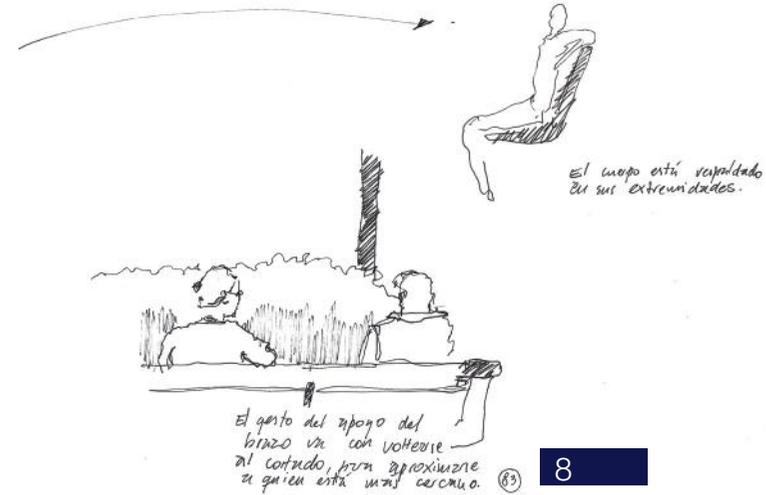




7

7

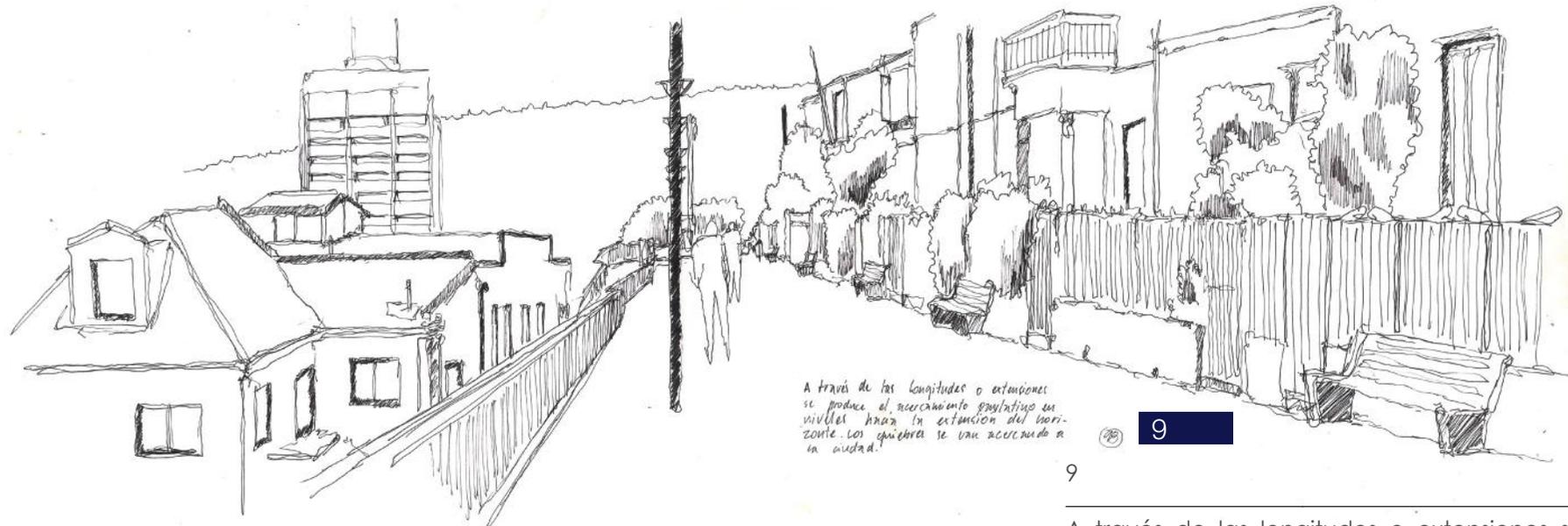
La distancia justa de los cuerpos es un traspaso, una abertura que define la separación de las posturas. El cuerpo sentado busca el apoyo de los brazos, en el respaldo o en los costados del cuerpo.



8

8

El gesto del apoyo del brazo va con voltearse al costado, para aproximarse a quien está más cercano.



A través de las longitudes o extensiones se produce el acercamiento paulatino en niveles hacia la extensión del horizonte. Los quiebres se van acercando a la ciudad.

9

9

A través de las longitudes o extensiones se produce el acercamiento paulatino en niveles hacia la extensión del horizonte. Los quiebres se van acercando a la ciudad.



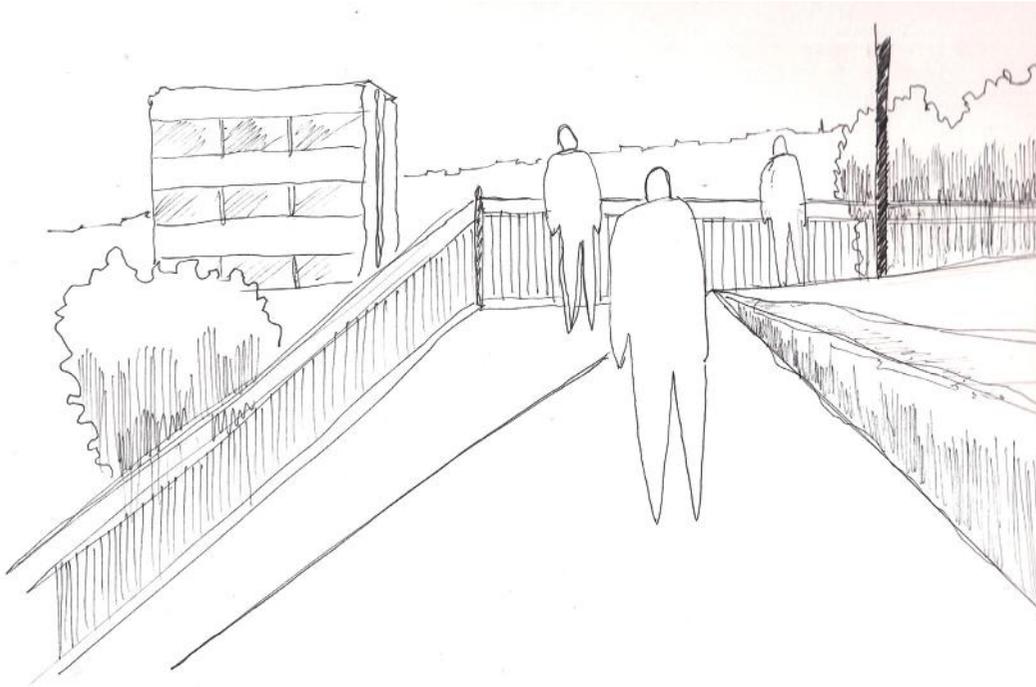
En la prolongación se asoma la distancia que tiene su extensión delimitada en el borde. La posibilidad de acceder más allá de este límite es a través del descenso, el cambio de nivel.

10

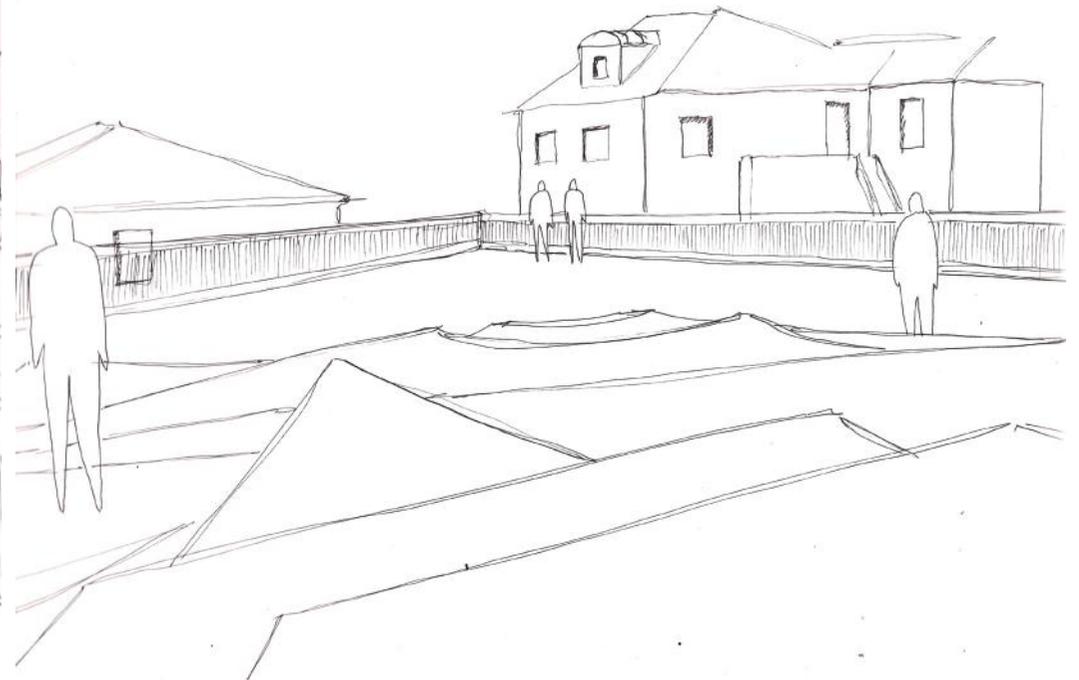
10

En la prolongación se asoma la distancia que tiene su extensión delimitada en el borde. La posibilidad de acceder más allá de este límite es a través del descenso, el cambio de nivel.

O B R A H A B I T A D A

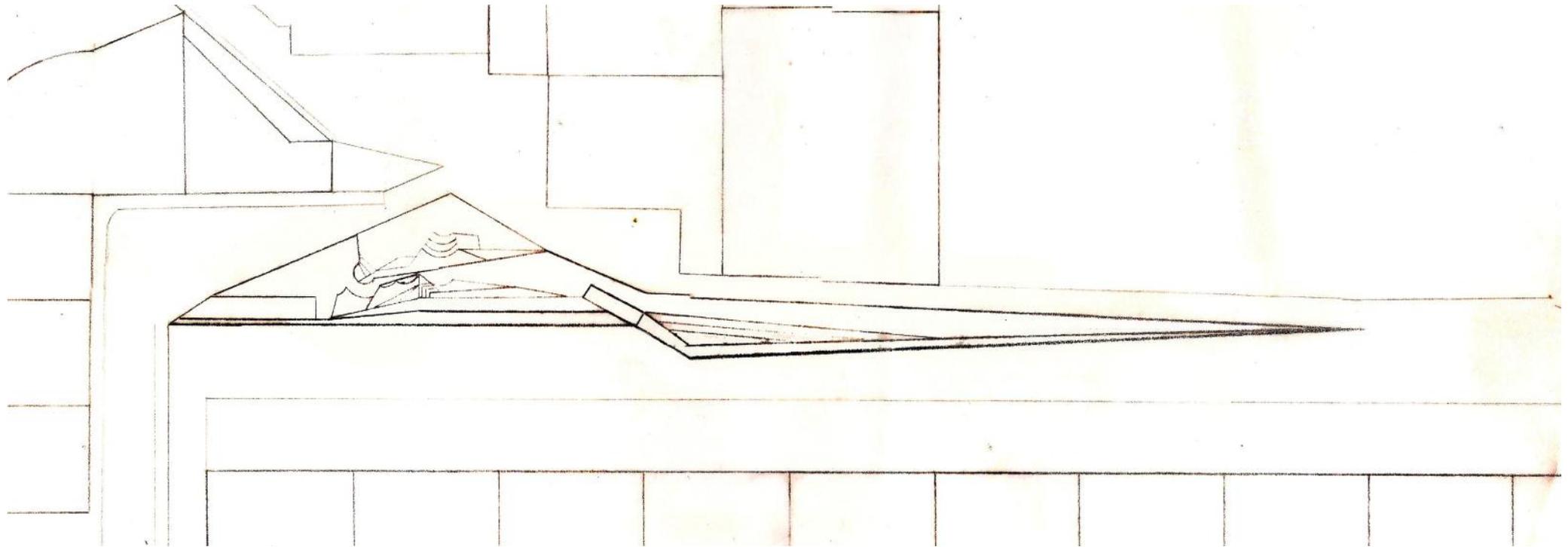


Vista rampa de acceso

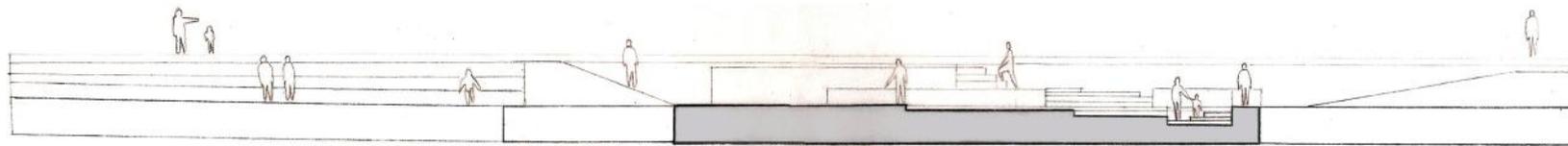


Vista espacio de distención

P L A N I M E T R Í A

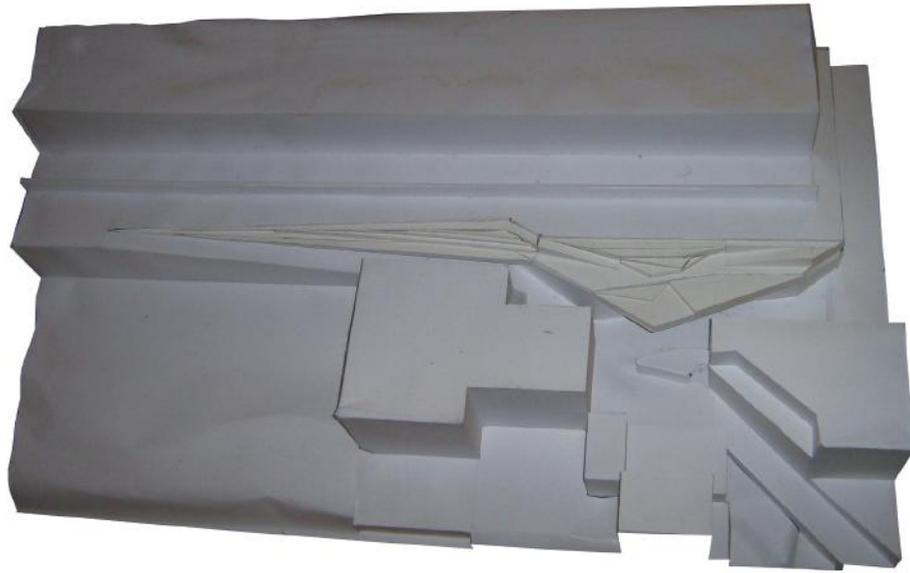


Plano Emplazamiento

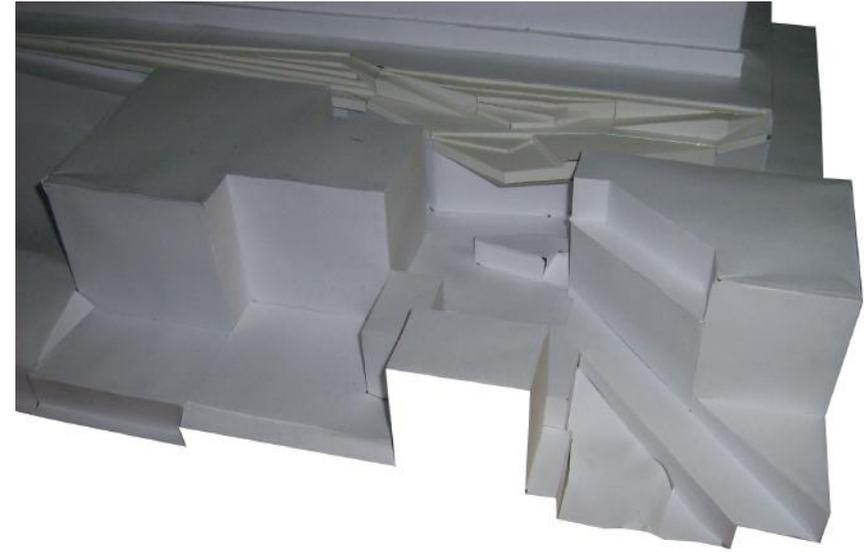


Corte 1

M A Q U E T A



Vista completa de proyecto



Vista detalle de proyecto



Detalle de por menor

(UBICACIÓN)



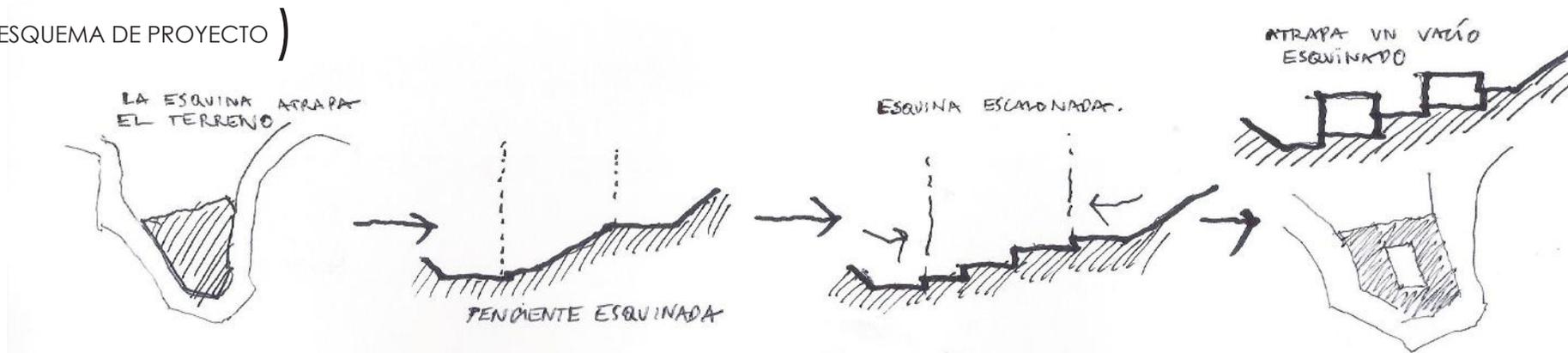
(FICHA)

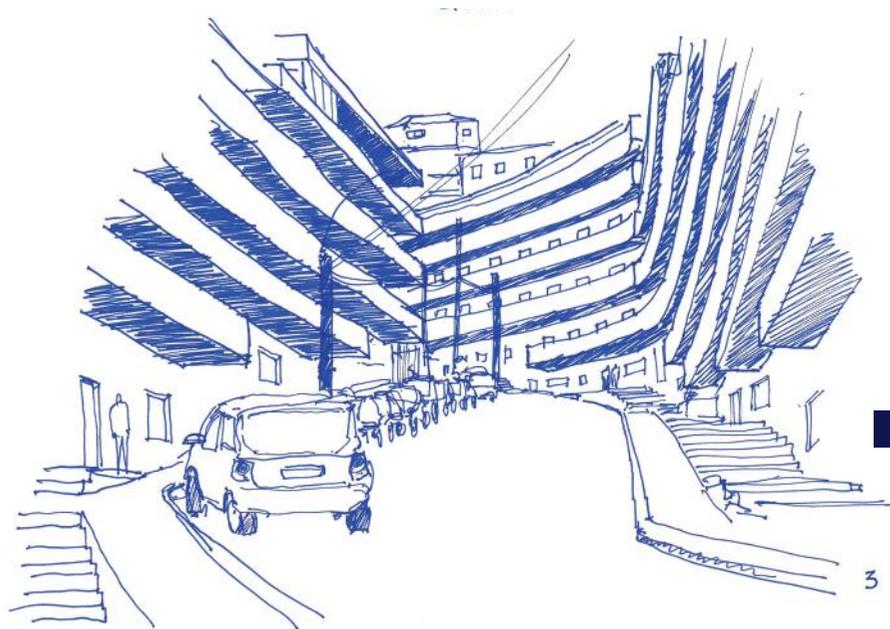
PROYECTO: Casa en Cerro Mariposas
TALLER: II AÑO, III ETAPA
AÑO: 2011
DIRECCIÓN: Calle Trinquete, Cerro Mariposas, Valparaíso
ACTO: Concurrir pausado ante la extensión
FORMA: Corredores prolongados descendientes

VIVIENDA ESQUINA

La primera aproximación al edificio. El encargo es lograr construir una casa que tenga una adecuada relación con la vivienda además de lograr concebir de manera adecuada la distribución de los espacios interiores. El proyecto se concibe en tres niveles que se despliegan en la ladera y convergen a la esquina como un acceso.

(ESQUEMA DE PROYECTO)





11

11

Sumido en las extensiones los interiores se revelan a través del deajo de luz de los balcones. La apertura en resguardo EXTIENDE LA LUZ.

Sumido en las extensiones los interiores se revelan a través del deajo de luz de los balcones. La apertura en resguardo EXTIENDE LA LUZ.

3

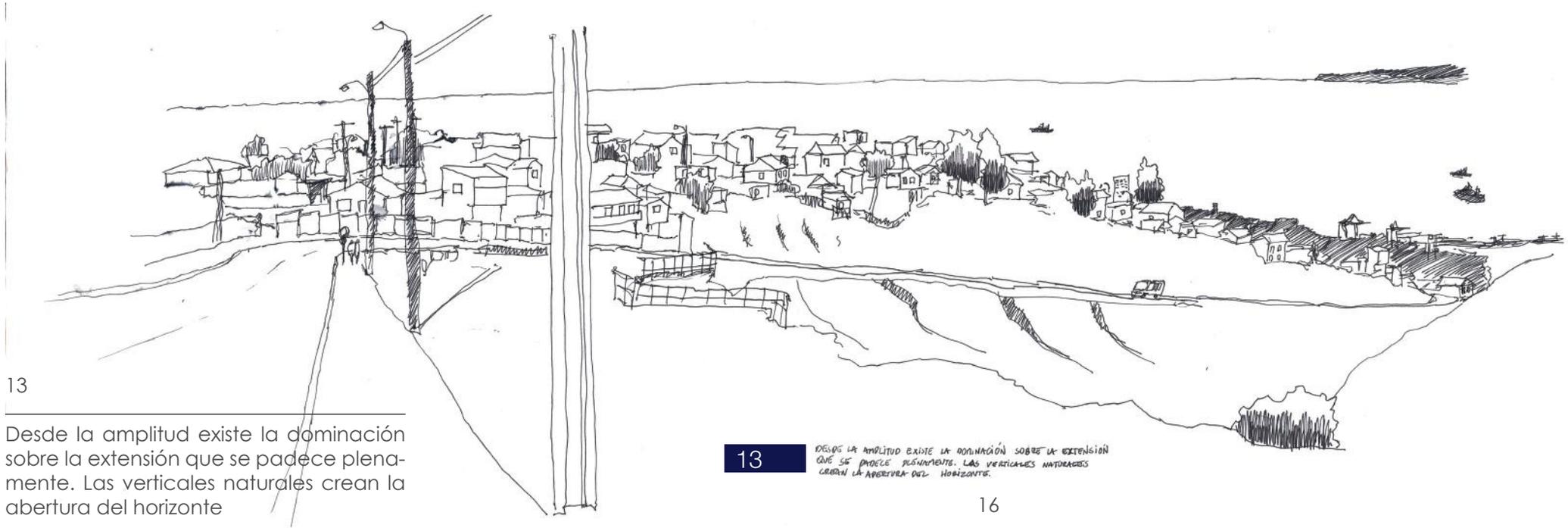


12

12

Se generan dos transitar continuos, uno que es a través de la pendiente, en vertical y el otro que la atraviesa en horizontal, en la prolongación de las casas, que también tiene un estar ante la extensión.
 HORIZONTAL: LA CASA - EL ESTAR - LA EXTENSIÓN
 VERTICAL: ACCEDER - TRANSITAR LA PENDIENTE

Se genera dos transitar continuos, uno que es a través de la pendiente, en vertical y el otro que la atraviesa en horizontal, en la prolongación de las casas, que también tiene un estar ante la extensión.
 HORIZONTAL: LA CASA - EL ESTAR - LA EXTENSIÓN
 VERTICAL: ACCEDER - TRANSITAR LA PENDIENTE



13

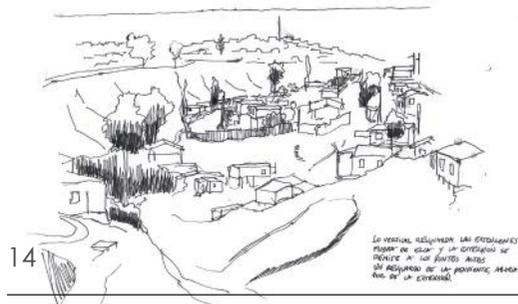
Desde la amplitud existe la dominación sobre la extensión que se padece plenamente. Las verticales naturales crean la abertura del horizonte

13

DESDE LA AMPLITUD EXISTE LA DOMINACIÓN SOBRE LA EXTENSIÓN QUE SE PADECE PLENAMENTE. LAS VERTICALES NATURALES CREAN LA ABERTURA DEL HORIZONTE.

16

La verticalidad, que es habitable se extiende en la pendiente, la cual mantiene por si sola el resguardo en la pendiente.

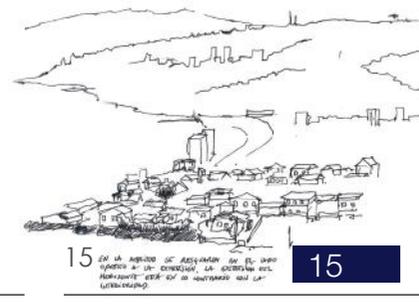


14

Lo vertical resguarda las extensiones fuera de ella y la extensión se remite a los puntos altos, un resguardo de la pendiente, abarcador de la extensión.

14

Lo vertical resguarda las extensiones fuera de ella y la extensión se remite a los puntos altos, un resguardo de la pendiente, abarcador de la extensión.



15

En la amplitud se resguarda el lado opuesto a la extensión. La extensión del horizonte está en lo contrario con la interioridad.

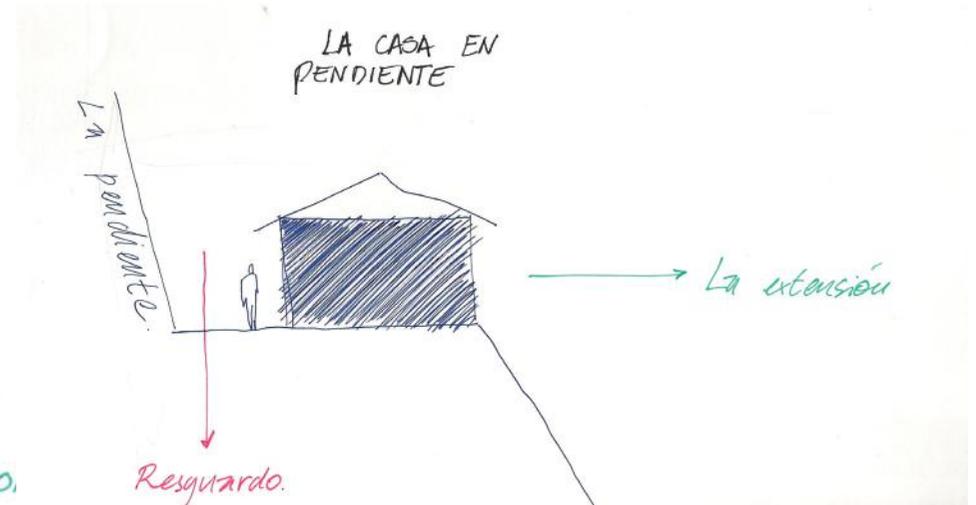
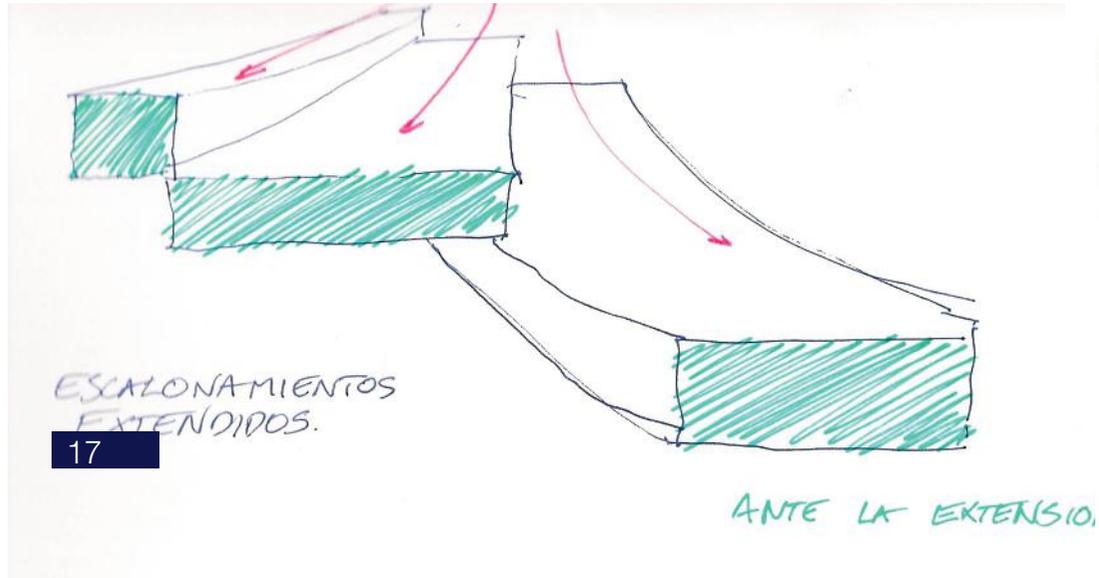
15

En la amplitud se resguarda el lado opuesto a la extensión. La extensión del horizonte está en lo contrario con la interioridad.



16

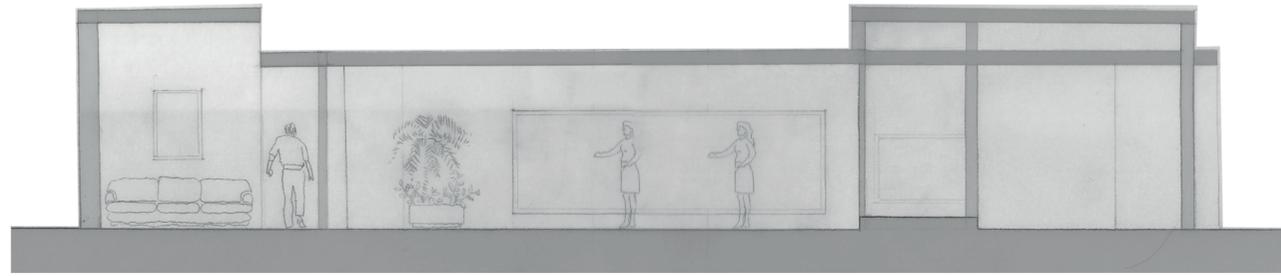
La verticalidad, que es habitable se extiende en la pendiente, la cual mantiene por si sola el resguardo en la pendiente.



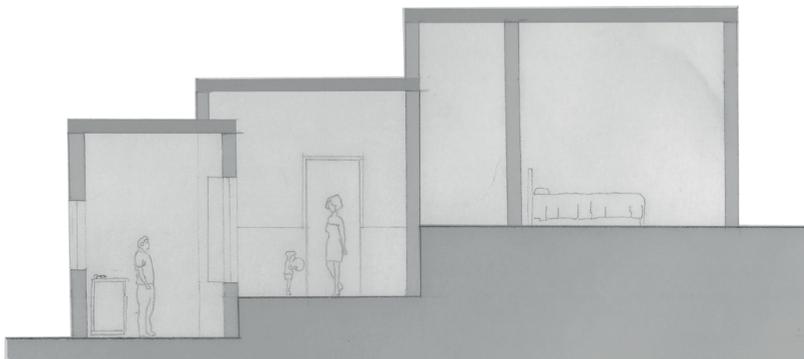
17

La forma de la casa surge a través de entender como esta se despliega a través de su pendiente, originando tres escalonamientos.

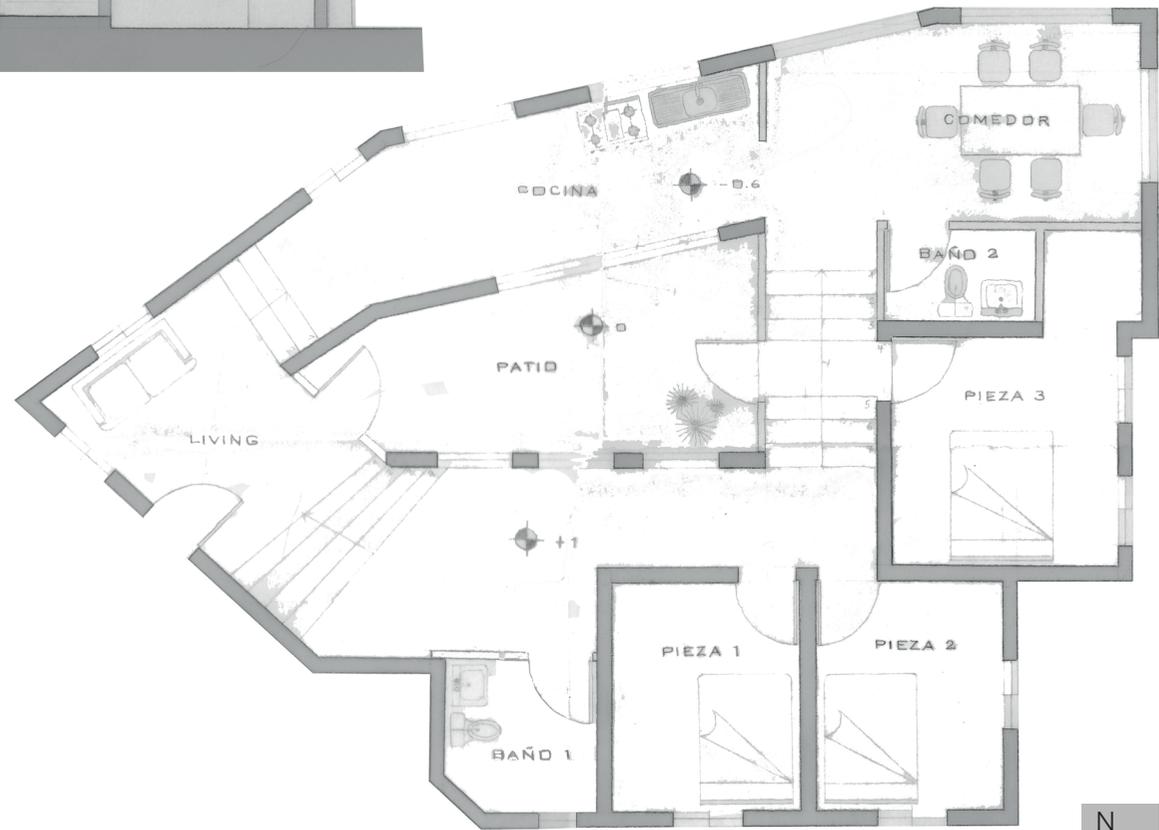
P L A N I M E T R Í A



Corte 1



Corte 2

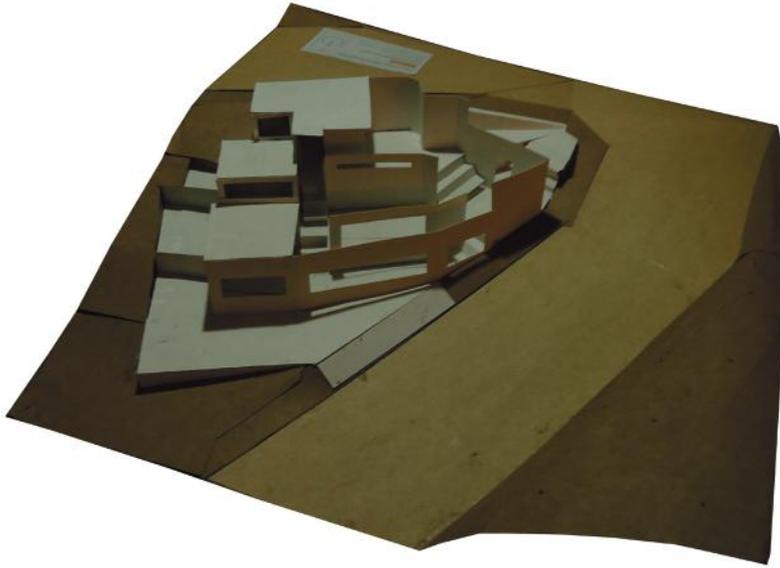


Planta Nivel 1

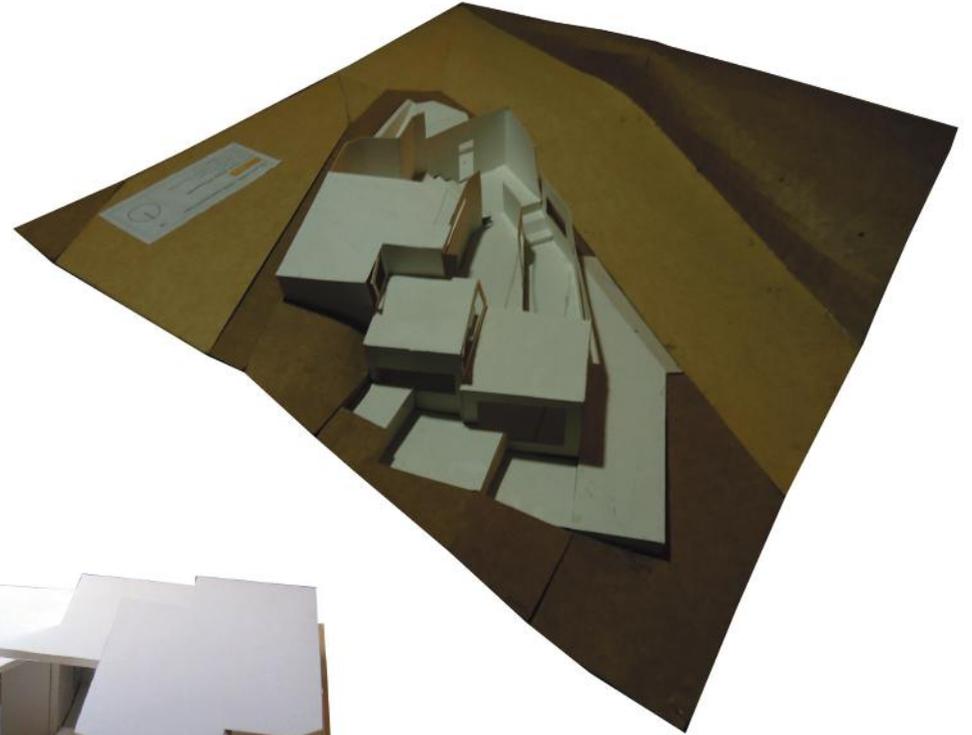
1 m 5 m



M A Q U E T A



Vista rasgo de proyecto



Vista rasgo de proyecto



Vista detalle de proyecto

(II AÑO) Travesía Colliguay

(UBICACIÓN)



(FICHA)

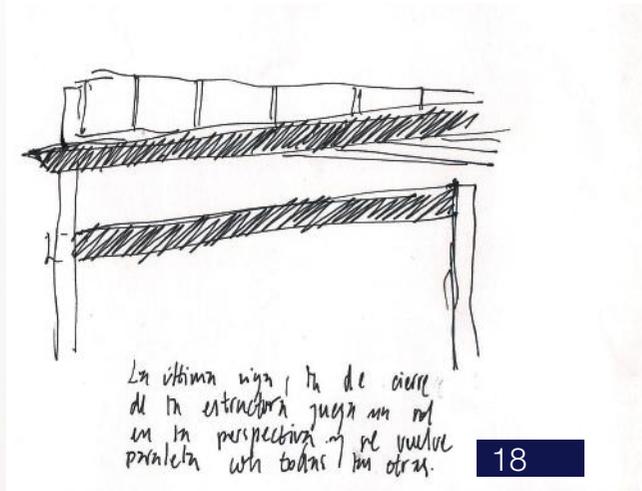
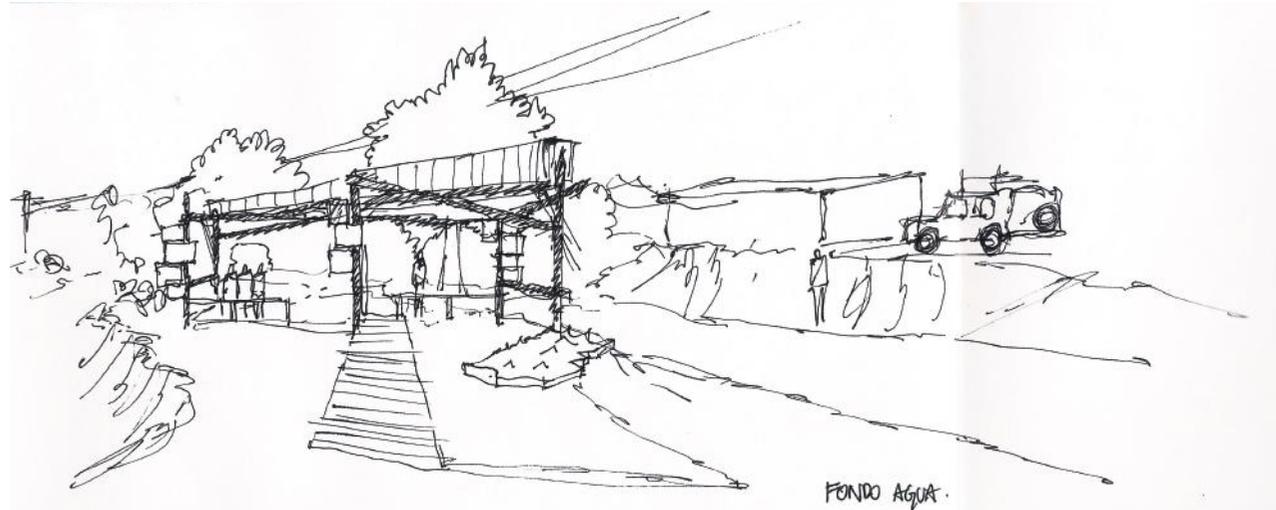
TRAVESÍA: Colliguay
TALLER: II AÑO
AÑO: 2011

TRAVESÍA

La travesía de Colliguay surge principalmente por las movilizaciones del año 2011, como una respuesta más sencilla dada la circunstancia. A pesar de la cercanía con Valparaíso su realidad es otra, un sector rural que se encuentra aislado de su municipalidad. La obra es un pórtico que marca el hito de separación entre los dos valles de Colliguay.

(OBRA)





18

La última viga, la de cierre de la estructura juega un rol en la perspectiva y se vuelve paralela a la vista con todas las otras.



19

Los interiores sin luz contrastan radicalmente con el exterior, creando una interioridad similar a la que otorgan los árboles.

(UBICACIÓN)



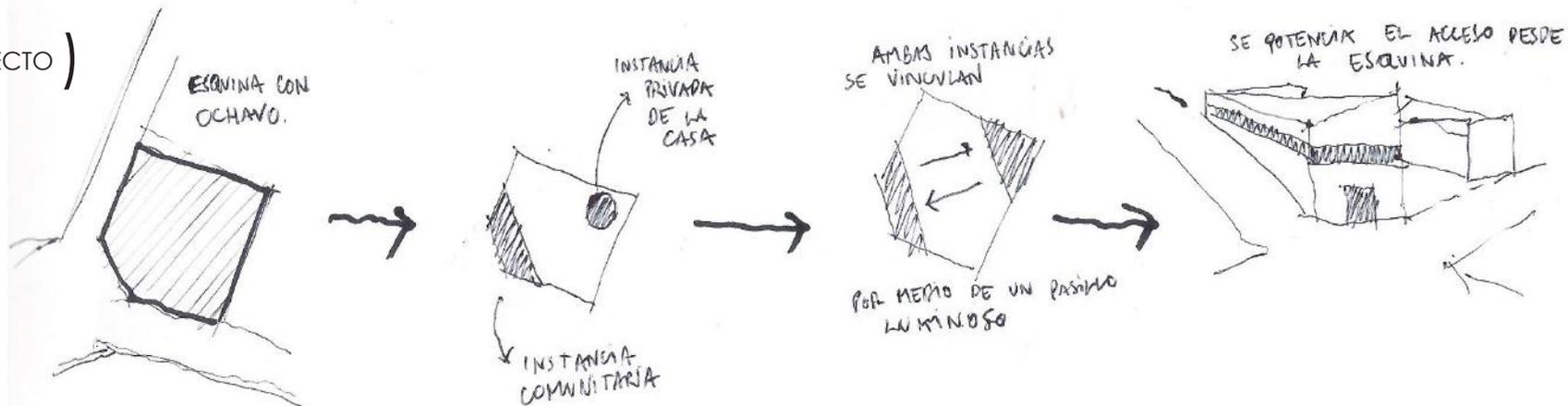
(FICHA)

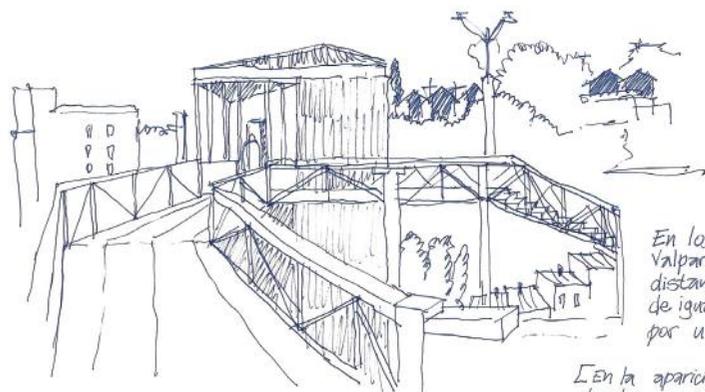
PROYECTO: Casa en barrio Santa Inés
TALLER: II AÑO, IV ETAPA
AÑO: 2011
DIRECCIÓN: Calle Veintiuno norte, Santa Inés,
Viña del Mar
ACTO: Atravesar holgado la abertura
FORMA: Corredor extendido vinculante

VIVIENDA ESQUINA

La vivienda esquina ahora se enmarca en una trama urbana regular, el encargo es para una familia de no menos de 5 personas, por lo que las dimensiones de la vivienda deben ser mayores. El terreno es escogido por tener 5 intersecciones, una cualidad atípica en la ciudad, por lo tanto su esquina pasa a tener una dimensión de hito que se evidencia en la forma final del proyecto.

(ESQUEMA DE PROYECTO)





ASCENSOR REINA VICTORIA

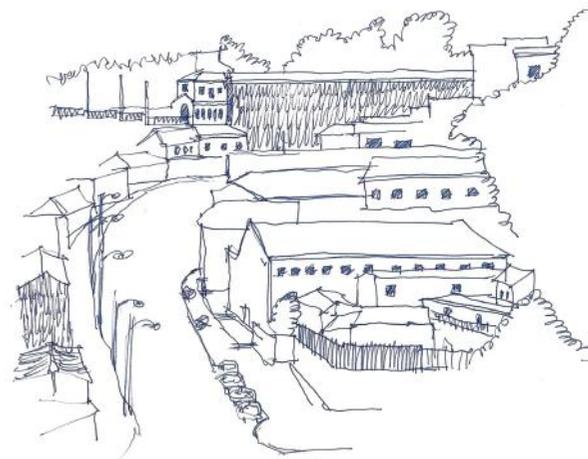
En los puntos altos en Valparaíso los bordes son distancias, cada punto de igual altura está separado por un vacío.

[En la aparición de la neblina los bordes se transforman en un todo, junto con el cielo y el horizonte, existiendo una referencia solo con la ladera más cercana.]

20

20

En los puntos altos en Valparaíso los bordes son distancias, cada punto de igual altura está separado por un vacío.
[En la aparición de la neblina los bordes se transforman en un todo, junto con el cielo y el horizonte, existiendo una referencia solo con la ladera más cercana]



El horizonte se presenta tras un vacío, pero que contiene bordes definidos y más extensos en la medida que la cercanía se acrecenta. Desde la distancia se asumen más contornos.

LOS BORDES SE EXTIENDEN HACIA LOS HORIZONTES

21

21

El horizonte se presenta tras un vacío, pero que contiene bordes definidos y más extensos en la medida que la cercanía se acrecenta. Desde la distancia se asumen más contornos.
LOS BORDES SE EXTIENDEN HACIA LOS HORIZONTES.



22

22

Bajo el lugar de exposición, el que muestra la vista, se genera un interior que vislumbra la ciudad de manera intermitente, son momentos de la ciudad. El interior se alza y se hunde, se va extendiendo hacia la ciudad.

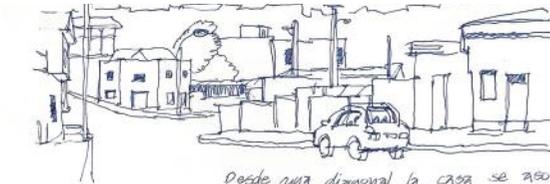
DE CERCA SE APRECIAN MUCHOS LÍMITES Y EN LA DISTANCIA GRANDES TRAZOS.

23

Desde una diagonal la casa se asoma, siendo la entrada la forma de presentarse ante el barrio. Una casa esquina que se presenta como final.

24

El hogar se presenta como lugar de convergencia de la esquina y de la diagonal, la casa actúa como distribuidora de la esquina al ser la que más se impone en el lugar. Una casa que se muestra en todas direcciones.



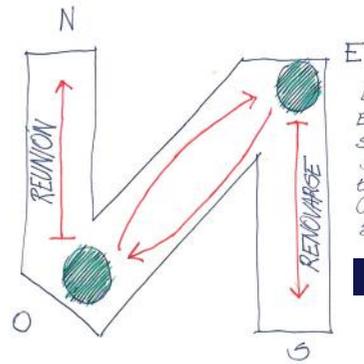
Desde una diagonal la casa se asoma, siendo la entrada la forma de presentarse ante el barrio. Una casa esquina que se presenta como final.

23



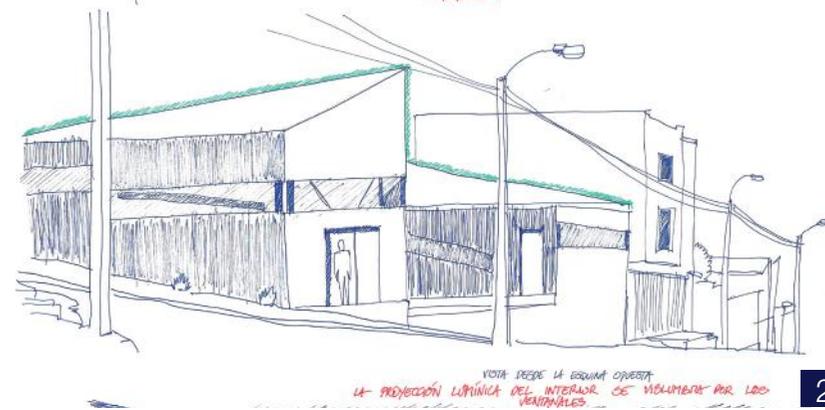
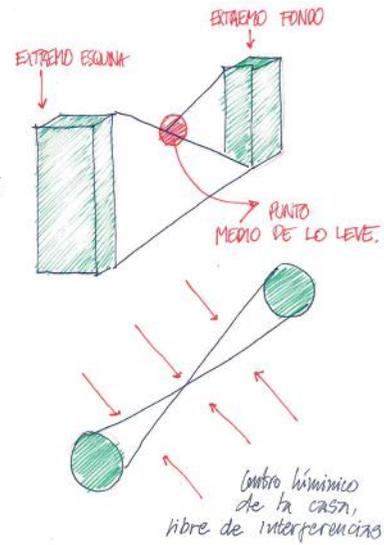
El hogar se presenta como lugar de convergencia de la esquina y de la diagonal, la casa actúa como distribuidora de la esquina al ser la que más se impone en el lugar. Una casa que se muestra en todas direcciones.

24



Los dos extremos
ESTE y OESTE
se vinculan, pero
se extienden
también para involucrar
al norte y al sur.

25



26

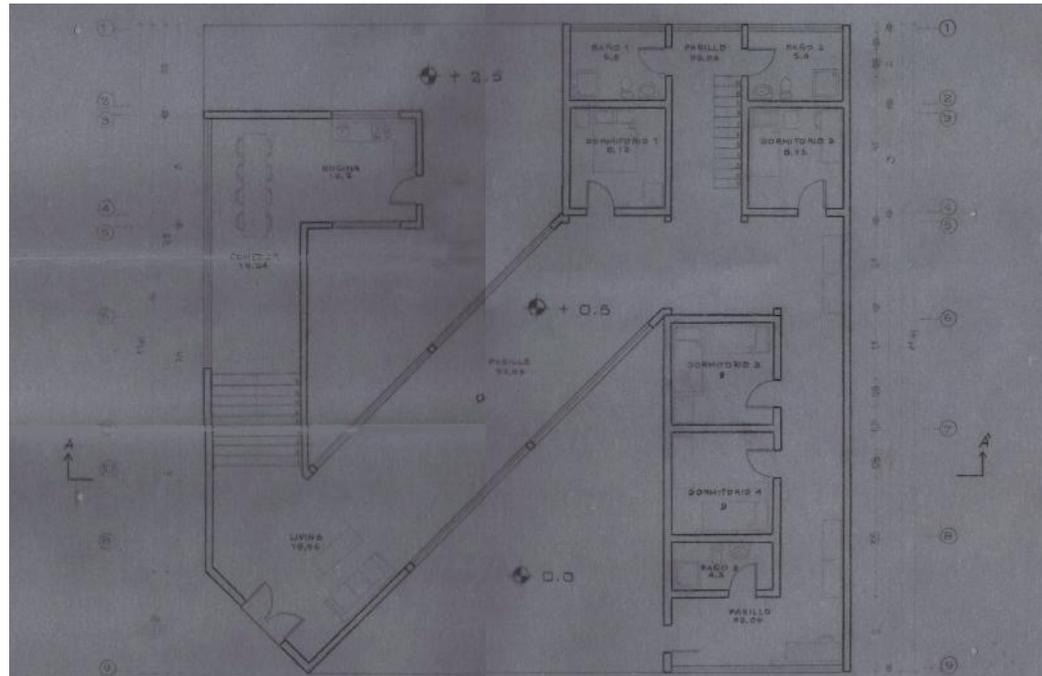
25

Los dos extremos Este y Oeste se vinculan, pero se extienden también para involucrar al norte y al sur.

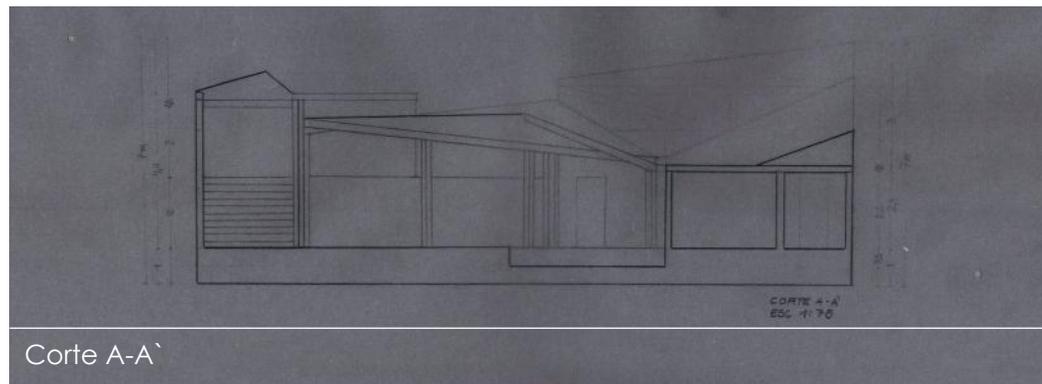
26

Vista desde la esquina opuesta.
LA PROYECCIÓN LUMÍNICA DEL INTERIOR SE VISLUMBRA
POR LOS VENTANALES.

P L A N I M E T R Í A



Planta Nivel 1



Corte A-A`

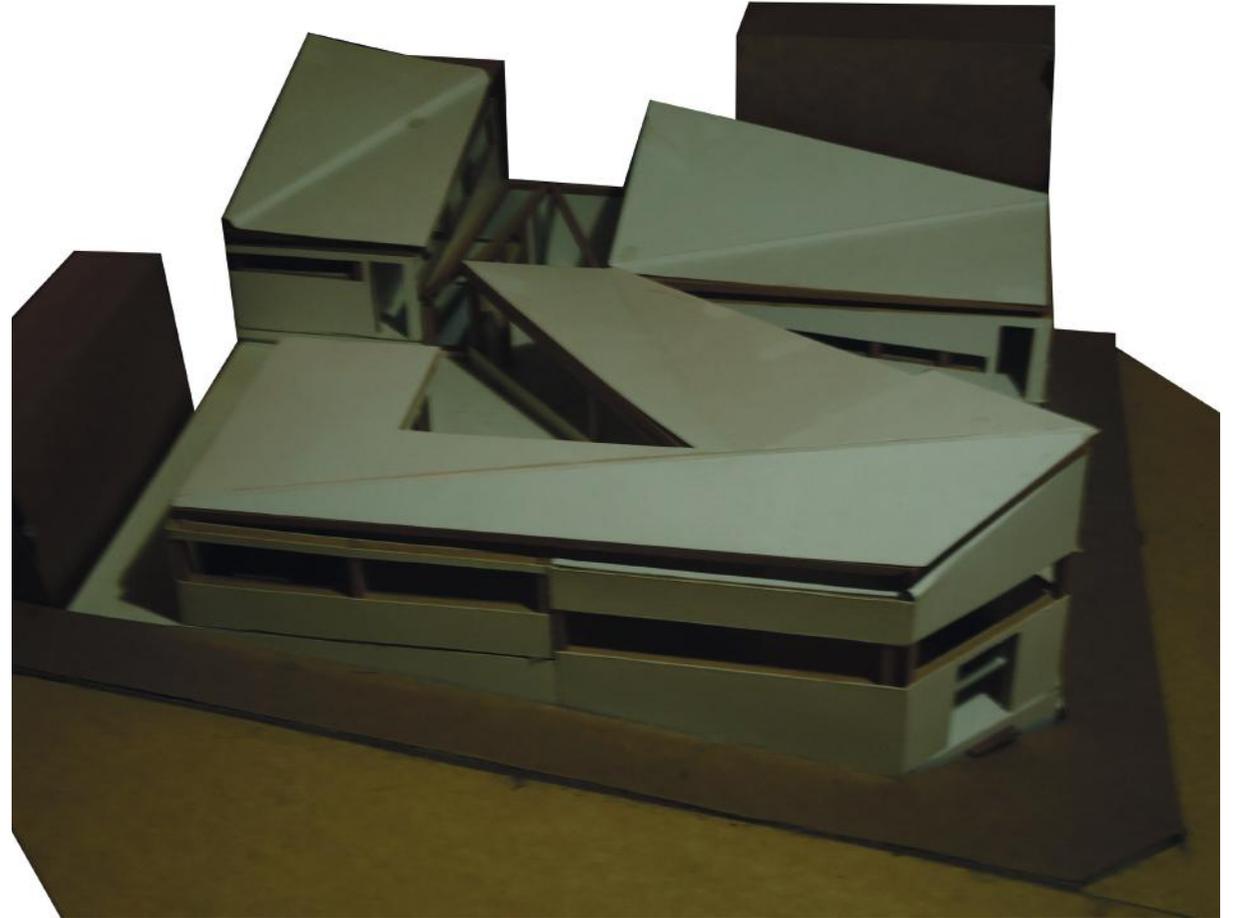
M A Q U E T A



Vista fachada de proyecto



Vista de detalle



Vista total de proyecto

(UBICACIÓN)



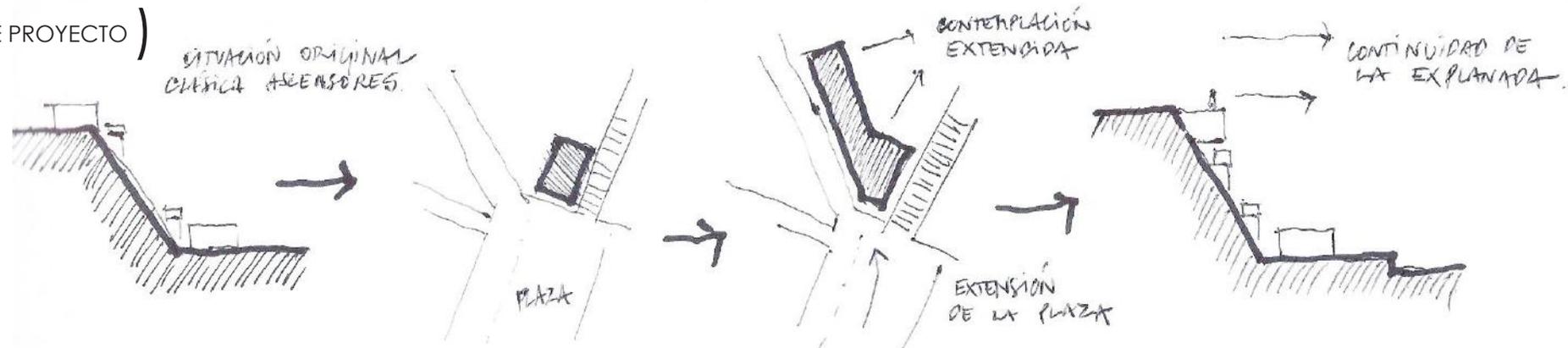
(FICHA)

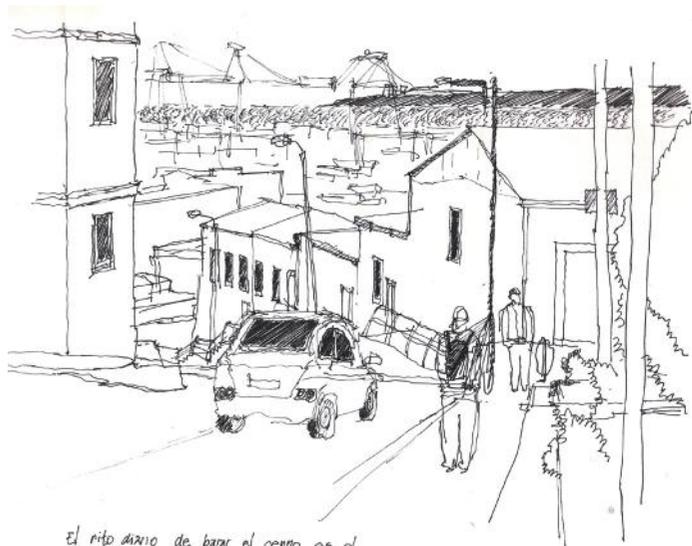
PROYECTO: Sede Social Ascensor Cordillera
TALLER: III AÑO, V ETAPA
AÑO: 2012
DIRECCIÓN: Calle xxx, Cerro Cordillera, Valparaíso
ACTO: Contemplar que reúne en el encuentro
FORMA: Muros concéntricos en abertura

SEDE SOCIAL

La rehabilitación de los ascensores en Valparaíso es un asunto esencial para el patrimonio. Una de las maneras de realizar una intervención es transformarlos en sedes vecinales que permitan un uso permanente por parte de los vecinos de la comunidad. El proyecto reúne un variado programa que da cabida a variadas actividades de la junta de vecinos.

(ESQUEMA DE PROYECTO)



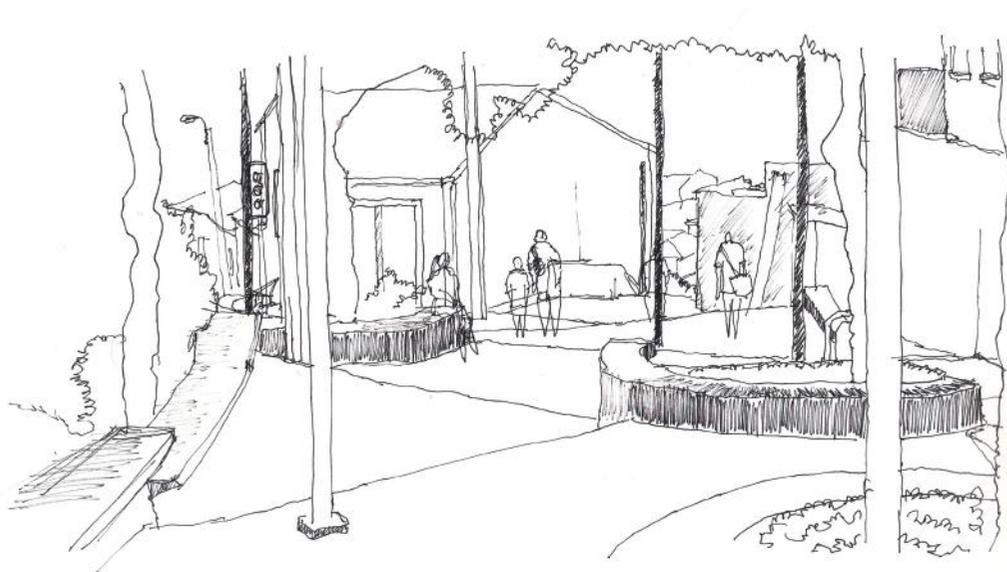


El rito diario de bajar el cerro es el que obligatoriamente ubica al habitante en el lugar que vive, se da cuenta con el hecho de detenerse en la plaza y presenciar

27

27

El rito diario de bajar el cerro es el que obligatoriamente ubica al habitante en el lugar que vive, se da cuenta con el hecho de detenerse en la plaza y presenciar.

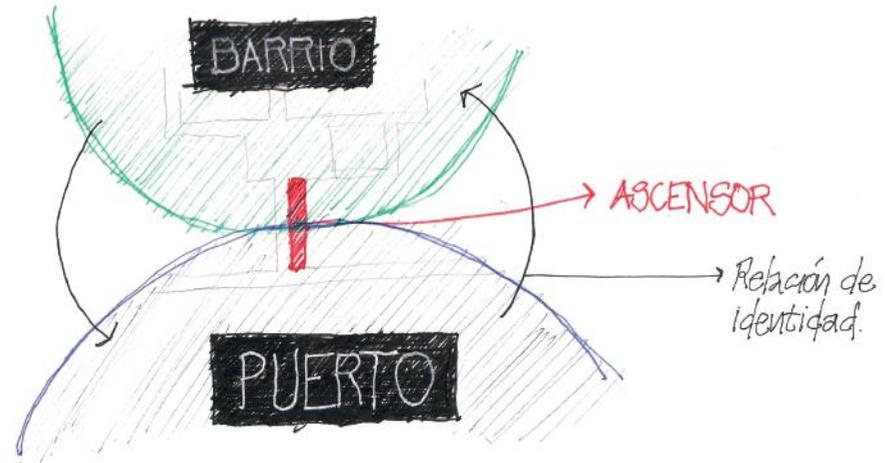


En la plaza el habitante toma su tiempo para continuar, un transcurso que toma su tiempo y un descanso al llegar a la plaza. La subida se detiene en la plaza y la bajada también espera algunas veces. Sucede esto cuando se está en grupos o en parejas. DETENCIÓN EN EL COMIENZO DEL CERRO → SU ACCESO.

28

28

En la plaza el habitante toma su tiempo para continuar, un transcurso que toma tiempo y un descanso al llegar a la plaza. La subida se detiene en la plaza y la bajada también espera algunas veces. Sucede esto cuando se está en grupos o en parejas.



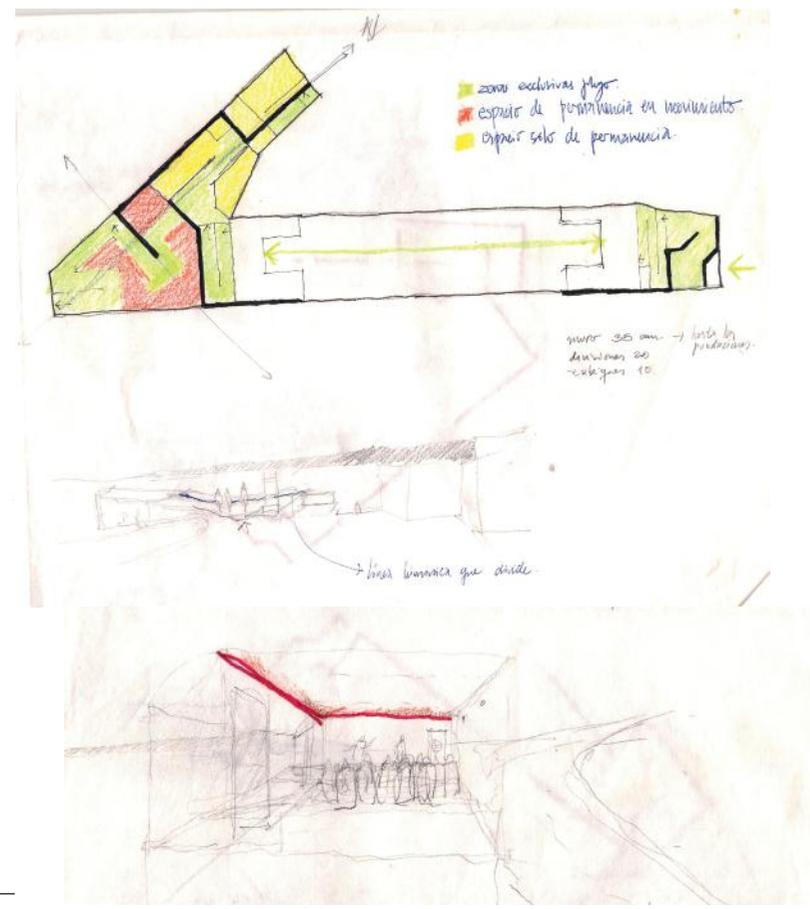
* Con esta relación el ascensor se transforma en un potencial vinculante de la identidad del barrio.

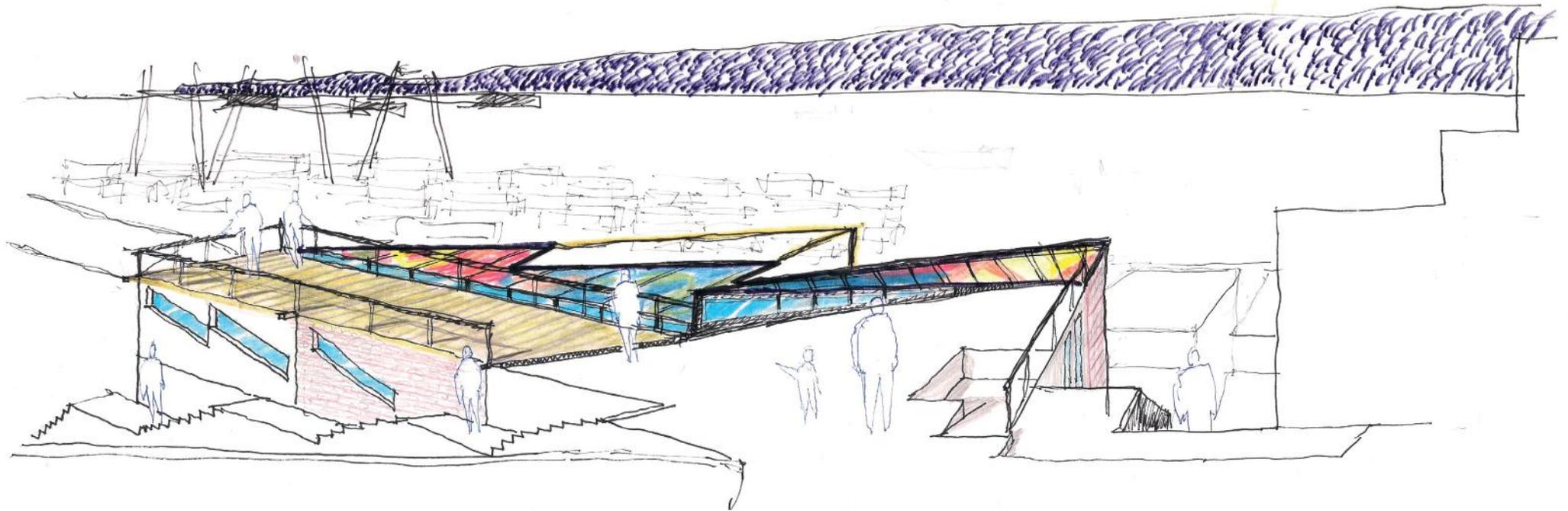
29



29

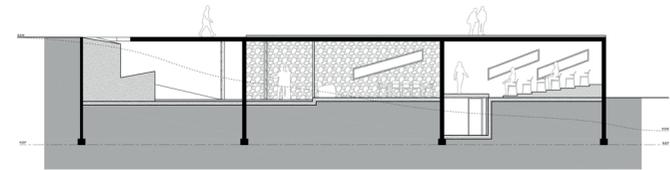
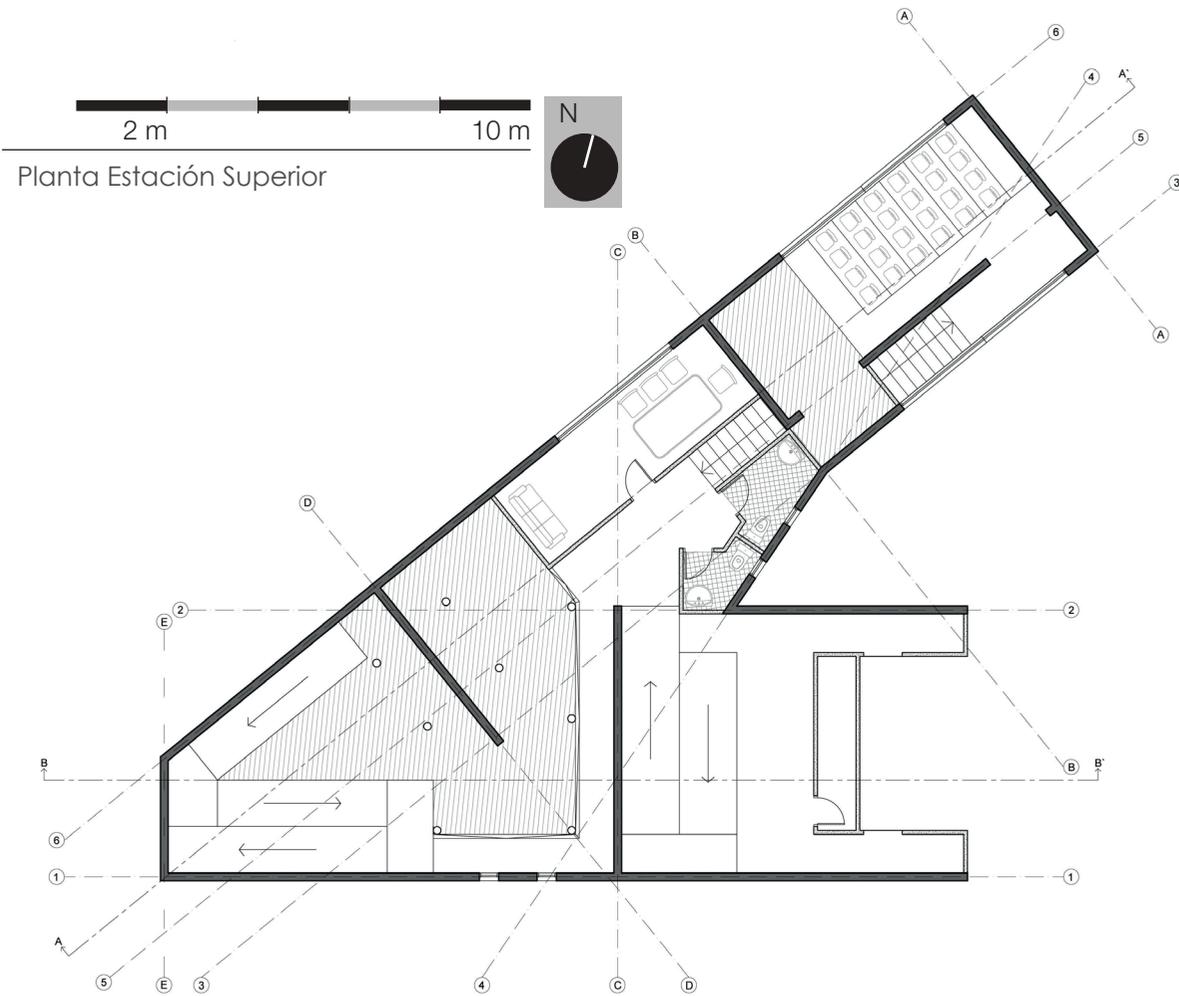
*Con esta relación el ascensor se transforma en un potencial vinculante de la identidad del barrio.



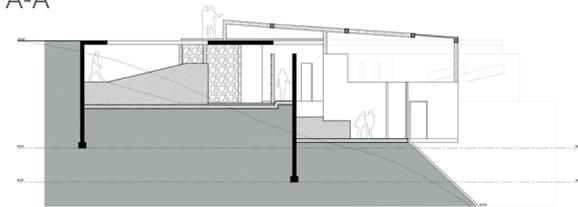


Vista desde el cerro

P L A N I M E T R Í A



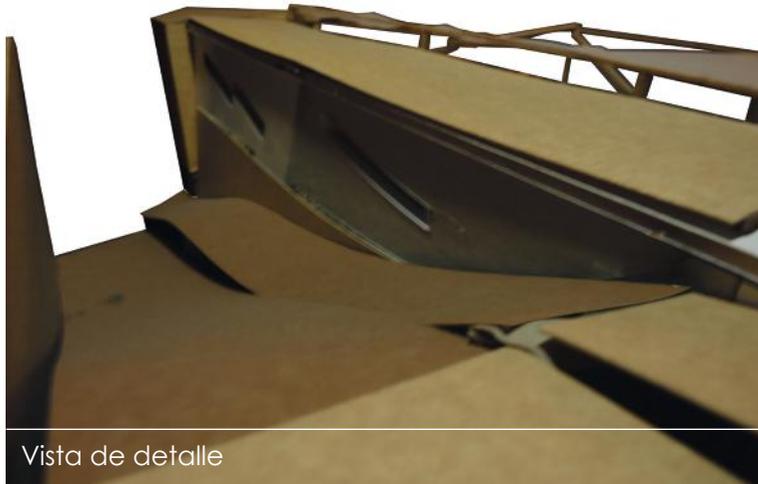
Corte A-A'



Corte B-B'



Vista total de proyecto



Vista de detalle



Vista desde el cerro

(III AÑO) *Travesía Sao Paulo*

(UBICACIÓN)



(FICHA)

TRAVESÍA: Sao Paulo
TALLER: III AÑO
AÑO: 2012

TRAVESÍA SAO PAULO

La travesía a Brasil se enmarca dentro de la 30° Bienal de Sao Paulo, La Inminencia de las Poéticas, dentro de la cual la escuela contaba con una exposición sobre la Ciudad Abierta. Pero el trabajo principal se concentró en la favela de Heliópolis, en la cual se trabajó en una plaza recién construida, creando espacios que permitieran la sombra.

(OBRA)





30

El umbral se une con el voladizo que se enfrenta. Un espacio abierto común de dos interiores.



31

El juego queda en la estrechez, en vistas enmarcadas.



32

Atrapar un recorrido estrecho con marcos, lo distante se focaliza.

(UBICACIÓN)



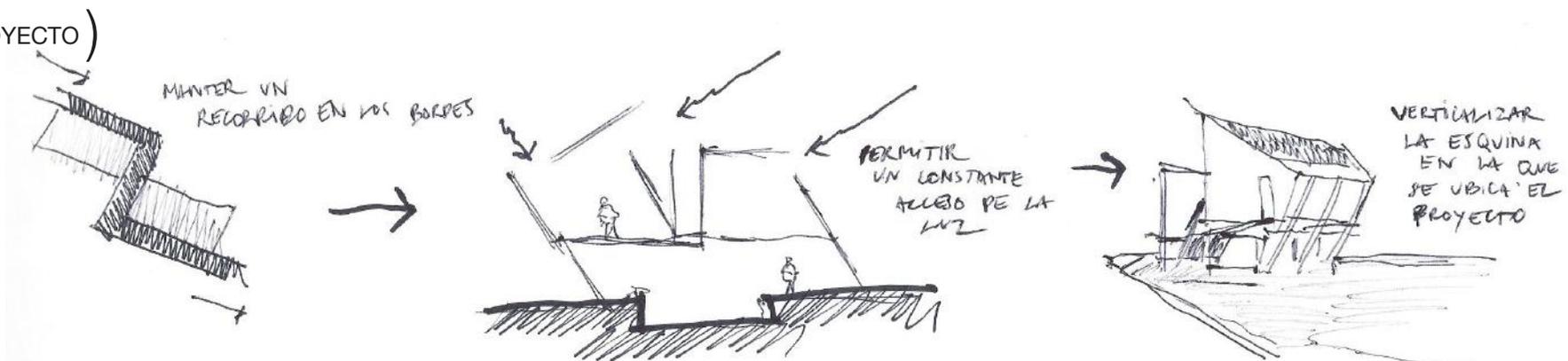
(FICHA)

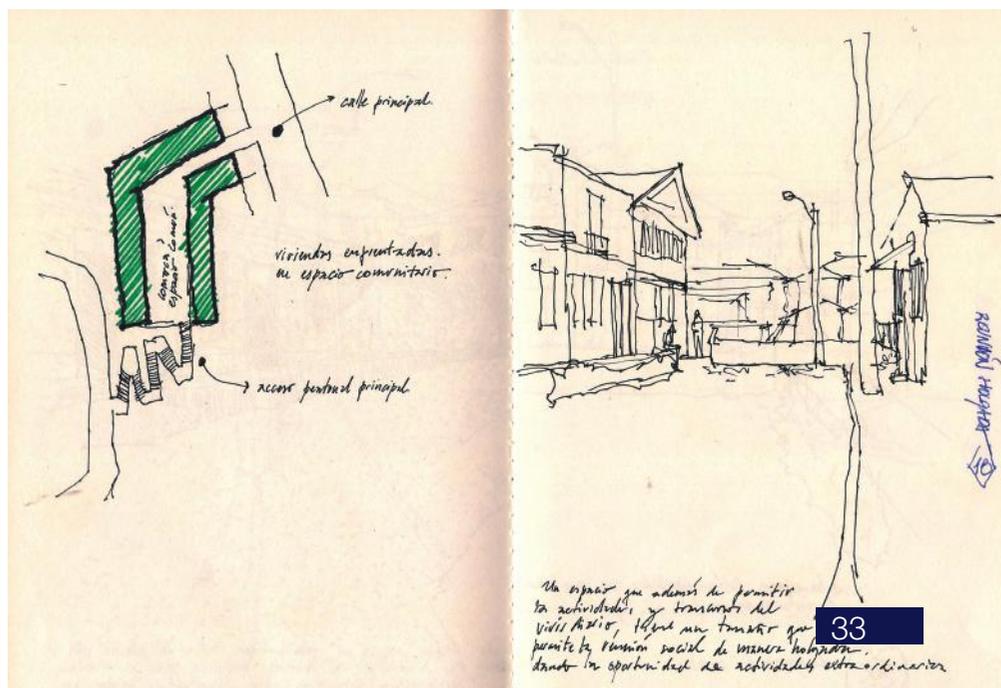
PROYECTO: Biblioteca Campamento Los Fundadores
TALLER: III AÑO, VI ETAPA
AÑO: 2012
DIRECCIÓN: Campamento Los Fundadores, Quilpué
ACTO: Distenderse en el remate denso
FORMA: Pórtico desfasado

BIBLIOTECA COMUNITARIA

El trabajo con sedes dio espacio para desarrollar proyectos conjuntamente con Techo, dentro de variados campamentos en la región. El encargo era una biblioteca que diera cabida tanto a los vecinos del campamento como al área urbanizada próxima, generando una integración de los habitantes.

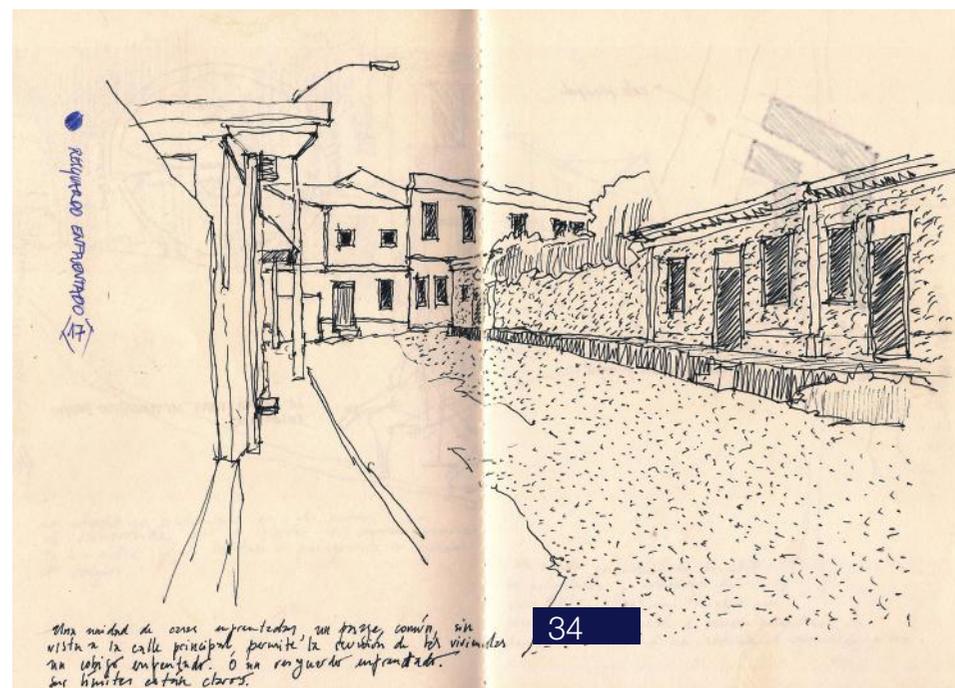
(ESQUEMA DE PROYECTO)





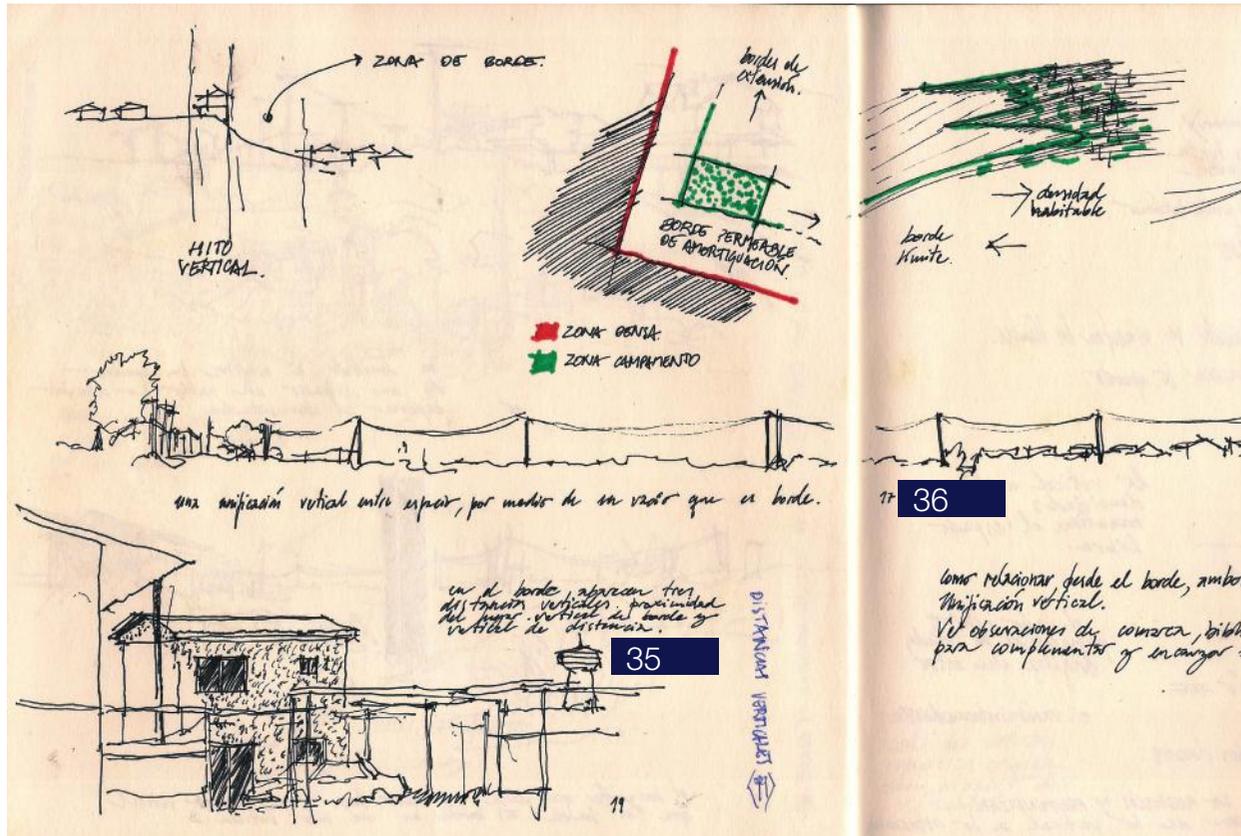
33

Un espacio que además de permitir las actividades y transcurso del vivir diario tiene un tamaño que permite la reunión social de manera holgada dentro de la oportunidad de actividades extraordinarias.



34

Una unidad de casas enfrentadas, un paisaje común sin vista a la calle principal, permite la reunión de las viviendas en cobijo enfrentado. O un resguardo enfrentado. Sus límites están claros.

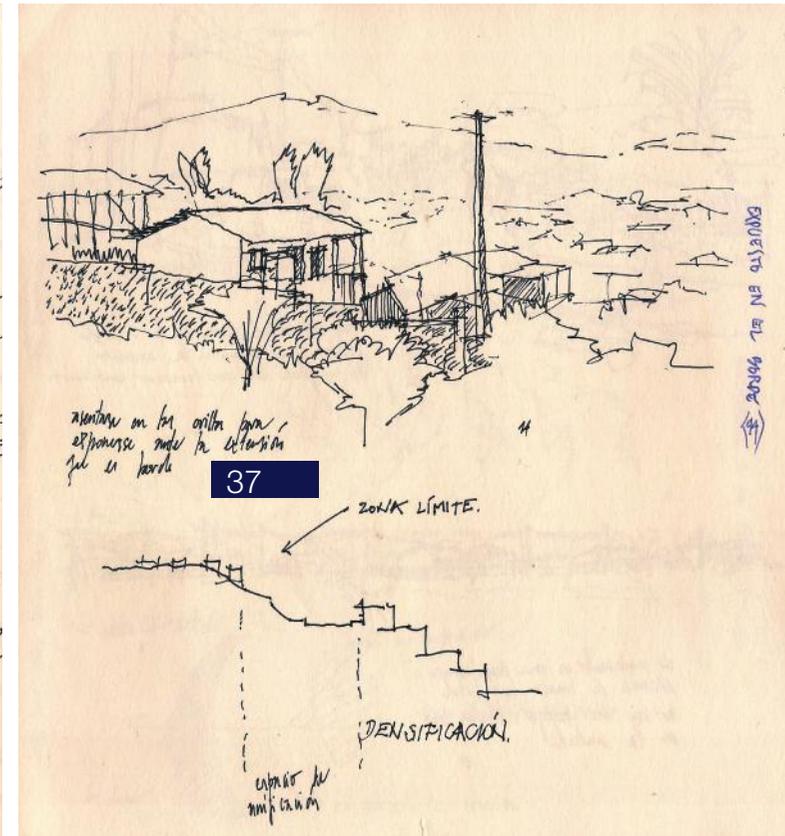


35

En el borde aparecen tres distancias verticales; proximidad del lugar, vertical del borde y vertical de distancia.

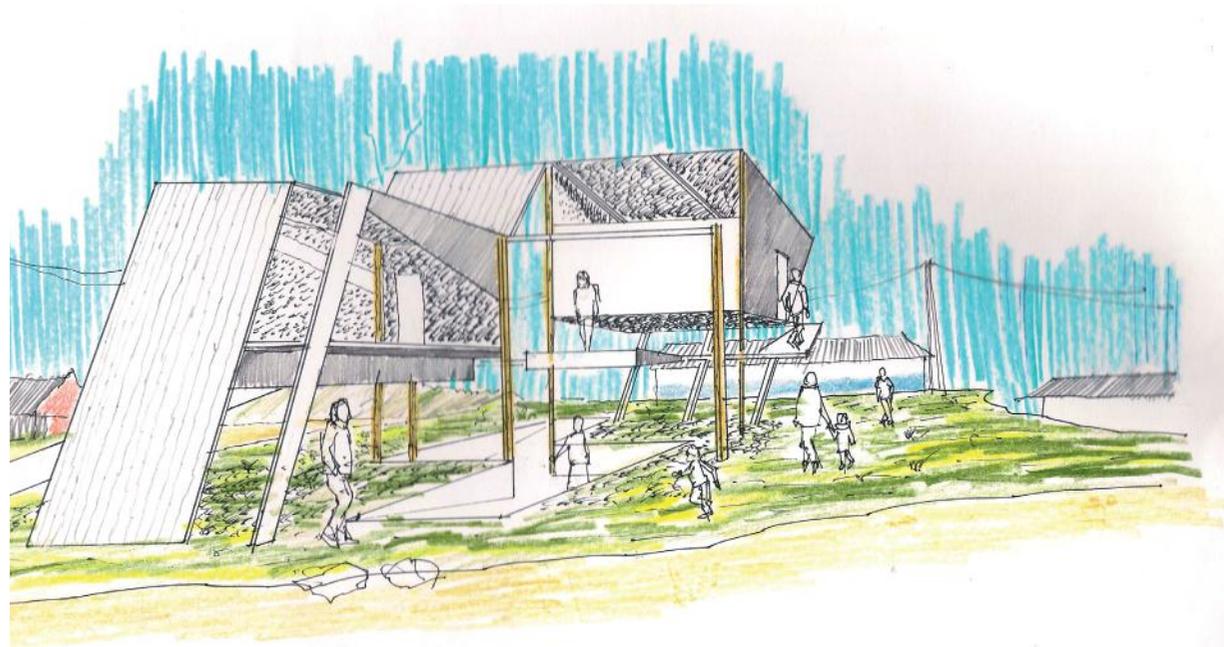
36

Unificación vertical entre espacios por medio de un vacío que es borde.



37

Asentarse en la orilla para exponerse, ante la extensión que es borde.

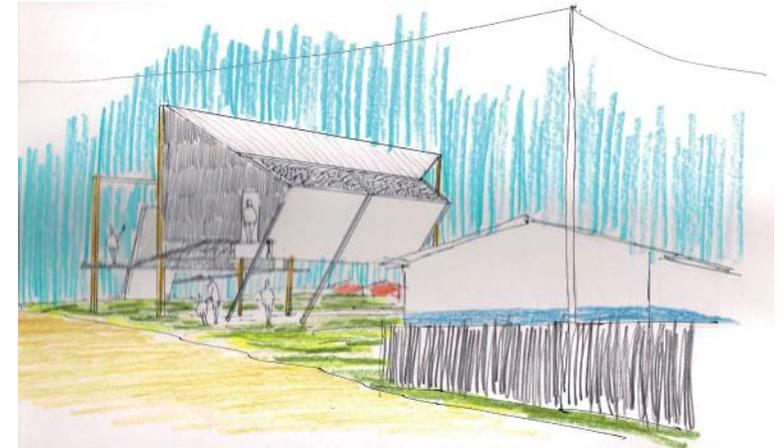


el elemento vertical culmina en lo denso, un pórtico al campamento que va desde lo mínimo a la altura máxima.

38

38

El elemento vertical culmina en lo denso, un pórtico al campamento que va desde lo mínimo a la altura máxima.

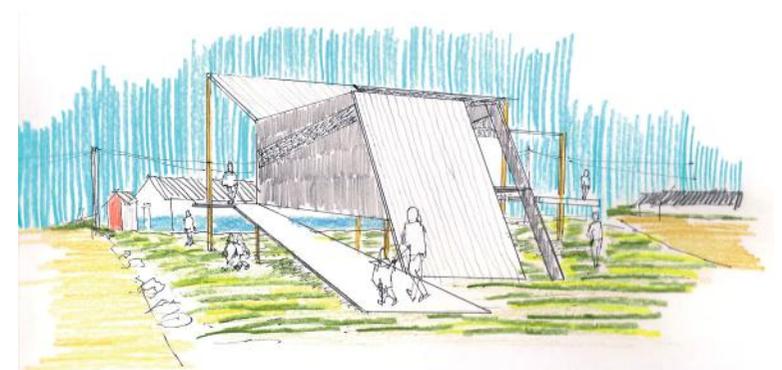


el hito vertical indica el fin del territorio campamento, y permite obtener una vista sobre ese borde.

39

39

El hito vertical indica el fin del territorio campamento y permite obtener una vista sobre todo ese borde.

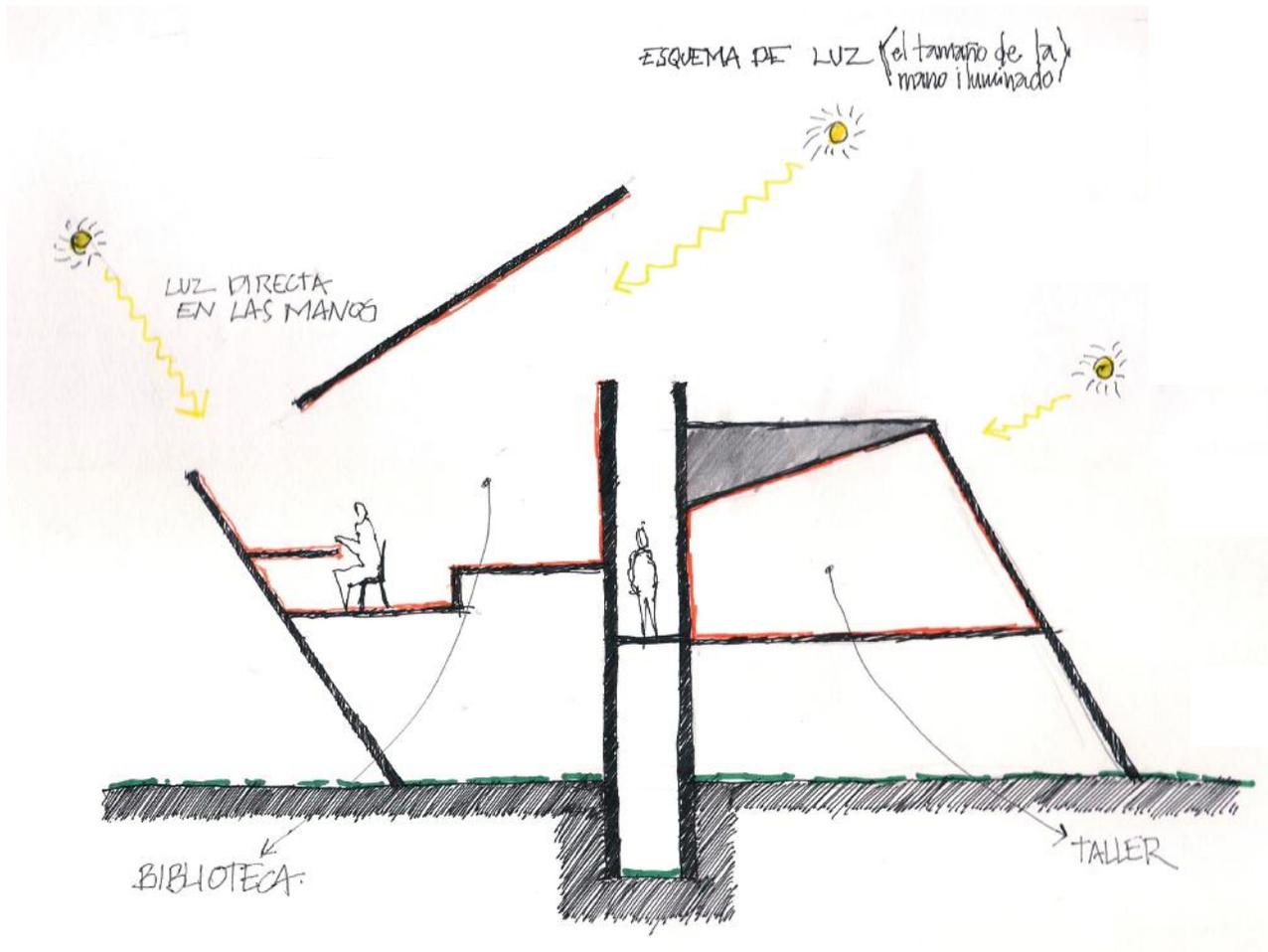


un doble pórtico, el acceso a lo interior, que es elevado y uno bajo el edificio, el acceso directo a la sede.

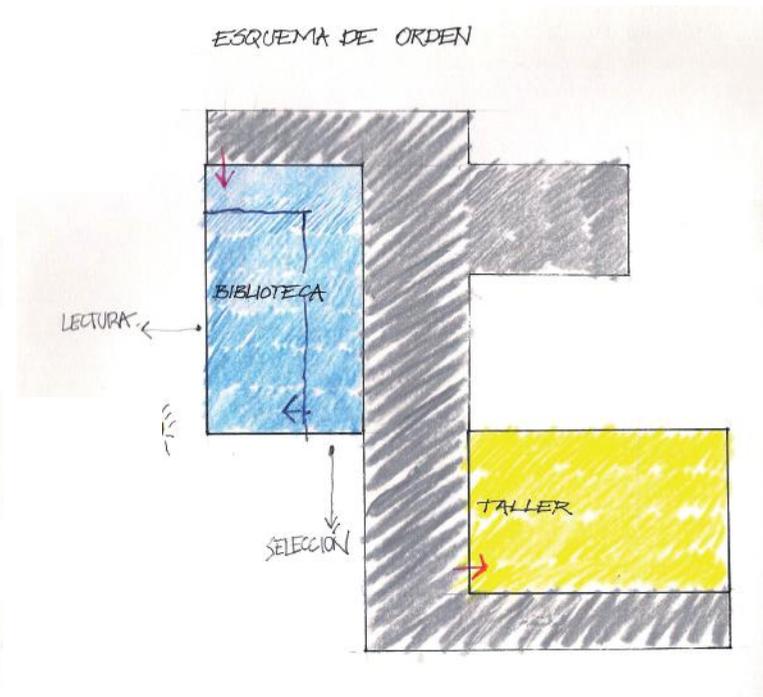
40

40

Un doble pórtico, el acceso a lo interior, que es elevado y uno bajo el edificio, el acceso directo a la sede.



Esquema de corte



Esquema de programa

M A Q U E T A



Vista total de proyecto



Vista detalle de proyecto



Vista total de proyecto

(UBICACIÓN)



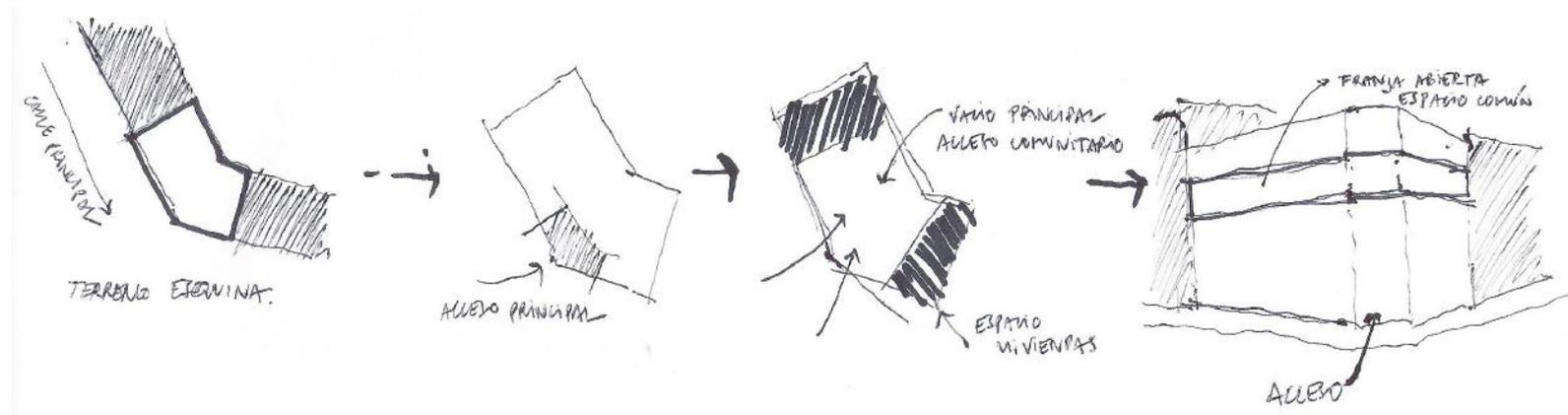
(FICHA)

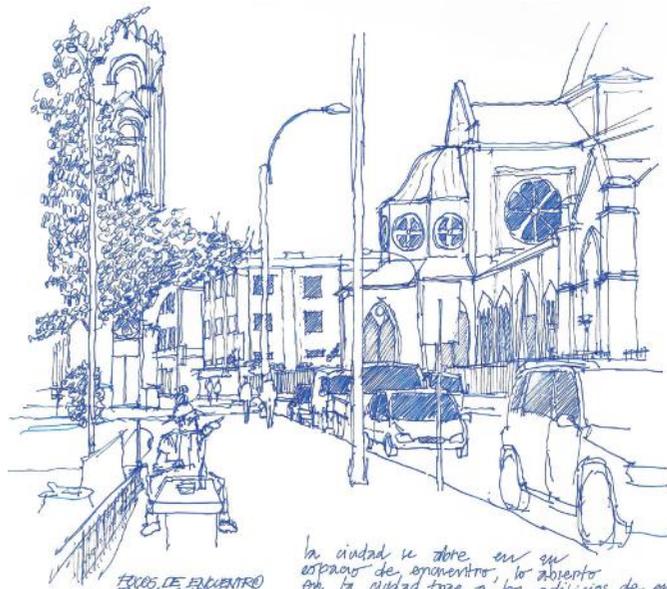
PROYECTO: Residencia Estudiantil Hontaneda
TALLER: IV AÑO, VI-VIII ETAPA
AÑO: 2013
DIRECCIÓN: Hontaneda, Valparaíso
ACTO I: Traspasar bordeando la vertical
FORMA I: Corredor enfrentado en luz contenida
ACTO II: Traspasar bordeando un vacío contenido
FORMA II: Corredores traslapados de luz contenida

CONJUNTO HABITACIONAL

El conjunto habitacional proyectado se enfocó principalmente en dar solución a la residencia estudiantil, como una infraestructura necesaria para una ciudad universitaria. Ubicado en Hontaneda el proyecto también pretende integrar la vida de los cerros al plan de Valparaíso de una manera fluida.

(ESQUEMA DE PROYECTO)





FOCOS DE ENCUENTRO
EN LA CIUDAD

41

La ciudad se abre en un espacio de encuentro, lo abierto en la ciudad trae a los edificios de encuentro.

41

FOCOS DE ENCUENTRO EN LA CIUDAD.

La ciudad se abre en un espacio de encuentro, lo abierto en la ciudad trae a los edificios de encuentro.



permanecer en los espacios abiertos de la ciudad
permite dar cuenta de las direcciones de
la trama
DE LO ESTRECHO A LO ABIERTO.

42

42

Permanecer en los espacios abiertos de la ciudad permite

dar cuenta de las direcciones de la trama.

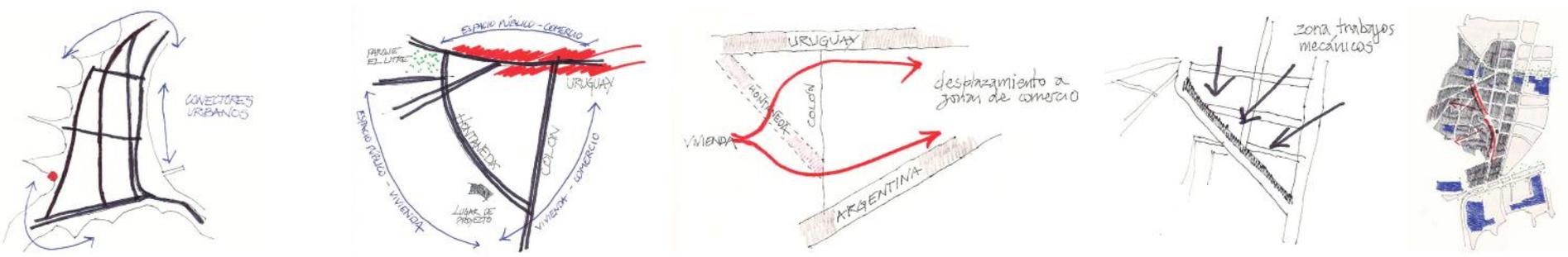
DE LO ESTRECHO A LO ABIERTO.

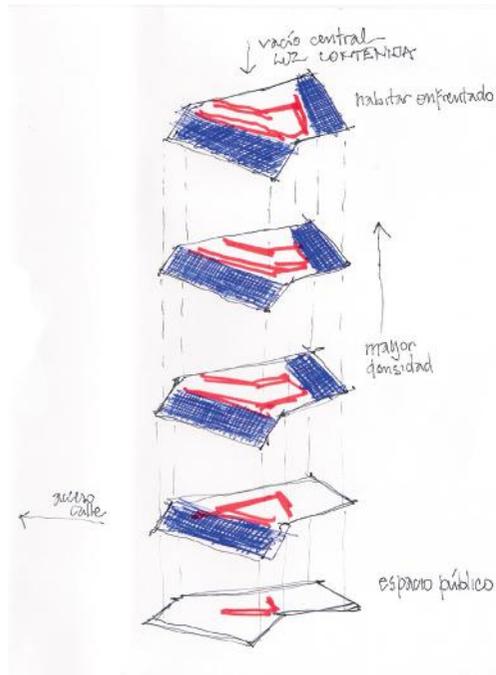


43

43 desde lo estrecho del cerro, el edificio conecta hacia un acceso principal en el almendral, un borde para rodear 3 situaciones de Valparaíso.

Desde lo estrecho del cerro, el edificio conecta hacia un acceso principal hacia el Almendral, un borde para rodear 3 situaciones de Valparaíso.





44

Existe una situación de estar desplegado en una extensión lineal, el frente con la calle es de apertura y movimiento.



existe una situación de estar desplegado en una extensión lineal, el frente con la calle es de apertura y movimiento.

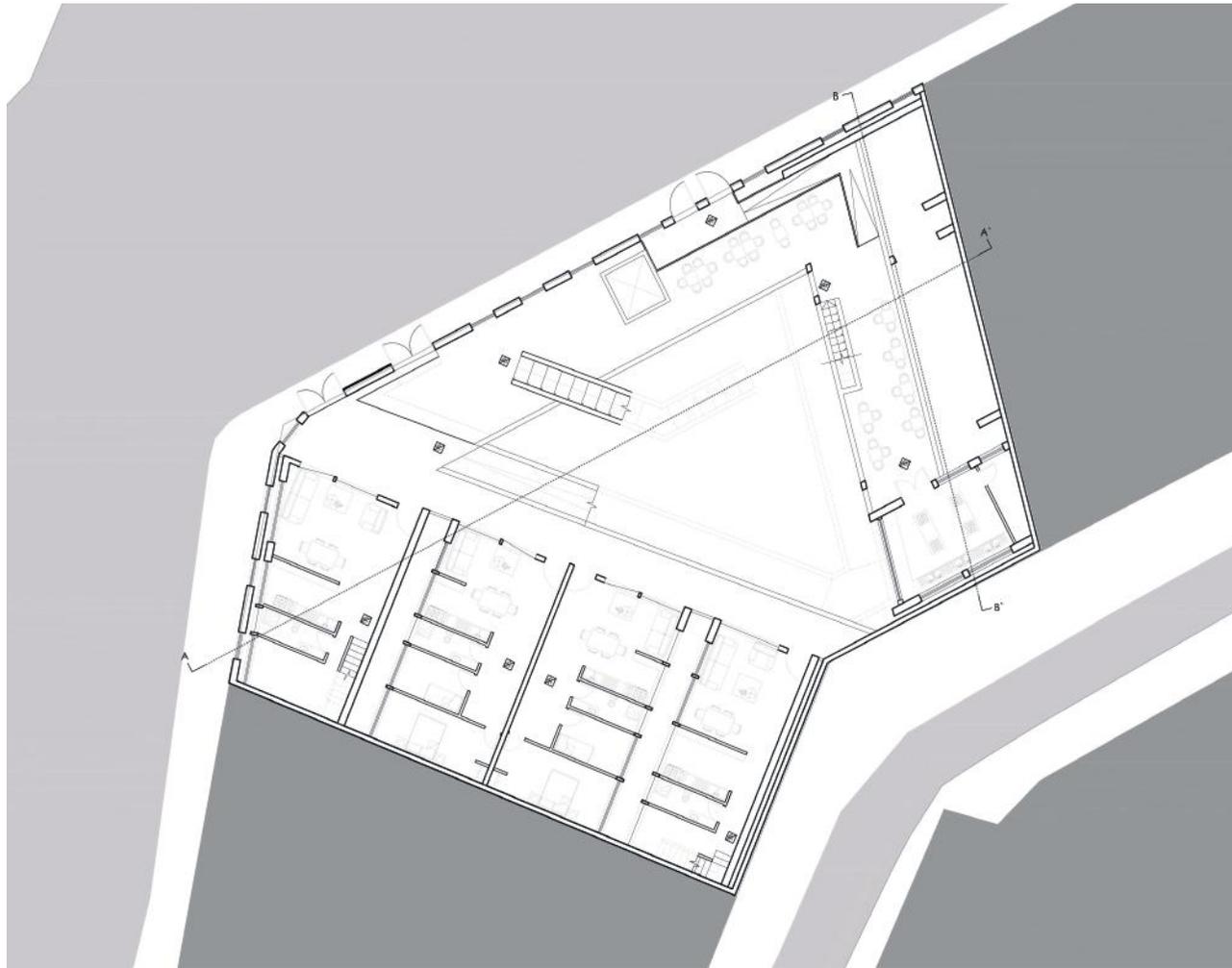
Propósito
¿cuál es la forma de habitar la relación Cerro-plaza?
¿cuál es la ley que gobierna este modo de habitar?
¿cómo el tránsito del Cerro al plano, como se transita?



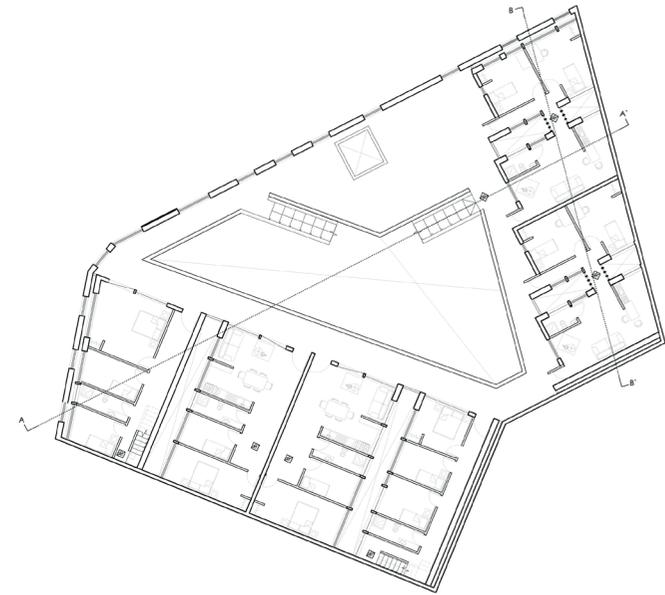
la pausa de acceder a la vivienda el cerro resguarda la pausa en el acceder, una vuelta cobijada por la sombra que proporciona el edificio que la antecede, el transitar mira, se detiene y señala el espacio de la vivienda, aparece en la primera vuelta.

45

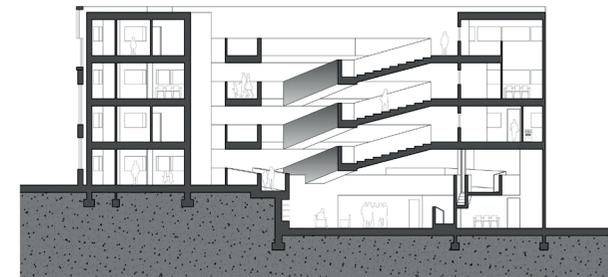
La pausa de acceder a la vivienda, el cerro resguarda la pausa en el acceder, una vuelta cobijada por la sombra que proporciona el edificio que la antecede, el transitar mira, se detiene y señala el espacio de la vivienda, aparece en la primera vuelta.



Planta nivel acceso



Planta Nivel 3

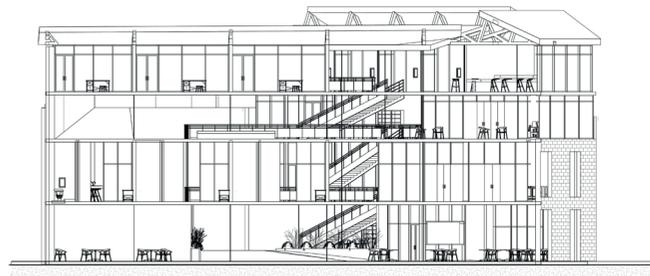


Corte A-A'

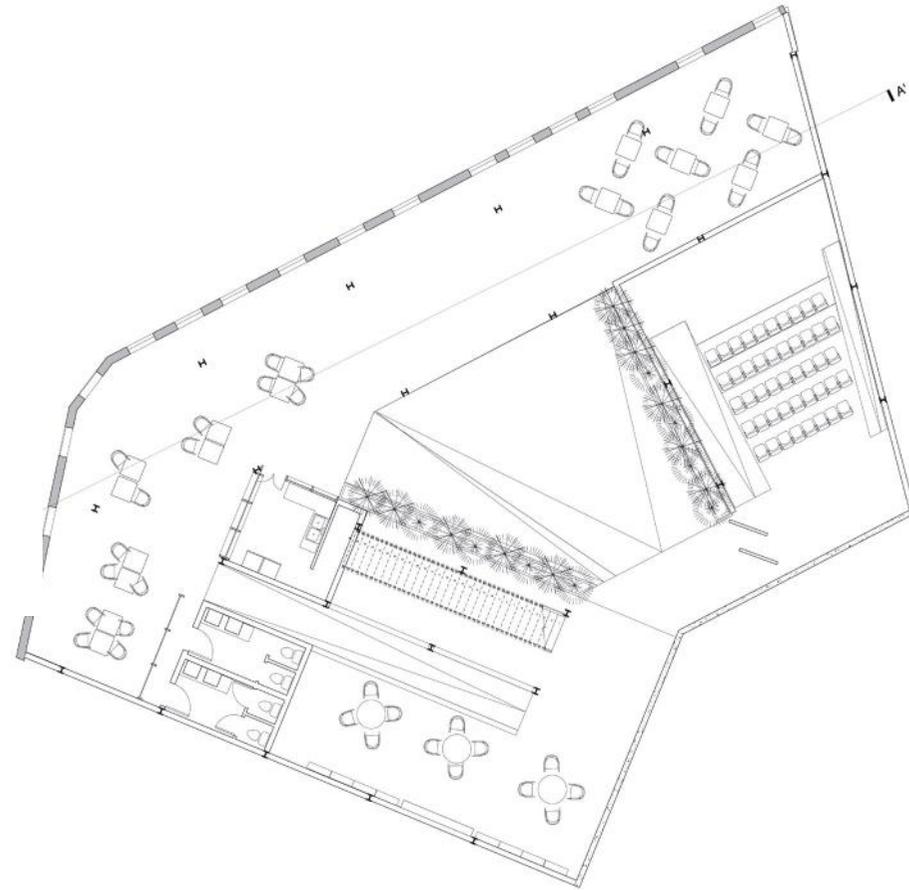
PLANIMETRÍA PROPUESTA 2



Planta Nivel 4



Corte A-A'

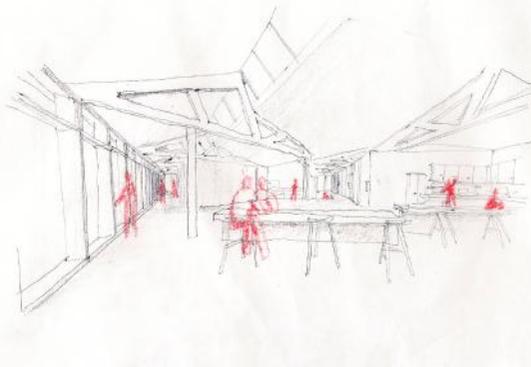


Planta nivel acceso





Vista total de proyecto I trimestre



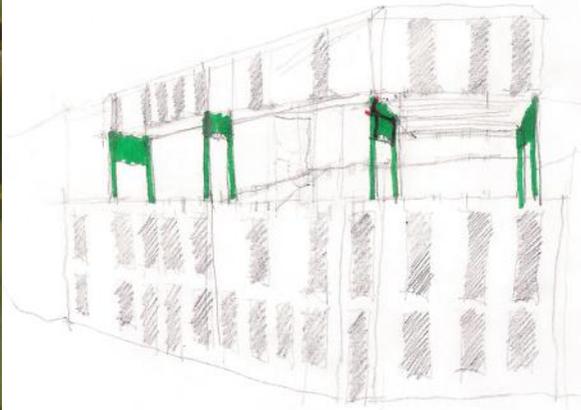
Vista cocina comunitaria



Vista desde biblioteca



Vista vacío central I trimestre



Pórticos en el espacio comunitario

PÓRICO QUE CONTIENE LA EXTENSIÓN DEL PLANO.



Vista de acceso al cerro



Vista desde Hontaneda

MAQUETA PROPUESTA 2



Vista de fachada



Vista de fachada



Vista total de proyecto



Vista acceso cerro



Vista rasgo sector terraza, espacio público en cerro

(IV AÑO) Travesía Puerto Ibañez

(UBICACIÓN)



(FICHA)

TRAVESÍA: Puerto Ibañez
TALLER: IV AÑO
AÑO: 2013

TRAVESÍA PUERTO IBAÑEZ

El viaje al sur se realizó durante un buen tramo en embarcación luego de llegar a Quellón, durante una noche para finalizar en Puerto Aysén y continuar en bus hasta Puerto Ibañez. La obra es concebida como una plaza que integra el puerto con el lago General Carrera, además de servir como espera tanto a la llegada como la salida.

(OBRA)

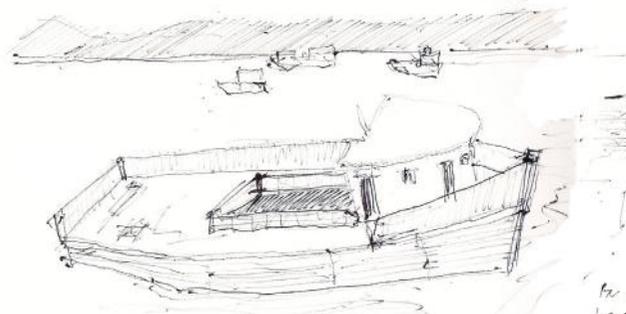


TRAMO COLLCE



Tres bordes configuran el horizonte, uno próximo lo inicia y el mar contenido mide las distancias.

46



46

Tres bordes configuran el horizonte, uno próximo lo inicia y el mar contenido mide las distancias.

47

Las distancias tienen un tiempo demorado que se reconocen con hitos de distancia.

Las distancias tienen un tiempo demorado que se reconocen con hitos de distancia.

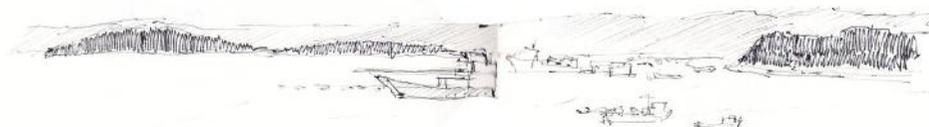
47



48

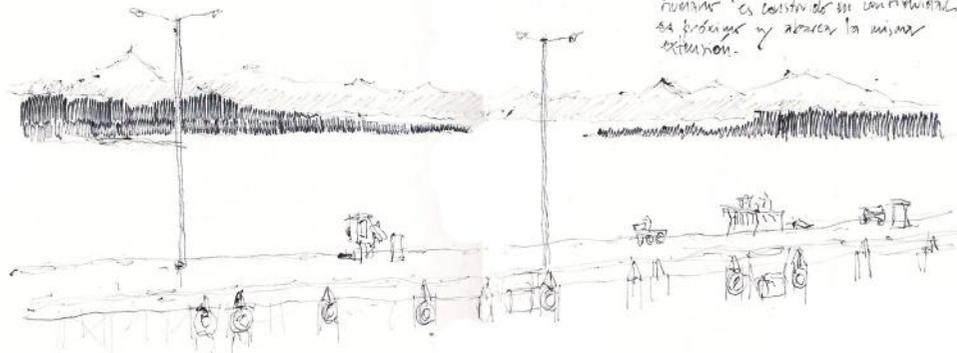
La conexión entre lo contenido

EMBARQUE QUELÓN



La extensión se abarca por medio de pequeños asentamientos, la prolongación del puerto que intenta cubrir lo inabarcable.

48



La lejanía construye la continuidad del horizonte cordillera, lo humano es contruido en continuidad es próximo y abarca la misma extensión.

49

La extensión se abarca por medio de pequeños asentamientos, la prolongación del puerto que intenta cubrir lo inabarcable.

49

La lejanía construye la continuidad del horizonte cordillera, lo humano es contruido en continuidad es próximo y abarca la misma extensión.

(UBICACIÓN)



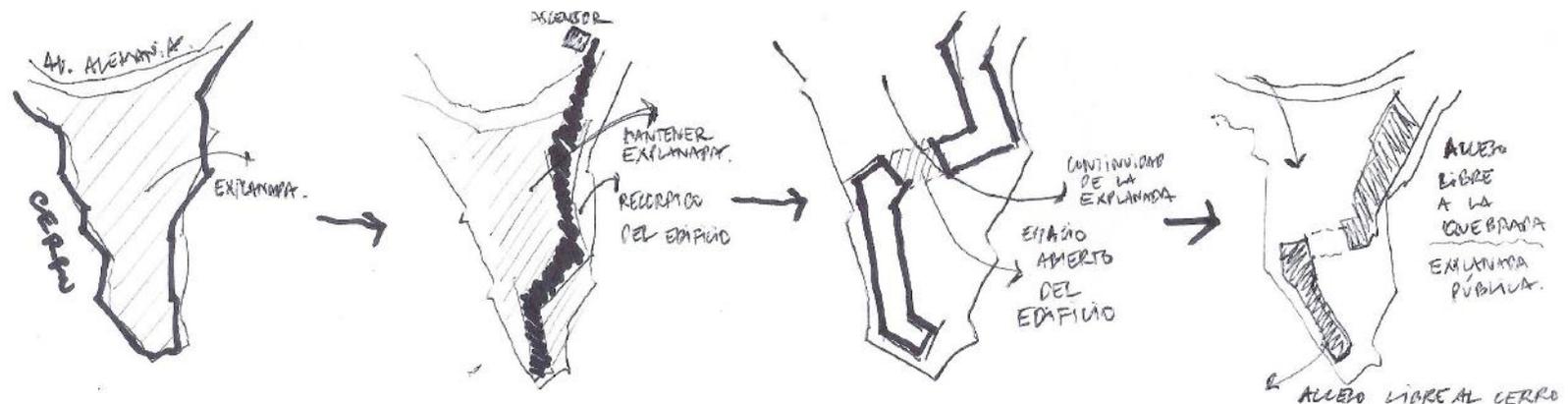
(FICHA)

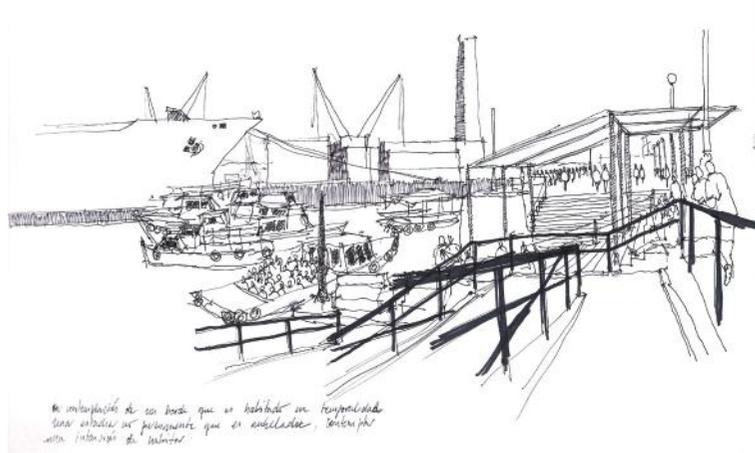
PROYECTO: Restauración Quebrada Las Cañas
TALLER: V AÑO, IX-X ETAPA
AÑO: 2014
DIRECCIÓN: Cerro Las Cañas - La Cruz, Valparaíso
ACTO I: Contemplar recorriendo bordes en arroyo
FORMA I: Articulaciones enfrentadas en estrechez continua
ACTO II: Contemplar en recorrido permeable
FORMA II: Corredor bordeante en estrechez continua

PARQUE URBANO

Tras el incendio de 2014 en Valparaíso el taller de 5to año decidió optar por la reurbanización de las quebradas afectadas como respuesta a la catástrofe. Se desarrolla un plan maestro que abarca la quebrada Las Cañas y se enfoca principalmente en dar cabida a un parque urbano. Además cada sector cuenta con un proyecto específico que integra las áreas con la totalidad del parque.

(ESQUEMA DE PROYECTO)



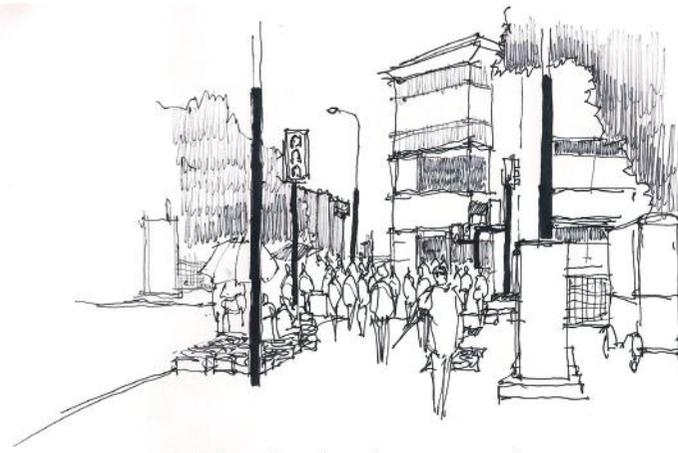


La contemplación de un borde que es habitado en temporalidad, una estadía no permanente que es anhelada, contempla una intención de habitar.

50

50

La contemplación de un borde que es habitado en temporalidad, una estadía no permanente que es anhelada, contempla una intención de habitar.

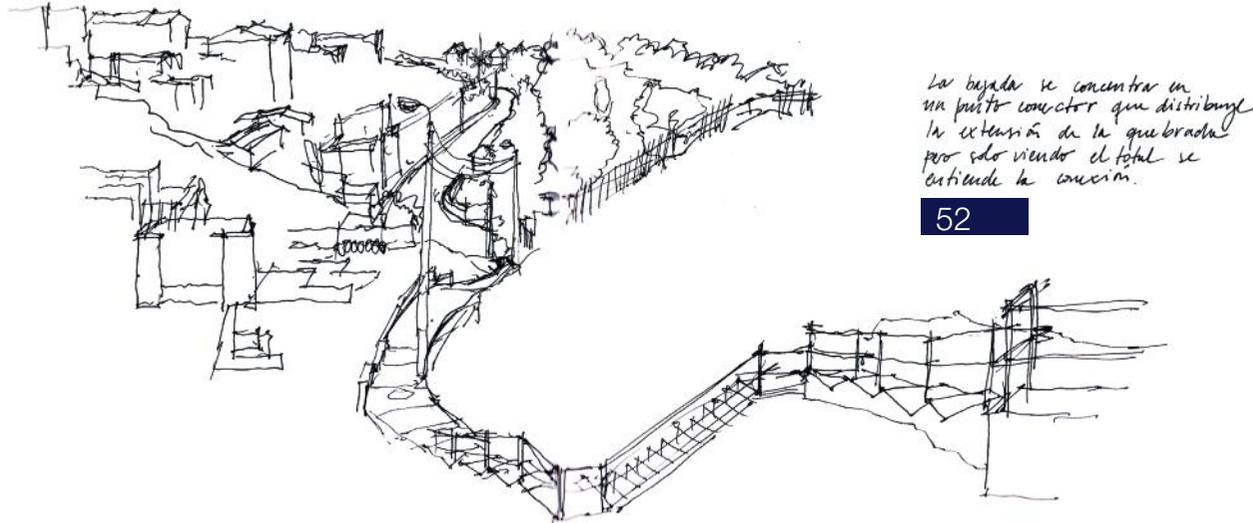


El transeunte mantiene la vista a sus lados, estos bordes extendidos de la calzada mantienen la dirección peatonal, dirigida por la vista.

51

51

El transeunte mantiene la vista a sus lados, estos bordes extendidos de la calzada mantienen la dirección peatonal, dirigida por la vista.



La bajada se concentra en un punto conector que distribuye la extensión de la quebrada, pero solo viendo el total se entiende la conexión.

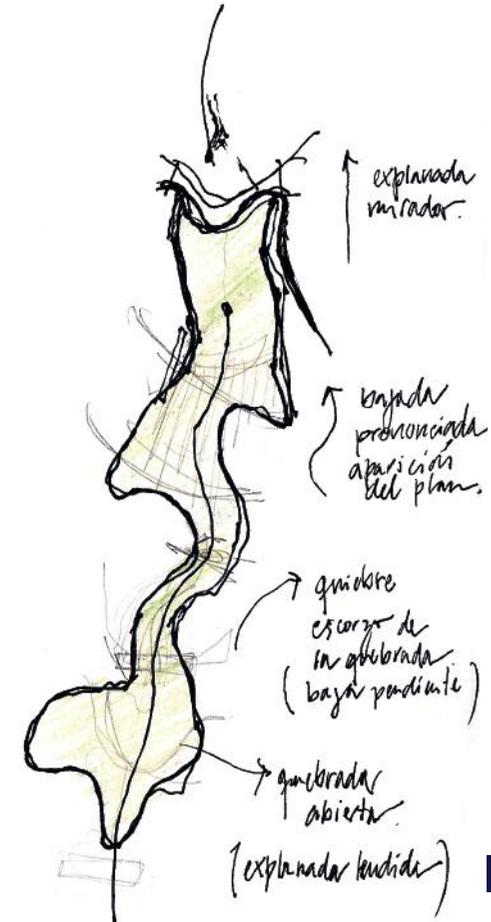
52

52

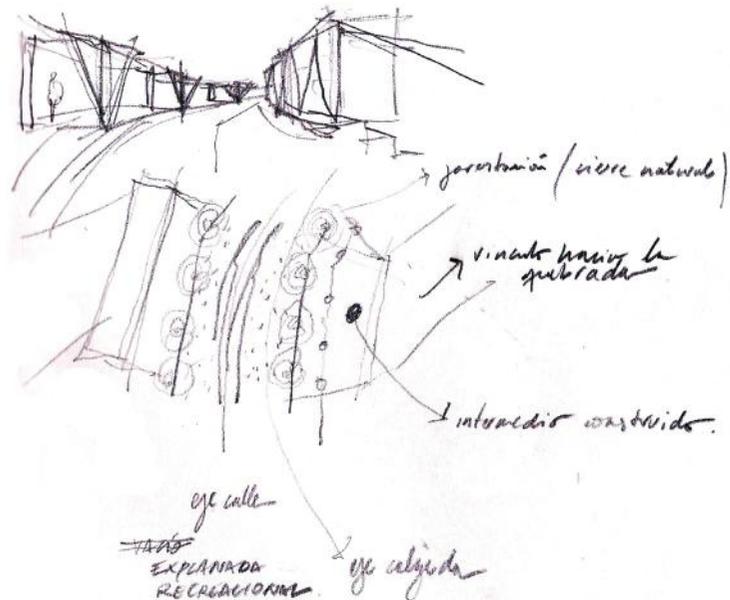
La bajada se concentra en un punto conector que distribuye la extensión de la quebrada, pero solo viendo el total se entiende la conexión.

53

1. Explanada Mirador
2. Bajada Pronunciada, aparición del plan
3. Quiebre, escorzo de la quebrada, baja de pendiente
4. Quebrada abierta, explanada hendida



53



54

Museo acceso al Parque, como ingresar a la quebrada.
- Ascensor - Peatonal

Plaza Museo. Conectar dos ascensores para crear un eje de conectividad, la forma es un eje.

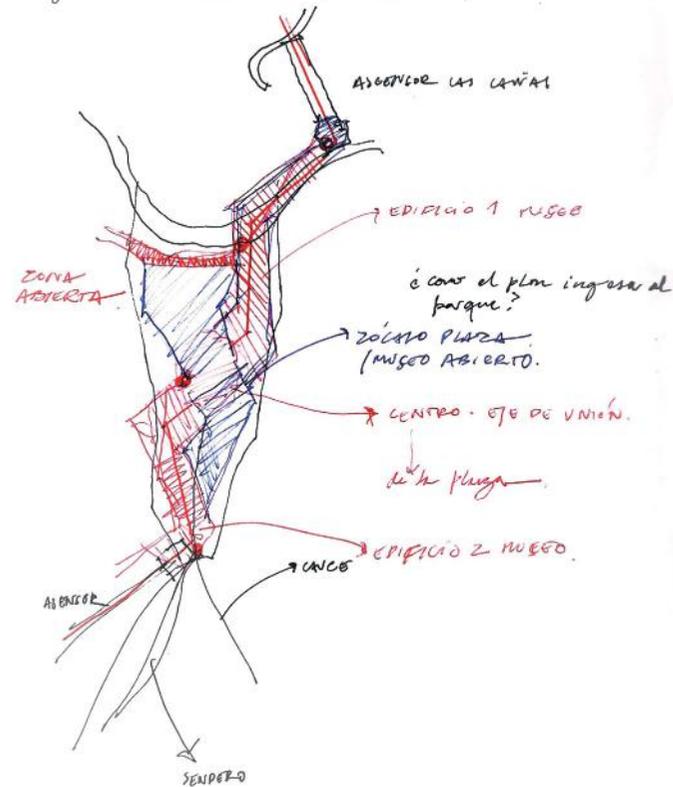
MUSEO ACCESO AL PARQUE. Como ingresar a la quebrada.

→ ASCENSOR → PEATONAL

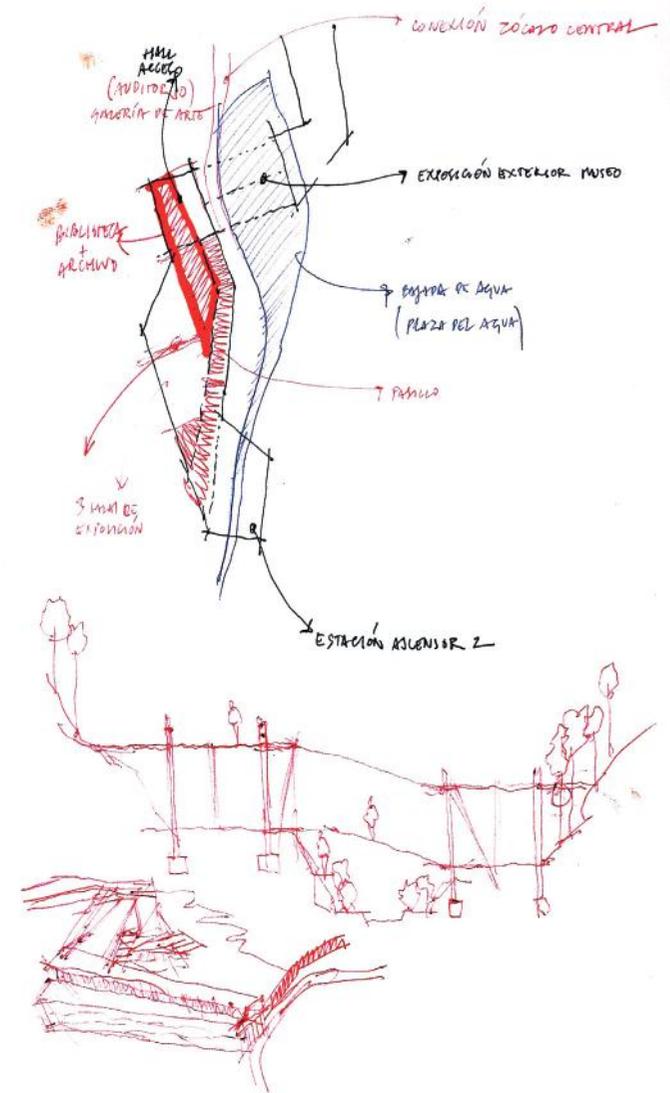
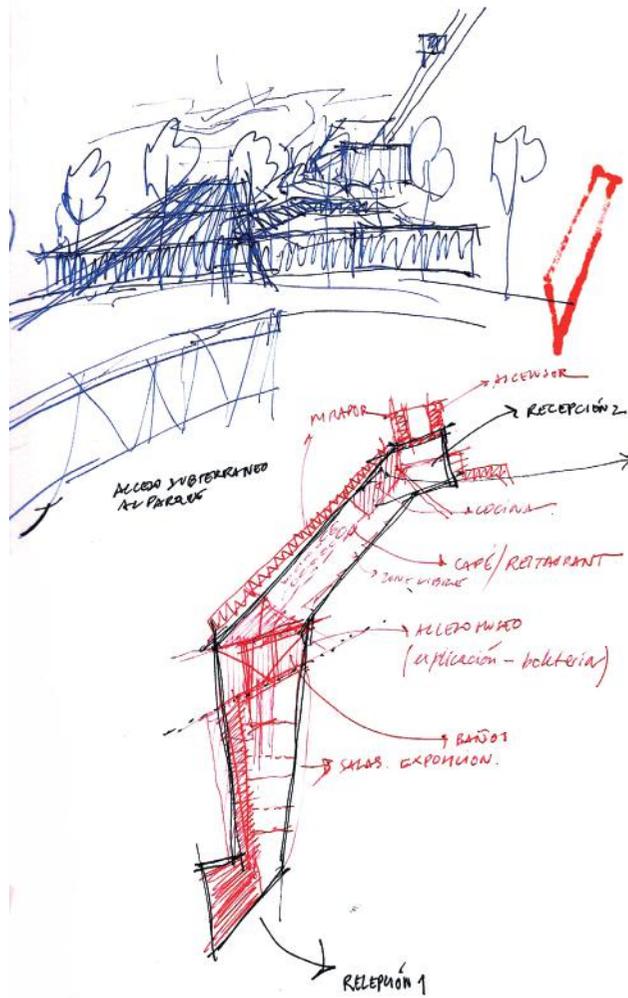
directo

PLAZA - MUSEO. Conectar dos ascensores
eje de conectividad - la forma es un eje.

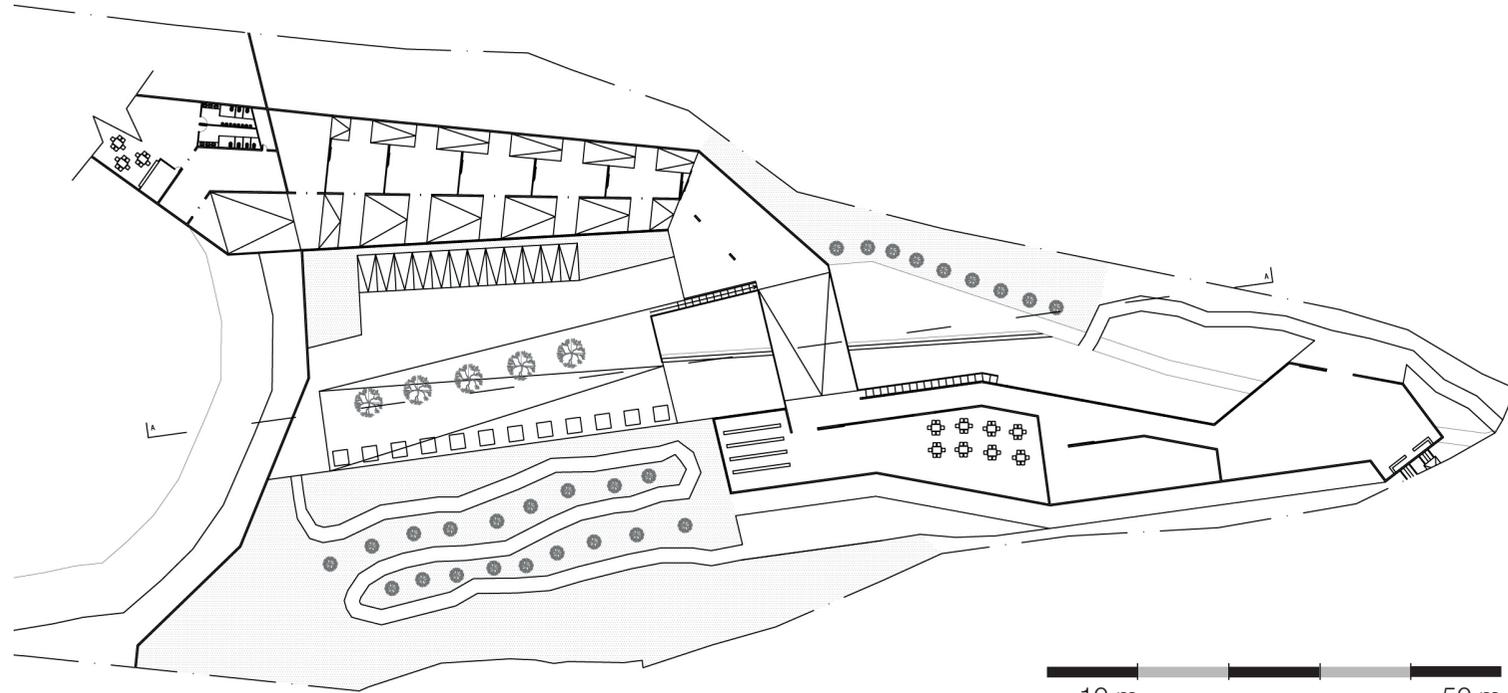
54



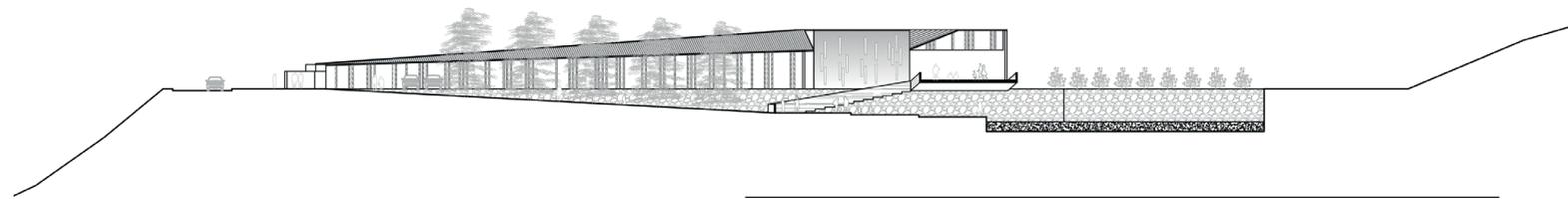
MUSEO HISTORIA DE VALPARAISO



P L A N I M E T R Í A



Plano de Emplazamiento

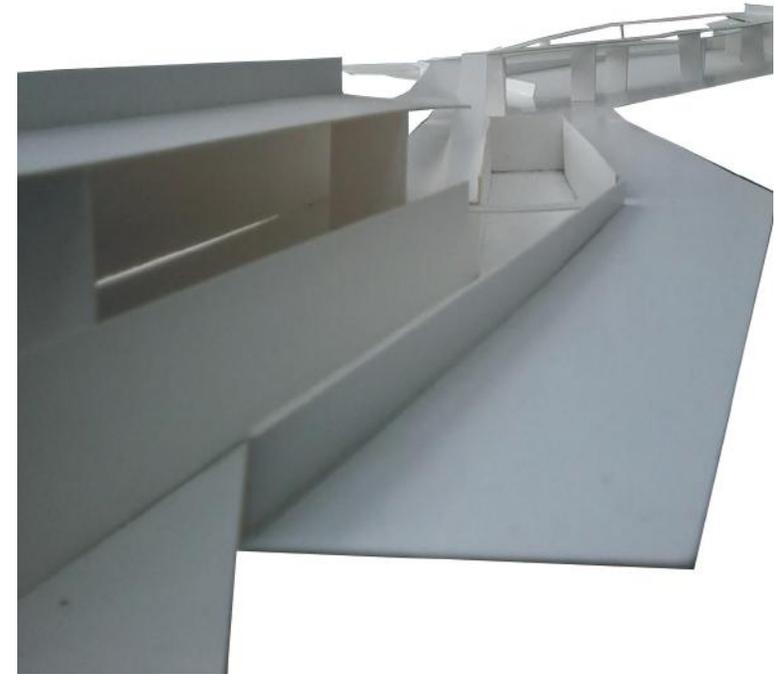


Corte A-A\'

MAQUETA PROPUESTA 2



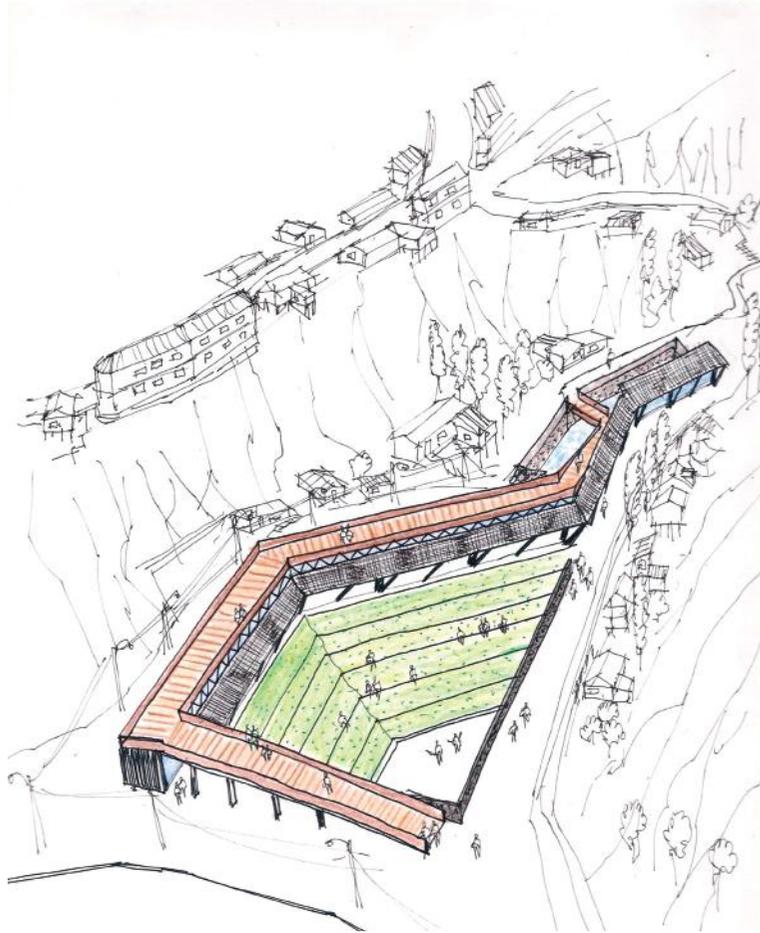
Vista desde Av. Alemania



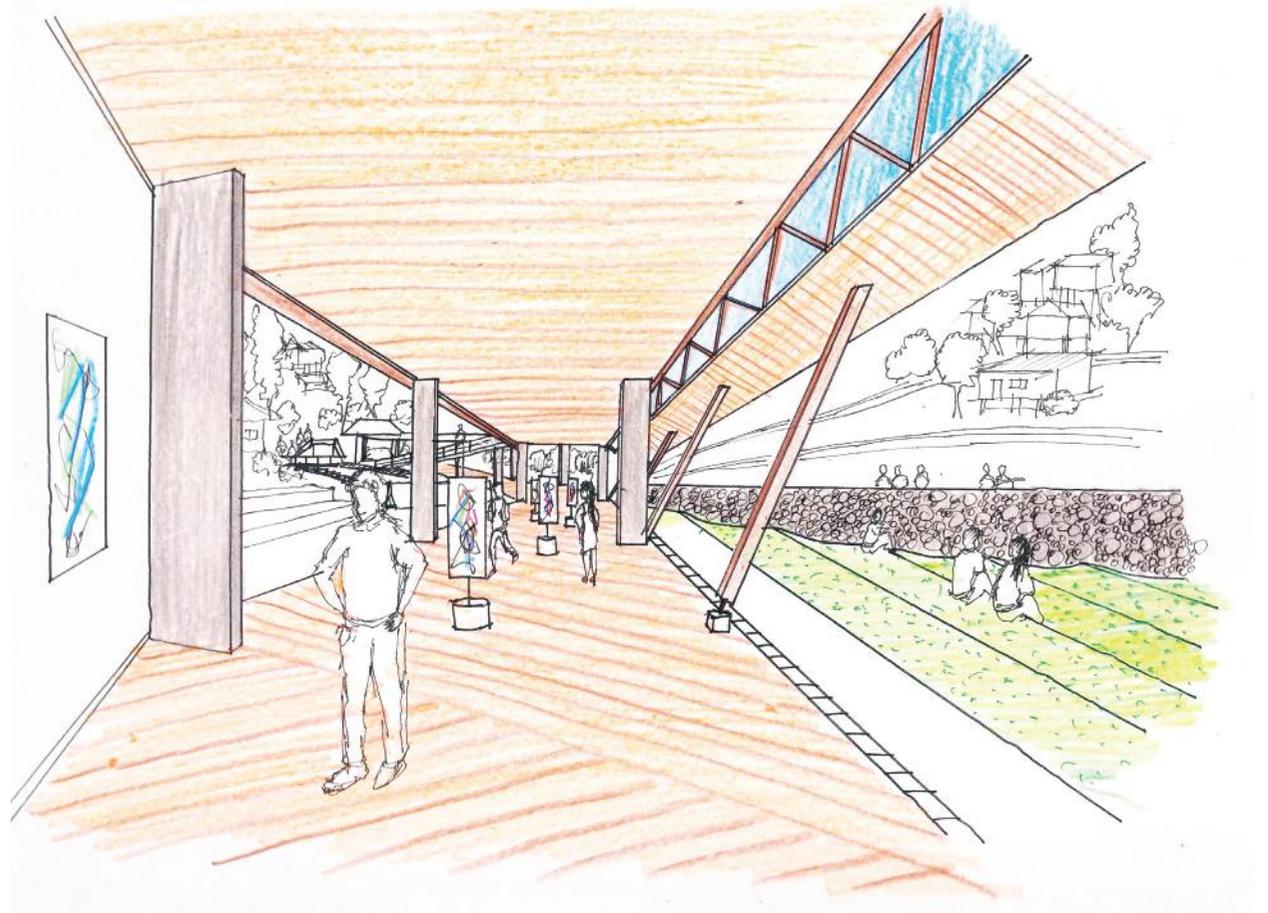
Vista quebrada abajo



Vista total de proyecto



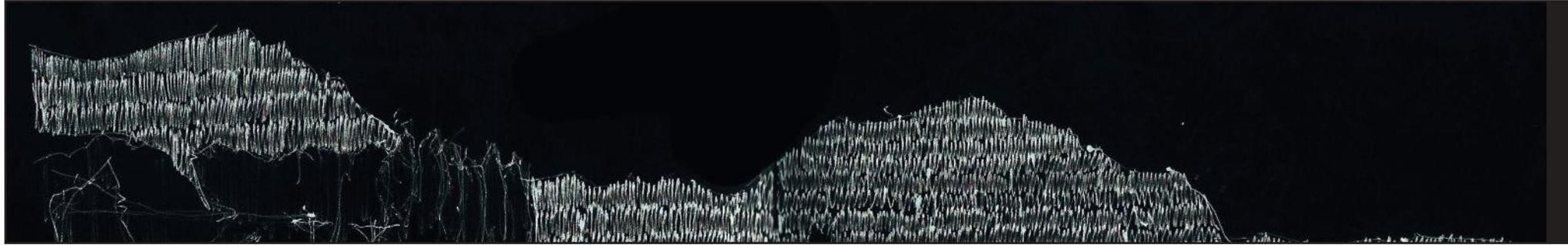
Vista a vuelo de pájaro



Vista museo abierto

ANTECEDENTES

CAPITULO II



ANTECEDENTES DE PROYECTO

En la actualidad la Ilustre Municipalidad de Quilpué cuenta con tres Estadios:

1. El estadio de Villa Olímpica el cual es público, el que posee los servicios básicos, camarines, tribunas con capacidad para 1.200 personas.
2. Estadio Santiago Gatica Madariaga que cuenta con dos canchas, con capacidad de 800 personas.
3. Estadio Club Estudiante con capacidad de 300 personas, estos dos últimos son infraestructuras privadas.

También cuenta con un Gimnasio techado, ubicado en Thomson N°87, el cual está disponible todos los días y tiene una capacidad de 800 personas. En este recinto se realizan la mayoría de las actividades deportivas que se imparten en la comuna.

Se cuenta además con 19 canchas deportivas (17 particulares y 2 públicas), un autódromo en Villa Olímpica abierto los fines de semana, con una capacidad para 500 usuarios y un Complejo Comunitario en Belloto Sur, abierto todos los días con capacidad para 500 personas.

Las disciplinas de baile entretenido, aeróbica y gimnasia para el adulto mayor se desarrollan en el gimnasio techado de la comuna y el fútbol se desarrolla en todas las canchas y multicancha disponible en la comuna.

Respecto a la disciplina de natación, la comuna cuenta con dos piscinas públicas sin medidas reglamentarias; ubicadas en Belloto norte y sur, están enfocadas a fomentar la recreación y actividades deportivas en la época estival (Diciembre a Febrero), aunque las dos piscinas no cuentan con la infraestructura adecuada para las actividades deportivas.



ACERCAR EL DEPORTE
Y UN SECTOR DE LA
COMUNA.

DOTAR A BELLOTO CON UN
GIMNASIO DE MAYOR
CAPACIDAD



DEMANDA DE
ACTIVIDAD DEPORTIVA

FALTA DE INFRAESTRUCTURA
DEPORTIVA.

PROPUESTA MUNICIPALIDAD DE QUILPUÉ

El encargo surge a partir de mi intención de crear un parque deportivo en la ciudad, que reúna las necesidades de los habitantes que preactúan deporte en la localidad de Belloto.

La secretaria de planificación (SECPLA) de la municipalidad de Quilpué requería de un estudio para el proyecto de un gimnasio municipal que esté emplazado en El Belloto. El terreno que está pensado para el proyecto forma parte de una franja urbana destinada a equipamiento barrial y áreas verdes, zona que permite proyectar un plan maestro deportivo asociado al gimnasio.

C O N T R A P A R T E

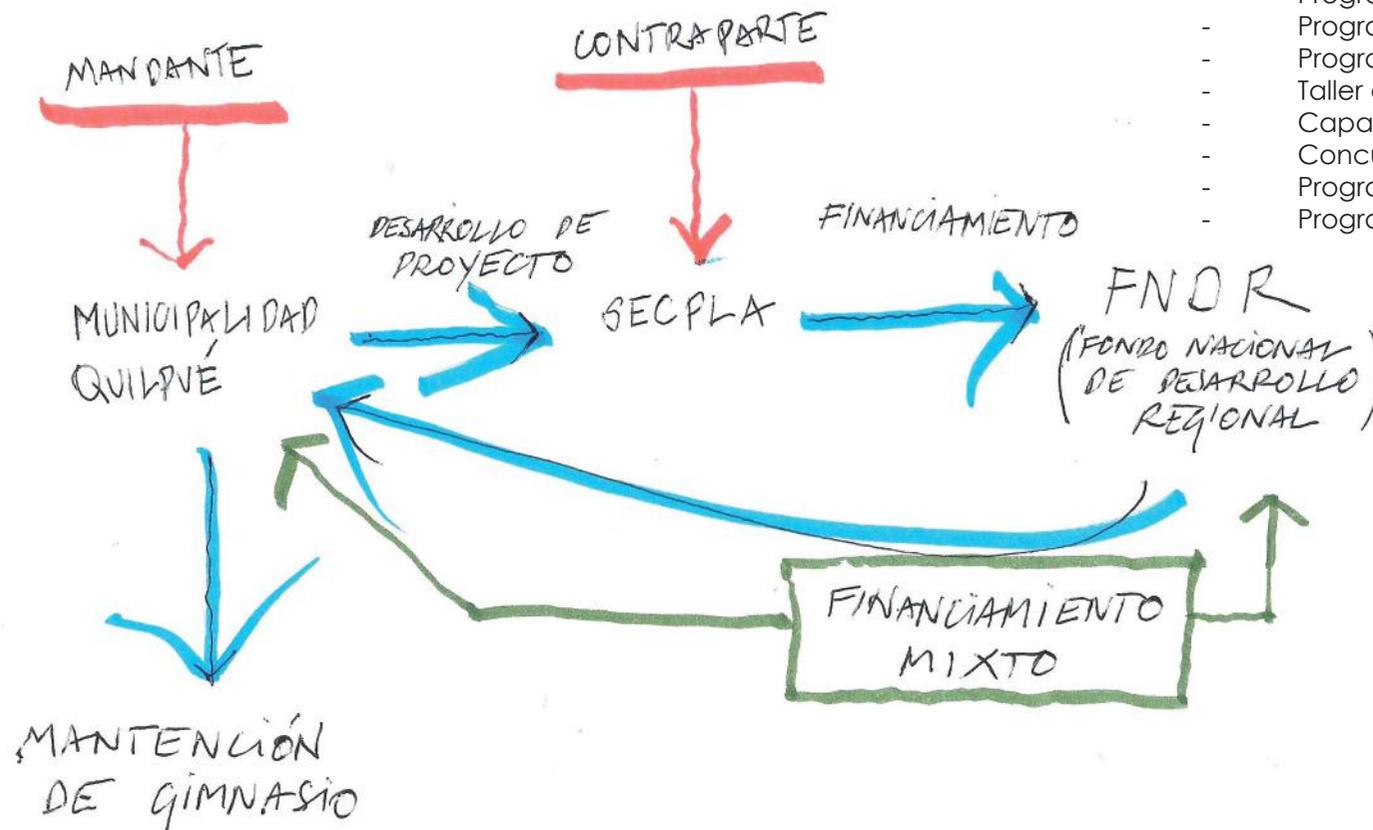
FINANCIAMIENTO

Una vez que el proyecto se encuentre aprobado por la Secretaría de Planificación de Quilpué será presentado al Fondo Nacional de Desarrollo Regional, quienes determinarán si los fondos son otorgados, una vez que se apruebe la Municipalidad de Quilpué será parte del financiamiento y la mantención.

REQUERIMIENTOS

El recinto debe estar destinado a la actividad formativa y recreativa del deporte, contar con graderías para 300 personas sentadas, y la capacidad de albergar las siguientes actividades:

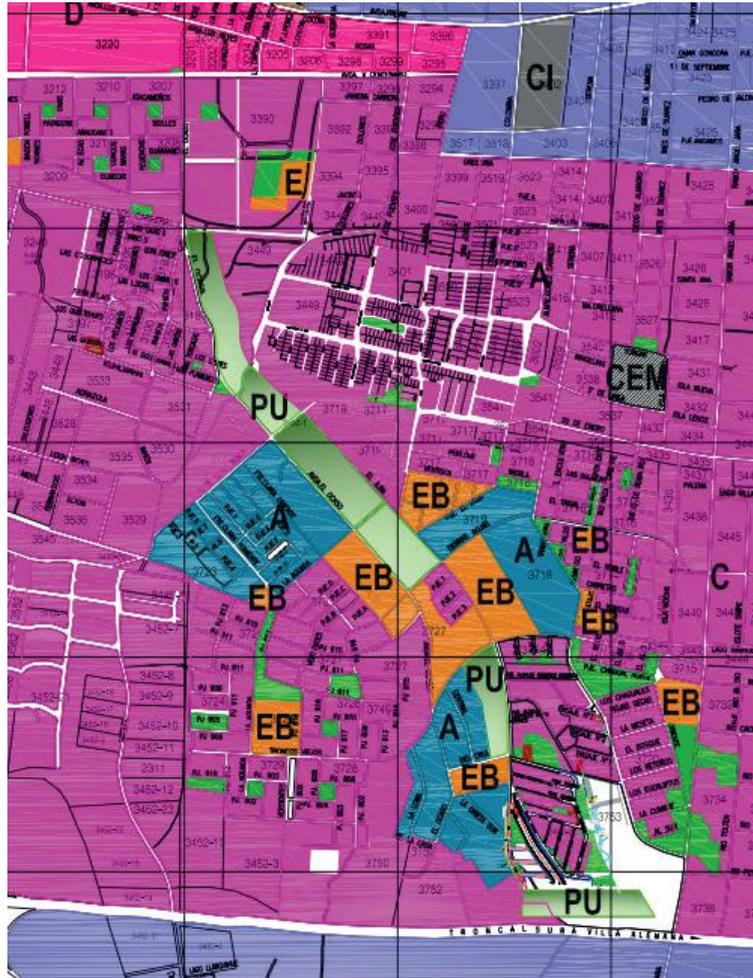
- Plan verano deportivo
- Taller de zumba en organizaciones comunitarias
- Programa de gimnasia y baile entretenido adulto mayor
- Programa anual con colegios de inclusión
- Programa de baile entretenido mujer
- Taller de pilates, yoga, danza árabe, zumba, capoeira.
- Capacitación entrenamiento taekwondo y gimnasia rítmica
- Concurso de cueca con dirigentes deportivos
- Programa de fútbol y basquetbol
- Programa de fútbol para discapacitados



ZONA BELLOTO SUR

El sector de influencia se compone de una zona de parque, de acuerdo al plan regulador comunal de quilpué. que tiene por objetivo establecer, en esta franja cercana al cauce del estero, un área destinada a la recreación y al establecimiento de equipamiento barrial.





ZONIFICACIÓN SEGÚN PLAN REGULADOR

La franja PU corresponde a la zonificación Parque Urbano que recorre toda el área del canal que desemboca en el estero Quilpué. Esta zonificación se encuentra además potenciada con la inclusión de zonificación de equipamiento barrial, que corresponde a unidades culturales, recreacionales, de esparcimiento en los barrios que complementan las actividades posibles en las áreas de parques urbanos.

Este sector se encuentra contenido en zona de viviendas, las cuales acceden de manera directa a esta zonificación destinada a la recreación.

L U G A R D E P R O Y E C T O

ZONA DE PROYECTO

Las áreas de proximidad al terreno juegan un papel directo en la contención de este, Logran definir claramente los accesos que vinculan los barrios que se encuentran separados por el canal.

ÁREAS COLINDANTES AL TERRENO

1. ÁREA DE INTERVENCIÓN
2. CLUB DEPORTIVO EL SAUCE
3. COLEGIO LOS REYES
4. PLAZA ACCESO PONIENTE
5. SITIO ERIAZO ACCESO ORIENTE
6. ZONA VIVIENDAS COLINDANTES



ZONA DE PROYECTO

1. Camino de acceso desde la plaza en calle El Ocaso, permite conectar dos barrios.
2. Gaviones que contienen el canal que recorre el borde del predio.
3. Extensión del terreno que se despliega entre los barrios.

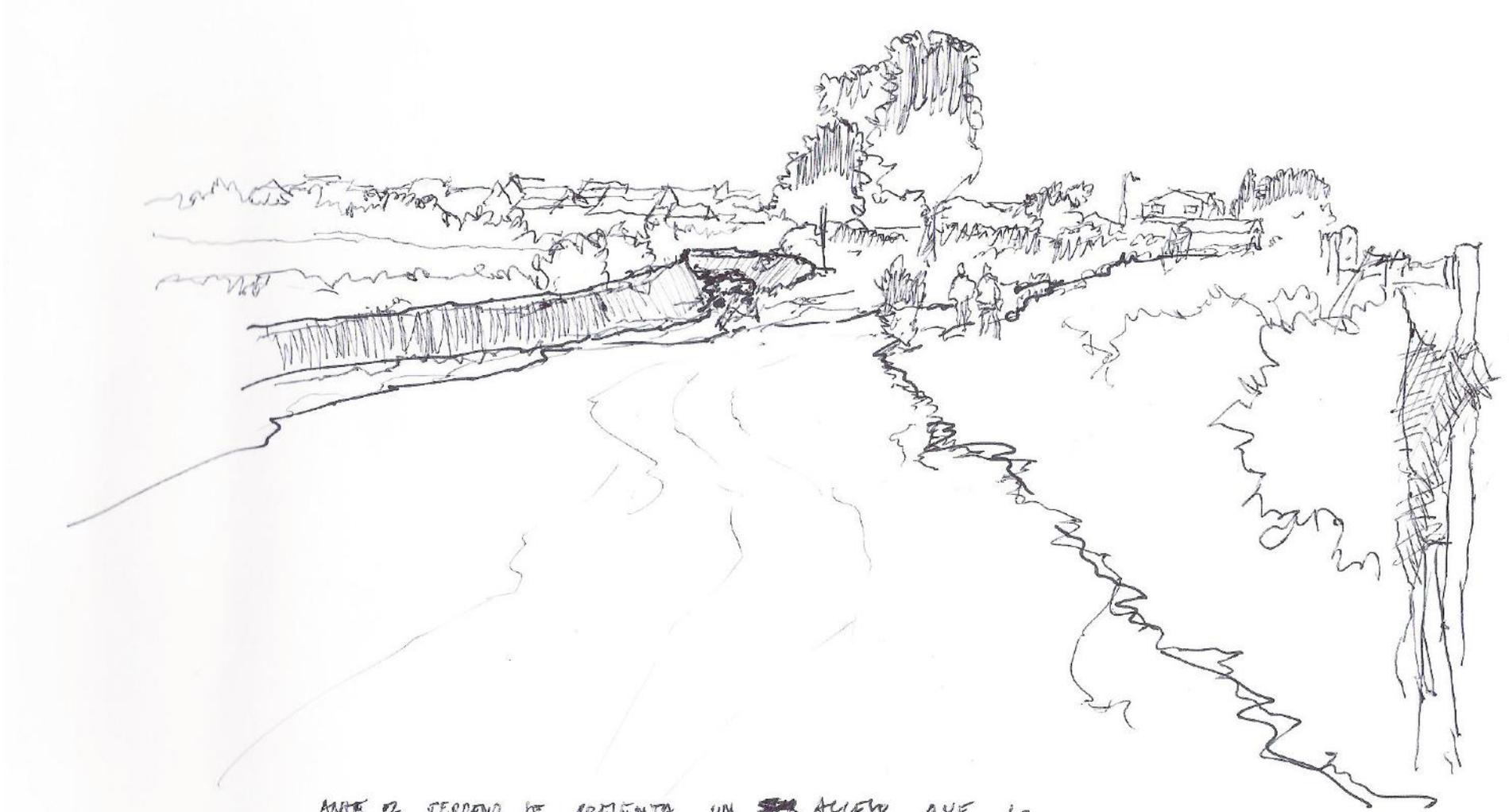




LA EXPLANADA SE ENCUENTRA ENTRE BORDES
DE BARRIOS QUE SON CONECTADOS CON CIRCULACIONES
QUE DISPERSAN EL ACCESO A LA EXPLANADA. 1

1

La explanada se encuentra entre bordes de barrios que son conectados con circulaciones que dispersan el acceso en la explanada.



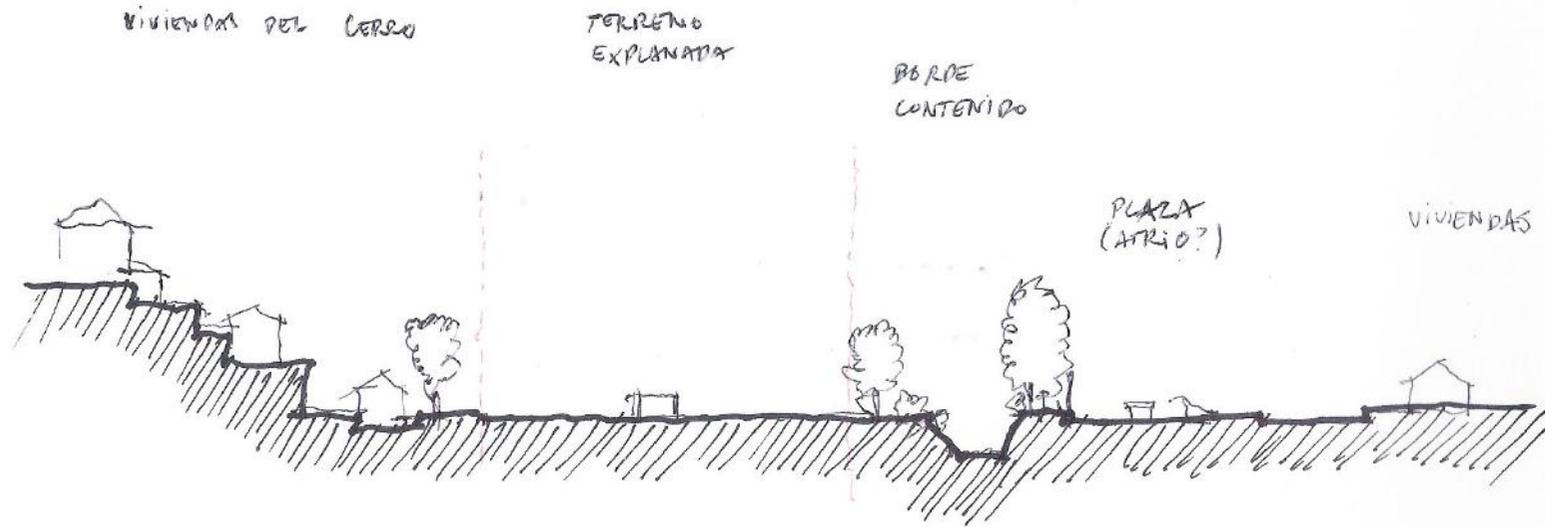
2

Ante el terreno se presenta un acceso que lo abre a la extensión. El recorrido es a través de un tramo que demora la llegada.

ANTE EL TERRENO SE PRESENTA UN ~~ACCESO~~ ACCESO QUE LO
ABRE A LA EXTENSIÓN. EL RECORRIDO ES
A TRAVÉS DE UN TRAMO QUE DEMORA LA LLEGADA

2

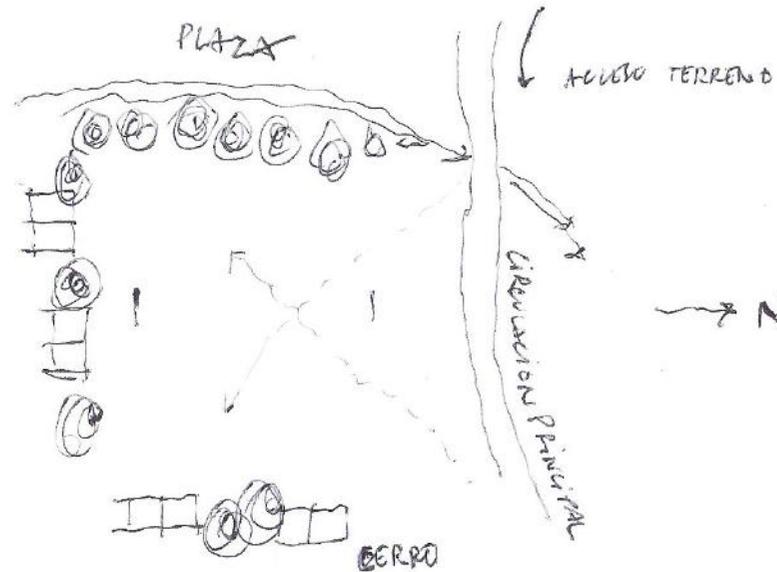
OBSERVACIONES DEL LUGAR



BORDE
RESGUARDO

ESTERO

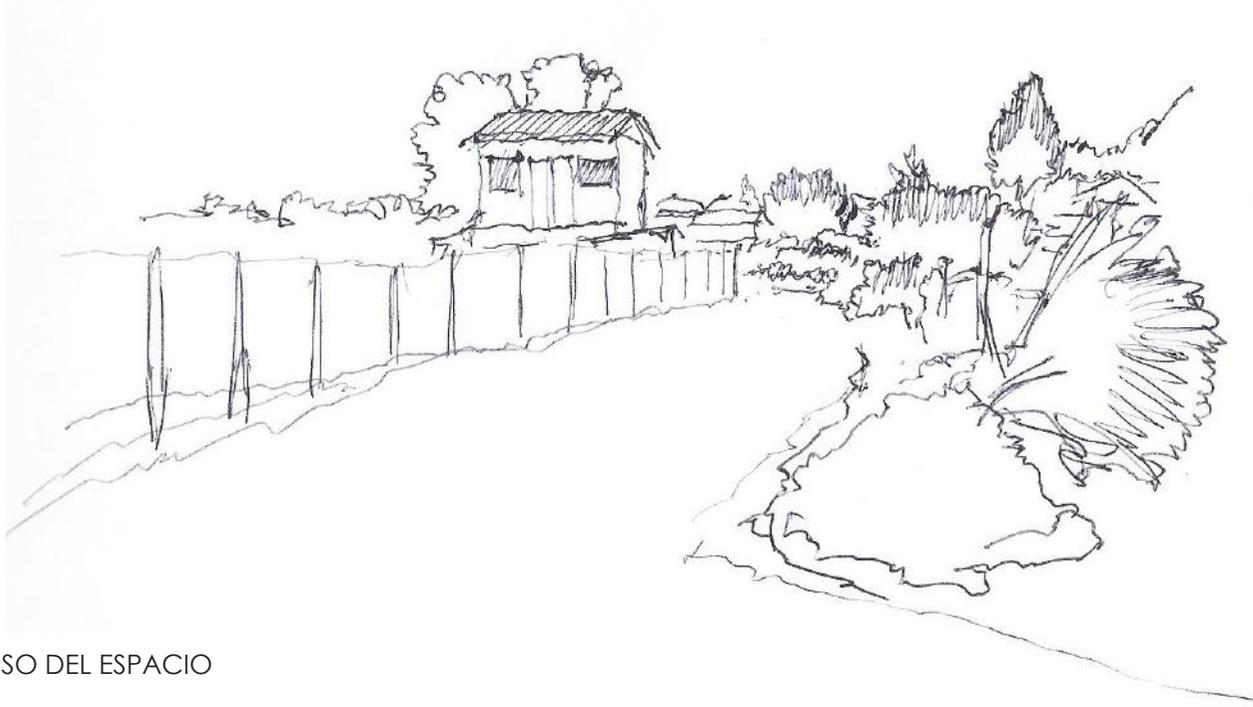
CALLE



Dos bordes contienen el predio y lo resguardan dentro de la continuidad del barrio. Uno es por medio del canal y los árboles que crean una barrera holgada entre plaza y predio.

Por el lado oriente el cerro dispersa el horizonte, creando un cierre con distancia y contemplación, tanto desde las viviendas como desde el terreno.

El acceso más directo se da desde un incipiente camino que aparece desde la plaza, creando una continuidad de la extensión por medio de un tramo.

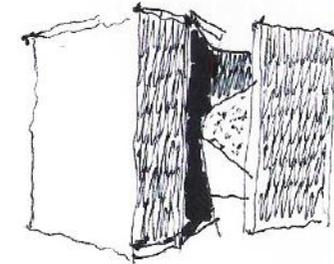
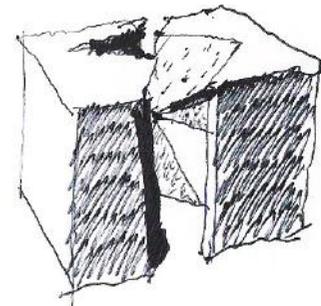
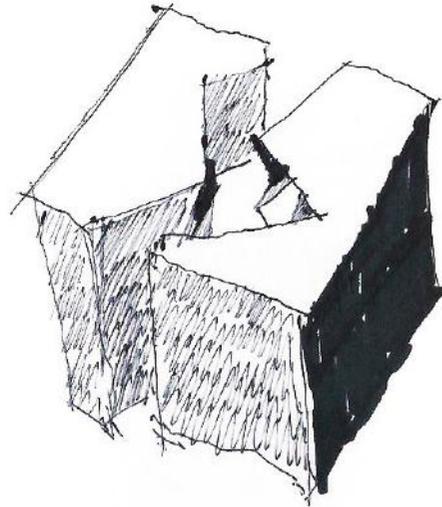
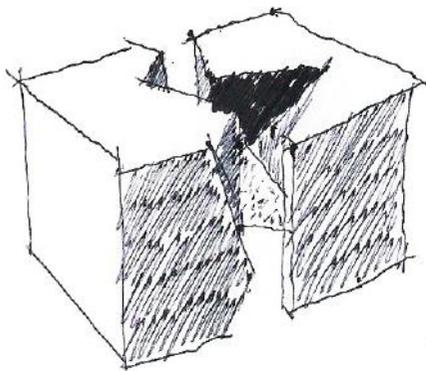


CURSO DEL ESPACIO

EL ACCEDER ESTA RESGUARDADO
EN LA ESTRECHER DEL
BORDE QUE PERMITE UNA
ENTRADA ÚNICA QUE
PERMITE UN ENCUENTRO
CONSTANTE PE QUIENES
TRANSCITAN. 3

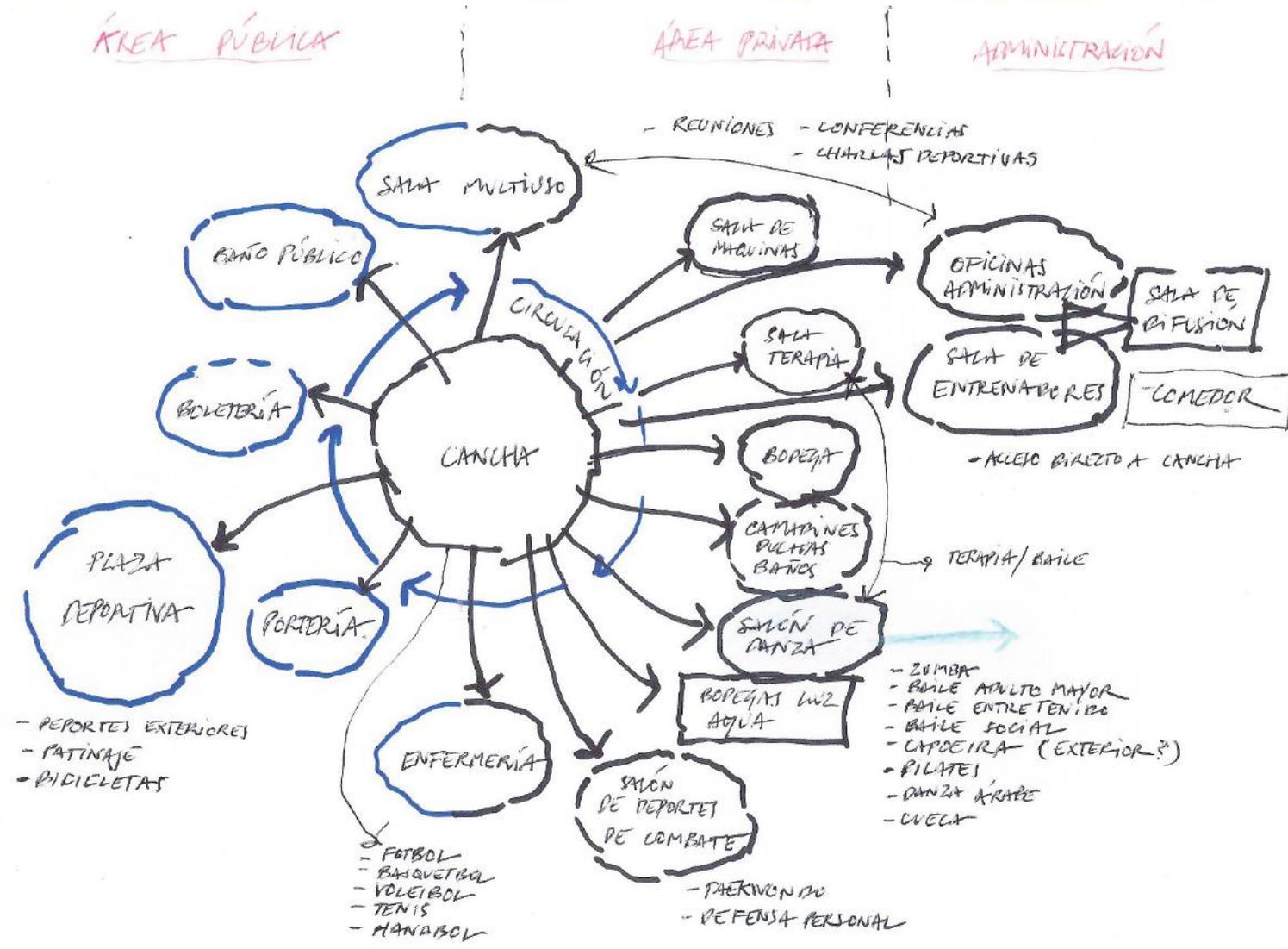
3

Ante el terreno se presenta un acceso que lo abre a la extensión. El recorrido es a través de un tramo que demora la llegada.



AFIRMACIÓN ESPACIAL.

EXTENSIÓN CONTENIDA EN BORDES HOLGADOS





(UBICACIÓN)

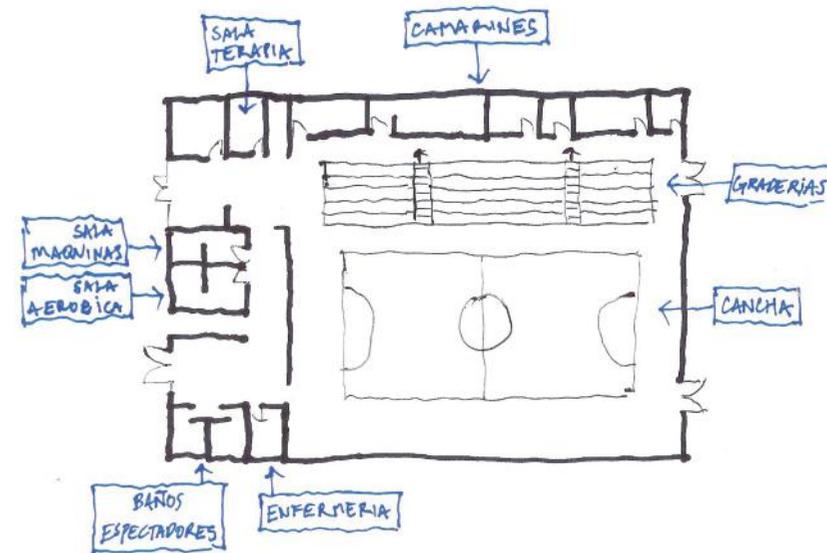


(FICHA)

OBRA: Gimnasio Luis Cruz Martínez
 UBICACIÓN: Villa Alemana
 ARQUITECTOS: Secpla Villa Alemana

A continuación se presentan los casos que tanto por su diseño, su estructura y recintos son referencia para el proyecto que se realiza, ello sumado a los antecedentes ya expuestos dan claridad para establecer una propuesta arquitectónica adecuada para el lugar.

ESQUEMA PROGRAMÁTICO DE PLANTA



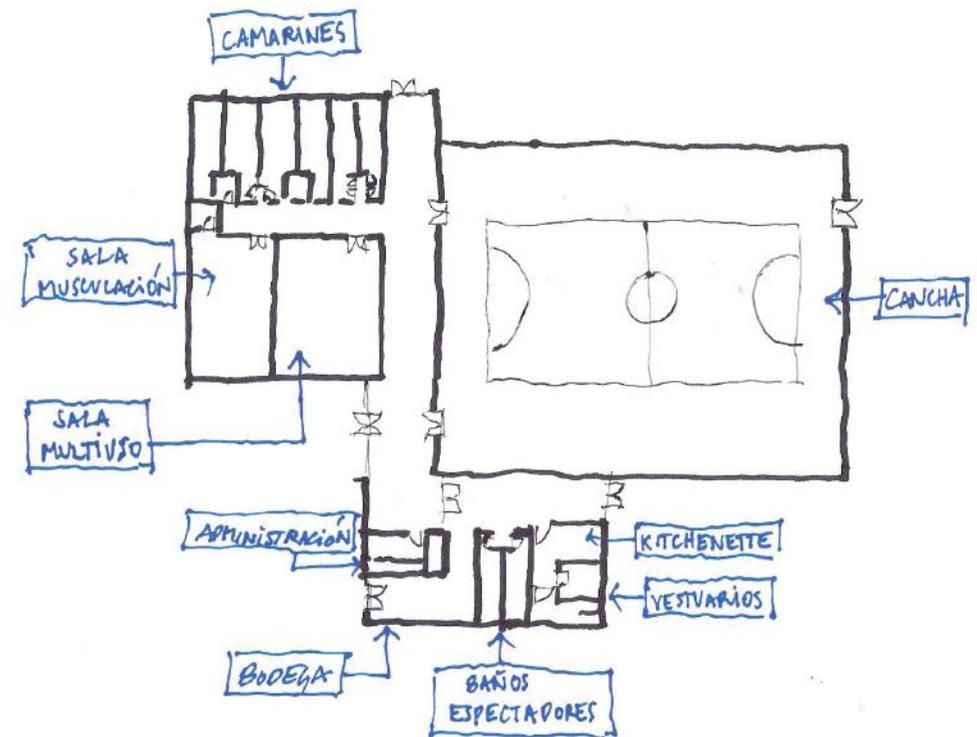




(FICHA)

OBRA: Polideportivo Nicolás Massú
UBICACIÓN: Villa Alemana
ARQUITECTOS: Secpla Villa Alemana
AÑO: 2013

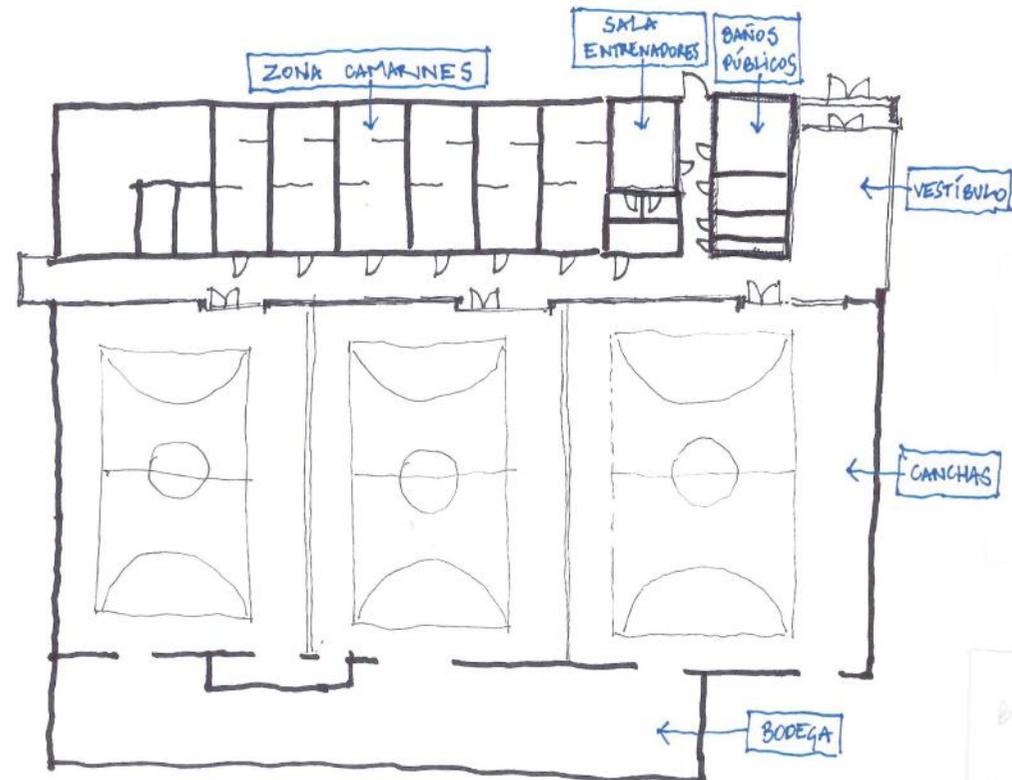
ESQUEMA PROGRAMÁTICO DE PLANTA







ESQUEMA PROGRAMÁTICO DE PLANTA



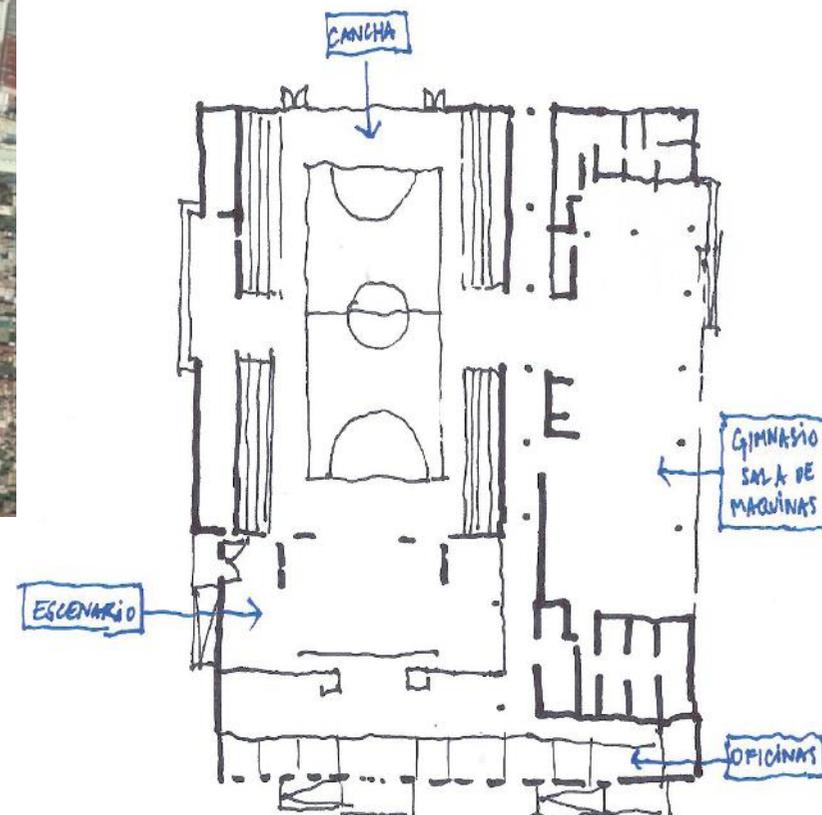
(FICHA)

OBRA: Centro Deportivo Neumatt
ARQUITECTOS: Evolution Design
AÑO: 2015
UBICACIÓN: Strengelbach, Suiza





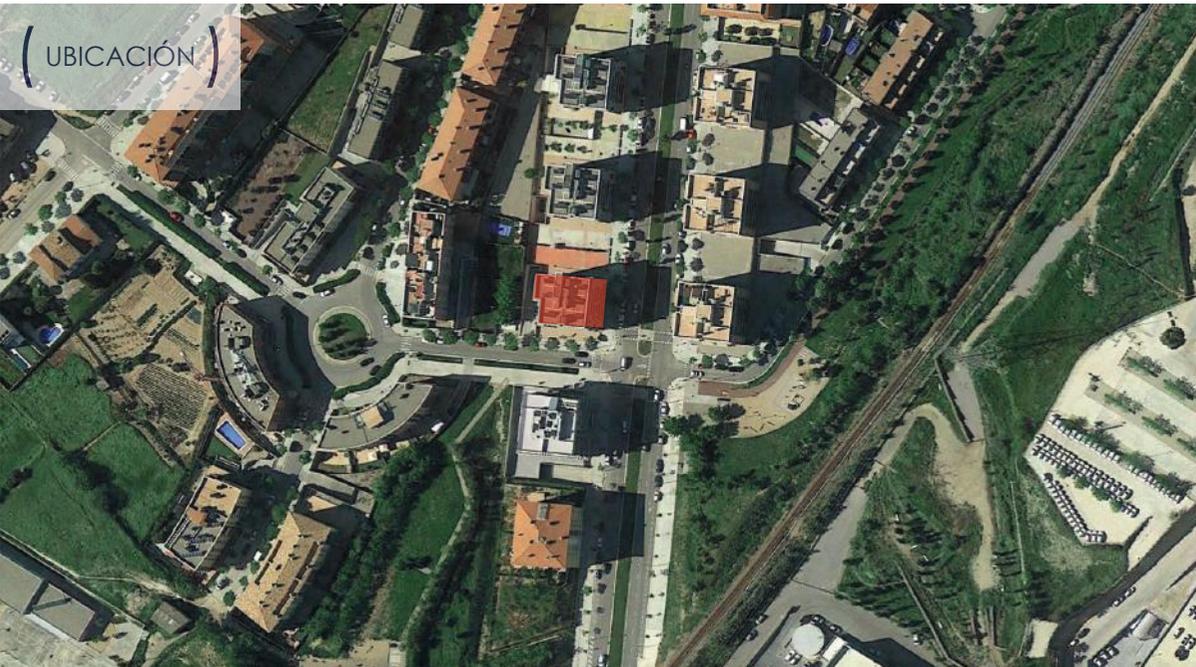
ESQUEMA PROGRAMÁTICO DE PLANTA



(FICHA)

OBRA: Poliforum Panamericano, Universidad Panamericana
ARQUITECTOS: 3Arquitectura
AÑO: 2014
UBICACIÓN: Guadalajara, México

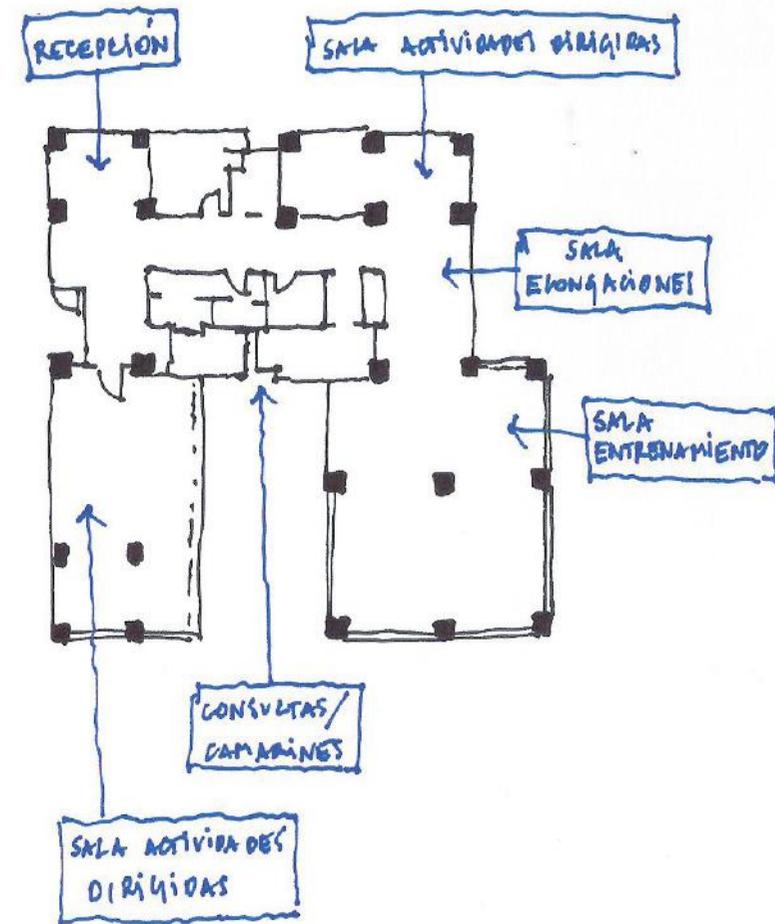


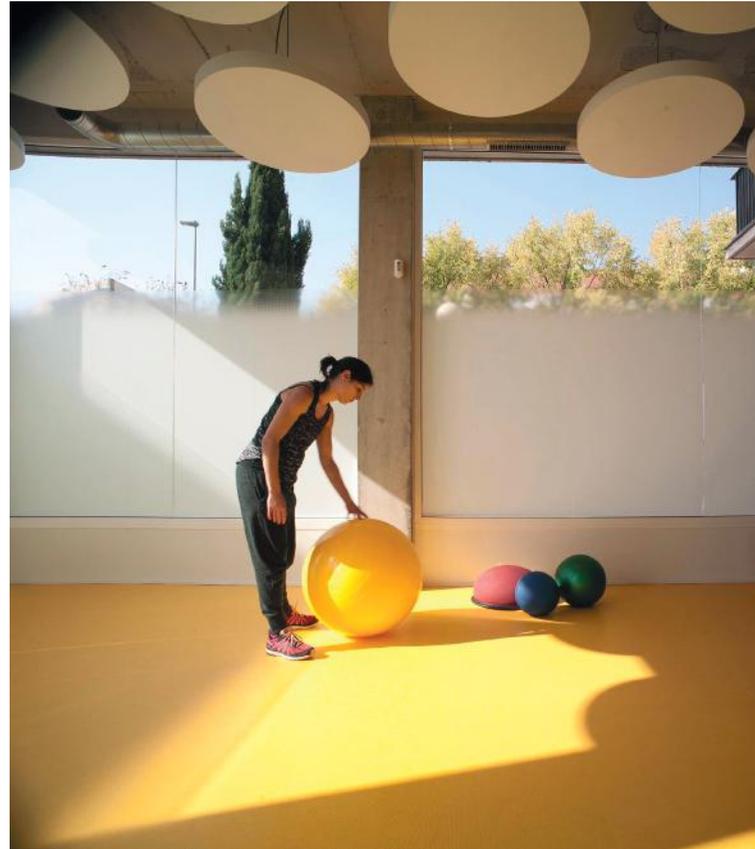


(FICHA)

OBRA: Centro de terapia activa R3
ARQUITECTOS: Gabriel Gomera Studio
AÑO: 2015
UBICACIÓN: Manresa, España

ESQUEMA PROGRAMÁTICO DE PLANTA





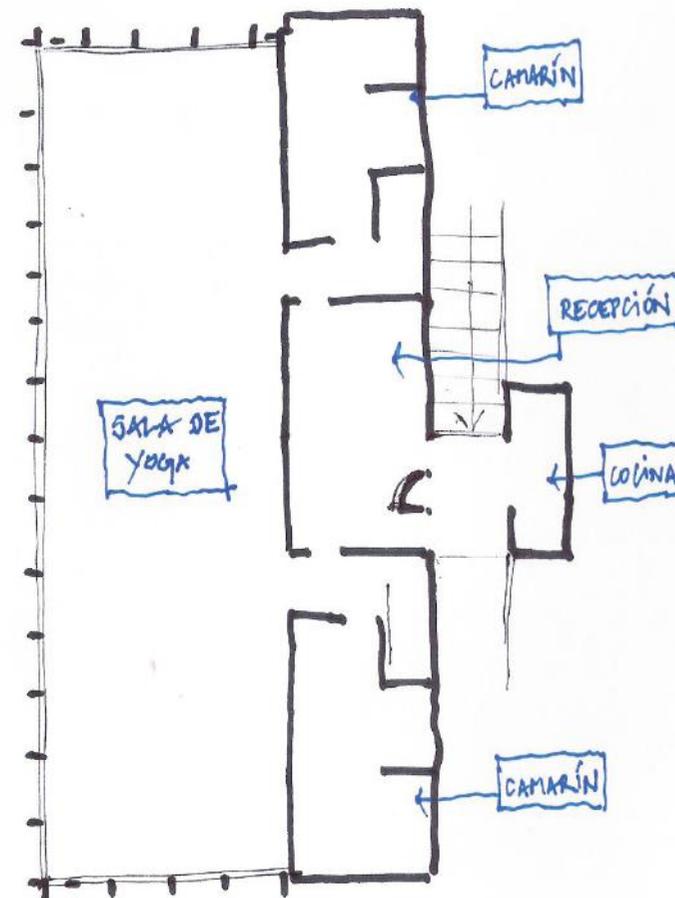
(UBICACIÓN)



(FICHA)

OBRA: Ashtanga Yoga Chile
ARQUITECTOS: DX Arquitectos
AÑO: 2012
UBICACIÓN: Ñuñoa, Santiago

ESQUEMA PROGRAMÁTICO DE PLANTA





INICIOS DE LA BICICLETA

El origen del uso de la bicicleta se remonta a mediados del s.xvii, donde básicamente consistía en dos ruedas conectadas por un cuerpo de madera que funcionaba como asiento, todo esto impulsado exclusivamente por la fuerza de las piernas de quien montaba y sin dirección. Este aparato se llamaba celerífero y es el principio de un incipiente uso de la bicicleta. Luego surge la Draisiana, creada por el alemán Karl Von Drais en 1816, incorporando dirección y sillín, pero fue recién en 1861 que este modelo fue dotado con pedales, incorporando la parte básica para la bicicleta que conocemos hoy en día. (Morales,2011)

Sin embargo, sus primeros usos estaban más vinculados a un uso recreativo y reservado para gente que contará con los recursos para permitirse nuevos inventos, es recién en 1903, con el primer Tour de Francia que comienza una masificación en el conocimiento de la bicicleta, que ve su primer impulso en las décadas 20 – 30 con la búsqueda del hombre por la velocidad, viéndose ejemplos en las vanguardias como el futurismo y más adelante con la escasez del petróleo en los años 40 durante la segunda guerra mundial. (Morales, 2011). Es durante estos años en los que la bicicleta surge como medio de transporte viable en las ciudades, para ir desde la casa a los trabajos o escuelas, surge como transporte masificado y no solo un implemento de recreación.

Pero es justamente tras el término de la segunda guerra que ocurre una paradoja con la masificación de los vehículos motorizados en el mundo, las ciudades comienzan a adaptarse al uso de los autos con la intención de llegar a los lugares de trabajos en menos tiempo y la bicicleta queda rezagada debido a esto. El tiempo de viaje termina eliminándola como opción de medio de transporte.

Desde aquí en adelante el vehículo se impulsa como movilización primaria en las ciudades, configurándose como hoy las conocemos por sus carreteras y espacios creados principalmente para los vehículos, como expone David Byrne: “Años atrás se pensaba que nuestras ciudades no estaban suficientemente bien adaptadas a los coches. La gente que se movía en coche se topó pronto con la frustración de calles repletas y congestionadas. Entonces los urbanistas sugirieron que enormes autopistas y arterias de hormigón solucionarían 24 el problema de la congestión. No fue así. Muy pronto éstas se llenaron de más coches aún, quizá porque más gente creyó que podría moverse de un lado a otro usando las vías rápidas. Así que se construyeron más autopistas“ (BYRNE,2011).

La cultura del auto en la actualidad se ha arraigado, donde poseer un auto constituye un estatus social bien visto y termina convirtiéndose en algo esperado dentro de la sociedad. “Algunos automovilistas invocan el “derecho a la movilidad” que a menudo confunden con el “derecho a utilizar el coche sean cuales sean las circunstancias”. Presentan el coche como un medio de transporte “perfecto e insustituible.

En la práctica, sin embargo, el coche no responde a todas las necesidades: en las ciudades, una parte importante de los hogares no dispone de él, y, en los hogares que sí disponen, la mayor parte de sus integrantes o bien no tiene permiso de conducir o no puede tenerlo (por ejemplo, los niños y los adolescentes), o bien no tienen acceso al coche (DEKOSTER,SCHOLLAERT, 2000)

LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

Cabe preguntarse si corresponde a una real solución para trasladarse y si el entorno urbano está adecuadamente equipado para adoptar eventual solución. Se entiende que existe un radio de uso adecuado para la bicicleta que no comprende viajes largos de manera eficiente, por ejemplo, de Valparaíso a Santiago es impensado su uso como transporte, pero si como uso recreativo, las distancias determinan la manera en que usamos la bicicleta. Como expone un estudio de política de transporte en México, estas distancias pueden ser esenciales al momento de preferirla por sobre el auto. “Es el modo de transporte más rápido y eficiente para hacer viajes de hasta cinco kilómetros, con una velocidad promedio de 16.4 Km/hr, comparado con la velocidad promedio de otros modos de transporte, como la de un auto en hora pico que es de 15 Km/hr”. (ITDP,2011)

Es entendido que, durante las horas de mayor tránsito, en la mañana y luego de vuelta a casa en la tarde, el auto deja de ser una manera eficiente de viajar debido a la lentitud de tráfico que se produce, esta situación afecta claramente también al sistema de transporte público que se ve envuelto en medio de la oleada de vehículos privados. Es en las grandes ciudades que principalmente por esta razón el uso de la bicicleta surge como gran alternativa de traslado. Dekoster y Schollaert también hablan sobre el uso eficiente de la bicicleta en tramos cortos, por sobre los vehículos motorizados, "Las mejores técnicas han hecho de la bicicleta un vehículo moderno, cómodo y eficaz. Además de no contaminar y de ser silenciosa, económica, discreta y accesible a todos los miembros de la familia, la bicicleta resulta, sobre todo, más rápida que el coche en trayectos urbanos de corta distancia (5 km, e incluso más, a medida que aumenta la congestión del tráfico). En Europa, el 30% de los trayectos realizados en coche cubren distancias inferiores a 3km y el 50% de menos de 5 km. Solo en esta franja, la bicicleta puede sustituir ventajosamente al coche para un parte importante de la demanda, contribuyendo así directamente a la disminución de los embotellamientos." (DEKOSTER, SCHOLLAERT,2000)

Esto se debe entender también debido a la constante implementación de reducción de velocidad para los vehículos motorizados en la ciudad. "Al respecto, se considera que en la ciudad las reducciones de velocidad son numerosas y las ocasiones de alcanzar la velocidad máxima permitida son limitadas, ya sea por la presencia de semáforos, maniobras de estacionamiento de otros conductores, cruces de peatones, paradas en doble fila, autobuses que salen de las paradas, entre otros. La circulación máxima a 30 km./h. resulta apenas más lenta que a 50 km./h. (se necesitan 4 minutos para recorrer 2 km. a 30 km./h., sin obstáculos, frente a 3 minutos a 40 km./h. y 2 1/2 minutos a 50 km./h.).15". (ETIT,2011)

La reducción de la velocidad de viajes en las ciudades está también ligada de manera directa a la disminución de accidentes de tránsito en los centros urbanos . "Según datos del ITDP (2010), en ciudades en las que durante las últimas tres décadas ha aumentado significativamente el porcentaje de viajes en bicicleta, los índices de mortalidad por accidentes viales se han reducido de manera contundente. En Holanda, Dinamarca y Alemania, donde la participación de viajes en bicicleta ha llegado hasta el 36% del total de viajes, la mortalidad por accidentes viales es hasta 30% menor que en países con el mismo nivel de desarrollo pero con mayor reparto modal a favor del auto." (ITDP,2011)

Es importante sin embargo entender una de las grandes limitaciones que la bicicleta, que los mismos autores destacan, la dificultad de su uso en zonas de alta pendiente, superiores al 6-8%, a lo largo de varias decenas de metros (DEKOSTER,SCHOLLAERT, 2000), o durante condiciones desfavorables debido al clima, ya sea lluvia o intenso calor, sin embargo, estas situaciones son menores frente a la posibilidad de descongestionar la ciudad y establecer un medio de transporte sustentable y no contaminante.

La bicicleta como medio de transporte en la ciudad es necesario para implicarnos más en la extensión de nuestras ciudades, poder reconocerlas desde nuestra propia escala y lograr estar presente y no aislado durante el recorrido en la urbe, es en este sentido que la salud juega también un rol, la contaminación acústica provocada por automóviles es también clave. "La oficina regional para Europa de la organización mundial de la salud ha anunciado la realización de una carta de transportes, medio ambiente y salud que establece objetivos cuantitativos en materia de transporte y estrategias para consecución de dichos objetivos. Las diversas medidas adoptadas hasta ahora solo se refieren a la contaminación atmosférica, pero también se anuncia

un refuerzo de la normativa en materia de contaminación acústica. El tráfico automovilístico es la principal fuente de ruido en la ciudad, que afecta a la salud mental y física por provocar, sobre todo, perturbaciones del sueño." (DEKOSTER, SCHOLLAERT,2000)

EQUIPAMIENTO EN LA CIUDAD PARA LA BICICLETA

Si bien nos percatamos que es eficiente el uso de la bicicleta en la ciudad en reemplazo del vehículo particular hay que aclarar cómo se implementa de manera eficiente en la ciudad y lograr concluir cuáles son las dimensiones que requiere en los espacios de uso diario en la ciudad, dar un pequeño avistamiento sobre la accesibilidad universal de la bicicleta. "Es imprescindible que cualquiera de estos espacios (las ciclo vías) se dote de la señalización vertical, demarcación, soleras y dispositivos viales que sean necesarios para separar las superficies de desplazamiento de los peatones y vehículos motorizados de las destinadas a bicicletas, logrando el respeto mutuo de todos los usuarios de la vialidad tanto urbana como rural." (ETIT, 2011)

La señalización de las vías existentes se presenta como alternativa para la inclusión de esta en el actual sistema de transportes, según la misma autora, Verónica Etit existen 3 formas de construir una red vial para bicicletas:

"1. Ciclo vía Exclusiva: pista de dedicación exclusiva, separada por un espacio abierto o una barrera de las vías de automóviles.

2. Ciclo vía Incorporada: pista que forma parte de una vía automovilística, pero que ha sido separada de ella por medio de un elemento especial de marcación en el pavimento.

3. Vía Compartida: solución de pista para bicicletas solo separada de los automóviles mediante una línea pintada. Es común por su facilidad de implementación, pero altamente peligrosa. Normalmente es compartida con peatones y motocicletas." (ETIT, 2011)

La solución anterior, sobre la señalización, hace referencia principalmente a la vía compartida, en la cual es necesaria la correlación ordenada entre los sistemas de transporte, pero es imprescindible también saber como funcionan los sistemas de ciclovías independientes dentro de la urbe.

Watson y Gray hacen referencia a una ciclovía independiente y a las consecuencias positivas que esta trae "está bastante claro que los 28 kilómetros de carretera para bicicletas en Stevenage (Inglaterra) condujeron originalmente a un incremento muy significativo del ciclismo, tanto como medio de ir al trabajo como por placer.

Pero también está claro que las autopistas urbanas, con sus cuestas, sus pasos elevados y subterráneos, hacen la vida más difícil sino imposible al ciclista"... "en cuanto a seguridad, Stevenage estimaba que las carreteras para las bicicletas suponían un ahorro de 28.000 libras esterlinas por año en gastos de hospital. Vasteras, en Suecia, donde un sistema muy elaborado de carreteras para bicicleta condujo a un 25% de los viajes al trabajo hechos en bicicleta, reconoció haber ahorrado 100.000 libras esterlinas al año a través de la reducción de accidentes a causa de la menor congestión de tráfico." (WATSON, GRAY, 1972).

Estos beneficios monetarios, de salud, de descongestión vial se ven contrastados con lo que provoca el exceso de implementación vial de gran tamaño para autos, como postula Byrne. "Trato de explorar algunas de estas ciudades —Dallas, Detroit, Phoenix, Atlanta— en bicicleta, y es frustrante. Las diferentes partes de la ciudad están a menudo «conectadas» —si se puede decir así— mediante autopistas, enormes e imponentes corredores de hormigón que suelen aniquilar los vecindarios por los que pasan, y muchas veces también los que se supone que conectan" (BYRNE, 2011).

Ello guarda directa relación con lo que postula Etit, sobre la necesidad de las ciudades de extenderlas hacia las periferias creando así autopistas de gran envergadura "La gente busca mayor seguridad y cercanía con la naturaleza, trasladando zonas residenciales a la periferia de la ciudad, en terrenos rurales, sin el equipamiento y servicios adecuados, generando una presión sobre los centros urbanos que obliga a extender la estructura vial, el transporte y la accesibilidad" (ETIT, 2011).

Volviendo a Byrne se puede cerrar la idea con lo que acontece entre las ciudades que conectan estas carreteras, "lo que queda de esas comunidades amputadas es reemplazado luego por centros comerciales o grandes supermercados aislados en inmensos estacionamientos desérticos, desperdigados, uno tras otro, a lo largo de las autopistas que han acabado con las ciudades que debían conectar." (BYRNE,2011).

CONCLUSIONES

Los problemas que ocasiona el uso excesivo de los vehículos queda en evidencia en la contaminación, la congestión vial, los problemas de diseño que traen consigo las grandes carreteras, la salud de las personas. Variadas complicaciones que se ven paliadas por una implementación adecuada de la bicicleta en las ciudades, que tiene beneficios en concreto y ya estudiados que permiten humanizar el entorno en el cual vivimos. Salir y reconocer el espacio que habitamos es también una manera de entender cuáles son los problemas y detectarlos de manera inmediata, diaria y por todos quienes salen a recorrer en bicicleta

"Al aumentar el uso del espacio público, se crea un sistema cívico de seguridad informal que transforma la vía pública en un espacio más incluyente y con un tejido social más robusto. Además, transitar en bicicleta posiciona a los ciudadanos como iguales, aumenta la democratización y la equidad al desplazarse por la ciudad, demerita el significado social que confiere el uso del automóvil y suaviza la brecha que separa a los ciudadanos cuando conviven en el espacio público." (ITDP,2011)

¿Cuales son las acciones sociales que podemos ejercer como ciudadanos? Es finalmente la voluntad de todos por utilizar un medio de transporte saludable lo que permitirá hacer de ello una realidad.

Bibliografía

(AUGÉ, Marc, 2009). Elogio de la bicicleta

(BYRNE, David, 2011). Diarios de bicicleta

(DEKOSTER, SCHOLLAERT, 2000). En bici, Hacia ciudades sin malos humos.

(ETIT, Verónica, 2011). Transporte urbano no motorizado: El potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco

(ITDP, 2011). La movilidad en bicicleta como política pública. México (Instituto para políticas de Transporte y Desarrollo)

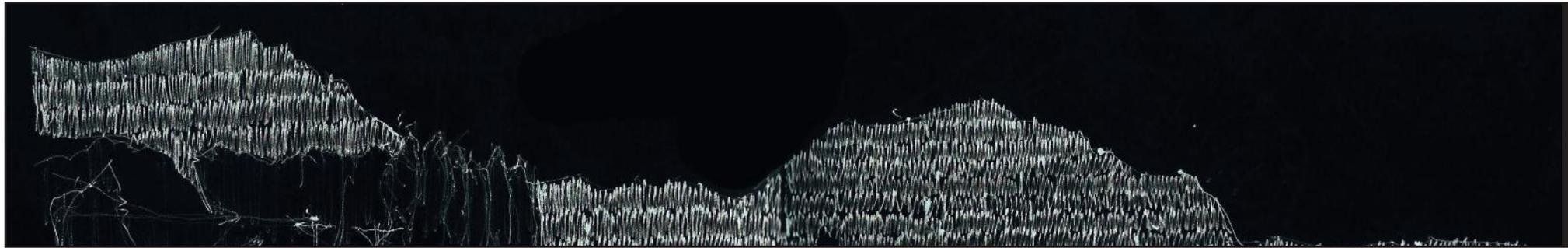
(MORALES, Ismael, 2011). El fomento del uso de la bicicleta en entornos educativos

(SECTRA, 2013). Análisis normativo de la bicicleta, Ministerio de transportes y telecomunicaciones

(WATSON, Roderick; GRAY, Martin, 1980). El libro de la bicicleta

PROPUESTA

CAPITULO III

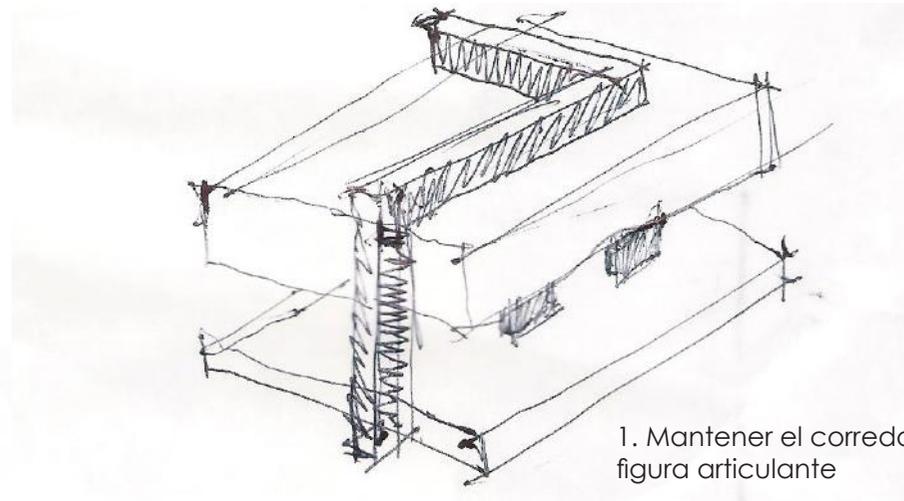
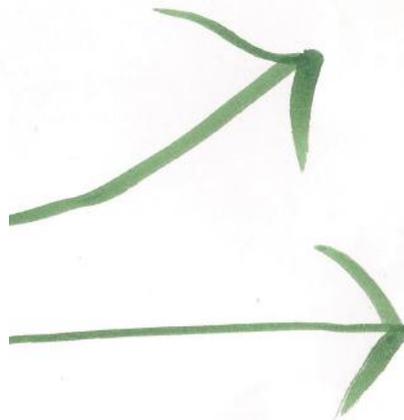
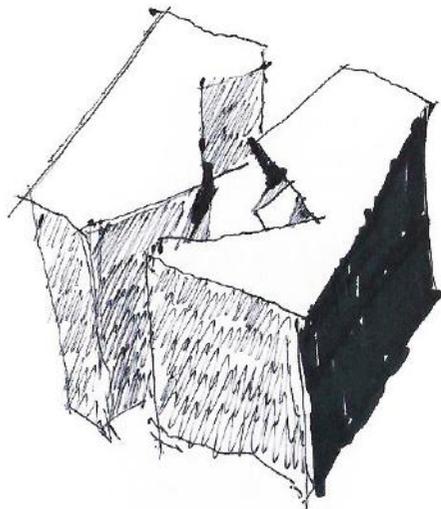




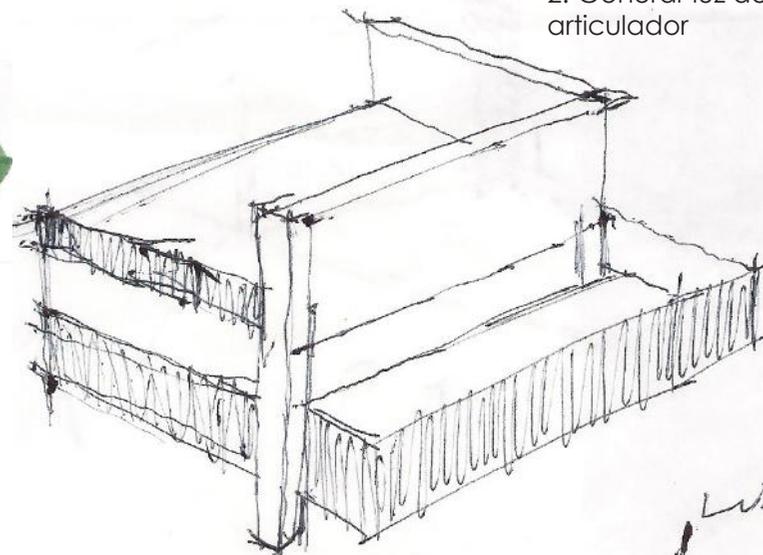
Del proceso del Elemento Radical de la Extensión se obtiene la primera forma que contiene acto y forma de la obra, a partir de ella se va configurando el campo espacial que contiene a la cancha del gimnasio y que finalmente será la cubierta completa del proyecto

ACTO . RECORRER CONTÍNUO EN RESGUARDO

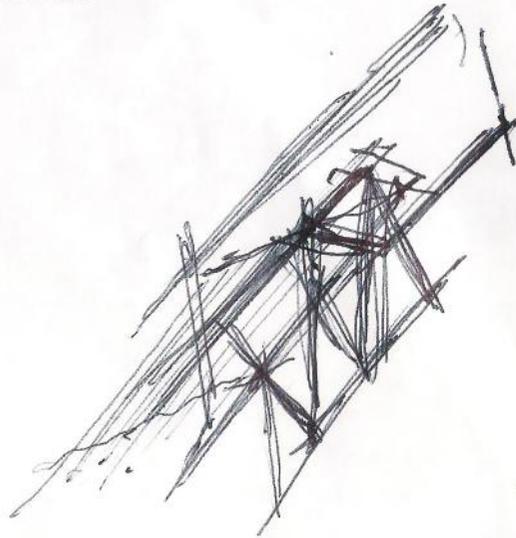
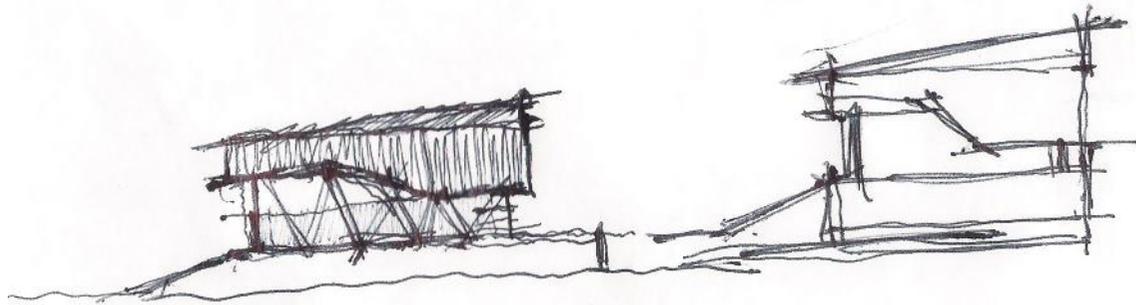
FORMA . CORREDOR DE LUZ CONTENIDA



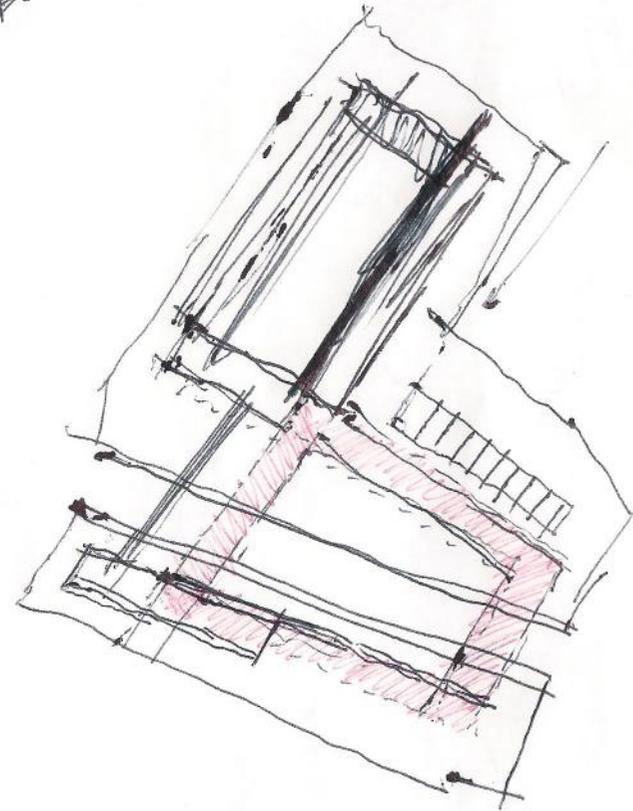
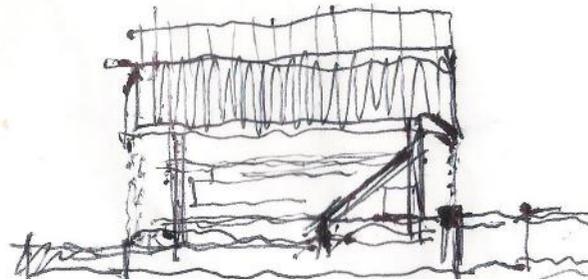
1. Mantener el corredor como figura articulante



2. Generar luz desde el corredor articulador



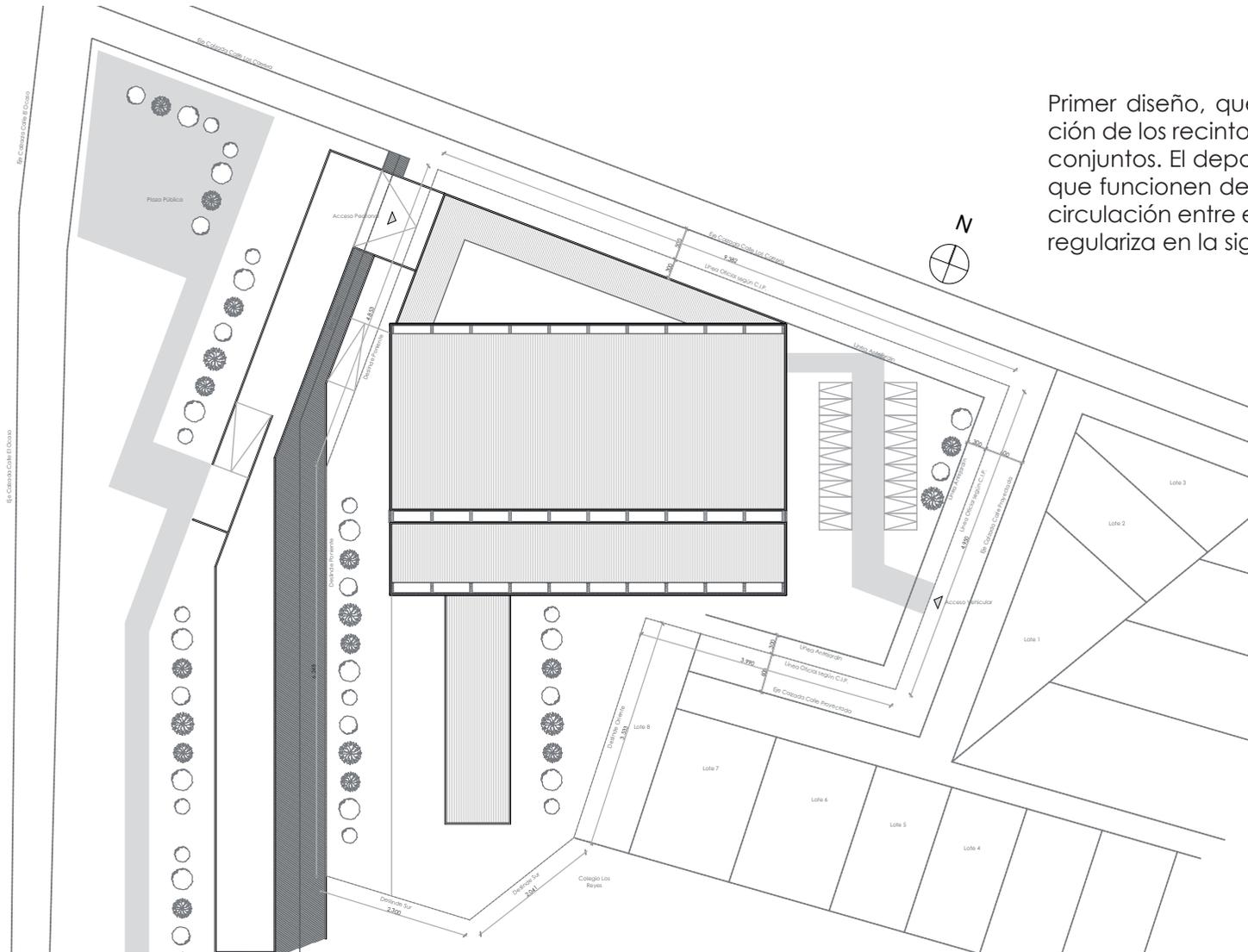
3. La envolvente se configura por el techo y el suelo, el interior los une mientras permite abertura





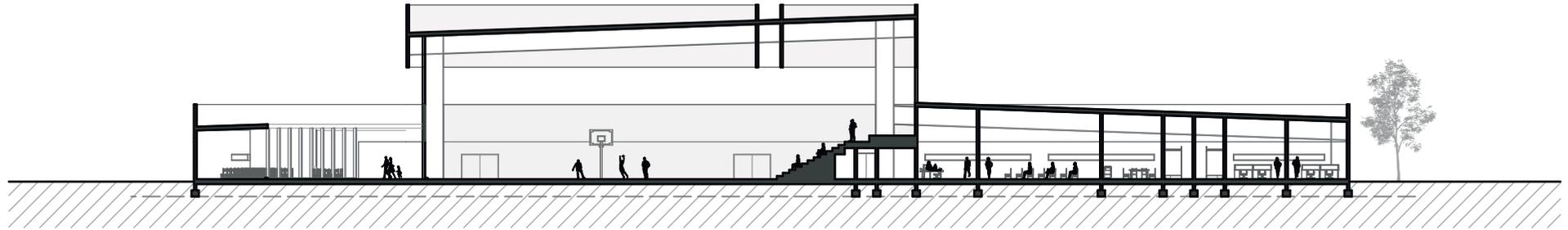
Las envolventes de techo y suelo se mantienen separadas para conformar el vacío del juego. Los bordes holgados conforman el vacío.

Primer diseño, que contempla principalmente la distribución de los recintos de manera apropiada, manteniendo 3 conjuntos. El deportivo, el administrativo y el acceso, para que funcionen de manera independiente, sin embargo la circulación entre ellos no es la adecuada, situación que se regulariza en la siguiente propuesta.

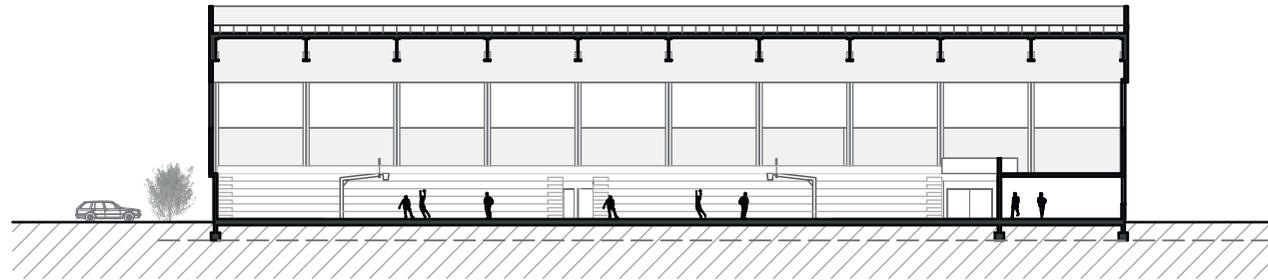


PLANO EMPLAZAMIENTO

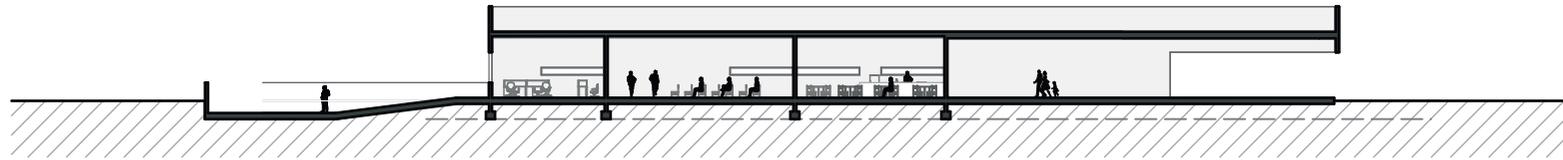
ESC 1:1000



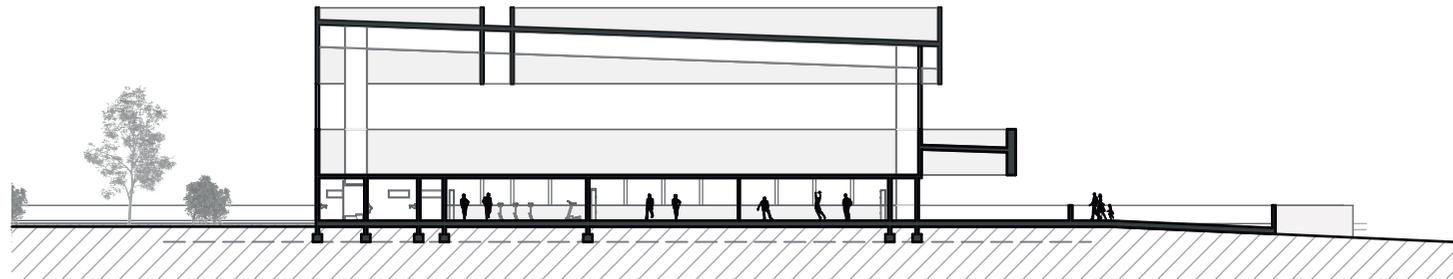
CORTE A-A'
ESC 1:500



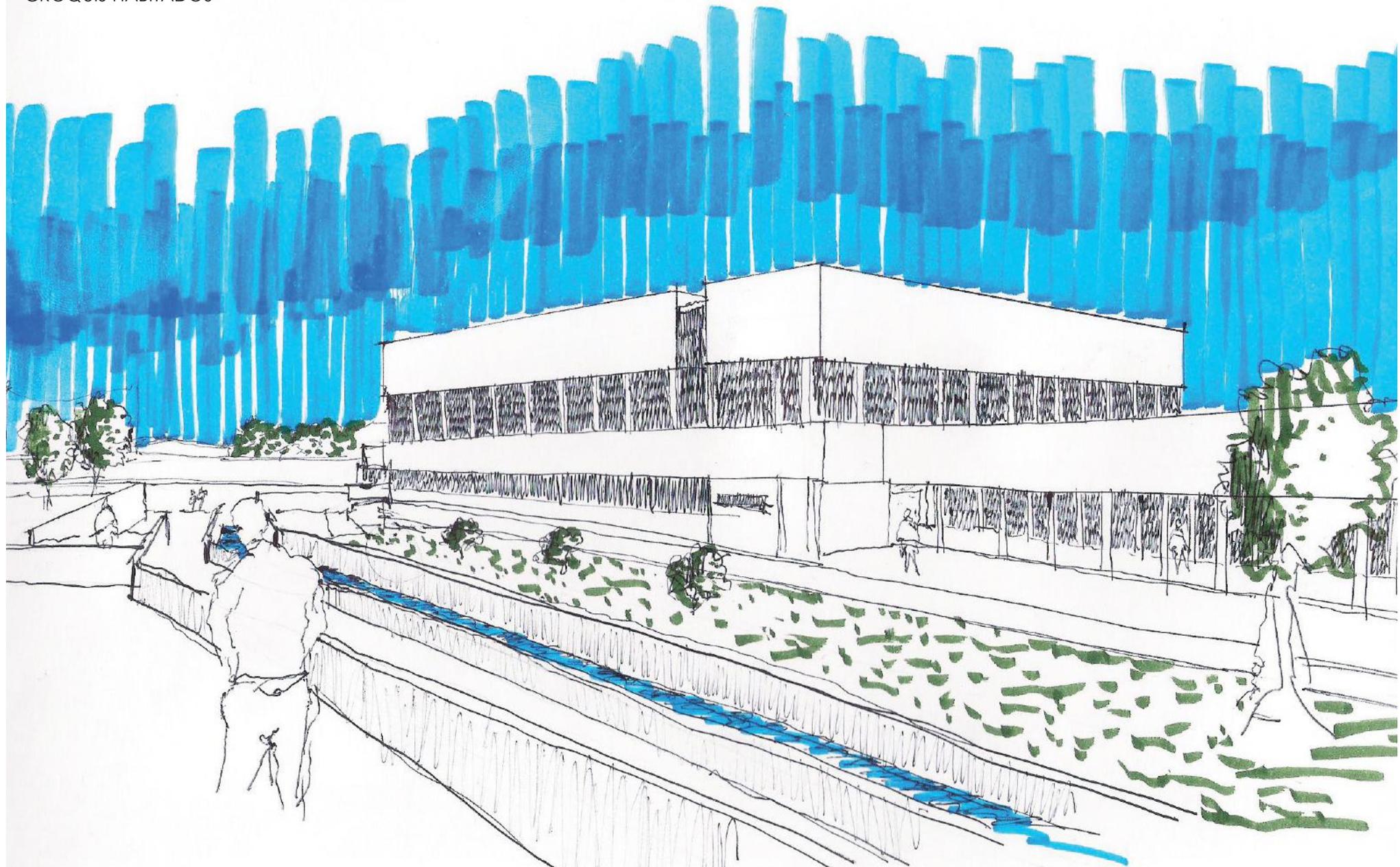
CORTE B-B'
ESC 1:500

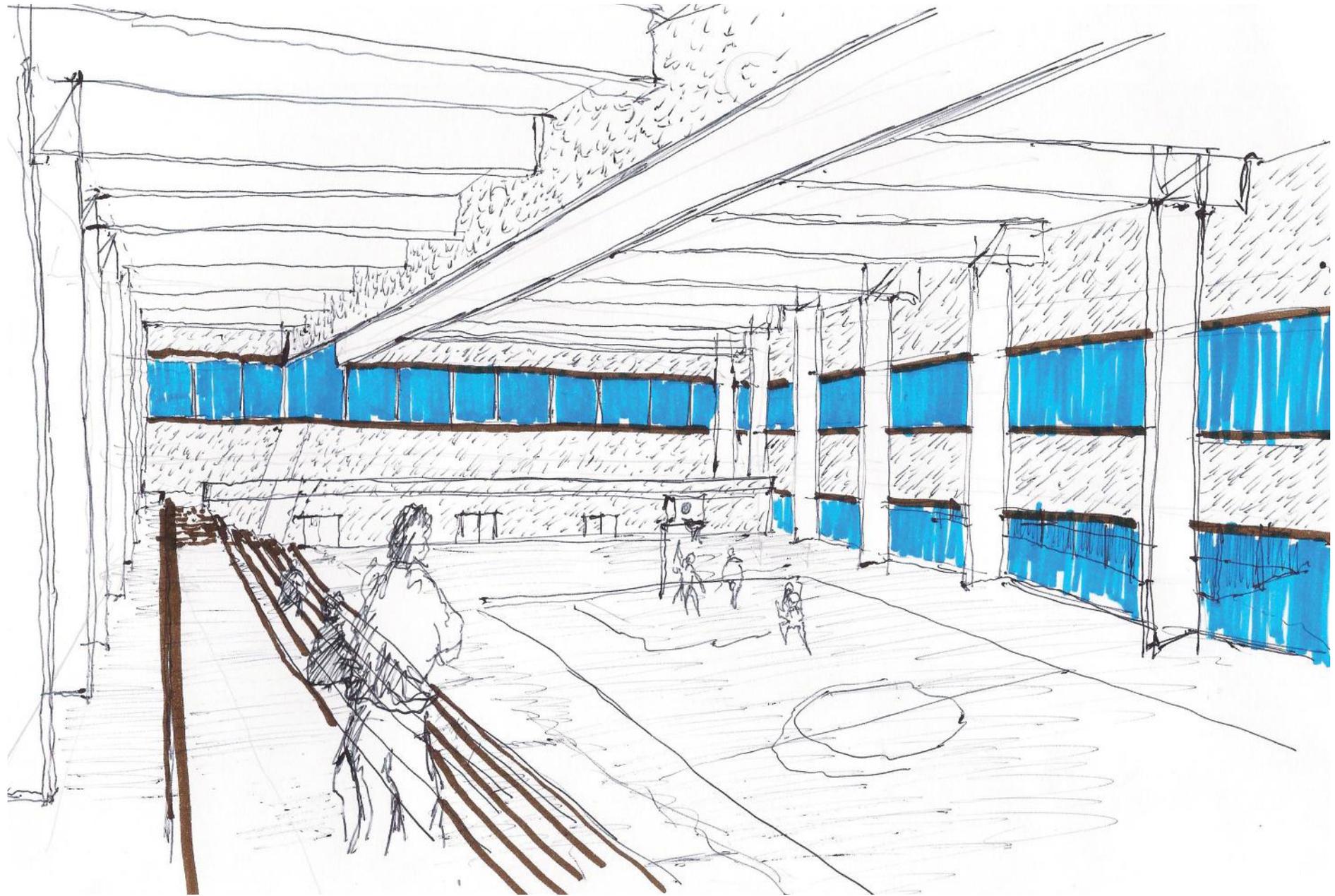


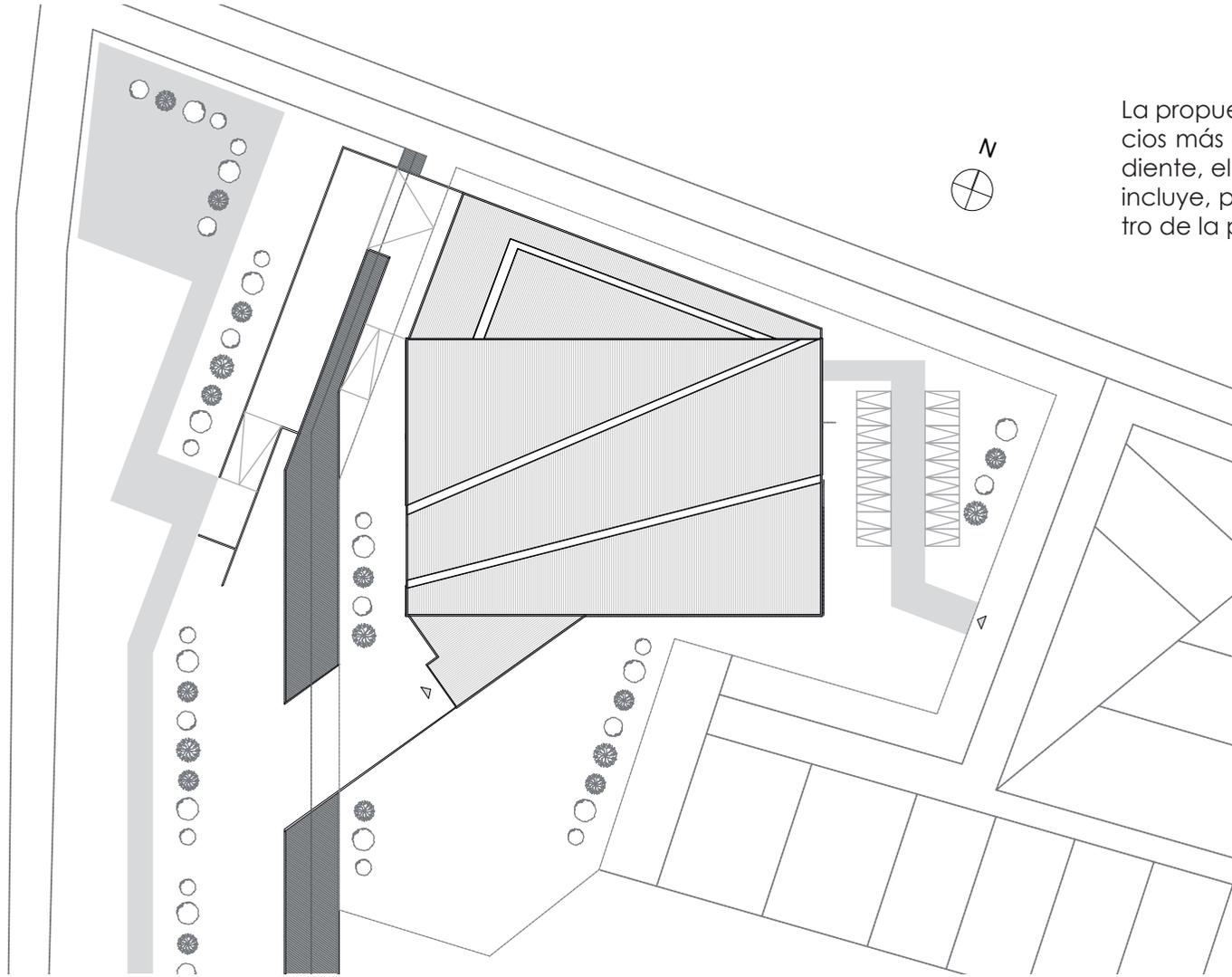
CORTE C-C'
ESC 1:500



CORTE D-D'
ESC 1:500



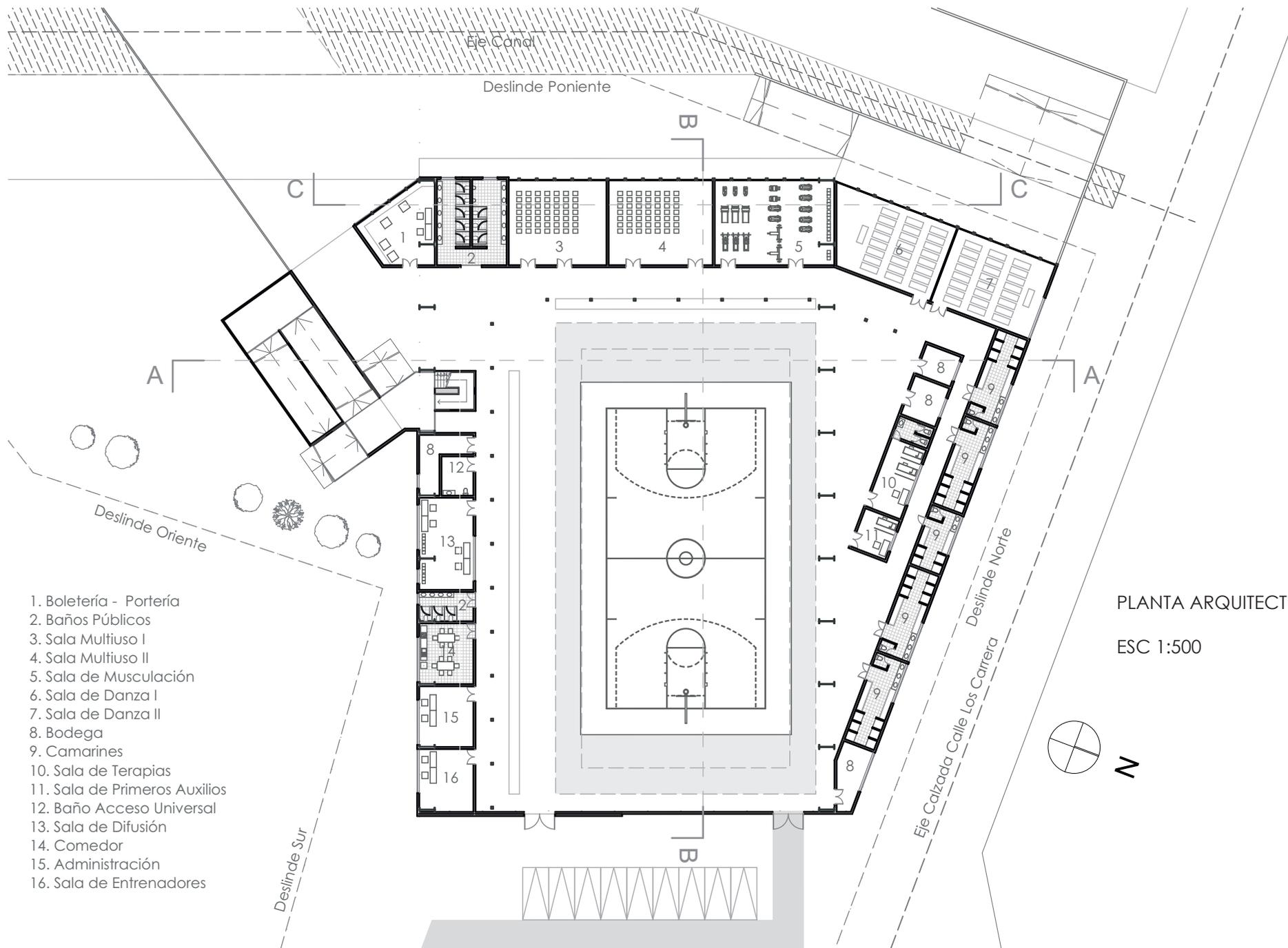




La propuesta final contempla una distribución de los espacios más clara, para que funcionen de manera independiente, el acceso es directo y la zona de espectadores se incluye, permitiendo que sea un lugar más relevante dentro de la propuesta.

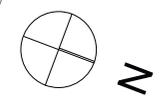
PLANO EMPLAZAMIENTO

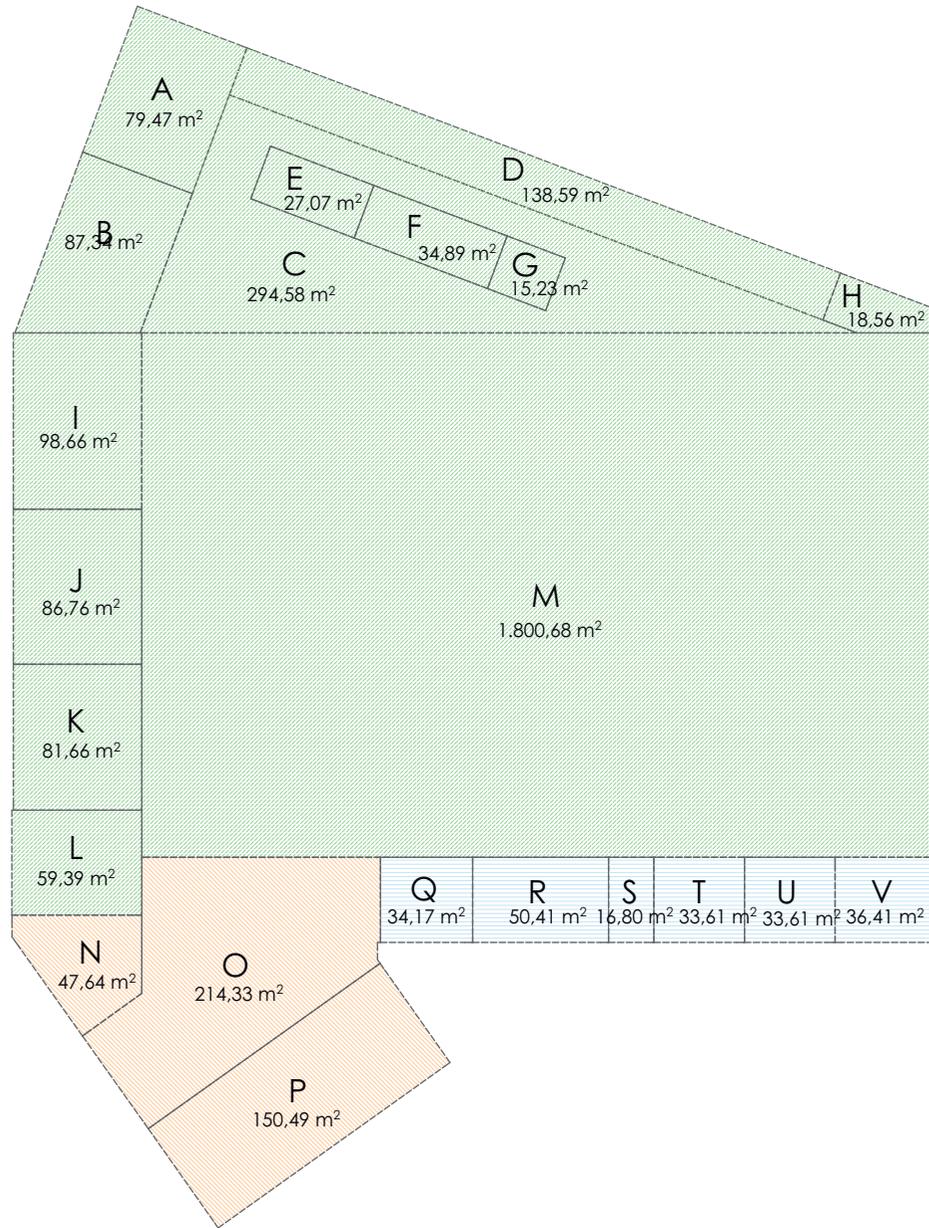
ESC 1:1000



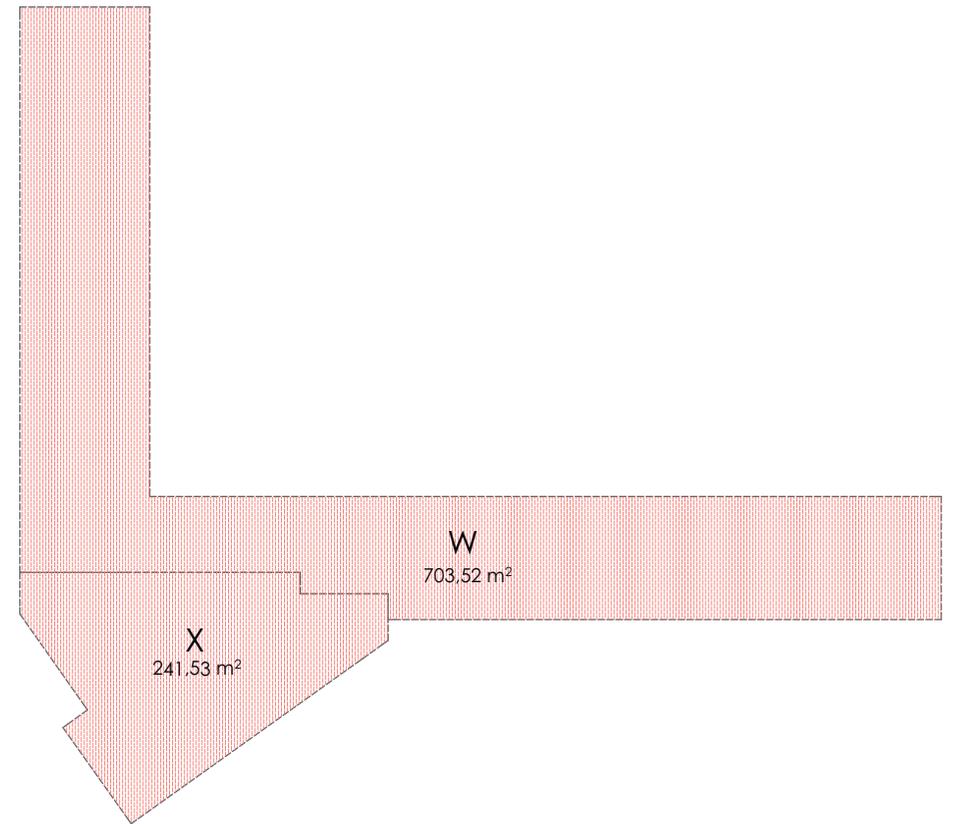
- 1. Boletería - Portería
- 2. Baños Públicos
- 3. Sala Multiuso I
- 4. Sala Multiuso II
- 5. Sala de Musculación
- 6. Sala de Danza I
- 7. Sala de Danza II
- 8. Bodega
- 9. Camarines
- 10. Sala de Terapias
- 11. Sala de Primeros Auxilios
- 12. Baño Acceso Universal
- 13. Sala de Difusión
- 14. Comedor
- 15. Administración
- 16. Sala de Entrenadores

PLANTA ARQUITECTURA
 ESC 1:500





ESQUEMAS DE SUPERFICIES

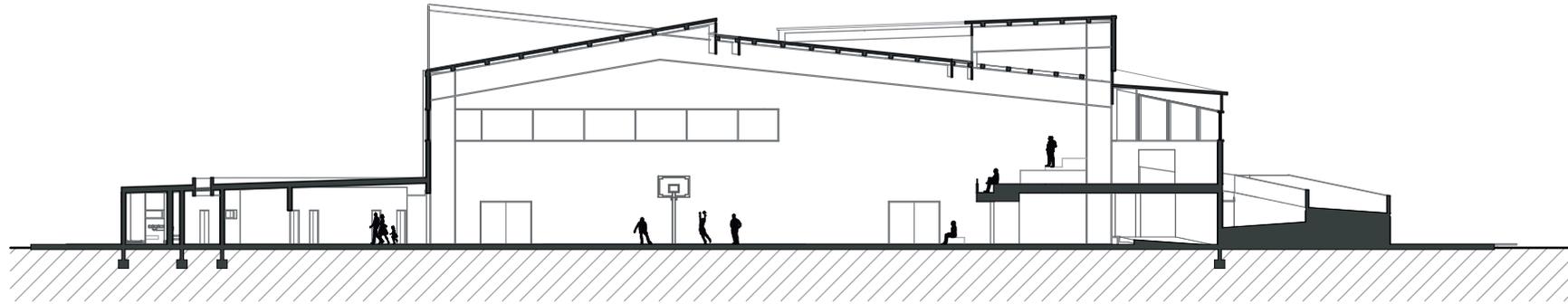


CUADRO DE SUPERFICIES	
ZONA	M2
ÁREA DEPORTES	2947.13 m2
A . Sala de danza	79.47 m2
B . Sala de danza	87.34 m2
C . Hall camarines	294.58 m2
D. Camarines	262.84 m2
E . Bodegas	27.07 m2
F. Sala de terapia	34.89 m2
G. Primeros auxilios	15.23 m2
H. Bodega	18.56 m2
I. Sala de musculación	98.66 m2
J. Sala multiuso	86.76 m2
K. Sala multiuso	81.66 m2
L. Servicios higienicos	59.39 m2
M. Multicancha	1800.68 m2

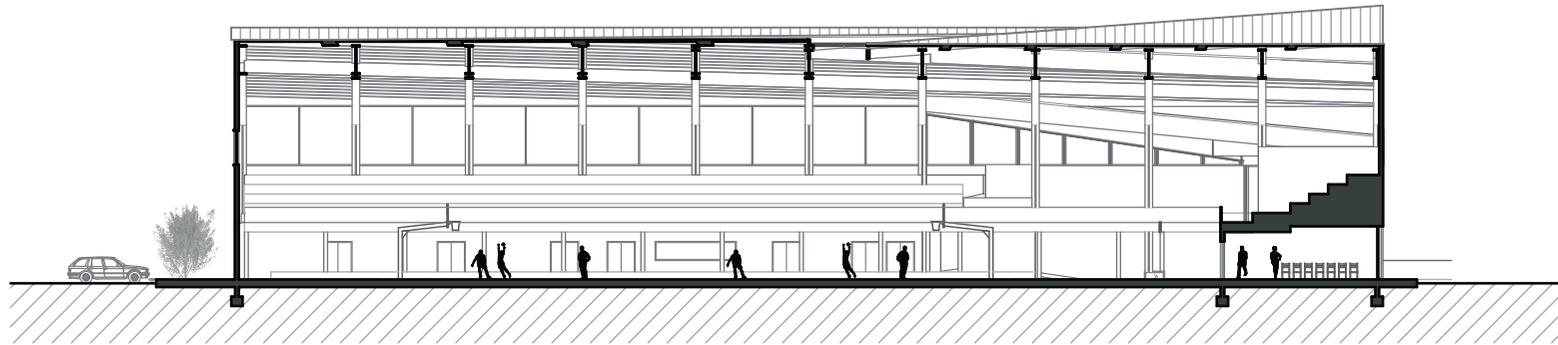
ÁREA ACCESO	412.46 m2
N. Boletería / Portería	47.64 m2
O. Hall acceso	214.33 m2
P. Rampa acceso graderías	150.49 m2
ÁREA ADMINISTRACIÓN	205.01 m2
Q. Servicios Higienicos	34.17 m2
R. Sala de difusión	50.41 m2
S. Baños personal	16.8 m2
T. Comedor personal	33.61 m2
U. Administración	33.61 m2
V. Oficina entrenadores	36.41 m2
TOTAL PRIMER NIVEL	3564.6 m2

ÁREA ESPECTADORES	944.95 m2
W. Graderías	703.42 m2
X. Cafería / Hall graderías	241.53 m2
TOTAL SEGUNDO NIVEL	944.95 m2

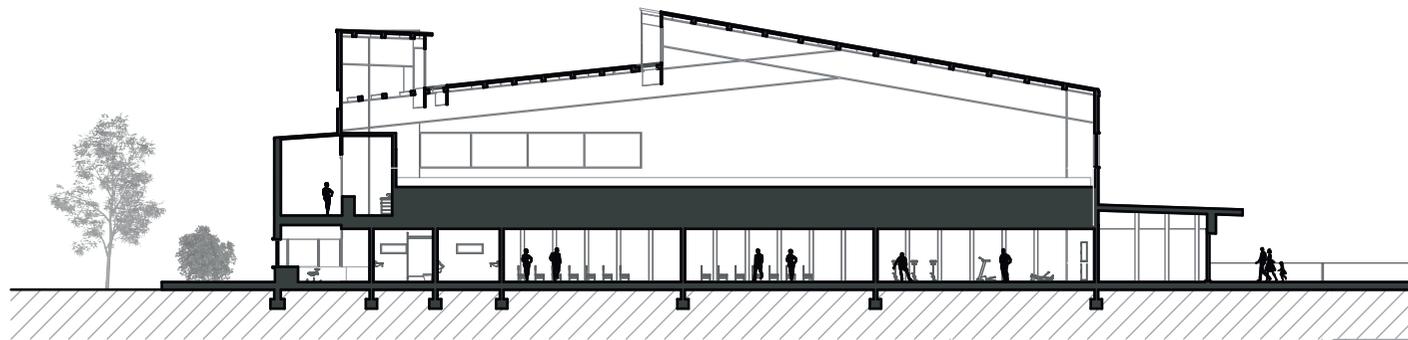
TOTAL PROYECTO	4509.55 m2
-----------------------	-------------------



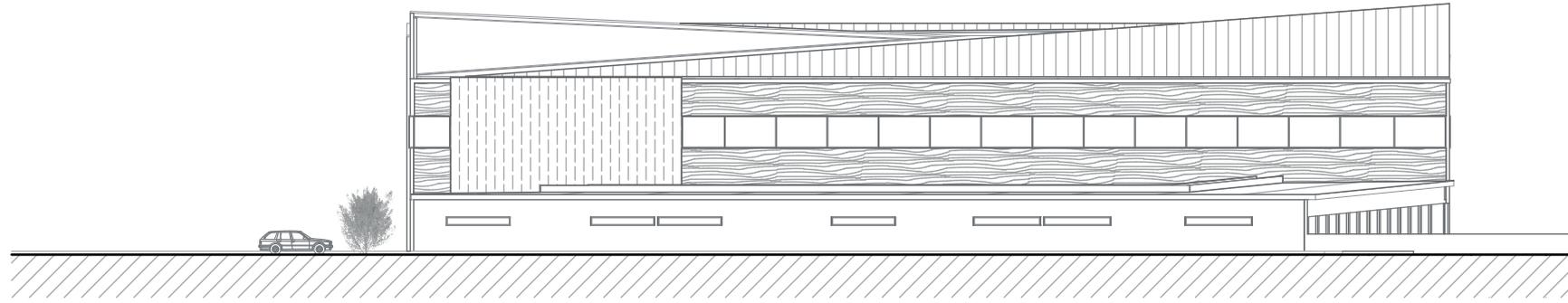
CORTE A-A'
ESC 1:400



CORTE B-B'
ESC 1:400

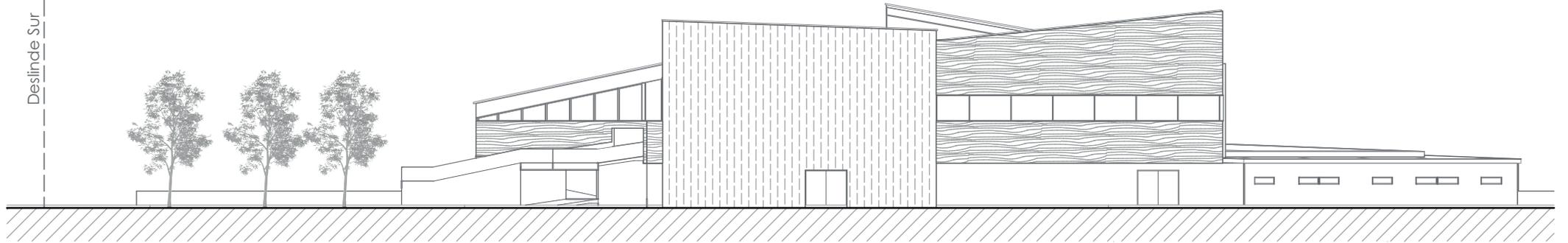


CORTE C-C'
ESC 1:400



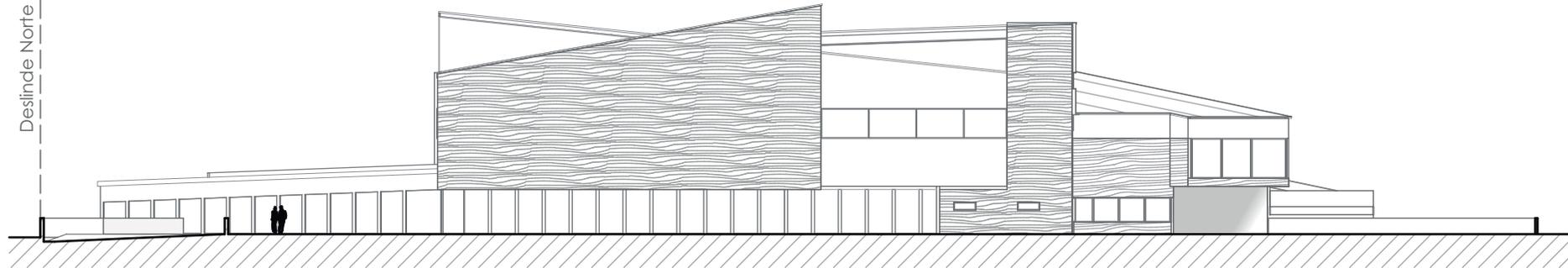
ELEVACIÓN NORTE
ESC 1:400

Desinde Sur

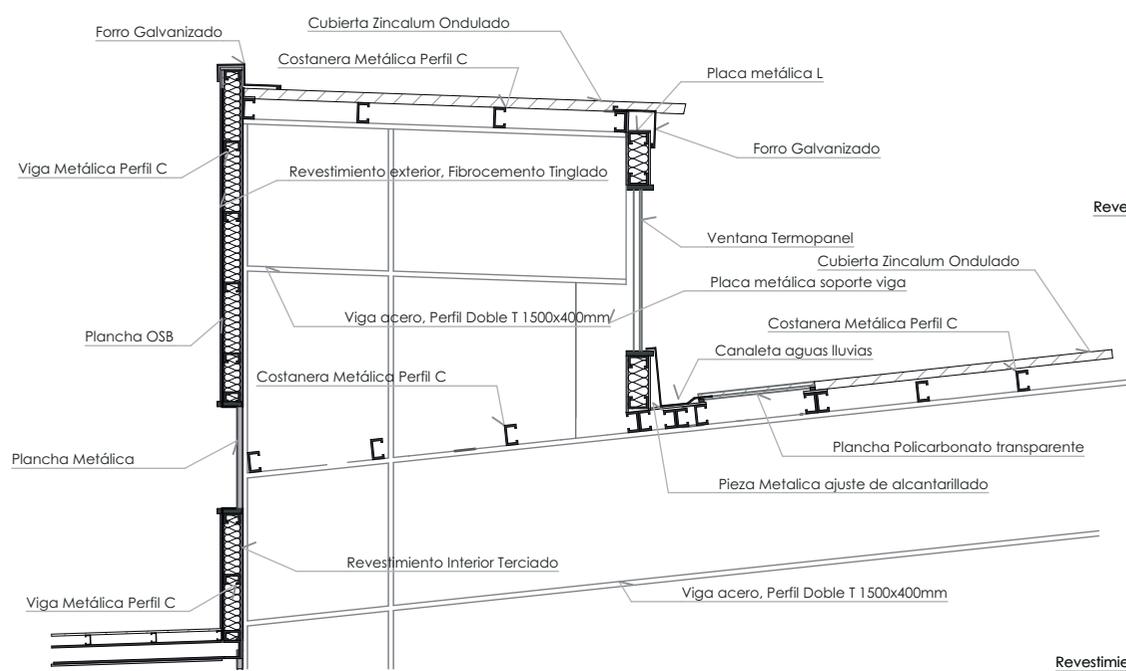


ELEVACIÓN ORIENTE
ESC 1:400

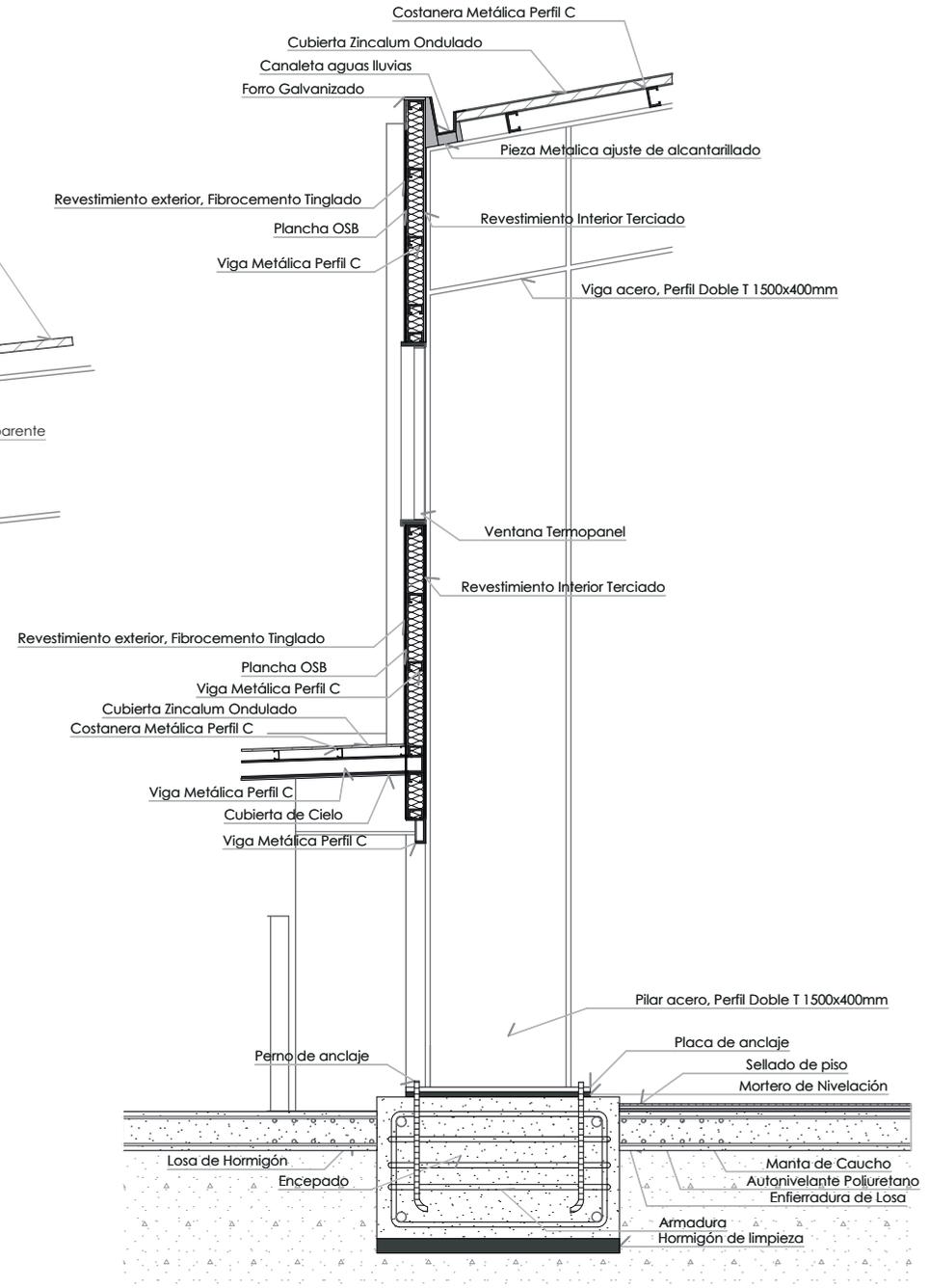
Desinde Norte



ELEVACIÓN PONIENTE
ESC 1:400



ESCANTILLÓN
 ESC 1:75



PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA OBRA

REFERENCIA

Para el cálculo del costo del proyecto, se toma como caso referencial una obra de carácter similar, en cuanto a programa y estándar de construcción

Superficie: 2.537 m²
Inversión: \$1.152.545.728

El proyecto consta de similares sistemas constructivos que la solución propuesta.

Tomando como cifra los \$1.152.545.728, divididos por la superficie de la obra se tiene:

$$\frac{\$1.152.545.728}{2.537 \text{ m}^2} = \$454.294 / \text{m}^2$$

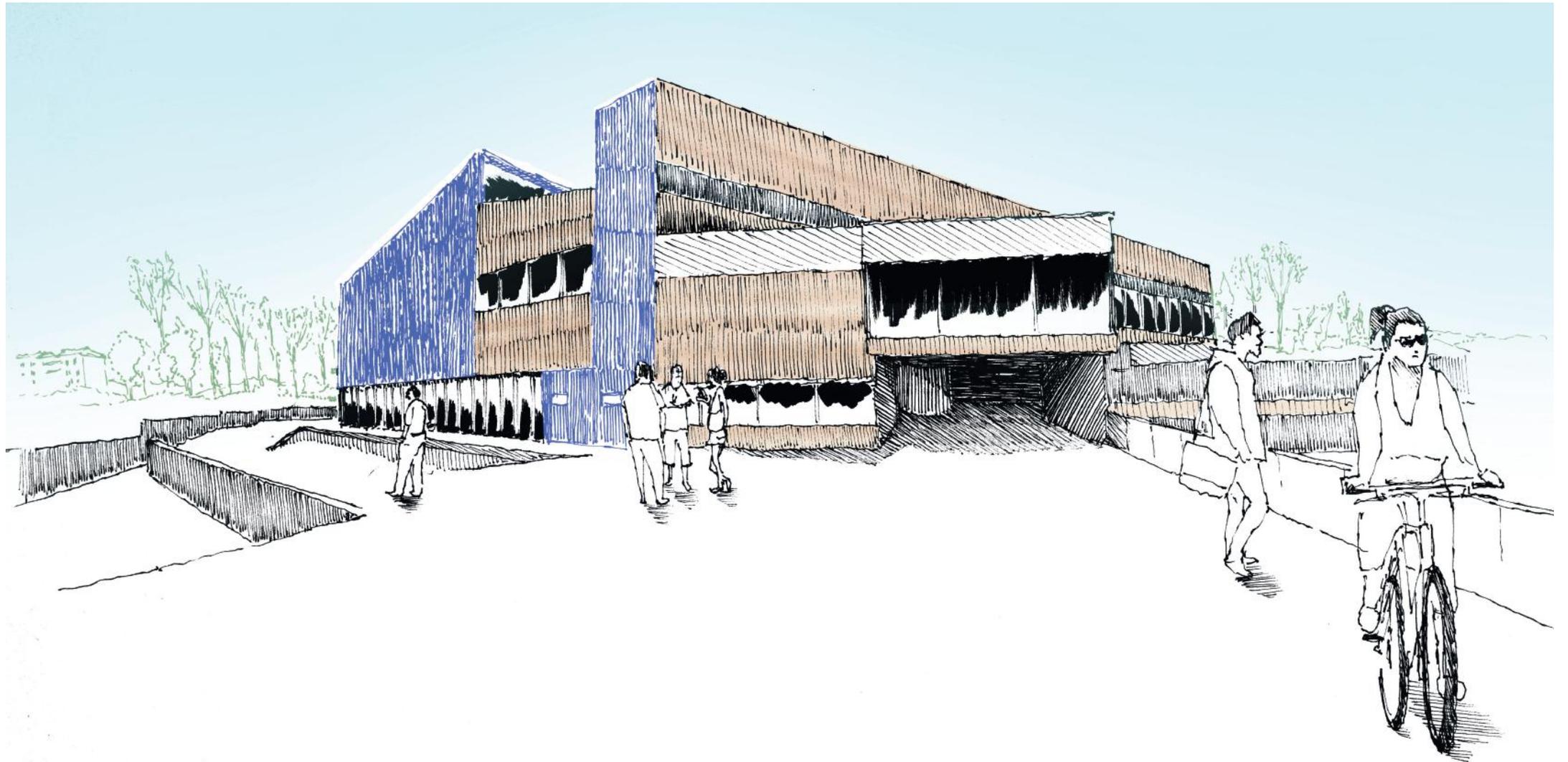
Luego, para tener una idea de cuanto cuesta en UF (con fecha 9/12/16) el m² de construcción:

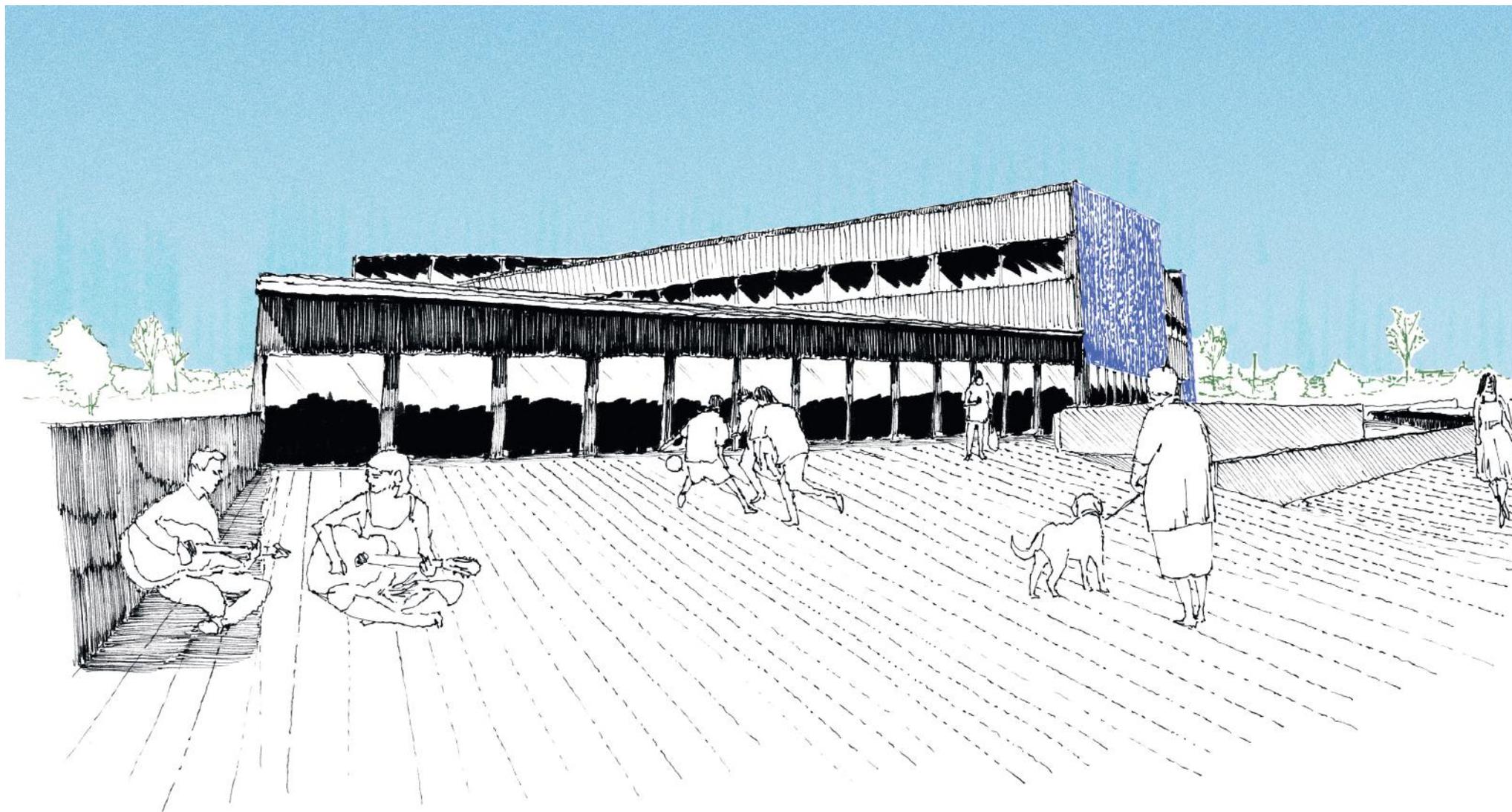
$$\frac{\$454.294}{\$26.329} \approx 17 \text{ UF} / \text{m}^2$$

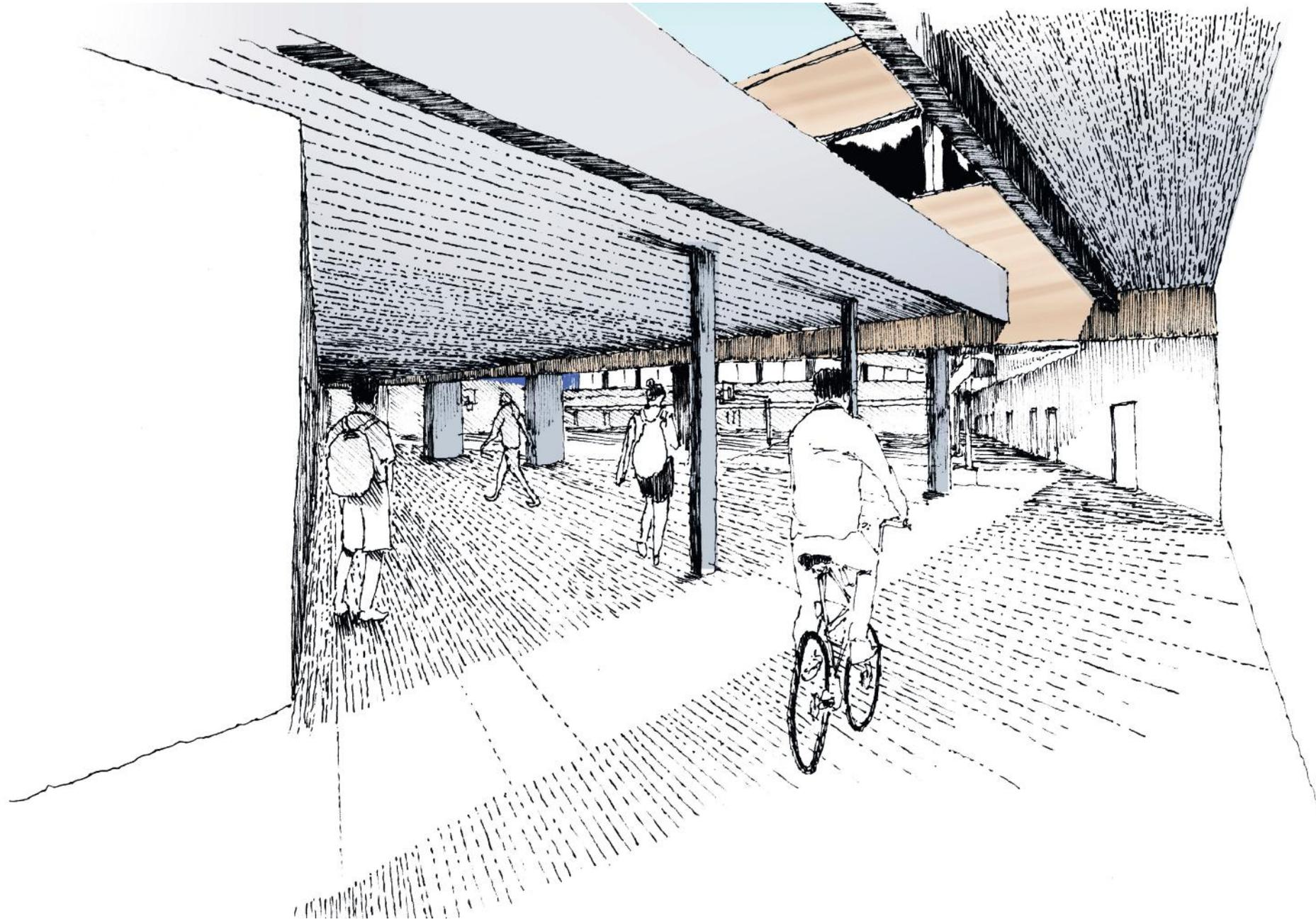
Con estos datos, se puede realizar el cálculo para éste proyecto. La superficie es de 4.509,55 m², por lo tanto:

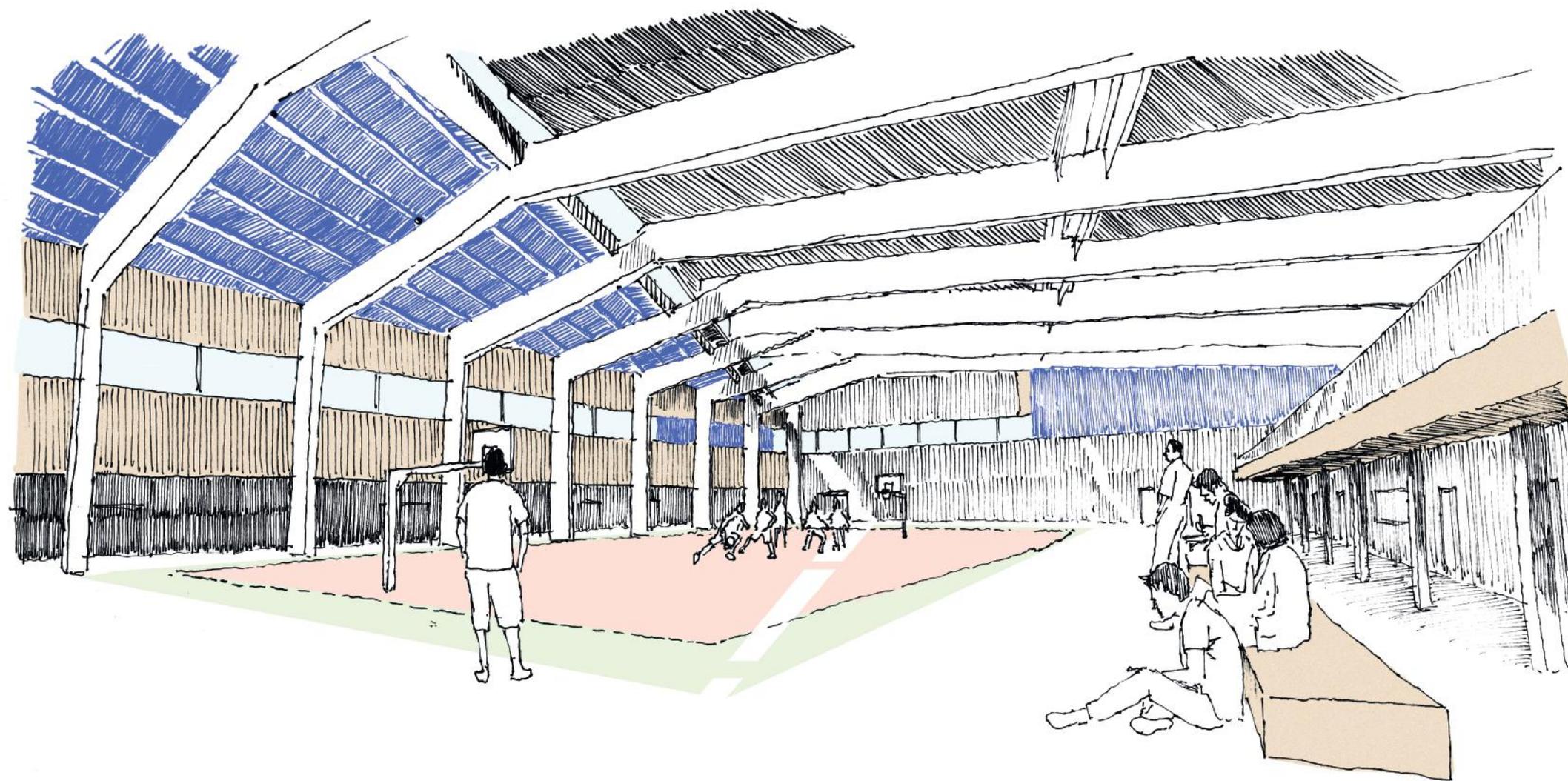
$$\$454.294 \times 4.509,55 \text{ m}^2 = \$2.048.661.507$$

Se obtiene que el costo del proyecto es de aproximadamente 17 mil 240 millones de pesos.









COLOFÓN

Esta edición se terminó de imprimir
en diciembre 2016.

El formato de la hoja es de 216 x 330 mm apaisado y se imprimió en papel
hilado 6.

La tipografía que se utilizó fue Century Gothic.

La carpeta se diagramó en el programa
Adobe InDesign CC 2015, y las
imagenes se editaron en Adobe Photoshop
CC 2015.

