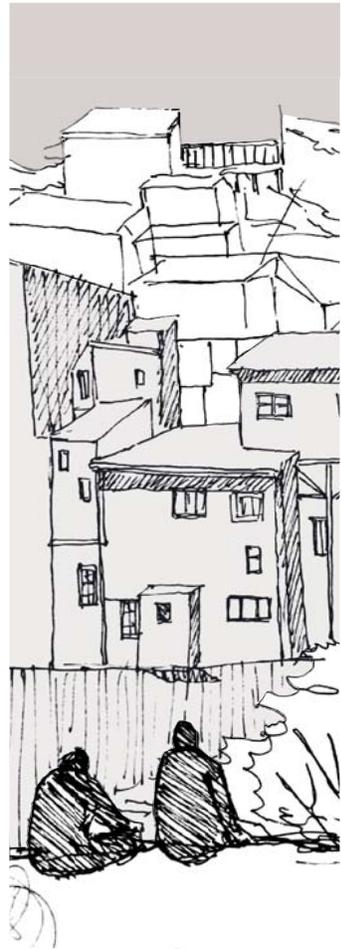


**REHABILITACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL DE
VIÑA DEL MAR**

Claudia Araya Chávez

**Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Escuela de Arquitectura y Diseño**

**Profesor Guía: Sr. David Alejandro Luza Cornejo
2018 - Arquitectura**



"Tenemos entonces que este medio que nos envuelve, y donde transcurre nuestra vida, aparentemente tan concreto y objetivo, no es tal. Depende de nuestra "mirada" y de nuestro "punto de vista", para mostrarse y revelarse según rasgos y connotaciones profundamente diferentes." (Cruz, F. 2003)

ÍNDICE

PRÓLOGO	4
INTRODUCCIÓN Y ESTRUCTURA GENERAL	5
ANHELO ARQUITECTÓNICO	6

1 RECAPITULACIÓN

1.1 PRIMER AÑO	
TEMA DEL TALLER: EL ESPACIO PÚBLICO	.....13
TALLER DEL ESPACIO PÚBLICO: PROYECTO GABINETE TRAVESÍA A PUNTA ARENAS, CHILE	.....18
	.....20
1.2 SEGUNDO AÑO	.....22
TEMA DEL TALLER: LA VIVIENDA EN VERTICAL	.....24
TALLER DE LA CASA: PROYECTO CUCHITRIL FAMILIAR	.....28
TALLER DE LA CASA: PROYECTO DE VIVIENDA MULTIFAMILIAR EN ALTURA TRAVESÍA A COLONIA DEL SACRAMENTO, URUGUAY	.....32
	.....36
1.3 TERCER AÑO	.....38
TEMA DEL TALLER: LA SEDE	.....40
TALLER DE LA SEDE: PROYECTO ESTACIÓN BARON	.....42
TALLER DE LA SEDE: PROYECTO ESTACIÓN FRANCIA	.....46
TRAVESÍA A ENTRELAGOS	.....50
1.4 CUARTO AÑO	.....52
TEMA DEL TALLER: NODOS URBANOS	.....54
TALLER DE LA SEDE: PROYECTO ESTACIÓN BELLA-VISTA	.....58
TALLER DEL ESPACIO ESCÉNICO: PROYECTO TEATRO ATENEO DE LOS ARTISTAS	.....66
TRAVESÍA A JOAO PESSOA, BRASIL	.....72
1.5 QUINTO AÑO	.....74
TEMA DEL TALLER: EL BARRIO	.....76
TALLER DE CONJUNTO DE VIVIENDA COLECTIVA: PROYECTO EDIFICIO MEYER	.....80
TALLER DE BARRIO Y POLICENTRISMO URBANO: PLAN MAESTRO	.....86

2 CONTEXTO DEL PROYECTO

2.1 CONTEXTO GEOGRÁFICO	.....100
2.2 ASPECTOS CLIMÁTICOS	.....102
2.3 ANTECEDENTES DE LA CONFORMACIÓN DEL TRAZADO URBANO	.....106
2.4 ACTUALIZACIÓN DE LA VIALIDAD ESTRUCTURANTE	.....108
2.5 MODIFICACIÓN AL P.R.G VIGENTE "ZONAS DE RENOVACIÓN URBANA"	.....110
2.6 CASOS REFERENCIALES	.....112

3 PROPUESTA

3.1 EL MERCADO Y SU ROL SOCIAL	.....128
3.2 DIÁLOGO CON LA CONTRAPARTE	.....130
3.3 CONTEXTO HISTÓRICO	.....132
3.4 PRIMER ACERCAMIENTO AL PROGRAMA	.....138
3.5 FUNDAMENTO	.....140
3.4 ORGANISMO PROGRAMÁTICO	.....142
3.5 PARTIDO ESTRUCTURAL	.....144
3.6 PARTIDO ARQUITECTÓNICO	.....146
3.7 PARTIDO MATERIAL	.....146
3.8 PLANIMETRÍA	

PRÓLOGO

Mercado de Viña al interior de la ciudad, es un espacio de tránsito, de transición, y puede ser también para la educación, turismo y recreación, son aquellos espacios que se mueven entre la comprensión de espacio público o espacios para el uso público, lugares que se han expuesto y han permitido definiciones como el de lugarización en movimiento (Jiron 2018). En su interior los productos son exhibidos y se ofrecen agregando luz al interior de la ciudad, la edificación principalmente constituidas por naves, permiten ir recorriendo y conectando los productos con la trama urbana, por tanto cumple una función más allá de la exhibición y de proveer alimentos, son parte de un modo de habitar histórico de la ciudad, en las palabras del texto, Laudato Si, el cuidado de la casa de SS papa Francisco. Se indica "Es la cultura no sólo en el sentido de los monumentos del pasado, sino especialmente en su sentido vivo, dinámico y participativo, que no puede excluirse a la hora de repensar la relación del ser humano con el ambiente".

En este juicio su SS. Da cuenta de un sentido que es compartido en los ámbitos que han ampliado la valoración del patrimonio.

En la expansión semántica de los conceptos, podemos citar un trozo del capítulo: la apertura del patrimonio al territorio y al paisaje, de Rafael Mata Olmo, catedrático, universidad autónoma de Madrid, análisis geográfico regional. "el reto del patrimonio esta hoy en el territorio y en sus representaciones -el futuro del patrimonio está en el territorio, escribió hace algunos años Jordi Padró- en pasar del refugio compensatorio de los lugares de memoria, de Pierre Nora, al uso prudente de los recursos naturales y culturales". En tal sentido el mercado de viña puede ser un lugar que comprometa un área mayor a su manzana, que en su reformulación de su emplazamiento y su programa e incluso su expansión de su interior, de significación y vuelco hacia al territorio inmediato, un lugar en disputa de ser visto para una recuperación de un cuerpo de agua, y/o junto al

interior, crear conectividad y servicios acorde con la escala metropolitana que ha adquirido viña. a dificultad de este tipo de proyecto es que se abordan escalas que están en los extremos, por un lado una intervención que se ajusta a lo que ya existe, que se ofrece a la mano, y las consideraciones de conectividad, incluyendo cambios de los accesos, que advierten ese desarrollo en el eje del estero Marga Marga visión de área metropolitana consolidada.

INTRODUCCIÓN Y ESTRUCTURA GENERAL

Siguiendo un orden cronológico, el presente trabajo expone el recuento de los temas, proyectos y travesías realizadas durante las etapas de pregrado de los talleres de Arquitectura.

Se introduce a las propuestas arquitectónicas por medio de la observación, la cuál se definirá bajo el concepto de la conjunción entre el dibujo(croquis) y la palabra, desde donde se puede acceder a las cualidades espaciales del entorno y que dan origen a los fundamentos de los proyectos.

La estructura de la carpeta se divide en tres capítulos principales.

El primer capítulo, el recuento, señala lo tratado en cada etapa, abarcando diferentes dimensiones que van desde

lo mayor como el espacio público, hasta lo más íntimo como la vivienda.

Los conceptos que aparecen en cada año se van relacionando de igual forma con lo observado en las travesías por Chile, Uruguay y Brasil, y la construcción de las obras llevadas a cabo en el lugar, de manera que se pueda formar un discurso arquitectónico que vincule las diferentes realidades urbanas.

FORMATO DE AGRUPACIÓN

Cada capítulo de la carpeta de titulación se encuentra indicado con un tono distintivo en la franja superior de la página, con lo que se busca facilitar la lectura del tema correspondiente.

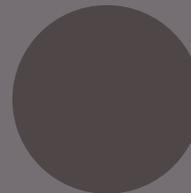
TONOS



RECAPITULACIÓN



ANTECEDENTES



PROYECTO

ANHELO ARQUITECTÓNICO

En torno a estos aspectos es que quiere abordar como proyecto de título, la rehabilitación del Mercado Municipal de Viña del Mar, de modo que la intervención logre consolidar el valor cultural y social de este espacio de carácter público, así como también generar una mayor afluencia en el entorno que se ha visto deteriorado debido a la misma pérdida de actividad en el inmueble.

CAPÍTULO

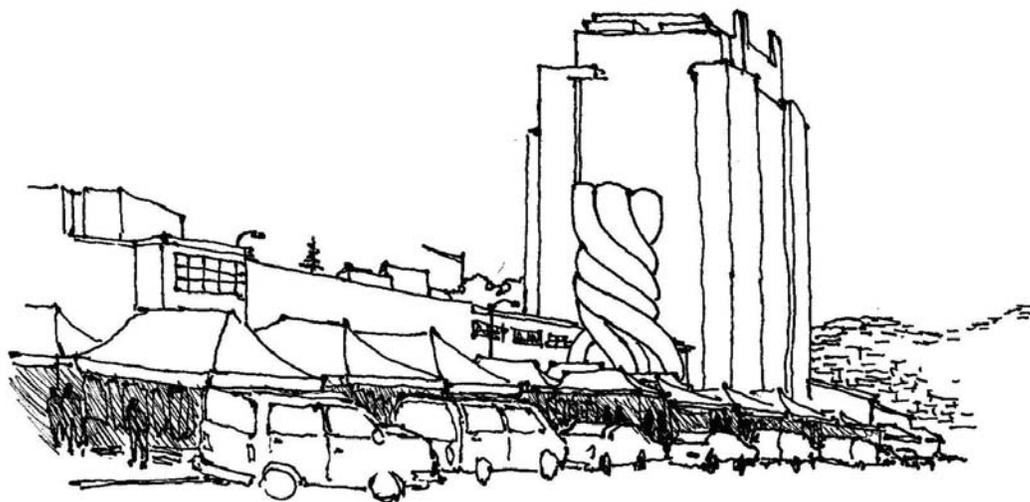
1 RECAPITULACIÓN

PRIMER AÑO

ETAPA INICIAL PLAN COMÚN

TEMA DEL TALLER: EL ESPACIO PÚBLICO

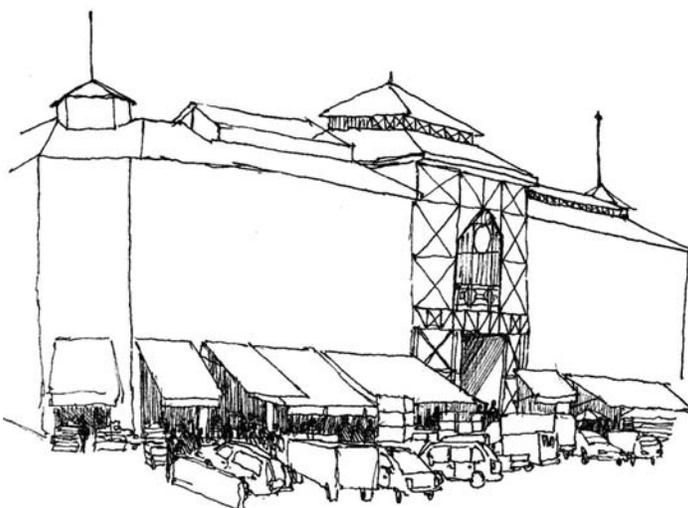
Introducción a partir de la observación



La feria de Avda. Argentina se extiende a lo largo del bandejón central de calle. Sus techos alineados crean un corredor que deja a todos los transeúntes bajo la misma sombra, logrando una dimensión más íntima que contrasta con los volúmenes mayores de los edificios cercanos.

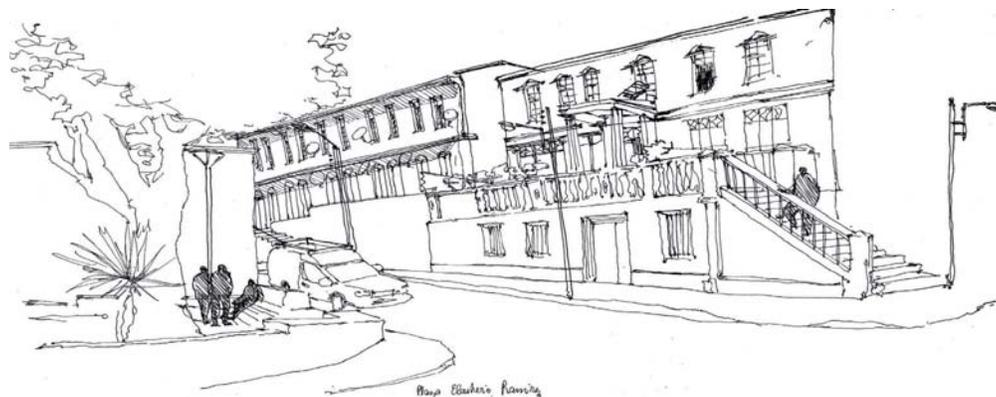
El taller de arquitectura del espacio público inicia con el primer acercamiento a la observación. Así como la primera reunión del taller se dió con una ceremonia de recibimiento, el primer encargo consta de salir a la ciudad sin preconceptos, para así poder encontrarnos con aquellas cualidades del espacio público que reciben al habitante.

El “ver como por primera vez” que plantea la escuela, hace que se reconozcan las singularidades del lugar y los acontecimientos que transcurren en él, ya sea el cambio de altura en el suelo o el ancho de una calzada, el tiempo en que permanece alguien en pausa, o al contrario, la velocidad con que se mueve un grupo de personas a través de la calle.



Los negocios ubicados al exterior del edificio hacen que el mercado se vuelva un espacio que se abre hacia la calle, dándole la cualidad de recibir desde lo público.

OBSERVACIONES



La plaza Eleuterio Ramirez se emplaza en el cerro Cordillera; rodeada de casas, la plaza se vuelve un hito que construye la esquina respondiendo también con su tamaño a una dimensión más íntima como la de barrio. Esta cercanía que tienen los bordes de las casas con el terreno público, hace que la plaza sea una extensión de la casa, reuniéndose en ella principalmente los residentes del mismo entorno.

LA RELACIÓN DEL TAMAÑO Y EL ENTORNO

La plaza es un punto de encuentro social accesible que forman espacios de esparcimiento dentro de la realidad urbana.

El valor que entrega hacia la ciudad se evidencia en los vacíos que abren entre los volúmenes que constituyen sus límites, ya que su amplitud los vuelve un espacio desde donde el habitante puede observar la ciudad apartándose de ella, pero estando inmerso en el centro de su actividad.

La plaza mantiene además un profundo apego con la persona que habita la ciudad ya que se destina a ellos en la forma en la que sus numerosos accesos se dirigen hacia el peatón, dejando afuera otros tipos de movimiento como el del automóvil. Esta cualidad es lo que deja al habitante en una suerte de equivalencia, lo que permite el acto del paseo, lo lúdico y el ocio.

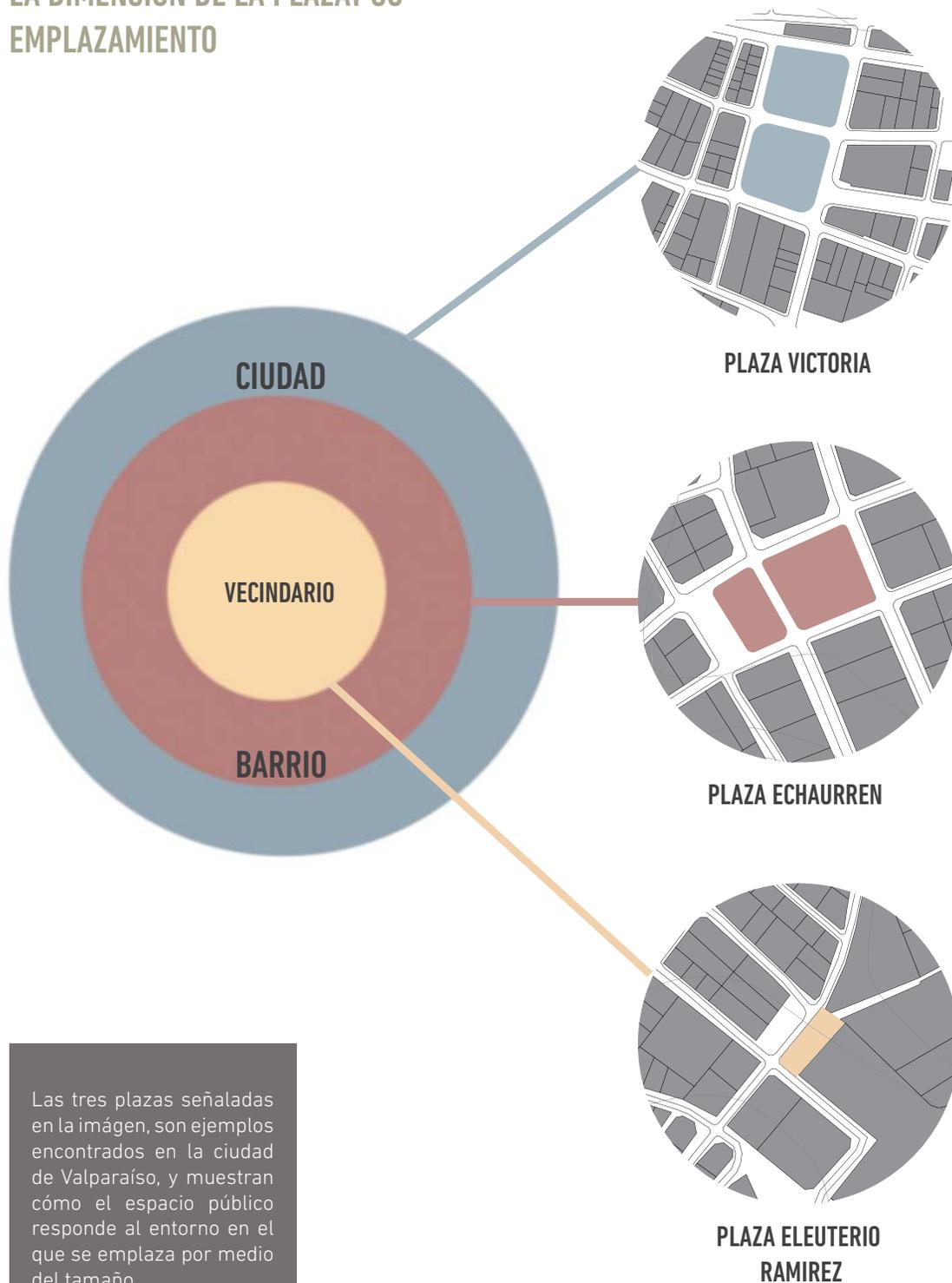


El centro de la plaza O'Higgins se abre por medio de pasillos hacia los costados, generando una permeabilidad que reduce las aglomeraciones de los bordes sin cortar con el contacto visual del entorno. Esto la ubica en el contexto de urbano pero a la vez aleja el cuerpo del ritmo de la ciudad.



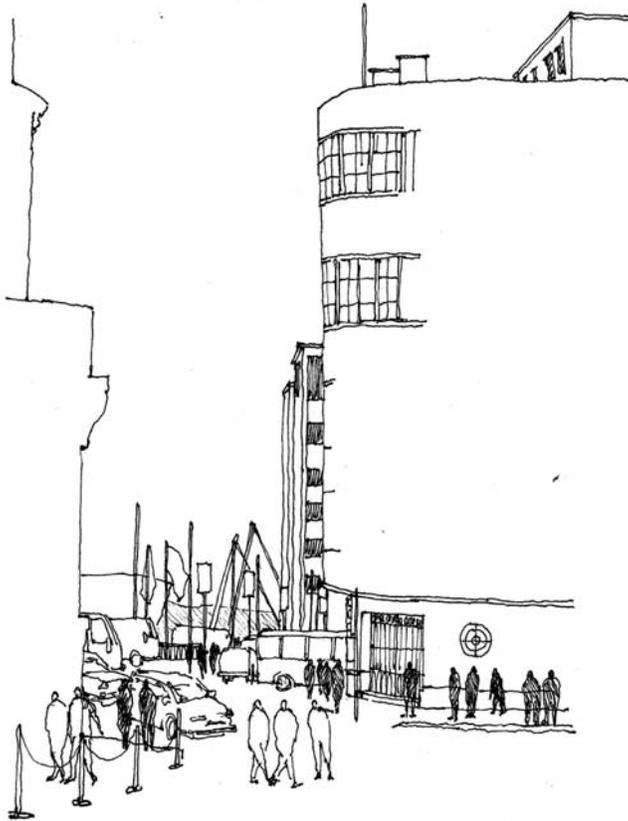
En la plaza O'Higgins se observan diferentes actos simultáneos, que no difieren entre ellos dado a la distancia permitida por la amplitud. Estos actos son los que permiten señalar la composición de plaza en capas, en donde el paseo se da en el borde, mientras que el reposo y lo lúdico se resguarda en el centro.

ESQUEMA DE CONCORDANCIA ENTRE LA DIMENSIÓN DE LA PLAZA Y SU EMPLAZAMIENTO

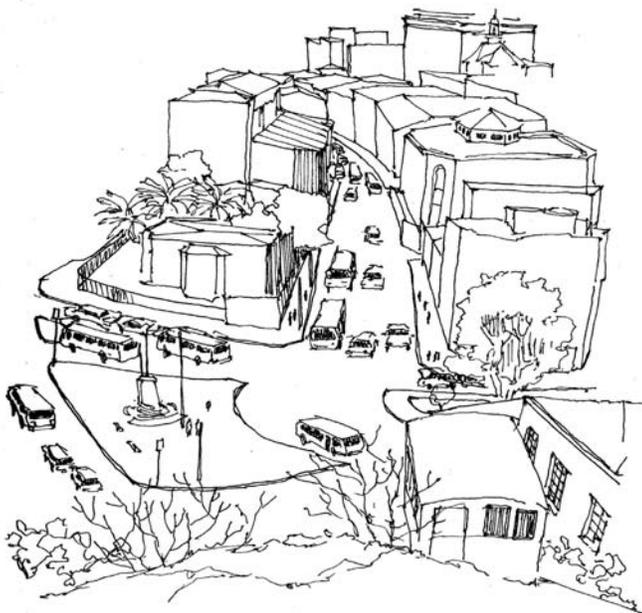
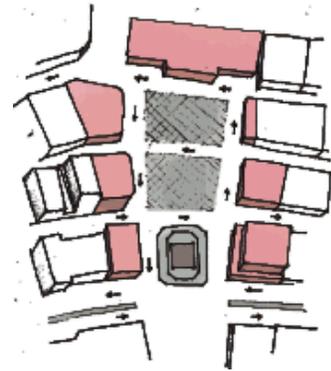


Las tres plazas señaladas en la imagen, son ejemplos encontrados en la ciudad de Valparaíso, y muestran cómo el espacio público responde al entorno en el que se emplaza por medio del tamaño.

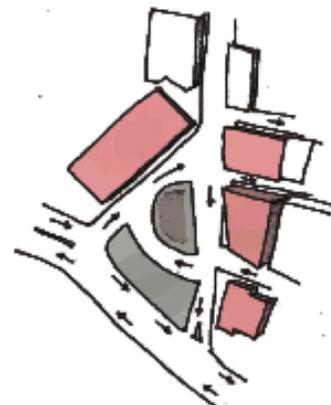
OBSERVACIONES



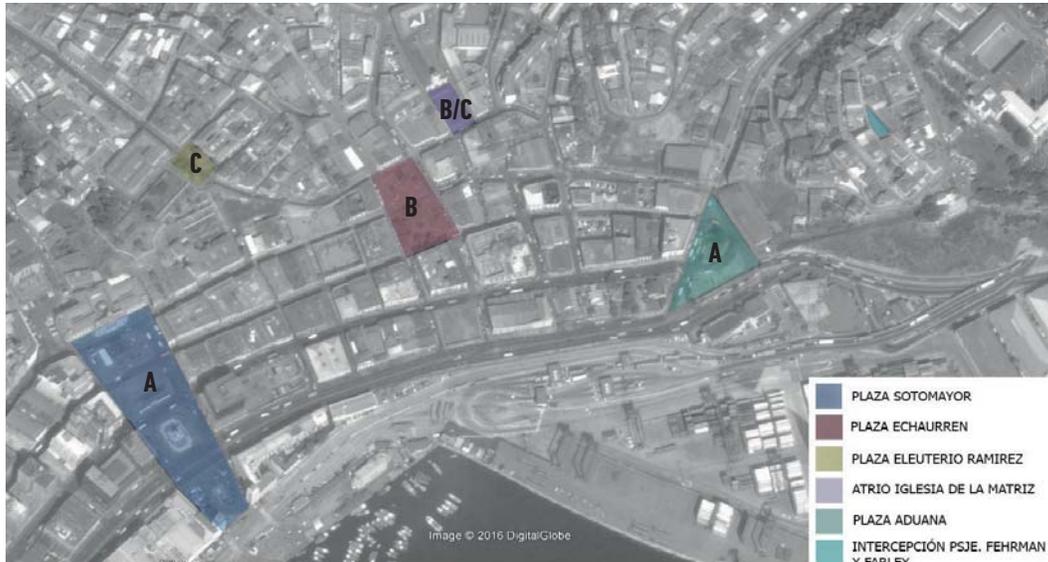
La extensión de Plaza Sotomayor genera un vacío que marca una interrupción en los volúmenes compactos de la manzana. Este vacío se expresa en forma de umbral, definiendo el traspaso hacia la zona Puerto y centro de la ciudad.



Plaza Wheelwright es un eje articulador de retorno del transporte público, en donde confluyen con las circulaciones del cerro y el plan. Es un espacio de conectividad en donde la plaza se vuelve rotonda debido al flujo vehicular.



MAGNITUDES ESPACIALES OTORGADAS POR LAS FACHADAS



Al recorrer el plan de Valparaíso desde Plaza Sotomayor hacia plaza Wheelwright (Aduana), se puede distinguir los umbrales del barrio puerto.

Plaza Sotomayor posee una circulación entramada que conecta el barrio Puerto con el resto de la ciudad, lo que dibuja un polígono de gran amplitud que adquiere la potencia de umbral.

El vacío que genera esta plaza entre las fachadas continuas de los edificios engrandece el monumento ubicado en su centro, y se ve potenciado debido a la amplia explanada que resalta el elemento vertical.

Por otro lado, Plaza Wheelwright también crea un límite, pero a diferencia de la primera, su forma conduce al movimiento radial y por lo tanto, se vuelve un punto de retorno que de esta modo, coloca un fin al barrio puerto mediante la configuración del movimiento.

Desde las observaciones se puede apreciar que tanto las plazas Sotomayor como Wheelwright, son lugares de paso en donde el habitante no se detiene a interactuar, sino que más bien sectorizan el espacio.

A diferencia de las anteriores, la particularidad de Plaza Echaurren es que en ella confluyen los cerros, se encuentra rodeada de comercio y posee una menor escala en relación a las plazas mencionadas con anterioridad.

Estas cualidades hacen que la plaza se torne un punto de encuentro social para los habitantes del barrio.

El que sea parte de la rutina cotidiana de los habitantes, integrada como un lugar de permanencia en el sector y su carácter íntimo es lo que hace que este espacio no se observe como un umbral, sino que la consolidan como un salón urbano.

EJEMPLO DE FACTORES QUE DAN ORIGEN A LA TIPOLOGÍA DE PLAZA.

A

- Escala dada por el ancho de un edificio emblemático.
- Son nodos de transporte urbano.
- Son límites; espacios de transición/umbral, y su explanada potencia la relevancia del edificio (En Sotomayor, antiguo edif. de la Intendencia y actual Edif. de la Armada de Chile; aprox. 80mt de ancho.
- En Plaza Wheelwright Edif. Aduana; aprox. 55mt de fachada.
- En calle La Matriz, Iglesia de la Matriz que da lugar a un atrio de aprox. 20 mt.

B

- Escalas intermedias establecen un centro en el barrio.
- Plazas destinadas al encuentro social, concurridas y señaladas como puntos de referencia.
- Se delimitan principalmente por edificios residenciales y comercio menor.

C

- Plazas de menor dimensión, ubicadas en espacios de retazo.
- Lugar en donde se reúnen los vecinos.
- Se vuelven una extensión de la propiedad.

TALLER DEL ESPACIO PÚBLICO: Proyecto Gabinete

MAPA DE UBICACIÓN



ENCARGO DEL TALLER:

El desafío propuesto por los profesores del taller es encontrarse con un espacio de remanso, donde se pueda dar cabida al convivir estrechamente con el espacio público. El encargo del taller se dirige ahora hacia la medida de lo justo, y es determinado por los profesores que el proyecto gabinete debe contar con una superficie

máxima de 9mts².

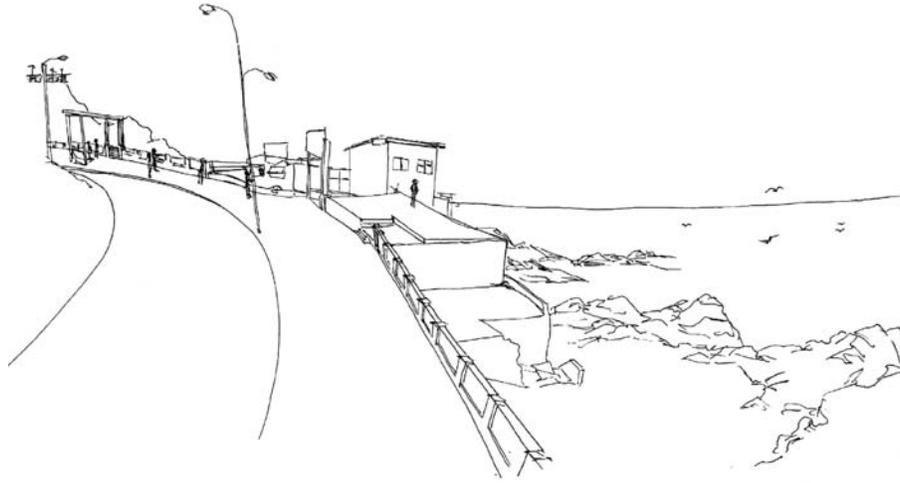
En este proyecto, las observaciones se centraron fuertemente en la dimensión del espacio a través de las medidas del cuerpo humano como referente y en la variación del interior pensado desde la luz.

PROFESORES

Patricio Cárvaves/ Jorge Ferrada/ Elisa Donoso/ Camila Fuenzalida

UBICACIÓN

Calle Altamirano, Valparaíso.

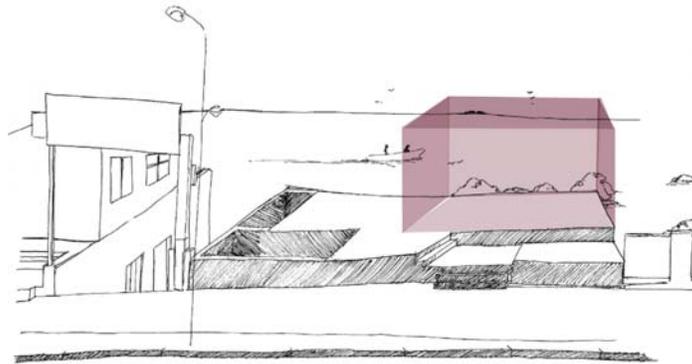


En Av. Altamirano, las salientes del suelo hacia el mar interrumpen los muros que definen la amplitud del borde. Esto da cuenta de un traspaso del cuerpo hacia el exterior de la ciudad, permitiendo la contemplación.

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

El paseo Costero ubicado a lo largo de la extensión de la Calle Altamirano es un tramo de Valparaíso que le devuelve el mar a la ciudad, permitiendo actividades recreativas y comerciales asociadas al borde costero. Este límite del suelo que se enfrenta a la línea del horizonte, deja a la mirada en plena contemplación del territorio, permitiendo así recoger el entorno.

A partir de ello, la propuesta del gabinete surge como un mirador resguardado, trayendo la lejanía hacia el interior.



El cambio de altura en el nivel del suelo crea una separación leve que brinda independencia al espacio del gabinete, para así definir un espacio propio aún encontrándose a un costado del paseo del borde costero.

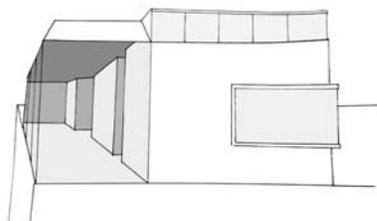
ESQUEMA DE LA PROPUESTA DE GABINETE

ACTO:

Contemplar en asomo del borde

FORMA:

Mirador de interior desplegado en curva.



BORDE CALLE
ALTAMIRANO



FACHADA ENFRENTADA A LA COSTA

Elevación y planta esquemática de un primer acercamiento a la propuesta, que contempla el cohabitar entre el espacio público y el privado

TRAVESÍA A PUNTA ARENAS, Chile



Con el avance del buque comienza a aparecer los detalles de los planos y los colores de la distancia. Los planos más lejanos se observan difuminados, lo que atenciona la vista a los volúmenes de los cerros más cercanos.

A borde del buque Aquiles de la Armada de Chile, el taller zarpó desde Valparaíso hacia el sur, con destino en Magallanes en busca de recorrer y reconocer la extensión Americana. Durante días estar en pleno mar abierto y mirar hacia un horizonte nítido, siendo este el último y único límite.

Al adentrarse en los canales, aparece la convivencia entre el cielo, el mar y la tierra, dibujándose con claridad los perfiles de los volúmenes de las montañas; Se comienza a tener nuevamente una noción de las distancias mediante los cambios que se presentan ante el ojo: Los matices que dan cuenta de los planos de cercanía y que es acompañado por una intensidad, y el tamaño que da una referencia acerca de las dimensiones del entorno. Es decir, cuando se fija la vista en la distancia, la lejanía se construye a partir de un contexto.

El primer plano pasa a ser lo más próximo, mientras que el segundo plano se da a partir de una relación de lejanía/distancia respecto al primer plano, y esto se logra reconocer mediante la temporalidad que posee el movimiento del recorrido.

EL TALLER Y LA TRAVESÍA

Desde lo observado durante este año, se recae en la contemplación desde un entorno urbano y natural. Cuando se está inmerso en la ciudad, el reconocimiento del entorno es inmediato, ya que es la misma configuración de las calles las que extienden el alcance del ojo y lo dirigen hacia un punto en lejanía.

Esto tiene que ver con el encuadre que producen las verticales

de los edificios y el aire que dejan entre ellos.

Ubicados en el interior de una plaza, las calles se vuelven las ventanas hacia la ciudad.

En contraposición, la travesía muestra una contemplación con demora, en donde la vastedad del horizonte del mar se escapa del alcance del ojo, haciendo que el reconocimiento del entorno se de con el recorrido de la mirada sobre la extensión, lo que también se aplica en los casos de los bordes costeros.



1. Imágen del autor. Proceso de montaje de los cursos del espacio en marcos de acero.
2. Imágen editada sobre original de Camila Pérez (2013). Montaje de la escultura de Magallanes.

SEGUNDO AÑO

TERCERA Y CUARTA ETAPA

B. TEMA DEL TALLER: LA VIVIENDA EN VERTICAL

Introducción a partir de la observación



A medida que las viviendas comienzan a descender por la pendiente, sus alturas comienzan a superponerse, resultando en cerros marcados por líneas escalonadas.

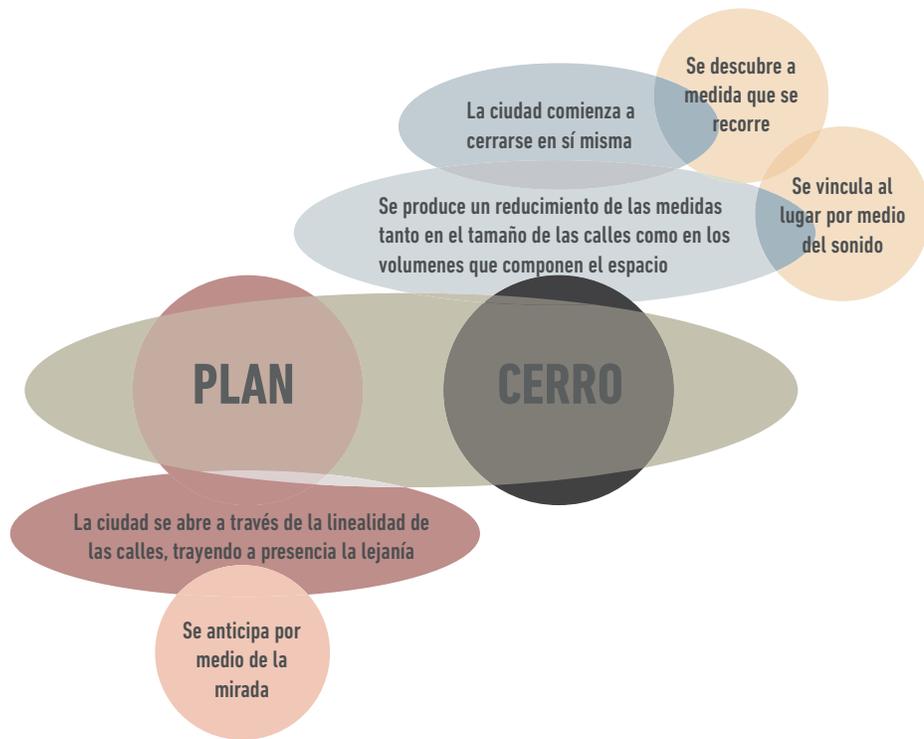
Se introduce al tema de la vivienda observando los cambios entre el espacio público y los interiores públicos, definiendo los bordes que crean la discontinuidad entre ambos. Estos se demarcan por un cambio abrupto de luz, y es una de las formas en que el interior recibe el ingreso del cuerpo.

De igual manera, la ciudad también se encuentra delimitada por un rasgo mayor: El quiebre entre el plan y la pendiente del cerro señala el inicio de un cambio en la intimidad del espacio.

A medida que se asciende, las calles pierden su linealidad para volverse curvas que influyen en el recogimiento de las viviendas, introduciendo una intimidad que se da por la estrecha cercanía entre vecinos; aparece el barrio.



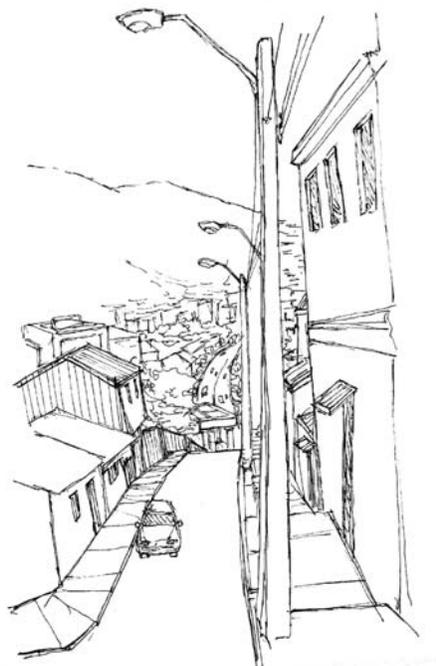
Las líneas divisoras entre los edificios se confunden entre el ensamblaje de sus volúmenes. Con esta marcada cercanía entre vecinos se pierde el espacio de lo propio y pasa a ser un colectivo de viviendas que como un todo consolidan el límite vertical del cerro.



A partir del tema tratado por el taller, se estudia la permeabilidad entre el espacio público y el espacio de lo propio. Se observa entonces como se construye la ciudad a través de los volúmenes, y cómo estos influyen en el perfil de Valparaíso.

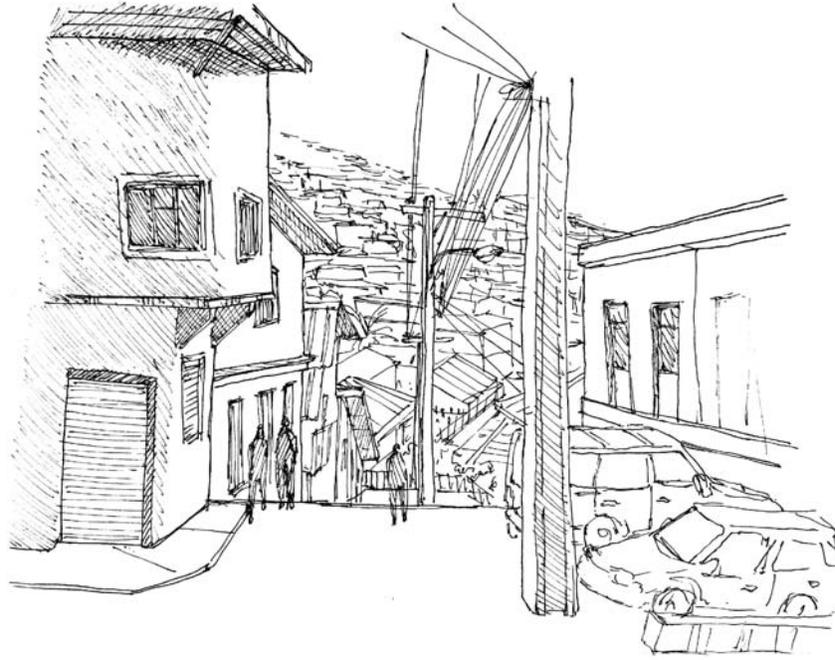
A partir de aquello, aparece la esquina como una pausa entre el lleno de lo construido y el vacío, lo que genera dentro de la ciudad una condición de corredor que permite visualizar el entorno, y por ende, el elemento que permite al habitante orientarse.

La esquina adquiere aún más relevancia si se considera que la construcción de este eje desde el volumen, influye directamente en la articulación del movimiento de la persona que recorre este espacio, y la forma en la que se muestra la ciudad ante ella.

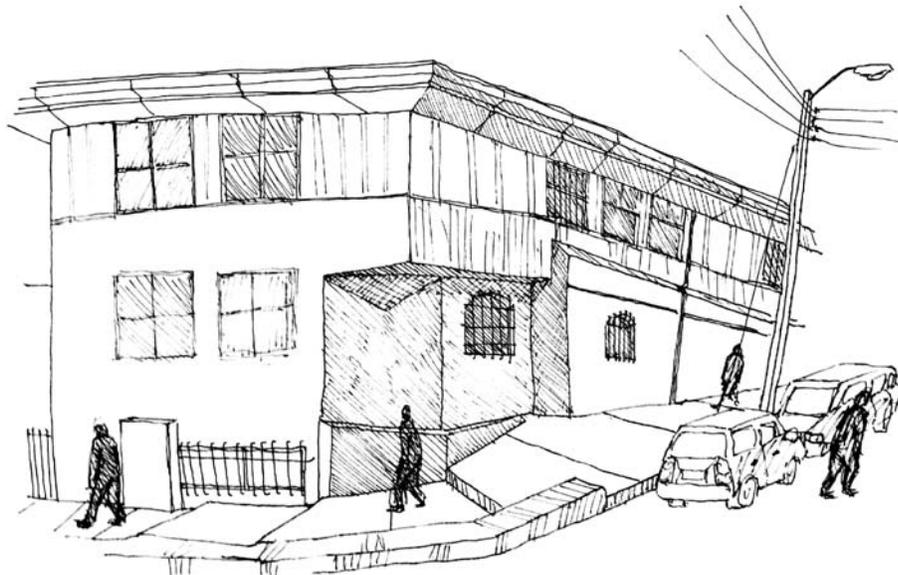


La esquina se vuelve una interrupción de los volúmenes, lo que permite traer lo lejano a un plano más cercano. En el cerro, estas se vuelven ventanas que permiten orientarse en relación al plan de Valparaíso.

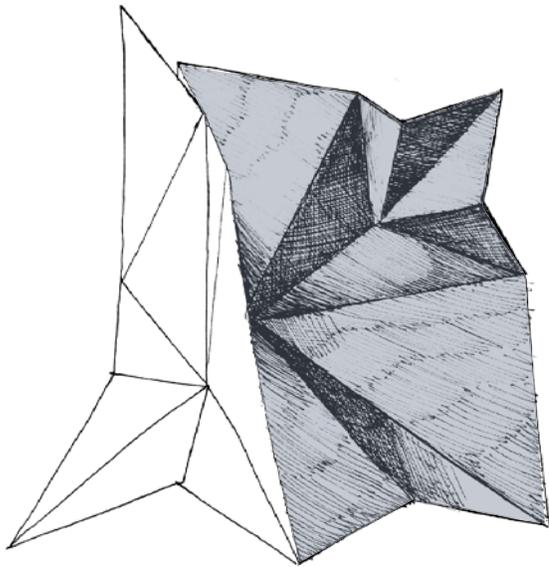
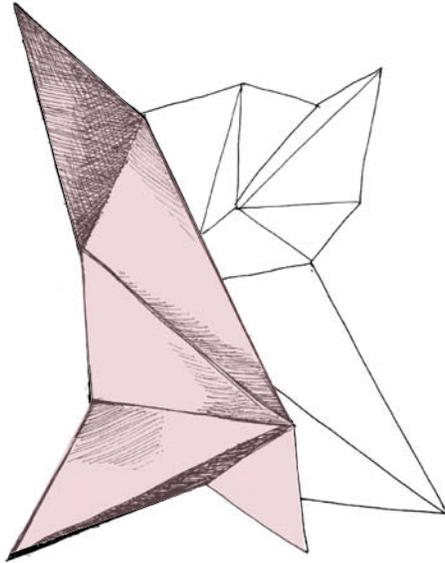
OBSERVACIONES



En el cerro Polanco, la esquina se vuelve un mirador que encajona la vista y permite el cruce directo con el cerro continuo; esto permite crear una relación con el tamaño de lo distante y lo cercano.



El edificio suaviza la esquina por medio del quiebre en la unión de sus muros; esto hace que la revelación del espacio no se produzca de forma abrupta, sino que se recorre para que el entorno se desenvuelva progresivamente.



TALLER DE LA CASA: Proyecto Cuchitril familiar

MAPA DE UBICACIÓN



ENCARGO DEL TALLER:

Se introduce al tema de la vivienda observando los cambios entre el espacio público y los interiores públicos, definiendo los bordes que crean la discontinuidad entre ambos. Estos

se demarcan por un cambio abrupto de luz, y es una de las formas en que el interior recibe el ingreso del cuerpo.

PROFESORES

Isabel Margarita Reyes/ Miguel Eyquem/ Eric Caro/ Catalina Bodelón

UBICACIÓN

Calle Progreso

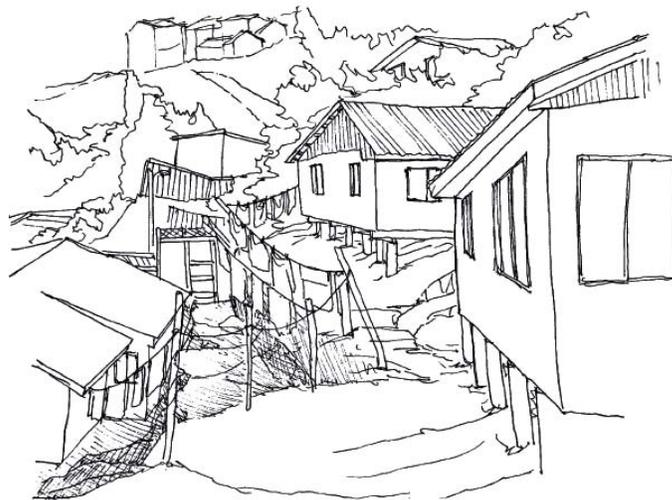


La escalera es el elemento que vincula las viviendas del cerro; aquello que une lo disgregado y cumple un rol de calle en vertical con una anchura que responde a la peatonalidad y su cualidad de hallarse 'entre' casas.

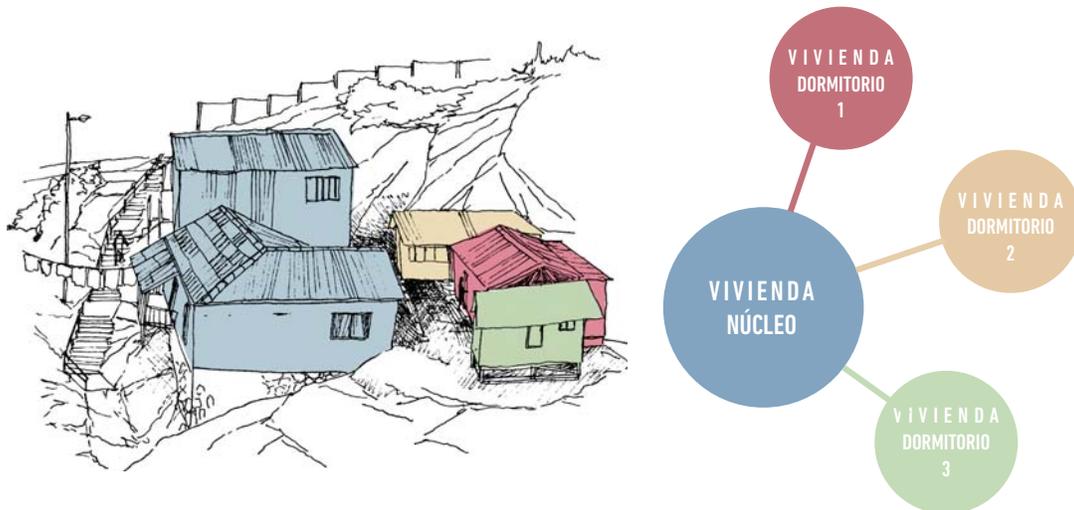
ANTECEDENTES

El quiebre entre el plan y la pendiente del cerro señala el inicio de un cambio en la intimidad del espacio e influye en la forma en la que se habita.

A medida que se asciende, las calles pierden su linealidad para volverse curvas que influyen en el recogimiento de las viviendas, introduciendo una intimidad que se da por la estrecha cercanía entre vecinos; aparece el barrio.



Entre las viviendas, los cordeles de ropa demarcan un límite sutil, dando un sentido de cohabitar en singularidad. Es decir, se comparten espacios, pero manteniendo el cuidado de lo propio.

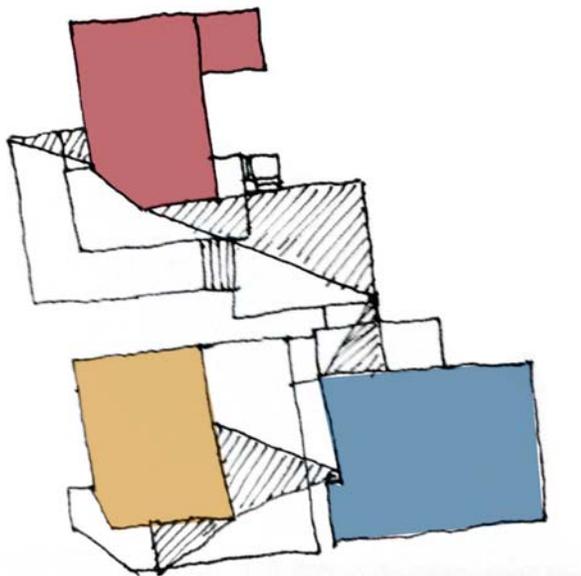


La vivienda núcleo forma un sola fachada a partir del conjunto de viviendas menores, creando un frente de mayor tamaño que resguarda el posible ingreso desde la escalera hacia el interior del terreno.

FUNDAMENTO

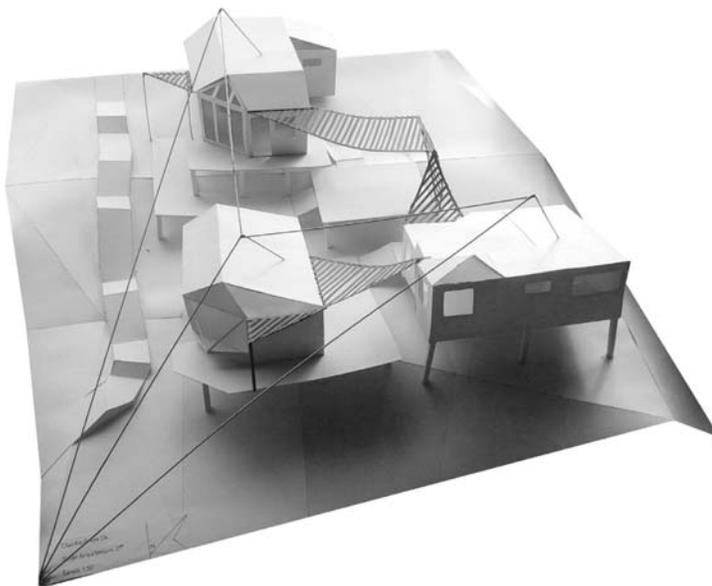
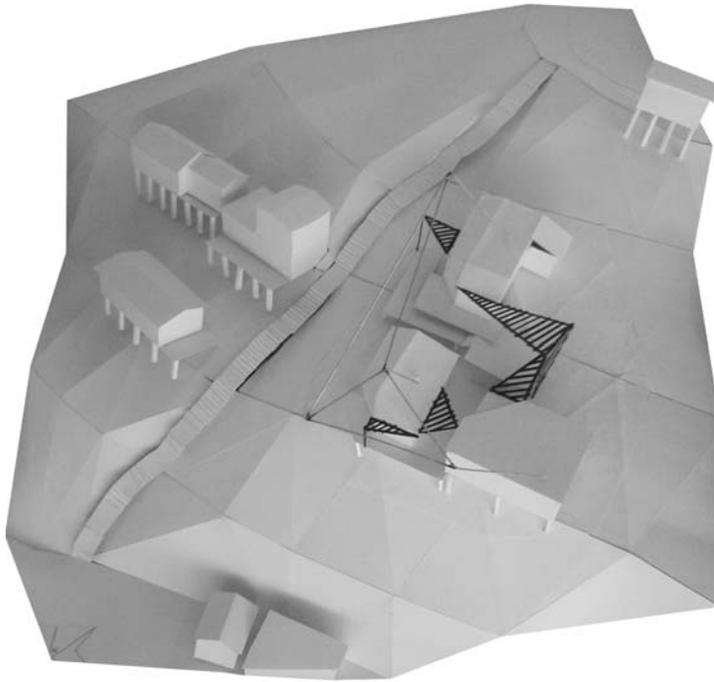
En el caso de la periferia de Valparaíso, las viviendas ubicadas en las quebradas de los cerros son mayormente auto-construcciones, por lo que las calles van formando tejidos que no responden a una trama urbana ordenada, sino que adquieren su forma en relación a los accesos de las viviendas. Es ahí donde las escaleras se vuelven vías conectivas que integran las viviendas más aisladas a las calles principales.

El cuchitril pertenece a esta forma de habitar los cerros y son casas agrupadas en un solo terreno, donde co-habitan dos o mas grupos familiares que se relacionan en parentesco unos con otros. La casa que posee un mayor tamaño y equipamiento es el núcleo familiar, y por lo tanto, el punto donde se reúnen los residentes durante momentos que demarcan las jornadas del día, como el almuerzo.



En la propuesta de intervención se definen tres unidades independientes, las que se vinculan por medio de patios aterrazados comunes que siguen la pendiente del terreno. De esta manera, se quiere mantener una de las cualidades más importantes de estas viviendas, que es la línea de visión hacia la ciudad y la costa.

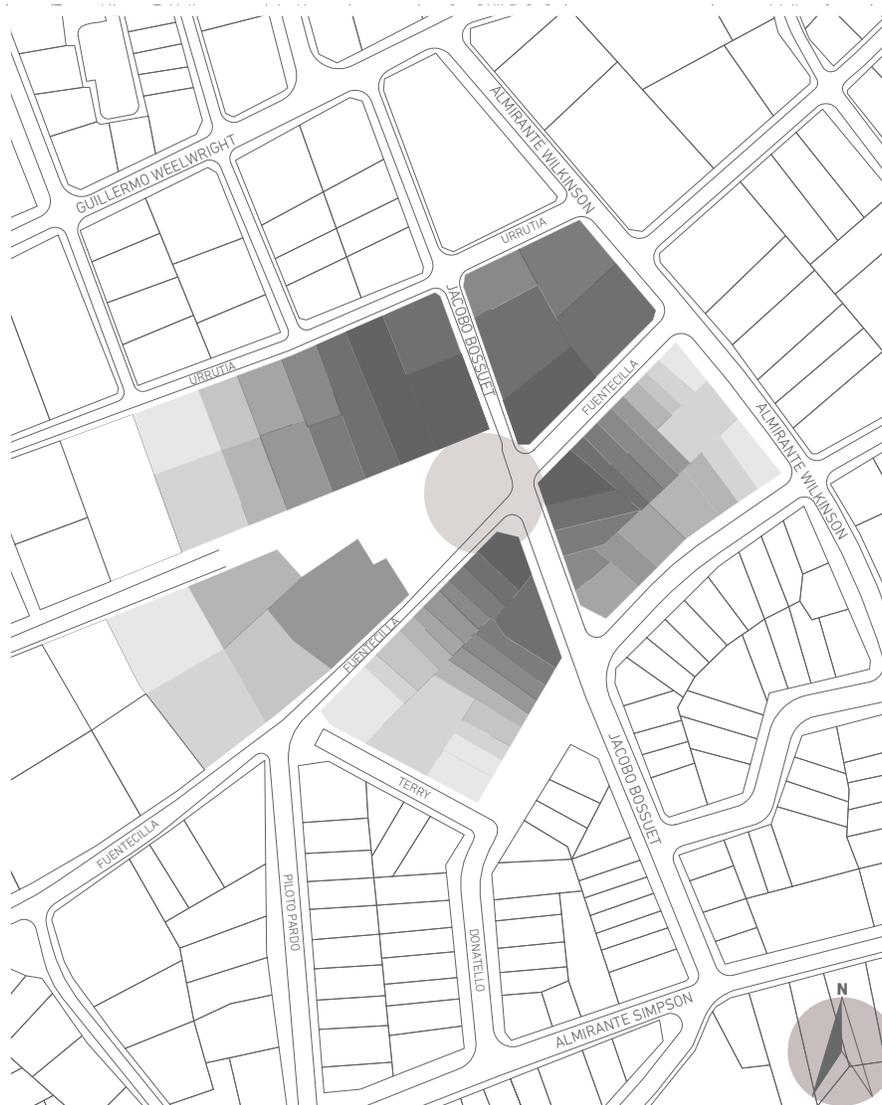
En el esquema se representa la casa núcleo con un color azul, y es a la que se le asigna además un tamaño mayor, dado que es el punto de reunión de las tres viviendas.



Maquetas de la propuesta de cuchitril; la unión de las viviendas se da a través de la vertical, por medio de la sombra tamizada de las cubiertas.

TALLER DE LA CASA: Proyecto de vivienda multifamiliar en altura

MAPA DE UBICACIÓN



ENCARGO DEL TALLER:

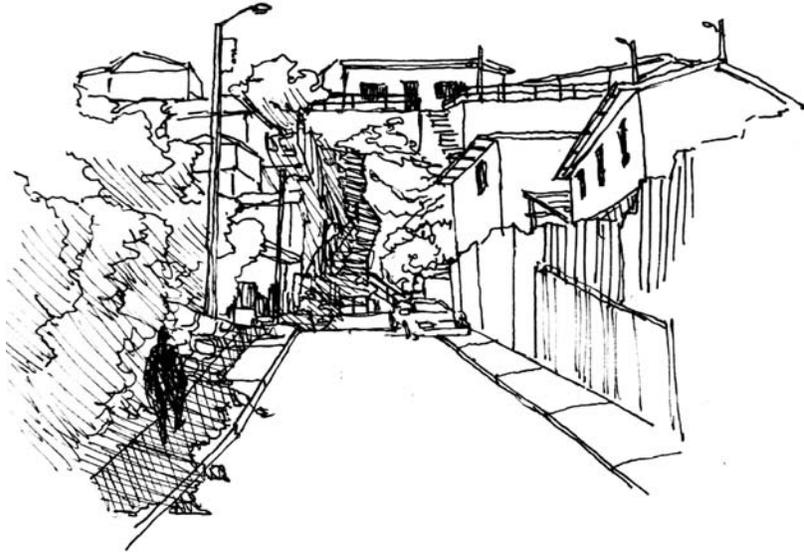
Se introduce al tema de la vivienda observando los cambios entre el espacio público y los interiores públicos, definiendo los bordes que crean la discontinuidad entre ambos. Estos se demarcan por un cambio abrupto de luz, y es una de las formas en que el interior recibe el ingreso del cuerpo.

PROFESORES

Isabel Margarita Reyes/
Miguel Eyquem/ Eric Caro/
Catalina Bodelón

UBICACIÓN

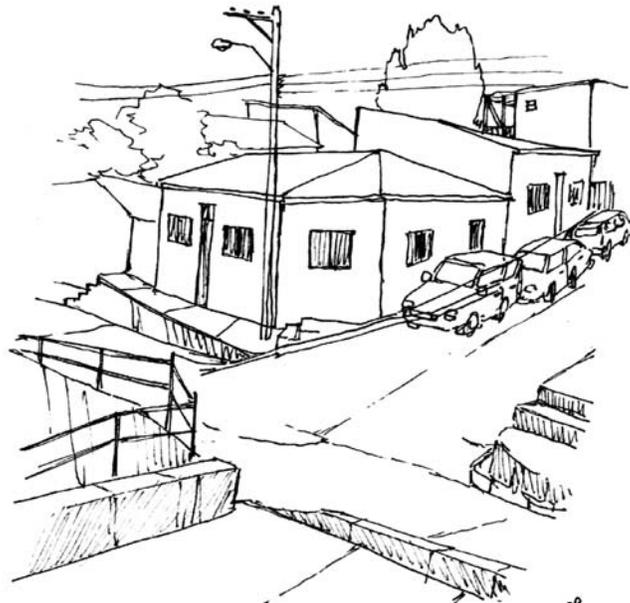
Calle Jacob Busquet con
Fuentecilla



La escalera que asciende hasta Jacobo Bossuet es la prolongación de la calle, y permite conectar la interrupción entre los dos horizontes que surgen a partir de las diferentes alturas. El horizonte superior se vuelve de esta forma un mirador hacia el barrio.

ANTECEDENTES

Se escoge la intersección entre Jacob Busquet y Fuentecilla, en donde el cerro se abre y da cabida a la quebrada. Esta esquina donde se pierde la pendiente, genera un rincón que se resguarda por el cambio de altura entre la calle y el terreno natural. Si bien esta ubicación tiene un rasgo de recóndito, la potencia se halla en dar uso de la altura que brinda la calle y que le entrega la condición de mirador al sector.



El cruce entre las calles deja en su centro un vacío que resalta la esquina, que distingue la articulación del trazado del suelo y el enfrentamiento entre el espacio privado y público.

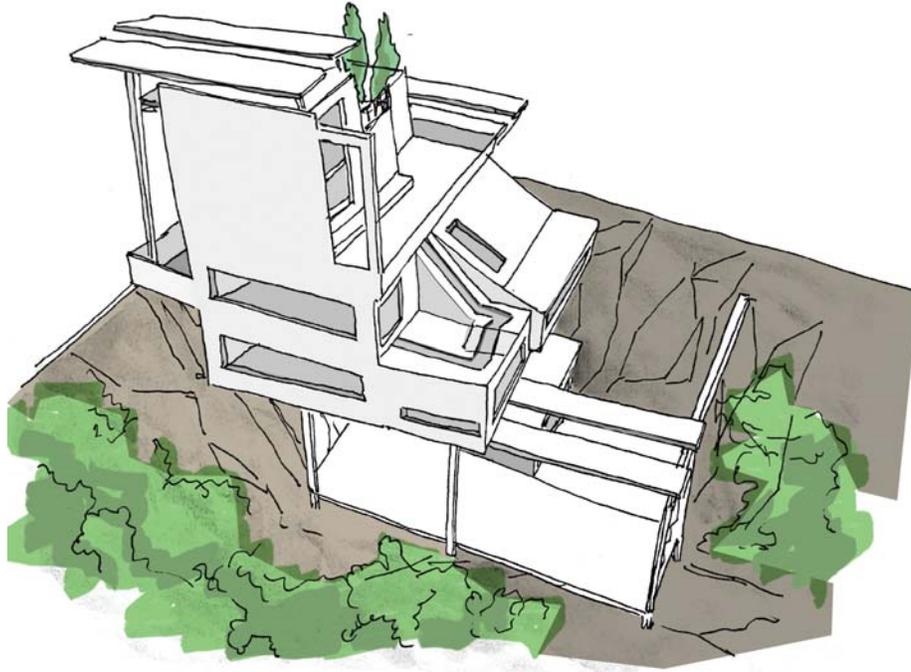
ACTO:

Recorrer guiado por a continuidad luminosa

FORMA:

Unidades vinculadas por luces escalonadas

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



Vista aérea de la propuesta de intervención; La vivienda se hace parte de la esquina, potenciándose de los dos planos de la esquina para crear varios frentes, haciéndose reversible.

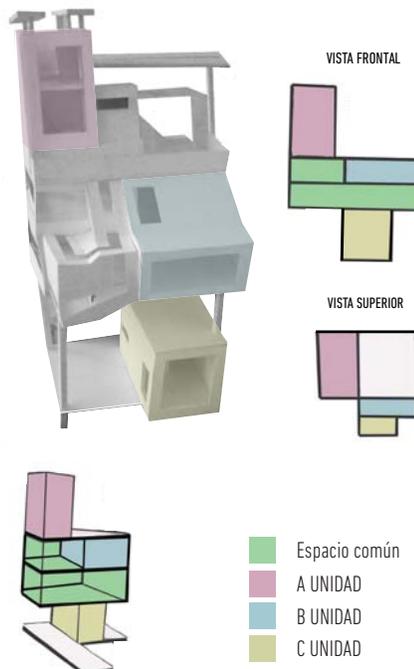
Se propone una vivienda multifamiliar conformada de tres unidades separadas por piso, de manera que se logre una privacidad holgada.

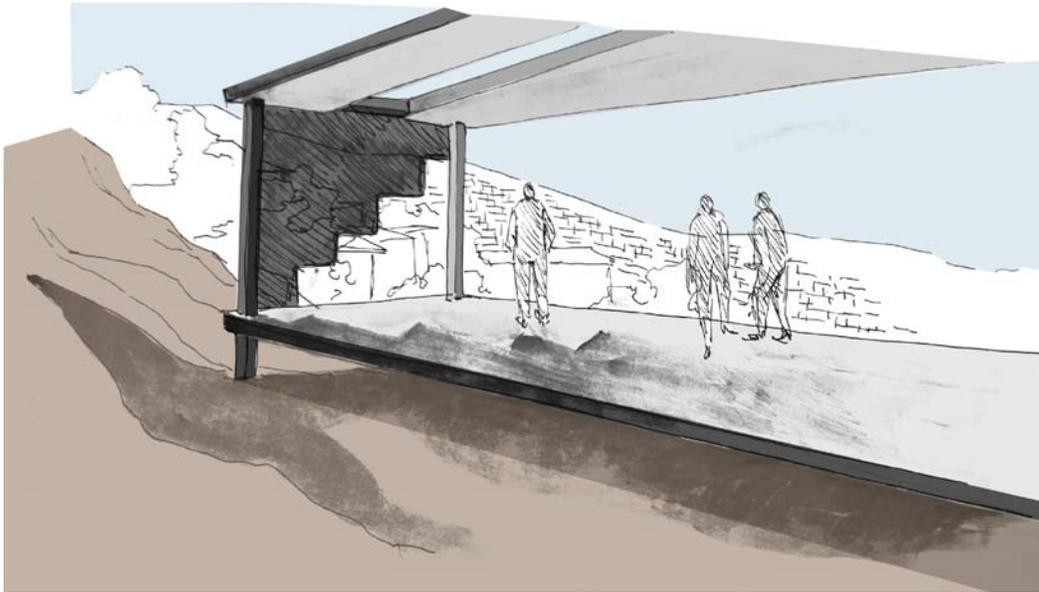
Lo que se busca es el sentido tanto del habitar individual como de la interacción familiar compartiendo un mismo espacio en común. Para esto se han determinado dos sectores transitables por todos los miembros.

-El recibidor (la entrada y la salida de la vivienda; Un punto de retorno), el cual entrega un primer sentido de lo propio aún siendo perteneciente a todos los habitantes.

- Living/comedor y cocina, donde se da la permanencia y el encuentro social.

ESQUEMA DE DISTRIBUCIÓN POR UNIDAD FAMILIAR

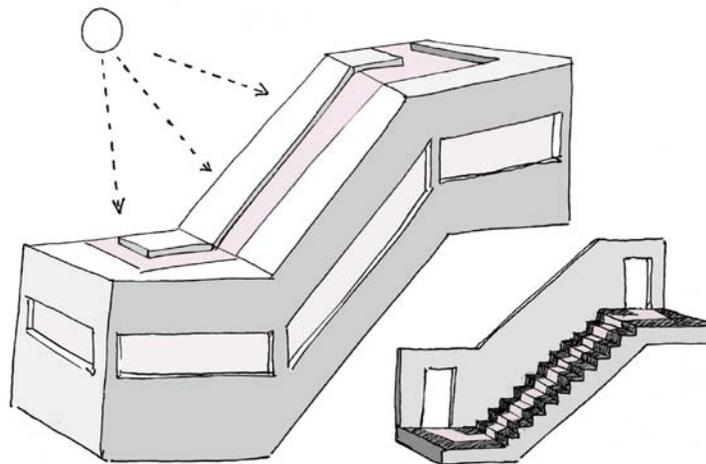




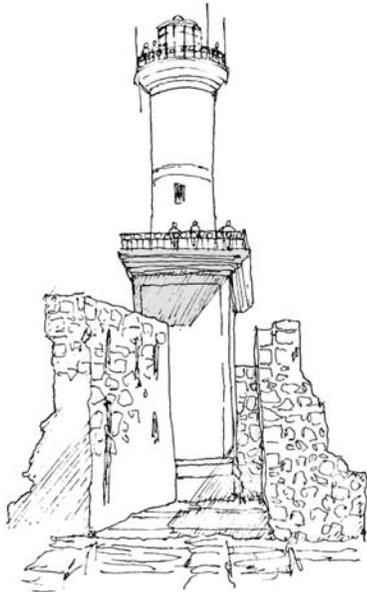
En el nivel inferior se proyecta una galería que genera un puente visual hacia la ciudad,

LA LUZ DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta el recorrido guiado, se da una envolvente mayor en el exterior de la vivienda que otorga un asomo del cielo a la vez que orienta y delimita el espacio total de la estructura. La sombra proyectada desde la vertical entrega un apego con el suelo, emplazando el volumen a la vez que permite la circulación de aire exterior.



TRAVESÍA COLONIA DEL SACRAMENTO, Uruguay



Mediante su forma, el faro actúa como una gran columna que sostiene los dos balcones desde donde se asoman las personas.

El contraste entre la forma regular del primer balcon y la curvatura del segundo, separa visiblemente las dos alturas de observación desde el faro.



Las torres de la iglesia resaltan sobre los árboles de la plaza; marcan un hito con el que se puede orientar y dan origen a un enclave entre el perfil de las copas.

La ciudad Colonia del Sacramento no presenta grandes inclinaciones en su topografía, por lo que el perfil de la ciudad se ve unificado por un horizonte parejo.

Es debido a esto que la forma de orientarse en la ciudad cambia en relación a Valparaíso, ya que en él, los cerros que marcan las pendientes son guías naturales de flujo hacia el plan y ellos, cada calle se vuelve un mirador hacia la ciudad y el mar.

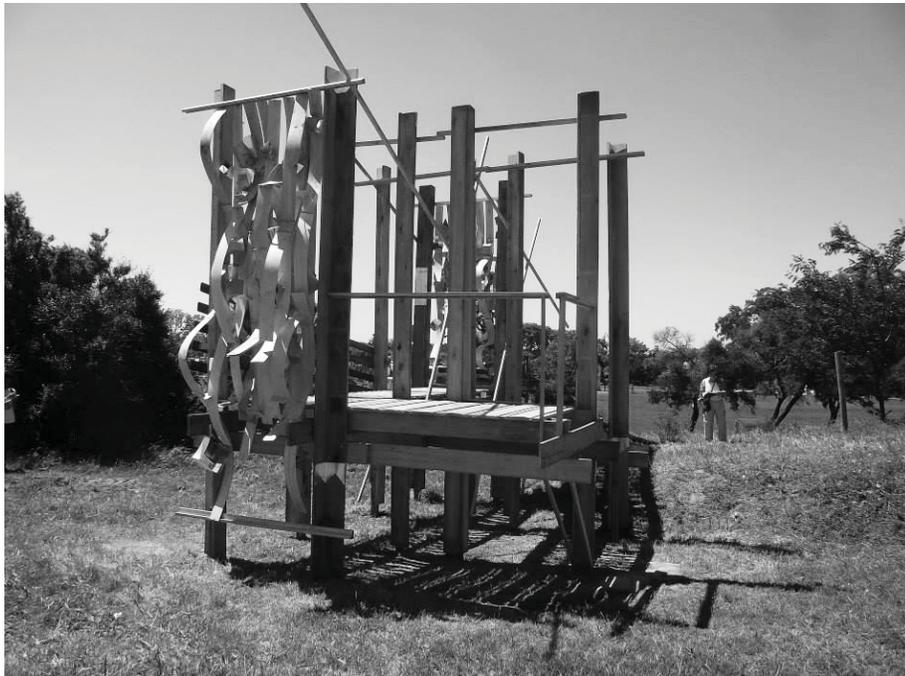
EL TALLER Y LA TRAVESÍA

Durante la salida de observación con el taller hacia el casco histórico de Colonia, se pidieron puntos de referencia a los habitantes, y a medida que se recorrían las calles, los lugares comenzaron a aparecer desde sus singularidades que apuntaban principalmente a las alturas sobresalientes.

Es así como la plaza, demarcada por viviendas tradicionales, emergía mediante la altura de los árboles, así como también comenzaron a asomarse la torre de la iglesia y el faro ante el borde del río de la Plata, y que

posteriormente fueron utilizados como puntos de referencia en la ciudad.

Desde la observación se comprendió el comentario de los habitantes- "Es difícil perderse en Colonia"



1 y 2. Imagen del autor. Obra del taller que contempla en su estructura los trabajos realizados por los alumnos

TERCER AÑO

QUINTA Y SEXTA ETAPA

TEMA DEL TALLER: LA SEDE

Introducción a partir de la observación

LAS ESTACIONES DE METRO



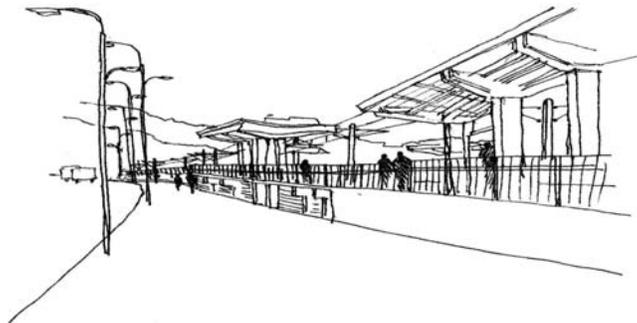
Av. Errázuriz se extiende entre dos largos que encasillan su anchura, marcado por la línea del metro y el paso sobre nivel. Este cerramiento que entrega una percepción de interior, consolida un corredor hacia el centro de Valparaíso, el que dirige de manera lineal la concurrencia del tránsito peatonal y vehicular.

El metro posee un rol esencial en la conectividad interurbana, logrando un traslado eficiente de un gran número de pasajeros través de tramos separados por largas distancias como el sector Puerto en Valparaíso, donde inicia, con comunas ubicadas hacia el interior de la ciudad. Sin embargo, esta conectividad se ha vuelto además una problemática debido a el impacto que causa la colocación de las vías, que se ha traducido en una pérdida de acceso hacia el borde costero y supone una marcada delimitación entre la ciudad y el mar.

El taller toma esta consideración como uno de los puntos fundamentales a abordar en las propuestas de arquitectura; el cómo tratar espacios públicos que además funcionen en concordancia con el transporte urbano.



El suelo de Av. Errázuriz de mantiene con un nivel constante hasta la entrada de la estación Bellavista. Las personas que transitan por la vereda se encuentran inmediatamente con ella por lo que se vuelve en un lugar de traspaso rápido y breve.



Las personas que se encuentran en el andén mantienen el rostro girado hacia la calle mientras esperan la llegada del metro. A través de esta pose, mantienen una conexión visual con el exterior mientras permanecen en espera resguardada

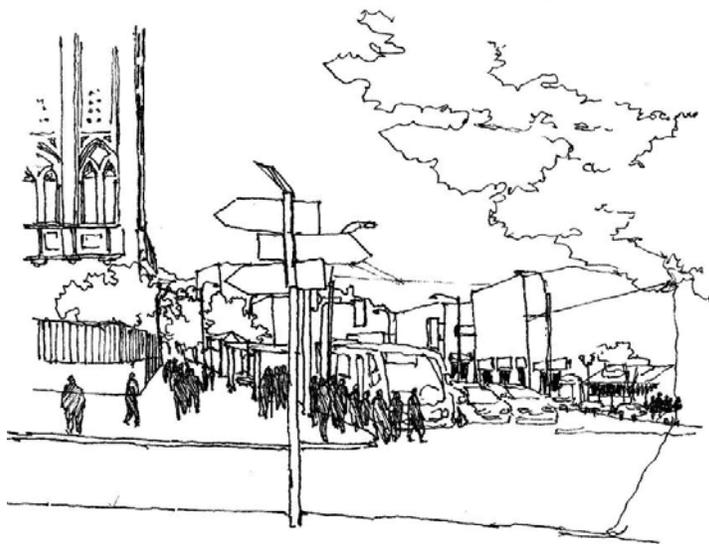
LOS FLUJOS Y LA AMPLITUD



En el paseo 21 de Mayo, se produce un ritmo de detención suspendido, que contrasta con el movimiento constante del plan. Este largo se vuelve una galería en donde convive la interacción social y el comercio que admite solo el tránsito peatonal.

De las visitas de los paseos en altura y los costeros, se observa la influencia de la amplitud del espacio en el movimiento de los peatones. Los paseos de la costa se distinguen de las calles por dar la oportunidad de la autonomía, pues poseen una amplitud que admite el moverse tanto de manera individual como de pares.

Lo que los distingue de los paseos presentes en los cerros, es que los paseos costeros constituye en sí mismo un borde, por lo que es común encontrar en ellos espacios emergentes que permiten "salir" de la ciudad. En la altura, los paseos se vinculan más a la residencia y constituyen más bien a un balcón desde el que se puede apreciar la actividad urbana.



Entre la fachada continua de los edificios, la esquina de abre diagonalmente hacia plaza Victoria, permitiendo que la afluencia de personas que se mantenían alineadas por los límites de la calle, puedan distenderse una vez que se abre la calle.

TALLER DE LA SEDE: Proyecto Estación Barón

MAPA DE UBICACIÓN



ENCARGO DEL TALLER:

La propuesta del taller se basa en escoger dos estaciones de metro (Barón y Francia), y determinar un programa que logre mantener en el lugar una actividad constante aún cuando uno de los servicios no se encuentre en funcionamiento para así otorgar un espacio dinámico.

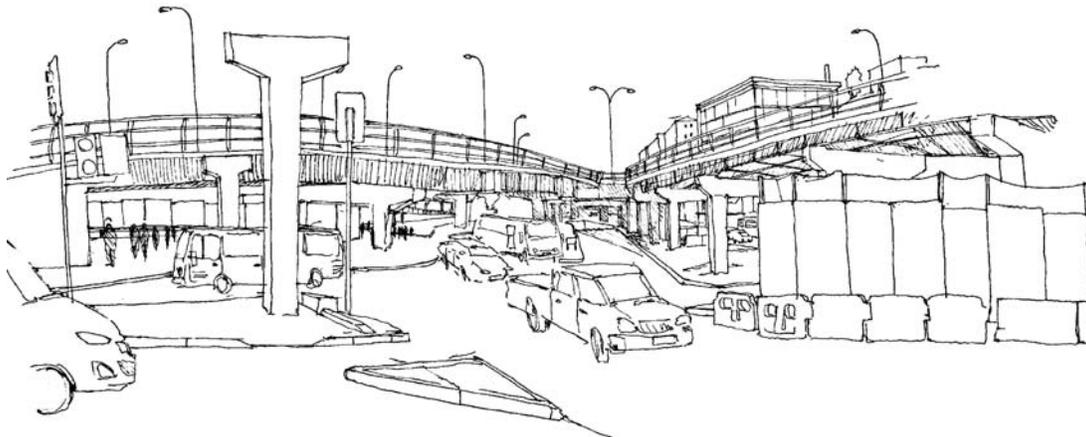
A través de la dualidad, se debe de acoger los distintos tiempos de espera que aparecen desde la observación para así también formar un vínculo entre los distintos formatos de transporte público (micros/colectivos/metro).

PROFESORES

Mauricio Puentes/ Ana Oyarzún/ Claudia Wesser

UBICACIÓN

Av. Errázuriz con Av. Argentina



La intersección entre Av. Argentina y Errazuriz se anuda por medio del cerramiento vertical del espacio; Las calles se encierran con el flujo constante de los vehículos, volviéndose un punto focal que recibe a las personas en un primer interior hacia la ciudad.

Mediante la prolongación de las líneas proyectadas desde Av. Errazuriz y Av. Argentina, se busca precisar la ubicación de la estación a proponer, de manera que el acceso sea el resultado de la observación de los flujos peatonales y la vialidad.

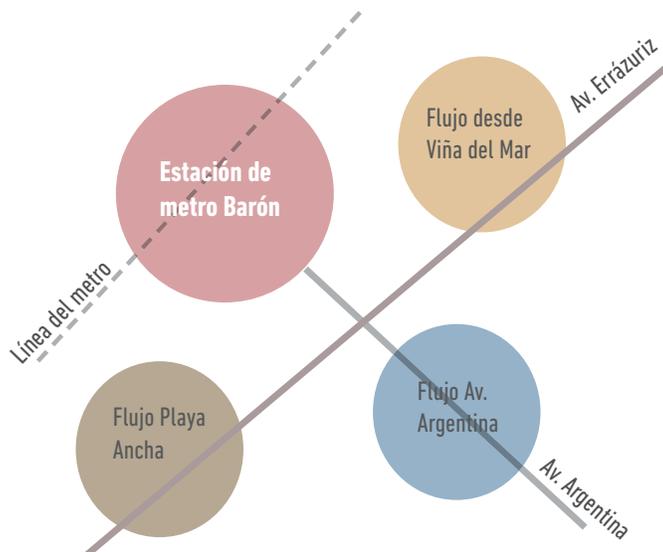


El comercio temporal se ubica a un costado de la estación Barón y se potencia por la llegada de los pasajeros del metro, siendo un comercio que en su levedad responde a un flujo rápido; se encuentra "al paso".

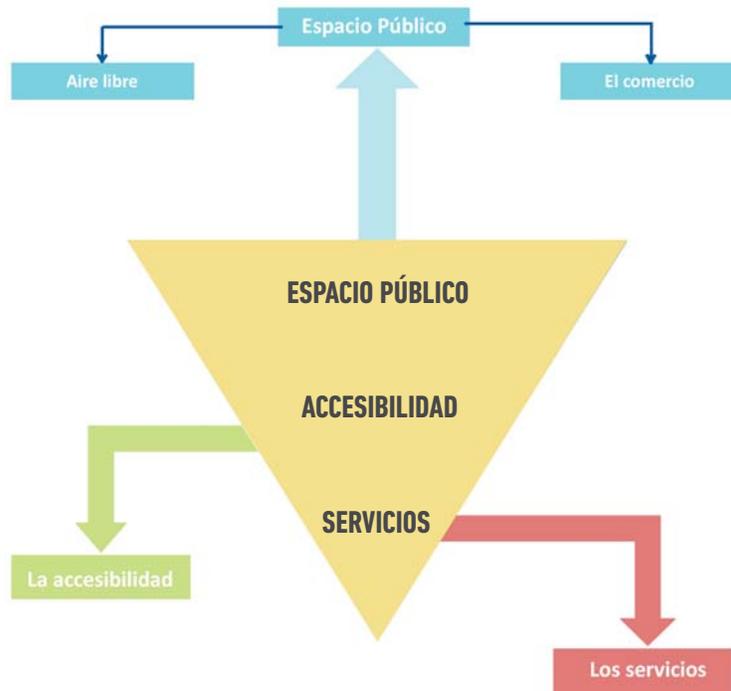
Dado su emplazamiento el proyecto tiene por objetivo ser un punto de concurrencia a través de su programa, y a la vez un cruce que permita la llegada de la ciudad al borde costero sin que se vea afectada por el movimiento del metro.

ACTO:
Circular en torno a la abertura

FORMA:
Gradería bordeada en continuidad



PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



Dentro de la propuesta de intervención se toman dos observaciones fundamentales, que marcan la idea principal de proyecto; potenciar el espacio público por medio de la generación de espacios de recreación al aire libre y el planteamiento del comercio como un impulsor de afluencia.

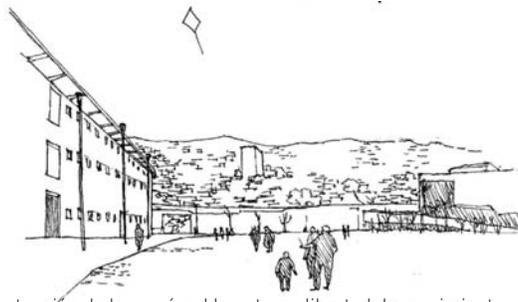
A través de lo observado, fue posible percatarse de cómo los espacios públicos se transforman al albergar diferentes actos culturales, y de cómo el acto además se adapta a los tamaños del lugar en el que se está dando presencia.

Un segundo punto al que se dió mayor importancia fué a la accesibilidad y la forma de recorrer la propuesta, y finalmente, la definición de los servicios hacia el público; boletería, baños públicos e informaciones.

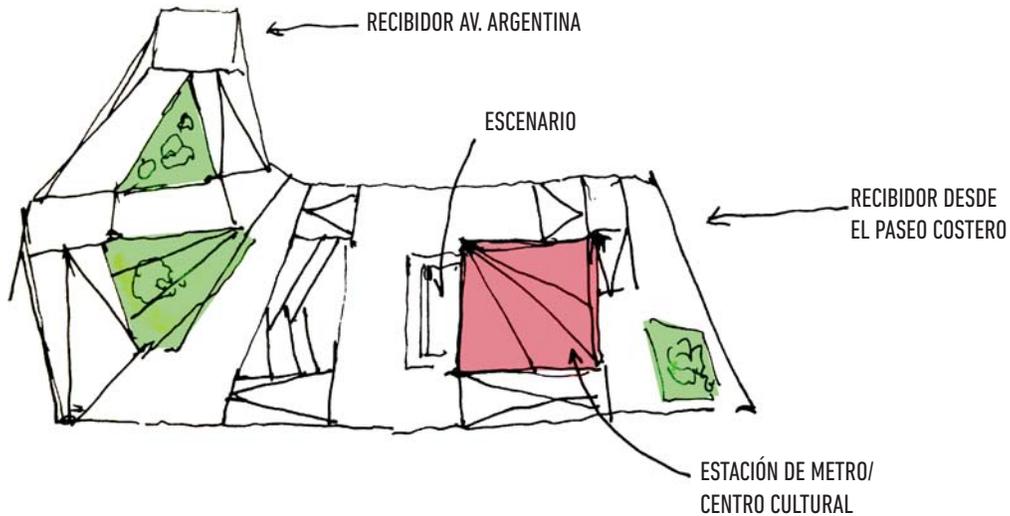
OBSERVACIONES CONDUCENTES AL PROGRAMA



En este estrecho pasaje se crea un momento de expectación cuando la calle se torna un escenario para dar lugar a los bailarines; El tránsito se detiene y solo los bailarines continúan en movimiento



La gran extensión de la ex-cárcel le entrega libertad de movimiento a las personas, permitiendo que se de la dimensión del ocio tanto individual como grupalmente



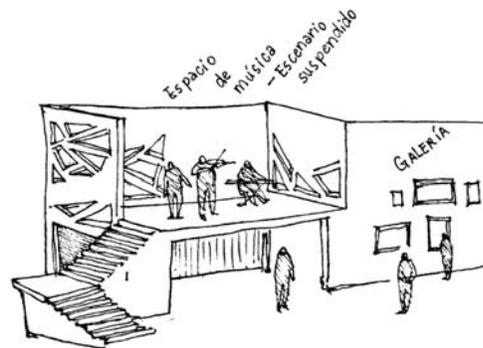
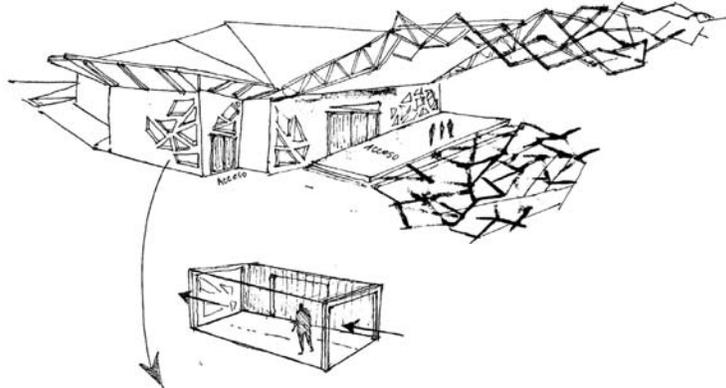
EL ACCESO Y LA CIRCULACION

se soterran las vías para despejar la superficie, construyendo a partir de la inmersión del suelo, una gradería con balcones que da lugar a un espacio escénico que se abre hacia cerros. Esto con propósito de acentuar la cualidad de anfiteatro que entrega la topografía de Valparaíso.

Se propone una doble fachada; la primera dirigida hacia los cerros, a la ciudad, y una segunda con orientación hacia el mar, de modo que pueda ser un umbral hacia el borde costero.

En el interior, se crea un espacio destinado al arte; un salón amplio que busca un ingreso de luz por medio de la doble altura, pensando en hacer ingresar el exterior hacia el interior, manteniendo un carácter público.

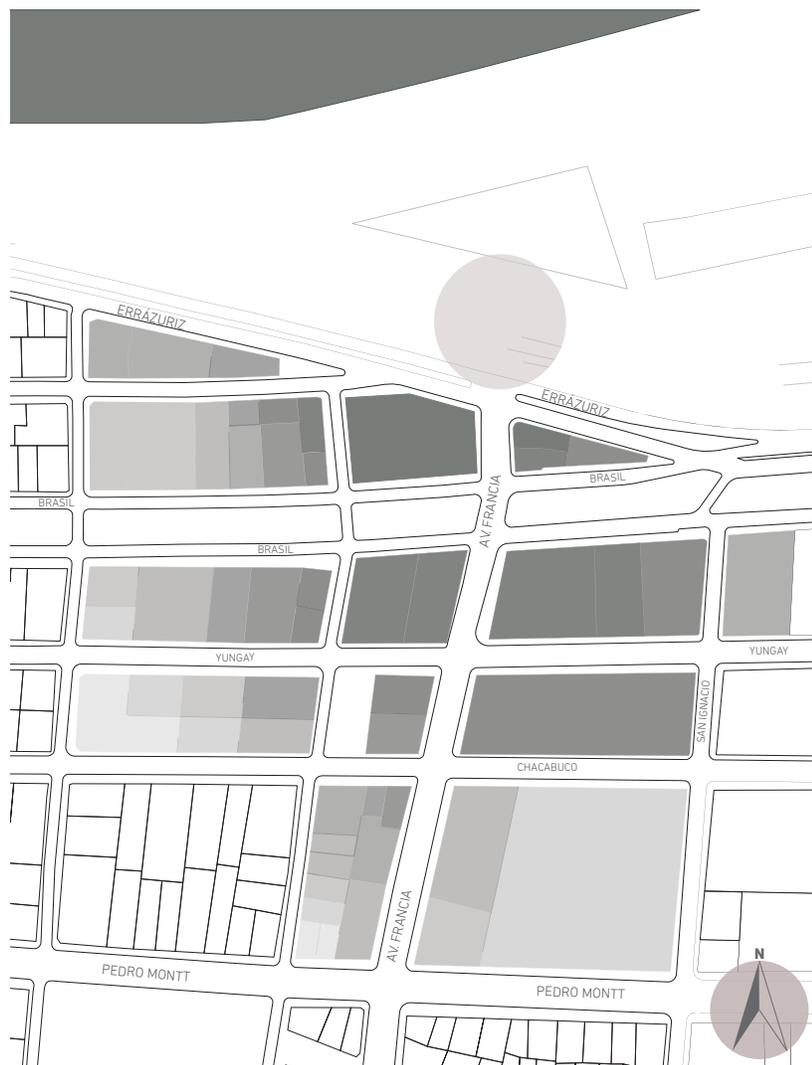
Buscando incorporar diferentes ritmos en un mismo espacio, se determina un eje en el proyecto que articule el movimiento en torno a este foco. Es en este eje en donde se da el espacio para la actividad recreativa y cultural.



El borde que delimita el teatro da cabida a un espacio recreación que cumple además con la funcionalidad de apaciguar los ruidos de los vehículos de Av. Errázuriz, y así generar un lugar más íntimo.

TALLER DE LA SEDE: Proyecto Estación Francia

MAPA DE UBICACIÓN



ENCARGO DEL TALLER:

Los profesores plantean el diseño de una estación de metro que actúe como un traspaso hacia la costa, para así dar a la ciudad un acceso al mar que actualmente se encuentra bloqueado por la línea del metro.

Al igual que en el primer encargo, se requiere que la estación

pueda seguir en uso mientras el servicio de metro no se encuentra en funcionamiento.

PROFESORES

Mauricio Puentes/ Ana Oyarzún/ Claudia Wesser

UBICACIÓN

Av. Errázuriz con Av. Francia



Desde la estación de metro Francia, se da un primer borde mediante la linealidad de las palmeras de Av. Errázuriz. A su vez, se crea una barrera que suaviza el ritmo de los autos, micros y metro que circulan en esta extensión.

ANTECEDENTES

La estación Francia se encuentra ubicada en Avenida Errázuriz en un sector universitario.

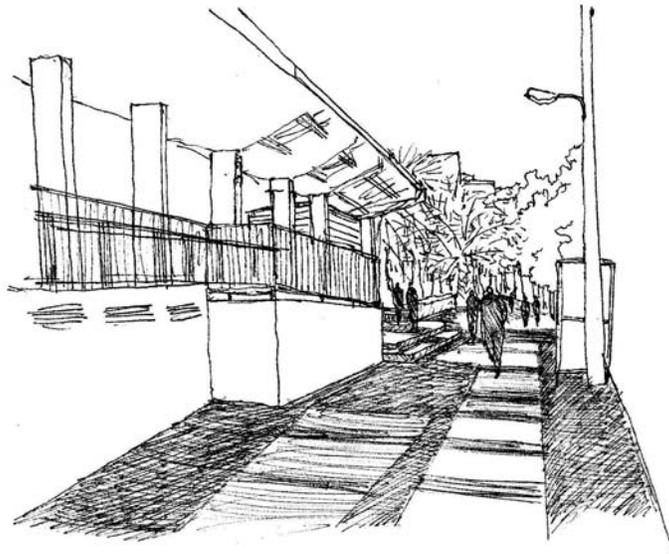
Su emplazamiento al costado de la avenida, se favorece de esta arteria que constituye la principal vía de tránsito vehicular y peatonal de la costa, recibiendo un constante intercambio entre la llegada y la ida de habitantes.

ACTO:

Pasear en tramos de asomo

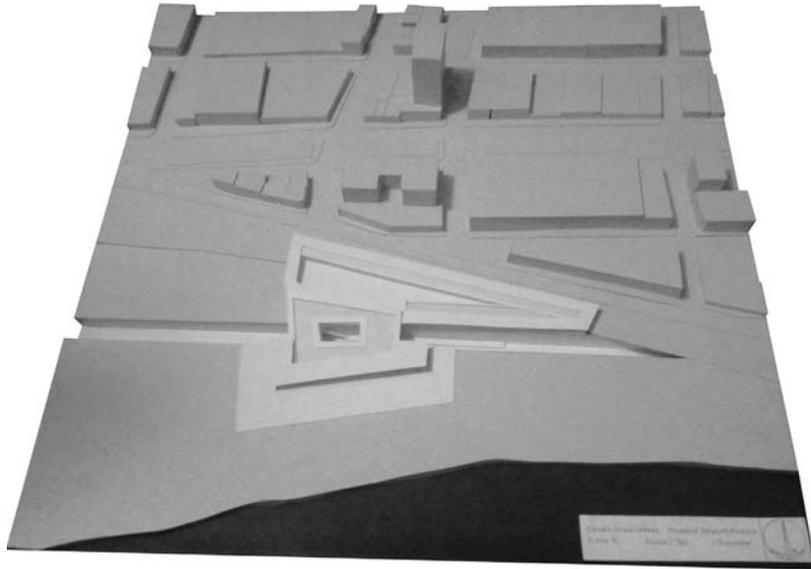
FORMA:

Salones aterrazados de eje abierto



La llegada a la estación del metro se demarca a través del suelo, en donde la proyección de la sombra de la cubierta enmarca cuadros de luz que acompañan el transcurso de la calle

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

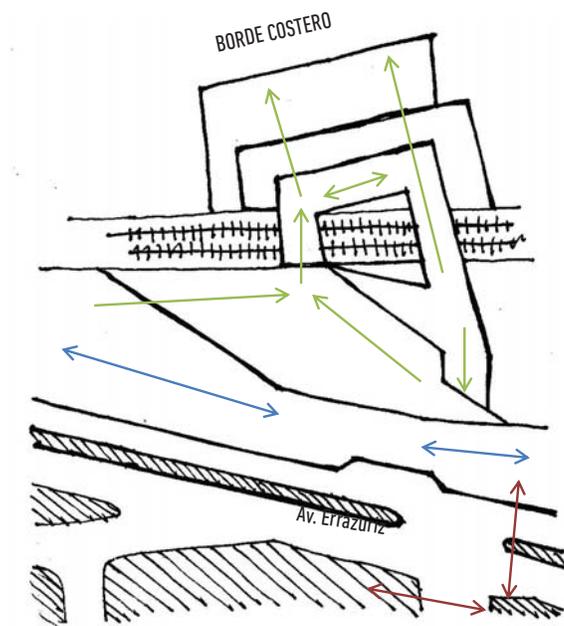


El diseño de la cubierta busca acompañar desde el resguardo vertical, la llegada e ida al metro. De esta forma, la estación queda antecedida por un atrio destinado al uso de área verde.

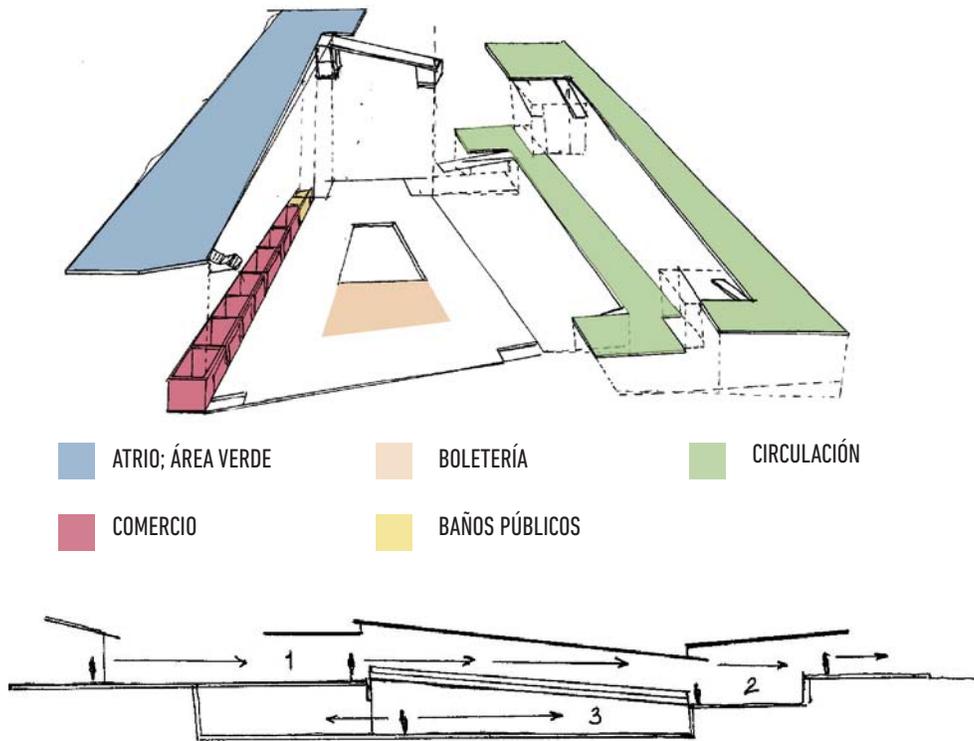
LA PROLONGACIÓN DE LOS FLUJOS

El proyecto se configura desde la construcción de un suelo aterrazado que altere el ritmo de las afluencias, para así dar cabida a la interacción entre las personas y su entorno por medio de la ralentización del paso.

Si bien esto involucra inicialmente un reconocimiento del medio a través del cuerpo, se quiere incorporar la distensión visual para lograr la transformación de un sitio de paso a un lugar en donde se pueda permanecer o dispersarse sin entorpecer el ritmo actual de calle Errázuriz.



Las flechas azules dibujadas en el esquema de vista vertical del proyecto señalan los flujos principales de la propuesta y muestran un movimiento radial en torno al vacío central de la estación.

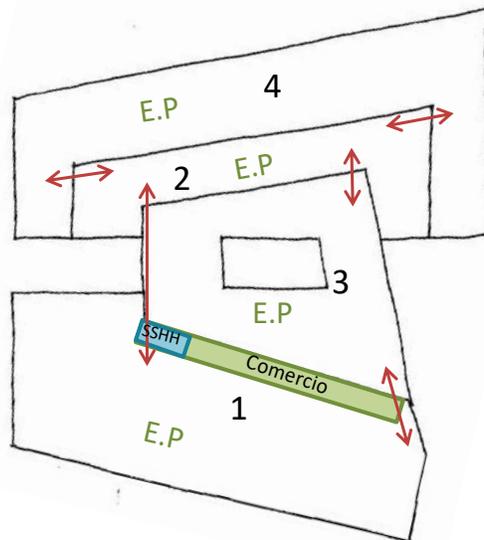


- ATRIO; ÁREA VERDE
- BOLETERÍA
- CIRCULACIÓN
- COMERCIO
- BAÑOS PÚBLICOS

Corte esquemático que muestra el alcance visual con el entorno.

Con este propósito se soterran las vías para despejar la superficie, construyendo a partir de la inmersión del suelo, una gradería con balcones que de lugar a un espacio escénico que se abre hacia cerros. Esto con propósito de acentuar la cualidad de anfiteatro que entrega la topografía de Valparaíso.

En el interior, se crea un espacio destinado al arte; un salón amplio que busca un ingreso de luz por medio de la doble altura, pensando en hacer ingresar el exterior hacia el interior, manteniendo un carácter público.



Las rampas que conectan las terrazas del proyecto se encuentran indicadas en flechas rojas. La pendiente crea un paso más lento que permite aplacar el flujo acelerado de la calle, por lo que el ingreso a la estación está marcado por el cambio en el transitar de la persona

TRAVESÍA A ENTRELAGOS, Chile



EL TALLER Y LA OBRA

El emplazamiento de esta travesía en el desague del lago Rupanco permitió el desarrollo de la obra que tiene como punto focal la llegada de los habitantes hasta la orilla; espacio que no se encontraba condicionado para facilitar el acceso.

Mediante la división de tres grupos de trabajo dentro del taller, se proponen tres tramos de circulación hasta el lago, lo que resultó en una escalera con descansos inclinados, un balcón angular desde donde se tiene una visión en altura del entorno, y un muelle a nivel del lago.

La obra entonces, busca generar una consolidación de entrada que devuelva la cercanía entre un cuerpo de agua significativo para la región, y los habitantes de la zona.



1 y 2. Imagen del autor. Primer y segundo tramo de la obra realizada por el taller.
3. 2. Imágen editada sobre original de Camila Pérez (2016). Tercer tramo de la obra, muelle.

CUARTO AÑO

SÉPTIMA Y OCTAVA ETAPA

B. TEMA DEL TALLER: NODOS URBANOS

Introducción; Normativa para la accesibilidad universal



Fuente:
Gonzalez, M. (2017). Paseo Bandera [Fotografía]. Recuperado de www.plataformaarquitectura.cl

Se debe considerar los distintos flujos y su influencia en el lugar. Además, se propone estudiar el lugar del proyecto junto a su contexto: la influencia de los alrededores de donde se emplace.

VEREDAS

Deben asegurar independencia y facilidad para acceder, circular y usar los espacios públicos a todas las personas. Esto se debe dar por circulaciones lisas sin obstáculos: postes, tirantes, mobiliario, etc., y con una pendiente transversal no superior al 2%. Los pavimentos deben ser continuos, lisos, firmes y estables, para así permitir el desplazamiento de sillas de ruedas y personas con movilidad reducida.

CRUCES PEATONALES ACCESIBLES

Deben coincidir con las demarcaciones en la calzada que delimitan el cruce; En caso de no existir, su ancho mínimo debe ser de 120 cm. El desnivel de la vereda con la calzada no debe superar un 12% de pendiente, la diferencia de nivel entre vereda y calzada debe alcanzar la cota cero y debe estar demarcado con una franja táctil. Los cruces peatonales son uno de los principales elementos que brindan accesibilidad a la ciudad, por lo que cada cruce accesible añade metros adicionales de autonomía a las personas.

ACCESOS VEHICULARES

Deben respetar la "ruta accesible" de la vereda, por lo cual deben respetar su materialidad y la pendiente transversal máxima de 2%.

Los accesos a edificaciones se deben dar como una prolongación de la ruta accesible dada en la vereda, y los mobiliarios urbanos se deben dar fuera de ella o conectarse con ella sin obstáculos



Fuente:
Bouchar, D. (2011). Stairs / Ramp [Fotografía].
Recuperado de www.oddee.com

RAMPAS

El cambio de nivel a través de una rampa permite que la vista permanezca siempre fija en el horizonte, no así las escaleras, que requieren bajar la mirada hasta el suelo cada ciertos tramos. Es un excelente medio para la circulación de grandes flujos de personas y responden a la perfección para las evacuaciones, minimizando accidentes.

“Rampa” se asocia inmediatamente con el acceso definido para las personas con discapacidad. Si su pendiente se maneja dentro de rangos aceptables, tiene un ancho, superficie y pasamanos adecuados, se convierte en el medio preferido por la mayoría de las personas.

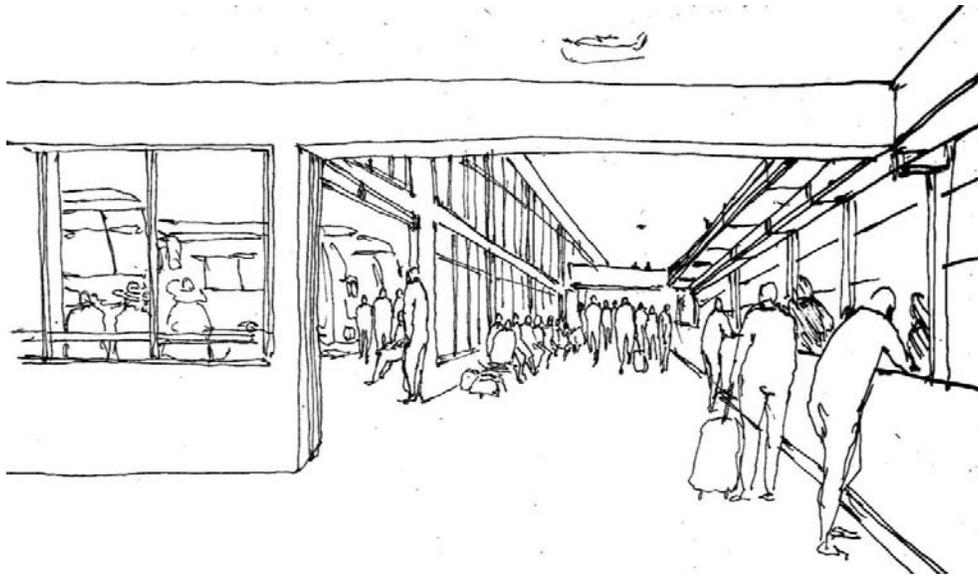
Es la mejor solución para personas mayores o en silla de ruedas, coches de niños o para quienes circulan con maletas, bultos, etc. Cada país tiene su propia normativa de pendientes máximas que pueden ser utilizadas en una rampa, en Chile se admite hasta una pendiente máxima del 12% para un desarrollo máximo de 150 cm. Cuando es un desarrollo mayor, la pendiente debe disminuir a un 8%

La rampa es un diseño sustentable, no requiere mantención ni energía y está siempre disponible para el uso, especialmente en casos de emergencia

Referencia:
Ciudad Accesible. (2013). Ficha N°6 Veredas y Cruces Peatonales Accesibles. 2018, de Corporación Ciudad Accesible Sitio web: www.ciudadaccesible.cl

TEMA DEL TALLER: LOS NODOS URBANOS

Introducción a partir de la observación



En el terminal de buses de Valparaíso se dan dos momentos: La espera prolongada en los pasillos interiores, y la espera leve en el exterior. El movimiento del lugar viene desde la ida y la llegada.

Los nodos urbanos se observan en los puntos de la ciudad en donde se concentran las circulaciones de los transportes motorizados y el movimiento de los habitantes por la presencia de comercio en la zona.

Los lugares en donde se observaron los nodos urbanos muestran un rápido intercambio entre la llegada y la partida del habitante en el lugar, por lo que la calle que permite que esto ocurra, es la que determina si se trata de un elemento leve, como un concurrido paradero de micros, a un área mayor como la extensión de calle Bellavista.



La esquina frente a plaza Anibal Pinto es un punto referencial en el transporte público.

La calle se mantiene en constante concurrencia que se deriva de los movimientos de los vehículos.

La detención de varias personas es lo que marca el espacio de paradero, que aún sin demarcación, está indicado por el acto.

TEMA DEL TALLER: ESPACIOS DE ESPERA

Introducción a partir de la observación



La espera trae consigo la expectación; En el paradero, las personas se forman en filas ordenadas. Sus miradas se fijan en atención y los gestos con las manos marcan el momento previo al abordar la micro.

La espera se observa como un quiebre o interrupción del movimiento del cuerpo.

En los nodos urbanos, la espera es un resultado del transporte público; es decir, en donde exista un lugar en donde se demarque la ida.

Los espacios de espera se distinguen de la detención, porque los espacios que acogen estos tiempos deben dirigirse a una pausa prolongada en donde se pueda estar sin entorpecer la funcionalidad del lugar.

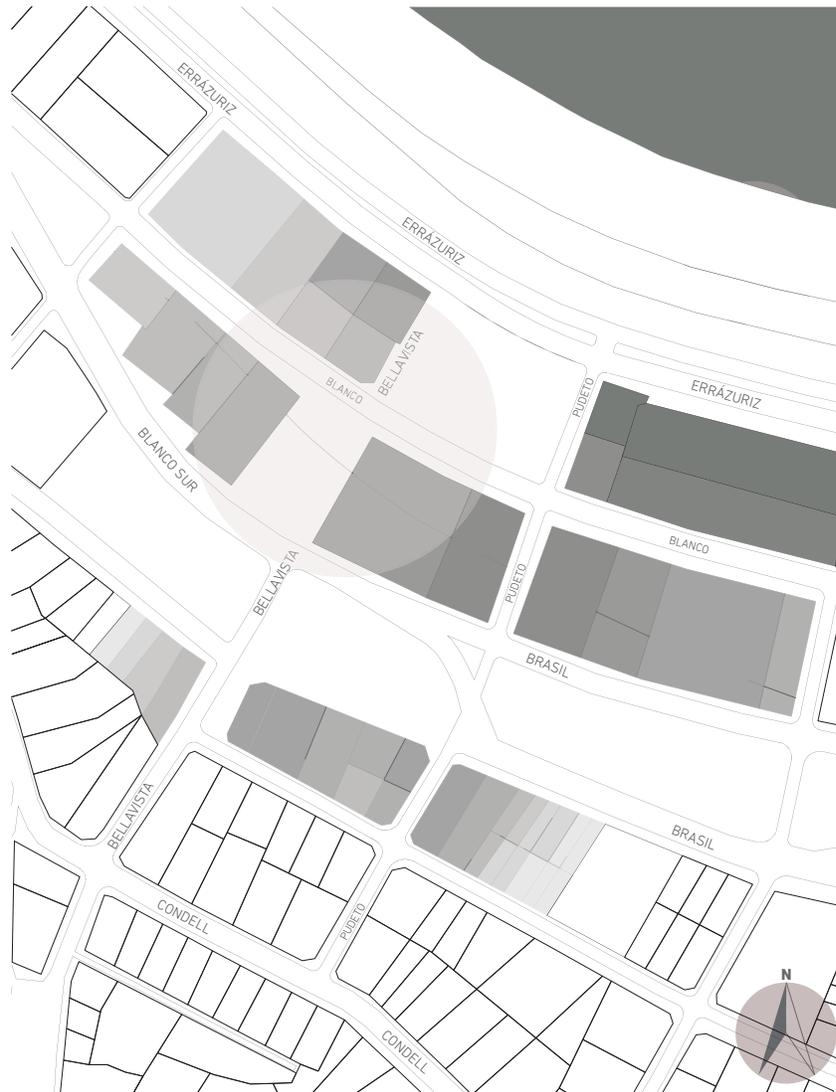
La detención o la pausa, en contraste, se hace presente por ejemplo, en el comercio semiestablecido como las ferias, que están dirigidos a ese ritmo



La detención es marcada por la brevedad; el hombre se detiene en la calle y mira su reloj en un paso no concretado, para luego retomar su camino. Es decir, la detención es la interrupción del paso.

TALLER DE LA MOVILIDAD: Proyecto Estación Baron

MAPA DE UBICACIÓN



ENCARGO DEL TALLER:

El encargo del taller surge desde la observación de los nodos urbanos, específicamente dentro del margen de la extensión del tramo Bellavista, y tiene como objetivo el crear espacios intermedios

de paso, en donde existen puntos de alta concurrencia dado a la conectividad de varios tipos de transporte urbano.

PROFESORES

David Luza/ Constanza Jara

UBICACIÓN

Av. Errázuriz con Bellavista



La extensión de la calle Bellavista se vuelve peatonal, dando cabida a la colocación de pequeños puestos comerciales ubicados de forma zigzagueante. Los ángulos de este espacio acoge la detención de las personas que se acercan a ver los productos.

ANTECEDENTES

El polígono abarca una extensión recta a través de Bellavista, desde la Estación de metro ubicada en Av. Errázuriz hasta calle Condell.

La distancia comprendida es aproximadamente de 300 metros y se señala este límite como un nodo por ser un lugar que abarca una locomoción proveniente tanto desde el cerro como desde el plan de Valparaíso, es decir, en su largo convergen varias líneas de movimiento generadas por buses, trolebuses, colectivos y vehículos particulares.



La abertura bilateral del negocio señala el modo de circulación de los peatones, pues busca atender la mirada desde ambos sentidos de la calle. Su emplazamiento central es un regulador de amplitud ya que al estrechar el espacio de circulación, se produce un guiamiento del paso.

ACTO:

Pasear en tramos de asomo

FORMA:

Salones aterrazados de eje abierto

ESQUEMA DEL PROGRAMA EXISTENTE EN EL TRAMO DE BELLAVISTA



Leyenda

-  Zona de Intermodalidad
-  Área de Comércio
-  Área de Comércio
-  Área con negócios en la calle
-  Espaço Público

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



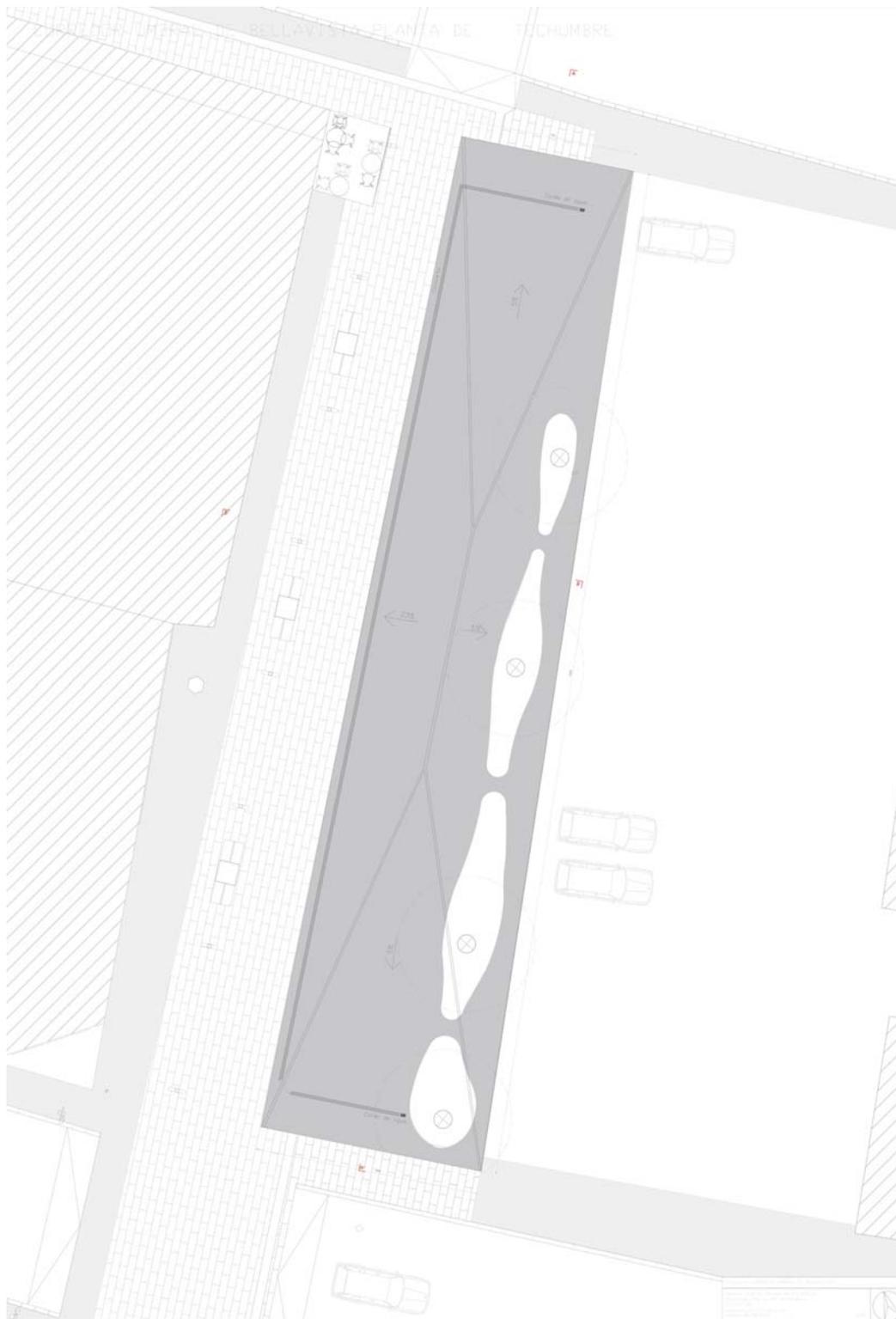
Croquis de obra habitada que muestra el primer tramo del proyecto; El puesto de informaciones se encuentra dando frente a Av. Errázuriz, donde existe

POLÍGONO DE INTERVENCIÓN

Lo planteado con anterioridad son bases sobre las cuales se trabaja el proyecto para generar un espacio que potencie el acto de traspasar mediante la propuesta de una circulación lineal. Si bien en Bellavista se halla la intención de accesibilidad, se debe replantear el suelo incorporando los criterios de la ficha N°6; Agregar un cruce peatonal paralelo al ya existente en Av. Brasil de manera que los flujos sean mejor distribuidos y así obtener un movimiento más expedito. Asimismo, ampliar el cruce de Av. Errázuriz y redefinir los rebajes de ambos sectores con las pendientes correspondientes. En calle Blanco se eleva la cota del suelo a nivel de vereda para que el segmento dé continuidad al trazado de circulación y se produzca un reducimiento de velocidad vehicular que priorice la peatonalidad.

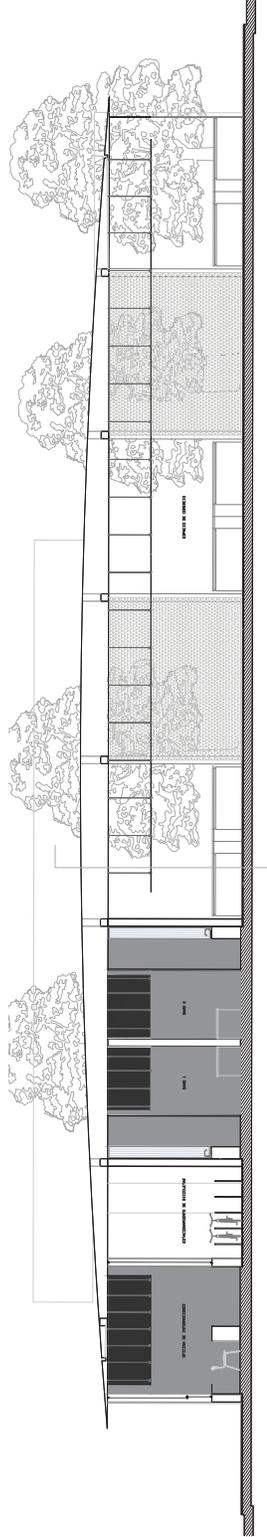


PLANOS DE ARQUITECTURA:
Planra de cubierta primer tramo

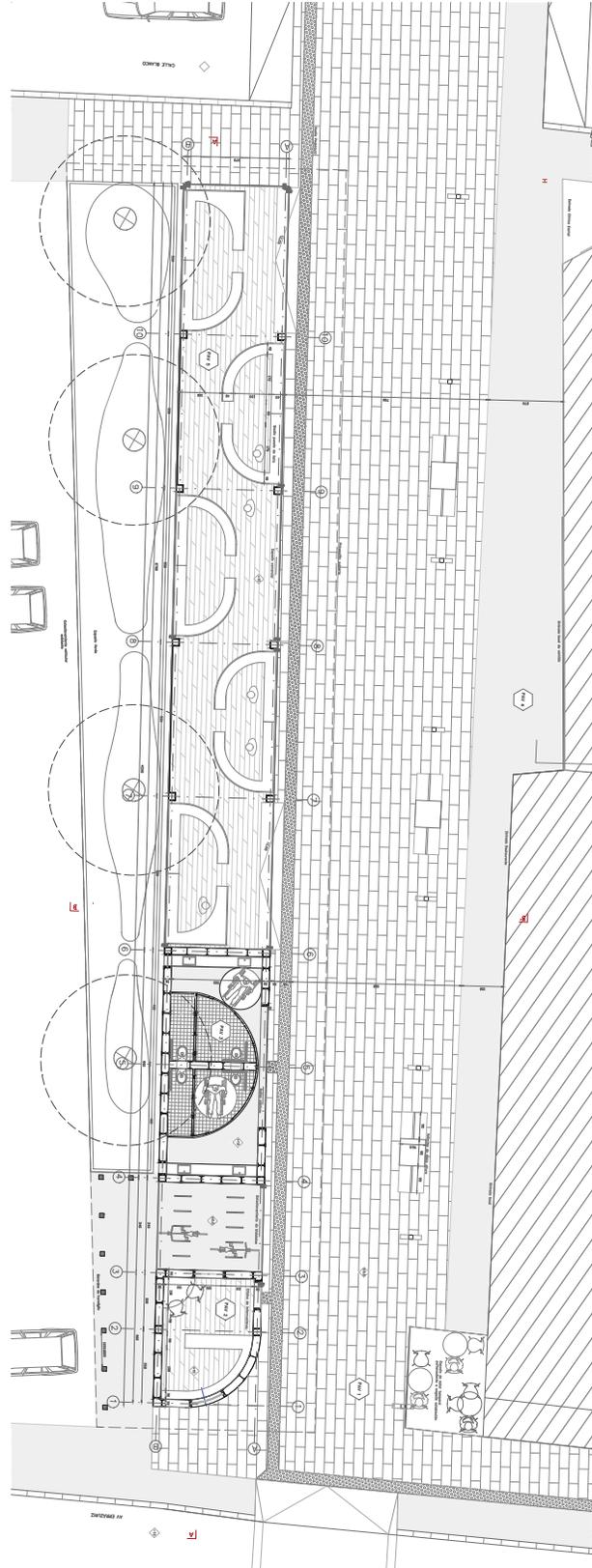


PLANOS DE ARQUITECTURA:
Primer tramo del proyecto

CORTE LONGITUDINAL



PLANTA



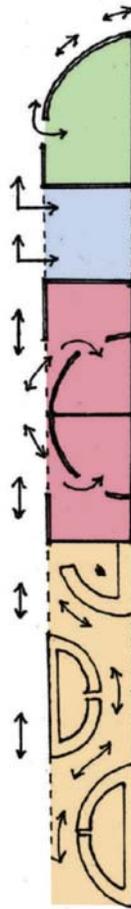


Croquis de obra habitada de la propuesta
Primer tramo

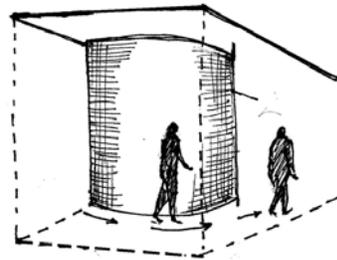
LA PROPUESTA A TRAVÉS DE LA CIRCULACIÓN

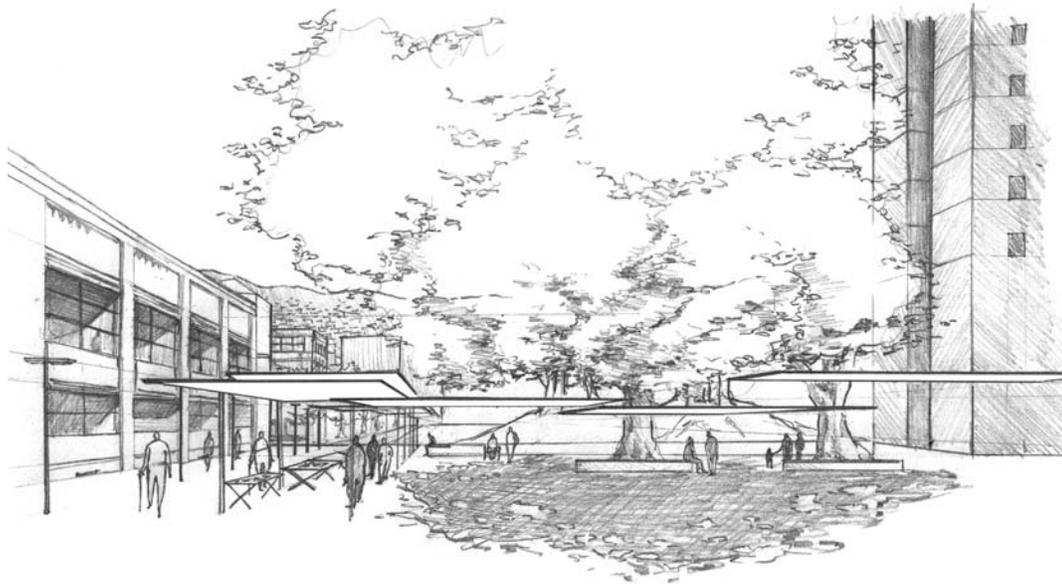
La propuesta se emplaza en Calle Bellavista, entre Av. Brasil y Av. Errázuriz.

El proyecto pretende el reordenamiento del flujo peatonal y el apoyo y potenciamiento al comercio semi-establecido existente en el lugar. El programa incluye; La implementación de una oficina de informaciones destinada al turismo y transporte, estacionamiento de bicicletas, servicios de baños públicos y espacio de comercio.



- INFORMACIONES
- ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS
- BAÑOS PÚBLICOS
- COMERCIO





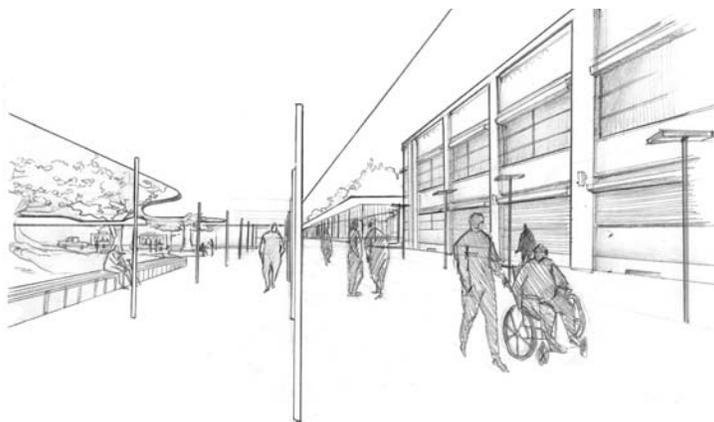
Croquis de obra habitada de la propuesta segundo tramo

CIRCULACIÓN EXTERIOR

Se potencia la circulación lineal mediante el despeje de volúmenes para permitir un desplazamiento más expedito, una mejor llegada de los altos flujos peatonales provenientes de la estación de metro, paraderos de buses y colectivos, así como también la pronta distribución a las calles que intersectan con Bellavista.

CIRCULACIÓN INTERIOR

Dentro del volumen del proyecto, la circulación es marcada por las curvas, para que exista una demora tanto en la aproximación como en el recorrido; Esto como un configurador de ritmo más lento propio del espacio interior, y como un caminar que posibilita la apreciación de los artículos en venta.



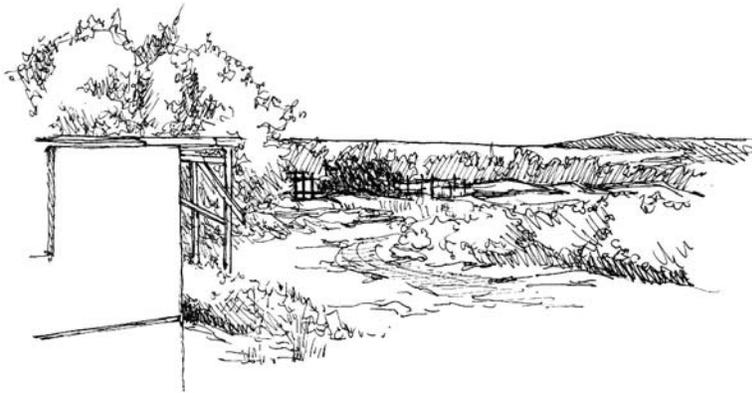
Croquis de obra habitada de la propuesta segundo tramo

TALLER DEL ESPACIO ESCÉNICO: Proyecto Teatro Ateneo de los Artistas

CROQUIS DEL LUGAR. CIUDAD ABIERTA.



El espacio escénico se proyecta hasta encontrar su detención con el eje que forma la franja de árboles; aparece un límite visual que contiene en un fondo natural



El horizonte mayor del mar se vincula con el horizonte de Ciudad Abierta, marcando una línea que deja una sucesión de momentos proyectados a la lejanía

ENCARGO DEL TALLER:

El teatro de Ciudad Abierta se encuentra al norte de Valparaíso, emplazado en un sector de Ritoque llamado Punta de Piedra. Esta extensión se vuelve un campo de estudio y experimentación arquitectónica, la cual se ha ido construyendo por los mismos habitantes; esta cualidad genera un espacio de vivienda en armonía con el entorno mediante el potenciamiento de las condiciones climáticas y su topografía.

Es en este contexto, en donde nos encontramos con un espacio destinado al espectáculo, donde se condiciona el lugar para la realización de actos principalmente de danza.

El encargo del taller es diseñar un espacio escénico al que se le incorpore la estadía de los artistas, y además dar un lugar que permita desarrollar las disciplinas artísticas.

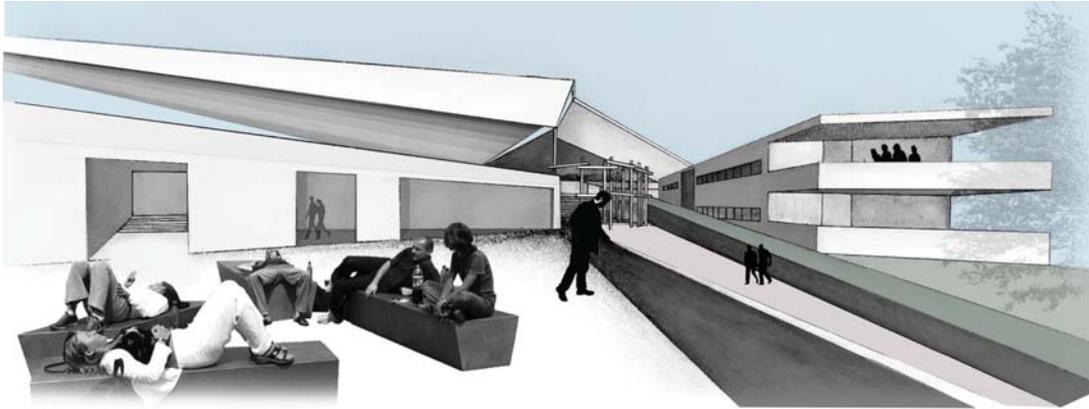
PROFESORES

Andrés Garcés/ Magdalena Masnú

UBICACIÓN

Ciudad Abierta, Ritoque.

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

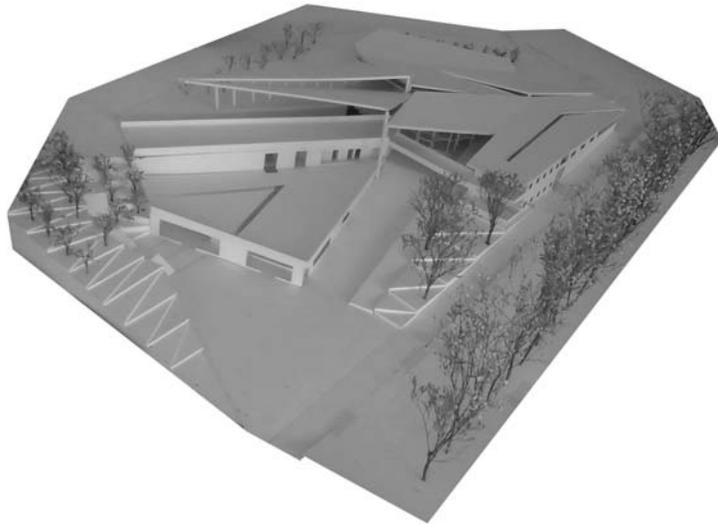


Croquis de obra habitada de la propuesta

El teatro existente al ubicarse hendido en la quebrada se encuentra muy limitado por el terreno, característica que permite generar una pendiente natural hacia el escenario, pero que a su vez restringe la visual de los espectadores hacia la obra.

La amplitud puede potenciarse con un programa que contenga el equipamiento necesario para acoger a los artistas; Sustentar su estadía temporal en la región y las dependencias para su desarrollo creativo en Ciudad Abierta.

Por otro lado, se puede optimizar el espacio escénico para brindar mejores condiciones físicas para el artista, de modo que cumpla con los requerimientos necesarios para el espectáculo.



ACTO:

Recorrer en contemplación cruzada

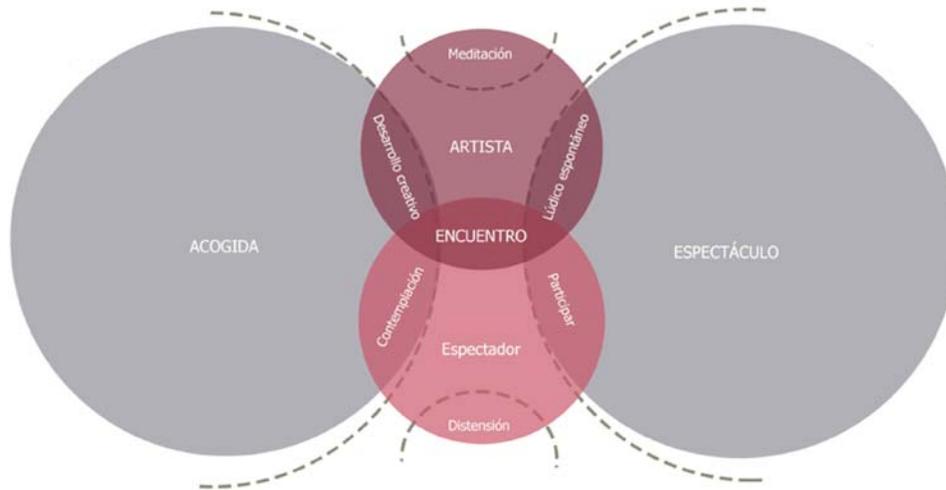
FORMA:

Doble hendidura en quiebre

Se observa que el teatro se encuentra anclado en el punto físico donde se cruzan tres ejes; El eje de la lejanía (El mar); El eje vinculado con el suelo (La quebrada); y el eje natural (Arboleda de heucaliptos). En base a esto se decidió incorporar dichos ejes a la forma proponiendo una figura que se hunde en el suelo y al mismo tiempo surge desde él.

La forma se compone de tres cuerpos hundidos, relacionados entre sí, que confluyen siguiendo el Eje vinculado con el suelo. De esta manera se pretende consolidar la forma natural del lugar.

ESQUEMA DE RELACIÓN ENTRE ARTISTA Y ESPECTADOR



1. ESPECTÁCULO; EL DINAMISMO

En el contexto de Ciudad Abierta, nos encontramos con un espacio destinado al espectáculo, donde se condiciona el lugar para la realización de actos principalmente de danza. El proyecto busca potenciar el existente teatro para que el espectáculo se pueda realizar en plenitud. Los espacios se proponen para la permanencia del artista a través de residencias y salas de ensayo, el recorrido del espectador está en contacto con el quehacer del teatro abriendo caminos de contemplación donde queda ubicado el espectáculo en proyección a sus dependencias, armando un recorrido por los recintos que no desconoce el acto escénico.

2. CONTEMPLACIÓN; LA CONDICIÓN DE LO ABIERTO

Por un lado es la relación que se establece entre el público y el artista durante el espectáculo

y al mismo tiempo es una vinculación del cuerpo con la lejanía.

Esto se construye a través de "balcones interiores" (Pasarelas centrales) y "balcones exteriores" (Terrazas perimetrales). De esta forma aparece una dualidad en la contemplación; La primera da lugar a que la obra se mire a sí misma y la segunda a que la obra mire hacia la lejanía.

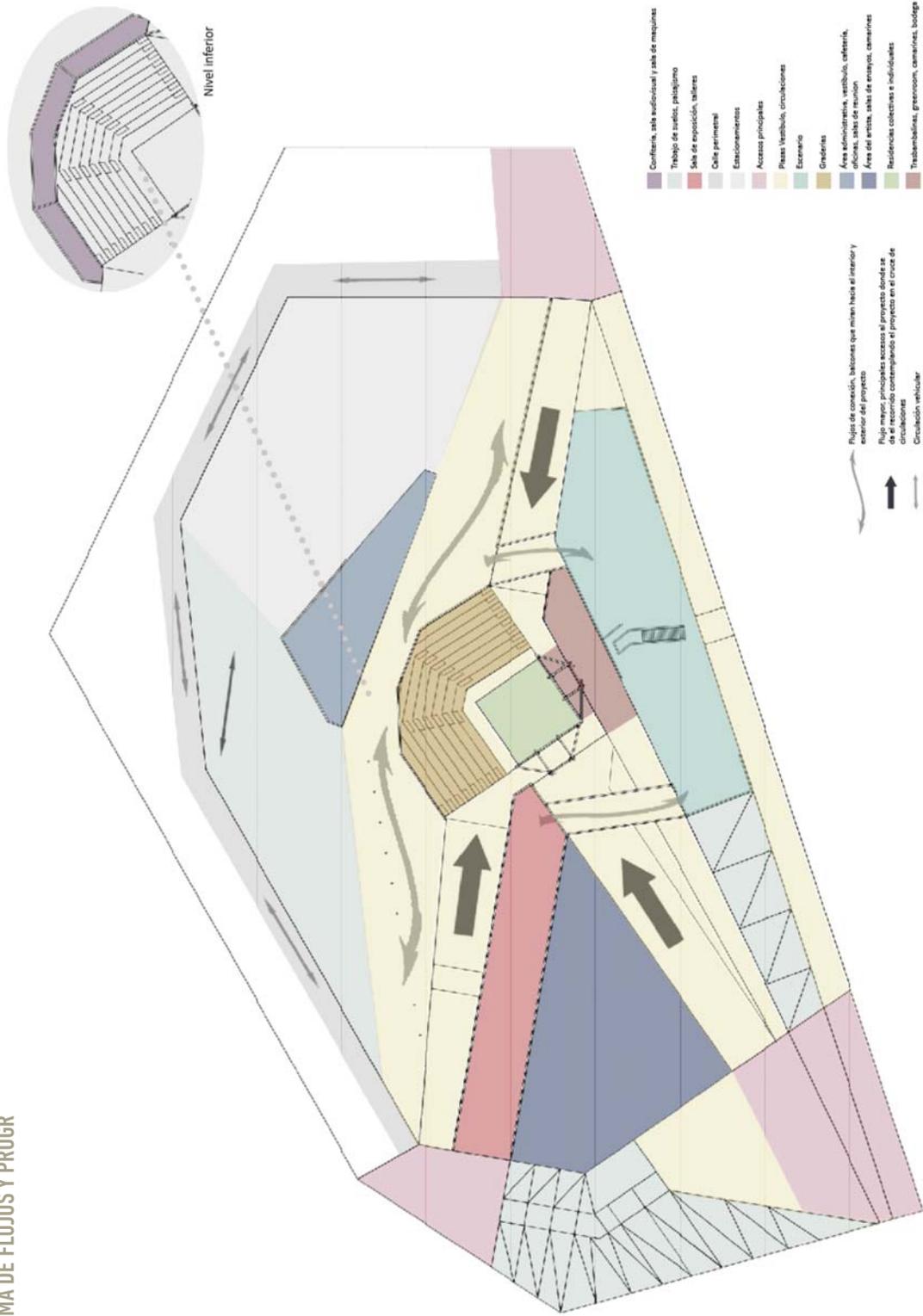
3. ENCUENTRO; INTERACCIÓN ENTRE ARTISTA Y ESPECTADOR

La acogida es la cualidad que recibe tanto al artista como al espectador, volviéndose una generadora del encuentro y por ende, del espectáculo.

La propuesta busca integrar esta condición al proyecto por medio de circulaciones de libre acceso, las que acaban en espacios de interrelación interiores (vestíbulos) y exteriores (patios y terrazas), donde se produce la interacción directa entre ellos.



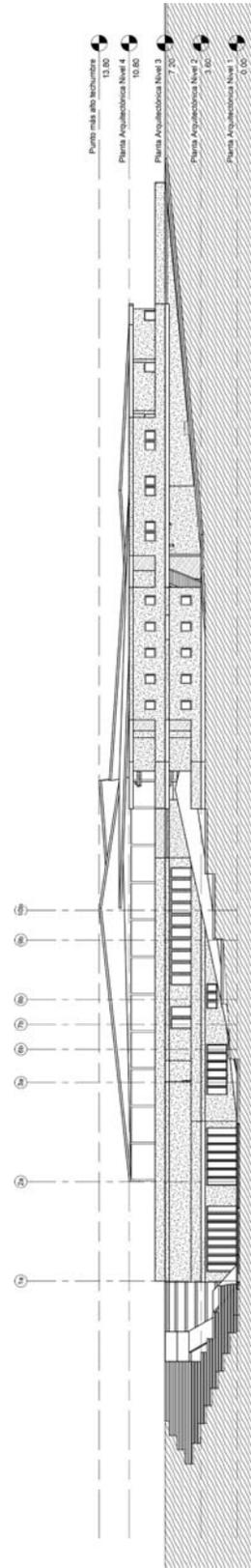
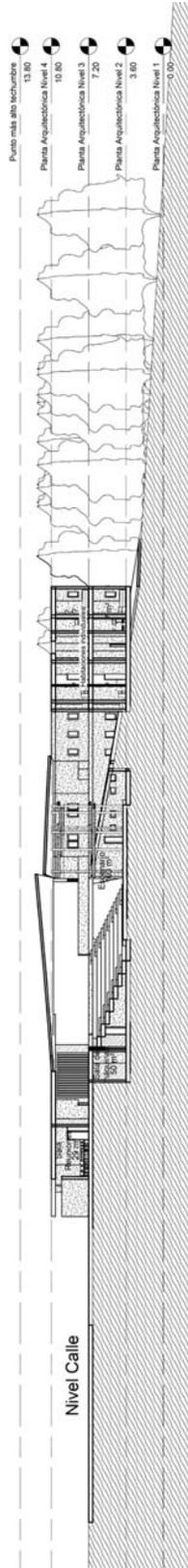
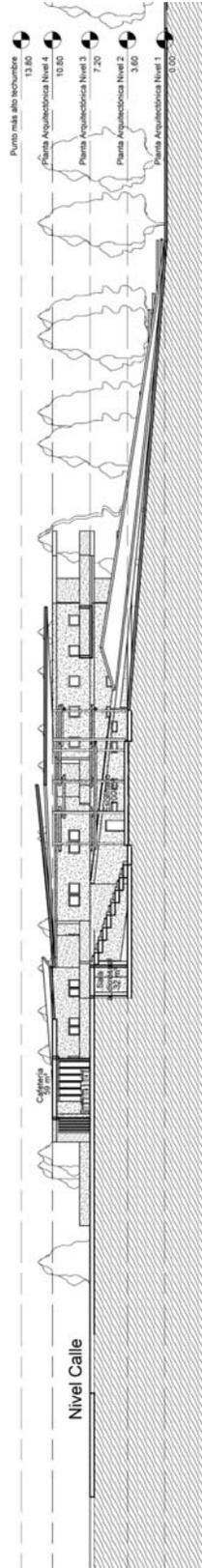
ESQUEMA DE FLUJOS Y PROGR



PLANTA GENERAL DE LA PROPUESTA



CORTES



TRAVESÍA A JOAO PESSOA, Brasil



Fuente:
1. Imágen del autor. Calle de la Comunidad de Porto do Capim, en donde se lleva a cabo la obra

Mientras el sector comercial de Joao Pessoa comienza a cesar su movimiento cerca de las seis de la tarde, la comunidad de Porto de Capim se mantiene en un dinamismo propio; Las personas sentadas frente a sus casas conversando, los niños jugando en las calles y el recorrido de vehículos se extienden más allá del ritmo de la ciudad. Porto do Capim se encuentra delimitado por el río Sanhauá, el cuál sería el puerto principal de Joao Pessoa. Sus calles se abren hacia la iglesia de San Pedro y la Iglesia de San Francisco, permitiendo la vinculación con la lejanía y la generación de marcados puntos de referencia.

La comunidad funciona como un todo, y se compone en su mayoría de familiares que se han asentado en el lugar.

Es por esto que mantienen una fuerte conexión con su origen, transmitiéndose costumbres desde generaciones pasadas que han sido cuidadas como patrimonio, no dirigido en bienes materiales, sino desde el oficio, la cultura y las costumbres. El esfuerzo y la relación cercana que poseen entre ellos han hecho que solidaricen con el otro, pues conocen que cada uno cumple un rol fundamental tanto para el desarrollo como el funcionamiento de la comunidad.

EL TALLER Y LA TRAVESÍA

El primer día de obra consistió en el estudio y observación del lugar de intervención. Para determinar los espacios en los que se llevaría a cabo la obra, se realizó una primera reunión con los vecinos, en donde surgió

como propuesta la construcción del paso de la Procesión de la Virgen de la Concepción. Con este propósito el taller fue dividido en tres grupos de faena, determinando como lugar de construcción el muelle (trapiche A), la plaza (costado del Ponto de Cultura B) y un espacio más acotado el cual da cabida al encuentro (asientos galería C).

En el espacio asignado (B) se observó que la cualidad propia del lugar era el encuentro y la reunión en torno al árbol. Éste servía como una cubierta natural que permitía el resguardo de las altas temperaturas, por lo que la obra debía pensarse como un modo de potenciar lo ya existente.



Fuente:

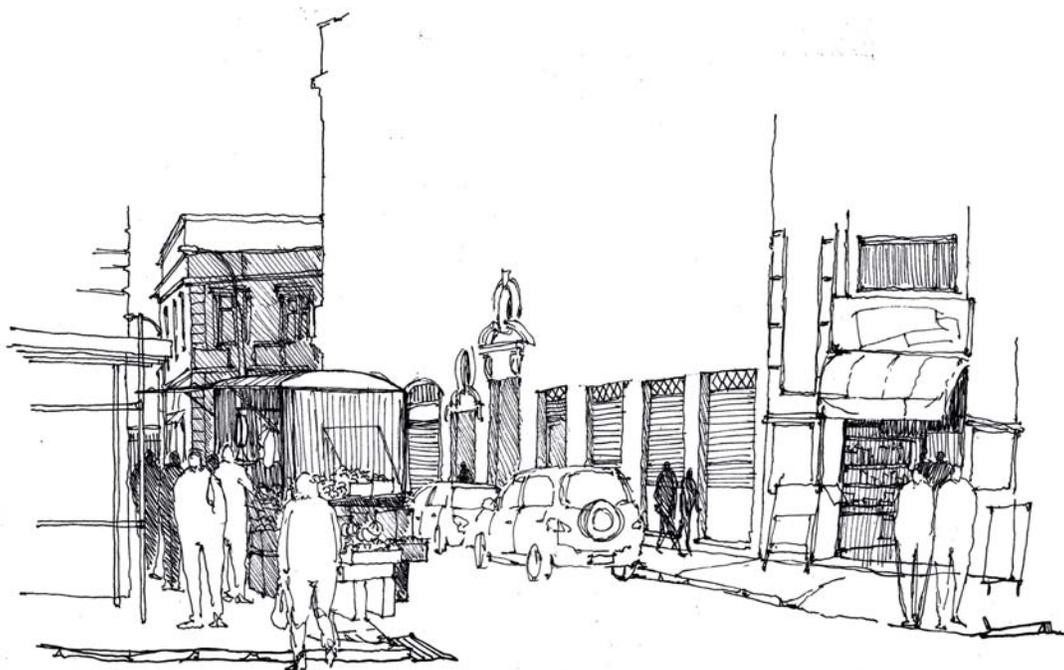
1. Imágen del autor. Obra de travesía, primera intervención para el encuentro.
2. Imágen del autor. Segunda parte de la obra de travesía, donde se hizo un trabajo de suelo para consolidar el espacio de plaza.

QUINTO AÑO

NOVENA Y DÉCIMA ETAPA

A. TEMA DEL TALLER: EL BARRIO

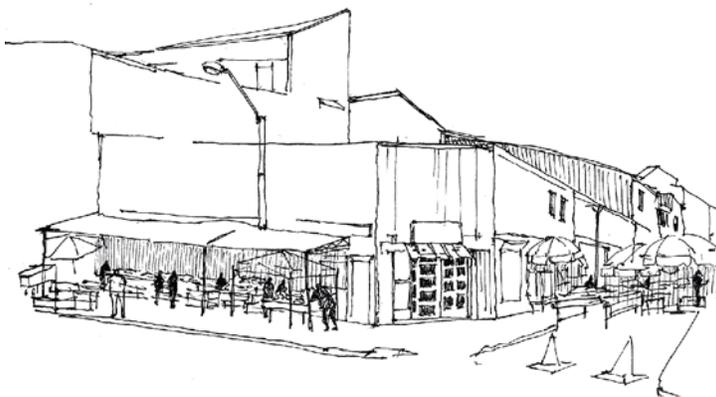
Introducción a partir de la observación



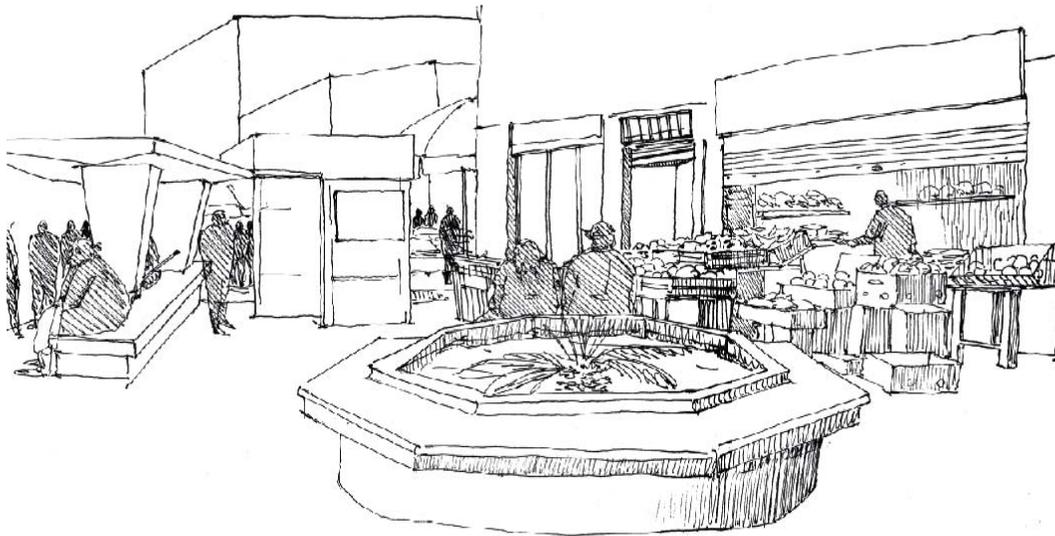
La escalera que asciende hasta Jacobo Bossuet es la prolongación de la calle, y permite conectar la interrupción entre los dos horizontes que surgen a partir de las diferentes alturas. El horizonte superior se vuelve de esta forma un mirador hacia el barrio.

El comercio tiene un papel fundamental en el surgimiento del barrio puerto, el que en la antigüedad era conocido por su vida bohemia.

Los residentes del lugar señalan que los negocios más habituales durante los años 70 eran bares, hoteles y restaurantes, lo que originaba una actividad constante tanto en el día como en la noche. Sin embargo, esto cambió durante el golpe militar de 1973, en donde se cerraron los numerosos establecimientos de este tipo.



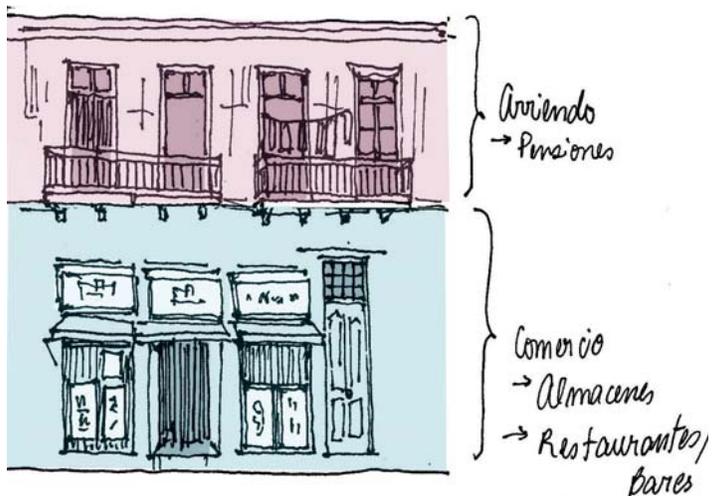
La escalera que asciende hasta Jacobo Bossuet es la prolongación de la calle, y permite conectar la interrupción entre los dos horizontes que surgen a partir de las diferentes alturas. El horizonte superior se vuelve de esta forma un mirador hacia el barrio.



La escalera que asciende hasta Jacobo Bossuet es la prolongación de la calle, y permite conectar la interrupción entre los dos horizontes que surgen a partir de las diferentes alturas. El horizonte superior se vuelve de esta forma un mirador hacia el barrio.

En la actualidad el comercio ha sido sustituido en su mayoría por almacenes que se encargan de suplir tanto a los habitantes del plan como también a los residentes de los cerros cercanos.

Aún cuando el sector ha sufrido una gran modificación de su estilo de vida y costumbres, las personas que pertenecen al lugar han formado una familiaridad que se observa en la interacción entre los vendedores y los clientes, y entre los peatones.





Fuente:
Simpson, H. (2008). Iglesia de la matriz ubicada en la ciudad de Valparaíso, Chile [Fotografía]. Recuperado de es.wikipedia.org

LA MATRIZ

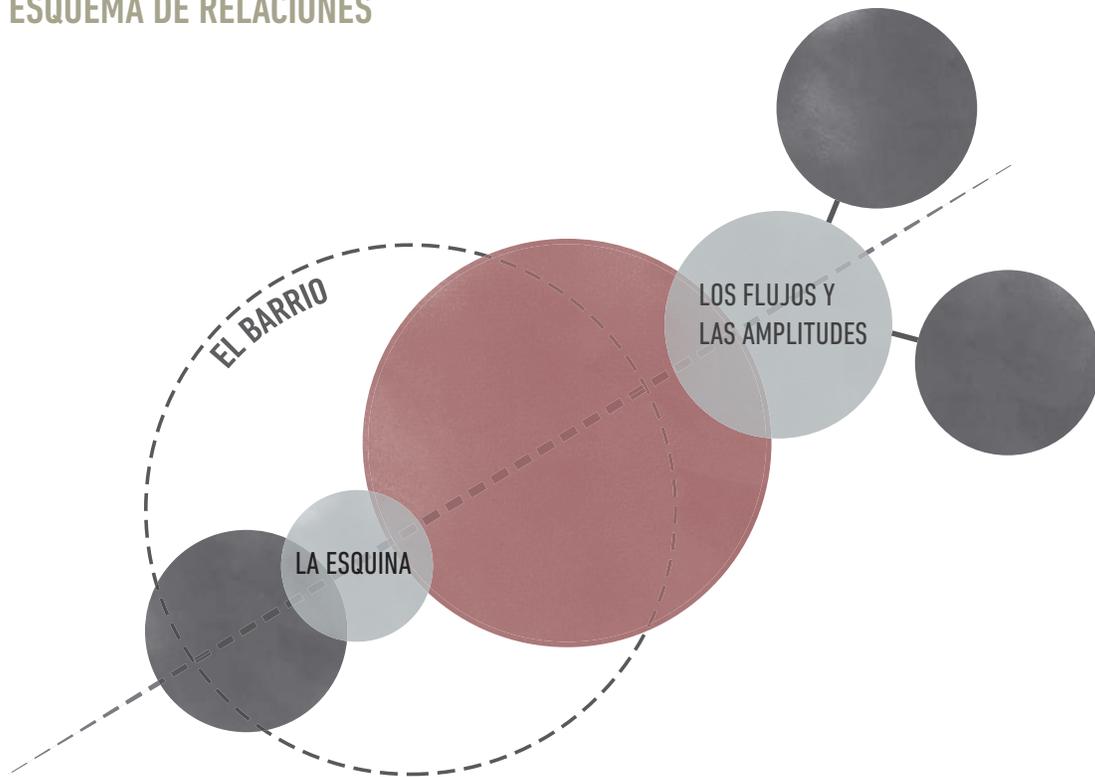
La Matriz es un tramo angosto que se encuentra bordeado por casas de dos niveles. El tránsito exclusivo de peatones y su condición como paso perpendicular a las calles Cochran y Blanco le otorgan condiciones que favorecen a los comerciantes que se ubican a lo largo de la calle.

En estos espacios que parecen estar escondidos, se da una vida de interior dentro de lo público; Las personas colocan asientos, otro hombre saca la guitarra y enseguida se da un momento que contrasta con una realidad que cambia al doblar la esquina.



La estrechura de calle La Matriz está condicionada por los comerciantes como un sitio de estar, dándole una cualidad de interior al espacio público en donde la intimidad le permite a la familia compartir.

ESQUEMA DE RELACIONES



ESPACIOS PÚBLICOS EN LOS CERROS

En los cerros también se forman rincones públicos, sin embargo, el hecho de poder mirar la ciudad desde "afuera" le entrega a estos espacios una mayor autonomía, y por lo tanto, negocios más pequeños, retazos de terreno e incluso escaleras se vuelven el principal entorno de interacción social entre los residentes ("como estoy lejos de plaza Echaurren, me reúno en la plaza de la esquina"). Esto muestra además que estos espacios peatonales se tornan una extensión de la casa, proyectándose en forma de patio común y con propiedad sobre el espacio público.



Ambos vecinos salen de sus casas y se sientan a conversar en la escalera; La reunión frente al espacio propio hace que el lugar se torne una extensión de la vivienda, de modo que continúan teniendo un grado de dominio dado al leve traspaso entre el espacio público y el privado.

TALLER DE CONJUNTO DE VIVIENDA COLECTIVA: Proyecto Edificio Meyer

MAPA DE UBICACIÓN



ENCARGO DEL TALLER:

Se realiza un estudio en el barrio Puerto de Valparaíso que consta de dos partes; La observación y el análisis de los antecedentes históricos y socioeconómicos del sector.

Por medio de los antecedentes obtenidos por el estudio, los profesores designan un inmueble

que se encuentra en uso - el edificio Meyer, al que se debe conservar la fachada, y proponer un programa alterando solo el interior del edificio. El objetivo es entonces, generar densidad, entregar un servicio al barrio y promover la actividad del sector.

PROFESORES

Iván Ivelic/ Antonia Scarella

UBICACIÓN

Calle Clave con Cochrane, Valparaíso.



La linealidad de la calle guía hasta enfrentarse al fondo; los edificios forman una barrera perpendicular que encierra Plaza Echaurren en el interior del barrio.

ANTECEDENTES

Teniendo su origen desde la actividad portuaria, los primeros asentamientos de la ciudad se dieron en torno a este sector. Durante su desarrollo se construyeron importantes hitos que en la actualidad son un símbolo de la identidad del barrio, tales como la Iglesia La Matriz, el Mercado Puerto y la Plaza Echaurren; siendo esta última, el lugar donde se concentra la actividad social y comercial del lugar.

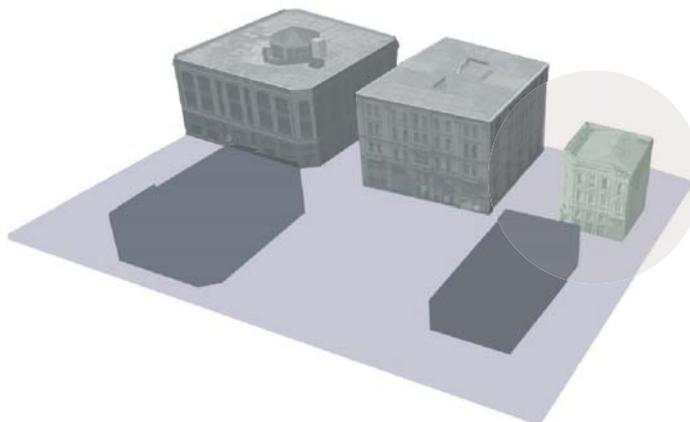
Desde los cerros estos hitos adquieren la condición de ser puntos referenciales, pues aparecen inmediatamente desde diferentes puntos de ubicación. Al igual que la luz en los espacios interiores, el sonido propio de las maquinarias del puerto es una de las formas en que el barrio recibe al visitante.

ACTO:

Transitar enfrenteado en quiebre luminoso del encuentro en diagonal

FORMA:

Galería diagonal de luz superpuesta



CONSIDERACIONES DE LA PROPUESTA



ASPECTOS HISTÓRICOS

Dentro del contexto histórico, el barrio puerto responde al primer centro cívico de la ciudad de Valparaíso, en donde inicialmente el habitar quedaba envuelto en torno al comercio y las actividades cotidianas de la vida pública. Dentro de este marco, el barrio adquirió dicha condición, destinado a satisfacer las necesidades de la vida urbana.

El edificio Meyer, por su privilegiada ubicación, fue destinado a suplir las necesidades médicas del barrio.

La importancia histórica del edificio se expresa desde el exterior, en la continuidad de la fachada ornamentada, la cual se mantiene original junto a su estructura. Mientras que desde el interior

se aprecia la cercanía a los grandes hitos existentes en el barrio, entendiendo la inserción del edificio dentro del casco histórico.

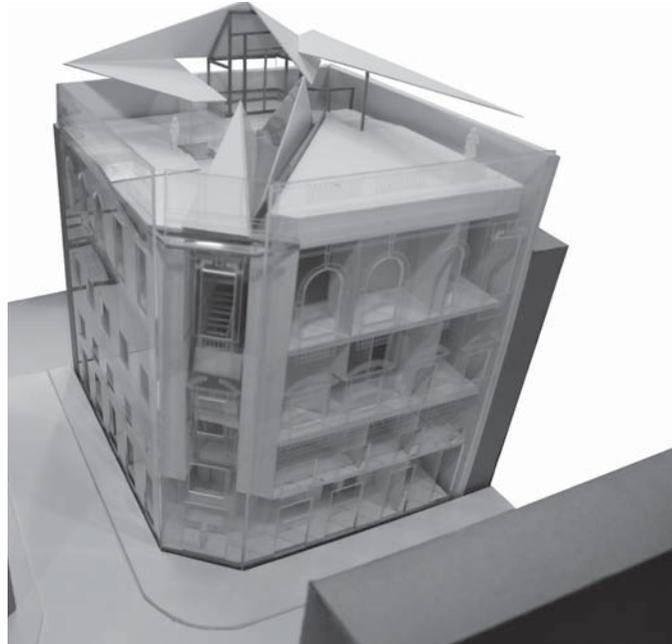
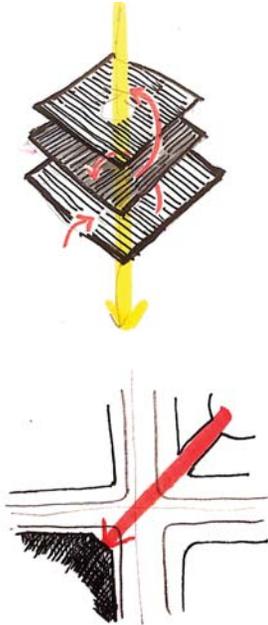
ASPECTO ARQUITECTÓNICO

Dentro del aspecto arquitectónico destaca la interioridad del inmueble, la cual se ordena verticalmente por una lucarna central que unifica en su vacío los niveles del edificio, además de la degradación luminosa que define dos espacios principales; El corredor interno, volcado al interior en una luz indirecta, y el corredor externo, conformado por las habitaciones aproximadas al exterior en una luz directa. Respecto a la interacción de estos dos espacios se genera entre ellos un continuo traspaso, configurándose el interior como, un ir y venir entre umbrales luminosos.

Por otro lado, el edificio presenta alturas diferentes en cada nivel, dando cuenta de una destinación mixta para su programa inicial, este juego de alturas permite la distinción de los espacios y sus usos, siendo posible distinguir 4 niveles.



PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



A través de la propuesta se quiere mantener el carácter público del inmueble en pisos inferiores. Aumentar la forma de relacionarse con la comunidad, convirtiéndolo en un punto de encuentro y lugar capaz de prestar servicio a la población del barrio puerto.

Aprovechar la línea de altura que tienen los edificios de la zona y el mismo inmueble a intervenir para habilitar una azotea sin afectar la fachada, donde los habitantes puedan tener conexión con la totalidad.

A su vez, se busca potenciar la esquina como punto de encuentro de la comunidad, entonces extender esta relación apropiando e internando la diagonal que recibe desde la plaza. Además de establecer servicios sociales, que permitan estancias o constante movimiento dentro del edificio.

PROBLEMÁTICA

Dentro de la problemática observada, se destaca el deterioro del barrio en general, como consecuencia de una desvalorización de éste con el paso del tiempo y la destrucción natural del entorno. Lo que lo ha convertido en un espacio en deshuoso, con altos niveles de delincuencia y de poca atracción peatonal.

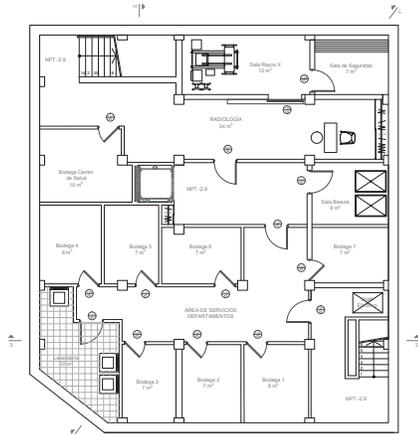
El barrio no se abastece de equipamiento urbano que facilite la apreciación de su paisaje patrimonial, ni que reciba la llegada de visitantes. Solamente se encierra entre los habitantes del sector potenciando el desgaste de éste.

Se observa también una carencia de servicios de salud destinados directamente a los habitantes del barrio puerto, evidenciado en la poca cantidad de farmacias, y espacios de atención médica accesible.

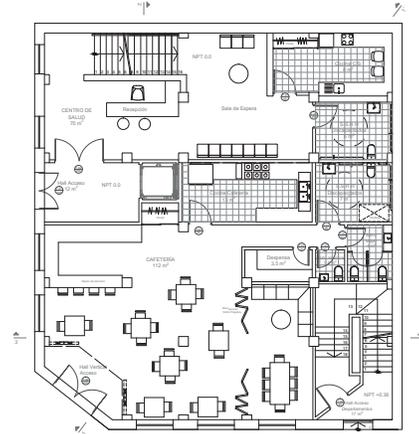
ENFOQUE HUMANO

La intervención del inmueble busca responder ante una carencia relacionada con el grupo etario predominante en el barrio Puerto, de modo que pretende dar una cercanía del servicio a la tercera edad y además configurar un espacio que permite el encuentro y la integración tanto de los habitantes del inmueble como los del barrio puerto.

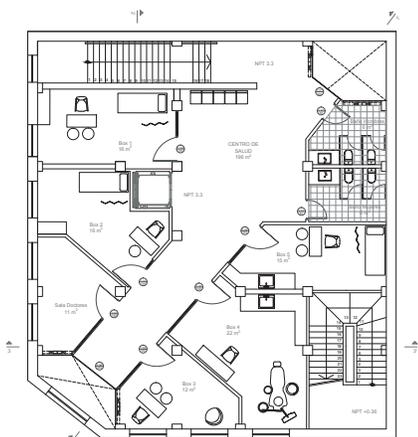
PLANTAS DE ARQUITECTURA DE LA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN



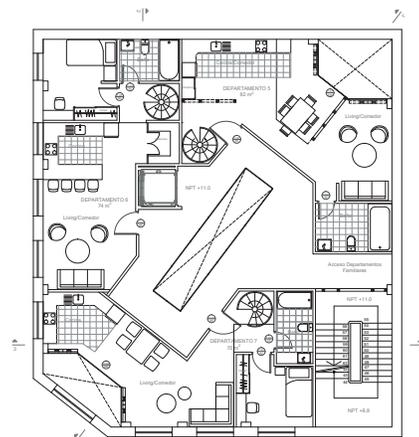
- BODEGAS DEPARTAMENTOS/ CENTRO DE SALUD
- RADIOLOGÍA
- LAVANDERÍA
- SALA DE BASURA



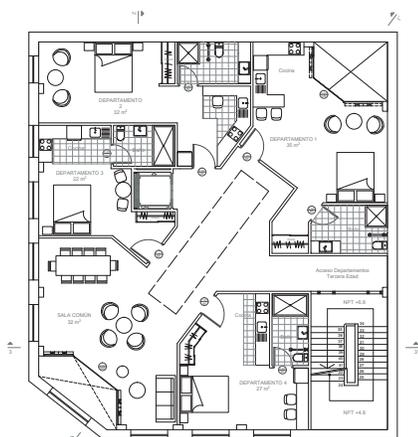
- CAFÉ
- SALA DE REUNIÓN VECINAL
- RECEPCIÓN CENTRO MÉDICO



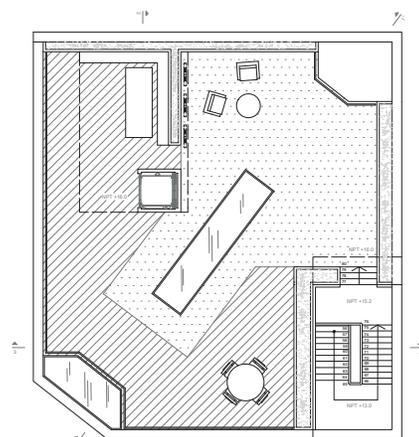
- CONSULTAS MÉDICAS



- DEPARTAMENTOS DIRIGIDOS A FAMILIAS



- DEPARTAMENTOS DIRIGIDOS A ADULTOS MAYORES



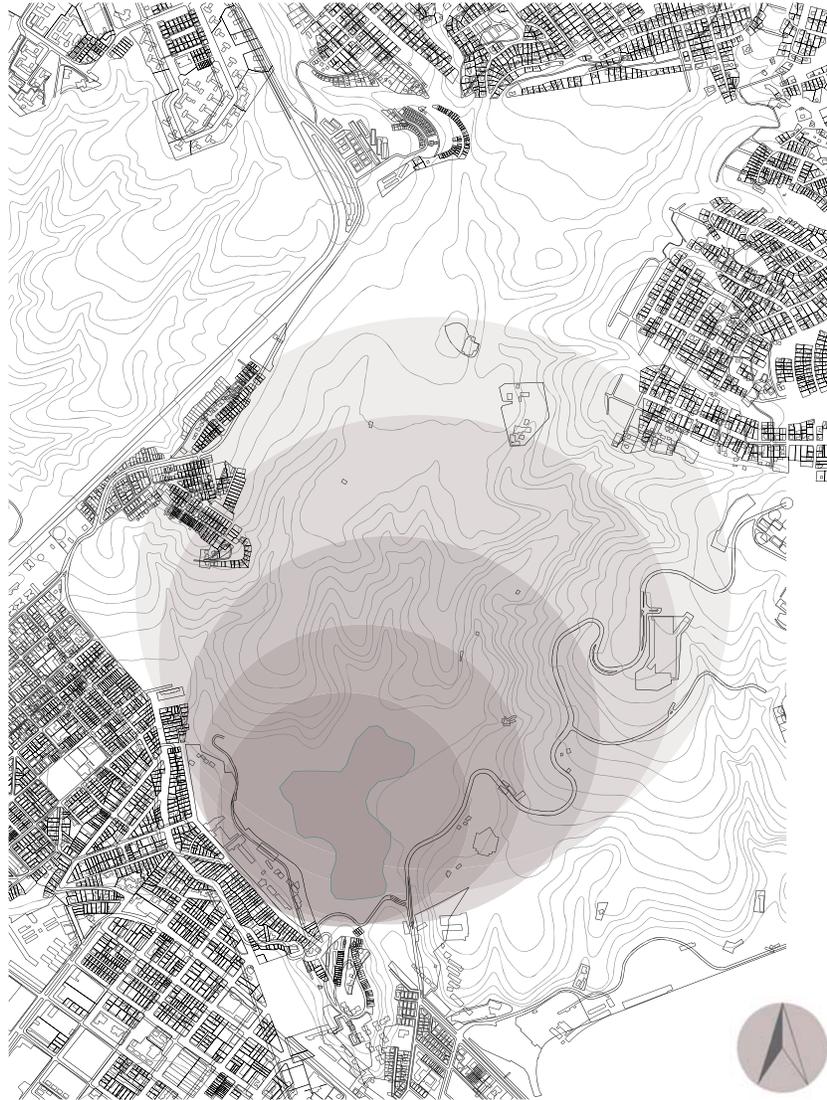
- TERRAZA COMPARTIDA

CORTES DE ARQUITECTURA DE LA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN



TALLER DE BARRIO Y POLICENTRISMO URBANO: Proyecto de Plan Maestro

MAPA DE UBICACIÓN



ENCARGO DEL TALLER:

Se realiza un estudio en el barrio Puerto de Valparaíso que consta de dos partes; La observación y el análisis de los antecedentes históricos y socioeconómicos del sector.

Por medio de los antecedentes obtenidos por el estudio, los profesores designan un inmueble

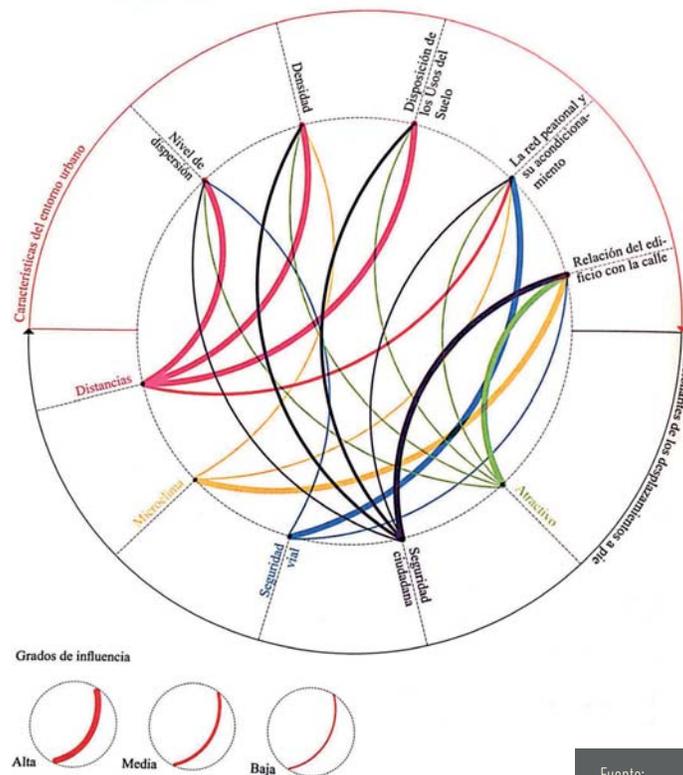
PROFESORES

Mauricio Puentes/ Maximiliano Trigos

UBICACIÓN

Sector Sausalito, Viña del Mar

ESQUEMA SOBRE LOS RASGOS URBANOS Y LOS CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD PEATONAL, SEGÚN EL LIBRO "LA CIUDAD PASEABLE"



ASPECTOS Y CONDICIONANTES CONSIDERADOS PREVIOS A LA PROPUESTA

A medida que la topografía se hace más accidentada disminuye progresivamente el porcentaje de población potencialmente apta para caminar, el esfuerzo implica una reducción de la velocidad.

Los peatones son sensibles a la topografía, sin embargo, en Valparaíso el trazado y la manera

ACTO:

Atravesar contenido en horizontes reversibles

FORMA:

Triple horizonte en quiebre

de internarse a la ciudad funciona.

Se habita en considerables pendientes quedando demostrado que el hábito y la cultura de movilidad están por sobre la topografía.

Es importante que se produzca una escena urbana, que sea estimulante y con puntos claves de interés ubicados en lugares estratégicos para que inciten el transitar a pie

Fuente:
Pozueta, J. (2009). Imagen del libro 'La ciudad paseable' [Esquema]. Madrid: CEDEX

de esta manera la pendiente no se sobreponga.

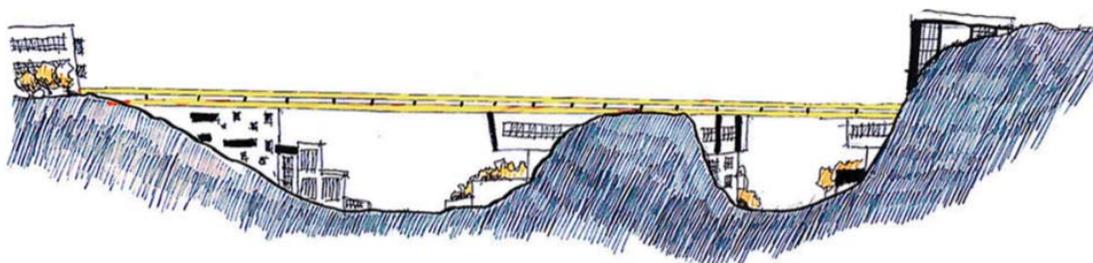
Así mismo se debe tener en consideración la velocidad/distancia y el tiempo de recorrido de un punto a otro, el clima, la vulnerabilidad/seguridad del peatón, al momento de articular una marcha a pie.

Deben analizarse detenidamente las barreras que la topografía puede suponer, en el caso de que estamos proponiendo.

1. Situación actual



2. Esquema de situación proyectada



Corredores - Puentes

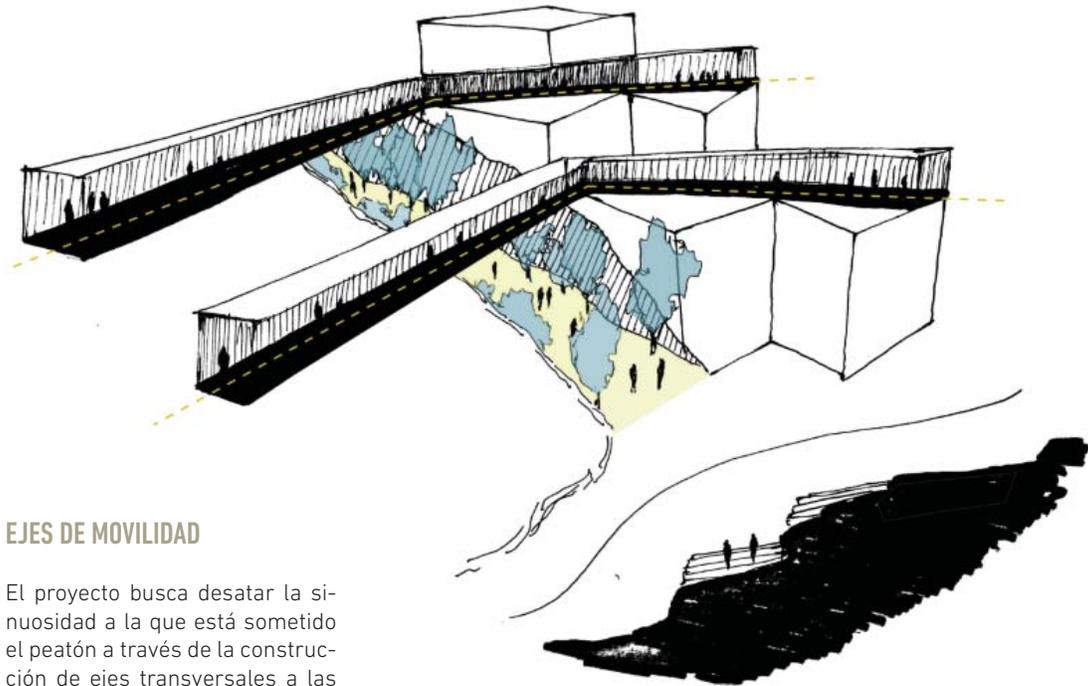
Son la articulación principal de los volúmenes, llenos y vacíos que albergan varios programas en su recorrido. Estos limitan la rasante de los volúmenes contiguos para mantener su condición de mirador. Es con ellos que además se da la reversibilidad, que permite dar un cielo a los fondos de quebrada, y a la vez la proyección de servicios bajo ellos.

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

El proyecto abarca el sector aledaño a la Laguna Sausalito, entre Av. Santa Inés y Av. Padre Hurtado. El sector de la laguna actualmente se encuentra inserto en un Polo Educativo y Deportivo. En el sector se encuentran dos universidades de 2 colegios de gran envergadura, y un estadio. Dentro de esta área se ubica además el Polideportivo de Viña del Mar, que a pesar de su alta afluencia de público, se haya segregado por el parque de la laguna y los alrededores del Estadio Sausalito.



ESQUEMA DE CONECTIVIDAD MEDIANTE EL TRÁNSITO PEATONAL



EJES DE MOVILIDAD

El proyecto busca desatar la sinuosidad a la que está sometido el peatón a través de la construcción de ejes transversales a las pendientes naturales del cerro, los que tienen como propósito generar una reversibilidad por medio de sus frentes. De esta forma, se logra vincular la cima con el fondo, el arriba y el debajo; que en ella se logre una virtud que consolide el sector como un punto de enclave entre el borde y la cima, en completo dominio del peatón.

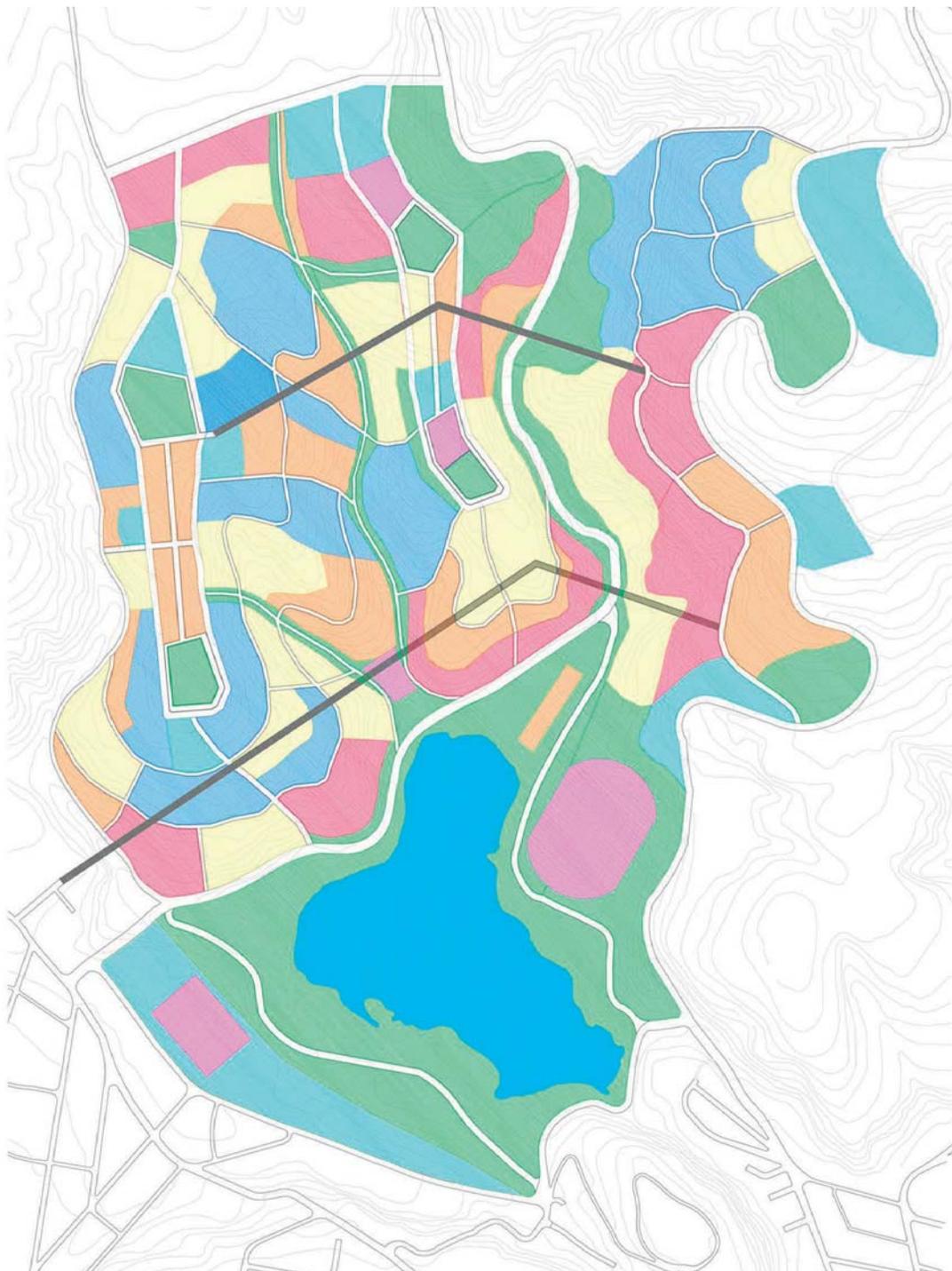
Una comunidad necesita de libertad en su elección de movilidad y de lugares de encuentro, estos tienen un impacto más positivo cuando la forma de llegar ofrece distintas alternativas; a pie, bicicleta, auto, bus. Por lo que la propuesta integra un mayor número de vías peatonales, mediante el soterramiento de ciertas vías vehiculares, con motivo de dar un rol más activo al peatón en la conformación de la ciudad.

Los ejes viales trazados buscan la conectividad hacia sectores circundantes, como Sante Inés, Achupallas, Miraflores y el Plan de Viña del Mar



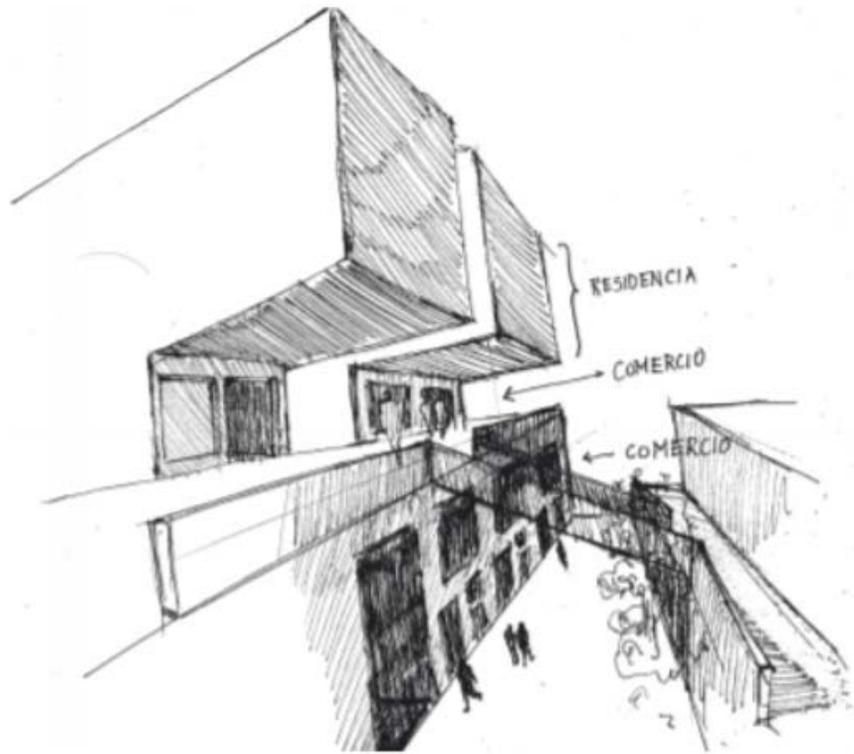
Atravesar contenido en horizonte reversible permite habitar el arriba y el debajo..

PROPUESTA DE MASTERPLAN, SECTOR SAUSALITO



- AR: Área de Recreación y Espacios Abiertos**
 Esta categoría permite grandes parques públicos y áreas de recreación y de uso público como miradores, plazas, anfiteatros, estas se ubican en las curvas cerradas de la avenida superior y a través de los fondos de quebradas conectando los programas a través de su extensión.
 AR-1: Recuperación y mejoramiento de las áreas verdes en torno a la laguna.
 AR-2: Parque Estadio, área verde y zona de amortiguación.
 AR-3: Parque de la Quebrada.
- IMI: Instalaciones de Impacto Mayor**
 Las instalaciones incluyen edificaciones de índole exclusivamente deportivo y cultural, como extensión del área deportiva ya existente al borde sur de la laguna Sausalito, correspondiente al estadio y su equipamiento deportivo. Por otra parte las instalaciones culturales buscan potenciar el polo educativo entorno a la laguna.
 propuesto consiste en:
 IMI-1: Piscina Pública
 IMI-2: Biblioteca
 IMI-3: Teatro
 IMI-4: Centro Cultural
- ZUC: Zona de Uso Cívico:**
 Zonas destinadas para el uso de instituciones tanto públicas como semi-públicas, incluyendo oficinas gubernamentales, comisarias y estaciones de bomberos, hospitales y colegios públicos y privados. Incluye instalaciones religiosas y otras actividades religiosas a otra escala.
- ZRM: Zona Residencial Mixta.**
 Corresponde a todas las áreas de uso de viviendas que permitan una alta densidad poblacional como la multifamiliar . se excluyen las casas unifamiliares para aumentar la densificación
- BUM: Barrio de Uso Mixto de Alta Densidad**
 Un área que es apropiada para una mezcla de vecindario comercial minoristas u oficinas, servicios profesionales,tiendas de conveniencia y minoristas que sirven a un mercado a escala vecinal) y además usos residenciales de densidad alta.
- ZC: Zona Comercial**
 Presencia de un comercio altamente diversificado y distribuido para concebir poli centros en soporte a los barrios
- BCM: Lotes o paquetes que contengan pequeñas tiendas u oficinas, servicios, tiendas de conveniencia y tiendas minoristas que sirven a un mercado a escala del vecindario.**
- TR: Transporte**
 Áreas dedicadas para el transporte por suelo, aire o rieles. Esto incluye calles surcadas, derechos de paso e instalaciones de rieles. Incluye vías soterradas en zonas próximas a grandes áreas verdes.
- VP: Vías Peatonales**
 Áreas planificadas exclusivamente para el tránsito del peatón y para bicicletas, como senderos, servidumbres y escaleras.
- A: Aguas**
 Zonas de aguas publicas, como lagos y mar.

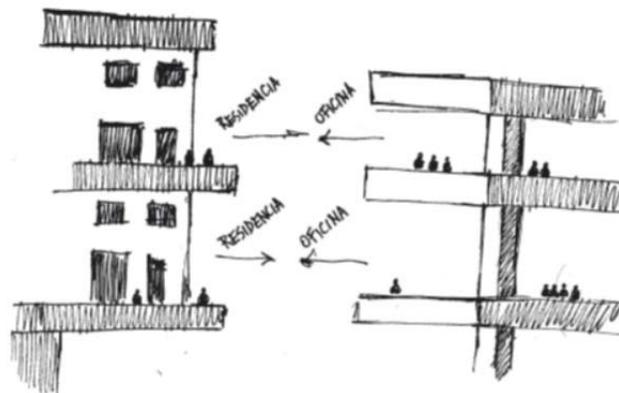
B. TALLER DE BARRIO Y POLICENTRISMO URBANO: Proyecto de Conjunto habitacional



PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

Se busca crear un conjunto de edificios cuyos interiores se vuelvan una oportunidad de conectividad entre diversos espacios públicos. Para ello, se piensa en galerías que recorren tanto espacios abiertos como cerrados, lo cual crea una circulación que adquiere dinamismo a través de la unión del programa.

Asimismo, mediante las diferencias de altura que proporciona el terreno natural, se posicionan negocios tanto sobre como bajo el eje principal de circulación peatonal, el cual según lo ya visto en la propuesta de plan maestro, es la vía principal que atraviesa las tres cimas que se elevan en el sector de Sausalito, y por ende, las de mayor tránsito



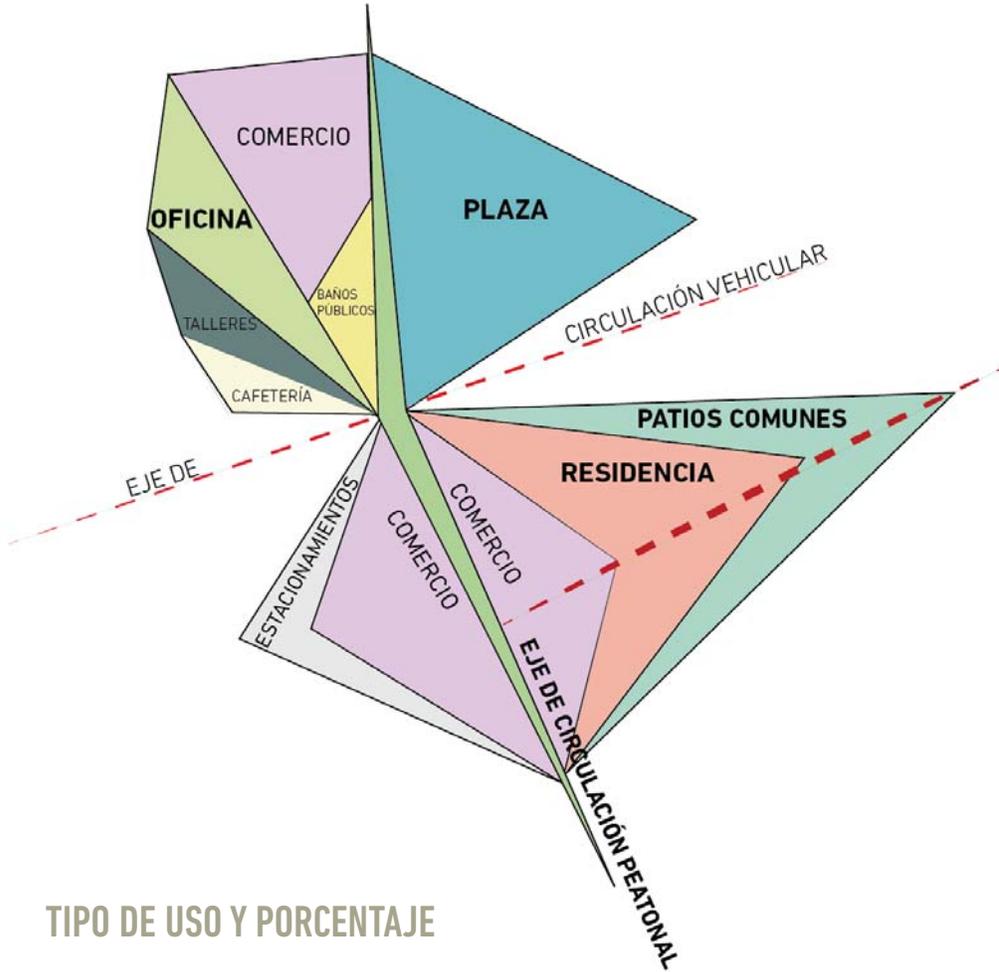
ACTO:

Pasear envuelto en cierres discontinuos

FORMA:

Galería quebrada en interiores reversibles

PROPUESTA PROGRAMÁTICA



TIPO DE USO Y PORCENTAJE



- Negocios
- Departamentos residenciales
- Circulación (Incluye Hall de entrada, escaleras y galerías)
- Bodegas Edif.
- Bodegas Comer.
- Salón de eventos
- Lavandería

- Oficinas
- Cafetería
- Talleres
- Circulación
- Terrazas



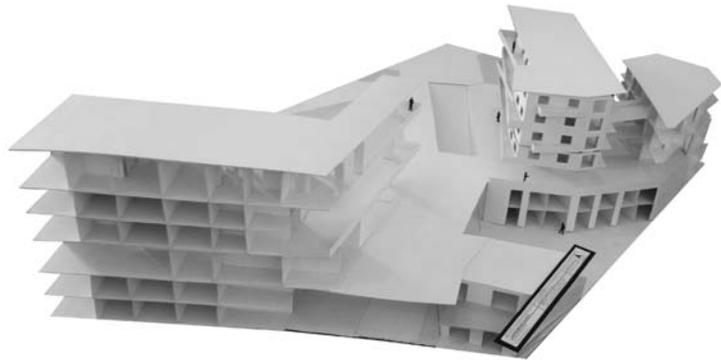
Croquis de obra habitada; vista desde la terraza del edificio de oficinas

COHESIÓN A TRAVÉS DEL PROGRAMA

Se ubica el comercio en torno al eje principal de circulación peatonal, al igual que los espacios que acogen a un programa de carácter público a los que pueda acceder con mayor facilidad como la cafetería, talleres y baños públicos.

Se da énfasis a los espacios comerciales, por su cualidad de generador de núcleos urbanos, los que responden tanto a la necesidad de los residentes como también a habitantes de sectores aledaños.

Esto tiene como propósito dar una característica autosostenible a la propuesta, comprendiendo que el sector de Sausalito depende en gran medida del centro de Viña del Mar.





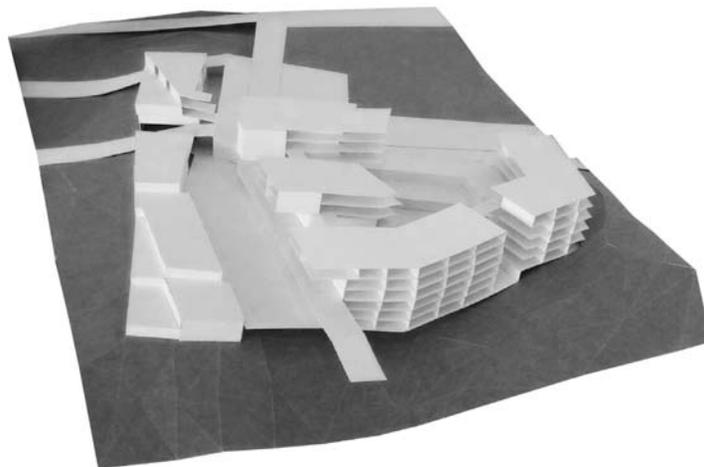
Croquis de obra habitada; vista desde los patios comunes hacia los departamentos residenciales.

LA RESIDENCIA

La residencia se ubica hacia la quebrada, en donde son resguardadas por la pendiente y es en estas hendiduras en donde se proyectan patios comunes que conectan tanto las diferentes unidades habitacionales, como el espacio público de las galerías.

Las galerías cumplen entonces, un rol fundamental en la circulación que se da en la totalidad del espacio intervenido, ya que son los umbrales entre el espacio público y residencial.

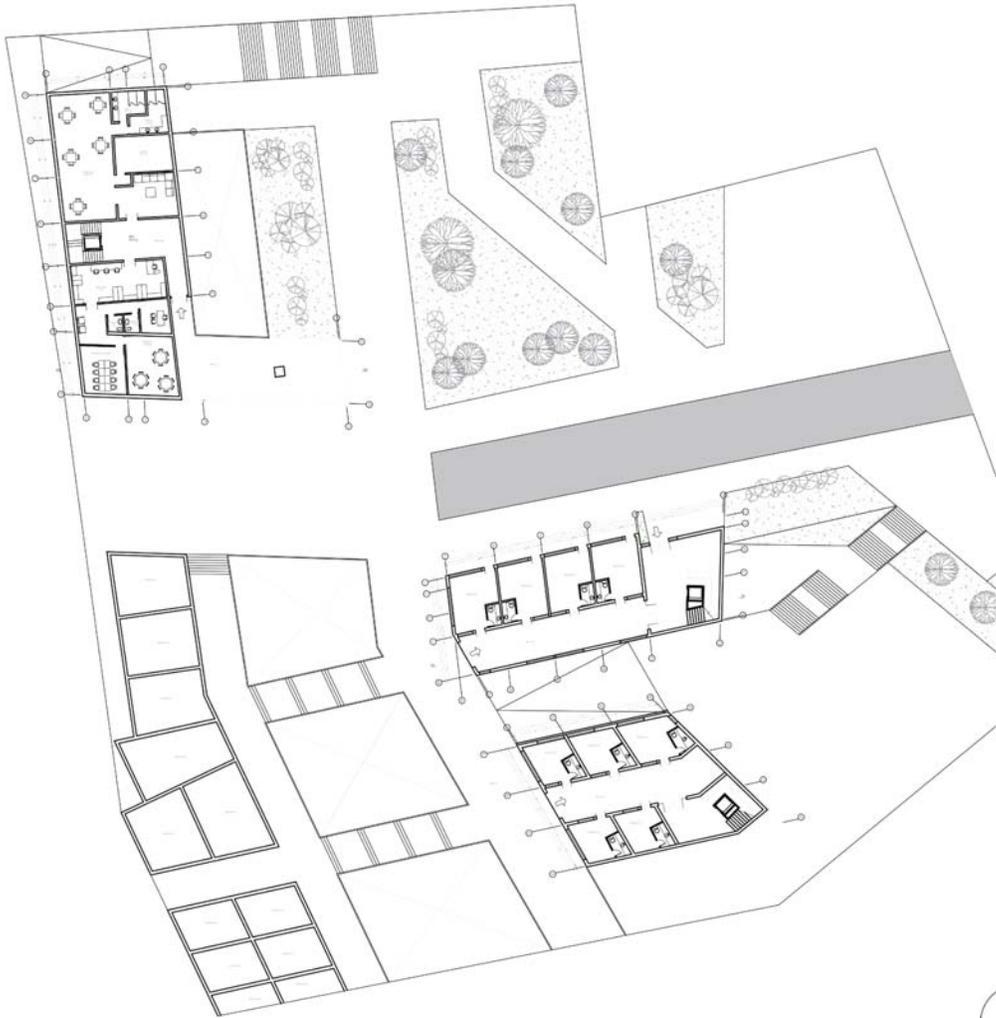
Teniendo esto en consideración, el trazado de las galerías de proyecta a modo de circuito, trayendo un dinamismo constante en el entorno que entrega vitalidad a la propuesta y se potencia en sí misma.



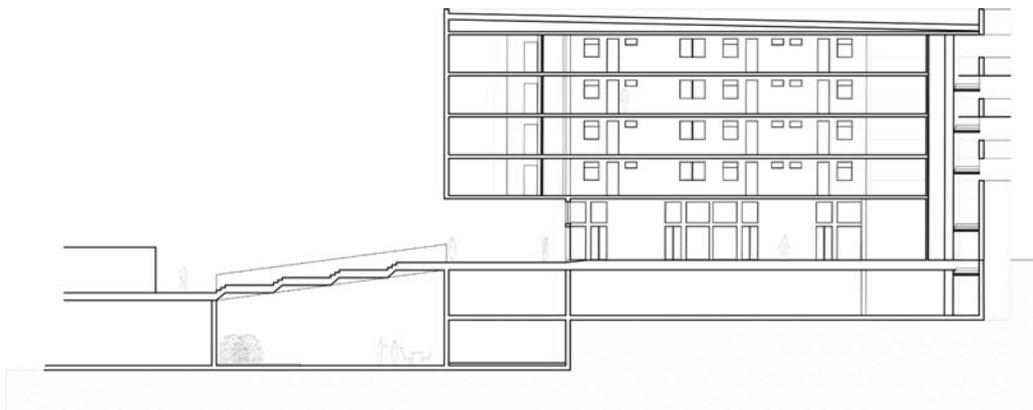
Corredores - Puentes

Son la articulación principal de los volúmenes, llenos y vacíos que albergan varios programas en su recorrido. Estos limitan la rasante de los volúmenes contiguos para mantener su condición de mirador. Es con ellos que además se da la reversibilidad, que permite dar un cielo a los fondos de quebrada, y a la vez la proyección de servicios bajo ellos.

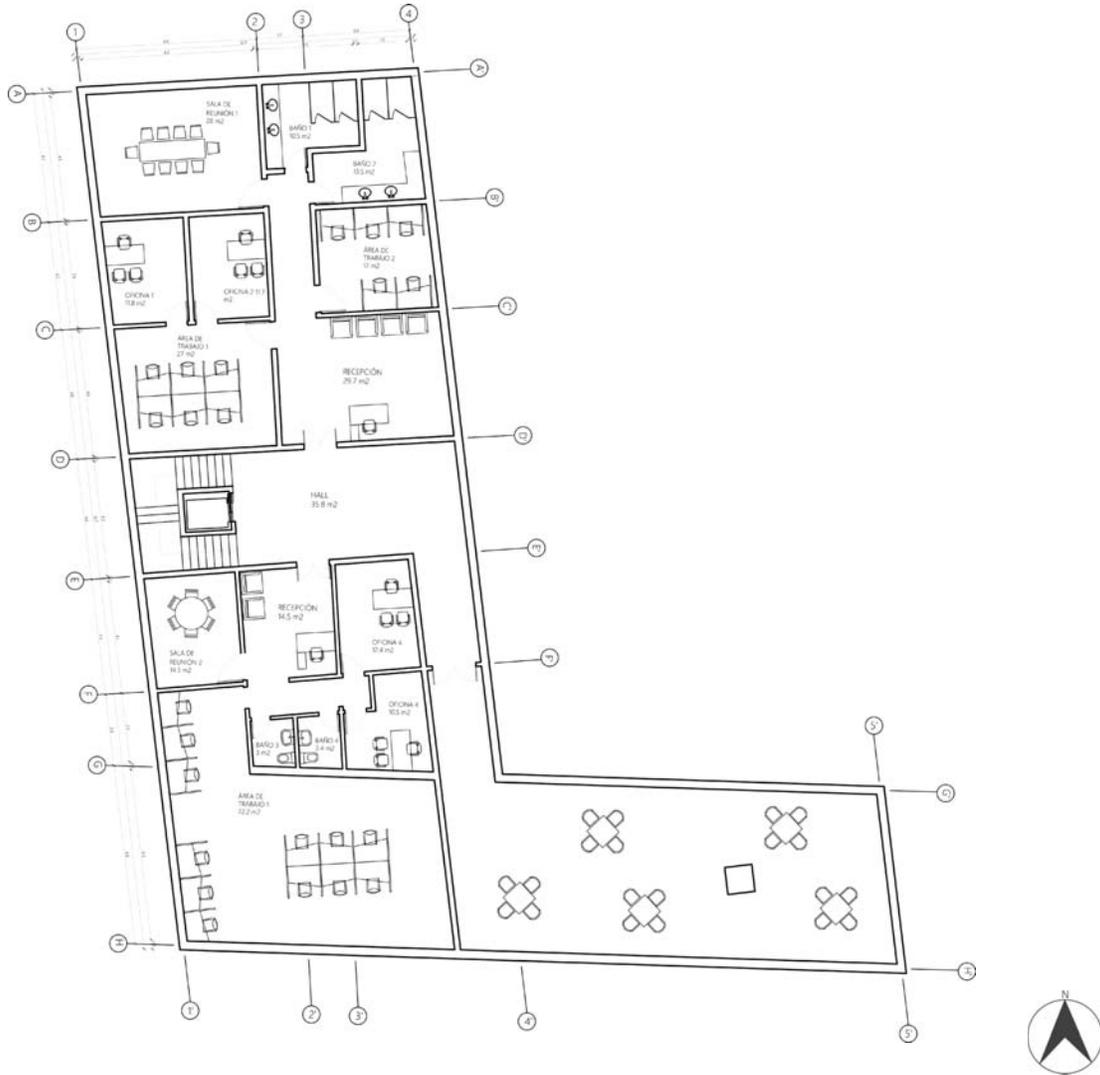
PLANTA GENERAL



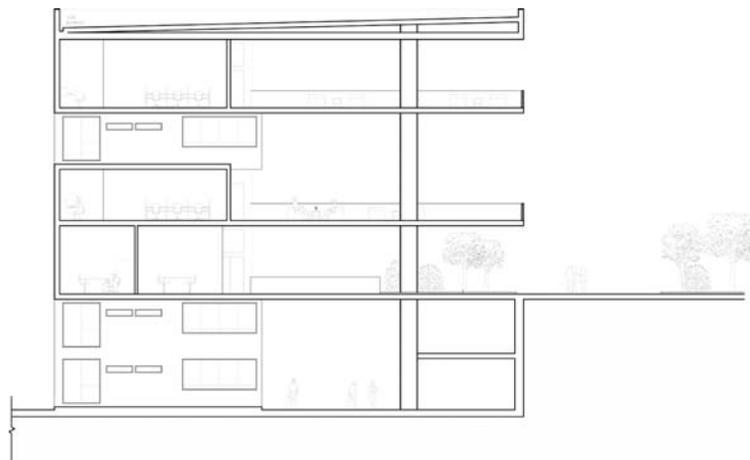
CORTE LONGITUDINAL UNIDAD RESIDENCIAL



PLANTA GENERAL OFICINAS



CORTE TRANSVERSAL EDIFICIO DE OFICINAS



CAPÍTULO

2 CONTEXTO DEL PROYECTO

REGIÓN DE VALPARAÍSO

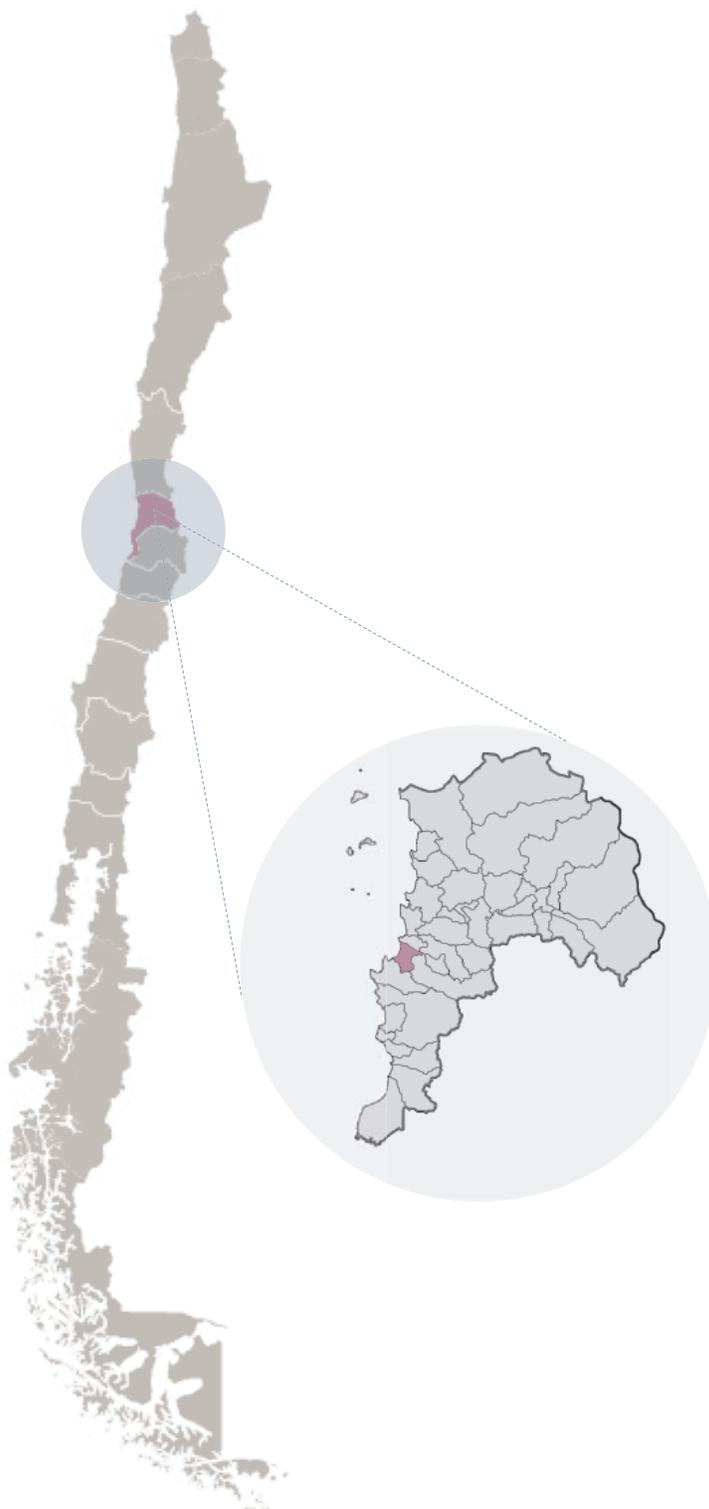
CONTEXTO GEOGRÁFICO

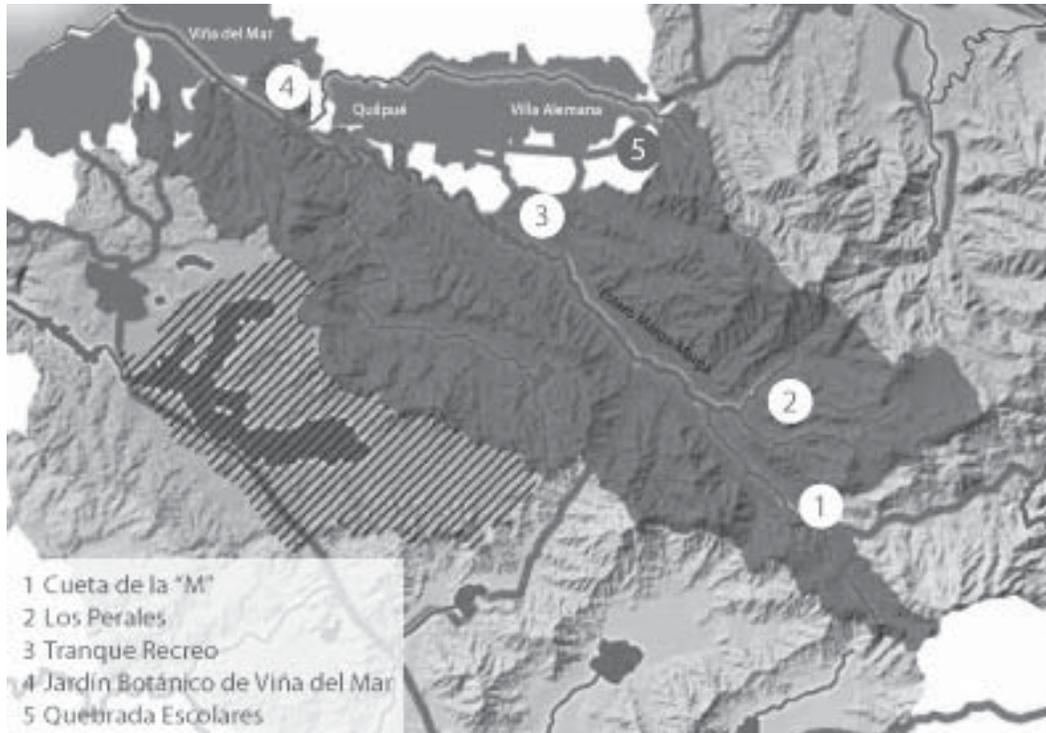
TOPOGRAFÍA

Viña del mar se ubica a 120 km de Santiago y a 8 km de Valparaíso. Su costa se enfrenta al Océano Pacífico y el relieve de su territorio ha sido formado a partir de la actividad tectónica.

En la ciudad de Viña del Mar se reúnen tres componentes que caracterizan la zona; Los cerros, la bahía y el plan.

Mediante su cercanía con Valparaíso, la ciudad presentó un proceso de conurbación, que se vió implementado por la construcción de Av. España, la cuál crea además un vínculo con la Comuna de Quilpué, Comuna de Villa Alemana, el área de Reñaca y Con-Con.



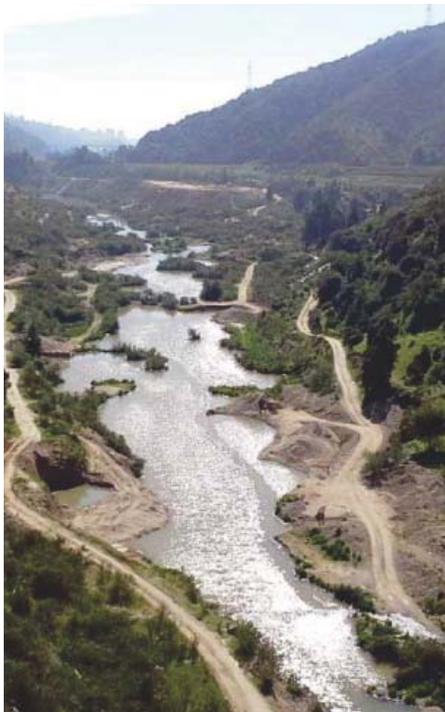


ESTERO MARGA-MARGA

El estero Marga-Marga es una cuenca hidrográfica que surge desde la reserva La Campana-Peñuelas y recorre la zona de Quilpué, Villa Alemana y Viña del Mar, por donde atraviesa hasta llegar al mar.

Su nacimiento surge en la cordillera de la costa, recibiendo además las aguas del esto Quilpué, entre otros.

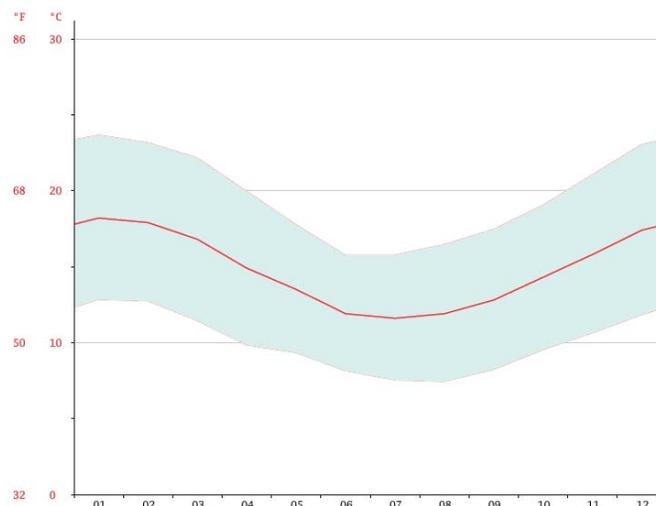
El sector desde donde surgen las aguas del estero Marga-Marga corresponde a la llamada cuesta "M" y posee un régimen pluvial, por lo que su crecida se origina principalmente por precipitaciones.



A. ASPECTOS CLIMÁTICOS: TEMPERATURA Y PRECIPITACIONES



DIAGRAMA DE TEMPERATURA ANUAL EN VIÑA DEL MAR



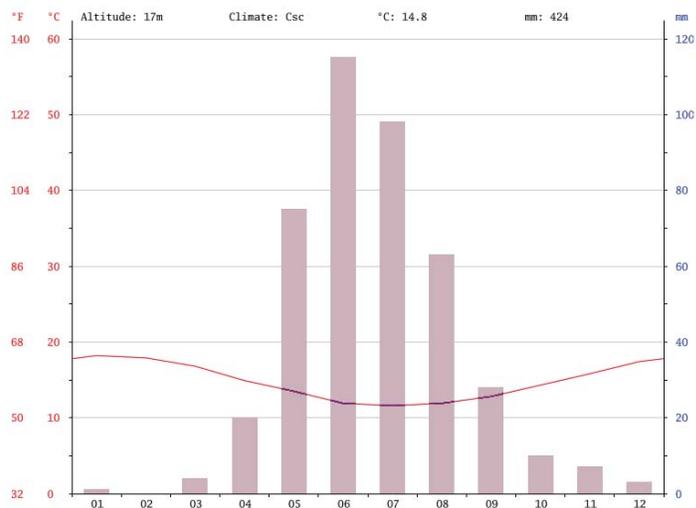
El clima de la región de Valparaíso se identifica como templado mediterráneo, siendo más húmedo en el litoral, mientras que más seco y frío hacia los valles interiores y la cordillera.

Las ciudades ubicadas en la costa como la ciudad de Valparaíso, Viña del Mar, Reñaca y Con-Cón, presentan una menor variación de temperatura debido a la influencia del océano, por lo que poseen una temperatura diaria con una máxima de 20°C y anual de entre 14° y 15°.

Enero es el mes más cálido del año. La temperatura en enero promedios 18.2 ° C, julio tiene la temperatura promedio más baja del año. Es 11.6 ° C.



CLIMOGRAMA DE VIÑA DEL MAR



La corriente de Humboldt también juega un papel importante en la variación de las temperaturas en la región, pues es un condicionante de la dirección predominante de los vientos que afectan a la zona, así como también las precipitaciones orográficas y la humedad ambiental.

En la ciudad de Viña del Mar, las lluvias abundan principalmente en las temporadas de otoño e invierno (mayormente entre los meses de junio y julio) y en con-

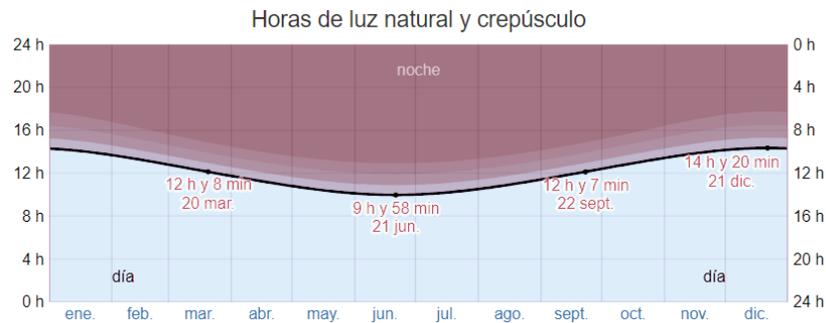
El mes más seco es febrero, con 0 mm de lluvia. Con un promedio de 115 mm, la mayor precipitación cae en junio.

traste, una estación seca que dura entre 7 y 8 meses, partiendo desde septiembre hasta abril.

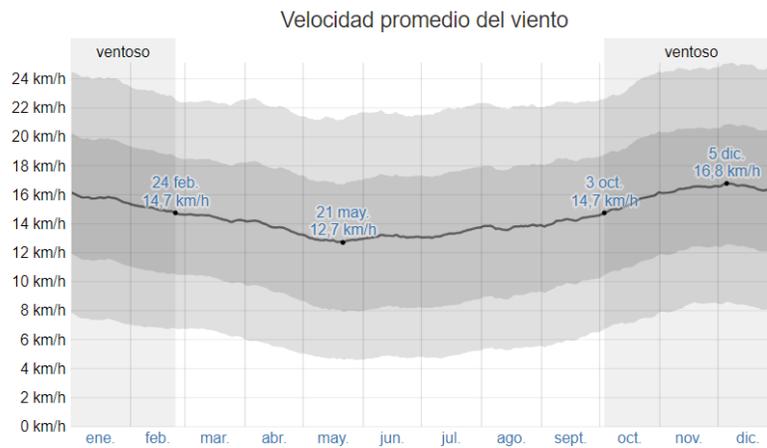
Fuente:
Datos obtenidos del sitio web es.climate-data.org

B. ASPECTOS CLIMÁTICOS: LUZ NATURAL Y VIENTO

1. DIAGRAMA HORAS DE LUZ NATURAL Y CREPÚSCULO



2. VELOCIDAD PROMEDIO DEL VIENTO



La duración de luz natural que recibe la ciudad cambia de manera importante durante el transcurso del año, siendo el mes de junio en donde se alcanzan los días más cortos, ya que es además el mes en el que se alcanza la puesta de sol más temprana, por lo que el día solo posee 9 horas y 58 minutos de luz natural.

Los días más largos corresponden a la estación del verano, y alcanza una mayor duración en diciembre.

La nubosidad influye en la radiación solar disponible, y por lo tanto se relaciona directamente con el cambio diario de temperatura y la

cantidad de luz natural que recibe una determinada zona geográfica.

En el caso de Viña del Mar, los días nublados se hacen más presentes durante el inicio del mes de mayo y se vuelven más recurrente durante el mes de junio, en donde los días se encuentran mayormente nublados un 54% del tiempo.

Los días comienzan a despejarse nuevamente durante octubre, y alcanza su valor porcentual más alto durante el mes de enero, en donde se encuentra mayormente despejado un 93% del tiempo.

1. El día más largo es el 21 de diciembre, con 14 horas y 20 minutos de luz natural.

2. La parte más ventosa del año dura 4,7 meses, del 3 de octubre al 24 de febrero, con velocidades promedio del viento de más de 14,7 kilómetros por hora.

Fuente:
Datos obtenidos del sitio web es.climate-data.org

EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES EJES VIALES DE VIÑA DEL MAR



FUNDACIONALES

PROYECTADAS POSTERIORMENTE

Trazado de las vías principales durante la fundación de Viña del Mar.



ANTECEDENTES DE LA CONFORMACIÓN DEL TRAZADO URBANO



Esquema de las calles con mayor circulación de transporte público. Actualmente las calles Viana y Álvarez conectan el troncal sur; camino hacia el interior de Valparaíso.

El trazado urbano original de Viña del Mar propuesto por Francisco Vergara se articula en tres ejes principales: el camino a Valparaíso (actual calle Valparaíso), la calle Quillota y el camino a Limache. En forma paralela a la calle Valparaíso, se proyectan las calles Álvarez y Viana. Sin embargo, para aquella época aún no se consideraba la proyección de las calles Arlegui y Marina. En el año 1895, el arroyo que circulaba desde la quebrada de la Quinta Vergara hasta el estero Marga-Marga fué abovedado para la Quinta Vergara hasta el estero Marga-Marga fué above-

dado para construir en él una extensión de 60 metros de ancho. En este espacio proyectado por Vergara se ubicó la actual Parroquia Nuestra Señora de los Dolores, la plaza Sucre y para aquél entonces, estación de ferrocarriles. Esta gran explanada pasará a llamarse posteriormente Avenida Libertad. Con las obras de ensanche realizadas durante los años 1887 y 1892, se enderezó el curso del Estero Marga-Marga y se llevaron a cabo la construcción de los puentes Libertad y el ferroviario, lo que valorizó los terrenos del lado norte del estero e impulsó el

desarrollo económico de la época. Ante el crecimiento de la industria, la ciudad se vió incapaz de responder a la demanda habitacional que causó la llegada masiva de la clase obrera del siglo XX. Ante esta problemática, las familias comenzaron a buscar terrenos en los cerros, en donde vieron la posibilidad de asentarse y construir sus viviendas.

En la actualidad estas calles continúan siendo algunos de los ejes viales más importantes de Viña del Mar, puesto que se han vuelto las principales vías de recorrido del transporte público.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE VIÑA DEL MAR



TIPOLOGÍA DE VÍAS

TRONCAL

Conectan diferentes zonas urbanas de una comuna, por lo que son vías principales que cubren mayores distancias.

COLECTORA

Son vías que reparten el tránsito urbano desde una arteria vial principal a una red de nivel inferior.

SERVICIO

Conectan diferentes zonas urbanas de una comuna, por lo que son vías principales que cubren mayores distancias.

La propuesta de la Municipalidad de Viña del Mar sobre el plan regulador comunal, establece la actualización y mejora de la vialidad estructurante, siendo esta, todas las vías que cumplen con la condición de ser bienes nacionales de uso público dentro del área urbana de la comuna.

La medida adoptada es el ensanche de las vías troncales,

colectoras, de servicio y locales bajo el marco de estudio que considera la funcionalidad a la que responde.

Las vías locales son aquellas presentes tanto en los cerros como en el plan, que permiten la conectividad barrial y en ciertos casos, la instalación de equipamiento menor en la periferia.

Mientras que se incorpora como se selaña en el plano, la pro-

yección de las vías definidas categorías de troncal (derivadas de la planificación territorial de nivel superior), las colectoras (aquellas existentes, proyectadas y con ensanches), y las de servicio, que corresponden a la vialidad existente.

MODIFICACIÓN AL P.R.G VIGENTE “ZONAS DE RENOVACIÓN URBANA”

Municipalidad de Viña del Mar

- El mercado municipal de Viña del Mar no se encuentra ubicado en zona típica ni se encuentra bajo la ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales.

- La vialidad estructurante del sector se ha modificado propósito de la extensión de la Av. 5 Oriente hacia el puente Mercado, por la fachada Oeste del edificio, y la extensión de la Av. Marina hacia la fachada norte.

- El espacio en donde se encuentra emplazado el mercado corresponde a la zona V10/RU-2, en la modificación al Plan Re-

gulador Comunal vigente de la “zonas de renovación urbana”, el cuál señala los tipos de usos de suelo permitidos:

1. Residenciales.
2. Equipamientos:

*Comerciales, culturales, de culto, deportivos, de educación, *de salud, seguridad, servicios de oficinas, sociales y *científicos.

*(solo a escala de equipamiento básico)

3. Infraestructura

Transporte Edificio de Estacionamiento (debe incorporar en su fachada un diseño acorde al resto de la edificaciones, una

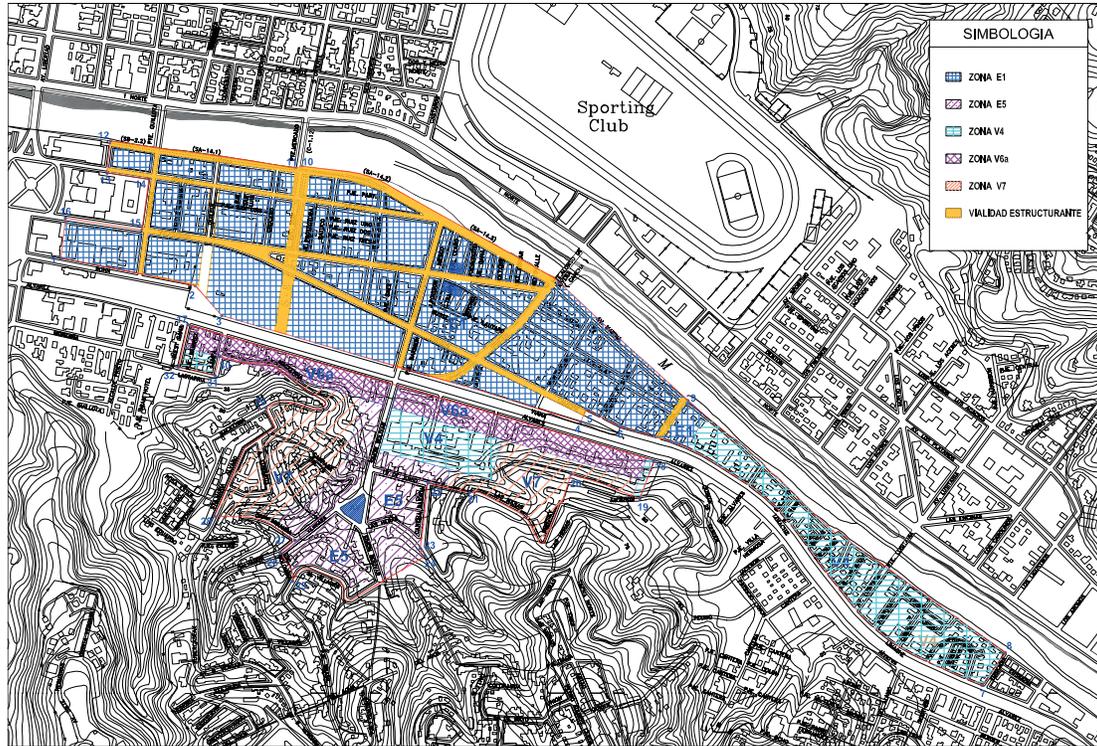
materialidad acorde al diseño y contexto del inmueble y evitar la permeabilidad interior)

4. Área verde
5. Espacios públicos

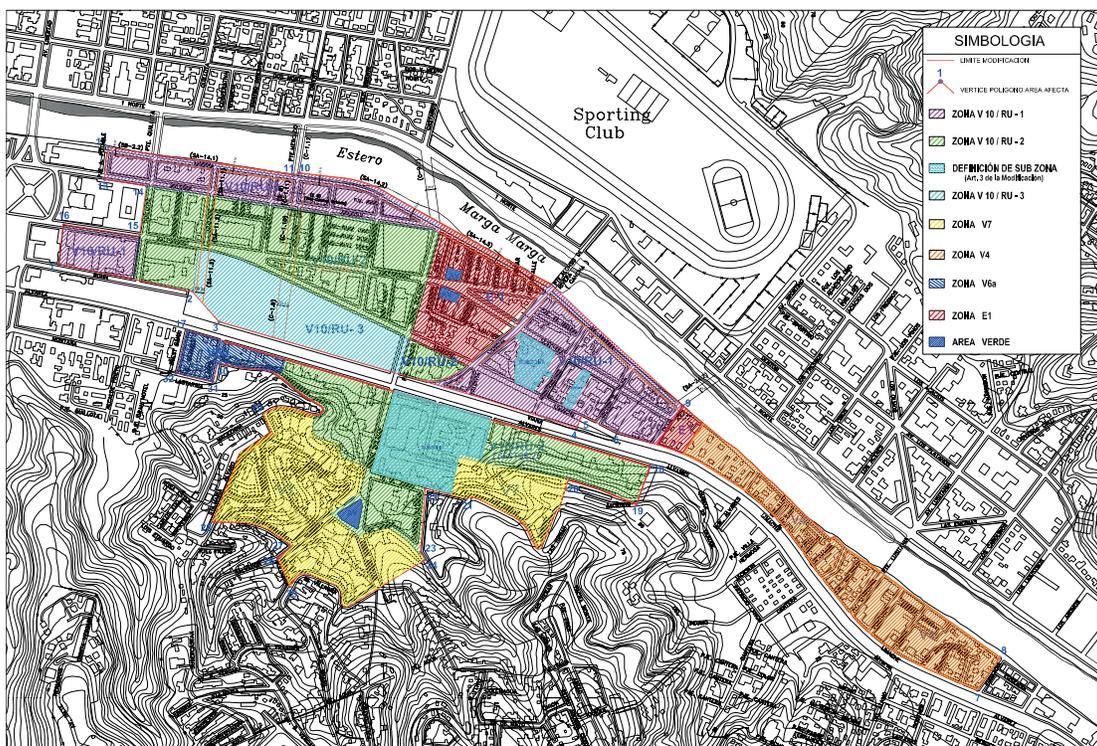
-Al ser una construcción aislada, se aplica:

La superficie predial debe tener un mínimo de 640 m² con un coeficiente de ocupación del suelo máximo del 0,5; así como también la altura máxima se define conforme a lo dispuesto en el art. 2.6.3 de la O.G de U y C.

SITUACIÓN ACTUAL



SITUACIÓN PROPUESTA



CASOS REFERENCIALES

REHABILITACIÓN DEL MERCADO 9 DE OCTUBRE



ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El Mercado 9 de Octubre se encuentra emplazado en el Centro Histórico de Cuenca; Entre las calles Mariscal Lamar y Hermano Miguel.

El edificio data de principios de los años treinta del siglo XX, siendo este inicialmente la biblioteca de la ciudad, sin embargo ante la necesidad de un mercado, se cambió su uso.

Con llegada del mercado, se produjo un cambio de uso de suelo en el sector circundante, la que comenzó a orientarse hacia la actividad comercial. Esto se hizo notorio con la llegada de construcciones como tiendas y bodegas a la zona.

Fuente imágenes:
2017. [Fotografía]. Recuperado de:
<https://premio.fundacionrogeliosalmona.org/archivo/segundo-ciclo/89-mercado-9-de-octubre-y-plaza-rotary.html>

Ubicación: Cuenca, Ecuador

Autor: Fundación Municipal El Barranco - Boris Oswaldo Albornoz y colaboradores.

Año del proyecto: 2009-2010

Entidad gestora: Gobierno Autónomo Municipal del Cantón Cuenca

Empresa constructora: SEMAICA

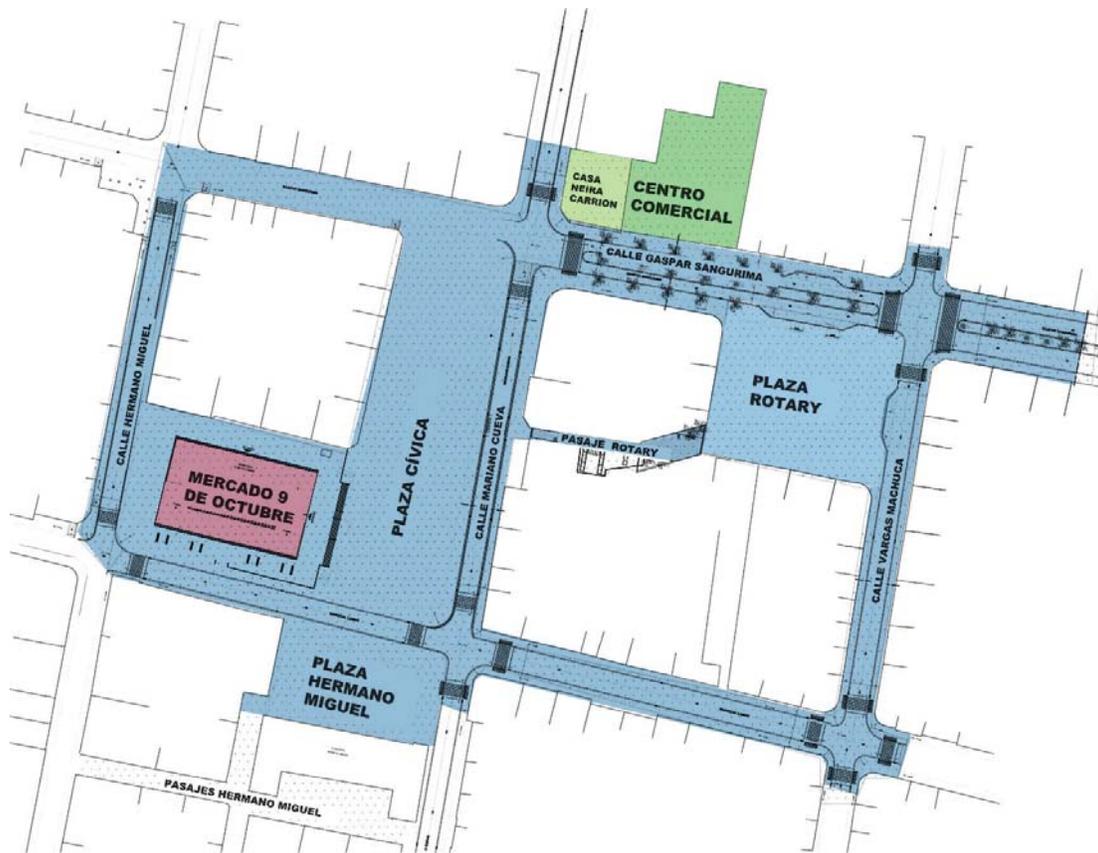
Área de intervención: 5190m²



Fuente:
Fig.1: Fotografía del estado previo a la intervención, donde se observa una imagen deteriorada del mercado.
Fig. 2: Espacio del mercado intervenido, manteniendo la fachada e interviniendo la techumbre para generar tres niveles.

REHABILITACIÓN DEL MERCADO 9 DE OCTUBRE

ÁREA DE INFLUENCIA DE LA INTERVENCIÓN



PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

Debido a que el inmueble del mercado pasó por una serie de transformaciones informales, se deterioró la imagen del mercado y su entorno.

Como consecuencia de estas irregularidades, se produjo un hacinamiento y desorden del espacio de venta, y el mercado se volvió un lugar que funcionaba en precarias condiciones, con carencia de instalaciones de agua, falta de higiene e instalaciones eléctricas deficientes.

La forma en la que se abordó la propuesta fue mediante un estudio social, económico e histórico desarrollado tanto por la municipalidad como por la comunidad, para así tener presente la postura de los comerciantes como principal interés.

El proyecto consta de una rehabilitación integral del sector, que contempla el mercado 9 de Octubre, la plaza cívica continua al edificio, la plaza Rotari don-

de se ubica el comercio dedicado a la venta de artesanía, y el centro comercial popular, el cual busca dar cabida a los vendedores informales. También se proyectaron equipamientos menores que sirvan a los anteriores.



La rehabilitación de los tres puntos focales; El mercado 9 de Octubre, la plaza Rotary y el centro comercial popular hizo que en el sector se produjera un aumento de concurrencia, lo que significó una mejor dinámica en torno a la plaza cívica

La intervención de este circuito comercial busca dinamizar el sector, teniendo en consideración el espacio público como un eje articulador mediante el

cuál se vinculan los espacios intervenidos, para así funcionar como un solo conjunto de servicios públicos.

Fuente:

Imágen 1: Vista de la plaza cívica. Imágen recuperada de <http://arquitecturapanamericana.com/intervencion-urbana-integral-en-el-barrio-9-de-octubre-de-cuenca/nggallery/page/1/slideshow?highlight=%27BAQ2010%27>

Imágen 2: Interior del mercado 9 de Octubre

REMODELACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL DE ATARAZANAS



ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El mercado Municipal de Atarazanas fué construído durante 1876 y 1879, y estuvo a cargo del arquitecto Joaquín Rucoba, quien diseñó una planta marcada por tres naves, que consisten en una estructura metálica que responde a la arquitectura de hierro del siglo XIX.

El espacio comercial se ubica en la planta baja, y se encuentra organizado en tres áreas

principales: Productos hortofrutícolas, pescados y carnes, todos ellos repartidos en 260 puestos comerciales.

Fuente imagenes:
Aranguren+Gallegos. Atarazanas Market [Fotografía]. Recuperado de:
http://www.arangurengallegos.com/ag/portfolio_page/atarazanas-market/

Ubicación: Calle Atarazanas, Málaga, España

Autores: Ministerio de Fomento. Ayuntamiento de Málaga

Cliente: Ministerio de Cultura

Constructor: SACYR, S.A.

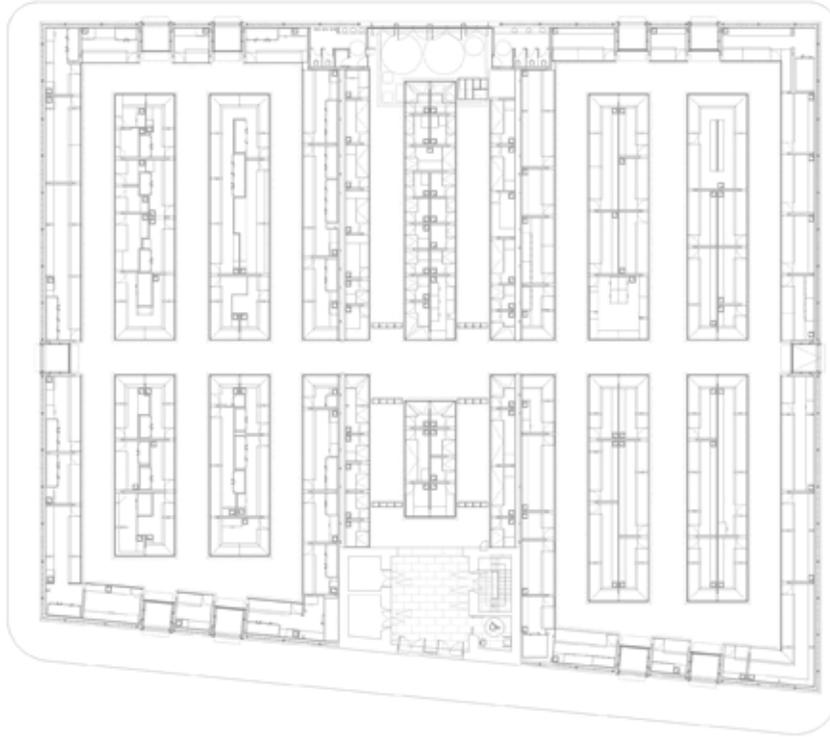
Año del proyecto: 2010

Área de intervención:
3194 m²



Fig.1: Fotografía del estado previo a la intervención, donde se observa una imagen deteriorada del mercado.

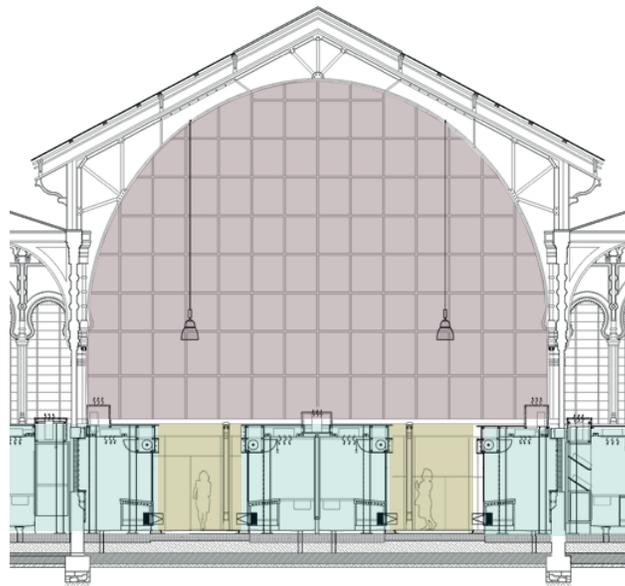
Fig. 2: La intervención del mercado se encuentra marcada por la distribución ordenada de los puestos de venta.



PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

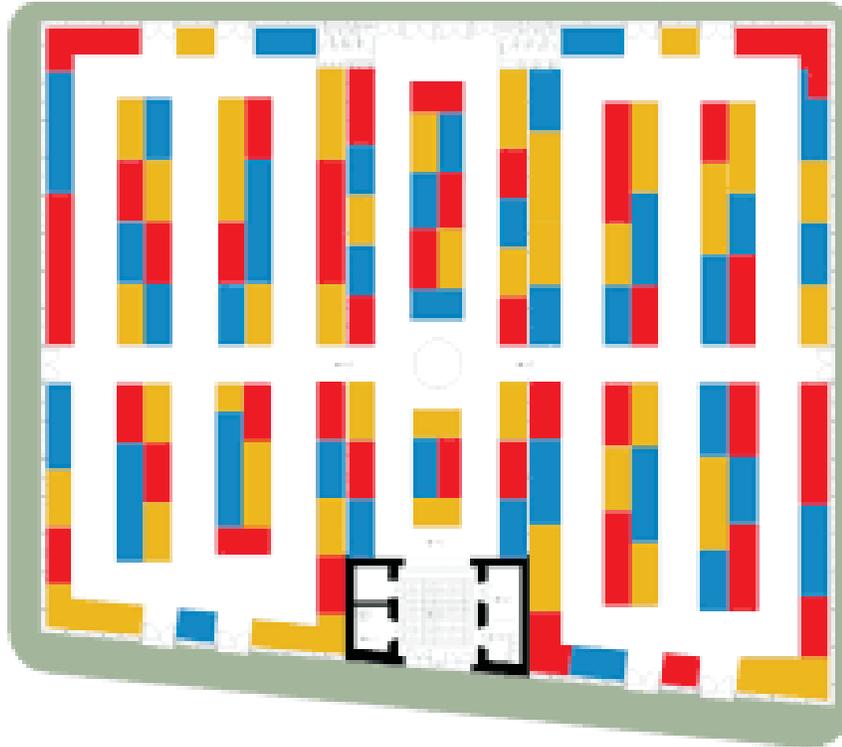
La obra de remodelación pretende recuperar la concepción arquitectónica del edificio, y recuperar su organización inicial. Para esto se llevó a cabo la demolición de todos los añadidos posteriores, para así generar un vínculo inmediato entre la entrada y la gran vidriera. De esta forma se establece un eje de conexión visual que además libera los ejes de circulación, para que se produzca un mejor intercambio de movimiento entre el interior y el exterior del edificio.

Eliminando las barreras arquitectónicas, se facilita la accesibilidad del mercado, lo que cumple con el propósito de la inclusividad.



La apertura del espacio permitió que la obra recobrase su tamaño, lo que logra dar una holgura con dimensiones de exterior.

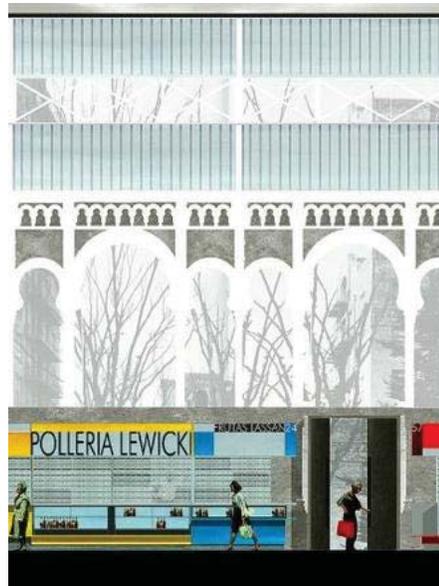
El despeje de los elementos que causaban ruido en la estructura, se retoma la importancia del vitral como uno de los puntos de enfoques principales de la propuesta.



Asimismo, se realiza la demolición de la entreplanta y el cielo falso para despejar completamente el vacío de la nave central del mercado y dar valor a la estructura que lo ha vuelto uno de los máximos exponentes de la arquitectura de hierro.

El orden de los negocios responde al corredor central del mercado y se disponen de forma lineal, lo que rescata la funcionalidad inicial del trazado, lo que en conjunto con el tamaño, respeta la monumentalidad del edificio.

Si bien en la actualidad el comercio continúa respondiendo a los tres tipos de oferta principales: la fruterías, carnicería y pescadería, los bares le han brindado un gran atractivo al mercado.



REVITALIZACIÓN DEL MERCADO DE SAN ANTÓN



ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El Mercado de San Antón está situado en Chueca, uno de los barrios más animados de Madrid. Tiene varias plantas en las que se combina los puestos de comida tradicional con restaurantes modernos de todos los estilos.

El deterioro del Mercado de San Antón, comenzó a partir de la gentrificación residencial que tuvo origen de la creciente diná-

mica económica del barrio de Chueca, tuvo como consecuencia el cambio de preferencias del consumidor, lo cual generó la pérdida de la actividad comercial y finalmente la obsolescencia del mercado.

Fuente imágenes:

Crooke, J. [Fotografía]. Mercado de San Antón. Recuperado de: <http://conarquitectura.co/obra/ca42-mercado-de-san-anton/>

Ubicación:

Calle Augusto Figueroa.
Madrid, España

Autores: Ana maría Montiel Jiménez y José María García del Monte (QVE ARQUITECTOS)

Ciente: Ministerio de Cultura

Constructor: SACYR, S.A.

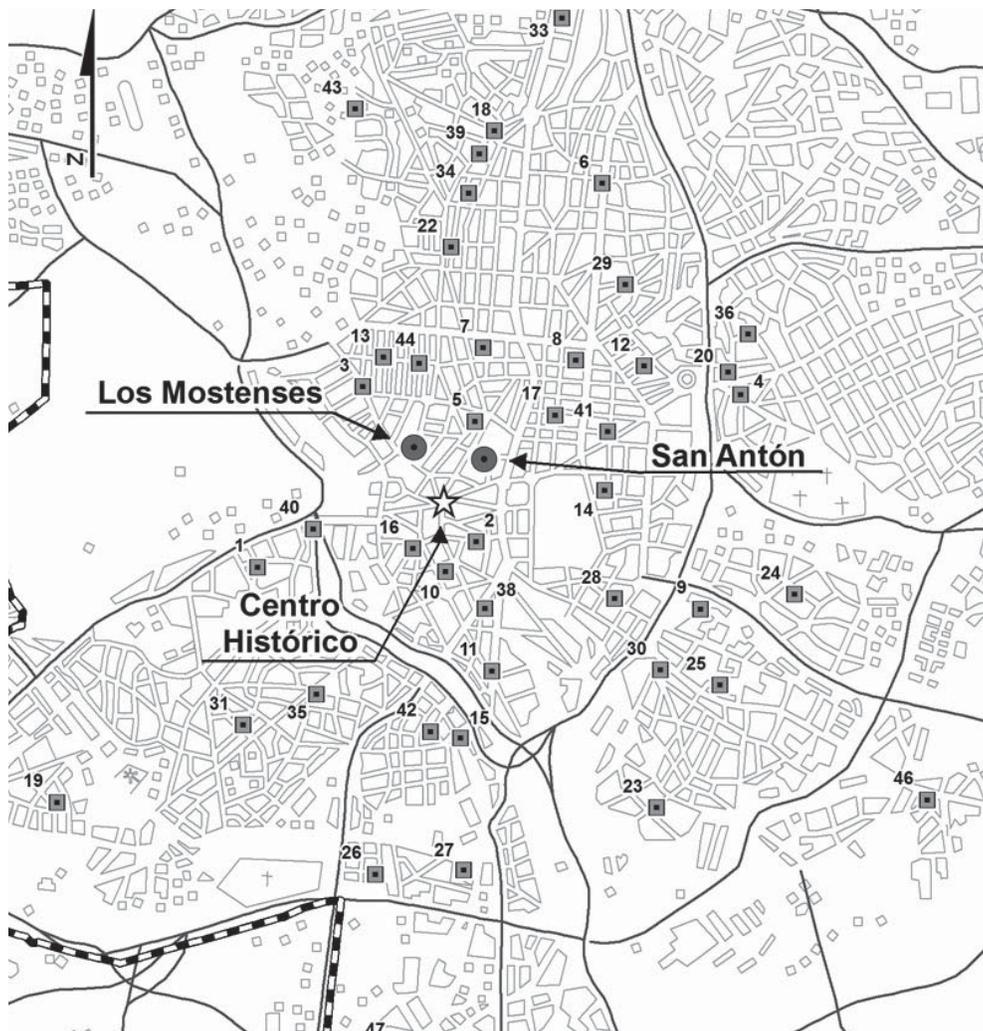
Año del proyecto: 2010

Área de intervención:
7354 m²



Fuente:
Fig.1: Fotografía del estado previo a la intervención

Fig. 2: Nueva fachada del edificio del Mercado de San Antón



La reformulación de la oferta comercial que se tomó como medida de renovación, significó el planteamiento de una nueva zonificación que estableció usos más atractivos para los nuevos residentes del sector. Esto tuvo además un impacto importante sobre su entorno; con la transformación del mercado, se revaloró la zona, lo que trajo consigo el cierre y la apertura de los locales circundantes. Esto producto de la competencia que presentó el mercado sobre el comercio aledaño.

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

El Mercado, con una superficie de 7.500 metros cuadrados y 26 puestos, cuenta con itinerarios accesibles y servicios para personas con discapacidad.

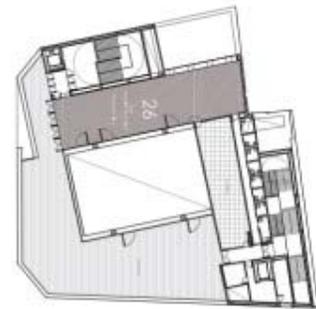
En el nuevo mercado de San Antón se ha buscado esa inserción tranquila en la trama, construyendo con un material

terroso y profundamente matérico -el ladrillo macizo de tejar- convenientemente pautado por una trama metálica y con un aparejo nada tradicional en su conjunto. Una base de fundición de basalto (material inédito en nuestra ciudad) responde a esa necesidad presente en tantas construcciones de ganar soli-

dez al encontrarse con la calle. Y también responde al trazado de la calle Augusto Figueroa, que justo en este lugar quiebra, y el juego de planos de fachada ayuda a articularlo visualmente.



La lucarna central en el proyecto es la que articula la circulación del entorno y a su vez, permite iluminar los puestos comerciales del primer nivel.
Es el eje del dinamismo, y por ende, el que da cabida a las escaleras mecánicas que conectan un piso con otro.



- Aves
- Carnes
- Pescados
- Frutas y verduras
- Panadería
- Tiendas esp.
- Restauración
- Salas de exposición

Aprovisionado de escaleras mecánicas, el que ha sido referente comercial en la zona centro de Madrid da la bienvenida a todos los ciudadanos en igualdad de condiciones y no es sino una plaza más, desde donde la calle se entiende como una prolongación (la mirada es directa y casi a cota) y el mercado como lo que en origen fue: la plaza

CAPÍTULO

3 PROPUESTA

EL MERCADO Y SU ROL SOCIAL



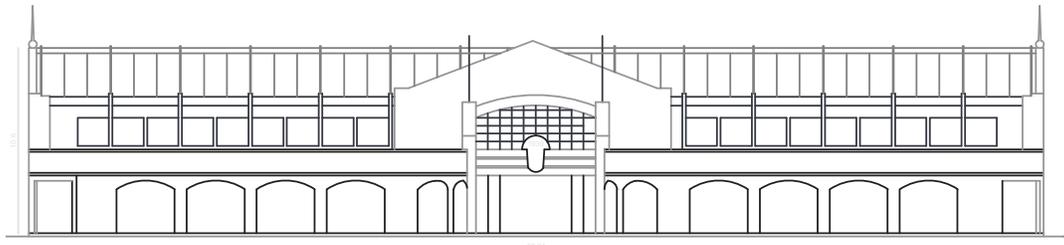
Durante el período de formación de la ciudad, los mercados tradicionales han sido uno de los principales impulsores del desarrollo económico del sector, pues surgen en respuesta a la necesidad de abastecer de alimentos a una población que se encuentra en rápido crecimiento. Estos espacios públicos, en contraste con el comercio mayorista, poseen la cualidad de generar una mayor proximidad

con los consumidores. Debido a esto, el mercado tradicional además de cumplir una función de oferta, posee un rol social en el barrio que revela parte de la identidad cultural del habitante.

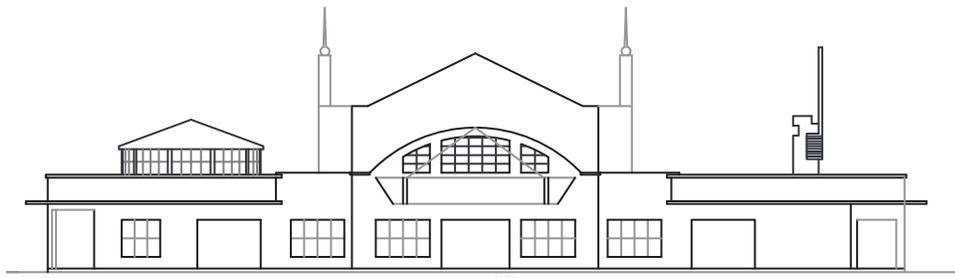
En muchos casos el comercio mayorista ha causado un proceso de gentrificación, que trae consigo la pérdida de actividad comercial de los establecimientos menores.

El mercado tradicional es un espacio de encuentro social, en donde personas que no poseen los medios de movilizarse a zonas más aisladas de la ciudad, encuentran en proximidad una forma de abastecerse y de interactuar. Es de ahí que se puede apreciar que gran parte de los consumidores representan a adultos mayores, quienes hallan en el mercado una forma de sentirse conectados a su ba-

CASO DE ESTUDIO: MERCADO MUNICIPAL DE VIÑA DEL MAR



ELEVACION ARLEGUI
PROPUESTA REMODELACION
MERCADO MUNICIPAL



ELEVACION 5 ORIENTE
PROPUESTA REMODELACION
MERCADO MUNICIPAL

CONTEXTO HISTÓRICO

Durante el año 1930 el Consejo Municipal realizó un estudio para reubicar el antiguo mercado Municipal de Viña del Mar, ubicado para aquél año en calle Quillota (actual edificio de Secretaría del Ministerio de Educación) y que se había vuelto ya en aquél entonces una zona céntrica.

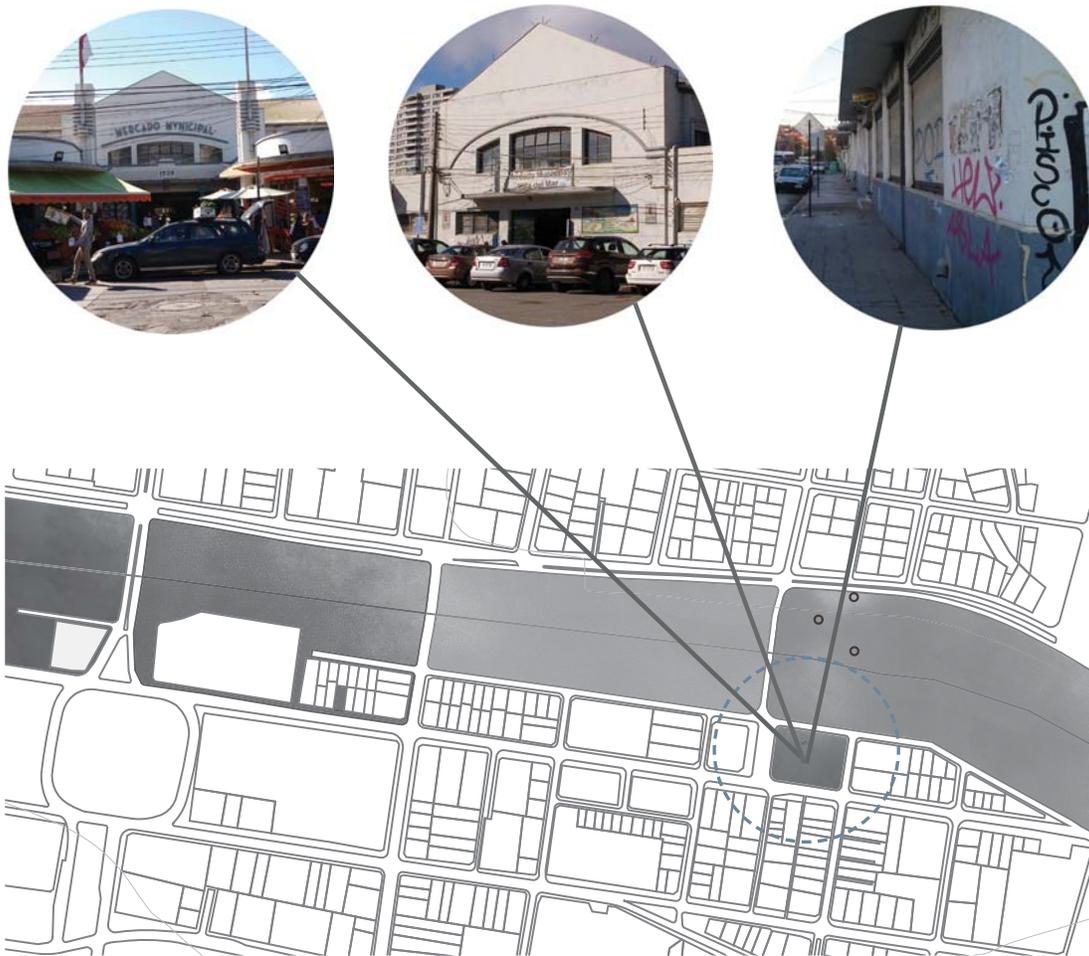
Es así como surge la propuesta de ubicar un nuevo edificio en

calle Arlegui, en un terreno de 2552m² donados por el fundador de la ciudad Don Francisco Vergara, encargándose del diseño el arquitecto José Rojas Gatica. Finalmente, el nuevo Mercado Municipal de Viña del Mar se inauguró en el año 1937.

La identidad de la ciudad en la recuperación de su patrimonio e historia es un elemento que debe ser considerado, más aún

por la cercanía a la que se encuentra de la ciudad de Valparaíso, nominada patrimonio cultural.

DIÁLOGO CON LA CONTRAPARTE: MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR



PROBLEMÁTICA

La Municipalidad distingue como principales problemáticas el abandono del edificio por el eventual cierre de los puestos comerciales y las instalaciones sanitarias deficientes, así como también el deterioro del entorno en el que se encuentra ubicado.

En cuanto a propuesta de arquitectura sugieren enfocarse en la reformulación de la zoni-

ficación del recinto, para así lograr optimizar la oferta comercial de los negocios.

También se necesita definir el metraje de los locales para reordenar el espacio interior y desocupar los pasillos, que actualmente están siendo bloqueados por el desborde de los negocios.

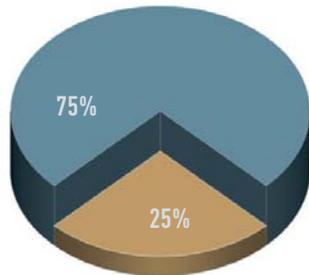
Estas medidas tienen como propósito el generar un proceso

de recuperación del edificio, para que se constituya en un centro turístico.

Finalmente, una de las propuestas que ya se ha llevado a cabo es la presentación de planos de mejoramiento del recinto y entorno, conservando la arquitectura original y presentando una alternativa de desarrollo de centro turístico con presencia de artesanos.

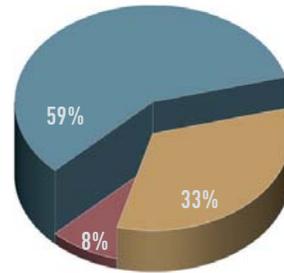
ENCUESTA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

¿SE SIENTE IDENTIFICADO CON EL MERCADO ACTUAL O LE GUSTARÍA UN NUEVO ESPACIO?



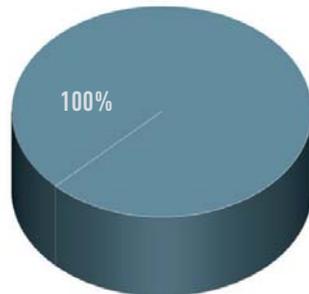
■ Sí, me identifico
■ No, me gustaría un nuevo espacio

¿CUÁL CONSIDERA QUE ES LA ENTRADA PRINCIPAL DEL MERCADO, SEGÚN SU PERCEPCIÓN?



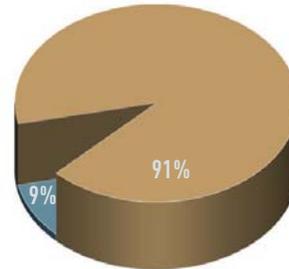
■ Arlegui
■ Pte. Mercado
■ Pte. Marina
■ Batuco

¿USTED CONSIDERA LA FACHADA COMO UN ELEMENTO QUE DEBA MANTENERSE?



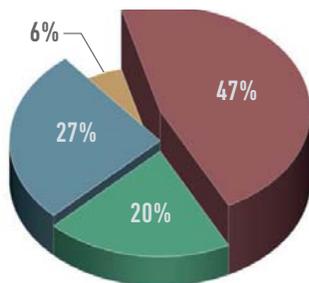
■ Sí, tiene valor
■ No

¿TIENE EL MERCADO UN VÍNCULO CON LA FERIA?



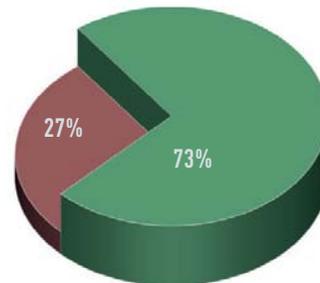
■ Sí
■ No

¿QUÉ PIENSA QUE LE HACE FALTA AL MERCADO PARA POTENCIARLO?



■ Áreas de esparcimiento en el entorno
■ Mejor acceso a través del transporte público
■ Potenciar el turismo a través de la artesanía y la gastronomía tradicional
■ Otros

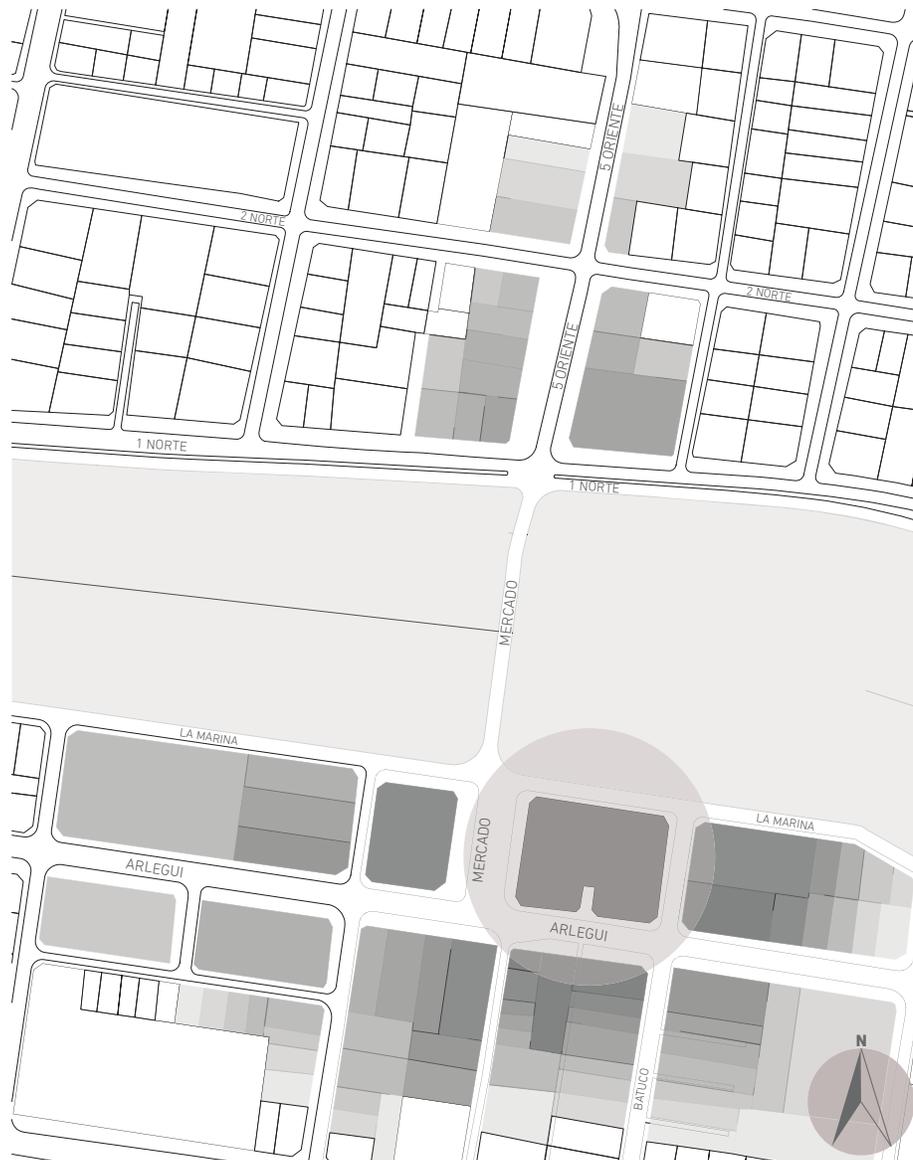
¿ES NECESARIO?



■ Sí
■ No

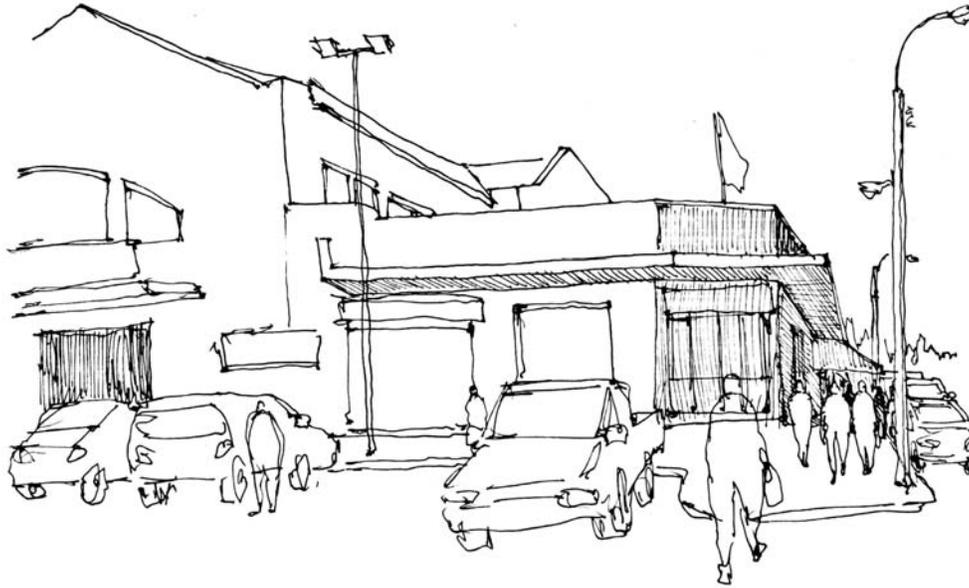
PROYECTO DE TÍTULO: Rehabilitación del Mercado Municipal de Viña del Mar

MAPA DE UBICACIÓN

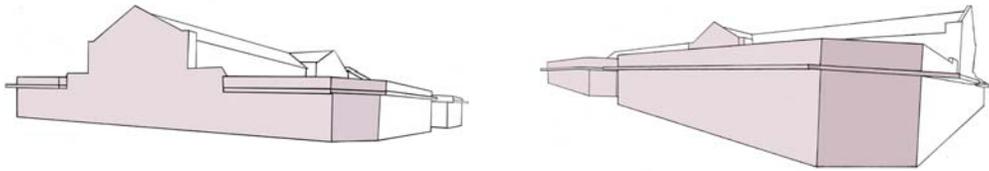


PROFESOR GUÍA
David Luza

UBICACIÓN
Calle Arlegui con Mercado



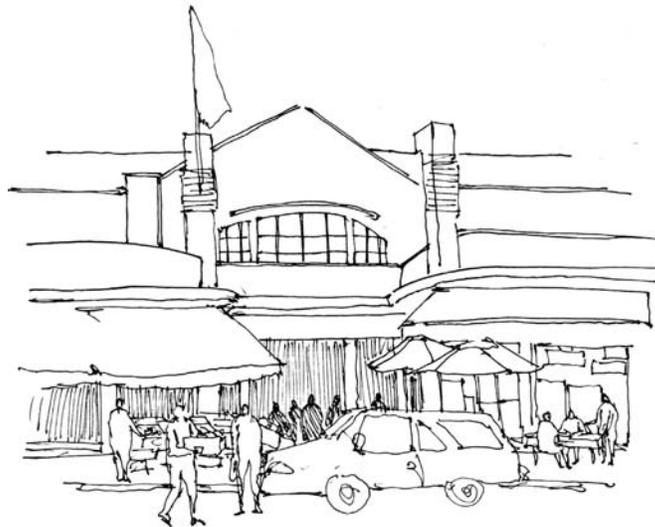
La presencia de comercio a lo largo de la extensión de la calle Arlegui, genera una mayor concurrencia por el costado del Mercado. Esto hace que el ingreso hacia su interior no se de por la fachada principal, sino que por su lado sur.



SITUACIÓN ACTUAL

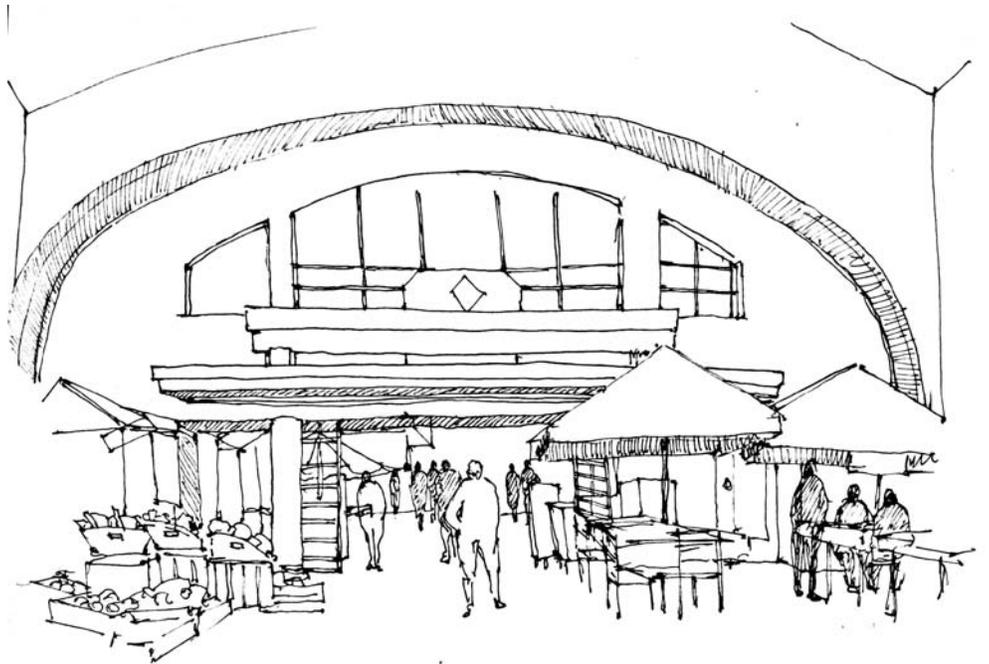
A la fecha, el Mercado Municipal cuenta con 60 locales (37 interiores y 23 exteriores), de los cuales 44 se encuentran ocupados, 2 utilizados como bodega, 5 caducados con actividad comercial y 9 sin actividad comercial.

Su estado actual se vincula al caso de estudio del mercado 9 de octubre en Ecuador, en donde las reparaciones y ampliaciones sin supervisión de la municipalidad, y como consecuencia, del Departamento de Obras, ha ocasionado el desorden y deterioro de la fisonomía original del inmueble.



Los concentración de los locales abiertos hacia el exterior del mercado, le otorgan la cualidad de edificio comercial aún desde afuera. Se escapa la realidad del interior, pero con un tiempo distinto, ya que los negocios ubicados al paso poseen un intercambio económico más rápido.

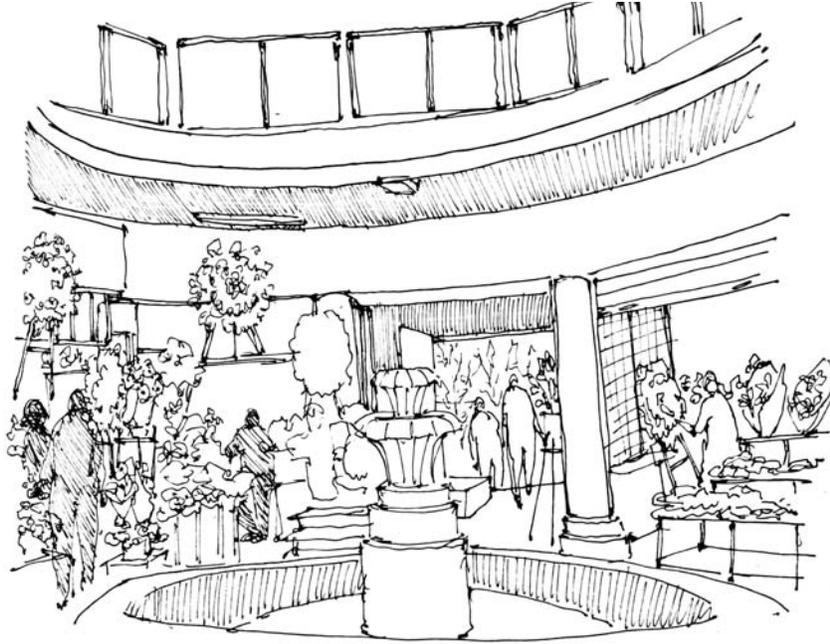
CROQUIS DEL LUGAR; SITUACIÓN ACTUAL



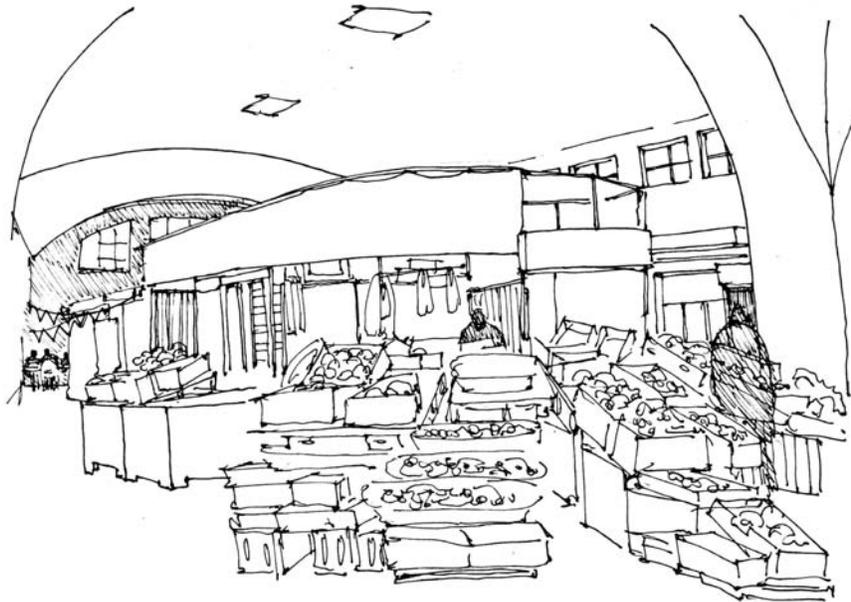
La entrada del mercado marca fuertemente un cambio de actividad entre su exterior e interior. Esto genera que los locatarios de los negocios se acerquen hacia la entrada para llamar la atención de las personas que transitan con mayor frecuencia por afuera del edificio.



Donde se enfrentan las dos entradas de los costados del mercado, las paredes se curvan para dar lugar a un recibidor central de mayor altura. Esto le otorga aire al interior, y es en donde se da principalmente la interacción social más prolongada y la espera.

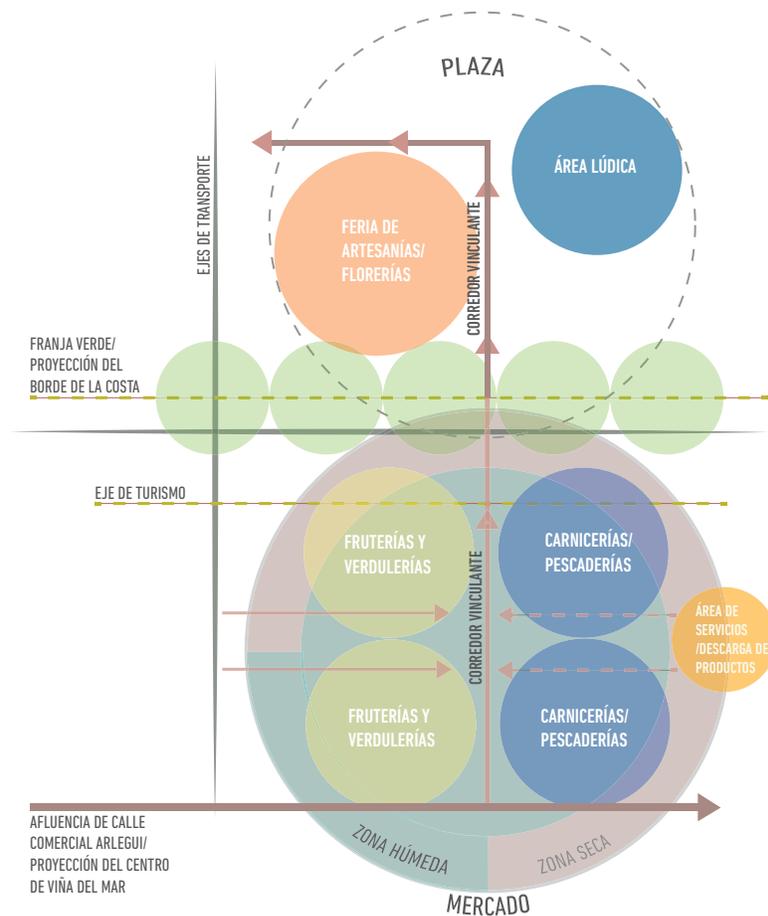


La entrada norte del mercado se diferencia del resto por la sucesión de un salón curvo que adquiere su forma de la fuente de agua. En torno a ella se reúne el comercio de flores, cuyas fachadas se miran entre sí. Esto permite tener una visión inmediata de cada uno de ellos con tan solo asomarse hacia este espacio más apartado del edificio.



El cuerpo central del mercado es un corredor curvo que envuelve los negocios ubicados en su eje. El negocio de frutas y verduras que marca el inicio del pasillo toma partido de esta centralidad para exponer sus productos, abriéndose hacia varias direcciones de su frente para así captar con mayor facilidad la atención de los clientes.

PRIMER ACERCAMIENTO AL PROGRAMA:



La propuesta del programa se enfoca en generar desde el interior del inmueble, una circulación que obedezca al flujo existente de las calles circundantes al edificio.

Es así como se determina potenciar los accesos de Puente Mercado y Calle Arlegui, haciendo de estos los principales ingresos hacia el interior.

Sin embargo, existe una diferenciación que se marca con la holgura de estos corredores, que adquieren su forma de la disposición centrada de los puestos comerciales, y que los distingue como un lugar de paso y de paseo.

El planteamiento de esta circulación interior de forma radial, busca tomar partido de la concurrencia que se extiende desde el centro de Viña

El programa asignado a la feria es además una forma de acercar al habitante al borde del estero, y su destino a la venta de artesanías es un tipo de comercio con el que no cuenta la zona o el mercado, de manera que no se formen conflictos entre ellos y se favorezcan de la actividad que generan.

Por otro lado, las áreas verdes que se abren hacia la explanada del estero, integra al sector un espacio donde se pueda dar

la reunión social y la recreación, para que de esta manera se vaya formando un hito con el que se pueda dar el vínculo entre los habitantes y el barrio. del Mar y el eje comercial que da continuidad a los negocios distribuidos a lo largo de Calle Arlegui,

PROPUESTA TENTATIVA DE ZONIFICACIÓN



LEYENDA:

PROGRAMA PARQUE LÚDICO

- Feria de artesanías/
Florerías
- Circulación
- Área lúdica
- Franja verde

PROGRAMA TENTATIVO PRIMER NIVEL

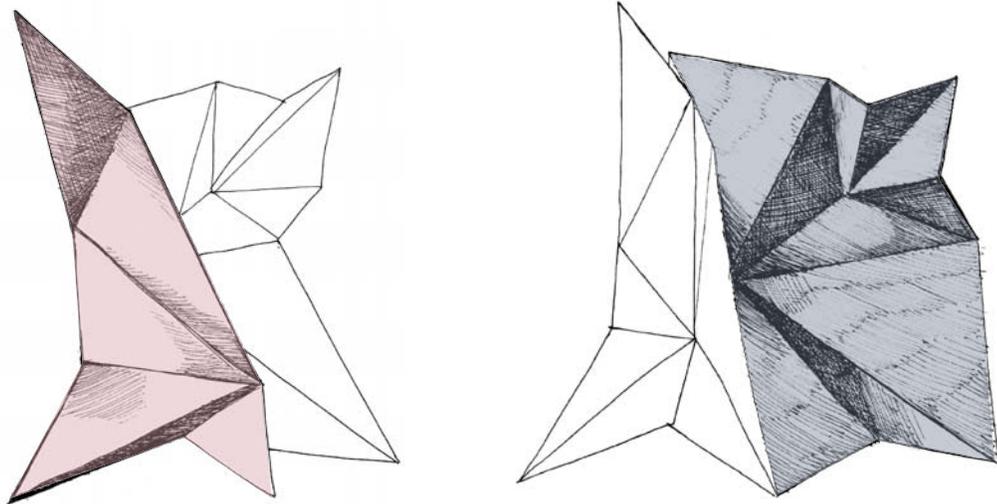
- | | |
|---|---|
| ■ Frutería y verdulería (15) | ■ Administración |
| ■ Florería (3) | ■ Artesanías (9) |
| ■ Restaurantes (3) | ■ Productos avícolas (2) |
| ■ Bodegas de locales (31) | ■ Baños públicos (1/1) |
| ■ Baños de los locales (39) | ■ Refrigeración carnicerías/pescaderías (1/1) |
| ■ Carnicerías (6) | ■ Abarrotes (3) |
| ■ Pescaderías (6) | |
| ■ Informaciones (1) | |

La obra de remodelación pretende recuperar la concepción arquitectónica del edificio, y recuperar su organización inicial. Para esto se llevó a cabo la demolición de todos los añadidos posteriores, para así generar un vínculo inmediato entre la entrada y la gran vidriera.

Eliminando las barreras arquitectónicas, se facilita la accesibilidad del mercado, lo que cumple con el propósito de la inclusividad.

Eliminando las barreras arquitectónicas, se facilita la accesibilidad del mercado, lo que cumple con el propósito de la inclusividad.

FUNDAMENTO



A medida que el papel gira, se van descubriendo los planos; Esto sucede también en la ciudad, en donde las esquinas generan un quiebre en la continuidad de las calles y colocan pausas a la vista, permitiendo comprender mejor los volúmenes y el entorno.

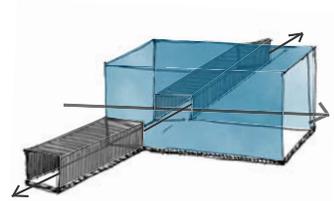
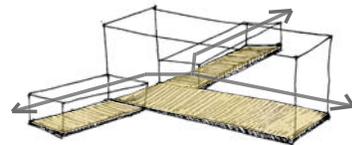
LA FORMA DESDE LA OBSERVACIÓN: LA ESQUINA

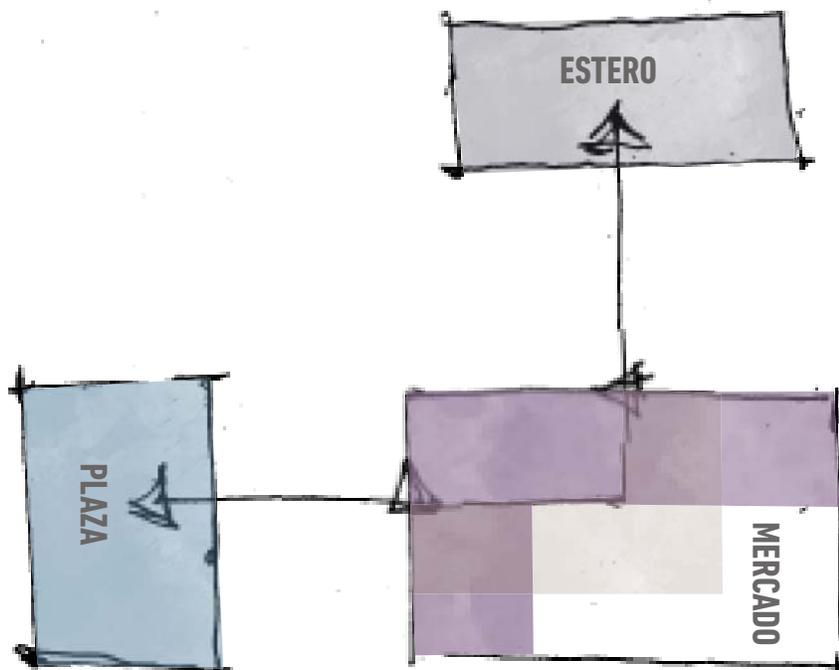
Mediante la observación se define la esquina como una pausa entre el lleno de lo construido y el vacío, lo que genera dentro de la ciudad una condición de corredor que permite visualizar el entorno, y por ende, reorientarse.

Esta conjugación entre dos planos distintos hace que de forma inmediata se tenga una mayor comprensión del espacio y sus dimensiones, pues desde el asomo se adquiere más de una lejanía.

La esquina toma aún más valor si se considera que la construcción de este eje desde el volumen, influye directamente en la articulación del movimiento de la persona que recorre esta intersección.

Recorrer la esquina viene acompañado con el giro; un movimiento leve que trae consigo el cierre y la apertura de los espacios, y que facilita la lectura de las distancias con el cuerpo entre que se produce un nuevo giro (entre esquina y esquina).

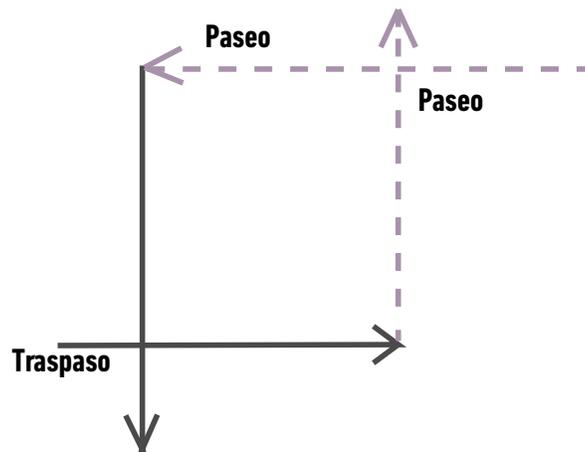




EN LA PROPUESTA

Desde este planteamiento se comienza a trabajar la forma de la propuesta, teniendo en consideración que se desarrolla sobre un edificio existente, por lo que debe apuntar principalmente a una intervención de interior que no modifica la fachada del inmueble.

Se plantea entonces el proyecto como una galería que descubre las esquinas interiores del edificio para que se vuelva un paseo dinámico y que permita a primera vista, comprender la dimensión del interior.



El mercado se vuelve un intermedio que conecta la propuesta de la plaza y el borde del estero, volviéndolo un punto que reúne el encuentro y el paseo.

ORGANISMO PROGRAMÁTICO



El programa se ordena en torno a la forma y el planteamiento de una circulación que toma partido de los flujos peatonales, y que se ve favorecido por encontrarse emplazado en un sector comercial con una alta concurrencia de personas.

Es así como se determina potenciar los accesos de Puente Mercado y Calle Arlegui, haciendo de estos los principales ingresos hacia el interior.

Hacia su fachada oeste, la calle es intervenida y se eleva la calzada a nivel de la acera para dar continuidad entre el mercado y la plaza, creando una unidad espa-

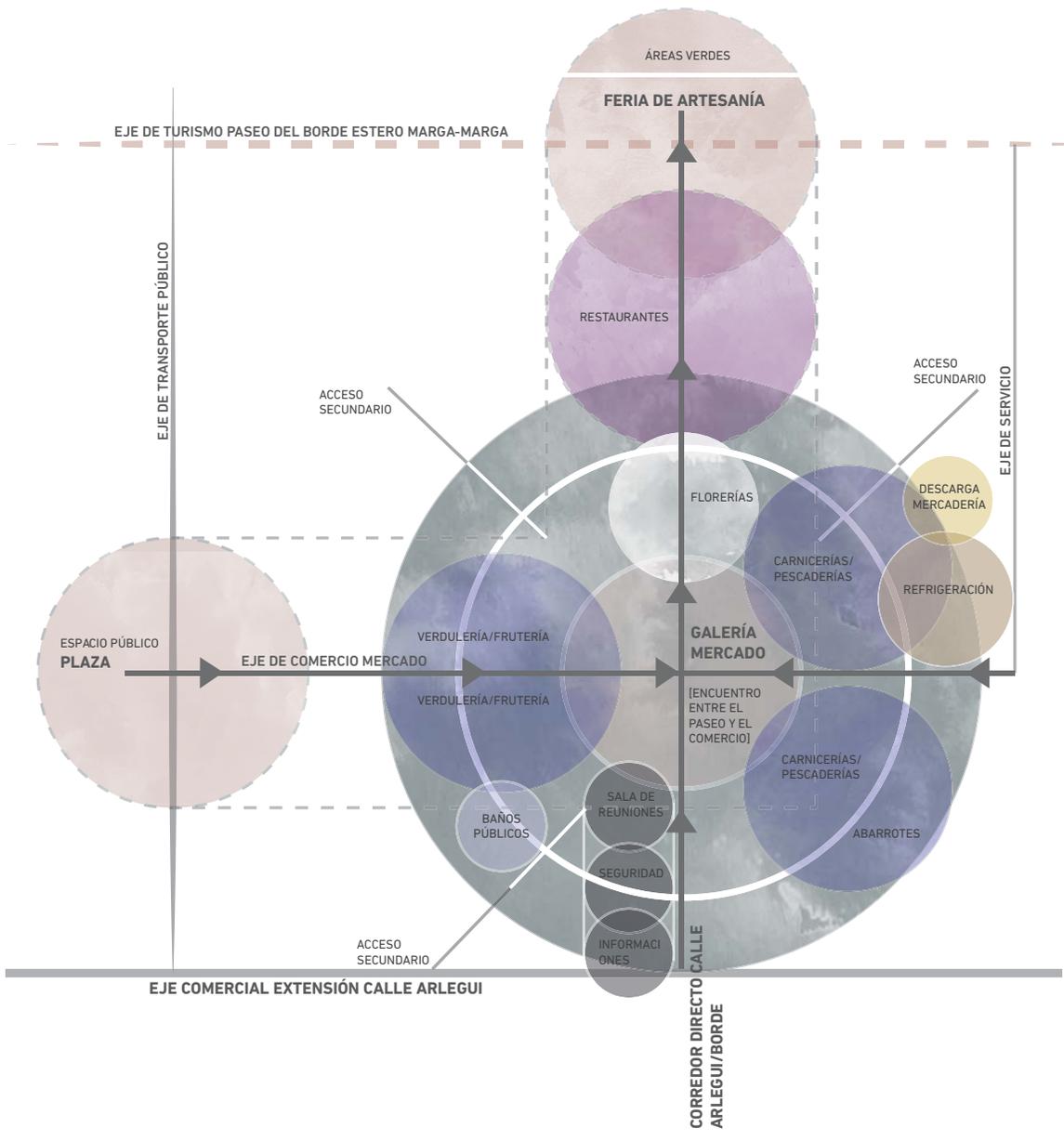
cial entre el exterior y el interior del edificio.

Esta plaza tiene como propósito atenuar la llegada de los vehículos y entregar un lugar de restauración que sirva tanto a los residentes del sector como también la dispersión de los flujos de peatones.

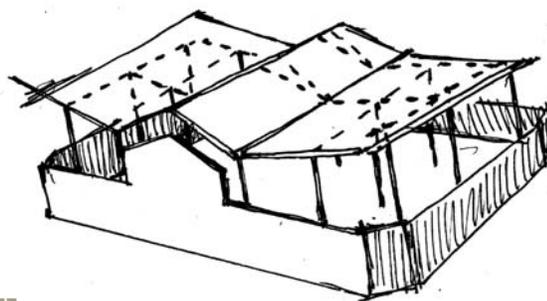
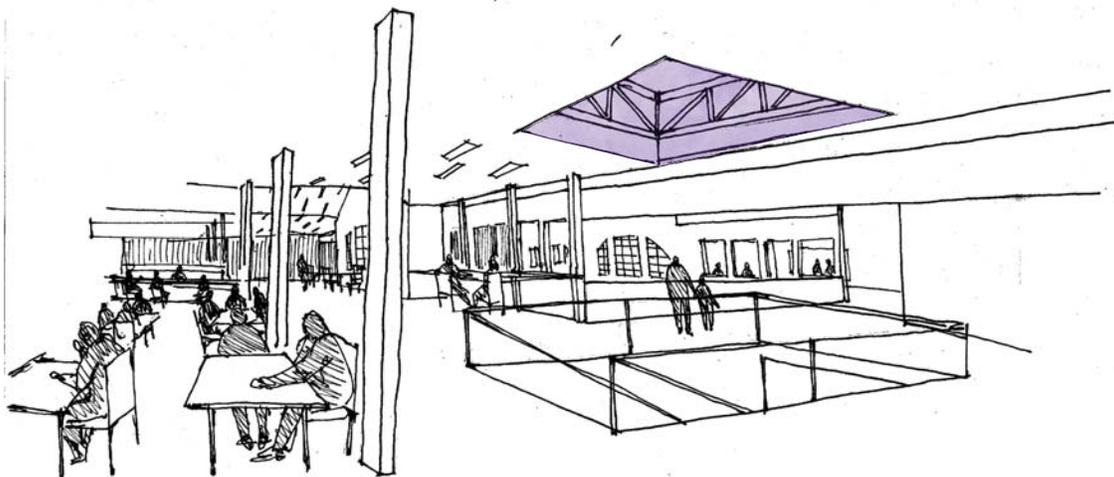
Se propone además un eje que se denomina como eje de turismo con el que se busca traer al lugar la condición de borde costero al estero Marga-Marga, que vincula y atraviesa la extensión de la ciudad hasta su arribo en el mar.

Teniendo en cuenta lo anterior, se proyecta un espacio de feria artesanal y áreas verdes.

El programa asignado a la feria es además una forma de acercar al habitante al borde del estero, y su destino a la venta de artesanías es un tipo de comercio con el que no cuenta la zona o el mercado, de modo que no sean afectados los vendedores y puedan recibir una mayor diversidad de público.



PARTIDO ESTRUCTURAL



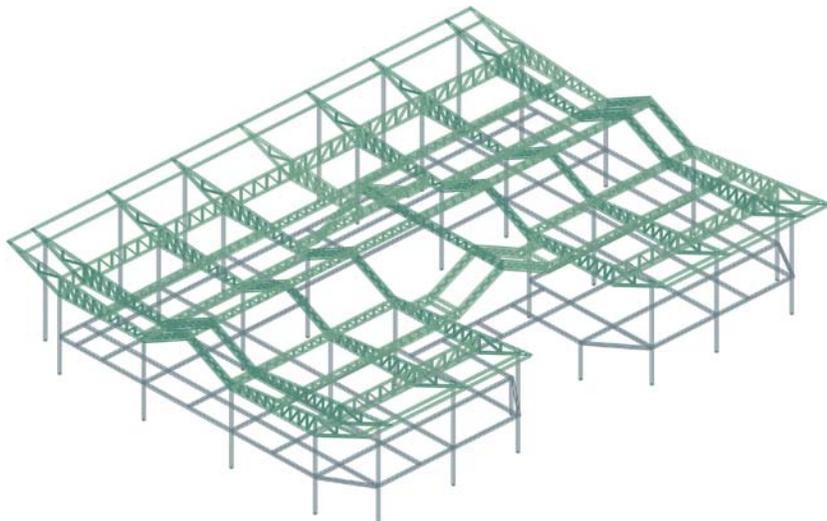
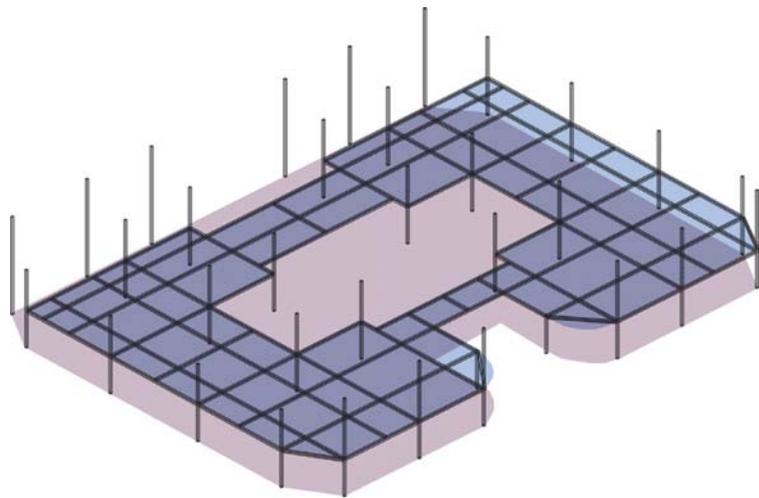
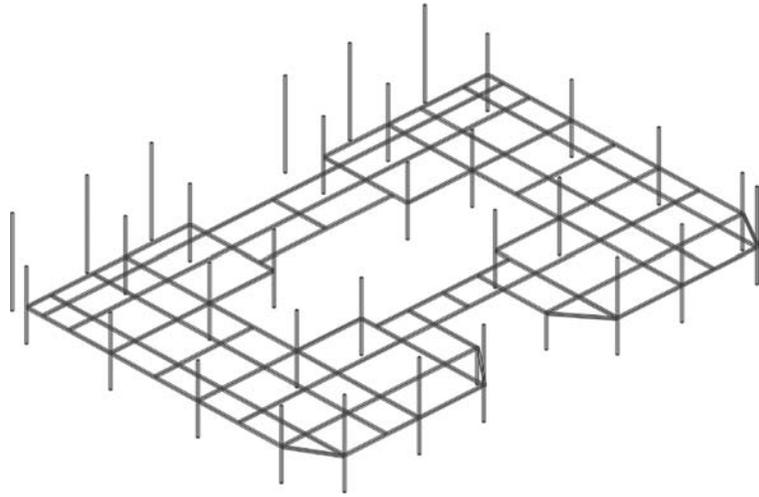
PROPUESTA DE ESTRUCTURA EN INMUEBLE EXISTENTE

Debido que se conservan varios de los muros originales, el primer nive del mercado se encuentra configurado en su mayoría por muros de corte, mientras que en el segundo piso que se incorpora como parte de la propuesta, se recurre al marco rígido para así poder generar una mayor entrada de luz al interior del inmueble, y dar livianidad a la cubierta.

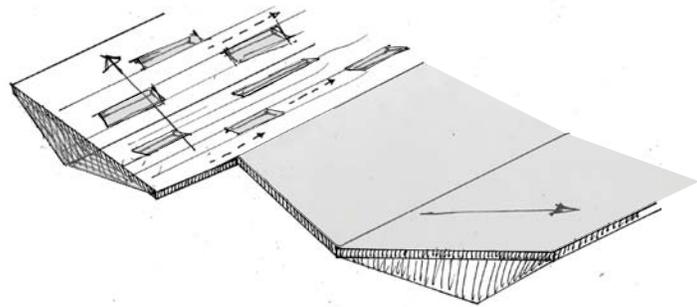
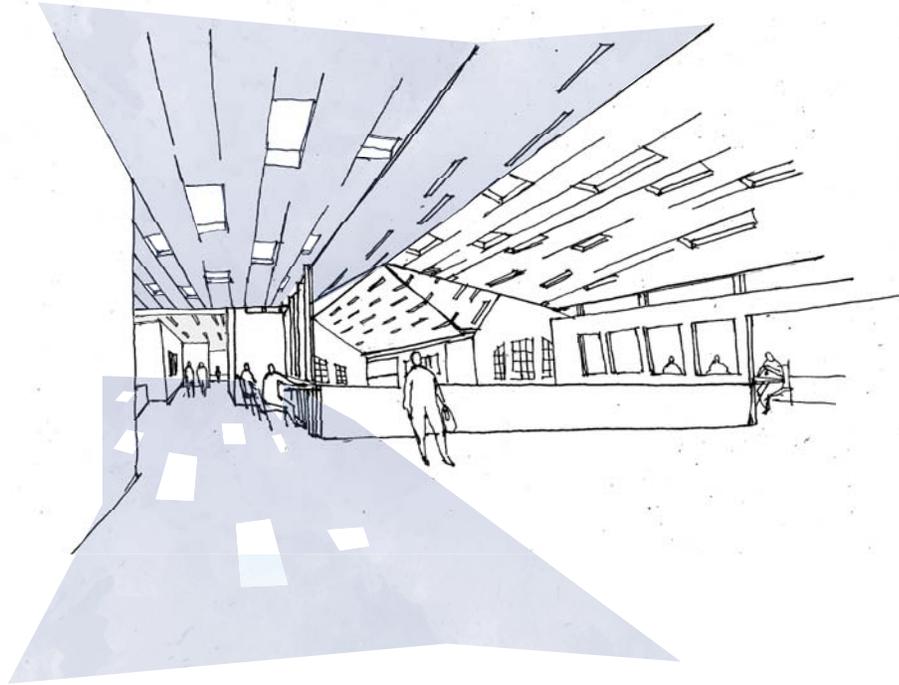
Finalmente el proyecto se encuentra constituido por una estructura mixta, en donde se incorporan columnas de acero que sostienen la estructura de

la cubierta y que se encuentran adosados a los muros de adobillo existentes, para no generar un esfuerzo adicional sobre ellos.

Tanto en la plaza del Mercado como en el paseo del estero, se utiliza marco rígido, el cual permite elevar las cubiertas sin ser invasivo en sobre el espacio público. La ventaja de estas estructura es la esbeltez de su composición, que permiten salvar distancias con las que se forman corredores abiertos que guían el flujo peatonal.



PARTIDO ARQUITECTÓNICO



LA CONSTRUCCIÓN DE LA LUZ

La luz es el elemento que unifica la totalidad del proyecto, y se trabaja por medio de las cubiertas que van demarcando las tres áreas de intervención.

Bajo este concepto, se proyectan perfiles con ángulos que buscan elevar sutilmente la altura del mercado por sobre la línea de las viviendas circundantes, para abrir el edificio hacia su entorno urbano y además incorporar esta dimensión hacia el interior.

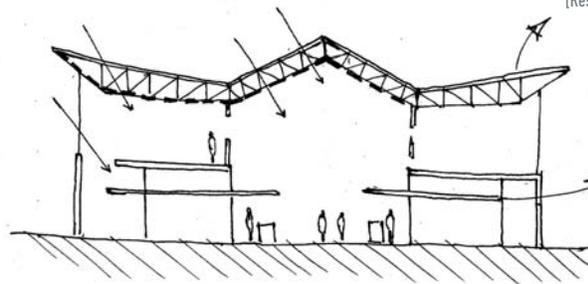
La luz definida al interior del

mercado se piensa como una composición de capas, que van atenuando paulatinamente la opacidad de la capa externa de la cubierta.

El cielo se utiliza como el recurso que moldea la luz natural, y se piensa como fragmentos luminosos que acompañan el sentido de la circulación, y se logra con la repetición del rasgo a lo largo de la extensión del cielo y la prolongación del reflejo desde la vertical.



CUBIERTA 1
[Responde a la dimensión urbana]



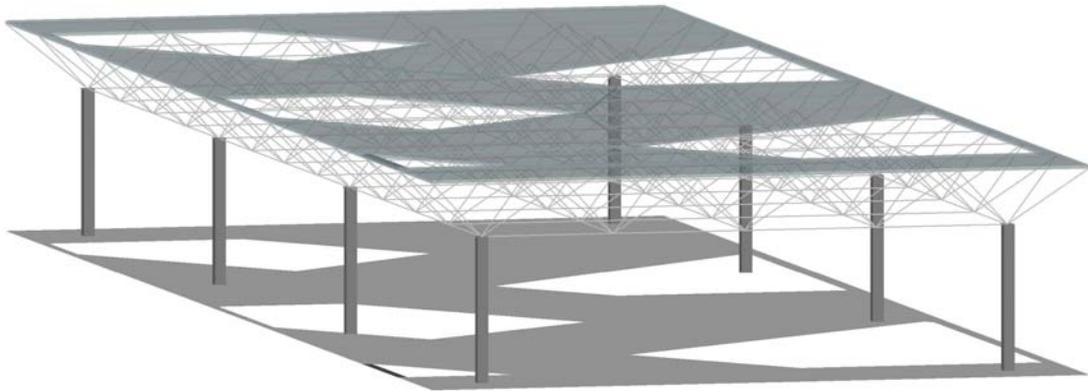
CUBIERTA 2
[Responde a la dimensión del cuerpo]

Una segunda cubierta con material opaco se ubica designando el espacio de los locales en el primer nivel. Esta altura se define a partir de la medida de los negocios exteriores, para llevar la dimensión urbana de la primera cubierta, a la medida del cuerpo.

La horizontalidad de esta segunda cubierta permite dejar a los locales en equivalencia, y demarcan mediante la sombra, el espacio de tránsito central que es más público y contem-

pla la altura urbana, a uno que se vuelve más íntimo dado la cercanía con el espacio de venta y por lo tanto, la franja donde se lleva a cabo el intercambio comercial y el encuentro social entre locatario y cliente.

PARTIDO MATERIAL: EL ACERO



MÉTODOS DE APLICACIÓN CONSIDERADOS PARA LA PROPUESTA

Se conserva gran parte de los muros originales del primer nivel, mientras que se suma como parte de la propuesta, un segundo nivel que utiliza el sistema de marco rígido para producir una mayor entrada de luz y dar liviandad a la cubierta.

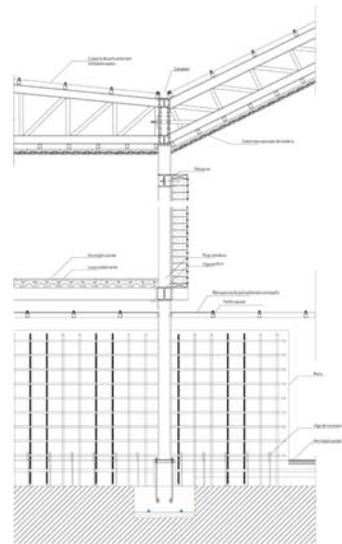
Estas columnas de acero que sostienen la cubierta, funcionan como una estructura independiente y se encuentran adosados a los muros existentes, para no generar un esfuerzo adicional sobre ellos.

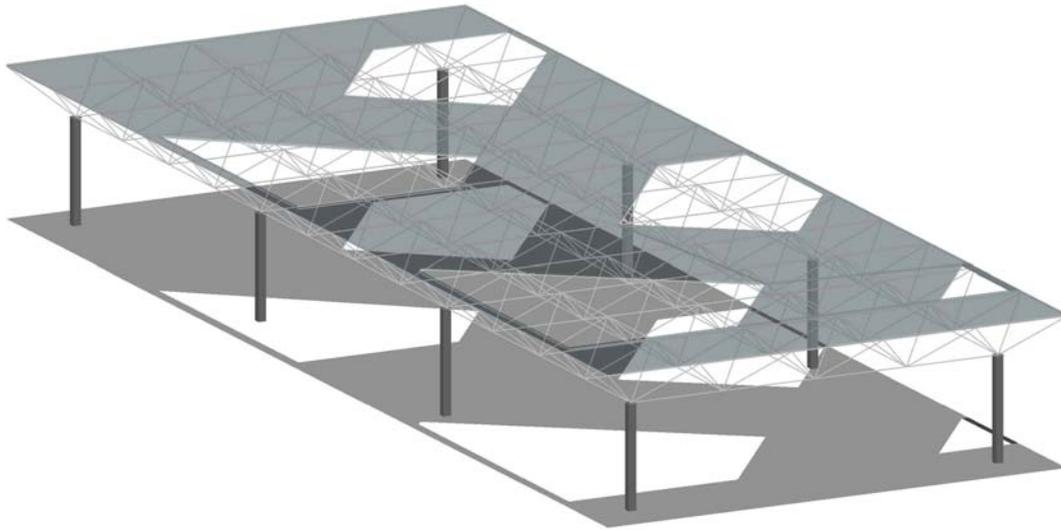
La incorporación del acero en la estructura se piensa como una manera de mostrar el diálogo entre el lenguaje contemporáneo y la historia del mercado, por lo que se quiere dejar a la vista la textura y el color de su material para así dar cuenta de este contraste.

El acero es un metal que contiene singulares características las cuales le permiten ser el material idóneo para realizar operaciones de consolidación y restauración estructural.

Gracias a los atributos del acero dentro de las cuales destacan sus excelentes propiedades mecánicas y su tecnología, le permiten a este tener la ventaja de poder interactuar con materiales del pasado de manera armónica y así poder formar nuevas estructuras integrales en edificación.

Es por esto que es común ver que en la rehabilitación estructural de edificios monumentales sea ampliamente utilizado este material.





B. AMPLIACIÓN VERTICAL

Es el aumento en la altura de la edificación ya existente, donde dependiendo del peso y los niveles en que se altere la estructura original, es estrictamente necesario comprobar la capacidad de soporte de este.

Por lo cual es necesario minimizar el peso de la estructura que se desea adicionar, siendo el acero el metal predilecto por su reconocida relación resistencia/peso, sobretodo en zonas de fuerte actividad sísmica, donde la resistencia de la edificación se ve altamente influida por la suma de nuevas masas.

A. EL REFUERZO

En la actualidad es necesario cumplir con ciertos requisitos funcionales y medioambientales, los cuales se logran a través del refuerzo el cual tiene como objetivo mejorar el rendimiento estructural para alcanzar dichos cánones, donde se suman nuevos elementos a la estructura existente.

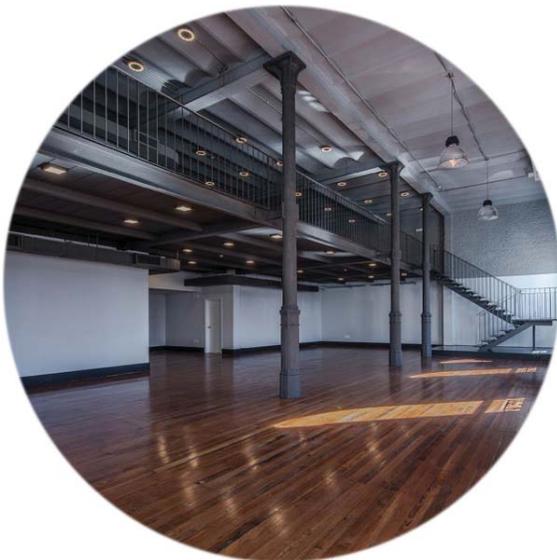
C. INSERCIÓN

Se utiliza el término inserción cuando en un volumen ya existente del edificio se realiza una implantación de elementos estructurales o de nuevas estructuras. Un claro ejemplo de estos son las estructuras autoportantes.

PARTIDO MATERIAL: CASOS REFERENCIALES



Ubicación: La Haya, Holanda
Autores: Cepezed Architecture
Cliente: Central Government Real Estate Agency
Constructor: Heijmans Utiliteitsbouw, Drachten (NL)
Año del proyecto: 2015
Área de intervención: 55.000 m²



Ubicación: Montevideo, Uruguay
Autores: Graetz-Nuñez Arquitectos
Constructor: Bauten Construcciones
Año del proyecto: 2013-2014
Área de intervención: 2365m²

a. DE RESIDENT

El atrio, de más de 70 metros de largo y 20 metros de altura, tiene el menor impacto posible en la arquitectura existente, pero sin embargo, tiene como objetivo crear una experiencia totalmente propia. Se construye a partir de los grandes portales de acero con una cubierta acristalada y -en los extremos- fachadas transparentes con puertas pivotantes de cinco metros de altura, que también funcionan como señales. Los pórticos de una profundidad de 1,0m se instalan en una cuadrícula de 3,60m y están revestidos con chapas de acero blanco. Funcionan como portales que instalan una atmósfera totalmente individual en una línea de visión longitudinal, pero en la línea de en escorzo, proporcionan una buena visión de los edificios originales.

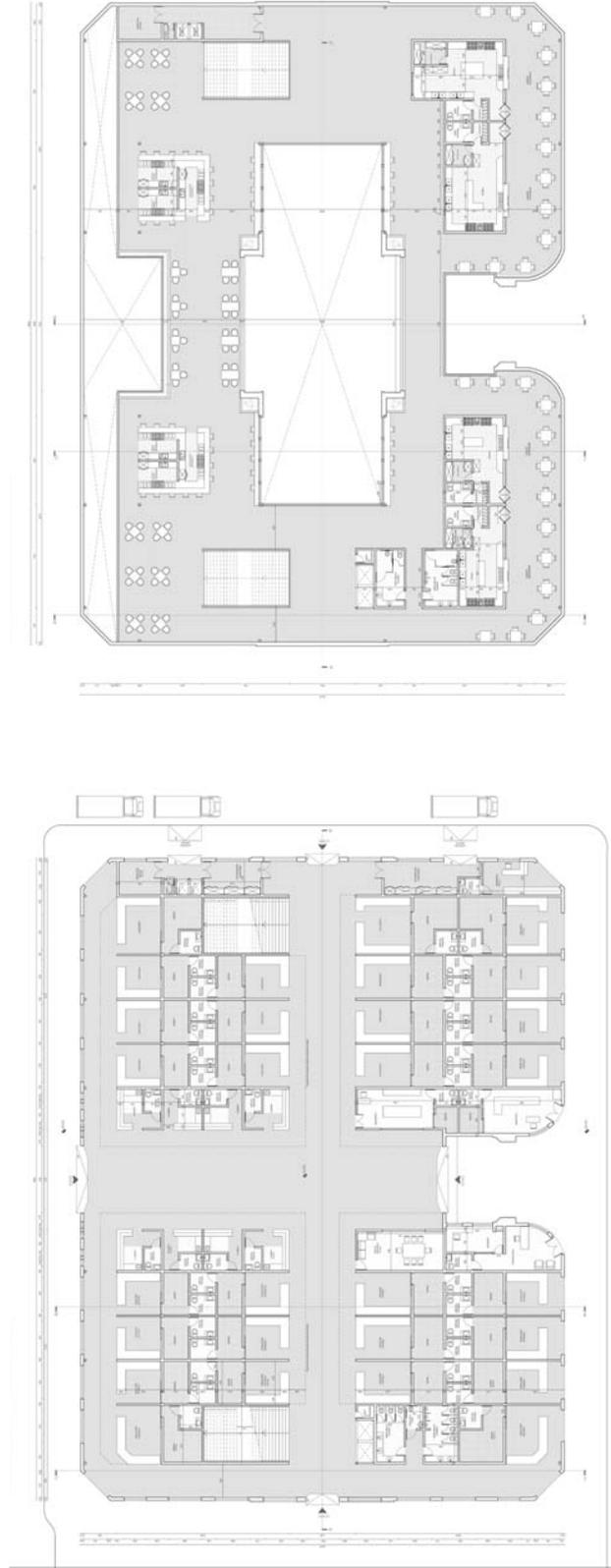
b. EDIFICIO SERRATOSA

La intervención en este edificio histórico asume dos aspectos claramente diferenciados incluso en la memoria de los autores -la restauración y la ampliación- que dialogan en una mirada integrada que resuelve la articulación formal del proyecto. Para ello, recurren a la estructura de acero en base a columnas tipo cajón y vigas doble T que soportan una losa de hormigón armado vaciado in situ. El manto de la envolvente que reconfigura la cubierta, se materializa con una malla tejida de acero inoxidable.

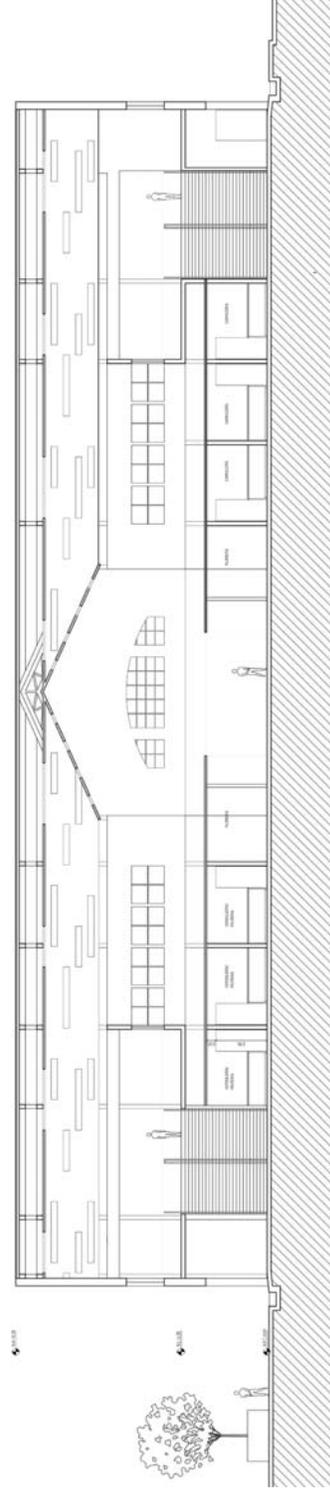
PRESUPUESTO DEL PROYECTO

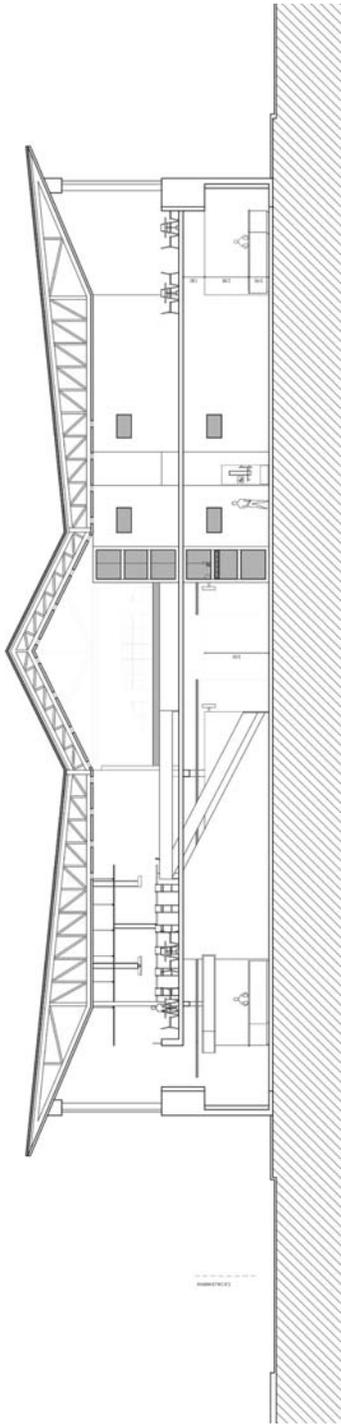
		unidades	unidad de medida	cantidad	P.U.	Totales	
COMPONENTES							
	UNIDADES CONSTRUCTIVAS	1	Unit	1			Numero de edificios independientes (no se consideran exteriores, sólo jardín)
	LOCALES	38	unit				Incluye obra gruesa y terminaciones
	ESTACIONAMIENTOS		m2				
	TERRAZAS SUPERIORES		m2				
	espacios publicos, Plazas y otros		m2				
I FAENAS PREVIAS							
	FAENAS PRELIMINARES						
	Trazados y Niveles	m2		4236,18	1,274 \$	5.397.488	
	Despeje de Terreno	m2		4236,18	1,869 \$	7.915.753	
	INSTALACIÓN DE FAENAS (se considera 14 meses sólo estructura mercado)						
	Instalación de Faenas y Empalmes Provisorios	gl		1	59.638,182 \$	59.638.182	
	Equipamiento de Oficinas	gl		1	4.814,036 \$	4.814.036	
	Luminarias Instalación de Faenas	gl		1	3.089,767 \$	3.089.767	
	Letreros de Obra	gl		1	300,274 \$	300.274	
						81.155.501	
II MOVIMIENTO DE TIERRAS							
	EXCAVACION MASIVA						
	Excavación masiva con transporte a botadero	m3			3,719	-	no se considera ya que se usa estructura existente
	OTRAS EXCAVACIONES						
	Excavación fundaciones a maquina	m3		602,631	9,216,8	5.554.354	
	Excavación de fundaciones a mano	m3		346,359	20.803,8	7.205.597	30 CMS + EEMPLANTILLADO
	RELLENOS						
	Relleno bajo radier	m3		275,349	11.576,6	3.187.615	
	Relleno tras muro	m3			15.814,3	-	
						15.947.566	
III OBRA GRUESA Y TERMINACIONES LOCALES COMERCIALES							
	Obra gruesa de mercado	m2		4236,18	350,000	1.482.661,285	Incluye Hormigón, Fierro, moldaje y MO
	Radier Armado	m2		2753,49	22,200 \$	61.127.478	
	Estructura Techumbre	m2		2663,14	43,940 \$	117.018,293	
	Total obra gruesa mercado					1.543.788,763	
	Terminación de mercado						
	Pavimento Porcelanato Baños Personal-Zona Bodegas P1	m2		131,377	22,510 \$	2.957,285	Gres Esmaltado Venecia Roble 15X60 MK+Materiales (Beckron + frague)+ Ma
	Pavimento Porcelanato Baños Floresias P1	m2		26,26	22,510 \$	591,212	Gres Esmaltado Venecia Roble 15X60 MK+Materiales (Beckron + frague)+ Ma
	Pavimento Porcelanato Vanitorio Floresias P1	m2		27,74	22,510 \$	624,432	Gres Esmaltado Venecia Roble 15X60 MK+Materiales (Beckron + frague)+ Ma
	Pavimento Porcelanato Baño Público Mujeres P1	m2		12,80	22,510 \$	288,128	Gres Esmaltado Venecia Roble 15X60 MK+Materiales (Beckron + frague)+ Ma
	Pavimento Porcelanato Baño Público MujerHombres P1	m2		15,26	22,510 \$	343,449	Gres Esmaltado Venecia Roble 15X60 MK+Materiales (Beckron + frague)+ Ma
	Pavimento Porcelanato Baño Discapacitados P1	m2		5,38	22,510 \$	121,014	Gres Esmaltado Venecia Roble 15X60 MK+Materiales (Beckron + frague)+ Ma
	Pavimento Ho. Pulido Carnicerías P1	m2		78,42	13,000 \$	1.019,481	Afinado Pavimento (Materiales considerado en Obra Gruesa)
	Pavimento Ho. Pulido Verdulería P1	m2		188,47	13,000 \$	2.450,109	Afinado Pavimento (Materiales considerado en Obra Gruesa)
	Pavimento Ho. Pulido Florería P1	m2		36,26	13,000 \$	471,357	Afinado Pavimento (Materiales considerado en Obra Gruesa)
	Pavimento Ho. Pulido Pescadería P1	m2		57,01	13,000 \$	741,133	Afinado Pavimento (Materiales considerado en Obra Gruesa)
	Pavimento Ho. Pulido Avícola + Roticería P1	m2		65,38	13,000 \$	849,901	Afinado Pavimento (Materiales considerado en Obra Gruesa)
	Pavimento Chapa Estrilada Bodegas P1	m2		319,15	96,990 \$	30.953,893	Material + instalación
	Pavimento depósito de basura, pasillo y refrigeración P1	m2		48,54	96,990 \$	4.707,885	
	Pintura Epóxica Caja Escala	m2		114,98	4079,25 \$	469.052	
	Pavimento Pasillos Comunés P1	m2		780,93	13,000 \$	10.152,078	Afinado Pavimento (Materiales considerado en Obra Gruesa)
	Policarbonato Techumbre	m2		2663,14	135,750 \$	361.521,011	sobre encerchado y cubierta galvanizada
	Marquesina sobre locales comerciales	m2			135,750 \$	103.640,116	
	Pavimento Porcelanato Sala Reuniones-Seguridad-Info.	m2			27,560 \$	1.930,898	
	Pavimento Porcelanato Abarrotes	m2			27,560 \$	1.098,646	
	Pavimento Pasillos Comunés P2	m2		1338,66	13,000 \$	17.402,542	
	Pavimento Porcelanato Puesto gastronomía P2	m2			27,560 \$	706,921	
	Pavimento Cocina y Guardarropia P2	m2			27,560 \$	2.495,332	
	Pavimento Refrigeración P2	m2			96,990 \$	1.426,500	
	Pavimento Porcelanato Baños P2	m2		40,81	22,510 \$	918,620	
	Ventanas Fachada Oeste	m2			170,850 \$	26.515,032	Ventanas aluminio y cristal monolítico simple
	Ventanas Fachada Sur	m2			170,850 \$	34.218,163	Ventanas aluminio y cristal monolítico simple
	Ventanas Fachada Norte	m2			170,850 \$	54.820,042	Ventanas aluminio y cristal monolítico simple
	Ventanas Fachada Este	m2			170,850 \$	24.657,209	Ventanas aluminio y cristal monolítico simple
	Martelina Fachada	m2			7853 \$	11.139,515	
	Cortinas Metálicas Locales Comerciales Fachada Sur	un			1.250,000 \$	10.000,000	Metálica Rolllizo
	Impermeabilización 100% losas	m2		4236,18	5,828 \$	24.686,310	Se considera retorno de 20 cms en muros
	Puertas 0,85 cms	un		48,00	181,141 \$	8.694,780	
	Puertas Dobles	un		7,00	278,000 \$	1.946,000	
	Tabiquería	m2		2541,60	14985,00 \$	38.085,876	
	Pinturas interiores	un		4236,18	24,975 \$	105.798,473	0,9 uf x m2
	Artefactos Sanitarios Vanitorios	un		47,00	181,513 \$	8.531,099	Incluye grifería + instalación
	Artefactos Sanitarios WC	un		47,00	92,796 \$	4.361,412	
	Lavaplatos/Lavacopas	un		8,00	76,729 \$	613,830	
	Total Terminaciones					901.947,832	
IV OBRAS EXTERIORES							
	Jardines Manzana 1	m2		547,84	20,000 \$	10.956,800	Incluye pavimento y acondicionamiento estético
	Mobiliario y ornato	global		1		8.000,000	Incluye Mobiliario y ornato del Boulevard
	Alumbrado comun	global				18.956,800	Incluye alumbrado del Boulevard
V OTRAS OBRAS EXTERIORES							
	Instalaciones de agua para riego y aseo	m de red		400	10,000 \$	4.000,000	Incluye red de agua para espacio publico
	Sistema de evacuacion de aguas lluvias	global				4.000,000	Incluye sistema de evacuacion de aguas lluvias
	sistem de alumbrado publico subteraneo	Nº puntos		80	150000 \$	12.000,000	Incluye red de alumbrado para espacio publico
VI PROYECTOS							
	Estudios preliminares					8.000,000	Incluye dos proyectos de ideas, cabida y ordenamiento de flujos
	Anteproyecto definitivo					22.000,000	Incluye planos de arquitectura y planos de requerimientos de instalaciones
	Proyecto definitivo					100.000,000	Incluye especialidades y arquitectura definitiva con especificaciones tecnicas listas para propuestas
	Inversion total del proyecto					3.701.796,461	Pesos
	Inversion total en U.F.					97,434	U.F. 23,00 uf/m2
VIII RESUMEN DESAGREGADO							
	Inversion total en obras de espacio privado					2.542.839,661	
	Inversion total en obras de Espacio publico:					30.956,800	
	Proyectos de arquitectura y especialidades varias					130.000,000	

PLANTAS DEL PRIMER Y SEGUNDO NIVEL DE LA PROPUESTA

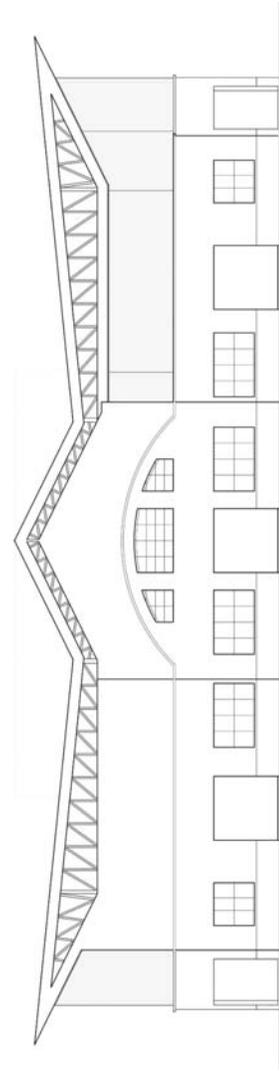
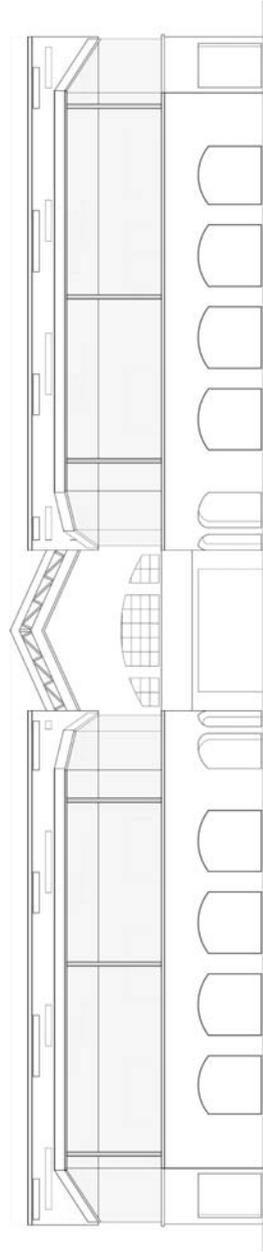


CORTES DE ARQUITECTURA DE LA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN





ELEVACIONES DE ARQUITECTURA



COLOFÓN

Trabajo realizado por la alumna de arquitectura Claudia Araya Chávez, dentro del margen de tiempo de Enero a Diciembre, que corresponde al período del tercer trimestre de título con la ayuda del profesor guía David Luza.

Esta carpeta fue impresa en formato oficio; contenido en papel Hilado 6.