

Señal de lo distante en grafías de luz
MODELO GRÁFICO-SEÑALÉTICO PARA LA CIUDAD ABIERTA

Ciertos espacios públicos de la ciudad constituyen un diario del acontecer y de la identidad que de la ciudad podemos leer en ella.

La ciudad ha destinado casi libremente, y sin una visión de lo que son los espacios públicos legibles, a la gráfica en sus distintos apareceres - sean ellos publicitarios, cartelísticos, propagandísticos en distintas escalas, tanto periódica como el diario, y las revistas o las publicidades ligadas a una temporada más extendida pero cada vez más invasiva.

Bien cabe pensar que ella, la gráfica, se los ha tomado, pues existe un lector que lo ha permitido y requerido. Este lector necesita que su ciudad no sea muda. Insisto en el bien cabe pensar, pues no está dicho desde el lector, qué es efectivamente lo que quiere ver y leer.

Este diario acontecer pulsa de otra manera que el día a día. Va en una mutación constante que no logramos percibir en completitud pues sus escalas se van turnando en esta mutación, construyendo una trama muchas veces ilegible en la temporalidad al unísono, llegando a verse como una textura que, muchas de las veces, adolece de sentido en cuanto no hace presente el destino que aquellos lugares tienen en la ciudad.

El diseño de esta piel, mal llamada gráfica urbana, pues implica más parámetros que sólo la gráfica, diría la textura urbana, se constituye de algún modo en la resonancia del lugar y la forma que adquiere un determinado espacio público genera un ámbito de comunicación directo e indirecto, por esto es más que la gráfica.

De la resonancia que pueden tener las palabras, sobre todo cuando aparecen en lo público, que es específicamente el ámbito de esta piel texturada que se posa sobre la ciudad, es de lo que el taller se hace cargo en Ritoque.

Este proyecto de título constituye uno de una serie de tres que han centrado su quehacer en la Ciudad Abierta.

Desde hace unos años estamos en la tarea de pensar la magnitud del diseño gráfico en los terrenos de la Ciudad Abierta, cual es su aparecer y cual su temporalidad.

Pensamos que el diseño gráfico es capaz de construirle a un visitante, huésped, o invitado, una cierta interlocución a través de objetos gráficos que construyen una aproximación al sentido de las obras y de los terrenos en el acto de recorrer y visitarlos en una cierta intimidad del oficio; pues lo hacemos para un interlocutor instruido.

El que llega a la Ciudad Abierta lo hace desde lo próximo del quehacer. Arquitectos, diseñadores, artistas y estudiantes del ámbito se nos constituyen en nuestros interlocutores.

El proyecto ha sido dirigido a estos lectores que acceden al profundo sentido artístico del oficio en la Ciudad Abierta.

Este proyecto de título se inscribe además en una nueva modalidad para el diseño gráfico y este es el Taller de Obra. Es decir, la obra es la que aparece como el fin último, si bien en un estado prototípico, obra al fin, en cuanto se materializa en otras dimensiones que la de la edición.

La edición entonces se constituye un registro gráfico desde la concepción de la obra - fundamentos- hasta el montaje de una exposición en los talleres de la escuela.

El objeto de estudio de este taller es el espacio público como un espacio de lectura, en este contexto se inserta el Proyecto de Investigación: "Sistemas de Información Pública para la Difusión del Patrimonio Cultural de Valparaíso: Análisis de caso y proposición de un modelo".

A partir de una mirada gráfica de Valparaíso - en el marco de su nombramiento como ciudad patrimonial- se construye una pre-imagen de cómo se "lee" la ciudad, para encontrar un modo de combinar lo urbano de Valparaíso y la Ciudad Abierta.

Conocer el estado actual de esta lectura urbana, requiere una investigación a modo de catastro, de todo lo que se lee en la ciudad que permita recorrerla, y cómo esta se presenta ante el visitante en catálogos de información turística, rostro público - informativo de la ciudad en todos sus formatos y escalas.

Se concentra la primera etapa de investigación en un fragmento de la ciudad, el Cerro Barón. Se estudia, cataloga y cuantifica la información, como un registro progresivo de carácter gráfico que da cuenta de su conformación histórica, para proponer un modo de hacer visible el rostro público del cerro, de manera tal que aparezca en plenitud un re-conocer para el que lo habita y visita.

Se aborda el problema gráfico de construir la imagen del Cerro Barón desde una palabra, que cada integrante del taller determina que es propia del cerro.

Se presenta una versión gráfica de un problema histórico a través de un análisis descriptivo gráfico de la palabra desborde, de cómo se muestra el Cerro Barón desbordado.

A partir de este planteamiento teórico - gráfico acerca de cómo aparece el cerro, el estudio se detiene en la Ciudad Abierta donde se elabora un modelo prototípico de señalética que permitiría teóricamente desarrollar un modelo aplicable a la ciudad.

Este proceso involucra dos etapas; la etapa de proposición y la etapa de construcción y verificación del prototipo. La primera etapa de proposición considera dos antecedentes: El planteamiento teórico respecto de cómo se lee la ciudad y el trazado de una ruta en la Ciudad Abierta, (Proyecto de Título: "Centro de Información para la Ciudad Abierta" dirigido por Juan Purcell).

Ambos antecedentes determinan las primeras aproximaciones a un modelo de señalética para la Ciudad Abierta que encierra un acto de lectura distinto al de la ciudad. Se construye la detención y contemplación propias del recorrido en la Ciudad Abierta que es con un cierto soslayo.

La etapa de construcción corresponde a un calce entre la forma, el material y la lectura gráfica que se propone.

{ 1 }

ANÁLISIS DESCRIPTIVO GRÁFICO DEL CERRO BARÓN
Versión gráfica de un problema histórico



Barón

{1}

ANÁLISIS DESCRIPTIVO GRÁFICO DEL CERRO BARÓN
Versión gráfica de un problema histórico

{1,1}

CATASTRO DE LAS LECTURAS URBANAS

{sitios web}
{información turística}

En la búsqueda de sitios web relacionados con Valparaíso patrimonial, aparece una serie de vínculos que abordan el tema desde distintos ámbitos. Es necesario entonces hacer un distingo en la temática que envuelve esta nueva condición de Valparaíso como ciudad patrimonial.

La información oficial de este nombramiento se encuentra en <http://www.unesco.cl/esp/>

En la ciudad existen puntos de información para el visitante. Se trata de catalogar el material existente en estos puntos, de modo que aparezca con claridad la imagen turística que tiene Valparaíso, de cómo se presenta ante quien visita la ciudad, a fin de encontrar el rostro público de una ciudad patrimonial.

1.1 TURISMO CULTURAL

Proyectos en desarrollo de organismos públicos y privados orientados a promover el turismo cultural de la ciudad de Valparaíso.

<http://www.turistel.cl>
Turismo Cultural a Bordo de un Trolley

Una empresa pionera ofrece un circuito turístico por Valparaíso mezclado con una obra de teatro. Todo esto se lleva a cabo arriba de un bus especialmente acondicionado y en movimiento. Según el director del proyecto, Santiago Larraín, "Trolley Tour nace como una necesidad, ya que no existía anteriormente ningún circuito que diera cuenta del gran valor patrimonial e histórico de la ciudad de Valparaíso".

<http://www.eurochile.cl>
Proyecto Valparaíso Patrimonial

1. Proponer una imagen de identidad que permita integrar la diversidad de atractivos del país y posicionarla de modo diferenciador en la mente de los clientes potenciales.

2. Desarrollar un Modelo de trabajo de fortalecimiento de la oferta y promoción de destinos territoriales singulares, a partir de las necesidades, aspiraciones y percepciones de los clientes y de la situación actual de los productos y atractivos que allí se encuentran.

3. Aplicar el modelo obtenido a nivel piloto en el destino territorial de Valparaíso Patrimonial (V Región), obteniendo información útil para su optimización.

4. Expresar y transferir los resultados del programa, a través de un conjunto de productos documentales y multimedios a Empresarios turísticos, Entidades financieras, Organismos del estado vinculados al desarrollo y financiamiento de proyectos turísticos, Entidades regionales y comunales vinculadas al turismo.

<http://www.sendero bicentenario.cl>
Guía online para conocer el proyecto de Fundación Valparaíso el Gran Sendero Bicentenario de Valparaíso.

El sendero bicentenario es, en realidad, una iniciativa emprendida por dos instituciones sin fines de lucro, la Fundación Valparaíso y la Fundación Empresarial Eurochile. Destacamos, además, que el proyecto no habría sido posible sin el compromiso de la (Corfo), Sernatur, y la I. Municipalidad de Valpo. sobre todo su Departamento de Patrimonio. Finalmente, más de una docena de empresas — de todo tamaño— ha donado su tiempo y sus recursos para hacer del Sendero una realidad.

<http://www.cinde.cl>
Programas para turismo emergente

El objetivo de este programa es posicionar el patrimonio cultural y natural como sector productivo estratégico de la Vª Región, reforzando su encadenamiento productivo con el emergente turismo de intereses especiales y la oportunidad de reconversión productiva que presenta para la Región. Esto considera además:

- Fomentar el desarrollo y consolidación empresarial en el sector patrimonial y turístico patrimonial en la Vª Región.

- Contribuir a la reconversión productiva de la Región, mejorando las posiciones relativas de los sectores patrimonial y turístico.

- Promover la inversión y participación privada en el sector.

1.2 PRESERVACIÓN

Proyectos en su mayoría pertenecientes al Gobierno de Chile cuyo objetivo central es la preservación, rehabilitación y mantención del Patrimonio.

<http://www.patrimoniourbano.cl>
Programa de recuperación del patrimonio urbano

Gobierno de Chile
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

En el marco de su Nueva Política Urbana y Habitacional, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo se ha fijado el gran desafío de proyectar una diferente forma de hacer ciudad. Su objetivo principal es que los chilenos disfrutemos de ciudades más hermosas, menos contaminadas, más funcionales, seguras y con una identidad cultural.

Por otra parte, queremos crear las condiciones para generar un desarrollo integral y equilibrado del territorio, a través de la densificación de nuestras ciudades, como una alternativa a su crecimiento en extensión. Esta tarea implica reconocer que existe un patrimonio urbano y arquitectónico que hoy se encuentra deteriorado o subutilizado, y que es urgente generar las condiciones para que la sociedad lo use y lo valore.

<http://www.monumentos.cl>
Consejo de monumentos nacionales

Valparaíso incluido en La Lista de Patrimonio Mundial el año 2003, es el más grande y complejo de los Sitios de nuestro país, el casco Histórico del Puerto sobresale desde una perspectiva urbana, por sus soluciones arquitectónicas y su riqueza histórica

<http://www.serviuvalpo.cl>
Rehabilitación patrimonial

El subsidio de rehabilitación patrimonial se aplica en las áreas patrimoniales. Esta es una extensa área de la ciudad, la que brinda un amplio espectro de alternativas de barrios y tipos de viviendas rehabilitadas.

<http://www.valparaísotecnologico.cl>
Análisis arquitectónico sector patrimonial

La arquitectura patrimonial de la ciudad presenta obras de las mas variadas topologías y estilos arquitectónicos, aplicados a construcciones que van desde viviendas muy sencillas hasta los exponentes de arquitectura relativamente

monumental en el plan.

El sitio postulado da cuenta de toda esta diversidad. Comprende desde obras eruditas, diseñadas por arquitectos con formación académica, hasta arquitectura espontánea que dan paso a una gran cantidad de edificaciones de excelente calidad, esto gracias a diestros maestros constructores.

1.3 UNIVERSIDADES

Esta área corresponde a la integración de programas y centros de estudio que se relacionen directamente con lo Patrimonial de la ciudad. Es un primer acercamiento a las Universidades Regionales. La PUCV cuenta con una importante biblioteca Fondo Budge, donde es posible encontrar gran cantidad de información y libros de interés.

<http://www.redcultural.cl>
Encuentro Internacional de Educación por el Arte V Región.

Universidad de Playa Ancha
Facultad de Artes

Durante los días 5, 6, 7, 8 y 9 de enero del año 2005, se realizará En el Centro Cultural de Viña del Mar y en el Teatro Municipal de Viña del Mar, el II Encuentro Internacional de Educación por el Arte V Región, cuyo tema central será EDUCACIÓN, ARTE y PATRIMONIO.

Esta convocatoria reunirá a docentes – artistas, estudiantes y personas relacionadas con el tema, para compartir teorías propuestas en conferencias, paneles, seminarios, muestras de obras, talleres, y conciertos.

Habrà presentaciones artísticas de Música, Danza, Teatro, Plástica, Literatura y Poesía. El Encuentro cuenta con el apoyo de Educarte Chile, Sociedad Chilena de Educación por el Arte, el Consejo Nacional de la Cultura, la Ilustre Municipalidad de Viña del Mar y está organizado Por la Facultad de Arte de la Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación Valparaíso.

<http://www.upa.cl>
Programas en Gestión Cultural

Programas en gestión cultural para el Valparaíso patrimonial. impartidos por la Universidad de Playa Ancha .

Con altos representantes del mundo político, educativo y cultural, se dio inicio en la ciudad de Valparaíso al Magister en Gestión Cultural y al Diplomado en Gestión Cultural, programas que potenciarán la nueva institucionalidad que ha adquirido la ciudad con el nombramiento de ella como Patrimonio de la Humanidad y Sede Cultural de Chile.

<http://www.universia.cl>
Centro de Estudios y Gestión del Patrimonio

Amparado en la política del plantel de constituir centros de estudio inter e intradisciplinarios, que vayan en directo beneficio y solución de los problemas de la sociedad -lo que se suma al Centro Gerontogeriátrico del Adulto Mayor ya

existente- el Centro de Estudios y Gestión del Patrimonio se constituye como un lugar donde distintos actores de la sociedad porteña en su conjunto trabajarán en torno al tema.

Es un centro que convoca a toda la ciudadanía en torno a problemáticas en común. Es una estructura orgánica que puede ser la avanzada de la universidad en un tema que reúne a actores múltiples, que no necesariamente corresponde a lo que se hace dentro de la vida académica. Permite relacionarse en forma más práctica con todo el mundo exterior, transformando las ideas en proyectos y convocando a gente para trabajar en conjunto.

1.4 SITIOS PATRIMONIALES SITIOS PATRIMONIO IBEROAMERICANO

Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación
Ministerio de Educación y Cultura [Uruguay]
http://www.mec.gub.uy/com_patri/Uruguay

Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano
Presidencia de la Nación. Secretaría de Cultura [Argentina]
<http://www.inapl.gov.ar/inicio.htm>
Argentina

Instituto Nacional de Cultura. Museos del Perú
Instituto Nacional de Cultura [Perú]
<http://www.inc.gob.pe/serv8.shtml>
Perú

IPHAN
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional [Brasil]
<http://www.iphan.gov.br/Brazil>

Patrimonio Histórico
Ministerio de Cultura [España]
<http://www.cultura.mecd.es/patrimonio/index.jsp>
España

Patrimonio Histórico Cultural
Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes [Costa Rica]
<http://www.mcjdcg.go.cr/Costa Rica>

Unesco. Patrimonio Material
Unesco
http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=2187&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
Unesco

Viceministerio de Cultura. Patrimonio Cultural
Ministerio de Desarrollo Económico.
Viceministerio de Cultura [Bolivia]
http://www.bolivia.com/empresas/cultura/Patrimonio_Cultural/index.asp
Bolivia

PROGRAMAS EUROPEOS DE PROTECCIÓN Y DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO

Consejo de Europa

- Acuerdo EUR-OPA. Conocimiento, prevención, gestión y rehabilitación en caso de catástrofes naturales o tecnológicas.
http://www.coe.int/T/E/Cultural_Cooperation/Disasters/

- Campaña "Europa, un Patrimonio Común". Las universidades y la música tradicional como elementos del Patrimonio. Patrimonio universitario, Patrimonio Intelectual, Patrimonio musical.
http://www.coe.int/T/E/Cultural_Cooperation/Heritage/A_common_heritage/

- European Foundation for Heritage Skills (FEMP)
Fundación que tiene como objeto dotar a los profesionales, tanto de países europeos como no europeos de la cuenca Mediterránea o de América, de los medios para transmitir y conservar mejor su Patrimonio a través de proyectos de formación de oficios tradicionales y de una gestión eficaz.
http://www.coe.int/T/E/Cultural_Cooperation/Heritage/Skills/

- Itinerarios Culturales Europeos: Instituto Europeo de rutas Culturales. Tiene por objeto la comprensión de la identidad cultural común Europea.
http://www.coe.int/T/E/Cultural_Cooperation/Heritage/European_Cultural_Routes/

- Jornadas Europeas de Patrimonio. Proyecto de acercamiento y conocimiento del público en general a su Patrimonio. Temas propuestos por Países, Exposiciones virtuales.
http://www.coe.int/T/E/Cultural_Cooperation/Heritage/Ehd/

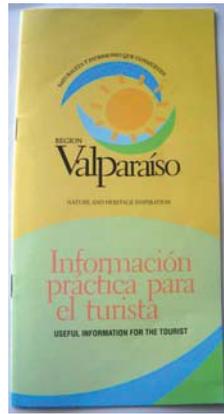
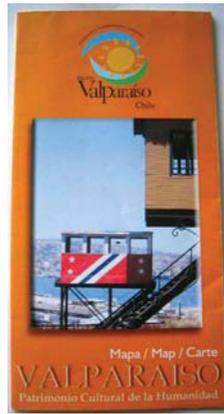
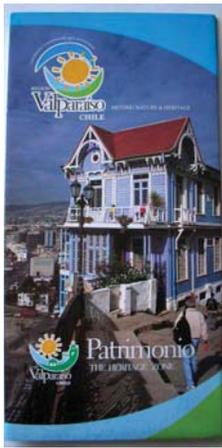
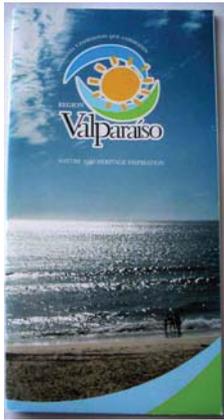
- Programa de cooperación cultural. Directorio general de temas relacionados con Cultura y Patrimonio del Consejo de Europa.
http://www.coe.int/t/e/Cultural_Cooperation/

- Programa de Cooperación y asistencia técnica para la Conservación integral del Patrimonio Cultural: Conservación, rehabilitación y gestión de centros urbanos y conservación de Monumentos.
http://www.coe.int/T/E/Cultural_Cooperation/Heritage/Technical_Co-operation_and_Consultancy/

- Proyecto HEREIN. (European-Heritage Net)
Página de información europea sobre políticas nacionales de Patrimonio Arquitectónico y Arqueológico que pone a disposición de las Administraciones y profesionales un sistema permanente y rápido de consulta.
<http://www.european-heritage.net/>

Unión Europea-Comisión Europea

- Programa Cultura 2000. Programa con una duración de 5 años (2000-2004) para proyectos de cooperación en temas artísticos y culturales que fomenten un espacio cultural común caracterizado por diversidades culturales.
http://europa.eu.int/comm/culture/eac/culture2000/cult_2000_fr.html



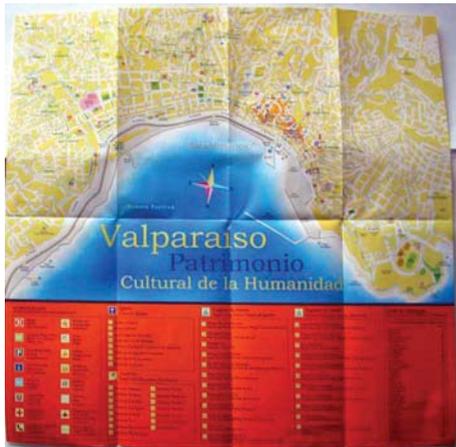
SERNATUR

El Servicio Nacional de Turismo es el organismo que aborda con mayor énfasis el problema de la presentación de Valparaíso bajo la figura de Turismo Cultural.

Ha editado una serie de cuadernillos tipo tríptico desplegable, con un tamaño de bolsillo, impresos en papel couche, en colores. En este estudio se presentan las ediciones enfocadas a Valparaíso Patrimonial.

Serie de cuadernillos desplegables, contienen información por temas específicos de la ciudad, constituyen una completa guía para el visitante. En su interior hay mapas e infografías que facilitan la lectura y permiten recorrer la ciudad más claramente, se tiene una información a la que se puede acceder constantemente.

La infografía se ubica en el borde inferior del mapa, los símbolos usados son los convencionales



Detalle del mapa interior del cuadernillo "Patrimonio Cultural de la Humanidad"



Mapa regional, utiliza ilustraciones a modo de símbolo

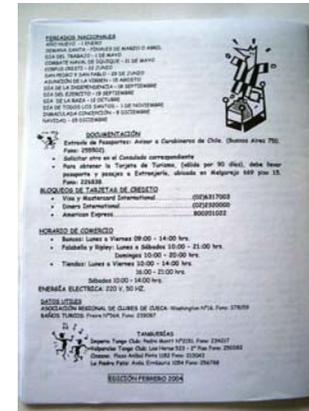


Logotipo de Valpsó. Proyecto Eurochile

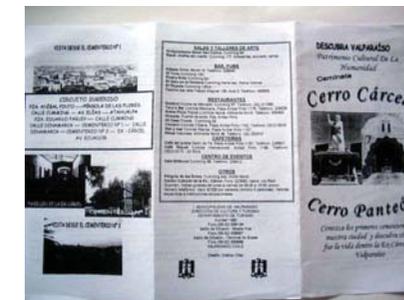


Logotipo de Valpsó. Sernatur

MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO



El material que entrega la Municipalidad al visitante es un cuadernillo y tríptico formato carta apaisado, blanco y negro, fotocopia. El cuadernillo entrega información general de la ciudad, el tríptico contiene una deficiente orientación de cómo recorrer algunos cerros. La información no está actualizada. Este tipo de informativo no entrega la información necesaria para desplazarse en la ciudad.



Detalle del mapa en colores que se ubica al interior de un tríptico que presenta los Cerros Alegre y Concepción. El mapa es una ilustración en acuarela, se representa el total de una cuadra y los edificios de interés. No utiliza infografía, el mapa se constituye un símbolo.



Baldosa azul a modo de señalética, Proyecto Eurochile



{1}

ANÁLISIS DESCRIPTIVO GRÁFICO DEL CERRO BARÓN
Versión gráfica de un problema histórico

Valparaíso se constituye como la fuente histórica,
para estudiar un modo de construir
la elocuencia de una ciudad ante quien la visita,
en nuestro caso, la Ciudad Abierta.
El estudio se concentra en un sector de Valparaíso,
el Cerro Barón, como un fragmento de la ciudad
importante como referencia histórica, dado que,
el estado actual del cerro está marcado por
los acontecimientos de mediados del siglo XIX, que
determinaron su habitar y relación con el borde costero.
Desde el Cerro Barón se contempla la bahía de Valparaíso,
desde un extremo al otro, su frente es Playa Ancha.
Se trata de tener una mirada desde los extremos
para tener claridad respecto a la relación
de la ciudad con su borde costero, su real patrimonio.

{1,2}

INVESTIGACIÓN CERRO BARÓN_VALPARAÍSO

{antecedentes históricos}
{anfiteatro}



Ferrocarril, siglo XIX.



Quebrada de La Cabritería vista desde el Cº Barón



Cuartel de Policía, 1871. Aún en calle Setimio.



Iglesia de San Francisco, 1845.

Se trata de establecer una estructura formal del Cerro Barón, a partir de una recopilación de antecedentes históricos, arquitectónicos, cartográficos y fotográficos, que dan cuenta de un registro progresivo del crecimiento de ese sector. De este modo, establecer relaciones de lo actual, de la cotidianidad del cerro con su pasado para "iluminar el cerro en virtud del patrimonio".

El cerro Barón limita hacia el norte con el cerro Los Placeres, mostrando su nítida transición en la quebrada de La Cabritería, localizada en su mayor extensión y relacionada poblacionalmente con Los Placeres. Desde el Barón al oriente y frente al antiguo estero de las Delicias (actual Avda. Argentina), se localiza en una continuidad espacial los cerros Lecheros, Larraín, Rodríguez, Recreo, Polanco y El Molino; este último limita finalmente con la ruta 68, Subida Santos Ossa, camino a Santiago.

Cuando la población empezó a crecer como se observa en los años que se señalan a continuación:

1810 /	5.500 hab.
1820 /	94.000 hab.
1854 /	52.400 hab.
1885 /	94.000 hab.
fines siglo XIX /	más de 100.000 hab.

el Barrio de El Barón recibía aportes de población provenientes del desarrollo que adquiría El Almendral, con sus bodegas y fábricas de alimentos, licores, ropas, cuero y calzado, fundiciones y maestranza ferroviaria.

Hacia 1852, el sector al pie de cerro y a orillas del océano, se valorizó con la construcción de la estación del ferrocarril entre Valparaíso (El Almendral) y Viña del Mar, el que posteriormente se prolongó a Santiago. El pasaje Quillota continuaba como el único camino hacia el interior de la actual V Región.

Se estima como probable que la Orden Franciscana refundó en el cerro El Barón, en 1845, su nuevo convento, dada las condiciones de aislamiento y escasa población que el sector tenía, las cuales se contraponían al lugar que había ocupado hasta la fecha en el barrio del núcleo antiguo del puerto, en la calle San Francisco

que desembocaba en la plaza Echaurren, un barrio populoso y de gran trajín para la ciudad-puerto de Valparaíso.

Sin embargo, en aquellos tiempos, el sector de El Barón, aislado y menos poblado, con los malos antecedentes de las quebradas de La Cabritería y La Calahuala (esta última entre el cerro barón y el cerro Lecheros), tenía mala fama por la existencia de cuatros y de atracos hechos en un sector alejado del centro de la ciudad, se creó un Cuartel de Policía (calle Setimio), con el fin de proteger y asegurar el tránsito hacia Quillota y los alrededores del cerro.



"Entre el cerro El Barón y el cerro Polanco se generan conjuntos habitacionales en las cotas de 20, 30 y 40 m de altura. Es el caso de las poblaciones en el cerro El barón a lo largo de la Avda, Diego Portales, que eran atendidas no solamente por el ascensor que se inauguró en el año 1906, sino también por el servicio de tranvías que subía por Diego portales y Tocornal (antigua calle Castillo), el cual retornaba por el mismo camino en una pendiente de 59°."

Esquina de Diego Portales con Tocornal, se ubica la Asociación de Jubilados Ferroviarios de Valparaíso, frente al emporio "El Arca de Noé".

Revista Geográfica de Valparaíso
Nº 28 / 1997



"El trabajo del ferrocarril propició el traslado de hombres y sus familias que acamparon a un costado de la faena, principalmente en el sector del Barón, antes llamado El Morro. Es justamente en la loma de ese cerro donde cincuenta años más tarde, a comienzos del siglo XX, se formó una población de trabajadores ferroviarios, con conventillos y cités, clubes y sedes mutualistas, escuela y el Hospital Ferroviario vecino al ascensor."

M^a Ximena Urbina C.
"Los Conventillos de Valparaíso". Pag.75

OBSERVACIONES DE LO PARTICULAR DEL CERRO BARÓN

Determinados los acontecimientos históricos que influyeron en el modo de habitar el cerro Barón, se pueden establecer relaciones con su estado actual, de modo que aparezca en plenitud la figura del cerro que se ha ido construyendo con el paso del tiempo. Una mirada desde el interior y su relación al borde costero.

El cerro se conforma a partir de hitos religiosos, económicos y sociales, la habitabilidad gira en torno a ellos, constituyen el origen del comportamiento actual de su sociedad, de cómo la gente habita el cerro.



Viviendas tipo site, sin registro.



Interior de la Asoc. de Jubilados Ferroviarios.



La parte final del sector El Almendral era la menos poblada del puerto de Valparaíso. Cuando la población empezó a crecer, el barrio de El Barón recibía aportes de población provenientes del desarrollo que adquiría El Almendral, con sus bodegas y fábricas de alimentos, licores, ropas, cuero y calzado, fundiciones y maestranza ferroviaria.

Todos los cerros del norponiente recibieron pobladores provenientes de otros sectores y de afuerinos, principalmente hacia Barón, Lecheros y Larraín, como también los cerros de más al norte. El advenimiento del siglo XX, presenta un nuevo paisaje, la mole rocosa cristalina metamorfoseada, de apariencia fresca y sana, que en el siglo XVIII y comienzos del XIX, se caracterizaba por la presencia de la fortificación y batería de cañones que el Gobernador de Chile, en estos tiempos coloniales (1792), don Ambrosio O'Higgins, Barón de Ballenar, ordenó apostar allí, en dirección del mar. Hacia 1852, el sector al pie del cerro y a orillas del océano, se valorizó con la construcción de la estación del ferrocarril entre Valparaíso (El Almendral) y Viña del Mar, el que posteriormente se prolongó a Santiago. El pasaje Quillota continuaba como el único camino hacia el interior de la actual V Región.

Las actividades portuarias, comerciales y militares, aumentaron la población de Valparaíso de 5.500 hab. en 1810, a 16.000 en 1822, pasando a ser la segunda ciudad de Chile; sin contar la población flotante de unos 3.000 marineros extranjeros y chilenos. El terremoto de 1822, permitió renovar los ranchos que constituían la mayor parte de los edificios del Valparaíso colonial; en esta transformación fue muy importante el impulso de los comerciantes ingleses, que construyeron casas, almacenes y bodegas más sólidas. La construcción del ferrocarril a Santiago, iniciada en

1852 y terminada en 1863, permitió a Valparaíso romper su encierro y aumentar las relaciones con su región y Santiago. La construcción de la estación central en el Barón proporcionó al Almendral un nuevo elemento que aceleró la ocupación del espacio con nuevas viviendas, industrias y hasta comercios que iniciaban su desplazamiento hacia el Este. En 1895, treinta y una industrias ocupaban el Almendral desde la plaza Victoria al cerro Barón, eran fábricas de alimentos, licores, ropas de cuero y calzado, fundiciones y maestranzas, etc. No existía ningún tipo de especialización industrial.



Desde que era llamado "el Morro" a cuyos pies se encontraba la caleta donde pescaban los changos, el cerro Barón ha cambiado constantemente su estructura. Hoy aparecen levemente los componentes del antiguo Barón, en la forma de restos urbanos o simplemente ya no hay vestigio de ellos.

Es esta "discontinuidad histórica" la que oculta el secreto de la conformación de Barón; se tiene claridad respecto de su forma actual, el cerro se recorre en la heterogeneidad de sus viviendas y la disparidad del tiempo.

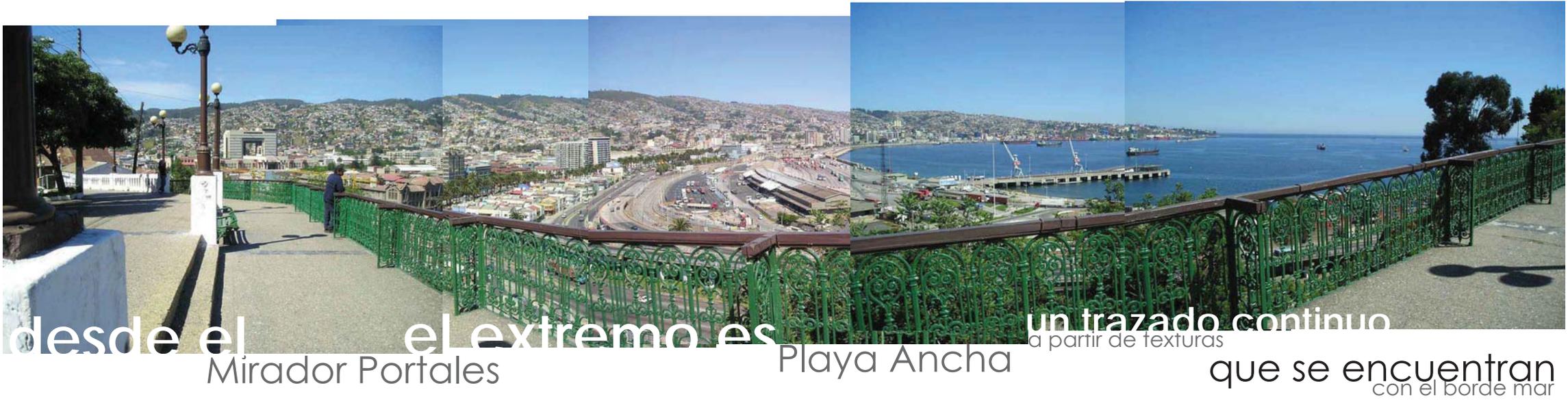
el cerro barón aparece
desde
el borde



Plano de 1970 Esc. 1 : 10.000



Plano de 1884 Esc. 1 : 10.000



desde el extremo es un trazado continuo
Mirador Portales Playa Ancha a partir de texturas
que se encuentran con el borde mar

interviene en la mirada discontinua

distingue los matices en la trama que construye el anfiteatro

la distancia

la altura



Valparaíso está definido por tres bordes que estructuran su configuración, el Borde Mar que se construye como la llegada al mar de la ciudad, estableciendo un espesor entre la orilla del mar y la ciudad, el Borde Acantilado que constituye la primera cima conquistada por la ciudad desde su estrecho plan, primera expansión histórica de la urbe y el Borde Cima que constituye el límite visible de la cuenca geográfica.

Estrategia de Desarrollo Urbano de Valparaíso. Jensen, Valdés y Muñoz, Arquitectos.



OCUPACIÓN DEL ANFITEATRO DESDE BARÓN A PLAYA ANCHA

Fue en 1820 cuando se comenzó a producir un crecimiento en El Almendral. Anteriormente dicho lugar ubicado al costado norte del antiguo Valparaíso, estaba delimitado por dos accidentes geográficos que dificultaban su accesibilidad. Estos lo constituían acantilados vivos o farellones, como el morro del Barón que por sus macices y altura impedían el desplazamiento al interior de la provincia. Esto fue lo que se motivó construir el camino a Quillota por una cota superior.

La segunda restricción física la constituían los esterios Las Zorras y Jaime, cuyos caudales eran sinónimos de una red de drenaje dendrítica paralela. Esto sumado a la complejidad morfológica, generaba problemas estacionales, producto de la continua irrupción hacia el plan, de voluminosos aportes de sedimentos, lo que ocasionaba constantes cortes de la movilidad costera de El Almendral.

A pesar de las dificultades para llegar a El Almendral, éste se convirtió en uno de los espacios de más alta demanda de ocupación, debido a su extensa horizontalidad lo que le daba la ventaja de poder ser ocupado para el establecimiento del equipamiento urbano destinado al intercambio comercial y portuario.

Después del terremoto de 1730, cuando la fuerza del mar, producto de un maremoto, arrasó el plan de la ciudad desde

El Barón hasta la iglesia La Matriz, la población inició un inexorable movimiento y colonización en dirección este y noreste. Se inició así la ocupación del colinaje costero, fenómeno urbano que se mantuvo constante desde mediados de los siglos XVIII hasta el siglo XIX.

En el período 1851-1913, la gran demanda de espacio provocó que el crecimiento de Valparaíso, se comenzara a manifestar en una doble dirección: vertical (plan-cerro) y horizontal (puerto- El Almendral).

El crecimiento vertical llegó hasta el primer nivel de aterramiento, donde la población ya comenzó a ubicarse en las laderas de los cauces de los cerros.

En este sentido el crecimiento poblacional se manifestó en el año 1879, donde los actuales cerros: Cordillera, Alegre, Concepción, La Cruz, La Virgen y El Barón, aparecieron con sus zonas de meseta, consolidadas en una función eminentemente residencial. En cambio, los cerros Playa Ancha, Placeres y Esperanza como O'Higgins, eran considerados suburbanos.

El proceso de ocupación del anfiteatro se efectuó por las quebradas, vínculo natural de una relativa y fácil accesibilidad desde el plan hasta la parte alta de la urbe.

El resultado de este proceso impuso una impronta de gran espontaneidad en la urbanización del área, creando los

consiguientes problemas anexos de equipamiento e infraestructura de comunicación. Ello, fue generando una herencia de calles angostas, sin salidas, que raramente fueron objeto de refacciones en la parte alta, quedando solamente el plan a expensas de remodelaciones o rectificaciones en lo que concierne a calles y aceras. Los grandes descubrimientos tecnológicos, determinaron que Valparaíso estaba destinado a prosperar, por cuanto, era el centro comercial y financiero más importante de la costa del Pacífico Sur. Debido a esto fue prioritario crear y mantener una infraestructura de comunicaciones adecuada a las necesidades de una metrópolis comercial, esto principalmente debido a que en invierno las vías se tornaban intransitables.

Fue necesario establecer nuevos espacios eriazos próximos a los centros comerciales urbanos. Como resultado de esto, nació la valorización residencial de Playa Ancha. Nació la necesidad de contar con un camino expedito para vincular este populoso barrio con el plan.

Se dio inicio así, en el año 1875, a la construcción del camino que baja hacia la caleta El Membrillo - quebrada Juan Gómez y bordea la costa hasta llegar a la Aduana Regional.

Esta vía se comenzó a construir por su parte superior y luego

bordeó la línea de la costa en dirección al nordeste (hoy acantilado muerto), para lo cual se tuvo que dinamitar algunas formaciones rocosas y además ganar terreno al mar. La difícil comunicación entre un cerro y otro motivó que en 1884 se procediera a trazar y construir el Camino Cintura, cuya línea de conexión se elaboró en la curva de los 100 m. En 1890, un proyecto de gran envergadura, que tuvo como objeto la formación de avenidas de trece cuadras de longitud en el plano comunal, permitió la creación de importantes ejes articulantes, lineamiento que se inició en Bellavista y se prolongó hasta la Avenida Las Delicias hoy Avenida Argentina.

{1}

ANÁLISIS DESCRIPTIVO GRÁFICO DEL CERRO BARÓN
Versión gráfica de un problema histórico

A partir de la conformación
geográfica - histórica del Cerro Barón
aparece la figura y forma del cerro actual
de cómo se habita hoy.
Desde esta referencia se propone una
mirada gráfica para comprender su actualidad,
a través de la construcción en un plano
gráfico de "lo desbordado", es decir,
la forma que construye la palabra deborde.

{1,3}

PROPOSICIÓN LECTURA GRÁFICA CERRO BARÓN

{trazado del cerro}
{relación borde - cerro}
{mirada al pasado}
{mirada al borde}
{aproximación gráfica}
{fundamento y proposición}



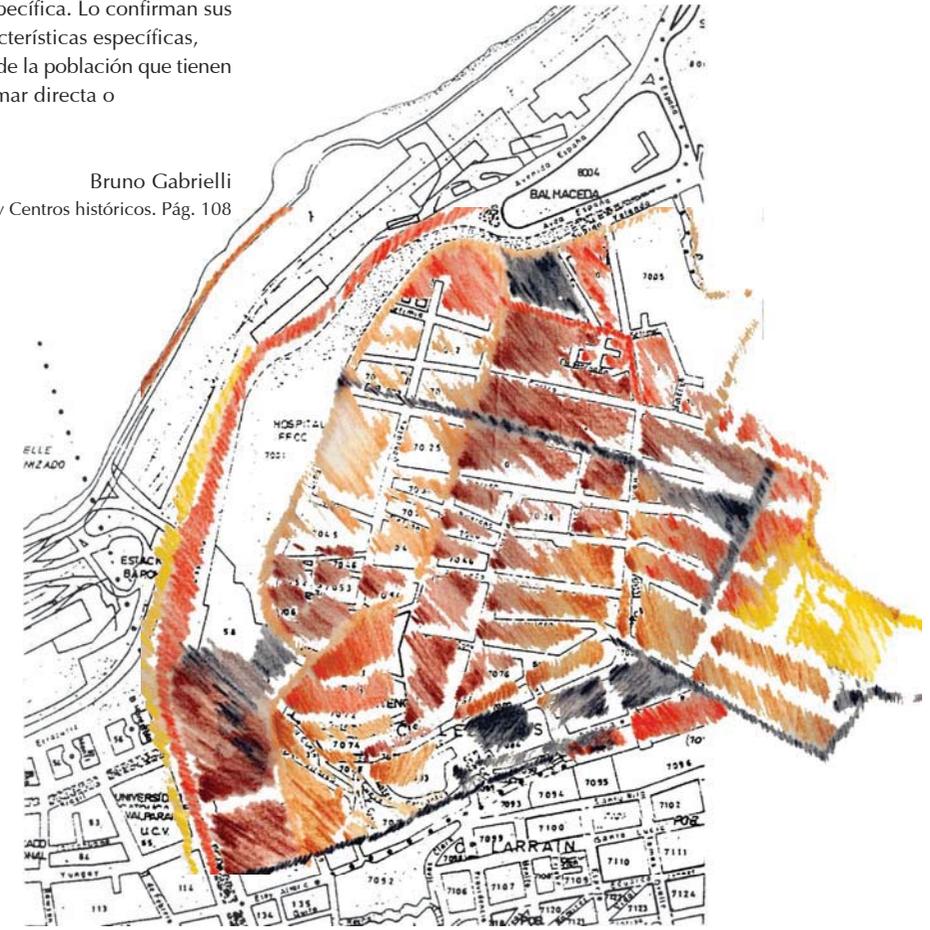
Vista al Cerro Barón desde pasaje Quillota

LÍMITE GEOGRÁFICO

"El mar más que nada define una frontera, un límite intransitable: las ciudades portuarias tienen sólo tres lados y tres direcciones, la cuarta dirección es de otra naturaleza específica. Lo confirman sus instalaciones y sus características específicas, también el modo de ser de la población que tienen que ver con el uso del mar directa o indirectamente".

Bruno Gabrielli

Proyecto Ciudades-Puerto y Centros históricos. Pág. 108

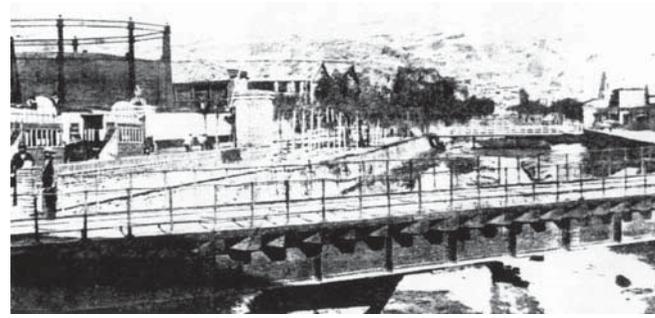


Plano actual sector Cerro Barón, el color indica el área que corresponde al cerro.

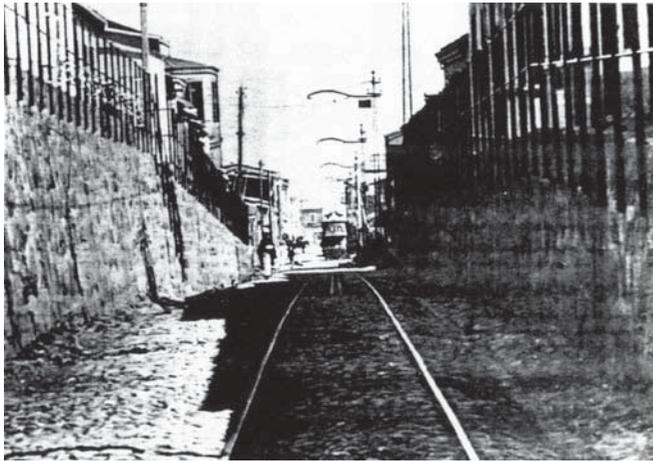
La ciudad de Valparaíso no fue fundada debido a que no cumplía los requisitos para ello, debido a esto es que la figura de cada sector es improvisada, se adecúa a la geografía existente. Esto determina la conformación del cerro Barón, que surge a partir de las necesidades de la población que ocupó este sector. Respecto del trazado geográfico es posible conocer su conformación y estado actual con esto se reconoce el habitar del cerro, su cotidaneidad, instancia en que el cerro aparece en completitud. La belleza de un lugar aparece en cómo el habitante se apropia de él y el visitante lo descubre cuando se interna en esa dimensión de la ciudad.



Sector Yolanda, 1920



Estero de Las Delicias, actual Avda. Argentina, 1890.

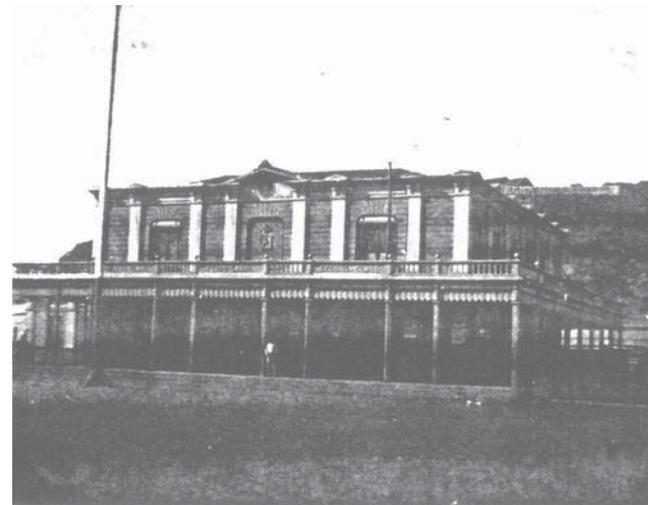


Calle Tocornal en el Cº Barón, 1915.

VISTAS DEL Cº BARÓN SIGLO XIX

La construcción de la Estación Central en el Barón proporcionó un nuevo elemento que aceleró la ocupación del espacio y al mismo tiempo, ocasionó un quiebre en lo habitable del borde costero.

El cerro se constituye como respuesta a las necesidades que la actividad del sector del Almendral requería, a excepción de la Iglesia San Francisco y el Cuartel de Policía que aparecen con posterioridad a la construcción del Ferrocarril.



Estación Barón, 1863.

" Podemos constatar que en el transcurso de los últimos decenios se ha ido confirmando en el mundo la idea según la cual el patrimonio representado por el Centro Histórico debe ser conservado, porque en él se concentran los valores históricos, culturales y de pertenencia ciudadana, como aquellas que los romanos llamaban: "civitas". Esto deriva exactamente de aquello que podemos llamar una verdadera y propia defensa psicológica de los procesos de la globalización, la valorización de la identidad local constituye los modos de definir y por lo tanto conservar, le difference, y defenderlo de esta posición."

Bruno Gabrielli

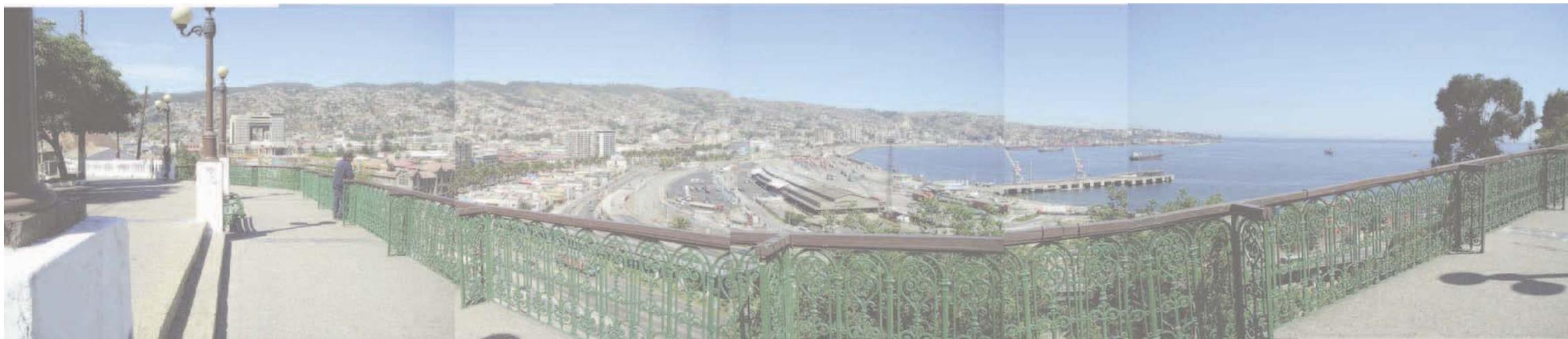
Proyecto Ciudades-Puerto y Centros Históricos. Pág. 107



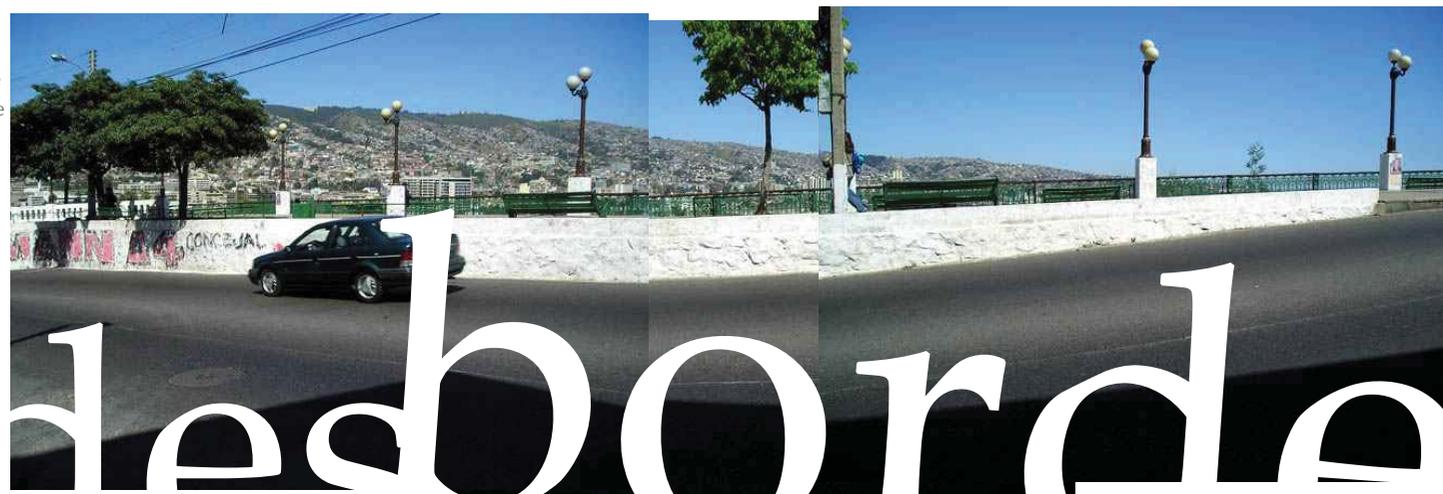
Partiendo desde el límite entre los cerros Barón y Placeres, al otro lado de Avda. España, estaban los galpones de la maestranza, la casa de piedra, la casa de máquinas, la Estación Barón y la Cochera.

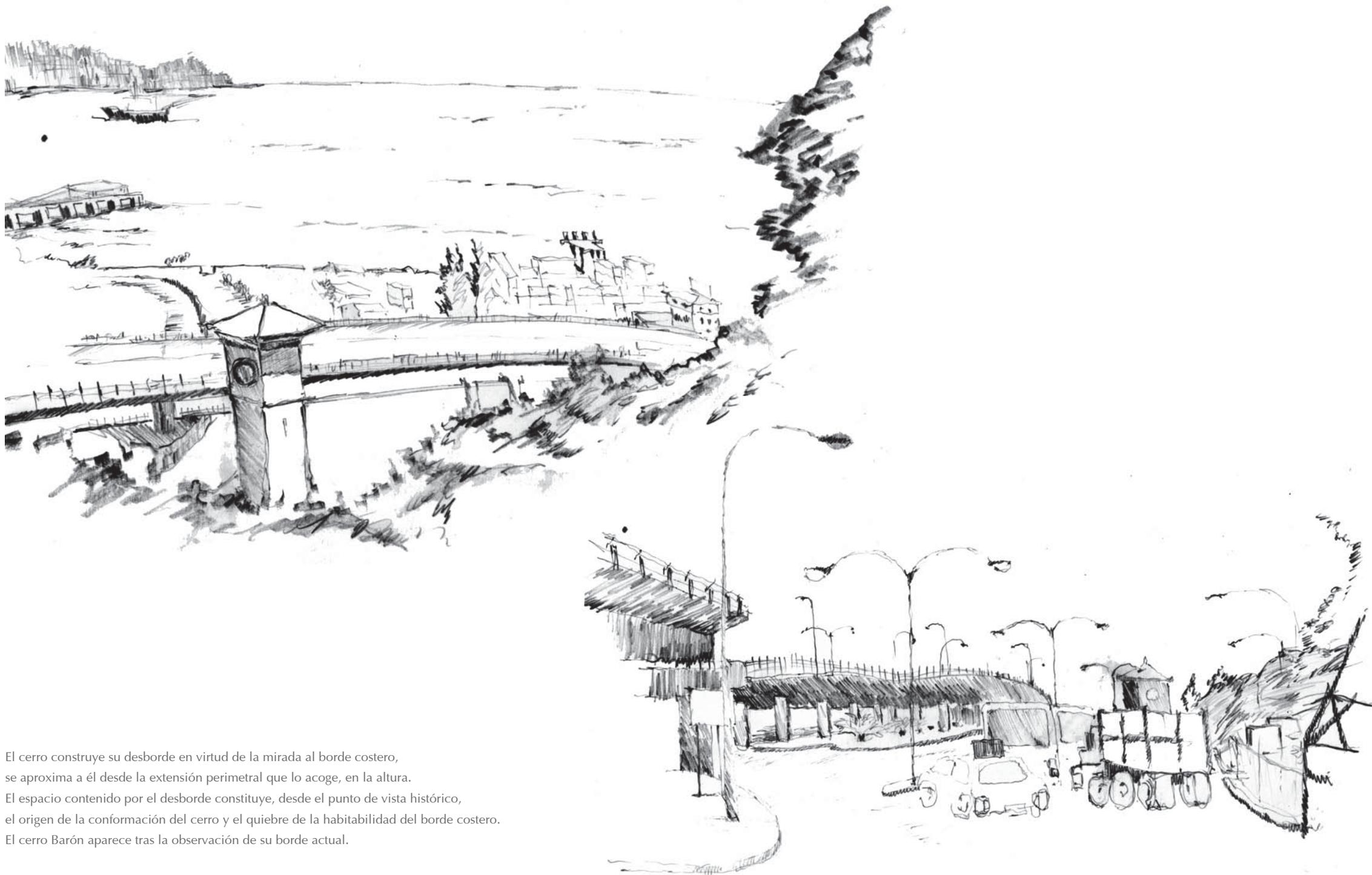
(mirada al pasado) 27

Mirada desde el mirador llamado antes la Terraza del Barón, que formaba parte del primitivo camino a Quillota y unía a Valparaíso con la Hacienda 7 Hermanas. ¿Cuál es el borde habitable del cerro?



Mirada a distancia del borde - mirador, el cerro forma parte de la trama en que se extiende la ciudad, desde este punto pierde su borde, el cerro se "desborda" y reaparece en la distancia.





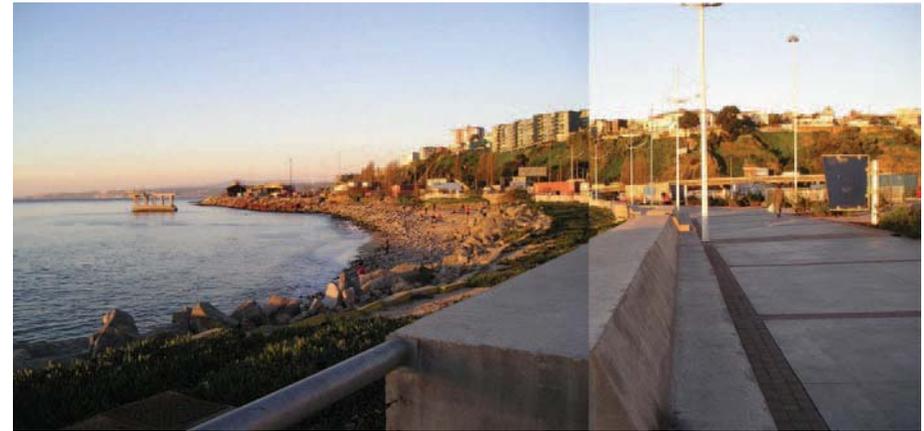
El cerro construye su desborde en virtud de la mirada al borde costero, se aproxima a él desde la extensión perimetral que lo acoge, en la altura. El espacio contenido por el desborde constituye, desde el punto de vista histórico, el origen de la conformación del cerro y el quiebre de la habitabilidad del borde costero. El cerro Barón aparece tras la observación de su borde actual.



Mirada al sector Yolanda,
aparece los restos de la maestraza.



des
borde



El origen histórico del cerro determinó que hoy no exista una relación directa con el borde costero, aparece un nuevo **borde**

construido en lo próximo

que es **habitable**, encierra una dimensión más compleja que la detención en un mirador. Desde él, se reconoce el borde en su desborde, desde el apropiio de la mirada.



El cerro es desbordado en cuanto a su borde costero



La parte final del sector El Almendral era la menos poblada del puerto de Valparaíso. Cuando comenzó a crecer, empezó a crecer, recibía aportes de población provenientes del desarrollo que adquiría El Almendral, como bodegas y fábricas de licores, ropas, cuero y fundiciones y maestranza ferroviaria.

Todos los cerros del norponiente recibieron pobladores provenientes de otros sectores de afuerinos, principalmente hacia Barón, Lecheros y Larrain, como también del siglo más al norte. El advenimiento del siglo XX, presenta un nuevo paisaje, una rocosa cristalina metamorfoseada, de apariencia fresca y sana, que en el siglo XVIII y comienzos del XIX, se caracterizaba por la presencia de la fortificación y batería de cañones que el Gobernador de Chile, en estos tiempos coloniales (1792), don Ambrosio O'Higgins, Barón de Ballenar, ordenó apostar allí, en dirección del mar. Hacia 1852, el sector al pie del cerro y a orillas del océano, se valorizó con la construcción de la estación del ferrocarril entre Valparaíso (El Almendral) y Viña del Mar, el que posteriormente se prolongó a Santiago. El pasaje Quillota continuaba como el único camino hacia el interior de la actual V Región.

La construcción del ferrocarril a Santiago, iniciada en 1852 y terminada en 1863, permitió a Valparaíso romper su encierro y aumentar las relaciones con su región y Santiago. La construcción de la estación central en el Barón proporcionó al Almendral un nuevo elemento que aceleró la ocupación del espacio con nuevas viviendas, industrias y hasta comercios que iniciaban su desplazamiento hacia el Este. En 1895, treinta y una industrias ocupaban el Alameda desde la plaza Victoria al cerro Barón, eran fábricas de alimentos, licores, ropas de cuero y calzado, fundiciones y maestranzas, etc. No existía ningún tipo de especialización industrial.

Las actividades portuarias, comerciales y militares, aumentaron la población de Valparaíso de 5.500 hab. en 1810, a 16.000 en 1822, pasando a ser la segunda ciudad de Chile; sin contar la población flotante de unos 3.000 marineros extranjeros y chilenos. El terremoto de 1822, permitió renovar los ranchos que constituían la mayor parte de los edificios del Valparaíso colonial; en esta transformación fue muy importante el impulso de los comerciantes ingleses, que construyeron casas, almacenes y bodegas más modernas.



La construcción del ferrocarril a Santiago, iniciada en 1852 y terminada en 1863, permitió a Valparaíso romper su encierro y aumentar las relaciones con su región y Santiago. La construcción de la

estación central en el Barón proporcionó al Almendral un nuevo elemento que aceleró la ocupación del espacio con nuevas viviendas, industrias y hasta comercios que iniciaban su desplazamiento hacia el Este. En 1895, treinta y una industrias ocupaban el Almendral desde la plaza Victoria al Cerro

Barón

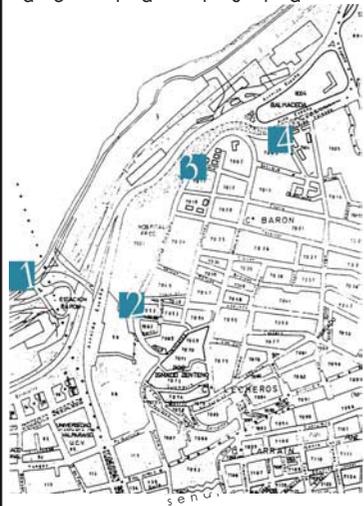
eran fábricas de alimentos, licores, ropas de cuero y calzados, fundiciones y maestranzas, etc. No existía ningún tipo de especialización industrial.

La parte final del sector El Almendral era la menos poblada del puerto de Valparaíso. Cuando la población empezó a crecer, el barrio de El Barón recibía aportes de población provenientes del desarrollo que adquiría El Almendral, con sus bodegas y fábricas de alimentos, licores, ropas, cuero y calzado, fundiciones y maestranza ferroviaria.

Todos los cerros del norponiente recibieron poblaciones provenientes de otros sectores. De ellas, la más importante fue hacia Barón. La llegada de la electricidad también los cerros de más altura, creando un nuevo paisaje. La male rocosa cristalina y metamorfoseada, de apariencia fresca y sana, que en el siglo XVIII y comienzos del XIX, se caracterizaba por la presencia de la fortificación y la guerra de cañones que el Gobernador de Chile, en estos tiempos coloniales, don Ambrosio O'Higgins Barón de Buller, ordenó apostar allí, en dirección del mar. Hacia 1852, el sector al pie del cerro y a orillas del océano, se vio afectado con la construcción de la estación del ferrocarril entre Valparaíso (El Almendral) y Viña del Mar, el que posteriormente se prolongó a Santiago. El único camino continuaba como el actual V Región.

1838

trazado
de la ruta



la ruta al borde se conforma en cuatro detenciones

1. Muelle Barón
2. Portales con Caupolicán
3. Portales con Setimio
4. Portales con Borgoño

En cada punto de la ruta existe un "umbral" construido que permite mirar una etapa anterior del cerro, a modo de estar presente en un momento histórico de su conformación. Se llega a ella por un objeto a la mano, como una guía que contiene la proposición gráfica del desborde, se presenta una lámina de una serie de cuatro.

Contiene lectura e imagen, es con la detención pausada, que permanece,

habita
el borde costero del cerro Barón.

trazado
de la lámina



forma del plano

el trazado del cerro se dispersa en el fatal de la lámina, tras él aparece la imagen de lo relatado en la imagen en color del primer plano. Corresponde a la ocupación del cerro en ese año, en cada lámina aparece el crecimiento espacial del cerro.

tipografía

aparece en la imagen de la fotografía calada desde el fondo, como aparecen los matices y texturas de los cerros contemplados en el mirador del cerro Barón. Una aparición en movimiento.



fotografías
actuales

caladas en el primer plano, en su mirada a través, aparece el antiguo Barón en un relato en movimiento que recoge la distancia, lo inatrapable a la mirada.

tipografía
desbordada

de su contorno, como el borde de Barón desplazado del plan, de su borde costero, como una dinámica de ocupación del espacio, una distribución discontinua.

fundamento

Ruta al borde



“Ningún acontecimiento hubo mas grato para los chilenos,
que el que tuvo lugar en Valparaiso el 16 de Setiembre de ese año.

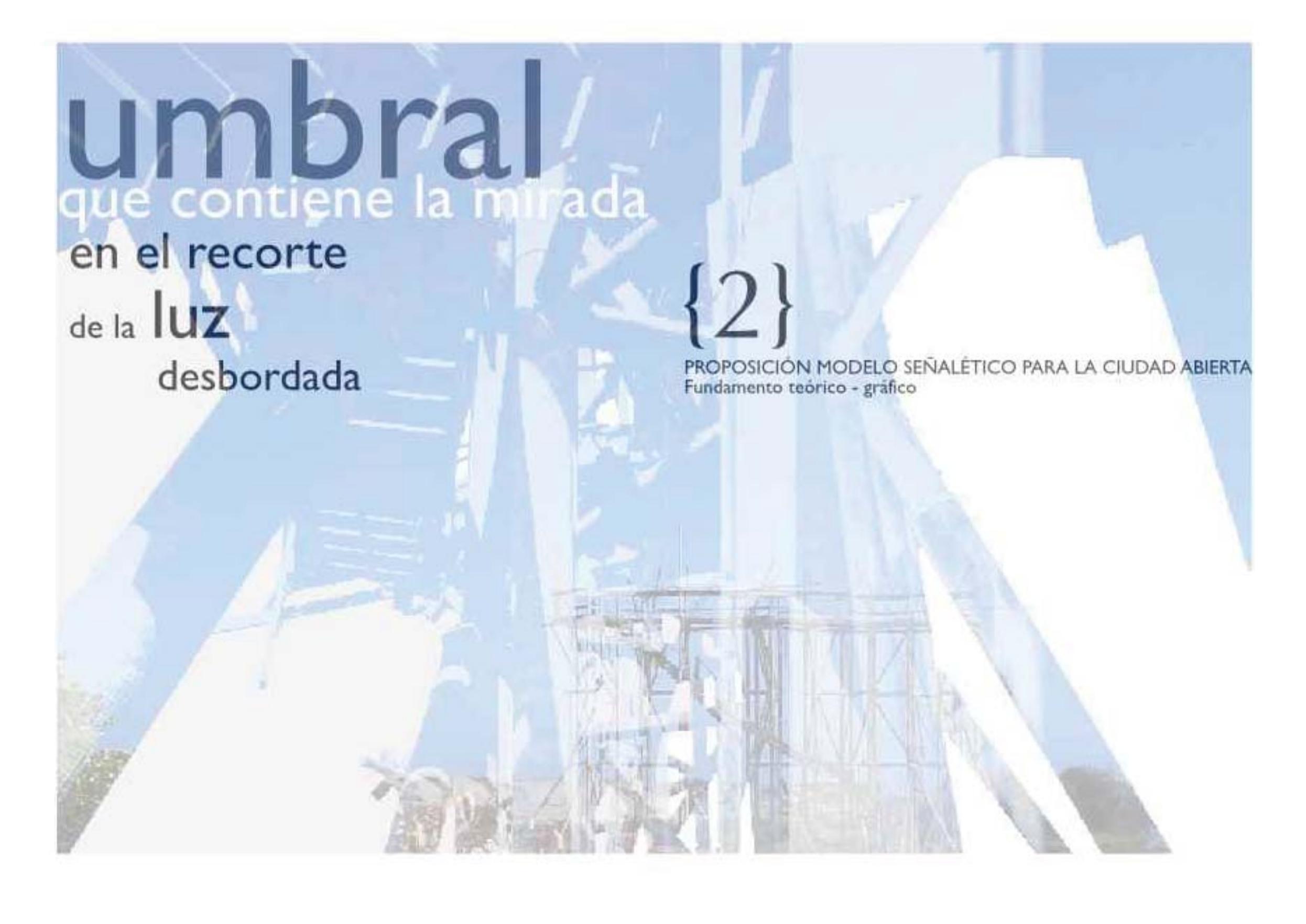
Un jentío inmenso invadía las cercanías del grandioso acto
para ser espectador de la bendicion de las locomotivas i del camino”



“Ningún acontecimiento hubo mas grato para los chilenos,
que el que tuvo lugar en Valparaiso el 16 de Setiembre de ese año.
Un jentío inmenso invadía las cercanías del grandioso acto
para ser espectador de la bendicion de las locomotivas i del camino”

Cerro
Barón

Barón



umbral

que contiene la mirada
en el recorte

de la **luz**
desbordada

{2}

PROPOSICIÓN MODELO SEÑALÉTICO PARA LA CIUDAD ABIERTA
Fundamento teórico - gráfico

{2}

PROPOSICIÓN MODELO SEÑALÉTICO
PARA LA CIUDAD ABIERTA
Fundamento teórico - gráfico

{2,1}

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

"Sistemas de Información Pública para la Difusión
del Patrimonio Cultural de Valparaíso: Análisis de
caso y proposición de un modelo."

ANTECEDENTES DEL TEMA DE INVESTIGACION PROPUESTO

1 ANTECEDENTES DEL PROYECTO

1.1. Definición del problema a investigar

El problema de esta investigación es el nivel de efectividad de los sistemas de información pública (señalética urbana y toda la red compleja que ello implica: señales, puntos de información, catálogo, etc) en cuanto a diseño y contenido, como medios de difusión de bienes de carácter patrimonial sean ellos de origen cultural, arquitectónico, histórico u otro, de y desde las zonas que han sido declarados Patrimonio por la UNESCO (rutas patrimoniales).

Este nombramiento representa un desafío complejo para la disciplina del diseño gráfico pues, la ciudad se convierte para el diseñador en el objeto de lectura, en donde el diseño puede hacer presente con forma y contenido dichos valores patrimoniales, de esta manera la ciudad se constituye en sí misma en una guía para acceder a esa información.

Este problema de los sistemas de información, el diseño lo aborda desde la tipología en dos vertientes:

1. La tipología del mensaje.
2. La tipología de la "señalética" (u otro).

Desde la tipología el problema lo constituye la certeza, validez, cantidad y profundidad del mensaje, sea éste de ubicación, arquitectónico, histórico, cultural u otro.

Desde la tipología de la "señalética" como tal, el problema lo constituye la relación de lo anterior con una proposición formal que conlleva un problema constructivo y de ubicación espacial.

El diseño se constituye como medio de expresión de la ciudad patrimonio.

La tarea del diseño consiste entonces, en hacer hablar a la ciudad

1.2. Estado Actual del problema

No existe hoy en día un sistema de información pública eficiente como medio de interlocución que, aun cuando pueda estar apoyado por otros medios (Sernatur, municipalidad, prensa por ejemplo), sea capaz de difundir la información de carácter patrimonial. Esta existe en páginas web, en precarios catálogos de difusión o libros a los cuales, especialmente estos últimos, no todo el público tiene acceso, es decir, no se puede acceder a la información del lugar, en el lugar. (Ver en anexo láminas referidas a la recopilación de la información turística y de señalética urbana)

1.3. La importancia de resolver el problema planteado

La difusión de los bienes patrimoniales de Valparaíso a partir de un adecuado sistema de información gráfico público permite aportar, desde la disciplina del Diseño Gráfico, a la consolidación para una renovada imagen de Valparaíso.

Habida consideración de esto aparece por sí sola la importancia de nuestra investigación pues, si el patrimonio intangible de Valparaíso está marcado por la interacción del habitante con su entorno, la elaboración de este sistema permitirá proyectar la imagen de la ciudad como un bien patrimonial común.

2 HIPOTESIS DE TRABAJO

La investigación presupone que creando un modelo de estudio experimental, basado en prototipos y ubicados en un campo de estudio más el análisis tipológico de la ciudad en cuestión, podemos proyectar un modelo aplicable para el caso de Valparaíso.

La investigación a sí mismo, presupone que los contenidos que involucra una ruta patrimonial (ubicación, arquitectónicos, históricos, culturales, u otros) aportarán a la construcción de la interlocución y a la consolidación de la imagen Valparaíso "Patrimonio de la Humanidad".

3 OBJETIVOS DEL PROYECTO

3.1. Objetivos globales del proyecto.

El objetivo del proyecto consiste en elaborar un sistema de información pública que facilite la difusión de los bienes patrimoniales de Valparaíso. De esta manera, el proyecto resulta imprescindible en la reorientación que desde distintos frentes, políticos, sociales, académicos, se está generando en la concepción del Valparaíso patrimonial y que ha dado lugar al turismo cultural, que busca difundir el patrimonio de Valparaíso en el contexto de la ciudad actual.

Los lineamientos antes expuestos, se concretan en un modelo de señalética urbana, que permita presentar a la población, de manera gráfica los valores patrimoniales de Valparaíso, logrando así hacer más aprehensible su reconocimiento. El proyecto plantea además, la posibilidad de establecer vínculos con otras unidades académicas de la Universidad y otras, respecto al tema.

3.2. Objetivos específicos de la etapa propuesta

La etapa propuesta se desarrolla mediante dos procesos paralelos: evaluación y proposición.

El primero consiste en catastrar, catalogar y analizar por medio del dibujo descriptivo y fotografías del espacio público inserto en la zona declarada por la UNESCO como Zona Patrimonial de Valparaíso; tales como áreas peatonales, aceras, lugares de esparcimiento, espacios de transición, lugares de espera y abordaje del transporte público.

El segundo proceso está dirigido a ejecutar un prototipo en un campo experimental, con el objeto de probar su certeza y coherencia en la información que entrega. De esta manera el usuario puede responder eficazmente a las preguntas ¿dónde ir?, ¿cómo ir?, y ¿cuándo ir? correspondientes al proceso de orientación.

A partir de todo anterior, proyectar un modelo con un software de animación digital 3D.

{2}

PROPOSICIÓN MODELO SEÑALÉTICO
PARA LA CIUDAD ABIERTA
Fundamento teórico - gráfico

{2,2}

ESTUDIO DE RUTA PARA LA CIUDAD ABIERTA

{trazado de la ruta}
{redes de conexión}
{observaciones}

La sectorización de la ciudad abierta en tres polígonos permite distinguir tres grandes áreas: Parte Alta, Parte Baja y Parque Silvestre. Estas a su vez, se conforman en cinco recorridos que contemplan: la quebrada grande todo el eje que se conforma en esta quebrada, el perímetro por todo el borde de la parte alta, las hospederías en la parte baja y las obras por la parte baja que se encuentran desde la entrada hacia la vega. Se estudian redes de conexión con los distintos sectores en que el visitante puede decidir cuál red puede tomar para visitar las distintas obras. Cada recorrido se compone por tramos que forman parte de una red de conexión en la parte alta y en la parte baja de la Ciudad Abierta. La red incluye puntos no construidos que son parte de la proposición de ruta para la ciudad. Estos son: centro de información y conectores.

REGISTRO DEL TRAZADO DE LA RUTA

1. Sectorización de la ciudad abierta en tres polígonos

- 1. Parte alta
- 2. Parte baja
- 3. Parque silvestre.

Esta sectorización agrupa una cantidad de obras a recorrer y establece los límites de los recorridos.

2. Proposición de cinco recorridos para los tres sectores

RECORRIDO 1

RECORRIDO QUEBRADA GRANDE

La quebrada grande todo el eje que se conforma en esta quebrada

- 1 Cementerio
- 2 Pozo
- 3 Capilla
- 4 Bosque
- 5 Teatro al Aire Libre
- 6 Bosque Nativo
- 7 Palacio del Alba y el Ocaso
- 8 Faubourg
- 9 Ágora de los Huéspedes
- 10 Bosque
- 11 Jardín de Bo

RECORRIDO 2

RECORRIDO BORDE QUEBRADA

Perimetral por todo el borde de la parte alta

- 12 Hosp. Pie de Cruz
- 13 Hosp. del Errante
- 14 Hosp. del Jardín
- 15 Plaza Norte
- 16 Megaterio
- 17 Plaza Sur
- 18 Hospedería de la Puntilla
- 19 Galería de la Puntilla

RECORRIDO 3

RECORRIDO DE LAS HOSPEDERÍAS

Por las hospederías en la parte baja

- 20 Hosp. de la Entrada
- 21 Cubículo
- 22 Hosp. Dos Hospederías
- 23 El Confín
- 24 Hospedería de la Alcoba
- 25 Hosp. de Diseño
- 26 Talleres

RECORRIDO 4

Obras por la parte baja que se encuentran desde la entrada hacia la vega

- 27 Plaza de las Torres
- 28 Mesa del Entreacto
- 29 Celdas
- 30 Estancia Colgante
- 31 Sala de Música

RECORRIDO 5

- 32 Vega con Canchas
- 33 Puente
- 34 Ágora de los 50 Años
- 35 Hitos al Parque

3. Proposición de rutas en auto, caminando y de estacionamiento

4. Estudio de redes de conexión con los distintos sectores en que el visitante puede decidir cuál red puede tomar para visitar las distintas obras.

OBSERVACIONES ACERCA DE LA RED DE CONEXIÓN

1. Puntos comunes en la red



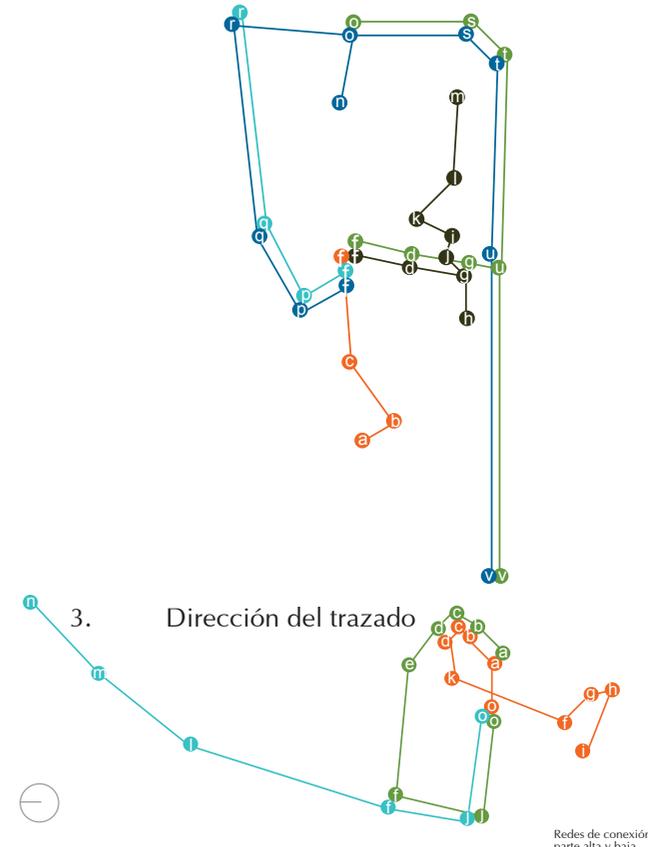
En la red aparecen uniones que según el esquema se grafican de este modo. Es confuso en la trayectoria de un visitante, mantener su tramo y no cambiar a otro.

El punto de comienzo de las rutas es único para cada tramo ¿que determina la elección de la ruta? De ellas se conoce sólo el tiempo aproximado del recorrido.

2. Puntos conectores



No es específica la forma de estos puntos conectores, que además, son únicos para cada red. ¿Son puntos informativos?



3. Dirección del trazado

El trazado se basa en una estructura poligonal, desde el perímetro hacia el centro ¿Es necesario construir un trazado continuo para los tramos?

REDES DE CONEXIÓN PARTE BAJA



TRAMO 1 tiempo aprox. 32 min.

- ⊙ Centro de Información
- Ⓜ Plaza de las Torres
- Ⓣ Conector
- Ⓝ Sala de Música
- Ⓜ Celdas
- Ⓝ Estancia Colgante



TRAMO 2 tiempo aprox. 32 min.

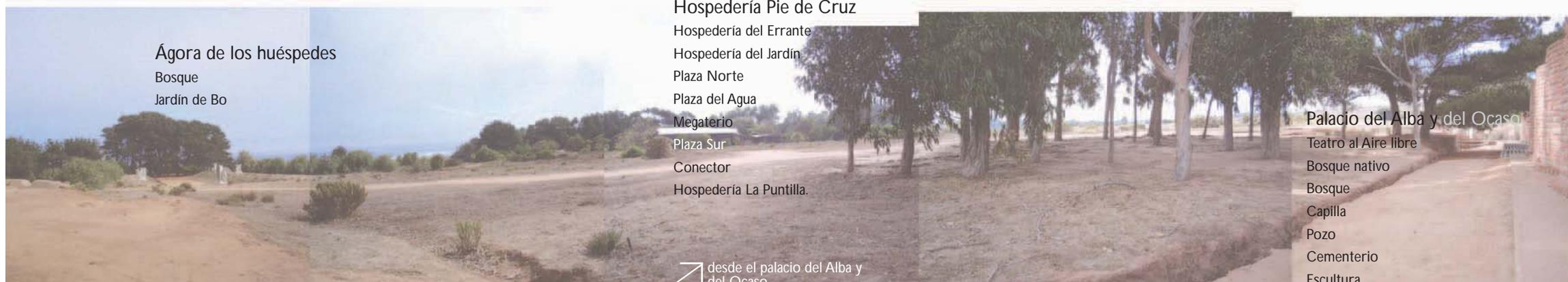
TRAMO 3 tiempo aprox. 27 min.

- ⊙ Centro de Información
- Ⓜ Plaza de las Torres
- Ⓣ Conector
- Ⓝ Mesa del Entreacto
- Ⓝ Confin
- Ⓝ Dos Hospederías
- Ⓝ Cubículo
- Ⓝ Hospedería de la Entrada

- ⊙ Centro de Información
- Ⓝ Hospedería de la Entrada
- Ⓝ Cubículo
- Ⓝ Dos Hospederías
- Ⓝ Confin
- Ⓝ Hospedería de la Alcoba
- Ⓣ Taller de Diseño
- Ⓝ Taller del Escultor
- Ⓝ Taller de Metales
- Ⓝ Hospedería de Diseño



- ⊙ Punto no construido
- Ⓞ Punto construido



Ágora de los huéspedes

Bosque
Jardín de Bo

Hospedería Pie de Cruz

Hospedería del Errante
Hospedería del Jardín
Plaza Norte
Plaza del Agua
Megaterio
Plaza Sur
Conector
Hospedería La Puntilla.

Palacio del Alba y del Ocaso

Teatro al Aire libre
Bosque nativo
Bosque
Capilla
Pozo
Cementerio
Escultura

desde el palacio del Alba y del Ocaso

En el recorrido aparecen PUNTOS DE CONEXIÓN DE TRAMOS.



Hospedería Pie de Cruz
Hospedería del Errante
Hospedería del Jardín
Plaza Norte
Plaza del Agua
Megaterio
Plaza Sur
Conector
Hospedería La Puntilla.

Redes de Conexión Parte alta

RECORRIDOS

- RECORRIDO 1**
RECORRIDO QUEBRADA GRANDE
- 1 Cementerio
 - 2 Pozo
 - 3 Capilla
 - 4 Bosque
 - 5 Teatro al aire libre
 - 6 Bosque nativo
 - 7 Palacio del alba
 - 8 Faubourg
 - 9 Ágora de los huéspedes
 - 10 Bosque
 - 11 Jardín de Bo

- RECORRIDO 2**
RECORRIDO BORDE QUEBRADA
- 12 Hosp. pie de cruz
 - 13 Hosp. del Errante
 - 14 Hosp. del Jardín
 - 15 Plaza Norte
 - 16 Megaterio
 - 17 Plaza Sur
 - 18 Hospedería de la Puntilla
 - 19 Galería de la Puntilla

TRAMOS

TRAMO 1	32 min.	TRAMO 4	10 min.
ⓕ Estacionamiento		ⓕ Estacionamiento	
ⓓ Palacio del Alba y del Ocaso		Ⓟ Hospedería Pie de Cruz	
ⓐ Teatro al Aire libre		ⓑ Hospedería del Errante	
ⓓ Bosque nativo		ⓓ Hospedería del Jardín	
ⓙ Bosque			
ⓓ Capilla			
Ⓚ Pozo			
ⓙ Cementerio			
ⓓ Escultura			
TRAMO 2	9 min.	TRAMO 5	
ⓕ Estacionamiento		ⓕ Estacionamiento	
ⓐ Ágora de los huéspedes		Ⓟ Hospedería Pie de Cruz	
ⓑ Bosque		ⓑ Hospedería del Errante	
ⓐ Jardín de Bo		ⓓ Hospedería del Jardín	
		ⓐ Plaza Norte	
TRAMO 3	32 min.	ⓓ Plaza del Agua	
ⓕ Estacionamiento		ⓑ Megaterio	
ⓓ Palacio del Alba y del Ocaso		ⓓ Plaza Sur	
ⓐ Teatro al Aire libre		ⓕ Conector	
ⓕ Conector		ⓕ Hospedería La Puntilla.	
ⓕ Hospedería y Galería			
ⓓ Plaza Sur			
ⓑ Megaterio			
ⓐ Plaza Norte			

PUNTOS DE CONEXIÓN DE TRAMOS EN LA RUTA



hacia
 Ágora de los huéspedes
 Bosque
 Jardín de Bo

Hospedería Pie de Cruz
 Hospedería del Errante
 Hospedería del Jardín
 Plaza Norte
 Plaza del Agua
 Megaterio
 Plaza Sur
 Conector
 Hospedería La Puntilla.

Palacio del Alba y del Ocaso
 Teatro al Aire libre
 Bosque nativo
 Bosque
 Capilla
 Pozo
 Cementerio
 Escultura

desde el palacio del Alba y del Ocaso

DIRECCIÓN DE LOS TRAMOS



En el recorrido aparecen puntos de conexión de tramos, que pueden crear cierta incertidumbre al visitante pues aparecen las siguientes situaciones:

1. Perder la continuidad del tramo en que se encuentra, ante la posibilidad de cambiar de tramo involuntariamente, lo cual provoca desorientación.
2. Decidir continuar otro tramo y perder parte del recorrido.

Tramo 3_ Torres a Hosp. de la Entrada]

Tramo 1_ Torres a Estancia Colgante]

Tramo 2_ Hosp. de la Entrada a Hosp. de Diseño]



Estos tramos conforman el recorrido por la Parte Baja de la Ciudad Abierta. Los tres comienzan en la entrada, y dos de ellos terminan en este punto.

Si un visitante toma por ejemplo el tramo1, llegará a su fin y tendrá que devolverse recorriendo todo el tramo nuevamente para poder tomar el tramo 2 y continuar su recorrido. Esto ocurre porque cada tramo en particular no permite conocer el total de la Ciudad.

Entonces, es necesario construir una continuidad entre los puntos de la Ciudad, que permita un recorrido eficaz para el visitante.

{2}

PROPOSICIÓN MODELO SEÑALÉTICO
PARA LA CIUDAD ABIERTA
Fundamento teórico - gráfico

{2,3}

OBSERVACIONES AL TRAYECTO EN LA CIUDAD ABIERTA

{luz desbordada}
{umbrales}
{observaciones}



Los bosques intervienen las rutas,
aparecen como un descanso en el recorrido,
constituyen un resguardo
pues permiten que el visitante se interne en ellos.

Así, la ciudad se descubre desde un interior
construido en virtud de la luz.



La luz dispersa en el interior se configura con las texturas que intervienen el espacio,
aparece un borde **entramado**.



Desde el interior aparece
una extensión luminosa
que se aproxima como un

desborde de luz.



En simultáneo
convergen el desborde luminoso de la extensión
y el borde entramado del interior.

Aparece una figura de la **trayectoria** de la luz **desbordada**

El recorrido se ve interrumpido por
contornos sombríos que enmarcan
la extensión luminosa de la Ciudad Abierta.

Aparecen como **umbrales** donde la luz se configura
desde los bordes entramados.

La parte baja de la Ciudad Abierta se conforma en extensión, cada punto del recorrido es con cierta distancia y la mirada próxima, como indicio de lo que vendrá, ya no se presenta como en la parte alta pues, aparece la "desbordada luminosidad" más intensamente atenuando así la mirada continua que construyen los "umbrales". La cualidad luminosa de un "umbral" en la parte alta de la ciudad abierta aparece en el acto de "atravesar" una obra en sí misma, en la parte baja se configura en el acto de "permanecer".

Cada obra se constituye "umbral" al permitir el traspaso de luz,

la extensa luminosidad de la ciudad abierta, que interviene en ella y se apropia de las formas como un entramado de luz y contraste.

Así, el límite entre lo interior y exterior se vuelve de un espesor variable.



El trayecto en la Ciudad Abierta



recorrer



reconocer



una obra deteniéndose en ella

Aparece un trazado continuo de la ciudad



en la trama luminosa que se extiende.



Contiene una mirada de la próxima detención independiente de la distancia que se encuentre.

Las obras se constituyen pues tienen la posibilidad de ser vistas y recorridas en su totalidad con su distancia y proximidad. Contienen una mirada que se aproxima a la siguiente detención.

umbrales
umbrales.
aproxima



a El trayecto en la Ciudad Abierta permite recorrer y reconocer una obra deteniéndose en ella.



b contiene una mirada de la próxima detención independiente de la distancia que se encuentre.

C aparece un trazado continuo de la ciudad en la trama luminosa que se extiende.



{2}

PROPOSICIÓN MODELO SEÑALÉTICO
PARA LA CIUDAD ABIERTA
Fundamento teórico - gráfico

{2,4}

PROPOSICIÓN FORMAL MODELO SEÑALÉTICO

{puntos de ubicación}
{sentido de la señalética}

"La característica señalética como sistema de mensajes, es la "puntualidad": actúa exactamente en puntos definidos del espacio de acción de los individuos.(...)
El individuo va encadenando sus actos sucesivos a partir de su propio hilo conductor, esto es seleccionando entre el conjunto de opciones que le ofrece la información espacial, aquellas que corresponden a su propia motivación, a su interés o a sus necesidades."

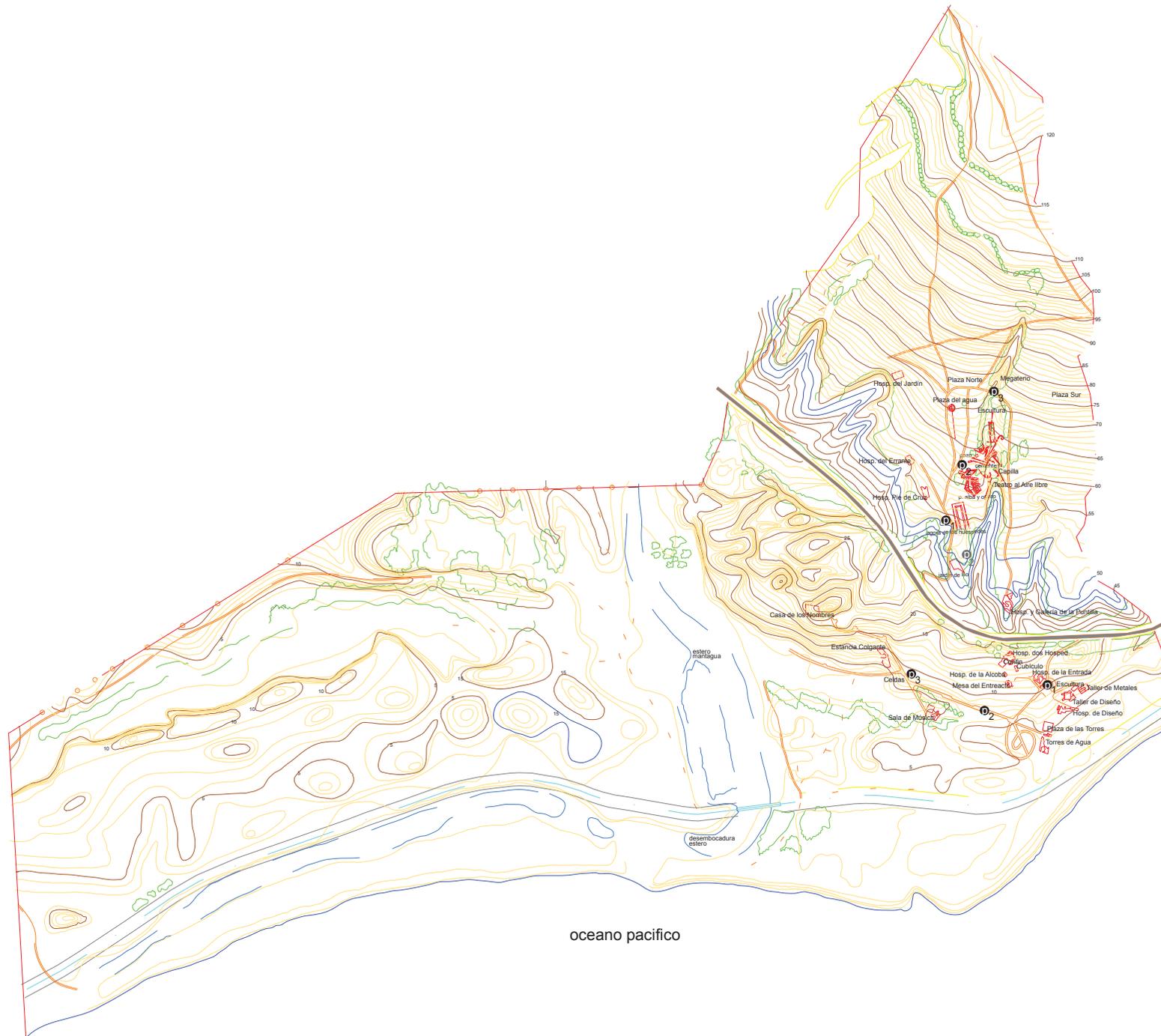
Joan Costa
"Señalética" Pág. 14

"Señal, en el sentido instantáneo de un estímulo que apela a la sensación visual. Signo como la parte de este estímulo que es portadora de comunicación, significado, mensaje, información, que será comprendida por el individuo."

Joan Costa
"Señalética" Pág. 17

PUNTOS DE UBICACIÓN SEÑALÉTICA

La parte baja de la Ciudad Abierta se conforma en extensión, cada punto del recorrido involucra cierta distancia, que es abarcable para el visitante si se vinculan los tramos. La parte alta de la Ciudad Abierta se conforma por la Quebrada Grande y el Borde de esta. Aparece la figura del "tramo-interior" con su "tramo-borde". Dentro de esta red de tramos la señalética construye la interacción entre ellos ubicándose en puntos del plano que presentan más de un camino a seguir y que puedan provocar cierta incertidumbre o desorientación. La señalética tiene como fin orientar al visitante respecto de su elección frente estos puntos, así se abre la posibilidad de escoger una secuencia, dentro de la red de tramos que permita conocer en totalidad la ciudad. De este modo, es él quién construye la continuidad de su recorrido.



PARTE ALTA

- 1** °
 - ° ágora de los huéspedes hacia
 - _hospedería pie de cruz (borde quebrada)
 - _palacio del alba y del ocaso
 - _jardín de bo
- 2** °
 - ° bosque hacia
 - _jardín de bo
- 2** °
 - ° palacio del alba y del ocaso hacia
 - _pozo
 - _capilla
- 3** °
 - ° camino (frente a escultura) hacia
 - _hospedería del jardín
 - _hospedería y galería la puntilla

PARTE BAJA

- 1** °
 - ° estacionamiento hacia
 - _hospedería de la entrada
 - _torres de agua
 - _camino central/sala de música
- 2** °
 - ° camino (frente a mesa del entreacto) hacia
 - _torres de agua
 - _mesa del entreacto
 - _celdas
 - _estancia colgante
- 3** °
 - ° celdas hacia
 - _estancia colgante
 - _sala de música
 - _torres de agua

FORMA DE LA SEÑALÉTICA

Cada obra se constituye umbral al permitir el traspaso de luz, la extensa luminosidad de la Ciudad Abierta que interviene en ella y se apropia de las formas como un entramado de luz y contraste. Así, el límite entre lo interior y exterior es de un espesor variable.



El cuerpo gráfico construye una serie de relaciones entre sí, una de ellas es la de la "señal" con la mirada a distancia de "lo señalado", es decir, una medida entre lo próximo y lo lejano.



La señalética trae a presencia "lo señalado" desde un recorte de la luz desbordada (que se apropia de las formas) que da cuenta de la forma que la contiene.

a.

La señalética contempla en su lectura el acto de atravesar dado por la mirada desde su "límite interior-exterior" hacia lo que está por venir, la distancia entre la señalética y lo señalado. se atenua al traer aquello que está distante a lo próximo.

b.

Se configura a través de "enmarcamientos" que contienen la mirada en el punto que se quiere señalar, aparece así un límite a la luz desbordada de la Ciudad Abierta.



hospedería

de diseño



Se atraviesa con la mirada la distancia que es propia de la Ciudad Abierta, se atenua al traer lo distante a lo próximo.

1 Enmarca el horizonte

La señal contiene la mirada amplia respecto de su horizonte



a. Lo señalado, cuando se está dentro.



b. En lejanía, desde un punto de ubicación de señalética.



c. Mirada a través disminuye la distancia.



d. Al tener presente el suelo se tiene una medida de la distancia, entonces el "enmarcamiento" se limita al horizonte de la mirada.

2 Ajuste de la mirada desde el tamaño

Se construye una continuidad, a la mirada que se detiene en cada enmarcamiento, con los planos (recorte) que se "adelantan", como un juego de tener presente lo que, en realidad, está distante.

3 Recorte de luz construye su espesor

Cada "módulo" de una señalética se construye bajo el trazado del recorte en dos partes.

Se desplazan uno frente a otro, aparece un espesor dado por la forma y la lectura contenida en ella.



Primera aproximación gráfica
al sentido de la señalética



{3}

MODELO SEÑALÉTICO PARA LA CIUDAD ABIERTA
Proposición final - construcción

de lo distante

señal de lo distante

en grafías de luz

{3}

MODELO SEÑALÉTICO PARA LA CIUDAD ABIERTA
Proposición final - construcción

{3,1}

ESTUDIO SEÑALÉTICO
{observaciones}

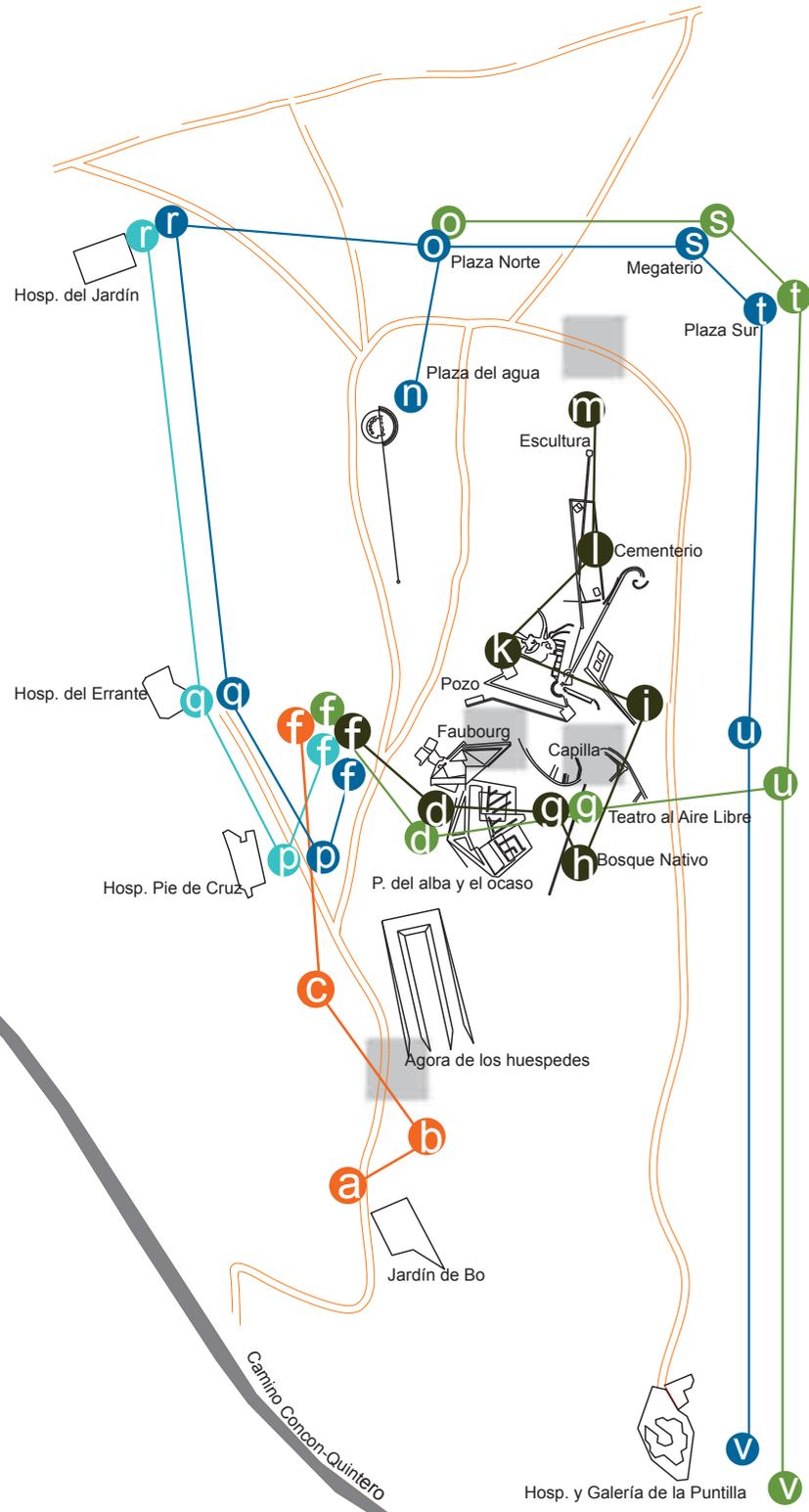
En el protocolo de 1949 surgido de la conferencia mundial de la ONU sobre carreteras y transportes, se mencionan tres tipos básicos de señales de tránsito: las señales de advertencia, las de prohibición y las de obligación. La forma y el color de cada señal son primordiales para diferenciar la señal y el mensaje que transmite.

PUNTOS DE UBICACIÓN PARTE ALTA DE LA CIUDAD ABIERTA

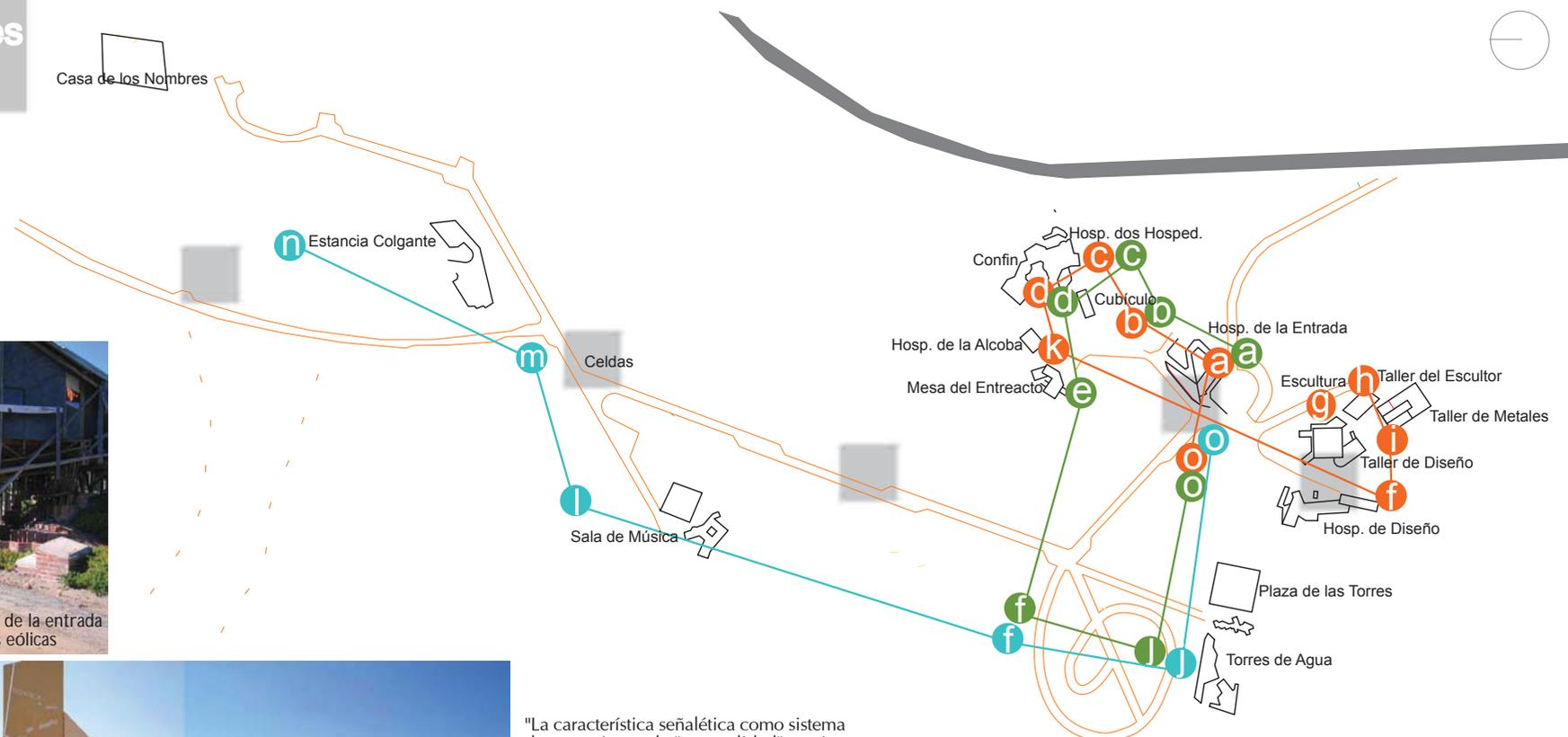


En la parte alta de la Ciudad Abierta, las señaléticas se ubican en cuatro puntos donde los tramos se extienden y dispersan. Dos de estos puntos, en el ágora de los huéspedes y frente a la escultura, relacionan la quebrada con su borde.

Frente a la capilla y frente al faubourg aparecen puntos que intervienen en el recorrido por la quebrada. Estos puntos, indican un acceso a la quebrada y la dirección del recorrido en ese lugar.



PUNTOS DE UBICACIÓN PARTE BAJA DE LA CIUDAD ABIERTA



"La característica señalética como sistema de mensajes, es la "puntualidad": actúa exactamente en puntos definidos del espacio de acción de los individuos...."

El individuo va encadenando sus actos sucesivos a partir de su propio hilo conductor, esto es seleccionando entre el conjunto de opciones que le ofrece la información espacial, aquellas que corresponden a su propia motivación, a su interés o a sus necesidades."

Joan Costa
"Señalética" Pág. 14

La parte baja de la Ciudad Abierta, se distribuye con una densidad variable, los puntos de ubicación de señalética, se disponen a orillas del camino, señalando dos direcciones a seguir aunque a la vista próxima no sea evidente la existencia de un tramo.

DESARROLLO MAQUETAS

Primeras aproximaciones a la forma. Se tienen recortes de luz que dan cuenta de la forma, estos recortes enmarcan la mirada.



Se integra la figura de una flecha, signo presente en señalética urbana. La idea es construir la "seña" desde una abstracción del trazado de la flecha.



Desarrollo de la forma contenida en la flecha, su estructura se extiende en su parte superior e inferior conformandose la altura total del módulo desde la estructura de la flecha como eje.



Aproximación a la lectura en los reflejos.



El color aparece como un elemento que forma parte de la estructura y se percibe bajo la incidencia directa de la luz.



terciado:
durable, resistente al exterior,
medidas: 1,20 x 2.44 mts.

maderas nativas:
olivillo, ulmo, roble, alerce, raulí, coigüe,
pino oregón, lingue, eucaliptus, mañío,
pino oregon nacional, ciprés, tepa,
alamo, araucaria, laurel.

COTIZACIÓN MATERIALES

MATERIAL	MEDIDAS	ESPESOR	VALOR
Vidrio*	plancha 360 x 250 cms.	10 mm	\$ 190.000
esmerilado			\$ 80.000 m ²
arenado (cuarzo)			\$ 30.000
esmerilador (pasta)	50 grs.		\$ 4.490
plotter de corte			\$ 12.000 m ²
Acrílico**	plancha 1,60 x 1,05	6 mm	\$ 36.000
	plancha 1,80 x 1,20	6 mm	\$ 96.000
	plancha 2,00 x 1,40	8 mm	\$ 144.000
	plancha 2,40 x 1,80	10 mm	\$ 180.000
Madera***			
Pino Oregon	1 x 10 pulgadas		\$ 8.500
Pino insigne	2 x 5 pulgadas		\$ 2.950
Alamo	largo aprox. 5 mts.		\$ 4.000
Coigüe			\$ 15.500
Roble Pellin			\$ 19.500
Eucaliptu			\$ 16.500
Planchas Terciado***			
Corriente	1,52 x 2,44	10 mm	\$ 15.580
		15 mm	\$ 29.720
Marino	1,22 x 2,44	10 mm	\$ 15.000
		15 mm	\$ 22.370

* Vidrieria Scheggia _dir. Victoria 2455 _f. 214988 - 217930 Valpso.

** Induacril _dir. Simón Bolívar 571 _f. 214006 Valpso.

*** Maderera Chacabuco _dir. Chacabuco 2073 _f. 230994 - 212666

Todos los valores IVA incluido.

CUBICACIÓN MATERIALES

MATERIAL	CANTIDAD
FIERRO	
- Perfiles 30 x 30 x 2 mm.	1 tira
- Pletina 20 x 3 mm.	1 tira
- Disco de corte de 4"	2 unds.
- Broca de 2, 2,5, 3 para metal	2 unds.
- Soldadura 3/32 (60/11)	1 kg.
- Lija de grano fino n° 320	2 unds.
PINTURAS (PROTECCIÓN Y COLOR)	
- Diluyente duco	1 lt.
- Huaípe (pañños)	4 unds.
- Pintura anticorrosiva café	1/4 gl.
- Pintura oleo opaco blanco	1/4 gl.
- Brochas 3/4", 1" y 2"	5 unds.
- Agua ras	1 lt.
- Fibrosellador	1/4 gl.
- Diluyente (para el sellador)	1/4 gl.
MADERA	
- Roscalatas de 9 mm	60 unds.
- Tornillos 3/4" x 1	60 unds.
- Colafría	1 kg.
- Lijas para madera n° 300 y n° 180	4 unds.
- MDF de 5,5 mm	2 planchas.
- MDF de 9 mm	1/2 plancha.
- Pino	1 tabla
VIDRIOS	
- Silicona transparente	1 tubo
- Espátula de 1"	1 unds.
- Limpiavidrios	1 unds.
- Vidrio de 4 mm	
- Vidrio de 5 mm	
- Vidrio simple	
- Espejo 1 x 60 cms.	8 unds.
GRÁFICA	
- Plotter de corte	
- Plotter adhesivo color	
TRANSPORTE	
- Plumavit	4 planchas.
- Mangas de plástico 1 x 3 mts.	1 unds.

HERRAMIENTAS

- Sierra Circular
- Esmeril Angular
- Soldadora
- Sierra Caladora
- Atornilladores
- Cuchillo cartonero
- Escuadras
- Reglas
- Lápices de madera
- Pistola de calafatear
- Huincha de medir
- Antiparras
- Guantes

Construir cada módulo señalético tiene un costo aproximado de \$110.000, este valor sólo incluye materiales.

El tiempo de construcción del módulo varía entre 7 y 9 días con 8 horas de trabajo cada uno, esto es en condiciones regulares (contar con un número acotado de herramientas y maquinaria) y poco trabajo adelantado industrialmente. Sin embargo, trabajando en óptimas condiciones y contando con producción en serie de las piezas, el armado del módulo reduce su tiempo.

La posibilidad de construir industrialmente el módulo es viable, las faenas de carácter manual no constituyen un trabajo muy fino o que requiera de mucho tiempo. Respecto del transporte e instalación, una vez colocados los vidrios, por seguridad, es conveniente trasladarlo armado totalmente. Sin esta condición, se puede trabajar y transportar en dos partes que miden 1.60 mts. aprox. cada una. El módulo se instala con anclajes de fierro a las bases de hormigón en el suelo, asegurando su estabilidad y equilibrio.

FAENAS DE CONSTRUCCIÓN



1 El proceso comienza con las faenas de corte de trazados y desvastes en las maderas (MDF 5,5 mm y MDF 12 mm), lijado y sellado. En forma paralela se trabaja en la construcción de ángulos de pletina (25 x 3 mm), corte y desvaste de perfiles de fierro (30x30x2 mm), y en los ángulos de madera (pino 2x4x3.20) que fijan la estructura en su parte superior.

2 El armado y ensamble de piezas se trabaja por separado en la parte superior e inferior del módulo.



3 Una vez unidas ambas partes, se soldan los perfiles de la base y se colocan ángulos de madera para mayor firmeza.



4 Primera presentación del módulo sin los vidrios para verificar su resistencia, el equilibrio está dado por el anclaje al suelo.

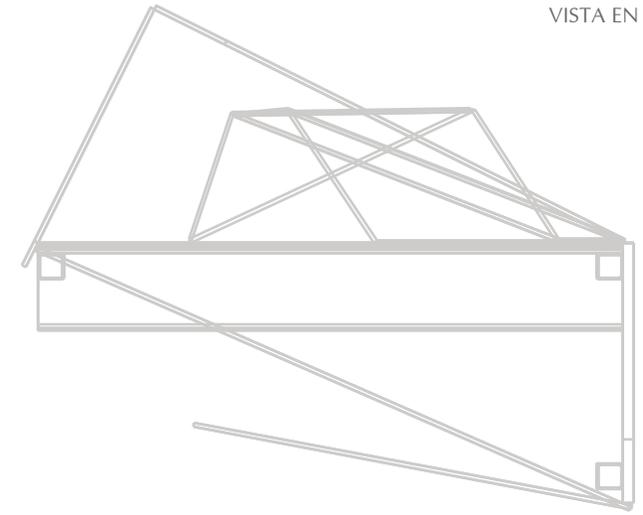
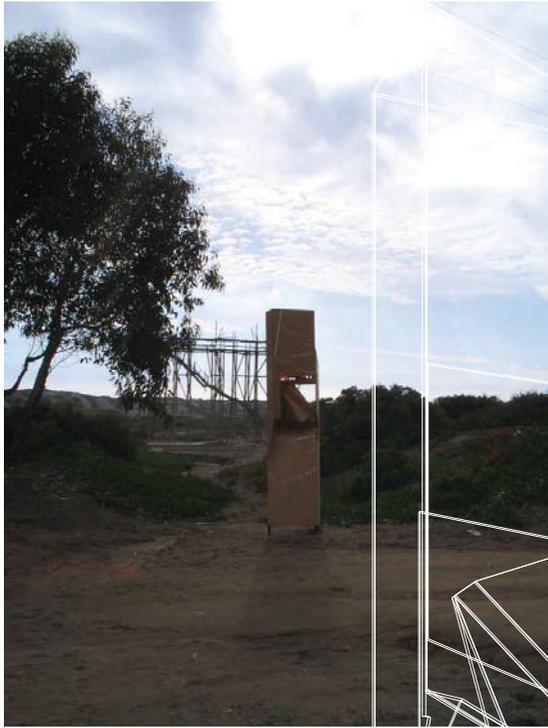


5 Segunda presentación del módulo, los vidrios actúan de contrapeso, se equilibra, es estable. Últimas terminaciones.

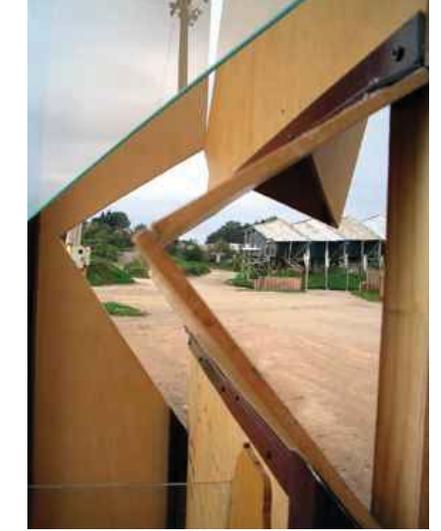
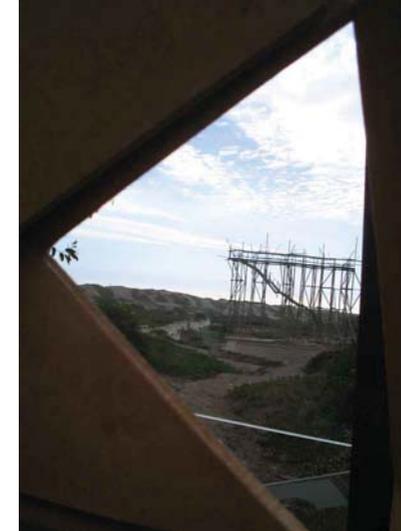
PRESENTACIÓN PROTOTIPO EN LA CIUDAD ABIERTA

El prototipo es presentado en la Ciudad Abierta en un punto de ubicación de la parte baja de la ciudad (frente a las torres de agua, al lado de la hospedería de diseño).





La señal construye sus caras en virtud del lugar en que fue ubicada, los recortes en la madera corresponden a un trazado de luz que da cuenta de la forma de un lugar señalado.

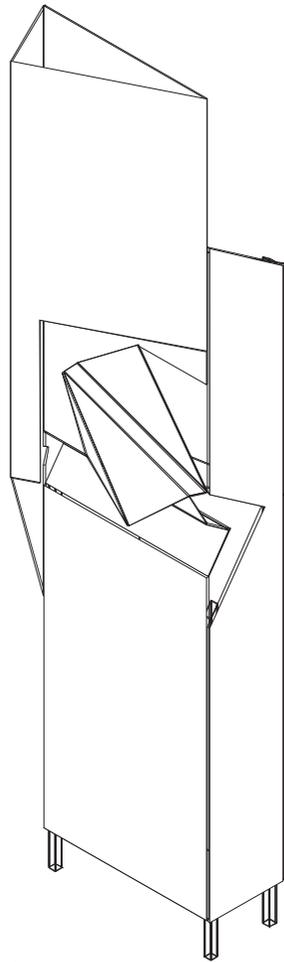


A distancia aparece como primera lectura el vacío que construyen las flechas, en cercanía enmarca la mirada hacia el punto que señala.

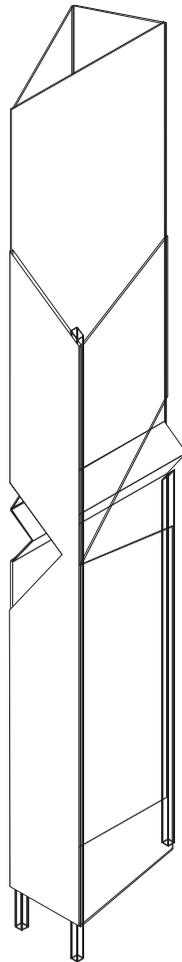
Se construye una continuidad, a la mirada que se detiene en cada enmarcamiento, con los planos (recortes y reflejos) que se "adelantan", como un juego de tener presente lo que, en realidad, está distante.



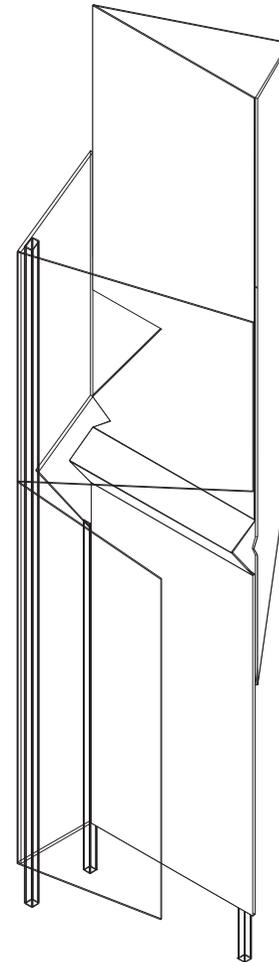
VISTAS ISOMÉTRICAS
esc. 1: 25



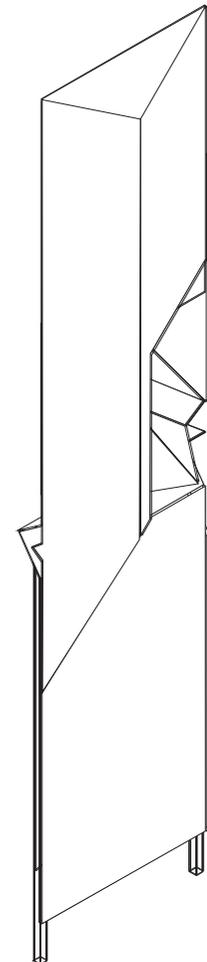
VISTA 1



VISTA 2

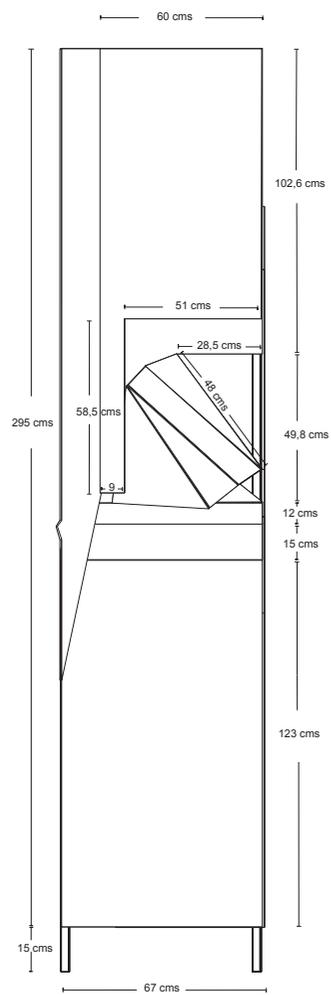


VISTA 3

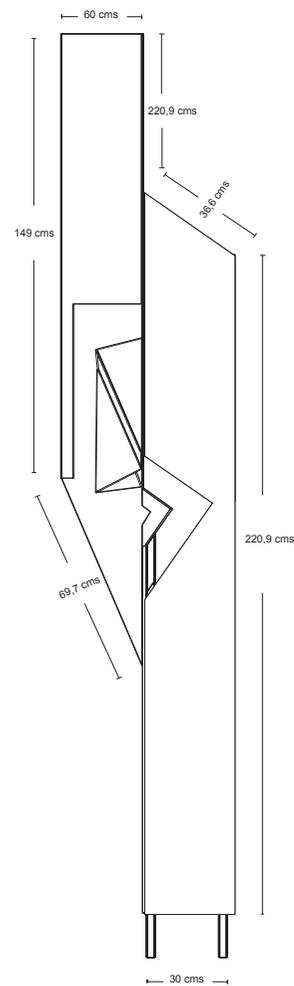


VISTA 4

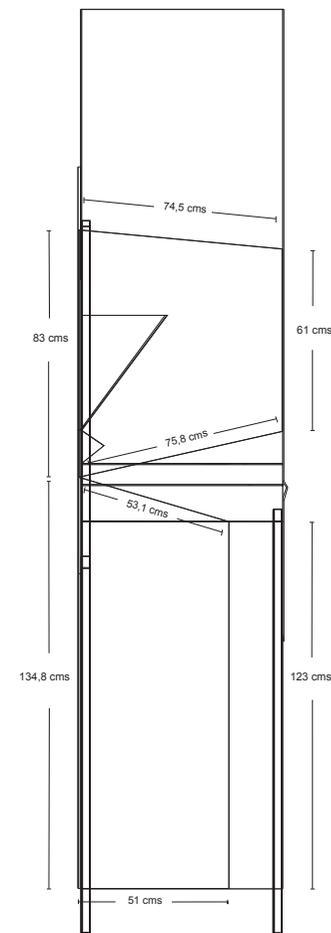
VISTAS
 esc. 1: 25



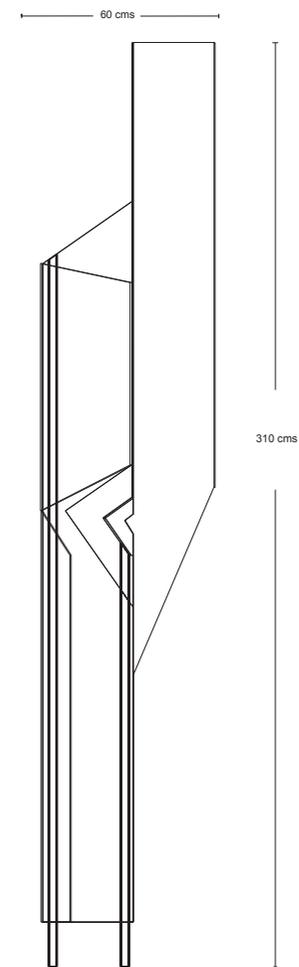
VISTA 1



VISTA 2

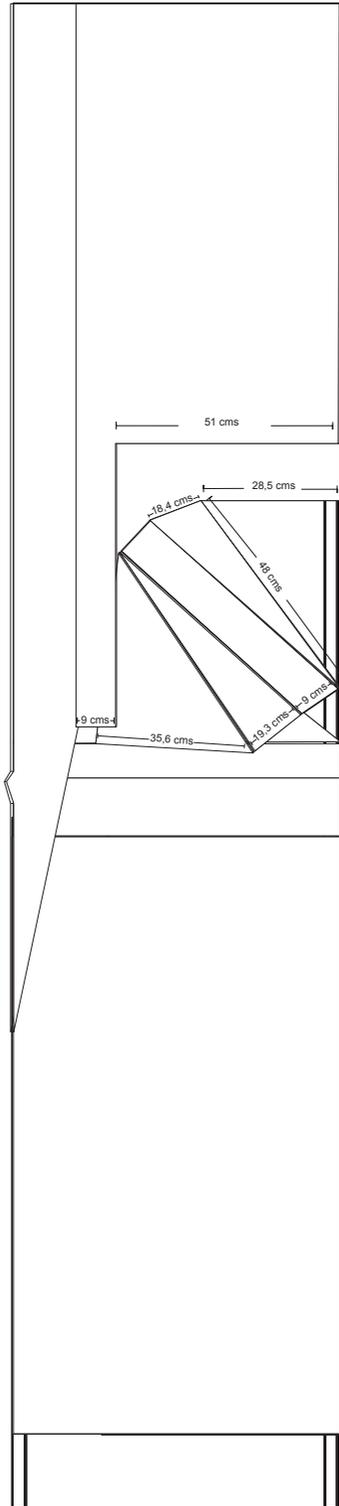


VISTA 3



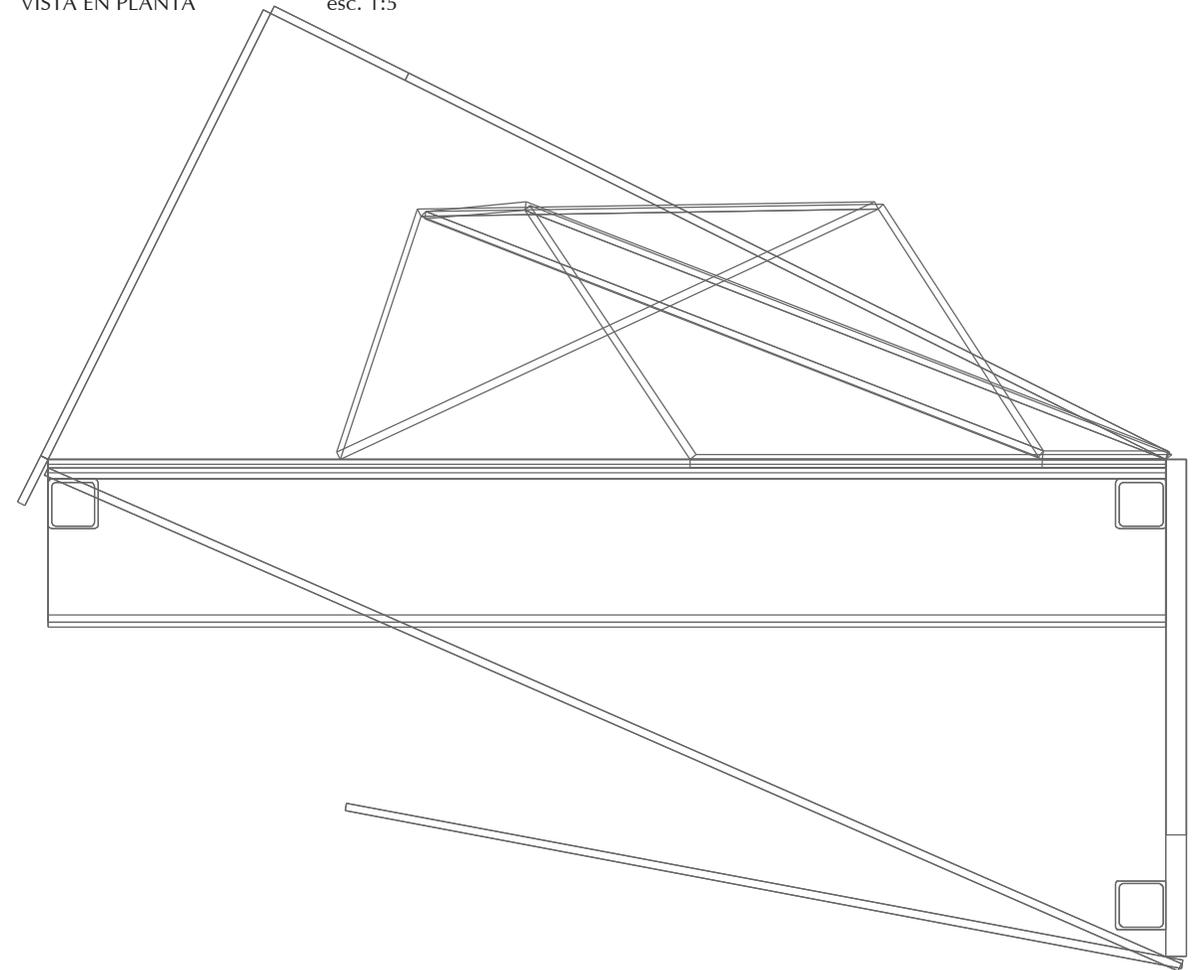
VISTA 4

esc. 1:15



VISTA EN PLANTA

esc. 1:5



PRÓLOGO PROFESOR		pág. 5
PRÓLOGO ALUMNA		pág. 7
{1}	ANÁLISIS DESCRIPTIVO GRÁFICO DEL CERRO BARÓN Versión gráfica de un problema histórico	
{1,1}	catastro de las lecturas urbanas	pág. 13
{1,2}	investigación cerro barón_valparaíso	pág. 17
{1,3}	proposición lectura gráfica cerro barón	pág. 25
{2}	PROPOSICIÓN MODELO SEÑALÉTICO PARA LA CIUDAD ABIERTA Fundamento teórico - gráfico	
{2,1}	proyecto de investigación	pág. 38
{2,2}	estudio de ruta para la ciudad abierta	pág. 40
{2,3}	observaciones al trayecto en la ciudad abierta	pág. 47
{2,4}	proposición formal modelo señalético	pág. 53
{3}	MODELO SEÑALÉTICO PARA LA CIUDAD ABIERTA Proposición final - construcción	
{3,1}	estudio señalético	pág. 61
{3,2}	proyecto: señal de lo distante en grafías de luz	pág. 65
ÍNDICE		pág. 77
BIBLIOGRAFÍA		pág. 79
COLOFÓN		pág. 81

{documentos}

"Censo de la República de Chile"
Levantado el 28 de Noviembre de 1907
Santiago de Chile
Imprenta y Litografía Universo
1908
(Primer censo nacional)

"Patrimonio del Mundo Valparaíso 2000
El portal del turismo porteño"
Manual turístico de Valparaíso Preparado por Sernatur V región
Gobierno de Chile
Ilustre Municipalidad de Valparaíso

"Proyecto Valparaíso: una estrategia para reactivar la ciudad"
Director proyecto estratégico: Eugenio García F.
Director ejecutivo del proyecto: Iván Valenzuela R.
Gerente del proyecto: Ana Costa E.
Coordinador general: Soledad Sotomayor G.
Investigador: María José Monti M.
Febrero 2001

"Postulación de Valparaíso como Sitio del patrimonio mundial / UNESCO"
Gobierno de Chile. Ministerio de educación, consejo de monumentos
I. Municipalidad de Valparaíso
Diciembre 2001.

"Patrimonio Subterráneo de Valparaíso"
Consejo de Monumentos Nacionales
Santiago, 2000.

{historia de la cultura}

Arfuch, Leonor
Chaves, Norberto
Ledesma, María
"Diseño y comunicación"
Buenos Aires, Ediciones Paidós, 1997.

Burke, Peter
"Visto y no visto
El uso de la imagen como documento histórico"
Barcelona, Editorial Crítica S.L Provença, 2001.

"Formas de historia Cultural"
Madrid, Editorial Alianza, 2000.

Elliot, Jorge
"Entre el Ver y el Pensar"
Madrid, Ediciones Paidós, 1976.

Guerra, Francois – Xavier
Lempérière, Annick
"Los espacios públicos en Ibero América"
Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 1998.

Soffia, Álvaro
"Lea el mundo cada semana
Prácticas de lectura en Chile 1930 – 1945"
Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2003.

{diseño urbano}

Frutiger, Adrian
"Signo, Símbolos, Marcas, Señales"
Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1981.

Munari, Bruno
"Diseño y Comunicación visual"
Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1985.

Baines, Phil
Dixon, Catherine
"Señales, rotulación en el entorno"
Barcelona, Blume, 2004.

{historia de Valparaíso}

Aguirre Echiburú, Luis
"Libro de Valparaíso"
Valparaíso, Edición Salesiana, 1946.

Le Dantec, Francisco
"Crónicas del viejo Valparaíso"
Valparaíso, Ediciones Valparaíso, 1984.

Revista Geográfica de Valparaíso
nº 28/1997
ISSN 0716 - 1905
Valparaíso, ciudad - puerto de muros
Osvaldo Ossandón Estay.

Sáez, Leopoldo
"Toponimia de Valparaíso"
Valparaíso, Universidad de Chile, Instituto Pedagógico,
Memoria para optar al Título de Profesor de Estado en la
Asignatura de Castellano, 1962.

Urbina Carrasco, María Ximena
"Los conventillos de Valparaíso",
Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso
UCV, 2002.

V.V.A.A.
"Cartografía histórica de Valparaíso"
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Fondo Budge, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1999.

Vicuña Mackena, Benjamín
"La historia de Valparaíso es la historia del mar"
Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso
UCV, 1970.

Waisberg, Myriam
"La vivienda de fines de siglo XIX en Valparaíso"
Santiago, Fondo Nacional de Desarrollo Científico
y Tecnológico, 1988.

{bibliografía}

MEMORIA DE TÍTULO DISEÑO GRÁFICO
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO

{alumna}	dayanna faúndez morales
{profesor}	michelle wilkomirsky uribe
{impresión}	impresora epson stylus c45
{impresión portada}	serigrafía
{papel portada}	astrosilver orion 220 grs
{papel interior}	hilado 9 importado 140 grs. diamante 140 grs.
{tipografía}	gill sans mt optimum century gothic
{año edición}	2005

{colofón}