

D O S S I E R I I

ESCUELA DE ARQUITECTURA

UNIVERSIDAD DE VIÑA DEL MAR

Edición a 14 años de fundación, con motivo de la obtención de su Re-Acreditación otorgada por la Comisión Nacional de Pregrado CNAP. Ministerio de Educación de Chile, Acuerdo N° 5 Agosto 2004

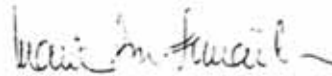
Mar ha enfrentado satisfactoriamente las debilidades indicadas en el Acuerdo N° 05 del 22 de enero de 2002.

2. Que, conforme a las alternativas de juicio sobre la acreditación establecidas por la Comisión Nacional de Acreditación de Pregrado, se reacredita la carrera de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar, impartida en la ciudad de Viña del Mar en jornada diurna, por un plazo de cinco años, que culmina el 4 de mayo de 2009.
3. Que, en un plazo de dos años contados desde la fecha de este acuerdo, la carrera deberá presentar un informe de avance de las áreas observadas.
4. Que al cumplirse el período de la acreditación, la carrera de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar podrá someterse a un nuevo proceso de acreditación. Para ello, 90 días antes de la fecha indicada, deberá presentar un informe de autoevaluación, que contemple:
 - Los criterios definidos por la Comisión para la acreditación de carreras de Arquitectura.
 - La consolidación de las acciones emprendidas a la fecha, de modo de poder presentar resultados verificables.


IVÁN LAVADOS MONTES
PRESIDENTE,

COMISIÓN NACIONAL DE ACREDITACIÓN DE PREGRADO




MARÍA JOSÉ LEMAITRE,
SECRETARIA TÉCNICA,

COMISIÓN NACIONAL DE ACREDITACIÓN DE PREGRADO





OFICIO N°128 /04

MAT: Acreditación Carrera de
Arquitectura de la
Universidad de Viña del Mar.

ADJ.: Envía Acuerdo N°109.

Santiago, 3 de junio de 2004

A : SEÑOR
MARIO ORFALÍ B.
DECANO
ESCUELA ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE VIÑA DEL MAR

DE : SENORA
MARÍA JOSÉ LEMAITRE
SECRETARIA TÉCNICA
COMISIÓN NACIONAL DE ACREDITACIÓN DE PREGRADO

De mi consideración

Por el presente oficio, comunico a usted que en la octogésima segunda sesión de la Comisión Nacional de Acreditación de Pregrado, de fecha 4 de mayo de 2004, se adoptó la decisión de reacreditar la carrera de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar, impartida en la ciudad de Viña del Mar en jornada diurna, por un plazo de cinco años.

Adjunto al presente, el Acuerdo N°109 que sintetiza las observaciones de la Comisión y las acciones dispuestas.

Estoy a su disposición para completar la información contenida en el acuerdo de la referencia, así como para proporcionarle cualquier otro antecedente que usted considere necesario.

Saluda a usted muy atentamente,

MARÍA JOSÉ LEMAITRE
SECRETARIA TÉCNICA

COMISIÓN NACIONAL DE ACREDITACIÓN DE PREGRADO



Acreditación, representa un sistema de aseguramiento, centrado en la "garantía de calidad", la que puede incorporar elementos de control y de promoción de esa calidad.

Así, Acreditación, es una propuesta de calidad.

La Escuela de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar se sometió libremente a un "proceso" de acreditación, preparado para Escuelas de Arquitectura de Chile, después de una invitación que nos hiciera la Comisión Nacional de Acreditación de Pregrado (CNAP) del Ministerio de Educación, todo como parte del programa de Mejoramiento de la Calidad y Equidad de la Educación Superior (MECESUP).

Después de su proceso autoevaluativo interno (2002) y evaluación externa (2002 y 2004) la Escuela obtiene su Acreditación hasta el año 2009 - siendo esto un distintivo que la proyecta como garantía ante la fe pública.

Para la evaluación externa existe una referencia que corresponde para esto, a saber, lo declarado en la " Carta de Barcelona", elaborada por la UIA y la UNESCO.

Nuestra Escuela, esto lo entiende sólo como referencia y no como obligatoriedad de cumplimiento por todas las Escuelas de Arquitectura de Chile, porque sin perjuicio de concordar con la gran mayoría de lo establecido en dicho documento, el contiene algunos puntos respecto a los cuales nuestra Escuela tiene diferencias, las que nos otorgan un distinguo.

El CNAP también lo entiende solo como referencia.

Los distinguos nos surgen al tener a nuestro frente, nuestro propio Fundamento de Escuela de Arquitectura UVM que sostiene una postura sobre lo que es "materia" de la disciplina, declarándola permanente necesidad que ella sea originada desde el "taller arquitectónico" y por lo tanto distante de un "adiestramiento de lo conocido".

Así se valida con creces una Acreditación - como la de CNAP - que garantiza una calidad dentro del respeto a la multiplicidad de visiones que deben mantener las Escuelas de Arquitectura de Chile.

Todo esto para llegar a estar siempre en la Nueva Arquitectura y con ella dar destino a la vida de la ciudad, por ende, de los hombres.

Destino, como punto de partida, última instancia de la Arquitectura.

Mario Orfali - Arquitecto
Director
Escuela de Arquitectura
UVM

DOSSIER II

Agosto 2004
Edición con motivo de la obtención de su reacreditación otorgada por el Comisión Nacional de Pregrado CNAP
acreditación Nacional año 2002
Reacreditación Nacional año 2004: por el plazo máximo 2009

1.-	FUNDAMENTO DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA UVM	5
2.-	VINCULACIÓN CON EL MEDIO DISCIPLINARIO.....	9
	2.1.- Con Otras Escuelas de Arquitectura de la Región y Chile	10
	a.- Concursos de Proyectos de Arquitectura entre Escuelas de Universidades Chilenas	10
	b.- Presentaciones de "Estudios" Arquitectónicos relevantes dentro de Bienal de Arquitectura	15
	c.- Homenaje Público entre Escuelas de Arquitectura a un docente Premio Nacional	18
	d.- Convocatoria y Organización del VI Encuentro de Escuelas de Arquitectura de Chile.....	22
	2.2.- Con el Desarrollo de la Región, en su Urbanismo.....	27
	a.- Trato Reflexivo Público a temas urbanos contingentes de la región (ciclos urbanos).....	27
3.-	VINCULACIÓN DE NUEVOS ASUNTOS CON " LA MATERIA "PROPIA"	38
	3.1.- Con tratamiento de Medioambiente y Arquitectura	39
	a.- Análisis en Regiones Secas: Región de Atacama.....	40
	b.- Análisis en Regiones Húmedas: Décima Región.....	41
	c.- Análisis en Regiones Cordillerano: Valle Central.....	42
	3.2.- Con Tratamiento del Entorno Espacial, en el desarrollo de los Talleres	43
	a.- Análisis del Entorno Natural	43
	b.- Análisis del Entorno Edificado	45
	c.- Análisis del Entorno Patrimonial	46
	d.- Análisis del Entorno Climático	49
	3.3.- Con Tratamiento de la " Arquitectura en Chile".....	50
	a.- Análisis de " Nueva arquitectura en Chile" Nueva Ciudad?!.....	50
	3.4.- Con Tratamiento de la "Arquitectura del Siglo XX".....	54
	a.- Análisis de "HITOS" de la Arquitectura occidental del Siglo XX.....	54
4.-	PERFECCIONAMIENTO DOCENTE.....	59
	a.- Trabajo (extracto) de Profesor Candidato a Doctor en Arquitectura.....	60

1 FUNDAMENTO DE LA ESCUELA

El tener un fundamento, el punto de vista acerca de la formación, explícito y compartido por todos: profesores y alumnos, nos constituye como Escuela con fundamento propio.

Este fundamento, en lo principal, está referido a un modo de entender la materia propia de la disciplina, son nuestros propósitos. El modo de acercarse a ellos es declarado desde un inicio, al fundar la Escuela (1990) y desarrollado posteriormente, recogiendo en diversos documentos que perfilan las "nuevas" relaciones de objetivos y propósitos que se van creando a través de vivirlo. Y ellos mantienen siempre lo inaugural, solo se introducen relaciones que lo conducen desde su origen, con más actualidad.

Esta manera de ser "Escuela con fundamento" que lo reconocemos como propio hace surgir como consecuencia ineludible el tener que tener un Equipo de Profesores de Taller con trabajo académico conectado entre sí y con un apoyo de reflexión común para formar coherencia entre lo que se enseña y como se enseña, en definitiva entre los propósitos los objetivos y los modos que la docencia adopta.

El formar Arquitectos nos lleva necesariamente a optar por tener una manera, por tener un modo de ver específico, que nos conduzca por un camino cierto y que nos permite ir construyendo esa manera: Es tener elegido un punto de vista abierto para mirar el mundo.

Es nuestra manera de ser modernos: Un modo de ver, postulado que sustenta esta Universidad de Viña del Mar explicitado en los documentos publicados por ella, y sustentado desde su ser humanística como esencia.

Ello, en esta Escuela, está asumido por la decisión de - TENER UN FUNDAMENTO -, el querer ser una Escuela con un punto de vista determinado, desde el cual abordar la arquitectura.

El tener un fundamento, significa que se define como Escuela con pensamiento propio que tiene una orientación definida y declarada. No es, por tanto, ecléctica. No está abierta a pensar la arquitectura de diversos modos, sino de uno determinado, todo esto por el gran cuidado de tratar la materia íntima que es propia de la arquitectura.

Pensamos que la Arquitectura, es una disciplina autónoma, tiene una materia propia, que no depende de una determinada concepción social, económica, política o de cualquier otra materia, en forma previa, como apoyo para su hacer.

En este sentido orientamos la formación de la Arquitectura hacia una Arquitectura "naciente" o "inaugural", por sobre alguna materia que la condicione.

Consideramos, al respecto, entonces, que nuestro real campo de acción (hablamos de docencia y formación) no es una arquitectura de soluciones o una Arquitectura exclusiva.

Pensamos que la materia de la Arquitectura es el "Espacio Habitable": Aquel capaz de acoger los actos del hombre.

El arquitecto, es aquel llamado a - DAR FORMA -, forma tridimensional al habitar individual y colectivo, desarrollando lugares con espacios capaces de albergar los - ACTOS - del hombre.

Esto se debe entender por el hecho de tener o haber elegido un modo único de ser Escuela, no un modo dogmático de la Arquitectura, sino por el contrario un modo abierto, original y que nace siempre de un origen fundamentado.

Pensamos que el primer paso, para cualquier alternativa que el alumno decida tomar, debe comenzar por la formación de su propio criterio, de un mismo punto de origen confinado desde su propio modo de mirar y su propio modo de reflexionar.

Creemos que si parte, como postura, al revés de lo planteado: Sin la formación de un despertar personal, el alumno es fácilmente tentado por tendencias llamativas en la Arquitectura y que no siempre llevan consigo una real carga de profundidad, que hace que la postura sea equivocada, sea una simple elección como acto primero y no el descubrir, desde su propia capacidad interior, la justa elección (forma y diseño).

Sin descubrir, entonces desde su propia capacidad interior el alumno más que elegir, es elegido, es atrapado.

Estos propósitos nuestros ya forman parte de una base cierta del actuar como Escuela y es por ello que se pueden enunciar también con simpleza directa como sigue:

1. Tener un "Fundamento" desde el cual abordar la arquitectura y la materia propia sea el "Espacio Habitable".
2. Tener capacidad creativa desarrollada desde la "Observación personal".
3. Ser "Culto": capaz de establecer referencias de su quehacer como arquitecto.

4. Hacer de la "Tecnología" materia de la arquitectura.
5. El arquitecto "Gestor": llevar a cabo la obra desde un origen hasta su término, levantada en el "espacio".
6. Está inserto en el desarrollo al "Proponer" obras que den "destino" a la ciudad.

Pensamos que una Escuela debe ser gobernada por la unidad irrestricta de un pensamiento y no por la multiplicidad de ellos, pensamos que hay una mayor tendencia a la unificación de las energías, de ideas, de invenciones (tan necesarias y propias de un ámbito realmente universitario) con un pensamiento original y de destino común que en el encuentro de tendencias autónomas.

Es la unificación de una energía concentrada, una de las justificaciones de actuar sobre la base de un fundamento.

Naturalmente se estará constantemente revisando críticamente nuestro propio fundamento de pensar la arquitectura, enfrentándolo con otros y valorará constantemente, en su docencia y demás manifestaciones de nuestro hacer, el modo y fundamento propio. Lo que requiere cambios y guías diferentes se hará con claridad y cómo no hacerlo, si se pudo hacer el fundamento inicial: Quién es autor y equipo de autores es también gestor de cambio desde su misma autoría.

Es fundamental, para llevar a cabo el modo de la formación que pretendemos, el que exista una unidad de pensamiento notoria, que esté antes de las decisiones o cambios que puedan establecerse y que también sea capaz de regirlas.

Es necesario, pensamos, tener un punto y un móvil (no cerrado) que permita un proceso de cambios en grados de "evolución" y no en simples grados de "mejoramiento"; por lo tanto, los cambios serán siempre desde un origen y no de una mera banalidad circunstancial.

Esta capacidad "de evolucionar" por sobre "mejorar" hace que cada etapa que la Escuela vive, no sea mejor ni peor que la anterior; sino que pertenece a un paso irremplazable de su propio transcurso.

Esto se debe y se sostiene a que se ha creado un "fundamento originario" que es simultáneamente la válvula que permite y da referencia a los cambios.

Fundamento, para la enseñanza y formación en arquitectura, nos indica un modo, un modo específico



de estar abiertos a la multiplicidad, pero no desde la multiplicidad.

La esencia de nuestro Fundamento es la de un manifiesto interno que logra abrir la enseñanza de la Arquitectura a lo propio e irrepetible de la persona que se forma (lo que se está diciendo en estas dos últimas frases ya es fundamento no es un anuncio de uno).

Se concibe como materia primordial de nuestro arquitecto el hacer obras. Obras de Arquitectura. No meras edificaciones, sino obras que estén en la perspectiva de ser obra maestras. Naturalmente, que lograrlo dependerá de los talentos y aptitudes de cada uno, y no todos, quizás ninguno, lo logrará.

Pero, se trabaja en esa perspectiva. Lo principal es "estar en la perspectiva", con el rigor de la maestría.

Para ello, la formación, aquella del tiempo universitario, está orientado a ello, como estructura de su ser universitario "formado" junto a una real capacidad profesional.

El ejercicio profesional, del tiempo profesional se consolidará a partir de tener una sólida formación y una claridad de entendimiento respecto a cual es la materia propia de la arquitectura.

Se concibe al arquitecto como un hombre culto, entendiendo culto no como una excesiva erudición o la posesión de grandes conocimientos, sino como la capacidad de relacionar su quehacer con el contexto cultural, científico y tecnológico en que se desenvuelve y con sus precedentes históricos.

Se concibe al arquitecto como capaz de "definir", "proyectar" y diseñar Lugares.

Lugares que pueden entenderse a diversas escalas: Una pieza, un edificio, un conjunto de ellos, una ciudad, una región. Diversas escalas, pero la materia es la misma.

No reconocemos, por tanto, una diferencia esencial entre Arquitectura y Urbanismo.

Las formas en el espacio que busca esta Escuela con su arquitectura son aquellas que nacen de un fundamento que nos dé un destino como ciudad, como región, como país.

Todos estos propósitos forman entre sí una cadena que lo hacen ser un cuerpo cierto que se escribe y se presenta en lenguaje abierto (abierto en tanto permita germinar: ser entonces materia cierta). Pero también ellos cobran presencia y son temas uno a uno como tal, teniendo cada uno su propio desarrollo y su propio y particular expresión en un campo que es de la mayor esencia de todo arquitecto y de todo quien lo quiere ser: que es la expresión hecha en un - PROYECTO DE ARQUITECTURA - .

Los arquitectos hacemos proyectos y para ello nosotros nos sostenemos en un modo, con una "materia".

El desarrollo de la gestión de la observación, y la concepción de la forma a partir de ella, es la materia del taller arquitectónico.

Es el que cuida de la coherencia entre el fundamento al que se llega, a través de la observación, y la forma tridimensional. Es aquí donde se desarrolla la gestión de la observación.

Y su texto de estudio, por tanto, es la ciudad. C a da semestre, desde el primero hasta el último, (son 10 semestres como tiempo académico) los alumnos salen a la ciudad, se aproblemán con algún aspecto de ella, con alguna relación entre acto y lugar y espacio que lo cobija, y como consecuencia de ello proponen una forma arquitectónica nueva que sea capaz de acoger con plenitud, ese habitar y como consecuencia de destino cierto al habitar de la ciudad.

Y ello se realiza dentro del ámbito de un taller, es decir en el exponer colectivamente lo visto, lo propuesto, y bajo la guía del profesor, tocar la materia de la arquitectura en profundidad hasta llegar a la forma.

En esta Escuela de Arquitectura, el alumno hace arquitectura desde el primer momento. Ello es posible por ser esta disciplina autónoma y posible de ser abordada como materia, a partir de la observación. Antes, por tanto, de la adquisición de determinados conocimientos.

Naturalmente, al comienzo en forma simple y luego paso a paso, en forma más compleja al ir incorporando otros conocimientos y problemáticas al obrar arquitectónico que hacen que la observación se torne más compleja.

Concebimos el tiempo universitario, como distinto al del ejercicio profesional. Pero, no como un entrenamiento para el ejercicio posterior. Distinto, pero en el cual se hace arquitectura. La arquitectura de los universitarios.

Por ejemplo, el profesional desarrolla una obra a partir de un encargo; el alumno debe reconocer en la ciudad este encargo, este reclamo de una forma nueva para el habitar. La obra nace de un modo distinto, lo hace entonces tener así una postura. El desarrollo del saber hacer, propio de lo profesional, se hace haciendo, y no a través de una acumulación de conocimientos para ser usados posteriormente en la vida profesional.

El concepto "taller" tantas veces debatido por nosotros y base de nuestro actuar como la palabra "espacio", "observación", "acto" (conceptos básicos

de nuestro quehacer) nacen de ser palabra abierta en su ejecución y en su definición, llegando a reflexionar en este albergar los actos mediante un espacio arquitectónico: es entonces, desde la abertura a la creatividad que se entiende con mayor amplitud y profundidad nuestra formación.

Así, este albergar los actos mediante la creación original de un espacio arquitectónico nuevo, que trascienda lo meramente práctico o funcional, otorgando una dimensión trascendente y espiritual al habitar del hombre, nos hace afirmar que la arquitectura pertenece al campo del arte. Es una disciplina artística. Esto sí la sitúa de un modo distinto a otras disciplinas, en el contexto de las instituciones universitarias: en su relación al sentido que tienen los conocimientos para dirigir la formación de otros estudiantes, en otras materias sostenidas sólo en los conocimientos.

Nuestro modo único es el que no acepta tendencias, incluso la propia ciudad, nuestro campo de reflexión y de observación, debe dejar de ser la misma y mirada como la misma, y pasar a ser la ciudad nueva y personal que el alumno renombre y devele.

Es la originalidad como definición y como sentido de nuestra formación. Originalidad no como la invención, sino en la que el alumno se reconozca como un punto de vista único e irremplazable, cuyo juicio y obra son un reflejo de su unicidad (ser único).

Esto, pensamos, es la formación del criterio creativo y es anterior a la elección de estilos y tendencias.

Todo esto dentro de un taller, dentro de la modalidad de taller y especialmente de un taller arquitectónico.

El concepto taller, tiene muchas diferencias con lo que es un curso normal. En primer lugar, es fundamental el traspasar de número (de personas) a "cuerpo", y lo que hace esta transformación es lo "vivido" en común, no como experiencia de compañerismo, sino como una materia que es nacida en cada encuentro y que en esa ebullición se desprendan los encuentros posteriores.

Es por eso que una persona no puede "ponerse al día" si falta a taller como podría ocurrir en un curso, porque lo que le falta es irremplazable, es lo vivido.

Ese modo especial de la vivencia, en donde la presencia o ausencia son determinantes, porque tienen valor en sí mismo, es lo que torna "cuerpo".

La idea del taller es el concepto de la multiplicidad, no de muchas cosas, sino de algunas (las traídas al taller), en múltiples miradas.

El taller es abertura en sí mismo, su método y su forma, con una estructura básica, nace en gran

medida de una planificación del profesor y guía que hace suya la circunstancia.

En este sentido el taller es irrepitible por esencia.

Ese es uno de sus grandes dones.

La secuencia rítmica continua y permanente del taller es el "hacer la materia" y no "pasar la materia".

La materia es "traída" por el alumno, no sacada de un texto preestablecido, sino desde la palabra abierta que el profesor enuncia como encargo, y que se recoge desde la ciudad que hay que develar, mirarla una y otra vez, todos así llegan con las múltiples miradas del encargo.

En este sentido el taller siempre es un exponerse, en cuanto a que su materia se describe por primera vez, de esta exposición que es sinónimo de riesgo, nace en la Escuela el exponer con forma (con postura).

Es por esta razón que las exposiciones de la Escuela no son una mera vitrina de lo hecho, sino la respuesta a la palabra abierta iniciada por los talleres.

Su secuencia es una relación entre contenido y evaluación en forma simultánea. La evaluación encamina, corrige y abre. Esto último, la abertura, es el eslabón constante que se manifiesta en los contenidos posteriores (contenidos de materia).

Llevando esto del taller y su modo, a un extremo, que lo explique, nos hace pensar que en taller arquitectónico en el uso habitual de esta palabra el profesor no es profesor propiamente tal, ni el alumno, alumno. Ambos reflexionan y producen y dan abertura e inicio al nuevo paso, que de manera rítmica y constante avanzan a un nuevo paso, a otro y todos ellos constituyen la materia abierta que es base para conclusiones individuales, a todos los componentes del taller (da base a proponer proyectos de arquitectura fundamentados).

Esto hace del taller una instancia, con inicio y término reales. Iniciar con la observación, terminar con la forma.

Esto es más allá que las planificaciones "duras", desconectadas del "estar atento" al requerimiento: verdadero asunto para conquistar una formación cierta. Aunque también nos damos algunas formalidades necesarias para ser institución universitaria.



2 VINCULACIÓN CON EL MEDIO DISCIPLINARIO

2.1.- CON OTRAS ESCUELAS DE ARQUITECTURA DE LA REGIÓN Y CHILE

- a.- Concursos de Proyectos de Arquitectura entre Escuelas de Universidades Chilenas
- b.- Presentaciones de "Estudios" Arquitectónicos relevantes dentro de Bienal de Arquitectura
- c.- Homenaje Público entre Escuelas de Arquitectura a un docente Premio Nacional
- d.- Convocatoria y Organización del VI Encuentro de Escuelas de Arquitectura de Chile

2.2.- CON EL DESARROLLO DE LA REGIÓN, EN SU URBANISMO

- a.- Trato Reflexivo Público a temas urbanos contingentes de la región (ciclos urbanos)

2.1.- CON OTRAS ESCUELAS DE ARQUITECTURA DE LA REGIÓN Y CHILE

A.- CONCURSOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA ENTRE ESCUELAS DE UNIVERSIDADES CHILENAS

I. ANTECEDENTES DEL CONCURSO

(Las características del concurso del año 2002 y 2003, que fueron los años en que la Escuela participó, mantienen las mismas bases, con la diferencia en que en este último año se agrega el tema de las energías pasivas, y el tema de las escuelas rurales.)

1.- Marco del Concurso

El Ministerio de Educación del Gobierno de Chile y la Oficina Regional de Educación de la UNESCO para América Latina y el Caribe, en el marco del Proyecto Conjunto denominado: "Reforma Educativa Chilena: Optimización de la Inversión en Infraestructura Educativa", están desarrollando una serie de iniciativas de apoyo a la Reforma Educacional chilena en el ámbito de la arquitectura para la educación, con el objeto de mejorar las condiciones para el desarrollo del proceso de aprendizaje.

Asimismo, el Ministerio de Educación ha firmado un convenio de colaboración con el Colegio de Arquitectos de Chile que incluye, entre otros, su patrocinio para la realización de concursos de arquitectura educacional.

En el contexto, se convoca a un Cuarto Concurso Nacional ChilEduca para estudiantes de arquitectura pertenecientes a las Escuelas de Arquitectura que, a la fecha del Concurso, hayan obtenido su autonomía frente al Ministerio de Educación.

En esta oportunidad, el Concurso también se enmarcará y fallará durante el Seminario del Grupo de Trabajo de Educación de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) y del Congreso PLEA (Passive and Low Energy Architecture) 2003, a realizarse ambos en Noviembre de 2003. En ese sentido, habrá un especial énfasis en los aspectos tecnológicos que favorezcan el control y ahorro de energía.

2.-

Objetivos del Concurso

a.- Investigar y buscar nuevas respuestas arquitectónicas acordes a las innovaciones pedagógicas y curriculares de la Reforma Educativa, tanto en lo que se refiere a la elaboración del programa arquitectónico-pedagógico, como al diseño arquitectónico.

b.- Fortalecer la relación entre el Proyecto Conjunto UNESCO-MINEDUC mencionado y las Escuelas de Arquitectura, concientizando tanto a las Escuelas, como a los estudiantes sobre la arquitectura educacional y las implicaciones pedagógicas y comunitarias que inciden en la arquitectura para la educación.

c.- Contribuir desde el ámbito de la Educación Superior, a través de sus Escuelas de Arquitectura, al proceso de reforma educacional en los otros niveles de enseñanza, particularmente a través de las escuelas de arquitectura.

d.- Desarrollar propuestas en el ámbito bioclimático y tecnológico, de uso de materiales y sistemas constructivos innovadores que propicien el uso conveniente de la energía. El objetivo es educar a través de la arquitectura tomando conciencia del medio ambiente. Familiarizar tanto a los estudiantes de arquitectura que participen en el concurso como a los posibles estudiantes de las escuelas a proyectar junto a la comunidad a la que pertenecen, que se integra gracias a la Reforma Educacional del MINEDUC. Será especialmente relevante el uso de materiales y tecnologías que los concursantes encuentren en los lugares de emplazamiento propuesto para desarrollar el proyecto.

II. TEMA DEL CONCURSO, PROGRAMA Y DISEÑO

El tema del concurso es el desarrollo de un proyecto

arquitectónico-pedagógico que asimile la Reforma Educacional que plantea el MINEDUC y que a su vez se plantee con una propuesta de arquitectura sustentable con tecnología que favorezca el control y ahorro de energía.

El tema específico de este año es una escuela rural perteneciente a un centro poblado menor a mil habitantes o de una escuela rural que no esté inserta en algún centro poblado, para atender alumnos de educación parvularia y/o educación básica, hasta octavo año básico.

Los estudiantes deberán desarrollar en una primera etapa, un programa arquitectónico-pedagógico tomando en consideración: la normativa; metodologías y necesidades de los alumnos, profesores y administración del establecimiento; las aspiraciones de la comunidad donde se insertaría el establecimiento; las propuestas de innovaciones debidamente fundamentadas; las propuestas de arquitectura sustentable y uso consciente de la energía.

La segunda etapa es el desarrollo del diseño arquitectónico en el que se traducirá el adecuado diálogo entre el arquitecto y la comunidad educativa donde se permite diferentes interpretaciones de un mismo programa pedagógico.

Los anteproyectos pueden basarse en al reposición de un establecimiento existente; o bien, en la creación de uno nuevo en un sector con déficit de atención educacional.

Este procedimiento podrá ser efectuado por cada equipo de estudiantes en particular o por todos ellos en conjunto y su resultado podrá ser uno o varios programas, debidamente fundamentados por este proceso.

Ideas y propósitos que rigen el concurso; metodología "Almeida"

La actual descentralización planteada por la Reforma Educacional irá cada vez más llevando a la autoridades locales a programar y diseñar susestablecimientos educacionales de manera tal que éstos respondan a sus propias necesidades educativas, sociales y culturales y, por ende, se concebirán tantos diseños arquitectónicos diferentes como existen localidades con su propia identidad.

El objetivo de esta metodología es introducir estos conceptos que plantea la Reforma Educacional en las Facultades de Arquitectura dónde se prepara la nueva generación de arquitectos.

La metodología "Almeida" plantea dos conceptos:



a.- La rotación de los estudiantes en los diferentes recintos, incrementando por lo tanto, la utilización de los recintos, y disminuyendo el número de recintos necesarios para un mismo número de estudiantes; por lo tanto, representando una economía en la construcción, o, de otra manera, como sacar mejor partido del presupuesto que dispone la autoridad local para la construcción y equipamiento de su establecimiento.

b.- El trabajo en equipo: educador, arquitecto y comunidad, para interpretar el programa pedagógico de acuerdo a su propia visión, necesidades y expectativas. Esto representa una innovación importante, pues a partir del mismo programa pedagógico, el cual aún puede tener entre un 20 a 30% de adaptación a la situación local, puede surgir un programa arquitectónico diferente.

III. ASPECTOS A CONSIDERAR EN LA METODOLOGÍA DEL CONCURSO

INTEGRACIÓN ARQUITECTO – COMUNIDAD CONCEPTO DE ROTACIÓN

1.- El establecimiento educacional debe tener previamente formulado claramente su proyecto educativo que orientará las opciones y decisiones que se tomen al respecto en vistas del proyecto arquitectónico.

2.- Tal como indica el arquitecto Rodolfo Almeida (ver bibliografía referencia 35): "soy un convencido que un buen diseño arquitectónico mejora la calidad de la educación impartida en ese establecimiento... la arquitectura constituye, en sí misma, una herramienta educativa expresada a través de sus formas, espacios, volúmenes, colores, materiales de construcción, texturas, relaciones con espacios exteriores educativos y con el entorno natural, y, principalmente, sirviendo de inspiración al usuario para aprender con entusiasmo en un medio físico grato y atractivo a ayudarlo a sentirse parte activa de su comunidad".

3.- Este equipo deberá trabajar de forma integrada y permanente en todas las etapas, desde la definición de especificaciones educativas, cálculo del número y tipo de recintos educativos (así como de aquellos complementarios, de servicio,



administrativos, etc.), programación arquitectónica hasta el propio diseño arquitectónico final.

4.- En efecto, la implementación de la Reforma Educacional plantea nuevos conceptos y métodos de enseñanza que implican una mayor flexibilidad para el desarrollo de las distintas materias de los subsectores de aprendizaje que permite la enseñanza en la totalidad de los espacios del establecimiento y en otros espacios exteriores de la comunidad circundante, como en la forma de enseñanza.

5.- Esta metodología permite, por un lado, que se conjuguen por un lado la visión ideal que tiene el educador para lograr la concreción de sus aspiraciones educativas en espacios adecuados, bellos y dentro de los recursos financieros disponibles. La metodología es tan flexible que permite que para un mismo programa educativo las soluciones arquitectónicas resultantes pueden ser muy diferentes; así, puede concretarse el proyecto en una solución más tradicional o más innovadora, dependiendo de la visión educativa/arquitectónica de cada equipo de trabajo.

6.- La metodología implica de partida la rotación de los alumnos en diferentes espacios, para facilitar la idea de pertenencia de todo el edificio y su entorno exterior, tanto por parte de los alumnos, como de los docentes y de los padres y apoderados.

Esto conlleva que la comunidad se sienta responsable de su propio proyecto que conlleva el cuidado y mantención por el edificio y su entorno. Este desplazamiento dentro de los distintos espacios favorece el desarrollo de la autonomía, de la responsabilidad y de hábitos de convivencia social de los alumnos, docentes y comunidad.

7.- Esto representa un cambio importante tanto de la mentalidad del alumno como del docente ya que se pierde el sentido de propiedad e identidad con una sala de clase en particular pasando a ser este establecimiento en su conjunto.

8.- La rotación de los alumnos en diferentes espacios, conlleva a la colocación de casilleros en áreas de circulaciones o en lugares estratégicos, para que cada estudiante pueda guardar sus materiales.

IV. PROPOSITOS DE NUESTRA PARTICIPACION Y CONSECUENCIAS DENTRO DE LA ESCUELA

Este informe se refiere a las razones de nuestra decisión de participar en este concurso, a los beneficios obtenidos en relación a un concepto de apertura de la Escuela al medio universitario y ciudadano, y al modo en que esto se llevó a cabo y sus consecuencias para el ámbito interno de la Escuela.

Hemos participado en los concursos efectuados en el año 2002 y en el año 2003, ambos trajeron experiencias distintas, y podemos a partir de ellas concluir ciertas apreciaciones y decisiones a futuro. El concurso como tal, consiste en el diseño de espacios educativos para la enseñanza escolar. Está orientado a desarrollar las ideas y los propósitos de la Reforma Educacional, de un modo creativo y propositivo, de manera que esto sea un aporte para ella.

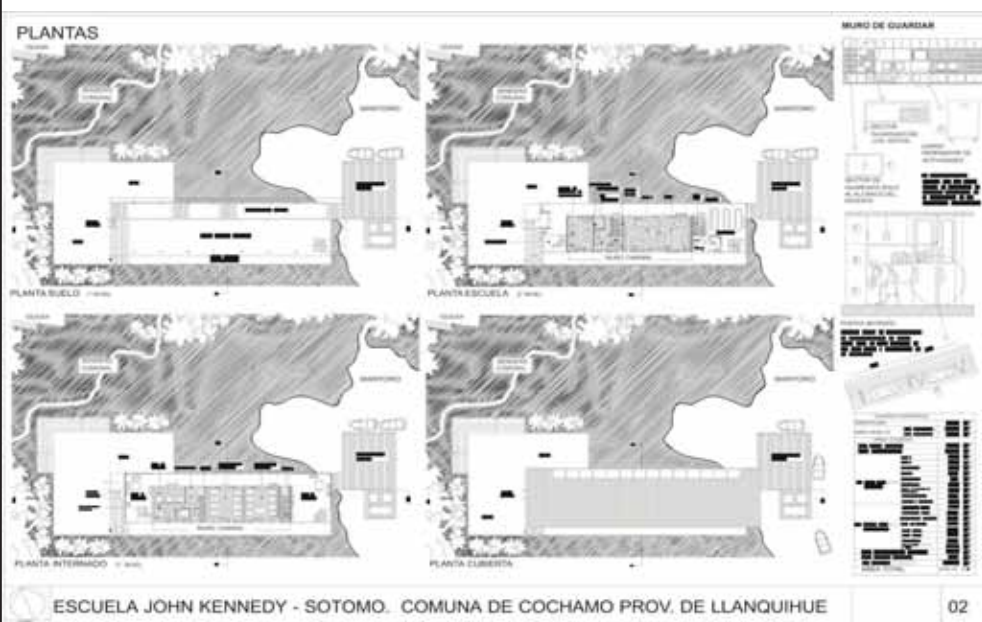
Este concurso está patrocinado por el COLEGIO DE ARQUITECTOS, el MINISTERIO DE EDUCACIÓN y la UNESCO.

Nuestra decisión de participar fue por el hecho de obtener un enriquecimiento y aumentar el grado de complejidad de nuestro quehacer. El hecho de exponer nuestras ideas a un ámbito distinto, y el hecho de ser mirados y evaluados en cierto sentido, por otros, nos hace comprender que hay en ello un gran esfuerzo de apertura. Apertura que nos obliga a revisar lo que hacemos, de modo que sea comprendido a cabalidad, no solo en el interior de nuestro ámbito, sino dentro de una comunidad mayor.

Esto implicó un replanteamiento en el modo de exponer nuestras ideas, en el modo de llevar a cabo nuestros lenguajes; gráficos, tridimensionales y de palabra.

Un esfuerzo real de apertura, que ha traído un indudable crecimiento, por parte de alumnos y profesores, y que nos hace pensar que mientras

primer premio concurso nacional para escuelas de arquitectura
chileduca, ministerio de educación, unesco, colegio de
arquitecto chile



esta experiencia otorgue esta riqueza, la mantendremos dentro de nuestras actividades, siempre atentos a no perder su sentido original que es el de llevar a cabo nuestro quehacer en apertura, y nunca perder su sentido formativo.

Quisiéramos en este informe, señalar los crecimientos mayores que esta experiencia está trayendo a la Escuela, y las proyecciones a futuro que esto conlleva. (Sabemos que existe un lenguaje académico y formativo que cuando nace de un modo de hacer las cosas y de mirarlas, forma un ámbito interno. Esto, pensamos, no debemos perderlo.)

El hecho de ser comprendido por otros, nos planteó y nos plantea el desafío de ampliar nuestro ámbito, sin perder la profundidad, el sentido y el estricto significado de lo que queremos decir.

Al respecto, debemos señalar que en este esfuerzo de apertura, nuestro lenguaje se potenció, existió una clarificación aun mayor de las ideas, de su sentido y su significado.

Toda esta acción de plantearse en potencia frente al medio, trajo un aprendizaje, que hasta el momento es continuo. Un aprendizaje que por lo menos hasta este momento, nos obliga en cierta medida a reiniciar lo que hacemos, a mirar y buscar otros modos que nos sean válidos y no contradictorios. Esto, nos ha traído un grado mayor de complejidad que viene a enriquecer nuestra mirada.

Una de nuestras preocupaciones fundamentales en la participación de estos concursos, es, además de constituirnos como un aporte al entorno educativo, no perder nunca el sentido formativo. Pensamos que el hecho de hacer extensión y el hecho de abrirnos al medio debe ser concebido también como una instancia de aprendizaje.

Consideramos que es bueno, en este caso, aprovechar la multiplicación de puntos de vista en relación a la materia tratada en el Taller, y sobre todo la capacidad de mirar desde afuera con un punto de vista crítico.

Son parte de esta complejidad el que los alumnos que llevan a cabo el concurso, se encuentren con circunstancias nuevas (no concebidas antes en los Talleres convencionales) que determinan su postura frente al proyecto de un modo absolutamente vivencial y no teórico, algunos ejemplos de esto son el conocimiento directo y concreto de las relaciones sociales, el hecho de asumirlas y de hacerlas materia de estudio, así también la experiencia del contacto directo con las personas involucradas y el avance en la materia debatida en los proyectos en conjunto con ellos. Los alumnos deben transformarse en fuertes gestores para lograr reunir a los personeros principales, llevar a cabo estrategias para vincular y debatir puntos de vista y poseer la capacidad de concluir arquitectónicamente estas informaciones sociales. La postura frente al concurso y a las circunstancias que este propone, es la de ser absolutamente propositivo, asunto que entra en concordancia con el perfil del profesional que estamos formando.

Es indudable en este sentido, que las propias bases de este concurso son motivo de una fuerte apertura y participación con el entorno. Esta es una de las razones de haber elegido esta opción.

1.- El hecho de que el proyecto debe nacer de la realidad del lugar, (realidades sociales, culturales, urbanísticas, topográficas, etc.), es un planteamiento importante que plantea la Reforma Educacional. Cada colegio, un caso.

2.- La necesidad de acercarse a la comunidad a la cual se le está realizando la obra, y realizarla en conjunto con ella. En este sentido las bases del concurso piden que existan tres fuerzas fundamentales que lleven a cabo el proyecto: la comunidad en cuanto a sus realidades y aspiraciones, los personeros educacionales, que en conjunto con la comunidad señalan el sentido educativo que aspiran y cómo este modo de educar y el colegio mismo se transforman en identificación de la comuna y por último, la fuerza arquitectónica, que desde nuestro punto de vista la asumimos como gestión, proposición y proyecto.

3.- Es motivo de apertura también el hecho de dar respuesta a un movimiento real y actual; la Reforma Educacional. El hecho de conocerla en profundidad, de aproblemarse con ella y de ser un aporte creativo frente a ella.

Y en general todas las implicancias que un asunto como este abren en las distintas materias de estudios y que son concebidas en un proyecto de arquitectura.

El modo en que decidimos participar en cuanto a la organización interna fue uno de los aspectos que más ha otorgado riqueza y aporte.

Se conformó un Taller especial para esto, con una conformación igual que el resto de los Talleres de la Escuela. Este Taller mantuvo relaciones constantes y muy estrechas con las personas a las cuales se le realizaba el proyecto; Juntas de Vecinos, Directores de Obra, profesores, familias, alumnos, etc. y desarrolló una fuerte capacidad de congregación y de relación con el medio.

Un modo especial fue nuestra participación del año 2003, en que este vínculo fue llevado a un cierto extremo. El Taller viajó a contactarse y a conocer las realidades sociales, culturales y climáticas en tres zonas decididamente contrarias entre sí, (geográfica- y climáticamente); Toconao , Sotomó; comuna de Cochamó, X Región y Río Blanco, Los Andes, V Región.

Esta gestión llevada por este Taller, indudablemente enriquece a la Escuela en todos sus aspectos, una demostración de iniciativa, la apertura a la Escuela a realidades distintas y el modo creativo de tomarlas y resolverlas, y sobre todo, la introducción del tema bioclimático por especial encargo de las bases del concurso. Esto nos trajo una brecha que decidimos incorporarla y permanecer abriéndola a futuro y en forma definitiva dentro de nuestro currículum, (esta introducción de estas materias están explicadas en el informe).

Otra de las características importantes de esta apertura interna, fue la postura de iniciar nuestra participación con casos reales. Casos que existen como posibles obras de reposición o modificación en los listados que aparecen en las distintas municipalidades.

La decisión de tomar casos reales, trajo una gran complejidad en el diálogo con la comunidad. Nuestra participación en el año 2002 fue el desarrollar tres proyectos para la comunidad de Nueva Aurora y tres proyectos para la comunidad de Miraflores. Uno de los aspectos más importantes en esta participación fue el hecho de plantearnos como objetivo fundamental el que uno de estos colegios lograra realizarse, en especial en la comunidad de Nueva Aurora, por la especial fuerza con que la comunidad vecinal trabajó con los alumnos, por su claridad y realismo de sus anhelos. El Taller tomó como opción junto con el participar en el concurso, el hacerse cargo de la confianza que la Comunidad depositó en él. Es así como estos proyectos fueron entregados a la Comunidad en el interior de nuestra Escuela.

El concurso planteó los propósitos de la Reforma Educacional como tema central a desarrollar en los proyectos.

BASES DEL CONCURSO, REFORMA EDUCACIONAL, COMO APOORTE AL INTERIOR DE LA ESCUELA

Aspectos y conceptos importantes que se desarrollaron y que vinieron a enriquecer también de un modo directo el hacer formativo de la Escuela son:



a) La relación y participación de la comunidad como eje central en la confección de los proyectos y el proyecto mismo como una consecuencia formal abierta al servicio de la comunidad.

b) El concepto de flexibilización de los espacios y recintos. Asunto de especial interés, en cuanto nos permitió re-mirar el concepto educacional en el interior de los colegios y patios y salas de clases y la generación de nuevos usos y nuevas relaciones.

c) Cada colegio; un caso. Aquello, de que el colegio nace del lugar, de sus especiales y únicas condiciones sociales, topográficas y culturales, acentuó nuestra vivencia y nuestra concepción de que cada obra

se funda cada vez que ella se confiere, y sobre todo, potencia aquello de los talleres, que hace nacer la materia de la ciudad y del propio caso como tema naciente y no preconcebido.

Esta vez adquirió un grado de complejidad especial, se tuvo que establecer una estrategia de contactos que estableciera un eficiente diálogo entre comunidad, agentes educativos y estudiantes de arquitectura (arquitectos).

En este sentido se incorporó una variable más a nuestro modo de llevar a cabo los proyectos, el hecho de ser gestores sociales, gestores de encuentros y de proposición frente a los diálogos y asambleas que se constituyeron.

d) El alumno como gestor de su aprendizaje. Este es otro punto que al desarrollarlo otorgó una gran complejidad en el conocimiento y en el concepto que nuestra Escuela tiene del Acto, que es aquella acción que vuelve a redefinir y a inaugurar la acción del hombre por virtud de un calce pleno y único con las virtudes del espacio que se le otorga.

e) La Reforma Educacional. Por último, el valioso aporte de conocer, los objetivos y el espíritu de la Reforma Educacional por parte de profesores y alumnos.

Esto nos trae una visión abierta y enriquecedora de cómo se integran en la arquitectura, los distintos estamentos de un concepto; la educación. Esta relación de intenciones que hay dentro de la Reforma, y que pertenecen a distintos ámbitos de disciplinas, aclara la labor abierta y creativa del arquitecto y su materia.

CONSECUENCIAS DE NUESTRA PARTICIPACIÓN EN EL MEDIO SOCIAL

Somos conscientes de que al entablar relaciones con el medio social, se despiertan esperanzas y anhelos en los miembros de la comunidad en que se entra en contacto, en el caso de Nueva Aurora, esto tuvo una especial importancia. Su directiva y el gran número de personas que la apoyan, depositaron fuertemente su confianza en esta Escuela de Arquitectura y se pusieron en un real servicio lleno de iniciativa junto con los jóvenes de la Escuela para lograr el mejor de los resultados.

En este sentido fue para la Escuela el objetivo principal el intentar que los anhelos de la Comunidad se llevaran a cabo, esto incluso estaba por sobre los resultados del concurso propiamente tal. En relación a esto, la Comunidad de Nueva Aurora, en una asamblea de vecinos, junto al Director de Obra de la Municipalidad de Viña del Mar, representantes del alcalde y autoridades, debatieron las virtudes y las desventajas que cada uno de los proyectos ofrecía a sus pretensiones. El proyecto realizado por los alumnos Juan Marcos Vera y Mario Yáñez, fue unánimemente elegido para ser construido en sus terrenos.

Junto con esto, el Consejo Regional se comprometió otorgar recursos monetarios para iniciar las primeras fases de este proyecto, que corresponden a cuatrocientos cuarenta y cinco mil millones de pesos. Anexamos en este informe la carta de la Agrupación de Juntas de Vecinos de Agua Santa dirigida al Jefe de Carrera de la Escuela, en relación a lo mencionado, y manifestaciones de la prensa, también en relación a este hecho.

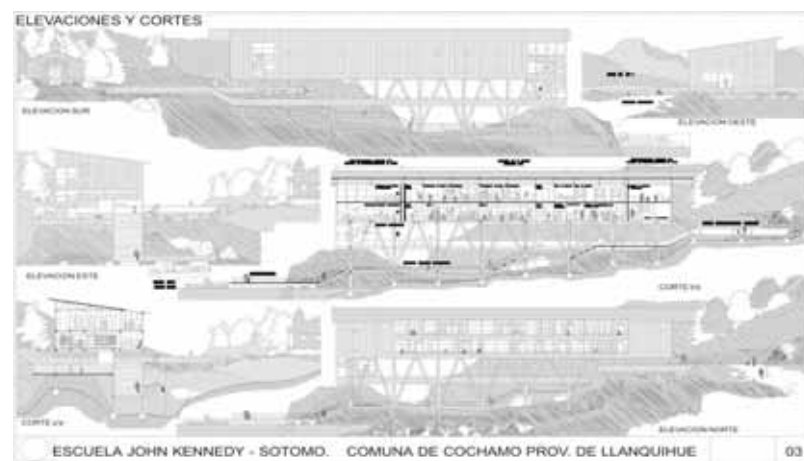
V. AÑO 2003

Este concurso plantea además de los puntos que corresponden a la Reforma Educacional, dos elementos fundamentales:

- el ser un colegio rural
- el desarrollar un concepto o postura en relación al tema de las energías pasivas

Se transcribe textualmente, el resumen hecho por el jurado.

“Con el primer premio, se eligió el proyecto para la escuela John F. Kennedy – Sotomó, en Cochamó, provincia de Llanquihue. Este proyecto de gran belleza y simpleza arquitectónica, fue espacialmente valorado por su idea conceptual de transformar la escuela en un “puente” de unión entre dos mundos representados por dos plazas, la plaza articuladora -plaza de bordemar- y la plaza-muelle en el mar. Esta unión tierra-mar recoge la actividad y modo de vida propio del habitante de Cochamó, por tanto la escuela se transforma en un vehículo de comunicación entre



la educación y la comunidad. Se premió también la propuesta arquitectónica de las salas de clase y el uso general de los espacios educativos observando una clara postura frente a la manera propia del habitante y a la incorporación de la Reforma Educacional planteada en las bases del concurso. Los aspectos bioclimáticos fueron también un importante aporte para el proyecto con interesantes soluciones arquitectónicas pasivas y de tecnología que recogen ejemplos propios del lugar: la forma de calefaccionar los recintos y la obtención de energía mediante los cursos de agua del lugar.”

Durante la ceremonia de premiación de este concurso ChilEduca se abrieron los sobres con la identificación de los participantes. Ellos recibieron su premio y diploma a través de los miembros del jurado integrado por las siguientes personas

-Sr. José Ramón Ugarte, Presidente del Colegio de Arquitectos de Chile A.G.

-Sra. Jadille Baza, Jefe del Departamento de Inversiones del Ministerio de Educación, en representación del Sr. Sergio Bitar, Ministro de Educación

-Sr. Vicente Vidal, Jefe de Administración de UNESCO, en representación de Ana Luiza Machado, Directora de UNESCO

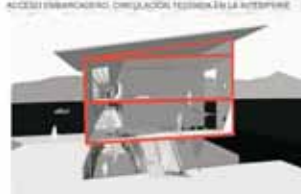
-Sr. José Piga, de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, en representación de la Sra. Ivannia Goles, Directora Nacional de Arquitectura

-Sra. Mabel Condemarin, Premio Nacional de Ciencias de la Educación 2003

-Sr. Héctor Altamirano, Miembro de PLEA

-Sr. Javier San Miguel, Vice-Coordinador Nivel Básica del Ministerio de Educación

CROQUIS Y PERSPECTIVAS



ESCUELA JOHN KENNEDY - SOTOMO. COMUNA DE COCHAMO PROV. DE LLANQUIHUE

05

-Sr. Pedro Murtinho, Representante Electo de los concursantes

-Sr. Rodolfo Almeida, Arquitecto Elaborador de la Reforma Educacional

-Sr. Juan Sabbagh, Premio Nacional de Arquitectura, Director del Concurso

VI. ASPECTO BIOCLIMÁTICO

Junto con lo que sintetiza el texto del jurado en relación a este proyecto, es necesario detallar un poco más el concepto bioclimático que este proyecto adoptó.

Su postura fue la de constituirse como un colegio-refugio. Para ello utiliza lo que denomina un concepto de "cámara". Cámara aislante de la intemperie de modo de hacer permanecer dentro del colegio el máximo de tiempo el calor, calor que es producido por generadores eléctricos gracias a los numerosos afluentes que pasan por el sector.

El concepto de cámara es la construcción de un interior dentro de otro interior y el aprovechamiento de lo que se llamó "muros de guardar" para generar un grosor de pared aislante.

El proyecto sustenta tres mundos simultáneamente, el patio de alumnos, el muelle-pasillo y la plaza interior que relaciona a la iglesia del pueblo, el almacén de abastecimiento y el centro de llamados, que son fuertes centros sociales.

El emplazamiento de la escuela, ubicada en la orilla, a modo de muelle, dice y se pone al servicio de la relación marítima que mantienen sus habitantes. Posee un modo elevado de instaurarse aislándose de suelo por la humedad constante y por el cauce de las aguas lluvias de invierno.

La abertura principal del colegio, es hacia el sol, de modo de graduar la temperatura y la luz en el tránsito de pasillo.

FUNDAMENTO

HABITAR EN LO AGRESTE CON EL DOMINIO DE LA INTemperie

El Clima hace que el habitar sea una pugna

La agreste invade desde lo corporal inmediato hasta la extensión del medio ambiente



El Estuario hace el aislamiento



El Maritorio da forma a la Extensión

El maritorio otorga el modo de vivir

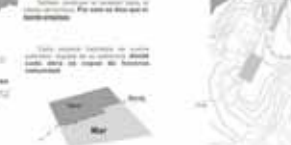


SOTOMO



El Borde hace el emplazamiento

El borde hace el emplazamiento



PROPOSICIÓN Obra Escuela Muelle

Emplazamiento



Ser Refugio

Para que la escuela pueda proporcionar el refugio y la pertenencia



Ser Articulador

Para que la escuela pueda proporcionar el refugio y la pertenencia



ESCUELA JOHN KENNEDY - SOTOMO. COMUNA DE COCHAMO PROV. DE LLANQUIHUE

01

B.- PRESENTACIONES DE "ESTUDIOS" ARQUITECTÓNICOS RELEVANTES DENTRO DE BIENAL DE ARQUITECTURA

MARCO TEORICO DE LA EXPOSICION XIII BIENAL 2002

- Consideraciones sobre el High -Tech
- Visión crítica entre la arquitectura del espacio y a tecnología arquitectónica.
- Texto original presentado en la XIII bienal de arquitectura de Chile / octubre 2002

El presente texto fue preparado para ser presentado en la XIII Bienal de Arquitectura de Chile, en la cual se invitó a las diferentes Escuelas de Arquitectura del país, a plantear posturas críticas sobre movimientos de la arquitectura en el siglo XX.

Este texto corresponde a un conjunto de reflexiones desarrolladas al interior de la escuela por los profesores núcleo, sobre uno de los movimientos del siglo XX, el cual fue asignado por la comisión organizadora de la Bienal de Arquitectura.

Este texto se compone de cinco aproximaciones que da cuenta del conjunto de reflexiones que generan una postura original frente al High-tech, nacida a partir de nuestro fundamento, postura que permite las distancias y cercanías críticas necesarias sobre un tema tan contemporáneo como la arquitectura HIGH-TECH.

I. APROXIMACIÓN Problemática

El High-Tech, no es un momento con claridad unitaria y definida, no estamos frente a un "estilo" o "tipo histórico"; de algún modo nos encontramos frente a un eclecticismo tecnologico-arquitectónico contemporáneo, no solamente en relación con su forma y materia, sino que también, en cuanto al modo de abordar el problema del edificio y su relación con la ciudad.

Reconociendo la ausencia de unidad en este movimiento de la arquitectura es donde comienza a mostrarnos el interior del concepto HIGH-TECH, aquel que está más allá de aquella primera mirada

meramente "figurativo" que nos coloca frente a un aparente expresionismo estructural y formal.

Su falta de unidad como movimiento arquitectónico, nos hacen comprender que nos encontramos un origen difuso y difícil de precisar. Es por eso que reconociendo esta dificultad nos aparece que este modo de concebir la arquitectura más que ser un movimiento de arquitectos en busca de una expresión, es un movimiento formado por un conjunto de obras de arquitectura con sentido común con una constante acercarse y alejarse al sentido central de una nueva realidad hi-tech en un proceso histórico zigzagueante. Se debe encontrar el sentido que unifica este movimiento, los que nos obliga a encontrar un modo de mirar aquello que es común en las obras reconocidas como hi-tech.

Para originar la primera mirada en esta postura nos aparece una primera abertura en la voz de uno de sus iniciadores, el Arquitecto Ingles Richard Rogers, que en sus escritos de algún modo define con mayor propiedad sus conceptos arquitectónicos:



" Le Corbusier definió la arquitectura como el sabio juego de los volúmenes bajo la luz. En el futuro, sin embargo, los edificios tenderán a desmaterializarse. De la era del volumen pasaremos a la de la transparencia y el velo: estructuras flotantes indeterminadas y adaptables que responden a los cambios diarios de las pautas de uso y del entorno"¹

¹ Richard Rogers, "ciudades para un pequeño planeta", Ed. G.G., 2000

II. APROXIMACIÓN Características fundamentales del HIGH-TECH

Esta visión nos permite estructurar características fundamentales sobre este hacer arquitectónico llamado high-tech, características que más que definirlo, buscan encontrar el modo de abordarlo y cotejarlo ante nuestro propio hacer como escuela de arquitectura:

1. - el edificio sin programa: la flexibilidad espacial y funcional de la obra.
2. - aparición de los elementos autónomos de la forma: la forma objeto.
3. - aparición del detalle constructivo como protagonista de la forma.
4. - el edificio inconcluso.
5. - el edificio sustentable.

Estas características buscan expresar un modo de entender este movimiento ecléctico y activo, características que nacen de ser confrontadas con nuestro fundamento, el cual nos permite mirar el devenir de la arquitectura, sus formas y su relación con la tecnología (materia central del hi-tech) frente a la íntima relación entre el acto y el espacio y el lugar que ocupa en la ciudad antes que nada.

III. APROXIMACIÓN EL EDIFICIO SIN PROGRAMA: la flexibilidad espacial y funcional de la obra

Desde una primera mirada el high-tech, como ya indicamos nos aparece como algo mas profundo que solo un hacer ligado al concepto tecnológico. Concepto que como base es capaz de sustentar un hacer pero que no necesariamente esta escuela de arquitectura comparte en su totalidad, uno de los primeros aspectos colocados frente a nosotros es la ausencia de programa arquitectónico como elemento significativo, esto hace aparecer el concepto de flexibilidad.

"El Centre Pompidou era tanto una exploración del concepto de adaptabilidad de una instalación pluralista como una indagación arquitectónica sobre el espacio flexible y la forma fragmentada. Las nuevas ideas precisan de nuevas formas... los edificios sin esta flexibilidad entorpecen el avance de la sociedad al inhibir posibles nuevas ideas".
2 Richard Rogers, "ciudades para un pequeño planeta", Ed. G.G., 2000

Flexibilidad en cuanto a la capacidad de una obra de ser pensada desde su origen, con la capacidad de recibir distintos programas en el transcurso del tiempo, y desde este origen caminar por un conjunto de realidades formales, que den pié a esta primera y sustentante posición sobre el hacer arquitectónico, cuestión que vista en una primera mirada aparece reconociendo la realidad actual del mundo y la energías como una posición lógica, pero que no por lógica se valida desde nuestro punto de vista por si sola.

IV. APROXIMACIÓN El valor arquitectónico de la relación entre el espacio y el acto.

Si bien la postura del High-Tech, se muestra como una abertura hacia las nuevas consideraciones del mundo actual, como es diseño sustentable del edificio, a la luz de la primera aproximación se debe reconocer que el hi-tech como postura se aleja y abandona uno de los elementos que han sostenido a la verdadera arquitectura desde su origen, a saber, la relación entre el espacio arquitectónico, con sus cualidades, y el acontecer que se desarrolla en su interior (la suma de actos que definen el uso del edificio). Esta íntima relación, que la forma del espacio que se encuentra ligada al espíritu del hombre, es bajo nuestro punto de vista la que da un sentido profundo y trascendente a la verdadera arquitectura.

Pues claramente para nosotros la arquitectura no es solo un problema formal, o económico, o estructural o material, si no mas bien todos ellos supeditados a reconocer que es el hombre y su acontecer trascendente, es su espíritu lo que hace nacer la arquitectura y no el mero hecho de la búsqueda de la supervivencia que contiene la posibilidad de la constante mutación espacial.

Como no reconocer la íntima relación entre la forma del ágora griega y su destino en el uso de la palabra, como no reconocer la relación entre acto religioso y el espacio cualificado que lo soporta, como no reconocer la relación entre el espacio palaciego y el acontecer ligado a los príncipes y reyes, todos ellos

ligados a la elevación del actuar del hombre por medio de su gran invento, la arquitectura y la ciudad, tantos ejemplos que dan cuenta de esta expresión del arte como una de las mas significativas de la historia del hombre.

Entonces así mirado, bajo nuestros ojos, esta ausencia de programa o la llamada flexibilidad del edificio, se contraponen con y desde nuestro fundamento a la relación entre espacio y acto como las constantes del presente del habitar del hombre. Es esa relación la que define "la forma" de habitar del espacio, y no "el acomodo" del hombre y sus acontecimientos a un contenedor espacial aparente y cambiante, donde la mutación del edificio pueda plasmar solo los cambios visibles y acelerados de la sociedad mediática.

Son las constantes de esta relación (espacio-acto) las que definen lo inmueble frente a lo mueble de la arquitectura, lo trascendente que plasma la sociedad (las interrelaciones y sus significados individuales) como también su sentido de habitar la ciudad que se refuerza en la arquitectura, la pérdida de esta exigencia espacial coloca al edificio frente al peligro de lo transitorio en el contenedor vacío y el de sus pieles ligeras que se vuelcan a un despliegue tecnológico que no reparan en las constantes que esa relación exigente decanta en la historia.



V. APROXIMACIÓN APARICION DE LOS ELEMENTOS AUTONOMOS QUE DEFINEN LA FORMA: la forma objeto

Así mirado, esta base que sustenta el High-Tech, el concepto de flexibilidad, es el que da origen al total de los otros elementos que constituyen bajo nuestro propio pensar, la base fundamental de este pensamiento.

Es así como cobran coherencia, los conceptos de "la valoración de la parte como ente autónomo", "la indeterminación del concepto de obra completa y finiquitada", "la tecnología como un elemento determinante de la sustentabilidad y el Eco-Tech", "la relación de la obra con la ciudad no por la forma, sino por el uso de un acontecer cambiante", "la parte y su valoración tecnológica".

Todos estos elementos deben ser mirados a la luz del distingo antes expuesto, distingo que nos separa y nos aproxima en cuanto a la propia materia, en cuanto ella se separa y aproxima a nuestro propio fundamento expuesto en esta exposición.

APARICION DEL DETALLE CONSTRUCTIVO COMO PROTAGONISTA DE LA FORMA

La flexibilidad busca la sustentabilidad de la obra al permitir la evolución en el tiempo, es decir, la posibilidad de recambio sin llegar a la demolición. para que esto sea posible debe ser abordada la problemática arquitectónica de tal manera que el edificio pueda ser refaccionado por partes (a la manera de un automóvil), donde cada parte puede ser reemplazada por una nueva o mejor. Por lo tanto, una característica central es la fragmentación del edificio en una suma de detalles arquitectónicos que operan colectivamente pero que se resuelven autónomamente de la construcción de la obra. De esta característica nace el protagonismo en la valoración de la parte o sección. La fragmentación constructiva hace posible la modificación del uso o programa arquitectónico, la fragmentación permite separar las estructuras e instalaciones para ser mejoradas o modificadas según el usos presente o futuro del edificio, lo que lleva a una indeterminación en el diseño de los espacios del edificio. La forma de la fachada y el interior del edificio se caracterizan por una fragmentación que disgrega sus componentes y los desvincula, entrando ellos mismos a valorarse por sí solos como elementos arquitectónicos, desvinculados de una realidad arquitectónica mayor. Esta nueva realidad formal lleva a que el habitar de los espacios urbanos e interiores se caractericen por una relación protagónica entre actos y máquinas de servicios (grandes ductos de servicios, escaleras metálicas o ascensores) o los elementos muebles que definen funcionalmente el vacío contenedor, con la consiguiente aparición y valoración del diseño de objetos High-Tech.

EL EDIFICIO INCONCLUSO la respuesta formal al edificio flexible

La Indeterminación del edificio fragmentado formalmente y flexible funcionalmente genera la

posibilidad de comprender de un modo distinto el concepto habitual de la necesidad formal de la completitud y finiquito de la obra arquitectónica. La búsqueda de la flexibilidad coloca en tela de juicio el concepto de termino de la obra, pues se abre a la posibilidad de pensar desde su origen el concepto del cambio o la posibilidad de un nuevo sentido de uso.

Esta indeterminación del finiquito no permite pensar la obra como una totalidad, como es la histórica concepción occidental nacida en el pensamiento arquitectónico greco-romano de una forma interrelacionada y cerrada por un sistema de proporciones que le da unidad, la caja-contenedor, para cumplir con este nuevo requisito no es una unidad, es una sumatoria, como tal, abierta a nuevas adiciones o sustracciones. La obra no debe sellar un destino, es decir, la obra esta vacía se aleja de aquella posibilidad de la arquitectura propositiva, la que reconoce origen y determina futuro del hombre su sociedad y la ciudad que habita.

VI. APROXIMACIÓN EL EDIFICIO SUSTENTABLE la adecuación formal del edificio para el aprovechamiento de las energías naturales

Uno de los elementos más nuevos que determinan, junto a los anteriores, la validez y realidad del High-Tech, en la actualidad, es aquel relacionado con el de la sustentabilidad. Se inaugura en la arquitectura el uso de la tecnología como una de las bases del Eco-tech, campo que nace y se desarrolla bajo la comprensión de que en la realidad actual en el uso de las energías, se encuentra en una profunda crisis, y que la utilización arquitectónica de esta, debe optimizarse y hacerse realidad, nace bajo la compresión del estado real del mundo y su condición de planeta finito, así la realidad de las obras actuales, de los arquitectos actuales debe al menos reconocer esta realidad, cuestión que no pone en juicio lo hecho o lo por hacer, si no que, abre a un elemento nuevo, a una complejidad nueva el hacer de los arquitectos actuales.

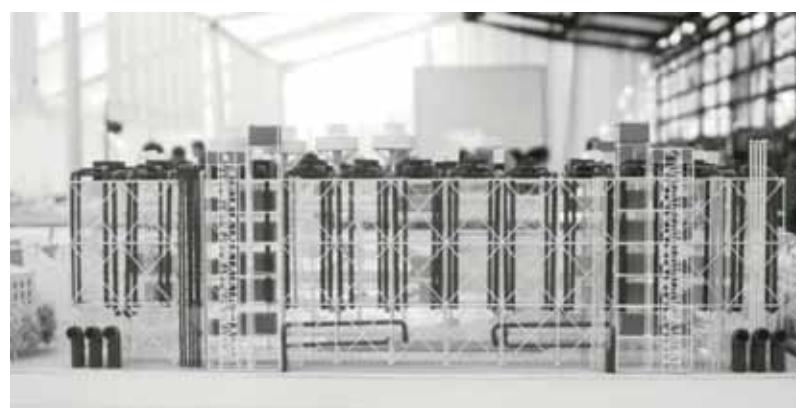
Este ultimo concepto, la posibilidad de auto sustentarse en el tiempo, es el que contiene una posibilidad de transformación real en el planteamiento futuro del edificio High-Tech. Esta realidad debe ser reconocida a la luz de nuestro propio fundamento, en cuanto que se validará a sí misma si se reconoce ella como medio supereditado a la dimensión espacial de la arquitectura (relación acto-espacio-lugar) y no como una respuesta conformada por una suma de elementos tecnológicos que solucionan un problema contingente del edificio, si no que se valida por sí mismo en la medida que ayude a conformar una realidad nueva que otorgue destino a un modo de habitar contemporáneo individual y colectivo del hombre en la ciudad.



Lloyd's



Pabellón Británico



Pompidou

C.- HOMENAJE PÚBLICO ENTRE ESCUELAS DE ARQUITECTURA A UN DOCENTE PREMIO NACIONAL

ALBERTO CRUZ COBARRUBIAS

La Escuela de Arquitectura
de la
Universidad de Viña del Mar

en conjunto con
la Municipalidad de Valparaíso
y con las otras Escuelas de Arquitectura
de la región,

prepararon un acto en
homenaje de cada escuela
dirigido al arquitecto-maestro
Alberto Cruz Covarrubias.

este documento
da cuenta del
momento
preparado por la
Escuela de Arquitectura
de la
Universidad de Viña del Mar
en el Muelle Barón de Valparaíso

HERNÁN PINTO MIRANDA
Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso

Y LAS ESCUELAS DE ARQUITECTURA
DEL GRAN VALPARAÍSO

Universidad de Valparaíso
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
Universidad Técnica Federico Santa María
Universidad de Viña del Mar
Universidad Marítima de Chile

Invitan al acto
HOMENAJE A ALBERTO CRUZ COVARRUBIAS

en reconocimiento a su aporte a la Arquitectura
y el Urbanismo del borde costero de Chile
y asu dedicación a la formación universitaria
de los arquitectos.

Viernes 10 de Octubre de 2003 18:00 horas
Muelle Barón Valparaíso



DON ALBERTO, voy a leer una frase suya:

Esta frase tomada de su obra-manifiesto "ACHUPALLAS", hace 50 años, representa bien ese nuevo modo con que ud. llamó a muchos a mirar la arquitectura.

Nuestra Escuela de la Universidad de Viña del Mar, piensa que siendo la arquitectura una materia compleja tuvo desde Ud., Don Alberto, la nueva posibilidad de ingresar a ella desde la observación y reflexión personal recogida con el croquis.

Todos los componentes que formaron esta escuela de arquitectura al momento de su fundación son sus discípulos - alumno.

Y hoy día todos nosotros y también nuestro actuales alumnos, lo saludan a ud. Todos nosotros nos formamos desde el sostener que la arquitectura es ESPACIO HABITABLE CON CUALIDADES PARA COBIJAR EL ACTO DE LOS HOMBRES, y con este origen desarrollamos una nueva ESCUELA DE ARQUITECTURA desde hace 13 años, en esta Universidad de Viña del Mar. Juan Verschuere, Andrés Mac Donald y yo Mario Orfali, recogimos ese origen desde ud. y junto a Sergio Acevedo, Edwin Binda, Jaime Valenzuela Gálvez, Jorge Bremer, Rafael Ramirez, Ignacio Prieto y Patricio Canale-Echeverría junto con jóvenes que se formaron en nuestra Escuela, Joaquín Bustamante y Felipe Martínez, ese origen lo transformamos en la institución universitaria que es hoy. Por lo tanto es, la única otra Escuela de Arquitectura de Chile fundada por nosotros desde ud. y desarrollada por este grupo, con fundamento propio.

Es así entonces que también nosotros compartimos esta frase que hoy mostramos a Valparaíso.



Mario Orfali B. - Arquitecto
Director Escuela de Arquitectura
Universidad de Viña del Mar



FUNDAMENTO DEL ACTO - HOMENAJE -

MOMENTOS

A) ELEVACION

Elevación de los cubos que poseen el texto. Elevación por unidades, cada uno en su propia y flotabilidad de destellos.



B) TRASPASO

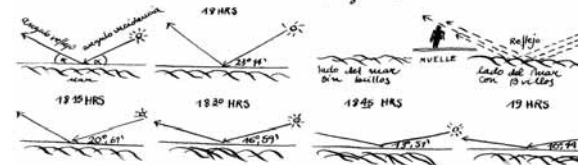


FRISO

REFLEJOS: VALPARAISO 10 DE OCTUBRE 18HRS

ANGULOS DE INCIDENCIA DEL SOL EN EL MAR
Des de la tarde 23,14 grados
Des de la tarde 23,16 grados
Des de la tarde 10,59 grados
Des de la tarde 13,51 grados
Des de la tarde 13,44 grados

SITUACION



ángulo de incidencia = ángulo de reflejo

Este es el rayo de sol y su incidencia en el cielo y en el agua. Su incidencia propicia de la tarde o la noche, ofrece una inclinación de luz en el rayo reflejado. Rayo que del mar atraviesa las distancias del friso, quedan como forma permanente.



ELEVACION

CUBOS 12
ARISTAS DE HILO 6
TRIANGULARES



GLOBOS
CUBOS ARISTAS
PLANO DE TEXTOS
FRISO
BLANCO
TEXTOS
NEGRO

SITUACION



CUBOS QUIETOS TEXTO
Hoy día que mira los cubos, dispuestos a elevarse. Cuello de Mar del mar, incidencia de (180-90+2) en el Norte (en general en el cuerpo).

Texto de Alberto Cruz, extracto del "estudio urbanístico para una población obrera en Achupallas" publicado en el año 1954.

1mo Aliso de Helio napa.

Basculan la elevación.

el viento; alar que los aleja.

180-90+2 = 90-90+2 = 0-90+2 = -90+2 = -88

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

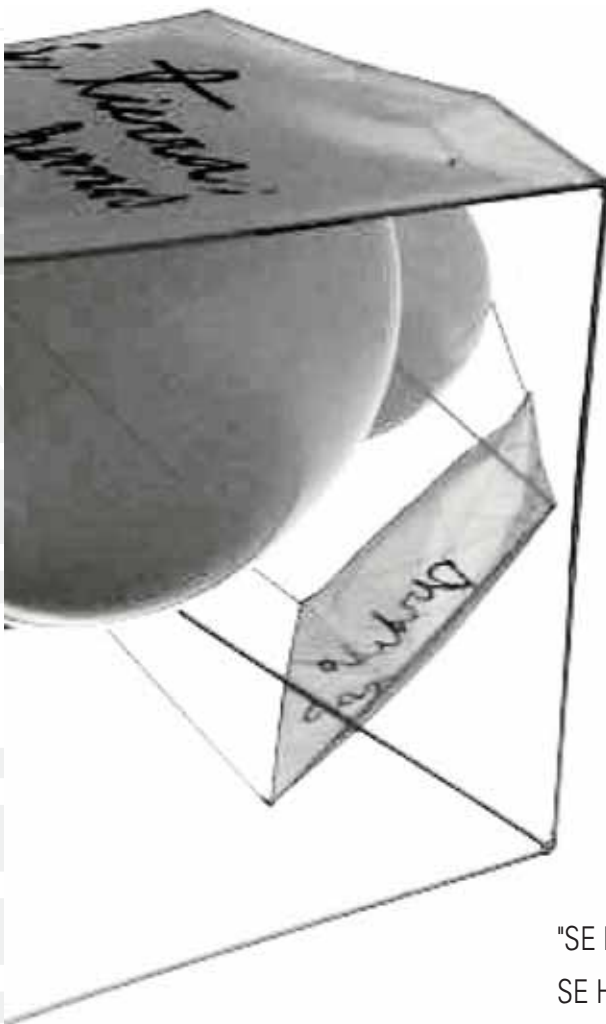
ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

ángulo de incidencia del sol en el cuerpo

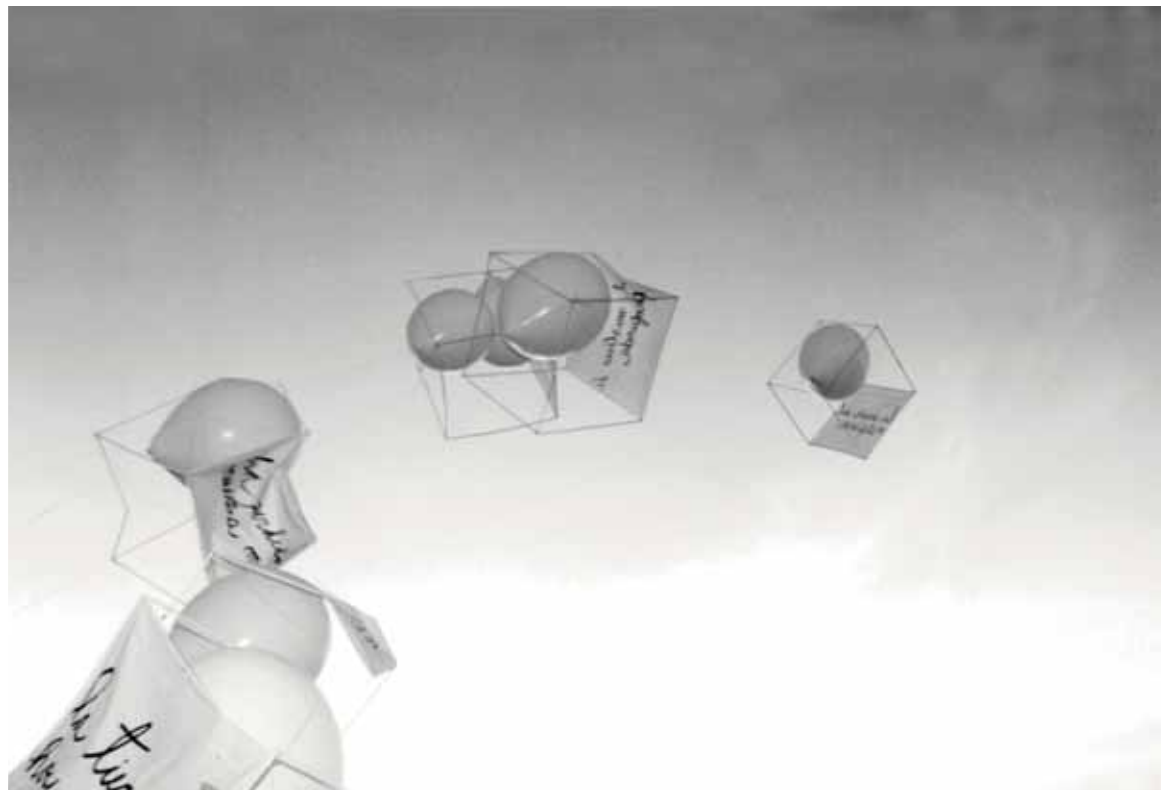
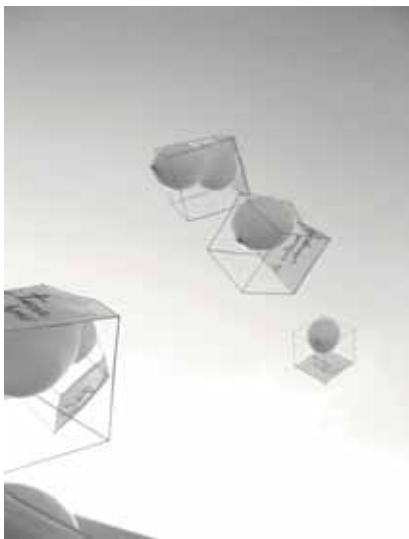


"SE HA PERDIDO LA ORILLA,
SE HA PERDIDO EL MISTERIO DE LA UNIÓN DEL AGUA CON LA TIERRA,

DEL AGUA CON LA ROCA, CON EL MOLO,
DEL AGUA Y ARENA,
Y CUANDO HEMOS PERDIDO EL BORDE,

DADO NUESTRA MÁS PROFUNDA METAFÍSICA ESPACIAL DE HOY,

HEMOS PERDIDO LA FORMA.
HEMOS PERDIDO EL MAR
EN VALPARAÍSO."



Universidad
Viña del Mar
Escuela de Arquitectura
Sr. Mario Ojeda
Director.

de parte de Alberto Cruz C.

10
Octubre 2003

Con honda emoción
por un espesor
tan convulso
en su levedad
y brevedad

De inmediato
la forma del
sentido primero
del estudio

Primero la guberna
del origen del acto
de solidificar
la arquitectura

Quinta
permanencia viendo
como la
forma oscilaba
el vacío
en el paisaje
del ovoso

segundo momento en
el muelle de
los regalos

D.- CONVOCATORIA Y ORGANIZACIÓN DEL VI ENCUENTRO DE ESCUELAS DE ARQUITECTURA DE CHILE

I. SENTIDO Y FORMA DEL ENCUENTRO

Para la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar, la participación en los encuentros de escuelas de arquitectura que se desarrollan desde el año 1988, se insertan en una política de vínculo y confrontación de su hacer y su pensar, con las otras escuelas de arquitectura de Chile, por tanto no aparece como una acción nueva, sino más bien forma parte de una continuidad.

El desarrollo del 6º Encuentro nacional de Escuelas de Arquitectura de Chile, organizado por esta escuela, se inserta en una voluntad explícita de esta, del estar en un constante diálogo con las otras escuelas de arquitectura de Chile y el extranjero (acciones desarrolladas a partir de los talleres Europa), estas acciones, constituyen un continuo que se remonta al inicio de estos encuentros en el año 1998, en donde la escuela acepta la invitación y se involucra en el desarrollo y la mantención de esta en el tiempo.

CRONOGRAMA ENCUENTROS

- 1º encuentro Universidad de la Serena
- 2º encuentro Universidad de los Lagos de Osorno
- 3º encuentro Universidad Arturo Prat de Iquique
- 4º encuentro Universidad autónoma del sur de Temuco
- 5º encuentro Universidad de la Serena
- 6º encuentro Universidad de Viña del Mar

La voluntad y participación de la Escuela en estos encuentros ha sido constante, participando en casi la totalidad de estos, solo faltando al 4º encuentro, por encontrarse en esa fecha desarrollo su proceso de acreditación.

Se reconoce en este tipo de actividades la posibilidad de un diálogo entre aquellos llamados a formar a otros, por una parte y por otra como una posibilidad de abrir materias, colocarse frente al otro y saber de la posición de esta escuela en un contexto nacional, tanto en su pensar como en su hacer.

Es en este sentido, que a partir de estos encuentros, se han generado la posibilidad de mirar y confrontar algunos temas, que como constantes de nuestro hacer aparecen como relevantes para el desarrollo y la relación entre las distintas escuelas de arquitectura de Chile.

UNIVERSIDAD CENTRAL - UNIVERSIDAD DEL DESARROLLO-UNIVERSIDAD UNIACC - UNIVERSIDAD DE VIÑA DEL MAR - UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE - UNIVERSIDAD DE LA SERENA - UNIVERSIDAD AUTONOMA DEL SUR - UNIVERSIDAD CATOLICA DEL NORTE - UNIVERSIDAD MARITIMA DE CHILE - UNIVERSIDAD DE LAS AMERICAS - UNIVERSIDAD DEL Bío-Bío - PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE - UNIVERSIDAD DE TALCA - UNIVERSIDAD FEDERICO SANTA MARIA - UNIVERSIDAD DE VALPARAISO

II. TEMAS ABIERTOS EN DISTINTOS ENCUENTROS

Perfil y características de las distintas escuelas
Formación en ciclos básicos y avanzados
Relación de las asignaturas teóricas y el taller
Procesos de investigación y extensión
Procesos de acreditación y procesos de titulación
Desde este punto de vista los temas propuestos por la escuela para este encuentro son los relacionados con "procesos de acreditación y procesos de titulación" para lo cual se invita a todas las escuelas de arquitectura de Chile, invitación que aceptan 15 escuelas y en la cual participan 37 arquitectos-docentes, posibilidad que abre al diálogo y permite mantener una reflexión.

Esta vez la escuela constituye y se hace cargo del desarrollo de esta actividad, tratando necesariamente que esta se centre en hablar desde la materia, y de la construcción del tiempo y el espacio – lugar, donde ella se realiza, acción propia y natural del hacer del arquitecto y que por tanto se constituye en parte de la reflexión interna de la escuela.

Es bajo posibilidad que aparecen distintas instancias y modos de este encuentro, todos ellos tratando de mostrar un modo propio, por medio de la constante relación entre la actividad y el lugar donde ella se desarrolla.

Exposición fotografías hall escuela "México colonial"
Entrega Dossier escuela.
Almuerzo sala mayor, exposición maquetas ganadoras en la XIII bienal.
Actividades sala auditorio escuela
Exposición seminario arquitectura siglo XX
Recorrido nuevo Campus Rodelillo
Almuerzo campus.
Actividades salas auditorios campus
Actividad de lo propio, agora campus
Recorrido por Valparaíso.
Almuerzo en la ciudad de Valparaíso

Junto a esto, modo propio, riguroso y cuidado, estas instancias abren a la posibilidad de reconocer otros modos de la enseñanza de la arquitectura, y de establecer grados de cercanas y lejanías, desde nuestro fundamento. Y de reconocer en la apertura propia de lo universitario, un campo real y fructífero de diálogo e intercambio constante de experiencias y modos vinculados con la experiencia universitaria.



III. PROGRAMA

JUEVES 16
Casa Dávila, Calle Agua Santa 110
Casa Escuela – Arquitectura, Diego
Portales 90

TEMA CENTRAL

Procesos de Acreditación

11:00 a 12:00 Hrs.: Llegada de Participantes
Rectoría Universidad de Viña del Mar
Casa Dávila – Agua Santa 110
Hall de acceso: Registro de
participantes
Entrega de carpetas y programa del
Encuentro.

12:00 a 12:30 Hrs.:
Dirección de la Escuela:
Presentación del programa del
Encuentro.
Entrega Regalo de Dossier Arq. U.V.M.
a cada Escuela participante.

12:30 a 13:15 Hrs.: Inauguración
VIº Encuentro Nacional de Escuelas de
Arquitectura.

13:15 a 13:30 Hrs.: Bienvenida del Sr. Rector U.V.M.
a todos los participantes.

13:30 a 14:00 Hrs.: Traslado a casa de la Escuela

14:00 a 15:30 Hrs.: ALMUERZO
Sala Mayor, Escuela de Arquitectura.

15:30 a 17:00 Hrs.: Primera parte:
Presentación de Ponencias sobre
Acreditación.
Nombrar los inscritos:
6 ponencias: 15 minutos c/u.: 60
minutos para debate, con
moderador.

17:00 a 17:30 Hrs.: Pausa: Café

17:30 a 19:00 Hrs.: Segunda parte:
Presentación de Ponencias sobre
Acreditación.
Nombrar los inscritos:
4 ponencias: 15 minutos c/u.

19:00 Hrs.:
Café y Finalización de jornada.

VIERNES 17
Campus Rodelillo U.V.M. Ruta 66
Tema central: Procesos de
Titulación

09:00 a 09:30 Hrs.:
Llegada de los participantes a Casa Dávila. Agua
Santa 110. Traslado al Campus Rodelillo en bus
especial.

09:30 a 10:30 Hrs.:
Presentación Exposición 100
Maquettes Arquitectura de obras
significativas del Siglo XX.

10:30 a 11:30 Hrs.:
Recorrido nuevo Edificio CAMPUS
U.V.M. en terminaciones.

11:30 a 13:00 Hrs.:

Primera parte:
Presentación de Ponencias sobre
Procesos de Titulación. 3 ponencias
de 20 minutos c/u 30 minutos para
debate, con moderador.

13:00 a 14:30 Hrs.: ALMUERZO

14:30 a 16:00 Hrs.: Segunda parte:
Presentación de Ponencias sobre
Procesos de Titulación. 3 ponencias
de 15 minutos c/u.: 30 minutos para
debate, con moderador.

16:00 a 16:30 Hrs.: Pausa – Café

16:30 a 18:00 Hrs.: Tercera parte:
Presentación de Ponencias sobre
Procesos de Titulación. 3 ponencias
de 15 minutos c/u.: 30 minutos para
debate, con moderador.

18:00 a 18:30 Hrs.: Descanso.

18:30 a 20:00 Hrs.: Actividad preparada por alumnos
de la Escuela de U.V.M. para todos
los participantes.

Sesión de Jazz con 5 componentes (Trompeta
profesor Escuela).

20:00 Hrs.: Finalización de la jornada
Traslados de los participantes a la
ciudad de Viña del Mar, en bus
especial.

SÁBADO 18
Casa Escuela – Arquitectura
Diego Portales 90

09:00 A 09:30 Hrs.: Llegada de los participantes a
la Casa de la Escuela, Campus Diego
Portales.

09:30 a 10:30 Hrs.:
Elección sede VII Encuentro

Consideraciones finales del Encuentro.

10:30 a 11:00 Hrs.: Pausa – Café

11:00 a 12:30 Hrs.:
Conclusiones finales del Encuentro.

Firma acta VI Encuentro

13:00 Hrs.: Clausura del 6º Encuentro y traslado
de los participantes en bus especial
a la ciudad de Valparaíso.
Detención y reconocimiento de lugares
claves de la ciudad, recorrido por
miradores y calles del barrio histórico
de la ciudad de Valparaíso. (Plazuela
Ecuador, mirador Gervasoni, mirador
Atkinson, calle Urriola, etc.).
Almuerzo en restaurant del casco
antiguo patrimonial.
Traslado desde en bus desde
Valparaíso a la ciudad de Viña del
Mar.

IV. PARTICIPAN LOS SIGUIENTES DOCENTES - ARQUITECTOS PERTENECIENTES A LAS DISTINTAS

UNIVERSIDADES PARTICIPANTES

UNIVERSIDAD CENTRAL

Eliana Israel
Walter Folch

UNIVERSIDAD DEL DESARROLLO (STGO)

Verena Rudloff

UNIVERSIDAD DEL DESARROLLO

Oscar Mackenney

UNIVERSIDAD DE VIÑA DEL MAR

Mario Orfali
Andres Macdonald
Sergio Acevedo
Patricio Canala-echeverria
Rafael Ramirez
Joaquin Bustamante
Felipe Martinez
Ignacio Prieto

UNIVERSIDAD DE LA SERENA

Paz Walker
Maria Teresa
Sergio Cortez

UNIVERSIDAD AUTONOMA DEL SUR

Paz Serra
Carlos Garcia

UNIVERSIDAD CATOLICA DEL NORTE

Maria Adriana Gebauer

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE CHILE

Jonas Figueroa

UNIVERSIDAD MARITIMA DE CHILE

Alejandro Navarrete
Cristian Alcorta
Gabriel Giancaman
Marco Muñoz
Rosario Castro

UNIVERSIDAD DE LAS AMERICAS

Sergio Muñoz
Matias Dziekonski
Manuel Concha

UNIVERSIDAD DEL BIO-BIO

Flavio Valassina

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA

Pilar Urrejola
Pilar Garcia

UNIVERSIDAD DE TALCA

Juan Roman

UNIVERSIDAD FEDERICO SANTA MARIA

Rodrigo Mora
Marcelo Bernal
Pablo Barros

UNIVERSIDAD UNIACC

Ricardo Castillo
Margarita Ostornol
Jaime Fontana



V.PONECIAS VIº ENCUENTRO NACIONAL DE ESCUELAS DE ARQUITECTURA DE CHILE

JUEVES 16 DE OCTUBRE
PROCESOS DE ACREDITACIÓN

15:30	Universidad de Viña del Mar
15:45	Pontificia Universidad Católica de Chile
16:00	Universidad Central
16:15	Universidad UNIACC
16:30	Debate con Moderador

Pausa – Café

17:30	Universidad de la Serena
17:45	Universidad de Santiago
18:00	Universidad de las Américas
18:15	Universidad de Talca
18:30	Debate con Moderador

Pausa – Café

VIERNES 17 DE OCTUBRE
PROCESOS DE TITULACIÓN

11:30	Universidad de Viña del Mar
11:50	Universidad de Valparaíso
12:10	Universidad Técnica Federico Santa María
12:30	Debate con Moderador

Almuerzo

14:30	Universidad Autónoma del Sur
15:00	Universidad Central
15:30	Universidad del Bío-Bío

Pausa – Café

16:30	Universidad Marítima
16:50	Universidad del Desarrollo
17:10	Universidad UNIACC
17:30	Universidad Católica del Norte
17:50	Universidad de las Américas
18:15	Debate con Moderador

Pausa – Café

19:00 Actividad Escuela (JAZZ)

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE ESCUELA DE ARQUITECTURA

PROYECTO FORMACIÓN GENERAL AREA DE
TITULACIÓN

Profesores:

L.E. Bresciani P.
A. Crispiani.
M. Hurtado
J.D. Peñafiel
H. Torrent
E. Brown
E. del Río
J. del Río
O. Mingo
R. Moris
C. Zegers

1.- Descripción del Area

La fase de Titulación de la Escuela de Arquitectura comprende la etapa final de la carrera y corresponde a los semestres 11 y 12, los cuales tienen unos requerimientos de cursos mínimos.

Esta consiste en un conjunto de alternativas u opciones con las cuales nuestros alumnos pueden simultanear su proceso de Titulación, esto es la obtención de diferentes grados académicos y profesional, impartidos por los programas de Postítulo

y Postgrado ofrecidos en nuestra Facultad. La fase está configurada por instancias académicas que supervisan este proceso que consiste en:

a.- El Comité de Titulación constituye la instancia de supervisión de la fase, sus facultades son velar por el nivel y calidad académica, aprobar postulaciones de alumnos a Magister y/o Postítulo, así como recomendar y definir soluciones para que los alumnos terminen su proceso de Titulación. La constituyen profesores de la unidad y la Dirección de la Escuela de Arquitectura.

b.- Comisiones Permanentes está compuesto por cuatro profesores, miembros permanentes, designados por la Dirección para evaluar el trabajo de los alumnos en las distintas etapas del proceso de Titulación.

c.- Comité de Tesis Proyectual constituye la instancia supervisora para los casos de alumnos que se titulen vía Magister de otras unidades académicas de esta Facultad. Sus facultades son aprobar los temas de tesis Proyectual, así como al profesor supervisor de Tesis.

2.- Objetivos Generales Fase de Titulación.

a.- Inducir al alumno de la carrera de arquitectura a la obtención del Título de arquitecto, esto es un grado académico y la habilitación profesional.

b.- Coordinar la fase de Titulación con estructura de programas



de Postgrados y Postítulo de la Facultad y el proyecto de Educación Superior continua, propuesta por la Universidad, se establecen distintas vías de Titulación.

Aulas de Titulación
Alumno libre
Titulación vía Magister
Titulación y Postítulo

c.- Velar por el nivel y calidad, tanto profesional como ética de un Arquitecto PUC. Siendo ésta una instancia dentro el quehacer de esta Escuela, en que tradicionalmente se da cuenta de una capacidad reflexiva e innovativa sobre el campo de estudio del proyecto, sino también la vocación de servicio a la sociedad a partir de su oficio.

d.- Atender a los requerimientos y necesidades cambiantes en el tiempo, que nuestra sociedad requiere de nuestros profesionales.

e.- Ser un lugar de convergencia universitaria: debe acoger la diversidad, especificidad y heterogeneidad de intereses tanto de los profesores, como de los alumnos:

Potenciar el trabajo de investigación realizado por profesores, desarrollando un ámbito de comprobación en el Proyecto de Título. Incorporar a profesionales de importante trayectoria, como una experiencia muy fructífera para nuestros alumnos.

Promover la diversidad de campo de desarrollo profesional para nuestros alumnos, a través de las distintas orientaciones temáticas que se desarrollan.

Promover la formación de docentes a partir del desarrollo de estudios temáticos y/o tesis proyectuales, que luego pueden ser cursos de formación general de nuestro currículum.



3.- *Objetivos específicos.*

a.- El alumno de Titulación debe orientar los conocimientos adquiridos, ser capaz de poder Enunciar un problema, Desarrollar, Conducir y Rematar en un Proyecto, pero también debe demostrar interés por seguir aprendiendo.

b.- La Titulación es una instancia académica de habilitación profesional, lo cual implica que el alumno debe demostrar capacidad de reunir la diversidad de aspectos involucrados en un proyecto, orientar los conocimientos adquiridos e integrar creativamente la especificidad de la disciplina con otras especializaciones y requerimientos.

c.- El proceso de titulación para un alumno, debe ser una etapa que demuestre las capacidades y conocimientos adquiridos, pero para operar con discernimiento con ello. El alumno debe ser capaz de priorizar opciones y conducirlas, operando con el orden y rigor de una investigación.

d.- El Aula de Titulación es una instancia que debe acoger la diversidad, ampliar y profundizar en áreas de conocimiento específico y ser un aporte generador de nuevos conocimientos.

4.- *Objetivos metodológicos*

a.- Enfrentar al consecuente proyecto de arquitectura, que deberá desarrollarse en el semestre a nivel suficiente para ser evaluado por una comisión permanente.

b.- Ceñir la etapa inicial del proceso, mediante el establecimiento de un ritmo sistemático de trabajo, y la elaboración de los temas y antecedentes necesarios para abordar la etapa de proyecto.



c.- Apoyar y fomentar la investigación al interior de la escuela, al ser presentadas como posibles temáticas de proyecto de título de las Aulas Temáticas.

d.- La práctica de servicio y de oficinas como instancia de articulación complementaria, entre el tema de estudio y la realidad social y profesional.

5.- *Alternativas de Titulación*

a.- Título de Arquitecto: Se obtiene en fase de titulación interna de la escuela, se desarrolla durante los semestres 11 y 12 de la carrera.

b.- Título de Arquitecto + Postítulo: Se obtiene cursando las asignaturas de los programas de Postítulo de la Facultad y un Aula de Titulación dirigida por profesores del programa. Se desarrolla durante los semestres 11, 12 y 13.

c.- Título de Arquitecto + Magister:

Se obtiene luego de la Licenciatura y cursando las asignaturas de los programas de Magister de la Facultad.

6.- *Modalidad de Titulación*

a.- Aulas de Titulación: Se considera que cada aula esté a cargo de un profesor y tenga un contingente de 5 a 8 alumnos. Se distinguen dos tipos:

- a) Aulas Temáticas
- b) Aulas Abiertas

b.- Alumno Libre: Se considera al alumno que desarrolla su proyecto en forma individual, con la supervisión de un profesor guía.

VI. PROPUESTA

1.- Se propone mantener que sea la Universidad la que faculte la habilitación profesional, con la fase de Titulación. Dado que uno de los objetivos del área de Titulación, está orientado a la demostración de habilidades, dar cuenta de lo aprendido y aunque el Aula sea Temática, finalmente lo que se mide es el desarrollo de un Proyecto Total.

2.- No corresponde a la etapa de Titulación definir menciones en áreas de especialización, esto corresponde a otras instancias de educación superior; Magister y Postítulos o Diplomas.

3.- Si la tendencia es acortar la carrera, se debe velar por la "calidad de un profesional UC". Se propone no cargar la Titulación con la habilitación de especialidad. Esto lo debe asumir las instancias propuestas por la estructura de la Facultad.

4.- El Título Profesional no debiera asociarse a un grado o mención específica en Líneas o Diplomas, esto corresponde a un grado Académico.

Mención o Diploma

1.- Se propone que la mención se dé con la Licenciatura, según requerimientos dispuestos por la Línea y Fase correspondiente.

2.- El sistema de Aulas Temáticas no asegura una especialización en una Línea, éstas son más bien afines a una Línea.

Se propone que el alumno diseñe su programa de Mención en Línea, lo presente a una comisión para su aprobación y según calificación y resultados optar por convalidación de créditos para Diploma o Magister en esa Línea.

UNIVERSIDAD CENTRAL DE CHILE FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE

Acreditación – RED ARQ.

Implementación

Rectoría

Comité de evaluación institucional

Comité de programa – académicos; estudiantes; egresados.

Características de un informe de autoevaluación.

Ser analítico, franco y conciso.

Apuntar a los aspectos relevantes:

Fortaleza, oportunidades, debilidades y amenazas.

Actividades a analizar en el proceso.

Nivel de desarrollo y calidad de la docencia de pre y postgrado.
Calidad de la formación de los alumnos.
Calidad e impacto de la investigación, creación y extensión.
Eficacia de la gestión académica y administrativa.
Calidad de la infraestructura.
Disponibilidad de recursos.

Etapas del proceso de autoevaluación.

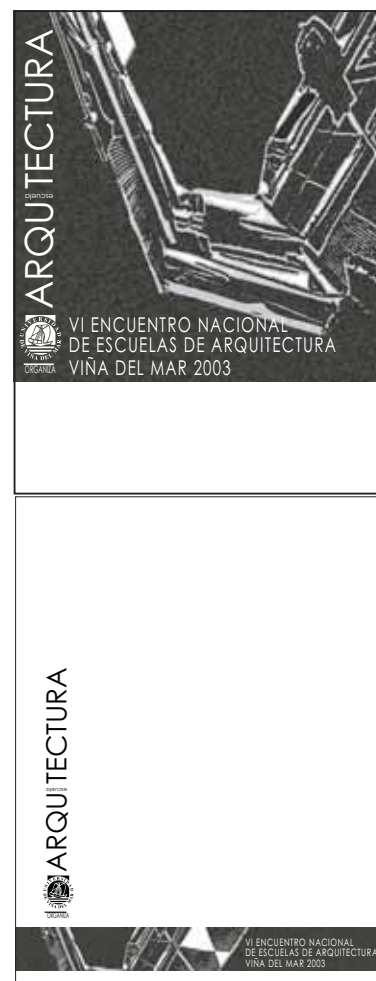
Proceso de revisión interna y análisis crítico realizado por los académicos de la unidad –teniendo en cuenta "criterios de evaluación" para el cumplimiento de las metas y objetivos formulados.
Formación del comité de autoevaluación.
Programación y revisión de la información previa (mesa de trabajo).
Revisión de la información previa (mesa de trabajo) Rectoría y Vicerrectorías.
Difundir el proceso.
Mejoras a corto plazo.
Redacción del informe final.
Socializar la información.

Objetivos Generales.

Propender al mejoramiento del programa.
Aportar un diagnóstico y servir de base a la planificación estratégica.
Revisar la misión, objetivos y metas de la unidad de estudio.
Recrear la cultura de la autoevaluación como forma de autorregulación.
Ser más competitivos en el sistema de educación nacional e internacional –información confiable.
Definir la utilización de recursos para estimular los cambios necesarios con el fin de mejorar la calidad de la educación en los términos de la misión.

año 177 - Nro. 60588 - Sábado 18 de octubre de 2003

En la Universidad de Viña del Mar-Encuentro de arquitectos Muestra de la arquitectura del siglo XX se instalará en Viña y Santiago. Son maquetas hechas de cartón piedra, papel maché y palos especiales, pero no por ello dejan de transmitir belleza, importancia y sentido arquitectónico. Son cerca de 100 trabajos hechos por estudiantes de la carrera de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar, expuestos desde ayer en el Campus Rodellillo de la casa de estudios como una revisión histórica del siglo XX. Más aún, las maquetas, mudas pero expresivas, fueron las encargadas de recibir a los más de cien participantes en el VI Encuentro Nacional de Escuelas de Arquitecturas que se realiza en dependencias de la UVM. "Es importante que podamos intercambiar puntos de vista, conocernos; en esta ocasión nuestros temas son la forma de acreditación de las escuelas de arquitectura y los mecanismos de entrega de grado", expuso Andrés MacDonald, Jefe de Carrera de la escuela. Explicó que pronto la muestra de maquetas se expondrá en un lugar abierto al público viñamarino y que ya están avanzadas las conversaciones para trasladarla hasta Santiago, para incorporarla a algún seminario o foro de discusión. Patricio Canales-Echeverría, profesor de la universidad y uno de los encargados de la muestra, precisa que los trabajos no muestran los edificios o proyectos arquitectónicos más conocidos por la gente, sino aquellos que, desde la perspectiva de la escuela, fueron los más importantes en el desarrollo de la profesión durante el siglo pasado.



2.2.- CON EL DESARROLLO DE LA REGIÓN, EN SU URBANISMO

A.- TRATO REFLEXIVO PÚBLICO A TEMAS URBANOS CONTINGENTES DE LA REGIÓN (CICLOS URBANOS)

Durante el Año Académico 2002, la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar, consideró necesario llevar a cabo -en el contexto de las actividades de extensión de la Universidad- un ciclo de reuniones de trabajo denominado "El Valparaíso que viene", destinado a analizar las diversas iniciativas de desarrollo urbano que se encuentran en marcha o programadas para los próximos años en el Gran Valparaíso, entendiendo por tal denominación al conjunto de comunas que forman un continuo urbano y sus áreas dependientes, integrado por Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Concón, Quintero, Limache y Quillota. Se esperaba que del análisis conjunto de esas iniciativas, surgiera una visión de la ciudad futura que permitiera reconocer el nuevo orden que ellas aporten, así como las necesidades que se visualizan en su desarrollo. Para lograrlo, de tomó contacto con arquitectos de las diversas instituciones municipales, con el fin de que expusieran lo correspondiente al territorio donde desarrollan sus funciones.

Complementariamente fueron invitados los Alcaldes y Concejales de las comunas involucradas. Con dicho objeto, se llevaron a cabo dos reuniones expositivas y de debate sobre los temas propuestos, los que se sintetizan a continuación en sus aspectos más relevantes.

De las exposiciones de cada municipio, realizadas el 28 de Junio y 5 de Julio del 2002, se recogió el material principal aportado por cada uno de ellos, el que igualmente acompaña este documento. Una vez llevadas a cabo las dos reuniones inicialmente programadas, se concluyó en la conveniencia de realizar una tercera actividad, toda vez que había quedado en evidencia una falta de integración de temas a nivel comunal, materia que debería ser resuelta por el nivel regional. Con tal propósito, se convocó a una tercera actividad dentro del mismo ciclo, pero en este caso destinada a conocer la percepción e inquietudes regionales. Para ello se invitó a exponer al Gobierno Regional por medio de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Consejo Regional, al Ministerio de Obras Públicas por intermedio de su Dirección de Planeamiento, y al Ministerio de Vivienda y Urbanismo a través del Departamento de Desarrollo Urbano. Se incorporan igualmente en este texto las presentaciones de dichos organismos, efectuadas en la sesión de fecha 5 de Diciembre.

I. EXPOSITORES

AUTORIDADES Y PROFESIONALES REPRESENTANTES DE LOS MUNICIPIOS

I. MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR
Alcalde Sr. Jorge Kaplán M.
Sr. Jaime de la Fuente / en representación Sr. Aldo Botteselle (Director de Proyectos Urbanos Serplac)

I. MUNICIPALIDAD DE VALPARAÍSO
Alcalde Sr. Hernán Pinto M.
Sr. Harken Jensen V. (Director de Proyectos)

I. MUNICIPALIDAD DE CONCÓN
Alcalde Sr. Oscar Sumonte G.
Sr. Julio Leigh Z. (Director de Obras)

I. MUNICIPALIDAD DE QUILPUÉ
Alcaldesa Sra. María Amelia Herrera S.
Sr. Raúl Rosa W. (Director de Desarrollo Institucional)

I. MUNICIPALIDAD DE VILLA ALEMANA
Alcalde Sr. Raúl Bustamante B.
Sra. Patricia Sánchez R. (Directora Depto. Secplac)

I. MUNICIPALIDAD DE QUILLOTA
Alcalde Sr. Luis Mella G.
Sr. Claudio Finterbuch (Asesor Urbano)

I. MUNICIPALIDAD DE QUINTERO
Alcalde Sr. José Varas Z.
Sr. Luis Bernal F. (Director de Obras)

I. MUNICIPALIDAD DE LIMACHE
Alcalde Sr. Germán Irrazábal J.
Sr. Cristian Cisternas T. / Patricio Escobar B. (Director de Obras)

I. MUNICIPALIDAD DE PUCHUNCAVÍ
Alcalde Sr. Camilo Pérez

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, V REGIÓN
Sra. Ximena Iriarte Alonso (Directora Regional de Planeamiento)

CONSEJO DEL GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAÍSO
Sra. Raquel Cabrera (Secretaría Téc. Com. Ordenam. Territorial)

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, V REGIÓN
Sr. Aliro Vásquez Reyes
Arquitecto (Jefe del Departamento de Desarrollo Urbano)

1. COMUNA DE QUILPUÉ

Datos Extraídos de la Exposición del Sr. Raúl Rosa

Extensión: 521,5 Km²
En el contexto regional es la novena comuna en extensión con un 3,2% de la superficie regional. En el contexto provincial es la segunda comuna en extensión con un 19,7% de la superficie provincial. Población: 127,128 Hab. (Dato preliminar del Censo 2002)

Respecto de la región, se ubica en tercer lugar con un 8,2 de la Población Regional (para el Censo de 1992 fue de un 7,6% de la Población Regional). Respecto de la provincia, se ubica en tercer lugar con un 14,5% de la Población Provincial (para el Censo de 1992 fue de un 13,1% de la Población Provincial).

Densidad: 244 Habitantes por Km².
(en el año 1992 era de 201 habitantes por Km²). Tasa Media de Crecimiento Anual: Para el período 1992 - 2002 es de 1,96% (para el período 1982 - 1992 fue de 2%)
La Tasa Regional para el período 1992 - 2002 es de 1,09%.

AREAS COMUNALES

Área Urbana: Establecida en el Plan Regulador Comunal de Quilpué, aprobado por Decreto Supremo N° 270 de Vivienda y Urbanismo, del año 1971 y sus modificaciones posteriores.

Extensión: 21,57 Km² equivalente al 4,14% de la superficie comunal.

Población: Concentra aproximadamente el 98,7% de la Población Comunal (estimación preliminar Censo 2002)

Densidad: 1.815 habitantes por Km² (considerando cifras estimadas del Censo 2002)

(En el año 1992 era de 5.253 habitantes por Km²).

Límite Urbano: Establecido en el Plan Regulador Comunal de Quilpué vigente a la fecha. Área Ocupada: Sectores del área urbana total o parcialmente ocupadas.

Área Rural
Extensión: 499,93 Km², equivalente al 95,86% de la superficie comunal.

Población: Corresponde aproximadamente al 1,3% de la población comunal (estimación preliminar Censo 2002)

(Conforme a la población del censo del año 1992, habría una tasa media de crecimiento anual negativa del 1,4%)

Densidad: 3,4 habitantes por Km² (considerando cifras estimadas del Censo 2002) (En el año 1992 era de 3,9 habitantes por Km²).

PLAN DE DESARROLLO COMUNA DE QUILPUÉ

Objetivos Estratégicos:
Comuna residencial y de servicios.
Comuna turística.
Comuna Industrial.

Objetivos Específicos: Formular y actualizar los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial.

Planes: Plan Regulador Comunal.
Proyectos: Proyecto de revisión Plan Regulador. Proyecto declaración de impacto ambiental. Proyecto seccionales de áreas rurales.

Detalle de Obras: 207 Km de construcción de una carretera de doble calzada.



4,9 Km de encauzamiento del estero Marga-Marga. Construcción de un viaducto de doble calzada (485 mts.)
 Construcción de 8 puentes de doble calzada (632 mts.)
 Construcción de 8 intersecciones a desnivel y 14 atraviesos.
 4,7 Km de construcción de calles de servicio.
 25,5 Km de instalación de cierres perimetrales. Construcción, mantenimiento y mejoramiento de los sistemas de drenaje y saneamientos. Implementación de la seguridad, señalización y demarcación en toda la extensión, y mantenimiento de las obras nuevas ejecutadas.

PROYECTOS:

a.-TRONCAL SUR

Tramo del Proyecto: Interconexión vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar.
 Longitud Total: 20,7 Km. Entre el enlace Peñablanca y las conexiones, Uno Norte y Limache – Alvaros. Sector Comuna de Quilpué
 Longitud Total: 7,48 Km.
 Dos Enlaces : Quilpué Oriente (con Camino Marga-Marga
 Quilpué Poniente (con calle Juan Alvarado Rojas)
 Cinco Atravesos : Pasos superiores: Calle Ramón Angel Jara, Vía 2 – 9
 Pasos inferiores : Calle Colina de Oro
 Calle Barros Arana, Camino Calichero, Vías de Servicio. Cierres Perimetrales.
 Perfil Tipo: Doble calzada de 7 mt cada una, mediana de 6 mt., bermas de 2,5 mts.
 Inicio Plazo de Concesión (Contrato): 10 Agosto 1999
 Puesta en Servicio: 10 Agosto 2003
 Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.

b.- MEJORAMIENTO TRONCAL VIÑA DEL MAR QUILPUÉ

Longitud del Proyecto: Tramo Comuna de Viña del Mar: aproximadamente 5 Km entre Plaza Irrazabal y Límite comunal.
 Tramo Comuna de Quilpué : Aproximadamente 18 Km, mejoramiento total o parcial de calles entre Límite comunal oriente y Límite comunal poniente. Características del Proyecto: Par de vías de dos pistas, para vehículos livianos y pesados, taxis colectivos y locomoción colectiva local: entre calle Héroes de la Concepción y calle Ramón Angel Jara. Par de vías de una pista con paraderos, exclusivas para locomoción colectiva intercomunal y pistas laterales (una a cada lado de la vía exclusiva) para vehículos; entre Av. Manuel Plaza y Av. V. Centenario. Par de vías de una pista con paraderos, exclusivas para locomoción colectiva intercomunal, y pista lateral (por un lado de la vía exclusiva) para vehículos, entre calle Héroes de la Concepción y Av. Manuel Plaza, entre calles Los Alacufes y calle Perú. El proyecto de ingeniería y detalle fue encargado por el SERVIU V Región y entregado en el año 1998 Sector Ejecutado: Nudo los Lunes: año 2002 con financiamiento del MINVU.

c.- PROYECTO IV ETAPA

METRO REGIONAL DE VALPARAISO (MERVAL)
 TRAMO COMUNA DE QUILPUÉ
 Mejoramiento de la línea férrea.
 Construcción de Nuevas Estaciones: Estación de Quilpué, Estación El Sol, Estación El Belloto (las restantes estaciones existentes a la fecha se suprimen) Construcción Paso Bajo Nivel vehicular calle Baden Powell.

(los restantes pasos vehiculares existentes son todos bajo nivel) Construcción de 6 pasos peatonales de desnivel: Calle Décima, Calle Pedro Lagos Av. El Retiro, Calle Chacabuco, Calle José Uribe, Calle Belgrano (las estaciones tendrán Paso Peatonal a desnivel, y en el caso de la Estación de Quilpué, éste se prolongará bajo la calle Irrazabal) Cierre perimetral de la línea férrea en toda su extensión. Plazo de Ejecución: Año 2005

2. COMUNA DE LIMACHE

Datos Extraídos de la Exposición de la Sra. Soledad Puelma

DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL TERRITORIAL

A Través del Plano Regulador Comunal Vigente Planteamiento de las Dos Grandes Problemáticas De la Comuna: La situación geográfica del sector urbano, la falta de relación entre ambas partes de la ciudad que conforman el sector urbano, dividido por el estero de Limache.

La única conexión con el camino troncal la constituye el puente Palmira Romano.

La falta de instrumento de planificación, junto con la creación de nuevos lotes en zonas rurales, crean un desorden en la planificación territorial, densificando zonas rurales, cambiándole el uso al suelo y colapsando la red de servicios existente. La Accesibilidad: La ciudad de Limache y su situación estratégica en los futuros proyectos y obras recientes de conectividad, dentro de los cuales están:

a Ruta 60ch,
 El Camino Los Laureles,
 La pavimentación de la Cuesta la Dormida, El camino Colihua - Lliu-Lliu (Curacavi - Ruta 68), El Troncal Sur.

El Desarrollo del Nuevo Plano Regulador: El que contempla la planificación de zonas dentro de las que destaca la creación de una nueva zona industrial, así como la expansión del territorio urbano hacia el sector de Los Laureles y su conexión con la Ruta 60.

La búsqueda de identidad y con ello de destino de la ciudad de Limache la que se plantea dentro del ámbito del turismo.

El rol que juega la presencia del embalse los aromos en la comuna que en la actualidad no ha sido explotado como foco turístico, contando con extensas playas y con la capacidad de generar nuevos proyectos incorporando mas de 2000 nuevos lotes. La Ilustre municipalidad de Limache en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas están desarrollando un estudio de factibilidad para evaluar la posibilidad de darle un nuevo destino al embalse y así a la ciudad.

3. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS V REGIÓN

MISIÓN: Captar Necesidades de Infraestructura Pública y Canalizar su Ejecución

Infraestructura Pública Social Rentabilidad Social

Asociación Pública Ejemplos: Programas de saneamiento Caminos secundarios Pequeñas Soluciones portuarias Pequeños Aeródromos

Infraestructura Pública Productiva Rentabilidad Privada

Asociación Con Privados

Ejemplos Caminos productivos, Borde costero Edificios Patrimoniales Soluciones de riego.

4. CONSEJO REGIONAL DEL GOBIERNO REGIONAL DE VALPARAISO

ESTRATEGIA DE DESAROLLO REGIONAL Aprobada por el Consejo Regional en Marzo 2001

Visión: Región portal, saludable, integrada, equilibrada, de recursos y humanidad diversa: islas, costas, valles y cordilleras, inserta en un contexto nacional internacional.

Ordenamiento Territorial: Objetivos Específicos, Asentamientos humanos concentrados, Asentamientos urbanos, Asentamientos rurales, Espacios públicos en asentamientos humano urbanos y rurales, Localización de actividades económico – productivas, Areas de dedicadas a actividades económicas preferentes

Regulación: -Coordinación Intersectorial de los Instrumentos de planificación territorial, Plan Regional de Desarrollo Urbano, Plan Regulador Intercomunal, Plan Regulador Comunal

II. EL PLAN BICENTENARIO PARA LA V REGION

IMPLICANCIAS GENERALES

La celebración del Bicente Población: 1.600.000 hab.

Superficie: 16.396 km²

Islas: Pascua, San Félix, San Ambrosio, Sala y Gómez, y

Juan Fernández
 nario da un impulso que orienta hacia el futuro nuestra visión urbana y territorial.

Se genera la oportunidad de tener un perspectiva de identificar objetivos y de planificar acciones para nuestras ciudades y los proyectos que en ellas se desarrollarán.

Se desarrolla un proceso de discusión y reflexión acerca del futuro urbano de las ciudades y a nivel territorial.

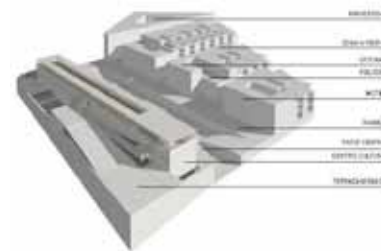
Se requiere de ciudades cuyas características permitan competir ventajosamente en el ámbito global.

Se crea una instancia encargada de coordinar e impulsar acciones, programas y proyectos tanto de infraestructura como de equipamiento en diversas ciudades del país, con el objetivo de generar proyectos emblemáticos para el Bicentenario, con base en un Plan Estratégico de Desarrollo Urbano particular a cada ciudad.

Actividad Económica: Industrial (tabaco, conservas, automotriz, cemento. Refinerías mineras (Ventanas y Catemu) y de petróleo en Concón).
 Agricultura (parronales, paltos, chirimoyos, hortalizas y flores).

Comercial y Turística (hoteles y establecimientos gastronómicos, casino de juegos, hipódromo).
 Actividad portuaria

Indicadores Económicos: 6,9% del PIB Nacional, 0,2% de la Inversión Extranjera



Indicadores Sociales:
18% de población pobre

V Región Capital Regional Valparaíso

Provincia Pectora Capital: La Ligua	Provincia Valparaíso Capital: Valparaíso
1. La Ligua	1. Valparaíso
2. Pectora	2. Viña del Mar
3. Cabildo	3. Quintero
4. Zapallar	4. Puchuncaví
5. Papudo	5. Quilpué

Provincia Los Andes Capital: Los Andes	Provincia San Antonio Capital: San Antonio
1. Los Andes	1. San Antonio
2. San Esteban	2. Cartagena
3. Calle Larga	3. El Tabo
4. Rinconada	4. El Quisco
	5. Algarrobo
	6. Santo Domingo

Provincia de Aconcagua Capital: San Felipe	Provincia Isla de Pascua Capital: Hanga Roa
1. San Felipe	1. Isla de Pascua
2. Putaendo	
3. Santa María	
4. Panquehue	
5. Llaillay	
6. Catemu	

Provincia Quillota Capital: Quillota
1. Quillota
2. La Cruz
3. Calera
4. Nogales
5. Hijuelas
6. Limache
7. Olmué

III. EL BORDE COSTERO DEL SECTOR BARÓN, VALPARAÍSO

III.1 PROYECTO TURÍSTICO INMOBILIARIO BARÓN

Comenzará la elaboración del diseño como imagen objetivo, determinación del mix de usos y elaboración del seccional.

El estudio concluye a fines de Diciembre con un taller de trabajo entre la contraparte, la empresa portuaria, la consultora y autoridades de Valparaíso. Se destaca las jornadas de participación ciudadana que realizó la consultora, en donde se invitó a participar a los organismos mas representativos de la ciudad (juntas de vecinos, organizaciones sociales, gremios, universidades, etc). Consultoría Estudio: M\$ 200.000

III.2 PASEO MUELLE BARÓN (Proyecto ejecutado).

Al cabo de tres meses de apertura del Bordo Costero de Valparaíso, a través del Paseo Muelle Barón, se ha logrado posicionar y validar dicho lugar como un espacio público y ciudadano de gran concurrencia (contabilizando un peak de 40.000 visitantes en el fin de semana del día del niño). A su vez, tanto el salón ubicado en el muelle Barón como el sector habitado de la bodega Simón Bolívar, han tenido una alta demanda para actividades culturales diversas (obras de teatro, exposiciones de arte, cine, etc) Inversión: M\$ 350.000

III.3 PLAZA DE LOS VIENTOS

Proyecto en ejecución 80% terminado. Inauguración en las fiestas de los carnavales culturales de fin de año. Inversión: M\$ 30.000

III.4 MUELLE PRAT

Proyecto en ejecución con un avance del 50%.

El proyecto consiste en el mejoramiento del espacio público y equipamiento urbano del sector, como una medida temporal para atraer público al uso del borde costero de Valparaíso. Inversión: M\$ 58.000.

III.5 TERMINAL DE PASAJEROS

El proyecto consiste en un contrato de explotación comercial que incluye la remodelación de 1.500 m2 de la bodega Simón Bolívar para habilitar un terminal de pasajeros provisorio para la temporada 2002-2003 y la implementación del nuevo edificio terminal de pasajeros de 5.500 m2 el cual se ubicará en el remate de la Av. Francia para las temporadas siguientes. El proyecto contempla diversos usos y actividades asociadas, tales como restaurantes, pubs, tiendas de artesanía, correos, servicios de rent a car, Internet café, telefonía etc.

Valor del terminal transitorio (1 a 5 años): M\$700.000(+equipamiento)
Valor terminal definitivo (1 a 30 años): M\$ 1.500.000 (+equipamiento)

III.6 PASEO WHEELRIGHT

Segunda recuperación del borde costero a través del mejoramiento y rehabilitación del tradicional paseo Wheelright como espacio público. Estado de Avance: Proyecto en etapa de diseño, para ejecución entre el ultimo trimestre 2002 y el primer trimestre 2003.

Inversión: M\$ 142.000

El proyecto consiste en la renovación urbana de un barrio 2 hectáreas que incluye la ex Cárcel de Valparaíso y su entorno

IV. LA EX -CARCEL DE VALPARAISO

Imagen Objetivo de los Usos Generales Propuestos Se trata de generar un Distrito de Promoción Cultural compuesto por un mix de usos, en el cual los usos-rentables financiarán los usos no-rentables asociados a la cultura.

V. REVITALIZACION DEL CASCO HISTORICO

Revitalizar el casco histórico de la ciudad, fortaleciendo su imagen urbana, de manera de atraer la inversión privada, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y aumentar sus niveles de habitabilidad Sectores: Barrio Puerto, Cerro Cordillera y Cerro Santo Domingo

Líneas de Acción: Espacios Públicos, Equipamiento, Vivienda y Desarrollo Productivo
Inversión: Espacios Públicos 2002: M\$ 430.000
Espacios Públicos 2003: M\$ 176.000 (2004-2008 M\$ 5.000.000)
Equipamiento: M\$ 1.300.000 (esperada)
Vivienda: M\$ 700.000 (esperada)
Subsidio de rehabilitación Patrimonial: M\$ 1.000.000
Desarrollo Productivo: M\$ 1.000.000 (esperada)

El proyecto integral del acceso sur al puerto y ciudad de Valparaíso, consiste en unir la ruta 68 con el puerto a través del camino La Pólvora, pasando por Quebrada las Ánimas, generando una vía exclusiva para transporte de carga, y el mejoramiento de la vía costera para tránsito liviano.

Este proyecto tiene tres tramos, el primero concluyó el año 1999, el segundo el año 2001, y el tercero

está actualmente en etapa de ejecución. El Proyecto "MargaMar", consiste en llevar a cabo un plan integral para desarrollar y revitalizar el área del Estero de Viña y su entorno.É

1) Dragado del Estero en aproximadamente 2.600 m desde su desembocadura.

2) Refuerzo de Tajamares y cepas en el estero.

3) Construcción de un molo de abrigo en la desembocadura del estero.

4) Un relleno frente al casino.É

De forma adicional se podrán considerar las siguientes obras: Construcción marina pública al interior del estero, estacionamientos subterráneos bajo el estero, playas inducidas frente a la Av. Perú, Caleta de Pescadores, entre otras.

El diseño propuesto contempla un mejoramiento general de las vías involucradas (diseño geométrico y gestión de tránsito) en particular destaca la creación de una vía exclusiva para el transporte público, y en general se desarrollan paradas de locomoción colectiva con bahías, semaforización, y mejoras de pavimentos.

VI. OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES

VI.1 CIUDAD EN EL CAMPO, EXTENSIÓN URBANA ILIMITADA

Más Calles y Carreteras, Menos Ciudad

Las últimas décadas han traído como fenómeno nuevo a nuestras ciudades un notable crecimiento de sus superficies. Mientras parte de ese mayor consumo de suelo se desarrolla por adición de poblaciones en su periferia, ha surgido un nuevo fenómeno caracterizado por la creación de conjuntos de viviendas emplazadas en el medio rural, ya sea como condominios o "parcelas de agrado", generadas al amparo de legislación propia de los suelos rurales.

A estos conjuntos de parcelas o condominios cerrados, se ha trasladado población urbana proveniente de los estratos económicos superiores, capaces de soportar las mayores distancias de viaje por medio del uso de vehículos particulares. Como contrapartida, disponen de una superficie de suelo mayor y un entorno más natural, o menos contaminado.

Estos nuevos espacios ocupados por habitantes urbanos que viven fuera de la ciudad, demandan mejores vías de comunicación, a la vez que los servicios prestados por el municipio.

Los primeros, con el objeto de disminuir los tiempos de viaje y la saturación de las carreteras de acceso a las ciudades por el aumento de los flujos por motivo de este tipo de ocupación del territorio. Los segundos, con el objeto de contar con servicios urbanos en un espacio que no lo es.

Ambas situaciones generan costos adicionales al Estado, que debe incrementar la capacidad de las vías o hacer otras nuevas, además de otorgar servicios a zonas alejadas que implican mayores costos por unidad habitacional servida. En el área metropolitana de Valparaíso esto se agrava por la connotación turística que tiene la ciudad y su entorno rural, lo que puede significar que en los próximos años ciertas zonas aledañas a lo urbano, colapsen tanto por razones de accesibilidad o por



causa de un deficiente acceso a los servicios. Ambas cosas gravitan en mayores costos y dificultades de operación para las instituciones fiscales, situación que no se refleja en el mercado inmobiliario, el que no percibe señales que tiendan a corregir esta tendencia, o al menos a hacerse cargo de parte de los mayores costos que estas localizaciones significan para el conglomerado urbano.

En una visión de largo plazo, debe adicionarse el problema relativo a los trazados mediante los cuales se ejecutan esos proyectos inmobiliarios, principalmente de "cul de sac" atendido el carácter cerrado de los mismos. Al ocuparse posteriormente todos los terrenos intersticiales a esas iniciativas, se obtendrá un territorio con escasa accesibilidad, que impedirá futuras vías colectoras que favorezcan locomoción colectiva o circuitos de acceso adecuados para la recogida de basuras o acceso a servicios de emergencia tales como ambulancias y bomberos.

El problema no pasa entonces sólo por inhibir o desincentivar la parcelación en terrenos de 0,5 hectáreas, sino más bien por definir estrategias de acción, que sin negar las tendencias del mercado, sean capaces de estructurar espacios que resulten sustentables en su desarrollo conjunto con el conglomerado urbano del cual dependen.

VI. 2.-CENTROS COMERCIALES Y ESPACIOS PÚBLICOS CENTRALES

Desvalorización y Decadencia de los Centros Urbanos tradicionales

Los espacios públicos centrales de las ciudades principalmente contienen al comercio, oficinas y servicios públicos, de modo que durante gran parte del día se encuentran llenos de gente, en una diversidad y multiplicidad de actos, interactuando y relacionándose por medio de los espacios públicos que la ciudad ha acondicionado como centros.

Un nuevo modo de centro urbano ha aparecido en años recientes, a partir de iniciativas privadas, congregando principalmente a partir del comercio, a otras actividades relacionadas. La forma de esos lugares corresponde principalmente a espacios interiores de uso público, que se niegan hacia el exterior.

Esto permite solucionar problemas de seguridad, clima y estacionamientos, pero a la vez se pierden como lugares públicos a la manera tradicional. El gobierno de esos espacios queda definido por el comercio que interesa a sus propietarios y no a la ciudad como un todo. No obstante su éxito es indiscutido, y de hecho la implantación de los mismos con criterios comerciales de localización, ha forzado (o generado) el apareamiento de nuevos centros y de nuevos impactos en el uso de la ciudad.

Los beneficios de estos lugares explican su éxito, reduciendo la vitalidad de los centros tradicionales y generando alteraciones en la estructura de barrios con nuevos flujos y saturación de vías.

Configurar un espacio tan especializado y ordenado por su criterio comercial, inhibe la fluidez y variedad que caracteriza a los espacios públicos, por lo que por una parte se desvitalizan los centros tradicionales y por otra se rigidizan los nuevos centros.

La desvalorización de los espacios centrales de las ciudades, debiera ser enfrentada con una estrategia que sea capaz de recoger la diversidad y multiplicidad de los actos urbanos, valorizando el espacio público, de manera de complementar y no de competir con nuevas formas de centros comerciales. Una valorización como la que se propone, igualmente puede dar cabida a lo comercial, situado en un contexto más rico y variado.

VI. 3.-SEGREGACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN

La Pérdida de Diversidad y Complejidad del Espacio Urbano

Las simplificaciones propias de los modelos de desarrollo urbano vigentes en los últimos cincuenta años, se basan en reconocer ciertas funciones urbanas y a ellas darle espacio específico. De allí se generan las zonificaciones, de resultado cómodo para el control de cumplimiento de normativas urbanas.

La sistemática aplicación de estos conceptos ha llevado a que cada vez esas zonas sean más específicas y por tanto más excluyentes. Se configura así una normativa urbana que tiende hacia las zonas de usos exclusivos, configurando territorios especializados en una sola actividad, y con ello obteniendo una compartimentación de la ciudad que disminuye diversidad y consecuentemente la interacción compleja entre sus habitantes, que ha caracterizado a las ciudades a lo largo de su historia. Los usos exclusivos resultan igualmente cómodos a los inversionistas inmobiliarios en cuanto facilitan los procesos de gestión, financiamiento y comercialización de sus productos, lo que refuerza la tendencia.

La situación descrita, al combinarse con el efecto de los precios del suelo, termina por establecer zonas donde la segregación además de ser por usos, lo es por nivel económico.

La rentabilidad de las diversas actividades urbanas, justifica los mayores costos de suelo en las áreas centrales destinadas a gran comercio y oficinas, y los menores costos de suelo a las viviendas. Resulta con ello ciudades segregadas con grandes poblaciones en la periferia, alejadas de los servicios colocados en el centro urbano. Grandes espacios de la ciudad vacíos a algunas horas y monótonos en su uso a otras.

Es necesario recomponer la normativa y a la vez reconocer las necesidades de complejidad y diversidad de los espacios urbanos como forma de recuperar su valoración y calidad. Las posibilidades que otorga una forma compleja y diversa de ocupación del suelo urbano propenden a un mayor compromiso de sus habitantes, una mayor identificación de ellos con su ciudad y una disminución de los niveles de inseguridad que se observan en áreas especializadas, despobladas en ciertas horas del día.

VI. 4.- ACCIÓN DE LOS MINISTERIOS SIN COORDINACIÓN CON LOS MUNICIPIOS

Distintos Objetivos y Prioridades sobre un mismo territorio

Las visiones sectoriales que corresponden a cada

uno de los ministerios, terminan localizando obras en el territorio, con una visión centrada exclusivamente en la conveniencia para la actividad que los motiva (la salud, la educación, etc.) prescindiendo del efecto de esas iniciativas en el contexto del sistema urbano.

Cada institución tiene sus propios recursos que a su vez asigna según sus propias prioridades. La suma de las diversas acciones, no necesariamente coincide con el mayor beneficio para la ciudad. Incluso algunas de ellas pueden alterar o inhibir el desarrollo de otras.

Así como el ordenamiento territorial se expresa en Planes reguladores y metropolitanos, la articulación de las inversiones debiera buscar la forma de integrarse y coordinarse, para obtener mejores resultados.

VI. 5.- LOS GRANDES FLUJOS VEHICULARES FRAGMENTAN LA CIUDAD

Ductos para Automóviles o Lugares de Encuentro y relación entre las Personas

Un caso típico de iniciativas de las cuales se esperan resultados distintos, ocurre con las grandes obras de tránsito urbano, tales como la Tercera Etapa, que es planteada en sus beneficios por la capacidad de mejorar los flujos entre ciudades del área metropolitana.

No obstante, su pasada por el centro de Viña del Mar puede reemplazar la barrera visual por una barrera de circulación de alta velocidad.

La calle, que se esperaba recuperar para los peatones y para la generación de una continuidad del centro hacia el cerro, puede verse inhibida si no se adoptan condiciones de diseño que sin alterar sustancialmente los rendimientos de flujo vehicular previstos, permitan revalorizar el centro de la ciudad.

VI. 6.-PLAN INTERCOMUNAL, ACCIÓN COMUNAL

Instrumentos sin Respaldo Financiero ni de Gestión

Aun cuando existe un Plan Intercomunal Metropolitano, que establece el ordenamiento físico general de la metrópoli, la actuación en el territorio es hecha a nivel municipal, cuyos organismos otorgan los permisos de edificación respectivos.

Resulta así que iniciativas de un municipio pueden alterar prioridades o afectar a sus comunas vecinas, que comparten una misma ciudad. Por el contrario, la acción conjunta de los diversos municipios es capaz de generar cambios cualitativos del espacio urbano, evitando las alteraciones a su evolución normal.

La acción supracomunal permite por medio de una visión de conjunto, caracterizar el problema global. La visión local permite definir con mayor claridad el problema específico. La necesidad de articular ambas visiones se fundamenta entonces en obtener como resultado una ciudad mejor, en un proceso eficiente de su desarrollo.

Es necesario crear un ente regulador y operador de materias intercomunales, por sobre la gestión de cada municipio. Ciertos proyectos o iniciativas



sobrepasan los límites administrativos de una comuna y necesariamente requieren una acción y una visión que supere los límites comunales. Independientemente de cómo se organice, su rango o sus atribuciones, deberá contemplar las materias de tipo urbano en su reglamentación y uso del territorio.

VI.- 7.- INCORPORACIÓN DE LOS PRIVADOS Y LA COMUNIDAD A LOS PROCESOS DE DESARROLLO URBANO

Más que usuarios de los servicios del Estado, actores del desarrollo. El bien común solo buscado por las instituciones estatales. Articulación de intereses diversos en iniciativas compartidas.

Los municipios deben preocuparse por el bien común, en circunstancias que la gran mayoría de las acciones se llevan a cabo por el sector privado, el que busca su rentabilidad privada, la que puede o no coincidir con el bien común.

La capacidad de los municipios de orientar iniciativas privadas en vistas a conseguir en forma conjunta el bien común y la rentabilidad privada, pasa por establecer canales de comunicación y participación que permitan a los usuarios de la ciudad expresarse en sus anhelos y a la vez establecer prioridades en el logro de objetivos. En la medida que las autoridades se separa de la comunidad e interpreta ella misma lo que sería prioritario, aumentan las posibilidades de conflictos con los vecinos, los que abandonan su compromiso.

VI.- 8.- IMPOSIBILIDAD DE GUIAR EL DESARROLLO URBANO MEDIANTE PLANOS REGULADORES

Desarrollo Dinámico, Instrumentos Estáticos

El Plan regulador, como una herramienta de tipo legal, está concebido como un documento rígido, destinado a reglamentar todos los usos de suelo y demás condiciones urbanas. Por las características de nuestra legislación, debe transformarse en un código completo y exhaustivo, el que después de un largo proceso de tramitación, es aprobado y tiene fuerza legal de aplicación.

Si bien es cierto que toda inversión en la ciudad, necesariamente debe estar respaldada por la seguridad de que las condiciones de su entorno no cambiarán durante un período razonable de años, no es menos cierto que la ciudad es un ente dinámico y que por lo tanto debe adecuarse periódicamente a las nuevas circunstancias y necesidades que experimenta.

Por ello es que se percibe al Plan Regulador como una herramienta rígida que no promueve el desarrollo, sino más bien lo limita con sus normas generales, establecidas para todos los casos.

La experiencia general es que sirve para que el municipio diga que no a diversas iniciativas, pero no sirve para promover otras.

Puede afirmarse que mientras el proceso de aprobación y modificación de este instrumento sea tan largo y dificultoso, el Plan Regulador siempre estará atrasado respecto a la dinámica urbana imperante. Solo formas más flexibles o

actualizaciones menos dificultosas permitirán que el instrumento se acerque a sus objetivos iniciales.

VI.9.- AREAS ESPECIALES CON PROYECTOS ESPECIALES

Los Planes Seccionales como Herramienta de Negociación

La posibilidad del municipio de convenir y concordar obras de impacto para la ciudad y a la vez rentables para los inversionistas, implican una capacidad de negociación de condiciones hoy impedida por el Plan Regulador.

Aparece como viable una solución de actuar mediante Seccionales, donde se acuerden condiciones diferentes que favorezcan esas obras, pero ello tiene el inconveniente de una tramitación para su aprobación prácticamente igual a la del Plan Regulador.

Especial importancia tiene la capacidad de negociación del municipio cuando como resultado de ella se obtienen nuevos espacios de uso público que se incorporan al patrimonio urbano, mejorando las condiciones de la ciudad.

La posibilidad de incrementar y mejorar espacios públicos urbanos, o de otorgar uso privado a espacios que son bienes nacionales o municipales de uso público, pasa por convenir con los privados inversionistas, condiciones especiales para esos proyectos especiales, lo que requiere la factibilidad de adecuar normas a las exigencias específicas.

El uso de espacios públicos en beneficio privado, debiera traer siempre consigo un beneficio extra para la ciudad, más allá de los ingresos por obras o concesiones, lo que requiere de negociaciones donde el municipio tiene la palabra. Como ejemplo, se destaca el caso de la construcción de una marina de recreo en Viña del Mar, en el borde más consolidado de la ciudad, sin que se obtengan beneficios adicionales urbanos.

Si se hiciera en el sector Recreo, el municipio podría aunar sus esfuerzos con los del club de Yates, la Armada, los inversionistas y los terrenos municipales del ex balneario Recreo.

Aparte de las obras de la marina y de otorgar uso al balneario abandonado, se abre la posibilidad de recuperar ese borde y consolidarlo en un uso urbano que hoy le es negado por las características del diseño actual.

VI, 10.-LO PATRIMONIAL, QUÉ ES, CÓMO SE VALORA

Ni Costos ni Beneficios de lo Patrimonial Asumidos por la Sociedad

No hay claridad respecto a cuál es el patrimonio en nuestras ciudades. Tampoco hay una conciencia sobre la necesidad de valorar y consecuentemente cuidar y mantener ese patrimonio.

Si bien la historia de nuestras ciudades es reciente (comparada con lo que ocurre en otras culturas) es posible reconocer elementos que resultan significativos como testigos de nuestro desarrollo. Pero no hay conciencia clara si se habla de

edificaciones o también debe incluirse el entorno de ellas o los espacios públicos. Menos claridad aún hay respecto a qué hacer con ellas, muchas edificadas para actos que hoy no tienen significación o que ha perdido sentido lo que motivó las obras, por lo que es necesario hacer claridad sobre los nuevos usos posibles, las reutilizaciones y adaptaciones a nuevos usos, e incluso, demolición parcial con la conservación de fachadas y nuevas construcciones interiores.

Por otra parte, no se percibe una conciencia ciudadana clara respecto a estas obras y espacios. Ello se refleja en el escaso interés de la comunidad respecto a su valoración y conservación, y a la vez por la inexistencia de normas o beneficios que reflejen el interés de la sociedad por mantener esos elementos.

Se argumenta además que quizás buena parte de lo patrimonial en nuestras ciudades provenga de los espacios naturales. En ese contexto, la valoración del entorno urbano y de los elementos que valorizan el espacio natural, debieran ser parte de esa mentalidad que se echa de menos, en cuanto a reconocer elementos de nuestras ciudades como patrimoniales.



MARIO ORFALI

Director Escuela de Arquitectura UVM

Buenos días, antes de dar inicio al tema central de esta reunión, quisiera comentarles algo que para la Escuela es muy significativo. La Escuela de Arquitectura desde hace ya varios años ha estado tratando de poder provocar en nuestra región el interés hacia algunos temas arquitectónicos urbanos que nos competan a todos, digo nos competan porque efectivamente en nuestra región el ciudadano es un poco distante de la vida de la ciudad y de sus problemas y de cómo con la arquitectura en estas cuestiones de la vida diaria se puede ir provocando un nuevo destino. Entender que la arquitectura ayuda y aporta al destino de una ciudad y de una región es una cuestión muy cierta y muy verdadera para la arquitectura, y esta escuela lo entiende así.

I. EL CICLO "EL VALPARAÍSO QUE VIENE"

En nuestros talleres, todos los profesores desarrollan la obra de arquitectura muy en conjunto con la ciudad, no son temas distintos. Arquitectura y urbanismo son una misma temática, y el poder entender esto, para que pueda desarrollarse su verdadero destino. Ésta es la preocupación principal de nuestros talleres. Tal es así, que decidimos ya hace dos años empezar a establecer ésta relación hacia los municipios, hacia los ministerios, hacia todo arquitecto que esté involucrado con la ciudad en sus lugares de trabajo. Por eso es que el año pasado empezamos un ciclo que hasta ahora continúa, y pretendemos que así sea, que sea una tradición, al que llamamos El Valparaíso que viene. Vale decir una clase de lenguaje corriente, algo atrayente para que toda persona que vive en la ciudad pueda entenderlo de un modo que le toque. Nosotros nos preguntamos cuál es el destino de la ciudad hoy día.

El año pasado tuvimos a todos los municipios aquí reunidos, todas las direcciones de obras, asesores urbanistas y representantes del Ministerio de Obras Públicas en dos jornadas en las que cada uno planteó sus temas. En qué estaban, qué proyectos estaban desarrollando, para que pudiéramos entre todos abrir las puertas de un lugar académico, y en éste nuestro ambiente poder empezar a hacernos algunas preguntas más de fondo, más de verdad, más propias de la profesión del arquitecto.

El año pasado resultó más bien prometedor. Este año, el ciclo El Valparaíso que viene, quiso dar otro paso y para ello decidió debatir en torno a una obra. Una obra concreta de importancia y abrirla a la comunidad para que se entienda, se sepa de este importante proyecto conocido como la IV Etapa.

Por eso la Escuela de Arquitectura está en esto, y por eso es que estamos acá esperando escuchar las voces de todos los arquitectos y todos los involucrados en esta obra. Que nos vaya bien y que sea para un buen futuro este proyecto del urbanismo y de la arquitectura de la Quinta Región.

II.FORMA DE LA REUNION Y PRESENTACION DE LOS PARTICIPANTES

SERGIO ACEVEDO
Académico Escuela de Arquitectura UVM

Dos minutos para referirnos a la forma que nos gustaría que tomara esta reunión, aprovechando de presentar a nuestros invitados, a los participantes del panel de hoy día.

La idea es que esta jornada se divida en tres partes: una primera parte expositiva, otra parte de comentarios de los panelistas, y una tercera con la participación de todos los arquitectos y estudiantes presentes a propósito de las preguntas e inquietudes que puedan surgir de las exposiciones. LA MISION DE LA ESCUELA HACIA LA CIUDAD La intención, por una parte, es conocer más a fondo el proyecto concreto en un máximo de detalles, pero por otra parte el objetivo principal sería debatir y medir las consecuencias urbano-arquitectónicas que este proyecto implica en el futuro de la ciudad. Esta es la esta misión que esta Escuela considera como central de la arquitectura: velar por la ciudad, ser capaz de poder no sólo prever el destino como una mera proyección de las circunstancias, sino que prever el destino con la intención de conducirlo, encauzarlo y corregirlo hacia lo que lo que nosotros definimos como aquella cualidad de las ciudades de ser más ciudad o menos ciudad. Aunque parezca una redundancia –ya lo dijimos en el primer Valparaíso que Viene– hay una cualidad que una ciudades tienen más que otras, por supuesto las ciudades de más tradición, de más cultura y de más historia la tienen en un grado máximo. Por eso hay ciudades en que cualquiera quisiera vivir. Ciudades en las que alguien estuvo, y no las olvida nunca. Esto se debe a que tienen una cierta cualidad, tienen algo que les permite dar lugar y dar el lugar para que la vida se desarrolle en una cierta plenitud, con una elevación. Ese es el tema central. Evidentemente hay una serie de circunstancias de orden práctico que, por ejemplo, este proyecto va a traer como solución. Pero, ¿qué le hace a la ciudad en cuanto a esa condición de ser ciudad, cuando usamos la palabra como adjetivo y no como sustantivo. Cuánto más ciudad podrá llegar a ser en este sentido el gran Valparaíso como consecuencia de esta obra. Me gustaría que éste fuera el centro del debate.

LOS EXPOSITORES

Vamos a escuchar primero una exposición que estará a cargo de don Andrés Link, el Gerente de Merval, luego la intervención de don Oscar Valenzuela, arquitecto y miembro fundador de Habitat consultora que tuvo una importante participación hace mucho tiempo, en los comienzos de los estudios para la

Cuarta Etapa. Es interesante resaltar la distancia, el tiempo que en nuestro medio demora la realización de un proyecto de esta envergadura. El tiempo que media entre lo que va desde una aspiración, que pasa por una idea, que después se concreta en estudios, luego lo que es realmente el proyecto, su financiamiento y finalmente su ejecución. Esa ha sido la idea que hemos tenido al invitar a estos dos expositores. A continuación don Jaime Valenzuela, arquitecto, master de Yale, consultor internacional y de gran experiencia en este asunto de la ciudad. El será el relator luego de las exposiciones y finalmente quedará abierto el debate y las preguntas de los asistentes.

III.-EL PROYECTO MERVAL

DESCRIPCION DEL PROYECTO

ANDRES LINK
Gerente de Merval

Buenos días, ya me presentaron, yo no soy arquitecto, soy ingeniero comercial la verdad que en un principio sentí que venía invitado a un foro y así lo sentí hasta el día de ayer. Después, era una exposición, preparamos una exposición y ayer en la tarde me encuentro con una exposición con una orientación bastante clara, bastante dirigida, no siendo arquitecto, no siendo urbanista, espero cumplir con las expectativas que se han fijado respecto de ello. Así que rápidamente preparamos una exposición lo más ad-hoc posibles, respecto a las expectativas que ustedes tienen y centrada básicamente en dos videos, en donde se muestra básicamente cómo quedaría Valparaíso, el nuevo Valparaíso una vez que se implemente y termine la ejecución de este proyecto denominado IV Etapa.

MAGNITUD DEL PROYECTO

Antes de partir, yo quiero señalar cómo funciona esto dentro de Merval, y creo que es importante destacar por qué para poder ejecutar este tipo de proyectos, no basta con tener una empresa como Merval, que siempre se dedicó a mover trenes y a operar trenes y a interconectar cinco comunas. El gobierno determinó constituir una gerencia de proyectos, con el mismo estilo que se hizo la línea 5 del metro de Santiago. Se copió casi calcado el tema y se constituyó una gerencia de proyectos que reporta directamente al directorio de Merval. Esta gerencia de proyectos es dirigida por un Gerente de Proyectos cuyo nombre es el ingeniero José Fernando Aguil. Él es el hombre que conduce la ejecución de todo este proyecto, entre Puerto y Limache, y no solamente nos estamos refiriendo a la parte ferroviaria, sino que nos estamos refiriendo a toda la intervención que este proyecto está provocando. Yo quería dejar claridad respecto del tema, por que es importante conocer que no siempre las empresas de por sí y el Estado están preparados para ejecutar proyectos de esta envergadura. Aquí estamos hablando del proyecto de mayor volumen, o de mayor inversión que se ha hecho en regiones



en el país, durante la historia en este país. Nunca en regiones se había hecho un proyecto de 630 millones de dólares en una región y eso es lo que está ocurriendo en la Quinta región, el gran Valparaíso.

SUBPROYECTOS

La descripción del proyecto, es un proyecto que lo podemos dividir, para clarificar bien, en tres grandes subproyectos. El primero es el mejoramiento global de Merval, todos conocemos lo que es Merval, lo deteriorado que está Merval, más deteriorado ahora que está intervenida toda su infraestructura. Luego tenemos el problema del túnel ferroviario que es necesaria su construcción para poder generar la interconexión necesaria de Valparaíso-Viña del Mar con el Troncal Sur y eso lo que genera naturalmente sobre el túnel el par Viana-Alvares. Finalmente incorporamos el tema del borde costero, por que es un tema de primera prioridad para la ciudad de Valparaíso, en cuanto a la apertura de ese borde, no solamente desde el punto de vista de la posibilidad de acceder al mar, sino también desde el punto de vista de generar una visión de la ciudad hacia el mar.

OBJETIVOS

Dentro de los subproyectos vamos a fijar los objetivos centrales, cuales son:

primero, mejorar la red vial en el sector central de Viña del Mar, Caleta Abarca, el Salto. Todos conocemos los cuellos de botellas históricos que tenemos y en la medida que ha ido aumentando el parque automotor ha ido aumentando a su vez la congestión vehicular en toda esta zona Viana-Alvares. Ese tema se resuelve con al construir el par Viana-Alvares, mejorando la red vial existente.

El segundo objetivo es mejorar el servicio global del tren metropolitano de Valparaíso en toda su extensión, no estamos hablando solamente de mejorar este sector, sino de incorporar nuevo material rodante y renovar todo el equipamiento ferroviario que se requiere para tener el primer sistema metro en regiones de Chile. Hoy día solamente Santiago dispone de un sistema metro, en dos años más o en un año y medio más Valparaíso va a disponer del primer sistema metro regional Chile.

HISTORIA

Ahora quisiera referirme a la historia, porque es importante señalar lo que demora en madurar este tipo de proyectos, ya desde el año 1969 estábamos hablando de 4 etapas. En el año 1969 se implementa la primera etapa de lo que fue la solución o intento de solución de interconexión entre las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar al intervenir la avenida España entre el sector Barón y el sector Yolanda, y generarse el nudo que hoy día conocemos como Barón.

Tres años después, en el año 1972, se sigue avanzando en Yolanda

hasta Caleta Portales ensanchándose la avenida España para poder soportar el incremento del parque automotor.

Tuvieron que pasar prácticamente trece años antes de poder seguir avanzando en una tercera etapa y resolver el problema entre Caleta Abarca y Recreo. Debemos recordar lo que ocurría en la curva Los Mayos hace algunos años atrás en que teníamos una calle con dos vías donde hubo que generar allí una intervención de mayor envergadura. Finalmente, sólo dieciséis años más tarde se logró implementar esta IV Etapa que implicaba una mayor

complejidad puesto que no sólo mejoraba la conexión Valparaíso-Viña sino que también entraba a resolver un problema de interconexión con el resto de las comunas del gran Valparaíso, es decir Limache, Villa Alemana, Quilpué, Viña del Mar y Valparaíso.

LA SOLUCIÓN DEFINITIVA

Dentro de esta historia los últimos años fueron los determinantes. En el año 1996, dentro de los equipos de gobierno, se consideró finalmente que el soterramiento de la línea ferroviaria era la solución definitiva para poder ejecutar el proyecto IV Etapa, es decir, generar lo que es la interconexión entre las dos ciudades. En 1997 se licita la ejecución del anteproyecto y en 1999 el Presidente de la República, don Eduardo Frei Ruiz-Tagle le da el vamos a través de un oficio presidencial, lo que luego va a ser ratificado por el Presidente Lagos quien procede a constituir esta gerencia de proyectos y la radica en Merval, que se había constituido como Sociedad Anónima el año 1995, como filial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

EL COMO (CONDICIONANTE)

Pues bien, todo esto no se podía se ejecutar sobre una tabla rasa, es decir estaba lleno de restricciones. Había que intervenir ciudades que estaban y están en funcionamiento y una de las restricciones fundamentales estaba dada por mantener en operación el tránsito ferroviario. En el caso de Santiago, actualmente se están construyendo líneas nuevas, pero los trenes siguen funcionando en otras líneas, existe la más absoluta libertad para construir. Acá teníamos que mantener el tren en operación, de manera que los trabajos y diseños de ingeniería tuvieron que hacerse respetando esta condición contemplando una línea provisoria. Los trabajos para intervenir una franja muy angosta son de bastante complejidad y hasta ahora los sistemas han funcionado con prácticamente cero nivel de accidentes, en más de un año de intervención. Estamos pasando un invierno y los trenes siguen transitando por una sola vía en Viña del Mar. Además, existe el problema del tren de carga que debe tener acceso a los recintos portuarios durante la noche. No se ven de día trenes de carga, puesto que son incompatibles con los trenes de pasajeros, pero por contrato debíamos darle la pasada, esa era la primera restricción. La segunda condición está relacionada al hecho de que, como es natural, en una ciudad que tiene vida, que tiene movimiento debía afectarse lo mínimo posible el entorno urbano. Hoy día estamos en plena faena y la verdad es que, si bien uno debe reconocer que hay efectos sobre el entorno, éstos han sido evaluados en general como no traumáticos. En verdad se puede decir que se han logrado controlar todos estos efectos, tomando medidas sobre la marcha. Si uno toma los tiempos de viajes que se están usando hoy día en el centro de Viña del Mar, realmente son mucho menores a los que se veían un par de semanas atrás, cuando se cambió el sentido del tráfico. Una restricción más es que el proyecto tiene que estar listo en el año 2005. En general, el Estado tiene mucha inercia. Este es un proyecto público que requiere o bien el financiamiento del Estado, o el aval del Estado para conseguir el financiamiento, que es lo que finalmente ocurrió. Y, como ya dije, el Estado tiene una inercia tremenda. El proyecto debió haber empezado mucho antes, y a pesar de eso los plazos siguen siendo los mismos, y hay que cumplirlos aunque hayamos partido con un cierto

nivel de atraso.

Por último, existe un presupuesto que no debe sobrepasar el orden de los 360 millones de dólares. Eso responde a que el equipo de material rodante que estamos comprando ya no se consideró material rodante rehabilitado, sino material rodante nuevo el cual en este momento se está fabricando especialmente para este tramo y contempla 27 trenes de primera generación.

IV. EL MEJORAMIENTO GLOBAL DE Merval

REEMPLAZO DEL MATERIAL RODANTE

En esto voy a ser muy breve. Se reemplaza el material rodante, todos estos trenes antiguos que estamos viendo pasar dejan de funcionar el 2005, algunos trenes nuevos que ustedes ven pasar o vieron pasar, que todavía siguen operando, son trenes que fueron prestados por la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Mientras tanto nosotros seguimos utilizando los que son de procedencia española que están en muy buenas condiciones, pero que no son económicamente eficientes para ser operados en este caso. La mejor ecuación resultante fue la compra de estos automotores que los mandamos a fabricar a Francia de marca Alston, que son 27 unidades de dos coches.

REHABILITACION DE LAS VÍAS

En cuanto a la habilitación de la vía, ya en el año 1999 partimos con ello, se empezó a ver piedra nueva, se empezó a notar un cambio en la operación. Se procede al mejoramiento de todo lo que es el equipamiento, electrificación, etc. Si uno recorre las vías, observa que los postes están descabezados, las líneas de alimentación eléctrica están absolutamente corroídas al igual que todos los sistemas de control. Los sistemas de control del tráfico que hoy día tenemos datan de la década del 30, y ya nos causan problemas con frecuencias de sólo 10 minutos. Todo eso se cambia por sistemas modernos de la CTC que nos van a permitir tener frecuencias de 5 y hasta 3,5 minutos en horas pic.

LAS ESTACIONES

Con respecto a las estaciones, vamos a tener 20 estaciones en total, 16 estaciones que son de superficie y 4 estaciones subterráneas. A su vez habrá tres tipos de estaciones: En primer lugar están las soterradas, es decir las que van en el túnel, cuáles son Miramar, Viña del Mar, hospital y Chorrillos. Estas cuatro estaciones tienen los accesos en desniveles, con dispositivos para discapacitados. Las mesaninas son desniveladas, es decir, una persona ingresa a la estación, accede a las boleterías que se encuentran sobre los andenes, al igual que el metro de Santiago, y sigue bajando hasta llegar a los andenes trenes. Existirán además controles de acceso mediante torniquetes de entrada y salida, lo que será muy característica de acá. A diferencia de Santiago donde el control solamente es de entrada, aquí será de entrada y salida porque nosotros tenemos tarifa diferenciada por distancia recorrida. De tal manera que aquí nosotros vamos a poder cobrar por kilómetro recorrido y a la vez tener un perfecto control de origen y destino del uso del tren. Habrá superficies antideslizantes y el andén estará nivel del acceso del tren, esto lo destacamos mucho, algo muy normal en otras partes del mundo, pero aquí que fueron cambiando los trenes, todos con



distintos niveles de descarga para acceder a los andenes. Estos, sin embargo, nunca se reconstruyeron. A veces quedaban por encima y otras por debajo, ahora definitivamente con la llegada de los 27 trenes franceses los andenes quedan a nivel de la pisadera del tren.

Luego vienen las estaciones que están sobre el borde costero, que son Puerto, Bellavista, Francia y Barón que tienen la característica muy especial de permitir que se transparente la visual de la ciudad hacia el mar. Por último, el resto de las estaciones que se ubican al interior de Viña del Mar, que son estaciones relativamente livianas, pero muy adecuadas para un tránsito de un alto volumen de pasajeros. Todas estas estaciones están dotadas de sistemas de peajes de control de pasajeros y están debidamente segregadas, lo mismo que la línea férrea. Nunca más vamos a tener una línea férrea abierta como la que tenemos hoy día, donde cualquier persona puede cruzar por ella y en cualquier lugar. Tampoco van a haber cruces a nivel, todos los cruces van a ser sobre nivel o bajo nivel y, si queda algún cruce a nivel va a ser un cruce de emergencia. Al interior de Viña del Mar, prácticamente todos los niveles que existen hoy día son a nivel, como por ejemplo el cruce del Belloto, frente al cementerio del Belloto.

EL TÚNEL FERROVIARIO

Este túnel tendrá una longitud de 5,2 km y una profundidad de 12 a 14 mts. Esta gran profundidad se explica por el hecho de que toda esta línea está cruzada por servicios públicos, ya sea de agua potable, como de aguas lluvias, la cual de ser intervenida habría requerido de un muy alto costo para reconstruirla. Por lo tanto este túnel pasa por debajo de todas estas instalaciones que hoy día existen. Para la construcción de este túnel se eligió la técnica de paredes moldeadas, que consiste en construir una pared a los costados del túnel, a 16 mts de profundidad, y luego extraer la tierra de entremedio para construir el cajón abajo. Esto es lo que se está realizando hoy día y entiendo que hay más de 4 km de pared moldeada construida. El ancho en las estaciones es de 13,4 mts, y la longitud de 105 mts permite dos trenes acoplados de a dos, es decir con 4 coches. Cada tren mide alrededor de 48 mts, El ancho de los andenes es de 3 mts., más o menos equivalente al ancho que tienen los andenes del metro de Santiago. La losa superior, tal como lo señalaba anteriormente, está bajo los cauces de aguas lluvias, y posee una ventilación forzada en caso de emergencia. Esto está básicamente determinado porque este túnel va a ser usado también por trenes con tracción diesel, ya que por esta misma línea van a pasar trenes de carga, fundamentalmente en horario nocturno, los que utilizan ese tipo de combustible. Existirán pasillos de evacuación de emergencia, como en cualquier túnel que se ubica en pleno centro de la ciudad, además de sistemas de alarma y monitoreo. Se tuvo especial cuidado en la evacuación de aguas lluvias al momento de diseñar los accesos de estación y los sistemas de ventilación de manera de evitar el ingreso del agua producto de eventuales inundaciones.

V. EL BORDE COSTERO DE VALPARAÍSO

Luego de describir el proyecto, lo que es la parte

global, lo que se trata de trenes, la intervención del túnel, lo que es la prolongación del tren y lo que va a pasar encima del túnel, voy a referirme a un aspecto que por las características propias que tiene Valparaíso y por todo lo que está ocurriendo en la ciudad de Valparaíso hoy en día, adquiere una enorme importancia: el borde costero.

UN PASEO COSTERO

Reconociendo que éste tiene una tiene una característica muy especial, el proyecto IV Etapa también está contribuyendo a incorporarle elementos que creemos que son necesarios para la ciudad de Valparaíso, para el soporte como ciudad patrimonial. Con respecto a esto, lo primero que contempla este proyecto, es un paseo costero desde Barón hasta el Puerto, algo que hoy día no existe. Se trata entonces de que los trenes no entren por las cuatro o cinco líneas férreas que hoy día existen entre Barón y la estación puerto. Cuando uno entra desde la Av. Argentina hacia el puerto se encuentra con una parrilla de trenes. Allí en definitiva van a quedar sólo dos líneas, lo que es suficiente con los sistemas modernos de tráfico. Esto va a hacer posible entrar y sacar los trenes en forma permanente con una frecuencia de hasta 3,5 minutos sin perturbar a la ciudad, lo que va a redundar en la entrega al uso público de más de 13.500 mt2. Es decir 1,4 hectáreas que van a quedar transformadas en un paseo. Ahora bien, para que ello sea compatible con la vida de la ciudad, la operación de Merval debe adecuarse a dicho paseo. Por ejemplo, los nuevos trenes son mucho más apropiados para dicho fin, ya que con ellos vamos a poder operar a una velocidad reducida en el sector Barón-Puerto, no más allá de 30 km por hora. Queremos emular como operan los tranvías en Europa, en cuanto a moverse sin mayor riesgo entre los peatones. En Europa los tranvías operan y la gente se mueve entre medio de ellos con un cierto nivel de regulación sin mayores perturbaciones dentro de la ciudad.

En cuanto a la operación de carga, debemos seguir teniendo una vía exclusiva, pero ésta no llegará al puerto, solamente va a llegar a la altura de Barón y de ahí por ingreso directo a los recintos portuarios. Lo fundamental, como dije antes, es que se verá drásticamente reducida la plataforma de rieles lo que permitirá aumentar en forma notable la vereda que hoy en día casi no es vereda. Actualmente, la vereda que existe entre la Av. Errázuriz y la parrilla de trenes de la vía férrea, no tiene más de un metro o medio metro de ancho y generalmente hay postes que prácticamente no le permiten a una persona desplazarse por ella. Esa vereda va a transformarse en una vereda de 7 a 8 mts de ancho y va a tener la distancia entre la estación puerto y la estación Barón, Av. Argentina y Plaza Sotomayor.

ZONIFICACIÓN DEL BORDE COSTERO

Entonces, como señalaba, se genera una zona peatonal al costado de Av. Errázuriz, entre estación puerto y estación Barón. El diseño de la zona peatonal reconoce el futuro de los terrenos del borde costero, es decir aquí tenemos dos zonas importantes. La ciudad de Valparaíso ya definió que el sector entre la Estación Puerto, donde se desarrolla hoy día la operación portuaria, donde está concesionado el puerto, y la calle Edwards, permanecerá con características portuarias, formando parte de la zona primaria del puerto, donde habrá actividad portuaria. Sin embargo, toda el área desde la calle Edwards

hasta la Av. Argentina, donde está el muelle Barón, se ha definido como un área de desarrollo inmobiliario, como un área de apertura de la ciudad hacia el mar, o de penetración del mar hacia la ciudad. Por lo tanto, todo el desarrollo que está generando Merval allí, es un desarrollo que debe ser compatible con la ciudad. Si uno pasa por ese sector hoy, se va encontrar con una ferretería ferroviaria extremadamente dura, llena de marcos. Todos esos marcos salen de allí, y son reemplazados por postes con pequeños ganchos lo que va a permitir darle a esa ruta una transparencia a la visión desde la ciudad hacia el mar.

LA APERTURA AL MAR

Es importante señalar además que todo esto va a estar dotado de una franja de vegetación, va a estar dotado de jardines y no va a existir más ese tremendo muro que hoy día divide la Av. Errázuriz con la franca villa, el cual será reemplazado por un diseño de muy baja altura que no perturbará la visual, pero evitará que la gente se introduzca a la línea férrea en cualquier lugar. Mientras, el tramo de Edwards y Barón se constituirá en el área donde se producirá la apertura hacia el mar y donde la gente podrá acceder al borde costero. Los cruces peatonales se han diseñado aproximadamente cada dos cuadras de tal manera que la gente pueda ingresar a la ciudad vía peatonal o con vehículo. El paso que se va a dejar definitivamente habilitado con costo de la IV Etapa es lo que hoy día es el paso Simón Bolívar. Pasando la Av. Francia hay un paso vehicular que hoy día es particular el cual alimenta unos terrenos de una empresa portuaria que están llenos de containers. Esos terrenos serán devueltos a Merval, ya que son propiedad de Merval. El 30 de Junio de este año se liberan de camiones y de containers. Corresponde a la IV Etapa desarrollar las actividades para implementar el proyecto en aquel tramo, y ese ingreso se va a transformar en el primer acceso vehicular y peatonal que va a quedar habilitado en esta área de desarrollo inmobiliario de que va a ser dotada la ciudad. Todo esto estará apropiadamente señalizado por guardacruces y todos los elementos electrónicos que hoy día caracterizan los cruces ferroviarios modernos en el mundo.

Hay un segundo elemento que algunas personas plantean como solución, cual es pavimentar la línea del tren en ese espacio. En un principio nosotros hemos pensado dejar ello dotado de balazos para no permitir a la gente pasear por la línea del tren, dejarlo con piedras. No obstante uno siempre va a tener una visual absolutamente pura hacia el lado del mar y el pavimento de los cruces peatonales a la vía serán construidos de tal manera que puedan cruzar el tren, los peatones y los vehículos en forma adecuada.

LAS CUATRO ESTACIONES DEL BORDE COSTERO DE VALPARAISO

A lo largo de este extenso paseo, vamos a tener cuatro estaciones. Hoy día tenemos tres solamente, tenemos Puerto, Bellavista y Barón, Una cuarta estación será construida frente de lo que es hoy día la Escuela de Derecho de la Universidad de Valparaíso, donde están los actuales talleres que van a existir solamente hasta el 2005. Estos talleres se levantan, se deja disponible el lugar para integrarlo al resto de los terrenos que están para desarrollo inmobiliario. Hemos visto lo colapsado que está el sistema



ferroviario hoy en día en este sector, y la nula relación visual de todo lo que son los recintos borde mar. Aquí vamos a mostrar hacia donde vamos a llegar no hacia donde queremos llegar, sino cuáles son las definiciones que a estas alturas, después de largos años de estudio, tenemos. La IV Etapa está potenciando un desarrollo en Valparaíso generando nuevos puntos de atracción y actividades. Esto se ha centrado básicamente en el Paseo de 1,4 hectáreas de apertura al uso público. Entendemos que esto va a permitir una relación mucho más fluida entre el mar y la ciudad. Todas las estaciones, como decía anteriormente, han sido diseñadas de tal forma de que sean absolutamente transparentes, con el mínimo de volúmenes que obstruyan la visual hacia el mar, integrando de alguna manera la línea férrea a la Av. Errázuriz. Hemos concebido una unidad a lo largo del borde costero de este sector, con paseos, cruces —que esperamos se construyan más o menos cada dos cuadras a contar de la calle Edwards hacia el lado Barón— buscando integrar las estaciones Puerto, Bellavista, Francia y finalmente Barón. En la Estación Puerto, por ejemplo, desaparecen las bodegas, hoy día allí existen unas bodegas que son paralelas a la Av. Errázuriz emplazadas en unos terrenos que esperamos nosotros darle un uso distinto en el futuro. Esperamos un desarrollo inmobiliario importante allí, con contribución de entidades privadas. La idea es que todo sea absolutamente transparente desde la Av. Errázuriz hacia el mar, con construcciones absolutamente livianas.

VI. EL PLAN VIAL DE VIÑA DEL MAR

El otro aspecto de gran interés que conlleva este proyecto de la IV Etapa involucra a la ciudad de Viña del Mar y se refiere a una importantísima remodelación su red vial.

EL PAR VIAL VIANA-ALVARES

Hoy en día, esta ciudad se encuentra prácticamente dividida, con su circulación muy restringida en cuanto al movimiento de vehículos de norte a sur. Prácticamente solo existen uno o dos cruces por donde pueden transitar vehículos de cualquier tipo. El resto de los cruces, como Ecuador, Traslaviña etc. están limitados. Con este proyecto desaparecen todas estas limitaciones, ya que todas las calles que confluyen a Viana o a Alvares, van a tener su correspondiente cruce, de tal manera de que, si hoy existen siete en el futuro habrá diecisiete. Son diez cruces nuevos que se habilitan al sistema. Dentro de esta red vial, el sector que adquiere mayor importancia es, sin duda, el par Viana-Alvares, con un perfil de 45 mts. de ancho entre la vereda de calle Viana y la vereda de la calle Alvares con dos calzadas de 9,5 mts. y tres pistas cada una cada una. Tanto Alvares como Viana tendrán el mismo sentido de tráfico que tienen hoy día, lo que nosotros hicimos fue adelantar el sentido del tráfico que va a tener la ciudad del futuro, afortunadamente con resultados bastantes promisorios. Además de estas tres pistas va a ver una cuarta pista para viraje hacia la izquierda. Las veredas, tanto de Viana como de Alvares están diseñadas de 7 mts. de ancho. Hoy día no tienen más de 2 ó 3 mts. Habrá un bandejón central de 12 mts. de diseño paisajístico y todo el cableado de todos los servicios será subterráneo.

LAS ESTACIONES SOTERRADAS

La Estación Miramar, por ejemplo va a quedar un tanto desplazada hacia la calle Von Schroeders. En la intersección de calle Ecuador con Alvares y con Viana se encuentra la 4ª pista de que hablaba antes, con desvío hacia Ecuador. Esta será una de las estaciones soterradas con un acceso a nivel central. La estación Viña del Mar, también subterránea, tiene un acceso que es como un cubo transparente. Solamente la esta estación, ubicada en el centro de Viña del Mar, va a estar dotada de algunos elementos adicionales como locales comerciales. En el metro de Santiago, no todas las estaciones tienen una dotación adicional de otro tipo de negocios, aquí va a ocurrir lo mismo. Luego tenemos la Estación Hospital, que es una estación nueva. Hoy día ya está operando con un paradero provisorio y con muy buenos resultados.

Esta estación tiene algunas particularidades, porque es una estación que no solamente sirve a un sector poblacional, sino que atenderá un sector de hospital y de consultorio, por lo tanto está dotada de una serie de elementos para poder atender pasajeros que reúnen esas características. En general la gente accede por arriba, a una mesanina, compra los boletos y después accede a los andenes y a la línea férrea que está a 14 mts. de profundidad. Resumiendo, este gran plan vial abarcará, desde Agua Santa, todo el sector céntrico de Viña del Mar. Habrá diecisiete estaciones de metro y diez cruces nuevos: Caleta Abarca, Toro Herrera, Agua Santa, Villanelo, Etchevers, Quinta, Quillota, Subida Mackenna, Limache, Viana. Además, éste va a ser el enlace con el Troncal Sur lo que va a permitir tener una accesibilidad con las comunas del interior y alternativas de conectividad tremendamente eficientes, como son un metro moderno y una autopista con estas características. Muchas gracias.

VII. FORO PANELISTAS:

OSCAR VALENZUELA

Arquitecto, Miembro Fundador de HABITAT

ANTECEDENTES DE LA IV ETAPA

Este proyecto que yo llamaría el proyecto integral, el proyecto estructural para el gran Valparaíso comienza con el taller de la Avenida España, que tenía una serie de problemas de congestión, y el proyecto que ahora se llama IV Etapa. La IV Etapa fue uno de los puntos que quedó pendiente. Nuestra intervención comenzó con un encargo que nos hizo la Secretaría Ministerial de la Vivienda, que se requería para justificar la ampliación de la Av. España y su tercera etapa. Sin embargo, el Ministerio de Hacienda exigió que se evaluara el proyecto completo, no solamente la justificación económica de la ampliación de un tramo de esa avenida que iba desde Caleta Portales hasta el Puente Capuchinos.

Nuestra tarea se concentró en analizar una serie de alternativas que flotaban en el aire, por así decirlo, para la IV Etapa, que era el tramo crítico del término de la Av. España en la ciudad de Viña del Mar. Si uno hace un esfuerzo se recuerda de esa época en que en el puente Capuchinos se armaba un taco tanto en la mañana como en la tarde, desde Valparaíso hacia el interior. Con la III Etapa, este

problema se solucionó parcialmente ya que en ese lugar desapareció el puente Capuchinos dejando de ser el puente del Casino durante muchos años. El análisis que nosotros hicimos incluyó la revisión y el cálculo de la rentabilidad de siete alternativas.

COMO UDS. SABEN, ESTE ES UN PROYECTO ANTIQUÍSIMO. LAS ALTERNATIVAS

1 Alternativa:

Desde el Sector de El Salto, bajo los cerros, traer el tren hasta el Borde Costero, un poco más al Sur, en la quebrada de Yolanda, para liberar el espacio que actualmente ocupa junto a Viana y Alvares. Este es un concepto importante, en ese momento el tren, que ahora, según hemos visto anteriormente es un proyecto integral, en ese momento tenía otra administración: Ferrocarriles del Estado. Este proyecto, a Ferrocarriles del Estado le molestaba. Ellos insistían en que podían llegar al Puerto, porque otra de las ideas era llegar solamente hasta Barón, justamente para liberar ese espacio. Han tenido que pasar todos estos años para que administrativamente se forme un ente que une las autoridades de Ferrocarriles con las autoridades en este momento existentes que se preocupan de la vialidad, como Sectra, como el Ministerio de Obras Públicas, para que este proyecto — que va más allá del diseño — pueda fructificar y pueda ser lo que hoy se está construyendo. Como pueden ver, la situación era muy diferente.

2 Alternativa:

Hacer un camino que atravesara el Cerro Castillo y el tren era construido por el Estero. De nuevo, para liberar el eje Viana – Alvares.

3 Alternativa:

Otra idea era cambiar la naturaleza del tren transformarlo en una especie de tranvía.

EL ANÁLISIS Y LAS DECISIONES

El análisis de esas alternativas implicó la evaluación económica, en donde se midieron los costos de cada uno de los proyectos y los beneficios que generaban, fundamentalmente por ahorro de tiempo de transporte de las personas, con proyecto versus sin proyecto. También la liberación de la congestión vehicular y la ganancia de tiempo que ésta conlleva

LA POSIBILIDAD SUBTERRÁNEA

Hecho ese cálculo, dio como resultado preliminar que la alternativa más conveniente en términos económicos, era la construcción de un tren elevado sobre este trazado, eliminando el terraplén existente en esa época, y permitiendo el paso fluido entre el norte y el sur de la ciudad. Ese era el proyecto más rentable comparando solamente los beneficios desde el punto de vista del transporte y de la operación de vehículos. Sin embargo, con nuestra inquietud como arquitectos, veíamos que ese proyecto de tren elevado también producía un cierto deterioro en la ciudad. No se lograba que en este tramo de la IV Etapa se liberara esa barrera tanto visual como física.

Vimos entonces la posibilidad de medir otros beneficios, lo que no se suele hacer en este tipo de proyectos, para mejorar la rentabilidad de lo que sería la solución subterránea. De esta manera, decidimos cuantificar lo que significaba en los valores



del suelo urbano el liberar del tren de superficie este sector que, de acuerdo a lo que analizábamos nosotros en esa época con respecto al valor del suelo, era un área deprimida. Por ejemplo, si uno compara el eje Libertad, con el eje Alvarez-Viana, analizando los valores existentes en ese momento, vemos que, a gran distancia del Centro, por Libertad –que era un eje importante comparado con el de Viana-Alvares– eran muy superiores los valores del suelo.

Teóricamente se acepta que el valor del suelo depende de lo que es la accesibilidad a los centros de interés de toda ciudad, y de su valor comercial. En teoría, esos valores del suelo, a igual distancia del Centro, y a igual distancia de los centros importantes que son, por ejemplo el de Valparaíso, no debiera producirse diferencia en estos valores, y de hecho existían. En algunos casos triplicaban entre Libertad y Alvarez-Viana. La explicación de eso era que además de tener una connotación de accesibilidad, también la tiene desde el punto de vista ambiental. En términos espaciales, en términos económicos y sociales, es posible sumar variables para obtener un valor del suelo más completo.

LA SIGUIENTE HIPÓTESIS A PARTIR DE ESE CONCEPTO: LA HIPÓTESIS A PARTIR DEL VALOR DEL SUELO

Si nosotros conseguimos que el par Alvarez-Viana tenga la calidad ambiental de lo que es la Avenida Libertad, deberíamos pensar en lograr un valor del suelo similar. Y ese valor del suelo, ese diferencial debiera ser considerado como un beneficio, porque se está creando ahí una situación nueva, inexistente en la ciudad. Sumados esos beneficios a lo que significó el ahorro de tiempo de las personas y de la operación de vehículos, la alternativa de tren subterráneo era más rentable que el tren elevado.

EL RESULTADO DEL ESTUDIO

Este fue el resultado del estudio y eso fue lo que en ese momento recomendamos a la autoridad. Durante un largo tiempo se mantuvo a la espera porque, como el proyecto total de este mejoramiento del tránsito en el Gran Valparaíso había resultado rentable, no se iba construir en ese momento la IV Etapa, sino la Tercera, en el año 1980. Cuando ésta se terminó, en el año 1986, comenzó de nuevo a plantearse, después de cinco años, la situación de la IV Etapa, y ahí, la Secretaría Ministerial retomó la posibilidad del Tren Elevado. Seguramente Uds. recuerdan que en el diario aparecían periódicamente maquetas electrónicas que se hacían de ello, y la idea seguía adelante. Pero, insistiendo en destacar la complejidad de los proyectos urbanos de esta envergadura, de que tiene que producirse una confluencia de elementos. No solo de diseño, no solo de costos de los proyectos, sino que también organizacionales. Todavía no existía un ente que se hiciera cargo de este proyecto dada su magnitud y la complejidad. Es importante destacar que una vez existiendo este ente, fueron siendo considerados factores que en un momento fueron enemigos del proyecto. Me refiero a Ferrocarriles. El Ferrocarril tiene una larga historia, es el generador de Viña del Mar, como todos saben. En un comienzo el tren generó el asentamiento en sus terrenos adyacentes, desde el Gran Hotel y mansiones en calle Alvares, etc.

LA IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL

Pero en la medida que fue pasando el tiempo, fue aumentando tanto la frecuencia del tren, como las propias instalaciones y el crecimiento de la ciudad se topaba con este muro que significaba el terraplén del tren. Estos hechos fueron haciéndolo poco humano... fueron poniendo al tren un poco en contra de la ciudad, y la gente ya no buscó estar cerca del tren, que fue el gran modo de acceso que tuvo en ese momento. A través del tren, la gente en la estación de Viña iba a esperar a la gente que venía de Santiago a pasar vacaciones. Había una actividad urbano-social en torno al tren que después se fue perdiendo y se fue transformando al revés: todos se alejaban del tren. Solamente ahora, cuando el tren se hace más urbano, cuando las soluciones aprovechan la actual tecnología para desarrollar este proyecto, es que se puede producir de nuevo esta “urbanización” del tren, acompañado de avenidas que son capaces de permitir el tránsito de grandes masas de personas de un punto a otro del Gran Valparaíso.

LOS RIESGOS A EVITAR

Sin embargo, cabe destacar como última observación, que las evaluaciones que se hicieron en esa época, si bien indicaron un camino para solución más adecuada, también fijan una tarea que va a depender de la nueva calidad que tenga esta Avenida, no solo en su espacio, sino también en su operación. Porque si esta avenida, en la operación de la movilización colectiva se va a transformar en una especie de Alameda de Santiago, con trenes de buses muchas veces vacíos. Otra vez, vamos a haber liberado a la ciudad de un terraplén de tierra y de piedra para tener otro de buses que esperan pasajeros, no se sabe haciendo qué. Esa situación va a impedir que la gente concorra y produzca esta renovación urbana inmobiliaria en torno a esta nueva Avenida. Obviamente, desde que este proyecto comenzó a hacerse el valor del suelo a comenzado a subir, pero, si esta situación a posterior no mantiene la calidad ambiental en la operación de esta Avenida, cualquier embellecimiento va a ser estéril si no se opera bien dentro de la vialidad de la ciudad. Muchas Gracias.

JAIME VALENZUELA

Relator

Voy a tratar de ser breve, y plantear ciertos temas, para la discusión posterior, que entiendo es lo que más nos interesa.

LAS REPERCUSIONES URBANAS DEL PROYECTO

La primera pregunta que sería bueno discutir, tiene que ver con lo último que planteó Oscar, es decir, las implicaciones urbanas que tiene la mejora a lo largo de un eje muy importante de la ciudad, y la relación que tiene que haber entre el proyecto vial y el proyecto urbano. Comparado con el trabajo que se hizo en los años ochenta, la institucionalidad que hay detrás del proyecto Cuarta Etapa es infinitamente mejor ahora, y creo que no podemos sino aplaudir lo que está haciendo Merval, lo que nos ha planteado su gerente, que es un gran paso en términos de ingeniería. Creo que es una obra impecable. Sin embargo, el problema que enfrenta este proyecto ahora es que debe estarse haciendo veinte o treinta años más tarde de lo que debiera haberse hecho. Cuando nosotros lo evaluamos en el año ochenta, la ciudad de Viña del Mar era algo muy diferente de

lo que es ahora. Si se hubiera hecho la obra en ese momento, Viña estaba en una situación privilegiada: podía elegir tener, próxima a su centro unos boulevares de primera categoría: Libertad y Viana-Alvares. Podría, en ese momento, haber especializado uno u otro para diferentes funciones que hoy día han cambiado de lugar.

UN DESFASE HISTÓRICO

En esa época no existía el Centro Comercial de Quince Norte. Los usos de suelo que han proliferado a lo largo de la Avenida Libertad recién estaban comenzando y la Avenida Libertad era un boulevard donde la gente se paseaba para llegar a sus viviendas, conversando en la mitad del camino. Hoy día vemos que la utilización de este boulevard, que permitía un acceso adecuado al centro en una ciudad que en esa época era caminable, ya no es posible porque es interrumpida por la entrada y salida de los vehículos a las tiendas, a las farmacias, a las librerías, etc. que se han ubicado en las manzanas e interfieren con ese paso.

EL ESCENARIO HA CAMBIADO

Esto me recuerda lo siguiente: un problema que a menudo enfrentan los arquitectos –ya no en Chile, que es una sociedad más moderna– pero sí en países más tradicionales que Chile, por ejemplo Ecuador, donde estábamos con unos amigos arquitectos. Lo que sucede allí en estos momentos cuando una familia requiere hacerse una casa, cuando el dueño de casa quiere hacerse una casa para una familia que ya no tiene. En este momento Quito está lleno de casas que han construido una sala de baile para preparar el matrimonio de sus hijas. ¿Por qué? Porque recién ahora esta familia ha tenido los medios suficientes para construirse una nueva casa, pero sin darse cuenta que su familia ya cambió. La sociabilidad que precede al matrimonio, ya no se hace en la casa. De tal modo que estas casas encuentran que tienen un espacio y una forma que es adecuada para otro uso. Entonces son rápidamente vendidas por las señoras que se quedan en la casa, y se transforman en oficinas. Entonces, para exagerar lo que estoy diciendo, en este caso, cuando nos enfrentamos al problema de evaluar la rentabilidad de las diferentes alternativas, el problema podría definirse como una ciudad que funcionaba (el Viña del Mar de los años setenta) pero le fallaba el funcionamiento de su eje principal. El problema en este momento, si lo que se va a construir tiene las características que nos describe su Gerente, es el inverso: vamos a tener una excelente vía, un metro de primer orden, una vialidad adecuada, para una ciudad que ya no funciona.

Sería bueno conversar con Uds. qué piensan de esta situación. En último término: ¿qué significa esto? Que ya no basta con sumergir el tren. El esfuerzo que se tienen que hacer para integrar a los arquitectos, a los que están preocupados por la ciudad, más allá de los bordes, como se está haciendo muy bien en el proyecto actual, sino que al interior de esta ciudad, cuya función ha cambiado, es muchísimo mayor.

ACCESIBILIDAD VERSUS DETERIORO

El segundo tema para provocar una discusión, es el de la relación íntima que hay entre accesibilidad, cambio de uso y deterioro. En este momento, con la mejor accesibilidad, se puede producir que con el tipo de buses, de tráfico rápido, se sustituya la antigua barrera de ferrocarril por una barrera de alto tráfico.



LA FALTA DE INTEGRACION ENTRE LOS PROYECTOS

Finalmente, el tercer tema es la sectorialidad con que se abordan estos temas. Ha habido un salto gigantesco entre la separación que había entre Ferrocarriles, los proyectos urbanos, los proyectos viales y lo que se está haciendo ahora en Merval. Pero lo que yo he entendido es que muchas de las soluciones urbanas que se están planteando en las estaciones, no están todas integradas entre los servicios públicos.

SERGIO ACEVEDO

Moderador

A mí me gustaría añadir un aspecto más, en una visión más amplia. Cuando uno ve los resultados del último censo y compara con varios censos anteriores ya vemos esa detención que Valparaíso tiene en su crecimiento y la poca capacidad de regeneración urbana que demuestra. Uno diría, aquí tenemos una gran ventaja, una relación entre los pueblos interiores que son en gran parte dormitorio de la oferta de trabajo que todavía Valparaíso sigue teniendo mayoritariamente dentro de la Quinta Región.

EL DETERIORO DE LA CUALIDAD DE “SER CIUDAD”

La pregunta, planteada muy brevemente, aunque implica mucho más, es esta invitación a seguir alejándonos, continuar con este éxodo que ha provocado el empobrecimiento de la cualidad de ser ciudad de Valparaíso. Me estoy refiriendo a la vida cultural y espiritual que permite la ciudad. A qué clase de vida da lugar. No me estoy refiriendo a solucionar sus problemas de orden práctico, que por cierto deben ser solucionados. El proyecto Merval sumado a proyecto Troncal Sur, que dejará a Limache a quince minutos de Viña del Mar, ¿no provocarán como consecuencia un mayor éxodo. Y por lo tanto una mayor dispersión de la energía y a la vez impedir la concentración, que si es bien manejada es la que permite una cierta plenitud de vida, una superposición y una interacción de mundos diferentes que es lo que caracteriza a las ciudades que son “bien ciudades”. Cuando recordamos que la vida y el acontecer cultural de Valparaíso hace cuarenta años era superior a la de hoy en muchos aspectos. No había ningún espectáculo internacional de primer orden, en cualquier campo, que viniera a Chile y que no pasara por Valparaíso. Ese, para mí, es el síntoma innegable que muestra lo que estoy hablando. Hoy día no es cuestión que vengan pocos, casi ninguno. Esto es por algo. Sucede que es sabido que hoy Valparaíso no es una plaza donde se pueda dar un espectáculo de esas características debido a las muchas razones culturales, económicas, sociológicas bien sabidas pero no siempre conocidas. En lo concreto, lo que quiero es manifestar porqué me parece importante velar por la regeneración de la ciudad y tener el cuidado de no estar incentivando de un modo negativo el éxodo, la dispersión.

HARKEN JENSEN

Director de Proyectos I. Municipalidad de Valparaíso

“LO PRÓXIMO” Y “LO FAVORABLE”

Un par de cosas, a propósito de eso. Para entender el proyecto –y a propósito de lo que decías tú– es importante hablar de la coherencia urbana. Hablar

de la vialidad. Alberto Cruz decía: Valparaíso creció buscando lo próximo y lo favorable al Puerto. Lo próximo en distancia y lo favorable en lo que significa asentamiento. ¿Qué pasó? Pasó que lo próximo se transformó en desfavorable y lo favorable se transformó en lejanía. ¿Qué hicimos? Creamos un sistema vial. Todavía quedan ejemplos de lo que era la Vía Elevada. La Vía Elevada es la negación de lo que estamos haciendo hoy en Valparaíso. Coherencia urbana significa que estamos desarmando este muro, estamos uniendo Viña del Mar que estaba dividido. Lo que es la Av. España y lo que significa el tren. Le hemos pedido al MOP que conecte el Troncal Sur con la Vía Las Palmas. Un gran nudo que está conectando el sector interior. Segundo: que esta conexión de Las Palmas se conecte con Valparaíso a través de La Pólvora. Estamos enfrentando la lejanía que planteaba Alberto Cruz, de una manera diferente.

Tercero: el acceso Sur Cabritería a Valparaíso, es decir, un acceso a la ciudad a través de Quebrada Cabritería, habría significado la negociación de lo que estamos haciendo hoy.

Creo que el proyecto IV Etapa es un proyecto importantísimo porque conecta en forma amigable el borde costero. La idea de la IV Etapa es tratar de sentir que en la Estación Barón, y también en la Estación Portales, se está desarrollando un proyecto con los pescadores y de desarrollo turístico. Que en la Estación Viña hay un proyecto seccional muy importante de la Municipalidad y que en Quilpué, Villa Alemana, Limache hay otra historia, con el verde, etc. O sea, entender que este sentido de tránsito puede ser un sentido de paseo, por ejemplo, el tren de la costa en Buenos Aires. Creo que uno comete errores urbanos cuando se apresura con las cosas.

JAIME VALENZUELA

LA CIUDAD QUE YA NO ES

Me alegra escuchar lo que dices, especialmente en la última parte. Refiriéndonos más a lo que dije antes de una obra nueva para una ciudad que ya no existe, me estaba refiriendo más a la zona de la Población Vergara y al por Viana-Alvares. La aclaración es que me estaba refiriendo a la alternativa que en última instancia nosotros recomendamos: la del tren subterráneo. El que esta obra sea equivalente a lo que había hecho esa obra, en ese momento, para el plan de Viña, es una obra que tiene que analizarse en el contexto del Gran Valparaíso, y del Gran Valparaíso-Santiago, que es un tema que me trae a la memoria lo que planteaba Sergio. Es cierto, a lo que él se refiere es que ya no vienen las grandes compañías, al Valparaíso de antes, que era una ciudad independiente. Lo que hay que reconquistar hoy día es si vienen a este Gran Valparaíso, porque es parte de Santiago, así como Santiago es parte de Valparaíso. Solamente si todos nos organizamos para concebir este futuro, y esta obra como parte de ese futuro, que es la totalidad de la Macro Región Central. Muchas ciudades, especialmente las europeas, tuvieron un momento, que es equivalente a lo que tenía Valparaíso en los años cincuenta o sesenta, que era tener, próximo al Centro uno o dos boulevares donde se realizaban el paso de los ciudadanos, cuando ya habían dejado de hacerlo en el centro de la ciudad, o alrededor de la plaza, que era el lugar de reunión. Es necesario elegir estos dos elementos vitalizadores de este nuevo centro, e impedir que se desagreguen como está sucediendo ahora con la calle Valparaíso y Quince Norte trayendo como consecuencia el caos que, todos sabemos, esto ha provocado. Me refiero específicamente a eso, pero en la gran escala tú tienes toda la razón.

JAIME DE LA FUENTE

Planificación Urbana I. Municipalidad de Viña del Mar

MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR Y EL PROYECTO DE LA IV ETAPA

Yo quería hacer unos comentarios de lo que ha significado para la Municipalidad de Viña y para la Ciudad el tema de la IV Etapa. Traje algunos planos de las cuestiones que hemos estado discutiendo con Merval, respecto al tema que se denomina “paisajismo”. La Gerencia de Merval ha hecho una muy buena administración. Tenemos también una opinión concordante con lo que se decía recién, que iba a ser mucho más complicado y más traumático el tema de la intervención, y oportunamente se ha hecho un excelente trabajo. Una intervención de esta envergadura en pleno centro de la ciudad no es un chiste, es una cuestión sumamente complicada.

UN PROYECTO “FERRO-VIAL”

Quiero felicitar a esta Universidad porque nos ha sido muy grato ver como han desarrollado el debate urbano que es fundamental, especialmente cuando la universidad se llama Viña del Mar. Hay que hacer una distinción que para nosotros es fundamental: esto, como muchos otros proyectos de alto impacto, no es un proyecto urbano. Esto no es un proyecto visto desde la perspectiva de los arquitectos y los urbanistas: es un proyecto vial. Es un proyecto “ferro-vial” y lamentablemente, planteado desde esa concepción, tiene un impacto muchas veces negativo en lo que es la vida de la ciudad, la vida del habitante de la ciudad.

Cuando se hacía referencia a la historia de este proyecto recordé que, cuando comencé a estudiar en los años 70 en la Universidad Católica de Valparaíso, lo primero que hicieron fue mostrarnos el hermoso proyecto que había propuesto la Escuela de Arquitectura, en contraposición al proyecto que estaba planteando el Ministerio de Obras Públicas, la famosa Vía Elevada. Lamentablemente, en ese entonces ese proyecto fue definido en términos economicistas y desde el punto de vista del transporte, y el Borde Costero entre Viña y Valparaíso desapareció absolutamente. Todavía existía la estación de Recreo, la Playa, la piscina. Una cosa de una calidad urbana que en esa época no la valorizábamos y hoy la añoramos.

Pensamos que Valparaíso se va a ver mucho más favorecido que Viña del Mar porque, efectivamente, esto de recuperar el mar (muy contado por los Barceloneses) es algo sumamente valioso. Me inclinaría por algunas propuestas de borde costero que le encargaron a la Católica. El ideal, sería que el tren fuera hundido hasta la Estación Puerto. Que el borde costero se entregara al habitante de Valparaíso en forma integral.

En cuanto a la cuestión vial, ésto ha sido una vía de comunicación entre Valparaíso y el resto de las intercomunales. Eso lo hemos tenido siempre, por eso nos viene de perilla este tema de la construcción del acceso sur, por que ésa es la manera de manejar el problema del puerto a través de un sistema vial que está destinado a los camiones y a los automóviles. No pretender hacer pasar un sistema vial por el centro de la ciudad, partiéndola en dos. Si bien Compartimos las aprehensiones reflejadas en lo que decía Jaime, en el sentido de que esto puede transformarse en un pasadizo y que podríamos estar reemplazando el terraplén de un tren por un tren de autobuses, desde nuestra perspectiva municipal tenemos que seguir peleando por que eso no ocurra.

3 **VINCULACIÓN DE NUEVOS ASUNTOS CON " LA MATERIA "PROPIA"**

3.1.- CON TRATAMIENTO DE MEDIOAMBIENTE Y ARQUITECTURA

- a.- Análisis en Regiones Secas: Región de Atacama
- b.- Análisis en Regiones Húmedas: Décima Región
- c.- Análisis en Regiones Cordillerano: Valle Central

3.2.- CON TRATAMIENTO DEL ENTORNO ESPACIAL, EN EL DESARROLLO DE LOS TALLERES

- a.- Análisis del Entorno Natural
- b.- Análisis del Entorno Edificado
- c.- Análisis del Entorno Patrimonial
- d.- Análisis del Entorno Climático

3.3.- CON TRATAMIENTO DE LA " ARQUITECTURA EN CHILE"

- a.-Análisis de " Nueva arquitectura en Chile" Nueva Ciudad?!

3.4.- CON TRATAMIENTO DE LA "ARQUITECTURA DEL SIGLO XX"

- a.- Análisis de "HITOS" de la Arquitectura occidental del Siglo XX

3.1.- CON TRATAMIENTO DE MEDIOAMBIENTE Y ARQUITECTURA

Este documento trata la relación de la obra de arquitectura con el tratamiento de su entorno a través de una concepción bioclimática.

Para ello se analizan tres obras realizadas en el marco del taller concurso. Taller conformado para participar en el concurso Mineduc 2003.

Estas obras tuvieron especial énfasis en una arquitectura que considerara el entorno desde una perspectiva bioclimática.

Cada una de ellas da cuenta a través de su proposición arquitectónica de una estrategia bioclimática, esta estrategia es la forma que se constituye para generar el vínculo con el entorno, es ésta la que rige y da lugar a una obra que propone un modo para el tratamiento de su entorno.

Por tanto, el tratamiento del entorno desde la perspectiva bioclimática es la construcción de un vínculo arquitectónico con el medio ambiente, donde acto y espacio se funden con el entorno, donde la obra no solo interviene y da destino a un determinado lugar, sino que además, en su relación con el medio se hace a sí misma, es decir, la obra nace también de su entorno. Donde el vínculo con el medio natural, no es solo una cuestión de cuidado o preservación, sino que, es la correcta intervención arquitectónica, es en la justeza y equilibrio de lo natural con el espacio habitable.

Para dar cuenta de la estrategia bioclimática es que cada una de ellas se presenta haciendo una descripción de las principales características del entorno, de la proposición arquitectónica, del espacio y su forma, de tal manera que ellas den cuenta de la configuración de la estrategia bioclimática, y a su vez sea esta misma estrategia la que devese la proposición para el tratamiento de su entorno.

El taller tuvo como encargo el desarrollar escuelas básicas rurales, donde la situación propuesta respondiera a una realidad concreta. Se trataría de la reposición, remodelación o proposición de una nueva escuela, para una comunidad rural de no mas de 1000 habitantes.

La principal decisión al momento de abordar el taller, fue definir zonas donde el entorno o contexto reflejara características propias y marcadas dentro de la geografía de Chile, de tal manera que éstas se reflejaran en los proyectos propuestos. Para ello se escogieron tres zonas:

1. Toconao, Desierto de Cámara, II región.
2. Río Blanco, Los Andes, V región.
3. Sotomó, Cochamó X región.

Estas zonas se visitaron durante cuatro días para recoger en ellas todas las observaciones e informaciones necesarias para la elaboración de los proyectos.

Ahora bien, fue necesario distinguir cuáles son los elementos geográficos que componen un entorno.

Un entorno geográfico será todo elemento reconocible y por reconocer como significativos y propios de un lugar, localidad o región.

Estos elementos serán tanto del ámbito natural como de las manifestaciones humanas.

Todos ellos serán los que conformarán el espacio a intervenir por una obra de arquitectura. Por tanto, el espacio a intervenir es un entorno complejo que tiene una escala mayor a la propia obra y que se podría definir de dos modos:

a. El entorno natural, como las manifestaciones propias de un medio ambiente, compuesto principalmente por la relación de los fenómenos climáticos y las manifestaciones topográficas. Estas darán cuenta de las características de una determinada extensión, como son, la vegetación y las configuraciones físicas de la tierra y el agua.

b. El entorno cultural, que dice del

modo que el hombre ha encontrado en las distintas expresiones para habitar la tierra y desarrollar una concepción del mundo. Lo que se traduce en las ciudades y el modo de agruparse y emplazarse, la organización del territorio, las tradiciones, la historia y el patrimonio con las experiencias acumuladas, en el modo de constituir sus espacios habitables, en las técnicas y materialidades constructivas, así como también, su que-hacer productivo.

Todas ellas manifestaciones propias y presentes en una cultura.

ANÁLISIS DE LAS OBRAS PROPUESTAS POR EL TALLER CONCURSO, SU VISIÓN DE ENTORNO Y SU RESPUESTA DESDE LO BIOCLIMÁTICO.

1. Escuela rural n. E-21 Toconao. Región de Atacama.
2. Escuela John Kennedy, Sotomó, Comuna de Cochamo. Décima Región.
3. Escuela Río Blanco. Los Andes, Quinta Región.

La concepción del entorno que conlleva la proposición arquitectónica de estos proyectos será la que dará lugar a una obra vinculada al medio ambiente.

De tal forma, estas obras aquí analizadas dan cuenta de cómo la relación de los elementos significativos del entorno y el encargo arquitectónico, generan una proposición, un acto, un modo de habitar, que será a su vez, el qué y cómo hacer de una estrategia bioclimática.



A.- ANÁLISIS EN REGIONES SECAS: REGIÓN DE ATACAMA

I. ESCUELA RURAL NºE - 21 TOCONAO. REGIÓN DE ATACAMA.

Toconao es un poblado situado en el desierto a 2.415 msnm, con una población de aproximadamente 1000 hab. donde el 80 % de ésta es de ascendencia de la cultura atacameña.

Su emplazamiento se debe a la presencia del río Del Jerez, que abre su quebrada en esta zona generando características mínimas de oasis.

Su clima es desértico de altura, con casi absoluta ausencia de precipitaciones, con un aire seco y una alta radiación solar. Presenta una gran oscilación térmica noche-día, con temperaturas que varían entre los 30 °C y los -10 °C.

1. ELEMENTOS DEL ENTORNO

- Clima**
-Clima seco, ausencia de precipitaciones.
-Alta incidencia de la radiación solar.
-Oscilación térmica.
-La sombra como espacio para la mínima habitabilidad.
- Cultura Atacameña**
-Ser una población mayoritariamente descendiente de la cultura atacameña.
-El hundimiento de las construcciones en los pueblos primitivos atacameños.
-El Zaguán como espacio intermedio y colectivo de la edificaciones tradicionales.
- Experiencia constructiva local**
-El uso de la piedra Liparita.
-El adobillo como sistema de aislación térmica para cubiertas.

2. PROPOSICIÓN

A través del estudio de estos elementos propios del entorno y la relación con el encargo y programa solicitado por el concurso, se propone la Escuela Zaguán Hundido, cuya cualidad es ser un umbral graduado por sombras. Esta cualidad recoge el modo de habitar de la región y protege de la extremidad del clima desértico.

El propósito arquitectónico y educacional, es entonces, ser reflejo de la comunidad Atacameña.

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Esta escuela se compone de dos edificios, los cuales están atravesados por túneles subterráneos. Estos articulan los espacios conformados por la escuela, es decir, las aulas, las salas multiuso, el internado y la plaza. Este edificio conformará una gradualidad en el traspaso desde el interior -zaguán hundido-, a la máxima exterioridad -la plaza comunitaria.

-El edificio principal esta conformado por las aulas y los patios intermedios (Zaguán), este se hunde y

genera una doble cubierta graduando la temperatura, y a su vez, por medio de unas aberturas en los patios intermedios gradúa la luz.
-El internado, articulado por los túneles subterráneos, al contrario de las aulas, se levanta y expone a la radiación de calor diurna.

-Los tuneles subterráneos, son perpendiculares a los edificios y permite articular los recorridos y la renovación de aire de los recintos interiores.

-La plaza publica, es el espacio que la escuela abre a la comunidad a través de la mínima habitabilidad otorgada por la sombra de los árboles.

4. ESTRATEGIA BIOCLIMÁTICA

A través del acto y orden espacial de los elementos arquitectónicos se propone una estrategia bioclimática.

El clima del desierto hace que las condiciones de habitabilidad se den en el cobijo de la sombra, ésta condición, unida a la oscilación térmica proponen al modo del habitar condiciones para el día distintas de la noche.

La Escuela construye en tres ordenes la habitabilidad para el desierto:

- las aulas, el espacio diurno graduado por las sombras y el hundimiento.
- el internado, el espacio nocturno regulado por la radiación acumulada en los muros.
- la plaza, como el espacio abierto graduado por la sombra del árbol.

Esta estrategia se puede describir en seis puntos:

a.- Generar un hundimiento al espacio habitado en el día. De esta manera se aprovecha la inercia térmica entregada por el suelo, y a su vez se cubre con un manto que construye la sombra. El uso de muros de piedra Liparita se suma a la gran inercia del suelo.

b.- Aislante térmico generado por una doble cubierta. Se distancian los cielos de las aulas de la cubierta general del edificio, lo cual permite el paso del aire y la liberación del calor para las aulas. Esta cubierta irá revestida con adobillo.

c.- Ventilación subterránea y renovación de aire. A través de los túneles subterráneos se genera por convección una succión de aire, desde el sector de la plaza hacia las aulas, las que en su espacio central disponen unos conos succionadores. De tal manera, se logra recoger el aire caliente y húmedo de la plaza, que al hacerlo pasar por el túnel subterráneo se enfría y renueva. Este aire será el que mantendrá, junto a la inercia térmica del hundimiento, las

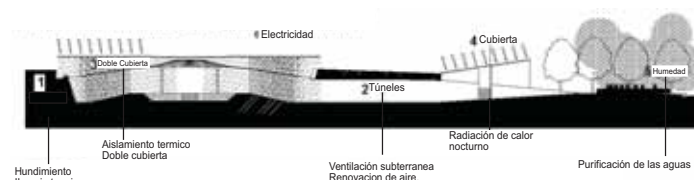


condiciones de temperatura estable y posible de habitar durante el día.

d.- Radiación de calor nocturno. El edificio de internado se expone al asoleamiento diurno, de tal manera que genere acumulación térmica en la masa de sus muros y cubierta, compuestos por piedra Liparita. Esta acumulación será liberada durante la noche, hora en la cual la temperatura desciende y se hace necesario generar calor. La masa de los muros mantendrá frescas las habitaciones en el día e irradiará calor en la noche.

e.- Humedal artificial. A través del tratamiento de las aguas utilizadas en la escuela, se propone una plaza comunal que permitirá la plantación de tamarugos, con una pileta central para el tratamiento

UBICACION DE ELEMENTOS DE DOMINIO BIOCLIMÁTICO



HUNDIMIENTO EN LA ESCUELA



las sombras aumentan la intensidad desde el centro en sentido radial y construye en las salas el lugar de mayor sombras generando el cobijo durante el día.
Por lo tanto la Escuela construye sus interiores a partir de intensidades de sombra.

VENTILACION SUBTERRANEA Y RENOVACION DE AIRE MASAS DE AIRE EN MOVIMIENTO A PARTIR DE LA SUCCION



B.- ANÁLISIS EN REGIONES HÚMEDAS: DÉCIMA REGIÓN

II. ESCUELA JOHN KENNEDY, SOTOMÓ, COMUNA DE COCHAMÓ DÉCIMA REGIÓN.

Sotomó es una localidad ubicada en el estuario de Reloncaví. Se constituye a través de una pequeña comunidad reunida en torno a una escuela, una iglesia, una posta y un teléfono satelital. A esta localidad sólo se puede acceder por mar y se retira geográficamente de los centros urbanos, lo que genera un gran aislamiento.

Emplazada en una topografía muy accidentada, propia de los cordones montañosos, y dominada por la extensión marítima, sólo permite que el borde marítimo sea el espacio posible de habitar. Esta relación de topografía y extensión marítima, genera un ordenamiento en base al enfrentamiento visual, otorgado por el emplazamiento de los pueblos y edificaciones en el borde marino.

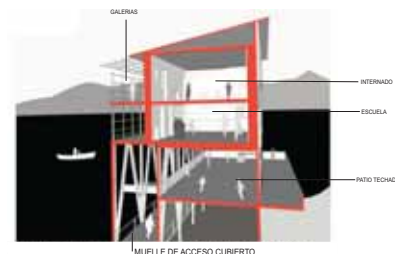
El clima de esta localidad está marcada por el dominio de la humedad, con un promedio de 2000cc anuales, un 95% de humedad ambiente promedio, con la presencia de escurrimientos de agua constantes sobre la superficie de los terrenos. Cabe destacar que estas condiciones acentúan la sensación térmica corporal del frío.

Las condiciones otorgadas por la presencia marítima, regula las temperaturas propias de la Cordillera de los Andes. Las temperaturas promedios anuales oscilan entre los 10 °c y los 20°c, siendo las extremas de -3 °c y 26 cº aprox.

La actividad de esta localidad esta sostenida por la pesca y extracción de moluscos, además del cultivo de salmones. Por tanto, se genera una relación donde se trabaja en el mar y se duerme en la tierra, de tal forma que, el que-hacer es un constante traspaso tierra-mar y mar-tierra.

1. ELEMENTOS DEL ENTORNO

- a. *Clima.*
 - Humedad ambiente
 - Pluviosidad
 - Temperaturas
- b. *Topografía*
 - Dominio de la extensión marítima.
 - Relieve accidentado, dominado por cordones montañosos con una brusca caída al mar.
 - Asoleamiento disminuido por el encajonamiento del estuario.
 - Aislamiento geográfico.



- c. *Experiencia constructiva local.*
 - Reconocer la experiencia constructiva desarrollada con la madera, material propio de esta región.
- d. *Ordenamiento territorial.*
 - El emplazamiento de los pueblos y edificios en torno a extensión marítima.
- e. *Del que-hacer*
 - Las actividades marítimas que generan el continuo paso Tierra -Mar y Mar -Tierra.

2. PROPOSICIÓN

Se propone una escuela que genere las condiciones de refugio a la intemperie y sea a su vez, un elemento articulador, para la propia comunidad, para el acceso mar-tierra y para la relación de enfrentamiento en la extensión.

El habitar se propone entonces, al modo del refugio, es decir, habitar en lo agreste generando el dominio de la intemperie.

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Es una obra que se emplaza en el borde mar, constituyéndose como un muelle. Se distancia del suelo y genera las condiciones de habitabilidad en lo techado.

Se constituye con cuatro niveles: suelo, espacio exterior cubierto, espacios intermedios graduados por el cerramiento del edificio y, las aulas cámara. Estos niveles ordenan en forma sucesiva el dominio de la intemperie, el muelle, la plaza articulador, el patio, las aulas y el internado.

Los espacios interiores se habilitan para ser refugio, constituyéndose en una cámara aislante para los espacios en permanencia con un sistema de generación de calor autosuficiente.

Las aulas fueron diseñadas con muros estantes, que además de constituir un orden para el modo de trabajo, incorporan el sistema de aislación térmica.

La escuela intenta constituirse en un cuerpo, con la total complejidad nacida del entorno y la proposición arquitectónica.

4. *ESTRATEGIA BIOCLIMÁTICA*

La estrategia bioclimática se basa principalmente

en dos modos. El primero, es constituir el refugio a través de las instancias de dominio de la intemperie; y el segundo, es el emplazamiento y su relación con la topografía y la extensión.

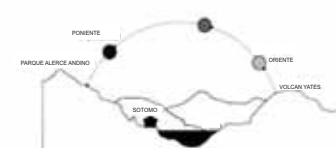
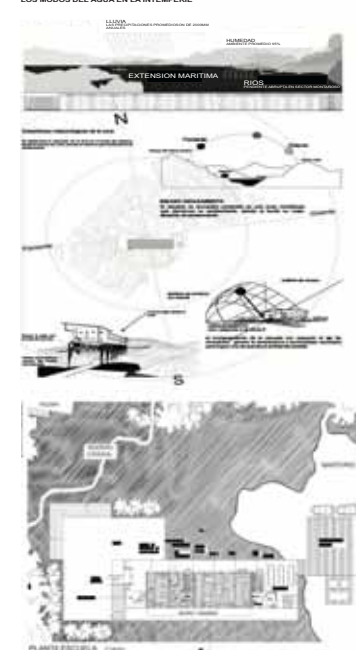
1. Las instancias para construir el refugio son:

- a. El suelo constituido por la plaza articuladora y el muelle, son la primera instancia al constituir un suelo distante de la humedad de mar y de la que escurre a nivel del terreno natural.
- b. Lo techado, el espacio exterior cubierto, conformado por el muelle y el patio de la escuela.
- c. Los espacios intermedios graduados por el cerramiento del edificio y por el grado de permanencia del habitar, serán los accesos, los espacios de tránsito, comedor y estares.
- d. La cámara, que será el espacio de mayor permanencia, son las aulas y dormitorios. Estos estarán protegidos por muros perimetrales de alta aislación y estarán calefaccionados por un sistema de calderas eléctricas provenientes de una turbina

2. Emplazamiento.

Como factor determinante de la estrategia bioclimática es el modo del emplazamiento. Éste se conforma al ocupar el borde marino, lo que permite el máximo aprovechamiento de la incidencia solar, al obtener el mayor retiro posible de las sombras producidas por los cerros del cordón andino. También es importante, la integración de la escuela al ordenamiento territorial generado por la extensión marítima. Instalada en un río próximo a la escuela.

REALIDAD CLIMÁTICA DE LA ZONA EL AGUA LOS MODOS DEL AGUA EN LA INTemperie



El estuario se encuentra contenido en una zona montañosa que disminuye las posibilidades de aislamiento, siendo el borde marítimo el máximo distanciamiento de la sombra producida por los cerros



C.- ANÁLISIS EN REGIONES CORDILLERANO: VALLE CENTRAL

Sistema de aislación del viento

III. ESCUELA RÍO BLANCO, RÍO BLANCO. LOS ANDES, QUINTA REGIÓN.

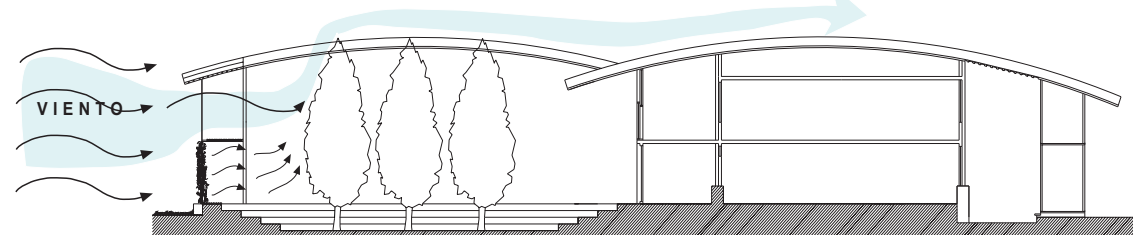
Río Blanco es un poblado ubicado a 35 Km. de Los Andes y a 15 Km. del mineral de Saladillo. Se encuentra a 1700 msnm, en la Cordillera de los Andes, junto al camino internacional. Es un valle conformado por la confluencia de los ríos Saladillo y Blanco. Su clima está marcado por una fuerte oscilación térmica invierno-verano. Las temperaturas de verano oscilan entre los 25 a 30 °C y en invierno entre los 0 a 15 °C. En invierno se acumula hasta un metro de nieve. Existe una fuerte presencia de vientos en dirección este-oeste en verano y oeste-este en invierno, con velocidades entre los 20 a 80 k/h., con mayor fuerza en la estación de invierno. Las corrientes de verano son cálidas. Río Blanco se sumerge en un ámbito vegetal que le da un tono de oasis en un contexto andino montañoso. Por otro lado, el pueblo nace y se sustenta del trabajo minero, como contratistas de la división Andina, Codelco y labores de servicio del campamento de Saladillo; cuya pronta desaparición, influye directamente en la dependiente situación laboral del pueblo. Por esta razón, la comunidad se plantea hacer que este poblado tome una identidad propia orientada al ámbito agrícola.

1. PROPOSICIÓN

Se propone una escuela al modo de una aldea ambiental donde se recoja y desarrolle el nuevo destino agrícola de la comunidad. Esta vocación agrícola de Río Blanco se incorpora como elemento esencial para el sentido pedagógico y para la generación del habitar.

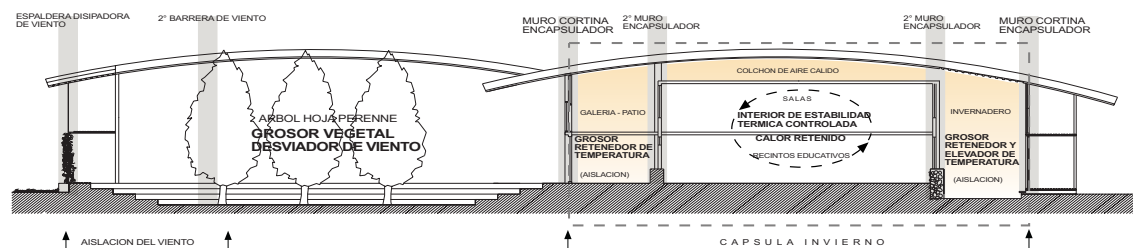
Se propone un edificio que se encapsule generando una estabilidad climática para las estaciones de invierno y verano.

Este encapsulamiento se logra a través de dos modos del habitar, opuestos en relación al clima. La de invierno, dice de un encerramiento, de un habitar contractado y la de verano, de una expansión y disfrute.



CONTRACCIÓN DE INVIERNO

Secuencia de contracción



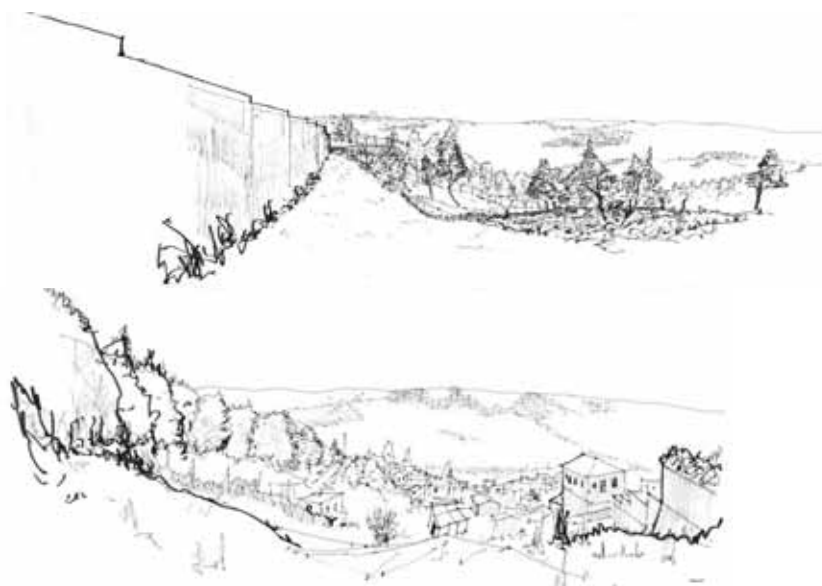
2. ELEMENTOS DEL ENTORNO

- Clima**
 - Oscilación térmica invierno-verano.
 - Vientos estacionales.
 - Acumulación de nieve.
- Topografía**
 - Valle en cañón cordillerano, dirección del viento.
 - Vegetación.
- Experiencia local**
 - El encapsulamiento. Las viviendas se rodean de un ámbito vegetal para generar la protección en invierno y la sombra en verano.
- Del que - hacer**
 - Río Blanco está en la búsqueda de una nueva orientación para su que-hacer, cuestión que tiende a la actividad agrícola.

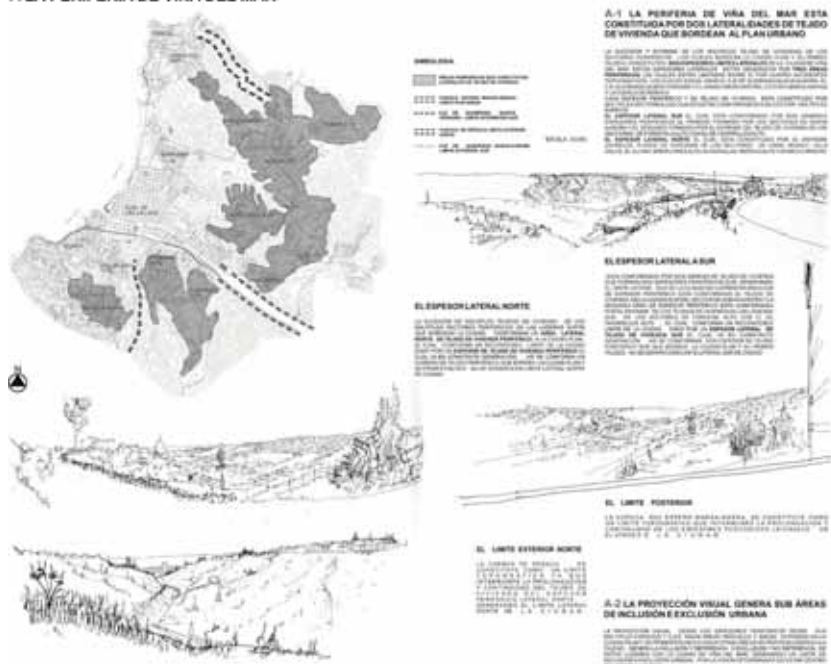


3.2.- CON TRATAMIENTO DEL ENTORNO ESPACIAL, EN EL DESARROLLO DE LOS TALLERES

A.- ANÁLISIS DEL ENTORNO NATURAL



A LA PERIFERIA DE VIÑA DEL MAR



Pretendemos mostrar en este anexo, el modo en cómo se ha ido tomando el concepto de entorno arquitectónico o de la relación de la obra y su entorno.

Consideramos que el mejor modo de hacerlo, era con ejemplo que corresponde a los proyectos de títulos y a los proyectos de novena y décima etapa. Los ejemplos tomados corresponden a proyectos realizados después de la vista de nuestros pares evaluadores, por que a partir del encuentro que tuvimos con ellos, decidimos aumentar la detención en este tema en el momento en que se realizan los proyectos. Esto de detenerse aún más en el concepto de entorno, se viene efectuando en todos los talleres de primero a título. El modo que elegimos para generar una mayor detención y apreciación del medio en donde se instaura la obra, fue que el alumno logre, mediante sus estudios del lugar, determinar a qué tipo de entorno general pertenece su obra, y por tanto qué consecuencias, qué cuidados y con qué sensibilidad debe instaurarse la obra en un lugar.

Los tipo de entorno los generalizamos en los siguientes:

- a) entorno natural
- b) entorno edificado
- c) entorno patrimonial
- d) entorno bioclimático

(El significado de cada uno de estos conceptos, se encuentra explicado en el documento de antecedentes.)

N EXPLICACIÓN DE LA OBRA





EXPLICACIÓN DE LA OBRA: Parque Planetario

Il presente lavoro intende dare informazioni sull'evoluzione, l'organizzazione e l'attività di una delle istituzioni che hanno contribuito a dare un'identità politica e culturale al paese. Il documento è diviso in tre parti: la prima descrive la struttura e l'organizzazione dell'Ente, la seconda ne illustra l'attività e la terza ne discute l'importanza e l'evoluzione.

[illegible]

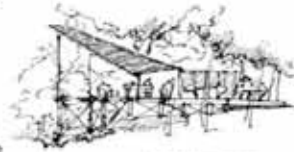
VÍAS ESTRUCTURADORAS



View Metadata
[Download citation](#)
[Download citation file](#)
[View Full Text](#)
[View Full Text \(PDF\)](#)
[View Full Text \(HTML\)](#)



El diagrama ilustra un sistema de transporte de materiales en una mina. Se muestra un túnel con una vía de ferrocarril que atraviesa un espacio subterráneo. Una grúa o sistema de elevación está montado sobre la vía, permitiendo el movimiento de materiales entre diferentes niveles o secciones del túnel. El sistema parece estar diseñado para facilitar el transporte eficiente de grandes volúmenes de material dentro del entorno minero.



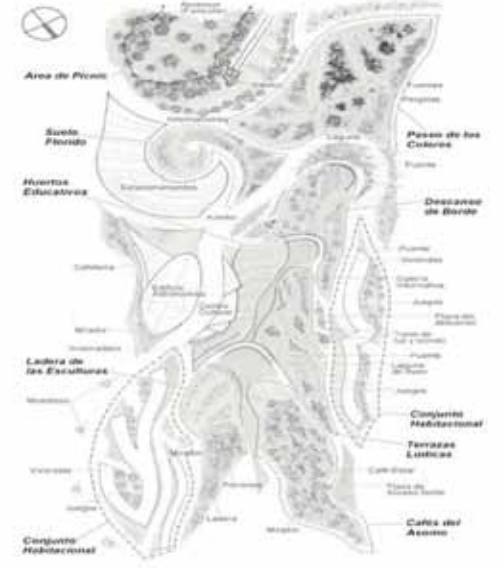
Strongly and moderately were combined into one category because of the small number of responses. The results are presented in Table 1.



CROQUIS DE LA ESPACIALIDAD QUE SE BUSCA

[illegible]

SUB-AREAS CONFORMADORAS Y EQUIPAMIENTOS



CUERPO C: Conclusión y Explicación de la Obra

C.- ANÁLISIS DEL ENTORNO PATRIMONIAL

En cuanto al entorno patrimonial, queremos dar a conocer el modo en cómo esto lo hemos ido desarrollando, aunque por supuesto se complejizará con lo que proponemos serán los temas de entorno arquitectónico descritos en el Informe y en la monografía sobre entornos arquitectónicos. El entorno como tema se ha tratado esencialmente en los "seminarios de estudio de títulos" y en el desarrollo de los proyectos del taller Europa. En los seminarios de estudio de título, el tema se desarrolla en forma teórica, y aunque nunca ha sido un tema específicamente dado como encargo, ha sido tomado por distintos alumnos, con distintas perspectivas. Desde lo construido, como los barrios y edificios históricos, hasta el patrimonio geográfico que en Valparaíso y Viña del Mar tienen tanta importancia. Por un lado, la geografía otorga atributos que conlleva a un especial modo de vivir, generando costumbres y hábitos, y modo muy especial de concebir barrios y tipos de vecindad. Por otra parte, el reconocimiento de Valparaíso como ciudad patrimonial de la humanidad, indudablemente potencia esto. Haciendo este tema un ineludible cada vez que se actúa en esta ciudad. Del mismo modo, en el actuar del Taller Europa que realiza sus estudios y proyectos en ciudades que llevan en sí lo patrimonial. Queremos esta vez, en el caso de que nos encontremos con situaciones que toquen lo patrimonial, ir más allá de lo que da la complejidad de la observación, sin abandonarla, por el contrario manteniéndola como centro que regula y reorigina los conocimientos y antecedentes.

Pretendemos en esos casos, abocarnos al estudio objetivo que rige su ser patrimonial; los modos de valorización establecidos, el estudio de sus estilos, la legalidad relacionada a ella, etc. Por ahora, presentamos nuestros acercamientos.

Son estudios anteriores a la visita de nuestros pares evaluadores, pero que se suman como tema y ejemplo a la complejidad sobre el entorno en que estamos empeñados.

EJEMPLO DE ESTUDIOS DE TÍTULO, QUE TOCAN EL TEMA DEL PATRIMONIO

El desarrollo de nuestros estudios de título y su relación con el patrimonio, son siempre una indagación que busca alternativas o perspectivas fecundas y abridoras, todas tienen como base un método o una metodología que los lleva a constituirse en estudios válidos por la lógica con que constituyen sus relaciones, sus antecedentes y su pensamiento en general. Es el opuesto a la validez de la sensibilidad personal, con que muchas veces se juzgan estos temas.

En este sentido cada uno de ellos, pensamos que aporta no solo una brecha nueva para remirar la ciudad, sino que invita al debate pero desde argumentos que nacen desde un estudio, estudio que contempla un modo complejo de intercambiar variables.

El patrimonio, como cualquier tema que entre a ser considerado universitariamente debe acercarse a ser una ciencia, con criterios objetivos y no subjetivos y en lo posible arrojar palabra nueva, aportadora, no por ello cerrada y conclutiva, por el contrario quizás, a la par de conclutiva; abridora, a la siempre revisión y reflexión de lo hecho y pensado.

Hemos querido traer a modo de reseña extractos de tres trabajos que tocan este tema. Estos temas son los siguientes:

1. "Replanteo y renovación del Sector Matriz - Echaurren" y corresponde al alumno y actual arquitecto James Fry.
2. "Elementos Hitos" y corresponde al alumno y actual arquitecto Mariechen König.

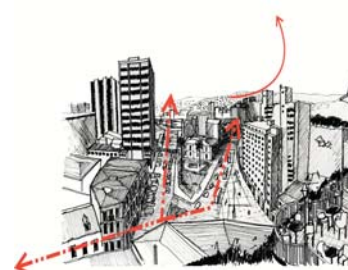
Estos trabajos tocan tres temas que vienen a ser elementos fundamentales en lo que constituye el tema del patrimonio:

- a) El replanteo y la renovación ciudadana (en esta ocasión el estudio se realiza en el sector matriz - Echaurren). El trabajo se pregunta acerca de cuáles son los parámetros para poder intervenir en la ciudad, cuándo algo se torna inamovible, qué se constituye como patrimonial en ese sector (no solo sus casas, sino su geografía y costumbres) y cómo se debe intervenir.

Lo que presentamos en esta publicación no es el trabajo en sí, ni sus conclusiones, es una presentación que pretende mostrar tópicos del trabajo. Esto se cumple para todos los trabajos de esta publicación, en todo caso la información completa está en los archivos de "estudio de título" de nuestra escuela.

Lo que se quiere mostrar y la relación que se hace con estos trabajos en esta publicación, es dar una idea de los diferentes elementos de estudios que pueden ser necesarios de considerar para obtener una conclusión en relación al tema.

Ejemplos de elementos determinantes, su estudio y su consecuencia, elementos que muchas veces se piensa que nada tienen que ver con el patrimonio.

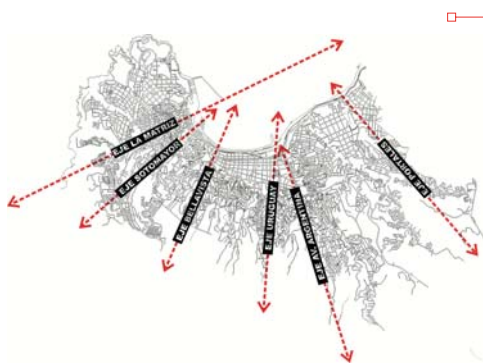


LA TOPOGRAFÍA DE QUEBRADAS

Es indudable que la topografía es una de los elementos y valores distintivos de Valparaíso, no solo por su particularidad en sí, sino porque determina las características de un habitar particular y único de barrio y el modo de relacionarse con el plan. En el estudio se analizan detenidamente los elementos fundamentales que determinan al barrio en cuestión. La topografía de quebrada guarda un modo espontáneo de orientación y vecindad, casi vernacular la mayoría de las veces, que habla de plantear el tema entre la conservación o no de estas particularidades. Este es un modo de ver el concepto de lo patrimonial en lo actualmente vivo y funcionante.

"REPLANTEO Y RENOVACIÓN DEL SECTOR MATRIZ - ECHAUREN"

por: James



"Las conclusiones ya recogidas de la ciudad, entendidas como las planeadas por el clamor de las personas que habitan la ciudad; se enuncia la necesidad de "Renovación": vista como un replanteamiento de los sectores denominados Históricos del Plan de la ciudad. Constatando que estos últimos debido al estado en que se encuentran: Deterioro, Desvaloración, nulas conexiones con otros componentes de la ciudad y su no respuesta a los planteamientos de Desarrollo, fo-

mentan a esta proceso de Obsolescencia y Desuso; lo que destruye la ciudad y no permite visualizar en forma clara el como replantear el lugar. El casco antiguo demanda y urge una reconstitución y replanteo, tanto en sus espacios como en las actividades que en ella ocurren; un cambio de destino en el sector, con nuevas obras que entren a satisfacer las necesidades en nulas conexiones con otros componentes de la ciudad y su no respuesta a los planteamientos de Desarrollo, fo-

La topografía determina las características de un habitar particular y único de barrio y el modo de relacionarse con el plan.

Se reconoce este sector al igual que sotomayor de una gran importancia, entendiendo que este es el lugar gestacional de la ciudad de Valparaíso.

SECTOR ALEDAÑO A PLAZA ECHAUREN

Se reconoce este sector al igual que sotomayor de una gran importancia, entendiendo que este es el lugar gestacional de la ciudad de Valparaíso, ubicándose gran parte de los edificios de mención patrimonial, teniendo el lugar un uso comercial muy variado, orientado a satisfacer necesidades más de barrio, ubicándose el mercado, la iglesia de la matriz etc. En este sector se ubica las calles: serrano, cochrane, blanco, errazuriz, gori, pereza, villagran, clave, san martin, matriz, santo domingo y echaurren. En su parte sur se ubican los cerros cordillera, toro y santo domingo.

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR: Este sector que se estructura en torno a la plaza echaurren que se presente como la única plaza concebida bajo el concepto tradicional de la plaza colonial, a la manera de un trazado diamero, respondiendo a una plaza interior con la ocupación de su centro.

La plaza echaurren, sumada al espacio dedicado a la matriz conforman un espacio rico y único de situaciones que dan un carácter de identidad de una forma de habitar valparaíso, presentándose como el lugar donde ocurrieron los primeros asentamientos de la ciudad (lugar de origen).

IGLESIA DE LA MATRIZ

Indudablemente, y bajo muchos puntos de vista, es un edificio y un lugar de implantación de fuertes complejidades. La iglesia es con el concepto de ciudad o de barrio completo: conjuntos habitacionales, mercado, plaza, comercio, etc., todo anexo, casi de la mano, como lo que fue algún día esta invención de barrio o de modo de vivir. Actualmente se habita en la improvisación, elemento de cierta riqueza, pero indudablemente ante los bordes del deterioro. Quizás por la pérdida de sentido de sus lugares. El sentido. En este caso otro de los elementos complejos que intervienen y completan el concepto de patrimonio. Llama la atención la desproporción proporcionada del tamaño del atrio de la iglesia en relación a la iglesia, y llama la atención el sentido social que todo esto tenía. El atrio más la plaza Echaurren como dos elementos complementarios, y la distancia inmediata o no distancia del mercado y el acontecimiento comercial. Como si todo se anexara a la vida de un barrio que busca lo ebullente en sus relaciones sociales.



El vacío como posibilidad de ventana.



LA TOPOGRAFÍA COMO LA UNIDAD DE VISIÓN DE EMPLAZAMIENTO Y ORIENTACIÓN

La ciudad completa; una vecindad. El anfiteatro, que es la forma de Valparaíso, posee en su interior la complejidad de sus posiciones individuales, las ventanas y el mar, las ventanas y los patios próximos, el vacío común como riqueza y val de una ciudad, etc. El famoso concepto de anfiteatro, característica de la ciudad de Valparaíso no es, esta vez, un retrato de su forma, sino de una virtud que determina la identidad de una ciudad. Centro "envuelto" por sus barrios, barrios abalconados a un mar aún vedado y no reconocido como parte integrante del ciudadano, ciudad unitaria, abarcable entera con la vista, etc. Valores de lo panorámico, en donde el distanciamiento es un modo especial y único que regala a modo de paisaje la estructura de una ciudad.

LA TRIDIMENSIONALIDAD. LAS SITUACIONES DE ESPECIAL PRIVILEGIO DESDE ESTA ESPECIAL TOPOGRAFÍA

Ciudad privilegiada, indudablemente. Los miradores, y en general toda aquella situación de la topografía que regala el distanciamiento contemplativo, en donde el mero suceso cotidiano, peatonal y vehicular, pasan a ser paisaje. La estructura urbana comprendida como paisaje. El vacío como posibilidad de ventana, etc. Situaciones topográficas con las cuales la ciudad de hace. Urbanismo y patrimonio, tema abierto y que se abre a un concepto aún más complejo de esto último.



Lugar nudo: punto de confluencia de importantes vías de la ciudad desarrollándose la significativa condición de ser acceso a los cerros de la ciudad.

La ciudad plantea partes, en un engranaje coherente de diversos aspectos. Las vías estructurantes como un buen vínculo con el resto de las partes de la ciudad, equipamientos coherentes y autónomos y una distribución general de modo de equiparar la situación ciudadano y servicios en equidad.

Este engranaje a veces falla. Por múltiples razones los lugares se salen del engranaje unificador. (no significa homogeneizar la ciudad), y quedan en un trasmano, que los va dejando cada vez en un menor grado de ciudad. (Trasmano que no necesariamente implica distanciamiento.) Así también ocurre con los edificios, plazas, barrios, etc. Lugares con síntomas o con huellas ya declaradas de abandono que a veces se torna un germen abrasivo en sectores de la ciudad.

Está claro que el fenómeno del abandono es un fenómeno complejo, como así también el de su recuperación. Por lo general la tendencia es a mantener en vigencia y en crecimiento los lugares consolidados, generalmente porque económicamente es más apropiado.

De aquí que viene como una de las válvulas fundamentales para asumir la ciudad, las nuevas perspectivas y las nuevas capacidades de gestiones innovadoras.

¿Cómo hacer de la recuperación de barrios o de lugares en abandono un asunto rentable? Esta es una de las preguntas fundamentales.

El deterioro y el abandono van urbanísticamente unidos, sus causas son

complejas y múltiples, como así también sus consecuencias.

Este sector que es un engranaje de plazas mayores y menores; plaza Echaurren, plaza Sotomayor, atrio de la iglesia Matriz, y lo que alguna vez fue la posibilidad de tener el mar como paisaje, es indudablemente un invento de ciudad que dice de su sentido y aspiraciones.

Hoy se habita, claro está, de otro modo. Actualmente el sector de la plaza Echaurren es una efervescencia de la improvisación, de conversaciones a gritos, del roce social de entre conocidos y en donde la función de los lugares se mezcla con equipamientos improvisados como un modo fugaz y permanente de hacer comercio. Es indudable que esta riqueza de vida y esta espontaneidad, que a fin de cuentas viene a ser una adecuación a un lugar, trae modos nuevos de relaciones.

Así también es indudable que el marco en donde esto se desarrolla está en un continuo abandono y decadencia. Asunto que atañe a quien piensa la ciudad desde su intervención, asunto que atañe en forma compleja.

El estudio plantea razones del deterioro, lugares en deterioro y posibles acciones para ello. El deterioro y el abandono van urbanísticamente unidos, sus causas son complejas y múltiples, como así también sus consecuencias.



La actividad económica informal que se presenta en las calles aledañas a la plaza echaurren va deteriorando la actividad formal original del lugar, al mismo tiempo produce inseguridad e invasión del espacio público de la ciudad.



DESCRIPCIÓN DEL SECTOR: El sector del furi se presenta como un lugar nacido en gran parte a una razón topográfica que moldea la traza y la forma de disposición de los volúmenes que ocupan el lugar.

El sector se presenta solo con una exclusividad de usos de servicios; denotándose solo actividad en las horas determinadas por el horario de trabajo, y una nula habitación que produce actividad tanto diurna como nocturna.

Este espacio nudo que se produce a pie de cerro que habla de la importante conexión existente entre plan y cerro; al romperse la fachada corrida debido al irrumplimiento de la quebrada regala espacios y permite la visión del cerro.

LA SITUACIÓN DE ABANDONO Y DETERIORO

SECTOR ALEDAÑO AL RELOJ TURRI EL CENTRO

Se reconoce este sector, como un lugar conector entre lo que es la plaza aníbal pinto y la plaza sotomayor, ubicándose en este lugar gran parte del sector de oficinas y siendo el rubro bancario el más importante. Se sitúan las calles: esmeralda, blanco, errazuriz, alme Martínez y Gómez Carreño. En su parte sur situamos los cerros Concepción y Alegre.

EL CENTRO

Las arterias de paseo de vitrinas y de trámite, en convivencia constante con una envoltura de cerros, que en el fondo es una envoltura de barrios. Esta especial circunstancia en donde los barrios, por virtud de sus asomos, o por la efectiva llegada de ellos al plan, construyen del centro una vecindad. El centro, no es tan lejano, como un punto neurálgico y radiante, (radios de distancia), acá en Valparaíso es el "abajo", el mero abajo, este centro es la focalización y la orientación de los barrios en sus ventanas y miradores. Centro de tránsito, de orilla, longitudinal, de terreno robado al mar y sin mar. Convergencia del suceso de lo panorámico.

Se reconoce este sector, como un lugar conector entre lo que es la plaza aníbal pinto y la plaza sotomayor,

SECTOR ALEDAÑO A SOTOMAYOR

Se reconoce este lugar como uno de los más significativos, denotándose su importancia por ser el único lugar que se conecta con el borde orilla, específicamente en el muelle Prat. Ubicándose en este lugar el edificio de la armada e importantes edificios comprometidos con la actividad portuaria, que giran entorno de la plaza de mayor importancia de la ciudad de Valparaíso. En este sector se sitúan las calles: urriola, Prat, Cochran, blanco, errazuriz, alme señoret, serrano, Muñoz y tomas ramos. En su parte sur situamos los cerros Alegre y Cordillera.

Una abertura de exposición, de exposición de ajeteo, de trámites, vacío ceremonial, vínculo con el puerto y único lugar de acceso al mar, aunque no precisamente una abertura a él.

En un comienzo fue una plaza formal y dura que daba lugar a fiestas y ceremonias de la ciudad. Acoge lugares de gran significación para la ciudad, entendiendo la actividad de el puerto y la estación de ferrocarriles a un costado de la plaza.

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR: Se considera como uno de los espacios más significativos de la ciudad de Valparaíso, reconociéndose como uno de los espacios con mayor carácter de identidad. Terminada la guerra de la independencia en centro de actividades administrativas y comerciales, que en los tiempos de la colonia estaba en la plaza municipal (actual plaza Echaurren), abarcando el sector de la matriz, comenzó a desplazarse hacia el sector de lo que hoy es la plaza Sotomayor.



PLAZA SOTOMAYOR

Uno de los lugares mayores de la ciudad. Curiosamente el antagonismo, de no tener espacio para ocupación de plan, esta plaza se instala con la inmensidad de un vacío intacto. Una abertura de exposición, de exposición de ajeteo, de trámites, vacío ceremonial, vínculo con el puerto y único lugar de acceso al mar, aunque no precisamente una abertura a él. Plaza que refleja a la ciudad, a su invento y a su imponente. Plaza Sotomayor, subida el Peral, museo Baburizza, paseo Atkinson, Tribunales de Justicia, edificio Naval, monumento a Prat, puerto, antigua estación de ferrocarriles, correo, etc. Una liación compleja, completa, y de un esplendor único. La actual falta de relación evidente y coherente, debilitan el concepto complejo de este engranaje, y se tienden a mirar y a juzgar estos elementos en forma unitaria.

Al encontrarse en calle Prat, el espectador se sumerge en un mundo interior, que no da cuenta de la situación en que se encuentra sumergido el barrio; entendido como su relación con el borde mar y el cerro.

En este caso la rigidez, el

desolamiento y la dureza del

concepto de lo peatonal.



LA MERA FUNCIONALIDAD

Quizás como ejemplo opuesto, en donde la acción de la intervención, no considera los aspectos que hacen únicos a los lugares, a veces solución pero no da cabida a la particularidad y unicidad (ser único) del acto humano. En este caso la rigidez, el desolamiento y la dureza del concepto de lo peatonal. Se suma a estas megaestructuras de hormigón, un mar que está a escasos metros, como situación natural y connatural a Valparaíso, pero que se encuentra cerrada. Esto indudablemente también es patrimonio, la abertura y el desahogo al mar, como lo inherente a esta ciudad. La mera funcionalidad de sus vías estructurantes, la rigidez y el desolamiento, mucho tienen que ver, no solo por la falta de sensibilidad de la escala humana, sino de un Valparaíso vedado a una de sus esencias; el mar.

Estas relaciones van desde el estilo de sus edificios, a la relación urbana de barrio y centro y su relación de equipamiento comercial.

LA PLAZA ECHAURREN COMO UN LUGAR DE GRAN RIQUEZA EN SUS RELACIONES ARQUITECTÓNICAS

Estas relaciones van desde el estilo de sus edificios, a la relación urbana de barrio y centro y su relación de equipamiento comercial. Quizás uno de los lugares más característicos de Valparaíso y simultáneamente uno de los más abandonados. El estudio plantea distintos puntos de vista;

a) la situación de Bolsón. De ser un lugar terminal, por tanto quien llega es porque va allí, así el equipamiento que posee niega o es incapaz de sostener y convocar llegadas, tan solo la mantención de los lugareños. Este concepto de isla indudablemente cerca al lugar y lo deja fuera del suceso urbano.

b) la estructura damera de sus calles, solo señala un direccionamiento, y una proposición, que en el caso de existir una intervención esta pasaría a sumarse a una ley que absorbe al total.



Plaza Wheelwright

Este lugar aumenta su condición de terminal, y más aún disminuye su equipamiento, es por tanto casi un lugar sobrante, aunque exista la antigua aduana, la bajada Carampague y se inauguran calles como Bustamante, Cochran y Blanco, calles que más tarde serán conexiones efectivas con el centro. Su falta de suceso urbano y peatonal, deja el lugar como un mero pasar, con muy poca razón de destino. El edificio de la aduana, se mantiene en un cuidado patrimonial a la fuerza pues no está inserto en el suceso de la ciudad.

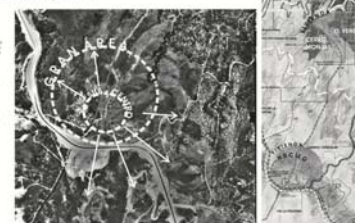
Los dos sectores que acá se muestran constituyen dos espacialidades, relativamente distintas a las anteriores ya que la actividad; en su relación de acto y espacio no se presenta en una actitud de estar en contemplación de su entorno; el sector del furi se manifiesta como un lugar de tránsito en un dinamismo, influenciado mayoritariamente por su estrechez y su cercanía con el automóvil, tomando este la real preponderancia en el lugar. Al estar dentro del barrio de la matriz, su condición de espacialidad, relativamente distinta a las anteriores ya que la actividad; en su relación de acto y espacio no se presenta en una actitud de estar en contemplación de su entorno; el sector del furi se manifiesta como un lugar de tránsito en un dinamismo, influenciado mayoritariamente por su estrechez y su cercanía con el automóvil, tomando este la real preponderancia en el lugar.

CAPÍTULO 4. PROPOSICIONES

De acuerdo a los valores espaciales reconocibles en la superficie de la cumbre se propone construir un recorrido peatonal público que vincule desde el interior de la superficie de la cumbre hasta el asomo hacia la ladera norte en la cual se reconoce visualmente al resto de la ciudad, para unir y entender que este espacio pertenece a la ciudad, el recorrido peatonal se extiende entre los puntos que unen a ambas cimas y se prolonga hasta el asomo, lo cual es una distancia de 180 metros, a partir de esta extensión nace la proposición urbana y a partir de el vacío interior de la cumbre la proposición espacial.

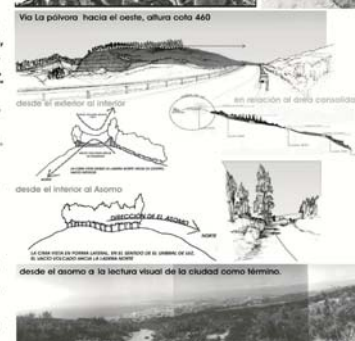
1. PROPUESTA URBANA

Se propone un camino que vincule desde el interior de la superficie de la cumbre hasta el asomo hacia la ladera norte en la cual se reconoce visualmente al resto de la ciudad, para unir y entender que este espacio pertenece a la ciudad, el recorrido peatonal se extiende entre los puntos que unen a ambas cimas y se prolonga hasta el asomo, lo cual es una distancia de 180 metros, a partir de esta extensión nace la proposición urbana y a partir de el vacío interior de la cumbre la proposición espacial.



2. PROPUESTA ESPACIAL

El valor en lugar en la superficie de la cumbre que surge al unir público a modo de sub-cuerpo en el cual todos los habitantes, desde las laderas y una perspectiva común, la investigación, el estudio y la experiencia de la Montaña. Este lugar será construido por el resto que cubra la distancia de la superficie de la cumbre y se crea un espacio público que vincule desde el interior de la superficie de la cumbre hasta el asomo hacia la ladera norte en la cual se reconoce visualmente al resto de la ciudad, para unir y entender que este espacio pertenece a la ciudad, el recorrido peatonal se extiende entre los puntos que unen a ambas cimas y se prolonga hasta el asomo, lo cual es una distancia de 180 metros, a partir de esta extensión nace la proposición urbana y a partir de el vacío interior de la cumbre la proposición espacial.

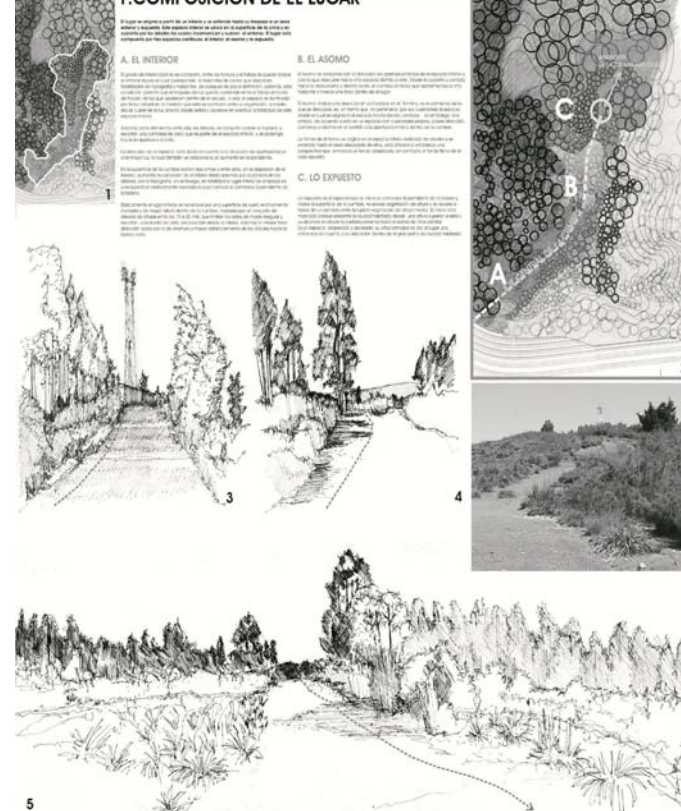


3. PROPUESTA DE PROGRAMA

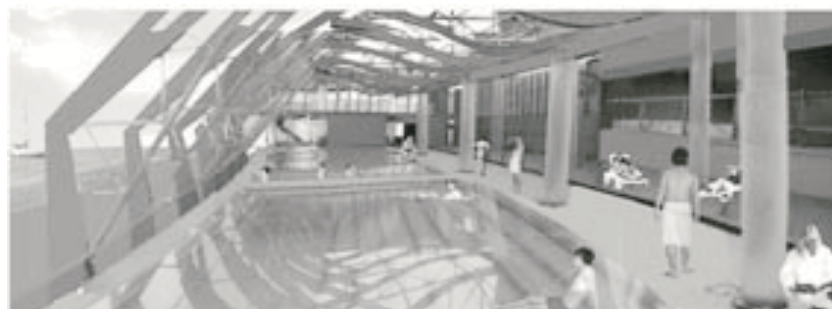
La actividad que se realizará dentro de el Mueble estará ligada directamente al acto de el trabajo intelectual. Esta actividad se realizará fuera de la ciudad y estará dedicada al estudio e investigación de la Montaña. Se vive esta temática básicamente porque para realizar estudios e investigaciones se requiere estar lejos de las situaciones cotidianas de la ciudad, el investigador necesita en la futura, necesidad cotidiana de los estudios para poder realizarlos, no necesita estar dentro de la ciudad porque en esas situaciones inmediatas como por ejemplo un médico o un comerciante. Además la investigación se ve favorecida al estar alejado de el ruido y en un entorno de silencio, en un sub-cuerpo de tranquilidad y paz.

III. EL LUGAR

1. COMPOSICIÓN DE EL LUGAR

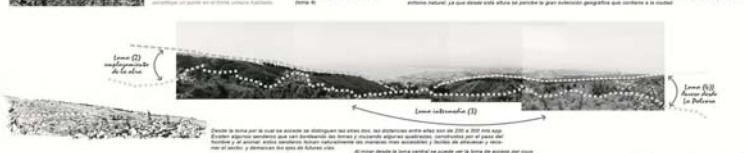
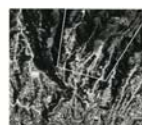


D.- ANÁLISIS DEL ENTORNO CLIMÁTICO



ELECCION DEL LUGAR: Relación Intima con la Topografía

En la parte alta predomina el paisaje natural, de viento y cielo. La vegetación es principalmente de arbustos y eucaliptos que parecen definir el perfil de las laderas y cubrir la pendiente de las montañas. La topografía afecta al emplazamiento en esta zona, pero más bien los quebradas, los que actúan como límites y que terminan formando un espacio muy interesante. La visión de una ciudad distante es parte del paisaje, cuya magnitud impresionantemente genera una sensación de libertad, en decir, se está en el mayor espacio de un modo libre, pero a la vez un sentimiento, un código arquitectónico.



Seccional por Micro-núcleos

Se propone un camino que vincule desde el interior de la superficie de la cumbre hasta el asomo hacia la ladera norte en la cual se reconoce visualmente al resto de la ciudad, para unir y entender que este espacio pertenece a la ciudad, el recorrido peatonal se extiende entre los puntos que unen a ambas cimas y se prolonga hasta el asomo, lo cual es una distancia de 180 metros, a partir de esta extensión nace la proposición urbana y a partir de el vacío interior de la cumbre la proposición espacial.

PLANO SECCIONAL

CONDICIONES ESPACIALES

Nacidas del Lugar

Es condición básica para el emplazamiento un espacio que vincule desde el interior de la superficie de la cumbre hasta el asomo hacia la ladera norte en la cual se reconoce visualmente al resto de la ciudad, para unir y entender que este espacio pertenece a la ciudad, el recorrido peatonal se extiende entre los puntos que unen a ambas cimas y se prolonga hasta el asomo, lo cual es una distancia de 180 metros, a partir de esta extensión nace la proposición urbana y a partir de el vacío interior de la cumbre la proposición espacial.

La parte alta de la ciudad, por su extensión desproporcionada y orientación, se caracteriza por ser una zona de gran actividad, por lo que se propone un espacio que vincule desde el interior de la superficie de la cumbre hasta el asomo hacia la ladera norte en la cual se reconoce visualmente al resto de la ciudad, para unir y entender que este espacio pertenece a la ciudad, el recorrido peatonal se extiende entre los puntos que unen a ambas cimas y se prolonga hasta el asomo, lo cual es una distancia de 180 metros, a partir de esta extensión nace la proposición urbana y a partir de el vacío interior de la cumbre la proposición espacial.

El modo de emplazamiento de la obra se propone en la zona de gran actividad, por lo que se propone un espacio que vincule desde el interior de la superficie de la cumbre hasta el asomo hacia la ladera norte en la cual se reconoce visualmente al resto de la ciudad, para unir y entender que este espacio pertenece a la ciudad, el recorrido peatonal se extiende entre los puntos que unen a ambas cimas y se prolonga hasta el asomo, lo cual es una distancia de 180 metros, a partir de esta extensión nace la proposición urbana y a partir de el vacío interior de la cumbre la proposición espacial.

El modo de emplazamiento de la obra se propone en la zona de gran actividad, por lo que se propone un espacio que vincule desde el interior de la superficie de la cumbre hasta el asomo hacia la ladera norte en la cual se reconoce visualmente al resto de la ciudad, para unir y entender que este espacio pertenece a la ciudad, el recorrido peatonal se extiende entre los puntos que unen a ambas cimas y se prolonga hasta el asomo, lo cual es una distancia de 180 metros, a partir de esta extensión nace la proposición urbana y a partir de el vacío interior de la cumbre la proposición espacial.

PLANO (7) AEREO TOPOGRAFICO

Formaciones Vegetales

Existentes

CUERPO A: Estudio Urbano y Local

FUNDAMENTO Lámina 04

3.3.- CON TRATAMIENTO DE LA " ARQUITECTURA EN CHILE"

A.- ANÁLISIS DE " NUEVA ARQUITECTURA EN CHILE" NUEVA CIUDAD?!

Foro organizado por el COLEGIO DE ARQUITECTURA, UNIVERSIDAD DE SAN FRANCISCO DE QUITO, con la colaboración de la ESCUELA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE VIÑA DEL MAR y la FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUCIOS URBANOS DE LA P. UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE.

PRESENTACION DEL TALLER EN EL FORO INTERNACIONAL DE LA NUEVA ARQUITECTURA Y CIUDAD EN CHILE : PROYECTO Y CIUDAD QUITO – MARZO 19-20

I. EL TALLER "CHILE 3K: NUEVA ARQUITECTURA ? ! NUEVA CIUDAD"

El Taller se realizó durante el 2º semestre de 2003 con 12 alumnos de 8ª y 9ª etapa de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar. Los proyectos desarrollados surgieron de la observación y análisis de obras de arquitectura chilena reciente en Santiago, Valparaíso y Viña del Mar, y planes de escala urbana (urbanizaciones, planes reguladores, diseño urbano, etc.). propuestos para estas 3 aglomeraciones, entendidas éstas como una sola gran ciudad-región.

II. LA ESCUELA DE ARQUITECTURA DE LA UVM Y LOS PROYECTOS URBANOS.

El "Taller Chile 3K" es la respuesta más reciente a uno de los propósitos originales de la Escuela: profundizar la formación del arquitecto sobre la gestión y el diseño de la "la gran ciudad", incluyendo aspectos vitales para la sustentabilidad actual del desarrollo como son la preservación del ambiente, el transporte, la infraestructura y otros. Por este motivo, el Taller es un antecedente de importancia para el Programa de Postgrado sobre Proyectos Urbanos y Regionales que se está formulando en la Escuela en asociación con el Centro de Naciones Unidas para el Desarrollo Regional, con sede en Nagoya, Japón y Bogotá, Colombia.

III. LA COOPERACIÓN CON EL FORO INTERNACIONAL DE LA NUEVA ARQUITECTURA DE CHILE DE LA UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

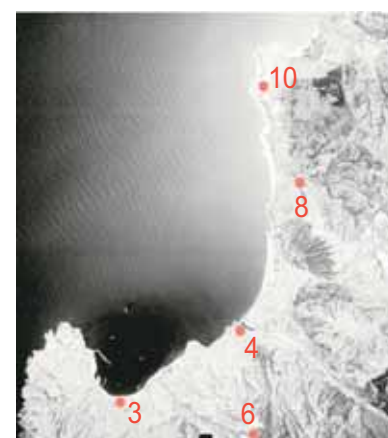
La Escuela de Arquitectura de la UVM decidió acoger a través del Taller Chile 3K la solicitud de cooperar con la Universidad de San Francisco de Quito en la selección de los arquitectos chilenos que participarán

en el Foro Internacional de Nueva Arquitectura en Chile a realizarse en Quito, Ecuador el 19 y 20 de marzo de 2004.

Sobre la base de los análisis de sus obras realizado en el "Taller Chile 3K", en cooperación con la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica, se seleccionó a 9 arquitectos de la nueva generación, pero ya reconocidos internacionalmente, que han aceptado asistir al evento a presentar sus obras: Alejandro Aravena, Juan Ignacio Baixas, Eduardo Castillo, Humberto Elías y Juan Marsino, Sebastián Irarrázabal, Luis Izquierdo y Antonia Lehmann, y Mathias Klotz; acompañados por los profesores Fernando Pérez, Horacio Torrent, Andrés Roi y Jaime Valenzuela, que harán presentaciones y comentarios sobre la nueva arquitectura desde puntos de vista diversos (conceptuales, académicos, históricos, profesionales, del mercado inmobiliario y urbanos) pero complementarios.

IV. EL DESAFIO DEL DECANO DE HARVARD, ARQUITECTO JORGE SILVETTI

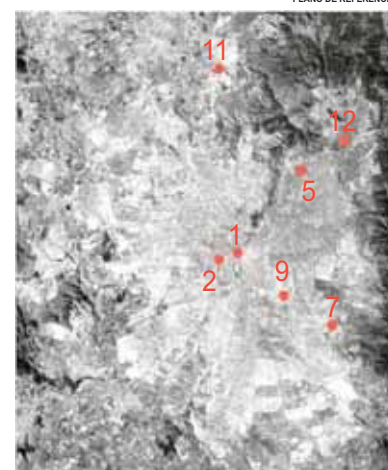
El Taller "Chile 3K (o del tercer milenio): Nueva Arquitectura ? ! Nueva Ciudad" se abocó a responder lo que denominamos "el desafío de Jorge Silvetti", expresado en una entrevista del año 2002 en que el Chairman de Arquitectura de Harvard afirmó que las obras de la nueva generación de arquitectos de Chile son las únicas de América Latina que pueden calificarse como del "primer mundo", por haberse dado "condiciones para que a disciplina se pueda desarrollar intelectualmente, por un lado, y por otro probarla en la práctica". Cabe Observar, agrega, que estas obras son en su mayoría para una clientela de elite y que por lo tanto, es una lástima que los talentos que las crearon no sean también llamados a responder a los mercados mayoritarios de América Latina, así como a los problemas de la ciudad, de la vivienda, etc. (1)(1) "....surge la discusión respecto al elitismo que siempre ha rodeado al oficio de la arquitectura. Al menos en este país (Chile).La solución a este problema - afirma Silvetti - es promover la creación de una demanda que permita a los arquitectos responder a todo tipo de proyectos. Al arquitecto hay que darle la oportunidad de hacer otras cosas, no sólo operar a un cierto nivel de sofisticación estética e intelectual. Hay que darle la oportunidad de hacer ciudad, enfrentarlo a problemas como el de la vivienda social, por ejemplo y a propósito, y ver lo que puede hacer." (Entrevista de Edición Nro.89 del 2/8/2002 al 15/8/2002).



VALPARAISO, V REGION



PLANO DE REFERENCIA



SANTIAGO DE CHILE

Este desafío condujo al Taller a plantearse las siguientes 2 preguntas, que son interrelacionadas: ¿Qué aportan o que soluciones sugieren las obras de estos arquitectos a la ciudad donde se emplazan? (en el contexto del desafío de abordar los problemas de la ciudad y de las mayorías, o el “bien común”) ; y, qué demandas de obras de arquitectura hace la ciudad, sus diferentes habitantes y distintas funciones urbanas; o, dicho de otra manera, qué demandas podrían resolverse siguiendo los ejemplos de estas buenas obras?

VI. CUESTIONES Y PREGUNTAS BASICAS DEL TALLER

Reformulando estas cuestiones en el contexto del Taller, se plantó la tarea de analizar las obras de algunos de los arquitectos mencionados, más otras de escala urbana que sirvieran de contexto, intentando determinar las dos cuestiones complementarias formuladas antes:

el grado de ajuste de la respuesta que las obras de arquitectura dan a las demandas de la ciudad – en contextos sociales, espaciales y culturales determinados; y,

la calidad de la respuesta arquitectónica que están encontrando las propuestas urbanísticas hechas en el último cuarto de siglo en Santiago – Valparaíso – Viña del Mar (tomadas como un solo continuo urbano, o macro-región urbana) : Implícita en estas preguntas está la interrogante sobre el grado de ajuste o desajuste actual entre ambas escalas, así como el efecto de éste sobre la calidad y sostenibilidad de la ciudad en Chile. A este respecto, se planteó a los alumnos reflexionar sobre el concepto de que una obra de arquitectura se construye para albergar determinados actos (dormir y alimentarse, crear una familia, comunicarse, trasladarse, educarse, producir bienes y servicios, ser atendido por salud, divertirse, etc.). Y que “albergar” implica responder tanto a los requerimientos de orden práctico de dichos actos o funciones – protegerlos de la intemperie e inseguridad, proveerlos del equipamiento necesario para cumplirlos, etc. - como a los intangibles – tales como la armonía de sus espacios y su significado, o trascendencia – ya que ambos atributos son inseparables en toda experiencia humana real.

VII. DESARROLLO DEL TALLER

Al cabo del semestre, los 12 alumnos del Taller prepararon un dossier con el trabajo realizado durante la etapa, a saber:

1. Un análisis del contexto urbano de cada uno de los 12 casos de las obras analizadas en Santiago, Valparaíso y Viña del Mar, y de los proyectos de Taller correspondientes:
- 4 en zonas céntricas “en renovación” (de casco urbano en deterioro a nuevos centros y sub-centros con funciones metropolitanas): Recorrido Patrimonial en el Centro de Santiago, Manzana Renovada en el Sector Poniente de Santiago, Renovación de una Manzana en el Campus Universitario en Avenida Brasil de Valparaíso, y Renovación del Centro-Frente

Costero de Viña del Mar
- 5 en zonas intermedias “en transformación” (de uso del suelo residencial a usos mixtos): Campus San Joaquín de U.Católica en Santiago, Colegio Alcántara en Peñalolén de Santiago, Show Room en Nueva Costanera, Vitacura en Santiago, y Campus de la U.Viña del Mar.
- 3 en zonas periféricas “en expansión” (de entorno natural a enclaves desarticulados): Urbanización en Chicureo en Santiago, Campo Dunar en Con-Cón, y Renovación de un Sector de Reñaca.

2. Un análisis de las obras arquitectónicas y urbanísticas localizadas en dichas zonas: croquis, observaciones, planimetría, documentación.

3. Definición del programa de la obra propia (según método de “definición de principios de espacio y función” (PEF), con referencia a C.Alexander, respondiendo a las observaciones realizadas sobre la relación obra-ciudad.

4. “Trabajo del espacio” del programa arquitectónico diseñado, base de la espacialidad de la obra propia.

5. Proposición de obra propia: planimetría, imágenes, maqueta (física y/o electrónica), explicación del programa, etc.

VIII. LAS OBRAS DE LOS ARQUITECTOS CHILENOS COMO INSPIRACIÓN FÉRTIL PARA OBSERVAR LA CIUDAD

En general, el análisis de las obras de los arquitectos chilenos de la “nueva generación” fue sólo un punto de partida o inspiración para los alumnos, hecho al inicio del semestre, y que luego evolucionó hacia una observación más genérica de la ciudad y sus obras, apartándose de los proyectos originales. El profesor planteó a los alumnos una lista larga de obras y arquitectos, incluyendo a los que participarán en el Foro, de entre los cuales los alumnos eligieron libremente algunos como punto de partida, para luego concentrarse en sus propios proyectos, que es por lo cual se los evaluó al final. En síntesis, los proyectos de los arquitectos analizadas al inicio del Taller (Izquierdo, Aravena, Eliash, y otros) sirvieron de incentivo y acicate para aguzar el ojo de los alumnos y mirar la ciudad como contexto posible de esas bellas obras, o como lugar de actos y funciones que todavía no han encontrado respuesta arquitectónica para ellos.

IX. LA CIUDAD LATINOAMERICANA Y SUS CONTRADICCIONES: ESPACIOS VS. ACTOS “AMORFOS”

En efecto, una de las observaciones generales del Taller 3K – y que es el fundamento subyacente de

V. UBICACION PROYECTOS

- 1.- Proyecto de regulacion y desarrollo del sector historico del centro de Santiago.
- 2.- Renovacion del sector poniente de Santiago.
- 3.- Centro multiple para las artes en el barrio universitario de Avenida Brasil, Valparaíso.
- 4.- Renovación del centro-borde marítimo de Viña del Mar.
- 5.- Show-room en Vitacura, Santiago
- 6.- Variaciones sobre accesos del Campus de la Universidad de Viña del Mar.
- 7.- Colegio Alcántara en Peñalolén, Santiago.
- 8.- Reconfiguración de un sector residencial en Reñaca, Viña del Mar.
- 9.- Reconfiguración de las áreas libres del Campus SanJoaquin de la P. Universidad Católica de Santiago.
- 10.- Proyecto de Campo Dunar y urbanización de su entorno, Con-con
- 11.- Zona de desarrollo urbano condicionado (zoduc) de Chicureo, prov. Chacabuco, Santiago.
- 12.- Variaciones sobre del edificio el golf de Manquehue, Lo Barnechea, Santiago.

los 12 proyectos de los alumnos, sin excepción - es la siguiente contradicción encontrada en la ciudad-región Santiago - Valparaíso - Viña del Mar:

Por una parte, "espacios amorfos": Obras de arquitectura y zonas de la ciudad cuyas formas fueron diseñadas para actos o funciones que ya no existen, o que han sido transformados tan profundamente que han dejado obsoletos e inútiles los espacios creados para ellos; o que, por ser formas tomadas de otros contextos culturales, tecnológicos, etc., no corresponden a actos propios y quedan, por lo tanto, vacíos de función y significado, o ("amorfos")

Por otra, "actos amorfos": Nuevos actos o funciones que no han encontrado aún respuesta en espacios, formas arquitectónicas o conformaciones urbanas que los acojan adecuadamente o que respondan ajustadamente a sus requerimientos funcionales o de significado. Son, por así decir, "actos en busca de un buen arquitecto"

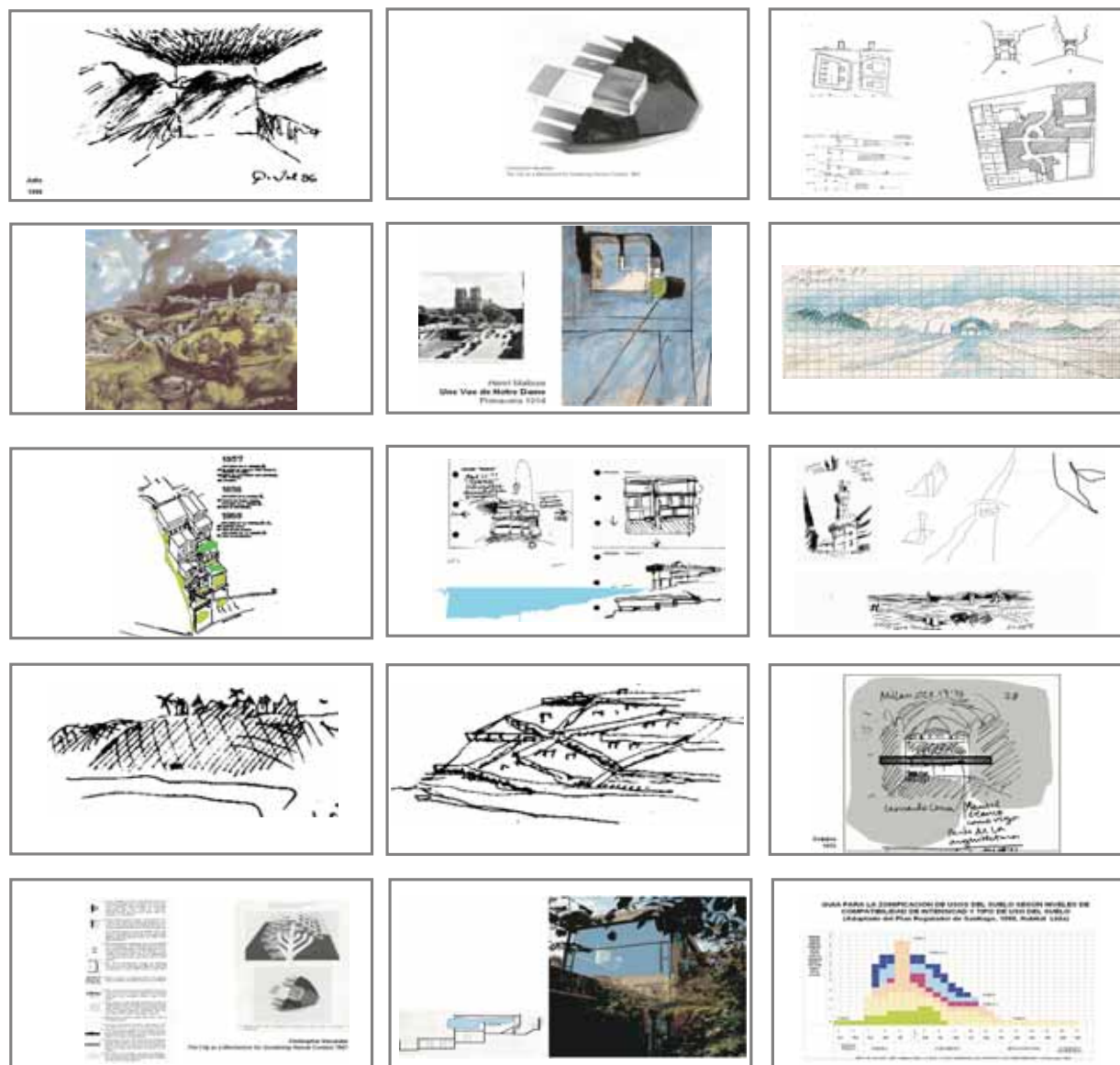
El Taller concluyó que, posiblemente, una parte importante de la actual disfuncionalidad, ineficiencia, falta de armonía y abierta fealdad que encontramos en amplias zonas de nuestras ciudades sea resultado de este doble desajuste.

X. RESULTADOS DEL TALLER CHILE 3K : PRIMEROS PASOS PARA CREAR NUEVOS ESPACIOS PARA LOS NUEVOS ACTOS DE LA CIUDAD LATINOAMERICANA DEL TERCER MILENIO

Los proyectos desarrollados por los alumnos del "Taller Chile 3K" tienen el mérito de haber iniciado, a través de la observación de la ciudad y su arquitectura, el camino de unas propuestas que - con diferentes grados de desarrollo y a un nivel esquemático en muchos casos - tratan de acortar la distancia entre los nuevos actos y sus necesarios nuevos espacios para la ciudad chilena y latinoamericana del tercer milenio.

NOTA DE AGRADECIMIENTOS. En primer lugar, el Taller Chile 3K de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar agradece a los arquitectos de la "nueva arquitectura" de Chile por haber inspirado los análisis y primeras constataciones de los alumnos (y algunos del profesor!) sobre la ciudad de Chile y América Latina "del tercer milenio", así como al Colegio de Arquitectura de la Universidad de San Francisco de Quito y la Facultad de Arquitectura de la P. Universidad Católica de Chile por haber hecho posible esta exploración. En segundo lugar se agradece a los 12 alumnos, especialmente por aportar semanas adicionales de trabajo durante las vacaciones para terminar sus proyectos, con miras a su presentación en el Foro de Quito: Leonel Alamos, Daniel Fuentes, Daniel Pérez, Mauricio Tapia, Alvaro Alday, Carlos Apablaza, Luis Sepúlveda, Sebastián Valenzuela, Karina Vukovic, María Renée Salas, Catalina Silva, y Patricio Zahartu. Y finalmente, se da reconocimiento especial a los coautores del Taller y de su presentación en Quito: el Taller Chile 3K fue diseñado con la cooperación de los arquitectos Mario Orfali, Director de la Escuela de Arquitectura de la UVM, Andrés MacDonald, Jefe de Carrera, y Joaquín Bustamante, Profesor de Taller de la Escuela. Este, junto con la Diseñadora Loreto Poblete, asesoró además en el diseño y ejecución de las presentes láminas. En estas colaboraron adicionalmente los alumnos Daniel Fuentes, Leonel Alamos y Mauricio Tapia. Viña del Mar, febrero, 2004

(1) "...surge la discusión respecto al elitismo que siempre ha rodeado al oficio de la arquitectura. Al menos en este país (Chile). La solución a este problema - afirma Silveti - es promover la creación de una demanda que permita a los arquitectos responder a todo tipo de proyectos. Al arquitecto hay que darle la oportunidad de hacer otras cosas, no sólo operar a un cierto nivel de sofisticación estética e intelectual. Hay que darle la oportunidad de hacer ciudad, enfrentarlo a problemas como el de la vivienda social, por ejemplo y a propósito, y ver lo que puede hacer." (Entrevista de Edición Nro.89 del 2/8/2002 al 15/8/2002



XI. INTRODUCCION

El Taller "Chile 3K: Nueva Arquitectura ? ! Nueva Ciudad" se realizó durante el 2º semestre de 2003 con 12 alumnos de 8º y 9º etapa. Los proyectos desarrollados surgieron de la observación y análisis de obras de arquitectura chilena reciente en Santiago, Valparaíso y Viña del Mar, y planes de escala urbana (planes reguladores, urbanizaciones, etc.). propuestos para estas 3 aglomeraciones, entendidas éstas como una sola gran ciudad-región.

La pregunta central que guió el análisis de las obras seleccionadas fue el grado de ajuste de la respuesta que las obras de arquitectura dan a las demandas de la ciudad – en contextos sociales, espaciales y culturales determinados; y, viceversa, la calidad de la respuesta arquitectónica que están encontrando las propuestas y normativas urbanísticas hechas en el último cuarto de siglo. Implícita en esta pregunta está la interrogante sobre el grado de ajuste o desajuste actual entre ambas escalas y su efecto sobre la calidad y sustentabilidad de la ciudad chilena de hoy. Las obras seleccionadas para su estudio son en todos los casos aquellas en que se destaca un esfuerzo importante de ajuste entre ambas escalas, tanto funcional como espacial, y que integran elementos importantes del contexto dentro de su programa (como son los casos de las obras de Izquierdo (integración de la pendiente), Aravena (escala y continuidad), Campus de la Universidad de Viña del Mar (concepto de calle interior), y varios otros.

El "Taller Chile 3K" es la respuesta más reciente a uno de los propósitos originales de la Escuela por profundizar la formación del arquitecto sobre la gestión y el diseño de la "la gran ciudad", incluyendo aspectos vitales para la sustentabilidad actual del desarrollo como son la preservación del ambiente, el transporte, la infraestructura y otros.

Por este motivo, el Taller es un antecedente de importancia para el Programa de Postgrado sobre Proyectos Urbanos y Regionales que se está formulando en la Escuela en asociación con el Centro de Naciones Unidas sobre Desarrollo Regional.

En este contexto, la Escuela decidió acoger a través del Taller la solicitud de cooperar con la Universidad de San Francisco de Quito en la selección de los arquitectos chilenos que participarán en el Foro Internacional de Nueva Arquitectura en Chile a realizarse en Ecuador el 19 y 20 de marzo de 2004. Sobre la base de los análisis de sus obras realizado en el "Taller Chile 3K", en cooperación con la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica, se seleccionó a 10 arquitectos de la nueva generación, pero ya reconocidos internacionalmente, que han aceptado asistir al evento a presentar sus obras.

Los alumnos del Taller han entregado un dossier con el trabajo realizado durante la etapa que contiene:

1. Un análisis del contexto urbano de cada uno de los 12 casos de las obras analizadas en Santiago, Valparaíso y Viña del Mar, y de los proyectos desarrollados por los alumnos (ver cuadro abajo).
2. Un análisis de las obras arquitectónicas y urbanísticas localizadas en dichas

zonas: croquis, observaciones, planimetría, documentación.

3. Definición del programa de la obra propia (según método de Alexander), respondiendo a las observaciones realizadas sobre la relación obra-ciudad.

4. "Trabajo del espacio" del programa, base de la espacialidad de la obra propia.

5. Proposición de obra propia: planimetría, imágenes, maqueta (física y/o electrónica), explicación del programa, etc.

Una de las observaciones generales del Taller 3K es que las obras arquitectónicas y urbanas de mayor valor e interés son las que - como dan ejemplo claro prácticamente los 12 casos analizados – resuelven mejor la siguiente contradicción presente en grandes extensiones de la ciudad actual:

a) Por una parte, obras de arquitectura y zonas de la ciudad cuyas formas fueron diseñadas para actos o funciones que ya no existen, o que han sido transformados tan profundamente que han dejado obsoletos e inútiles los espacios creados para ellos;

b) Por otra, nuevos actos o funciones que no han encontrado aún respuesta en espacios, formas arquitectónicas o conformaciones urbanas que los acojan adecuadamente o que respondan ajustadamente a sus requerimientos, por lo cual permanecen "amorfos".

Es posible que, en parte importante, la actual disfuncionalidad, ineficiencia, falta de armonía y abierta fealdad que encontramos en amplias zonas de nuestras ciudades sea resultado de este doble desajuste, que es el que las 12 obras estudiadas han hecho un serio esfuerzo por resolver, como es el caso de los ejemplos señalados anteriormente

Los proyectos desarrollados por los alumnos del "Taller Chile 3K" tienen el mérito de haber iniciado, a través de la observación de la ciudad y de obras arquitectónicas de valor, el camino de una propuesta propia que – con diferentes grados de desarrollo y a un nivel esquemático en muchos casos – trata de acortar más aún la distancia entre los nuevos actos y sus necesarios nuevos espacios para la ciudad chilena del tercer milenio.

XII. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN DEL TALLER

1.- Datos Básicos:

12 alumnos (4º año) Taller en coordinación con Mario Orfali, Director de la Escuela, y Andrés Mac Donald, Jefe de Carrera Profesor. Jaime Valenzuela 19 semanas calendario (4 de agosto – 12 de diciembre, 2003), 16 semanas de trabajo de Taller

2.- Objetivos / Resultados:

Central: Proposición y desarrollo por cada alumno

de proyectos de obras de arquitectura y urbanas en Santiago-Valparaíso-Viña del Mar, concebidas las 3 como integrantes de una sola gran ciudad. En el Taller los alumnos observarán en terreno y analizarán documentación de las obras de la "nueva arquitectura" de Chile (ver referencia a Silvetti en Antecedentes, abajo), así como obras urbanas (ídem); Y propondrán proyectos propios relacionados a estas observaciones y análisis.

Adicional: los antecedentes, planos, maquetas de obras, diseños y proposiciones resultantes del taller servirán de base para preparar Foro y Exposición Internacional de Arquitectura 2004, provisionalmente denominada "La Nueva Arquitectura Chilena; la Posibilidad de una Escuela" (ver ejemplo en <>) título y tema a redefinir por el Taller de la UVM), a realizarse en la Universidad de San Francisco de Quito, en marzo 2004 (3 días), que se está coordinando por la Escuela de Arquitectura de la U. Viña del Mar, en cooperación con las Escuelas de la U. Católica, U. de Chile y U. Católica de Valparaíso

3.- Antecedentes:

Ideas sobre el futuro de la Escuela de Arquitectura de la UVM (Profesores de la Escuela). El desafío de Silvetti (Entrevista a J. Silvetti, Chairman de Arquitectura de la Universidad de Harvard<->): "Chile visto desde Harvard: Arquitectura de primer mundo" (la arquitectura de elite, el problema de la ciudad; el problema de la vivienda)

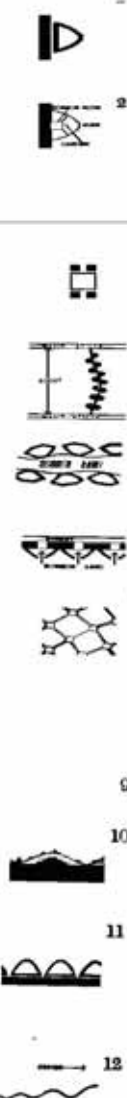
El Foro y Exposición Internacional de Arquitectura 2004 "La Nueva Arquitectura Chilena; la Posibilidad de una Escuela", Universidad San Francisco de Quito, marzo 2004 (3 días) (título y tema a redefinir por el Taller de la UVM). Y el Premio a la Arquitectura Chilena "nueva" del Urban Land Institute, sede Chile, según criterios a acordar con el Taller de la UVM (en negociación) Referencias de documentación, bibliografía, www (google.com, etc.) será dada en el Taller. Adicionalmente, se tendrá la documentación provista por los arquitectos autores de los casos y/o arquitectos referentes (ver Esquema de Selección de Casos de Estudio). Presentación en P.Point "La observación de la ciudad: el dibujo el ojo y el dibujo de la cabeza" (J. Valenzuela, 2003)

4.- 10 Temas / Preguntas Del Taller

1. El Taller como hipótesis (" ") El programa-calendario como referencia a cambiar en el camino.
2. El 3K (tercer milenio) de occidente. La arquitectura del "primer mundo".
3. La arquitectura "de elite". El problema de la ciudad, el problema de la vivienda.
4. Obras de arquitectura (del "primer mundo") ¿qué demandan una ciudad ("del primer mundo")? ¿Y ayudan a crearla? (! = significa que demandan y (sólo a veces) encuentran !).
5. Obras urbanas que demandan obras de arquitectura ¿y la encuentran ?
6. Santiago – Viña - Valparaíso una sola gran ciudad.
7. ¿Hacia una visión integrada de obras arquitectónicas + urbanas para una gran ciudad?.
8. ¿Y para qué todo esto? (Alexander)
9. El Taller Chile en 3K.
10. El programa de la obra y el diseño. Una diferente manera de observar. Un proceso lógico pero no cronológico.

5.- Ejemplo De Definición De Un Programa Arquitectónico-Urbano : Caso De Un Proyecto De Viviendas

Esquemas



3.4.- CON TRATAMIENTO DE LA "ARQUITECTURA DEL SIGLO XX"

A.- ANÁLISIS DE "HITOS" DE LA ARQUITECTURA OCCIDENTAL DEL SIGLO XX

I. ANTECEDENTES

1.1 ORIGEN DEL SEMINARIO DEL SIGLO XX

Este seminario nace como una instancia única y transversal en la cual los alumnos de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Viña Mar (desde segundo a quinto año), deben reconocer y reflexionar acerca del valor y los principales hitos que conformaron el desarrollo de la arquitectura en el siglo recientemente pasado, que marcan significativamente parte del hacer y reflexión del arquitecto y sus obras en la ciudad contemporánea. Este seminario de la Arquitectura del siglo XX busca presentar los tópicos que dan origen a las diversas respuestas arquitectónicas (a veces antagónicas) de tal modo de proyectarlas a el hacer de la arquitectura contemporánea.

Para esto nos parece central mostrar, a través de una gran exposición, los originales de la Arquitectura a través de una selección de 100 obras que abarcan desde el inicio del siglo hasta hoy y que por sí solas y en conjunto de cuenta de la diversidad de la arquitectura en el siglo recién pasado.

Al reconocer esta diversidad no pretendemos multiplicar los caminos de reflexión crítica en una diversidad divergente, sino que, al estar centrada la selección de obras entre aquellas que tocan lo que es el tema central del pensamiento de la escuela, en resumen, que la arquitectura se construye en la observación de la relación espacio-acto, lo que buscamos es, primero, complejizar esta reflexión y situarla con mayor precisión en la línea de la historia de la arquitectura reciente y la contemporánea, y segundo, provocar en los alumnos una instancia de reflexión crítica fundada en la diversidad de la arquitectura que le toca vivir pero convergente en el fundamento con el que se forma.

El origen del Seminario se sitúa como problemática universitaria en la participación de esta Escuela en la XIII bienal de arquitectura. Es que a partir de esta participación se abre la posibilidad de reflexionar de la arquitectura de hoy en función de nuestro hacer interno de los talleres.

1.2 SOBRE EL DESARROLLO DE UN PENSAMIENTO SOBRE LA ARQUITECTURA DEL SIGLO XX

Si se busca reconocer, mostrar, abrir, la materia de la arquitectura del siglo XX, esto implica necesariamente reconocer el conjunto de cambios, que dan cuenta del fin de los sistemas basados en la estética y la composición, como pensamiento unitario para pasar a reconocer un nuevo mundo basado en la multiplicidad y la creación tanto de un solo artista como de uno o varios movimientos individuales o concatenados.

La ausencia de la visión unitaria del mundo, hace posible por primera vez dentro de la historia de la arquitectura y del hombre, la aparición de formas liberadas de líneas de pensamiento aprobadas por la academia, situación que se manifiesta en la arquitectura como una voluntad de crear una vanguardia constante, cuestión en la que se funda y sostiene la mayor parte de las escuelas de arquitectura del mundo.

La pérdida de esta unidad, aparece tempranamente en la historia del hombre (XVIII), desde la aparición de la duda, de Descartes y la posibilidad del cuestionamiento del total de la existencia del hombre, cuestión que desencadena el fin del universo único y ordenado del Renacimiento y que eclosiona con una única verdad en el siglo XX, manifestándose tanto en el arte como la arquitectura (y todo aquella manifestación del hombre destinada a construir vanguardia o ruptura con el mundo inmediatamente anterior).

Es la búsqueda de lo nuevo, como la máxima de la arquitectura contemporánea, cada uno en su propio camino y en su propia verdad, construyendo el universo propio que la sostiene y la hace aparecer con posición y realidad en este mundo cada vez más abierto a la validación constante de las experiencias creativas nuevas.

Ante esto se hace necesario generar una mirada sobre lo hecho, un punto de vista en que afirmarse, entendiendo la diversidad manifestos, escritos de las propias obras de sus autores y de textos de crítica arquitectónica que los analizan.

Buscamos encontrar una mirada y posición al menos distinta que permita reconocer y entender este mundo actual cada vez más confuso, simultáneo y dinámico en el cual estamos insertos. Esta mirada se funda en nuestro fundamento

arquitectónico: toda obra nace de la observación de la relación entre el acto y el espacio, propuestos para un lugar y ciudad concreto. Este tema central es el que alimenta el taller, por lo tanto, creemos que debe iluminar la reflexión arquitectónica desde los mismos parámetros para no opacar la posibilidad de la nueva arquitectura frente a la iridiscencia de la obra de arquitectura consagrada.

1.3 OBJETIVOS DEL SEMINARIO DEL SIGLO XX

a. CONFORMAR UNA INSTANCIA TRANSVERSAL DE REFLEXIÓN DE LA ARQUITECTURA, es decir, una instancia de reflexión que abarca a toda la escuela (profesores de taller y alumnos) a través de presentaciones teóricas de la arquitectura del siglo XX, de tal manera que se construya un ámbito de reflexión que se trasfiera a los talleres que es la instancia de reflexión transversal central de la malla curricular

b. QUE ESTA INSTANCIA DE REFLEXIÓN ABRA Y PRECISE NUEVOS TÓPICOS DE REFLEXIÓN EN EL ALUMNO SOBRE EL ARTE Y LA ARQUITECTURA DEL SIGLO XX, de tal manera que, a la luz de estos, sitúe su formación de arquitecto en el contexto de la evolución del pensamiento arquitectónico tanto desde la historia inmediata como en el presente de la arquitectura.

c. COLOCAR AL ALUMNO FRENTE A UN PANORAMA DE LA ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA, que le permita continuar con una reflexión crítica de la arquitectura

d. CONFORMAR UN MODO DE APROXIMARSE A LA MATERIA DESDE UNA REFLEXIÓN FUNDADA EN RECONOCER LAS FORMAS DEL ESPACIO, por ejemplo, la temáticas relativas a la de los elementos arquitectónicos, de tal manera de provocar un acercamiento a la observación de la espacialidad de la obra y no de sus problemas formales o estéticos.

e. ACERCAR AL ALUMNO AL ORIGINAL (PODER VERIFICAR SU ESPACIALIDAD) A TRAVÉS DEL RECONOCIMIENTO DE LA TRIDIMENSIONALIDAD DE LA OBRA de arquitectura a través de la construcción de una maqueta detallada, por lo cual se pueda reconocer su planimetría general, detalles arquitectónicos, materialidad, etc...

f. CONFORMAR UNA INSTANCIA DE EXPOSICIÓN GENERAL que ordene una sola gran visión la participación de la escuela en la construcción de una visión distinta sobre la evolución de la arquitectura del siglo XX y que abra la posibilidad de presentarla a otros (ligados o no a la arquitectura) como síntesis de una de las expresiones culturales fundamentales del siglo XX.

1.4 FORMATO DE LAS PRESENTACIONES DEL SEMINARIO DEL SIGLO XX

En este sentido la muestra se construye en base a presentaciones teóricas, análisis espacial-arquitectónico de los alumnos y en base a maquetas, que busca dar cuenta tanto de las obras, como de los arquitectos que de alguna manera han influido en nuestro entorno y que se conectan con la materia del fundamento, entre ellos podemos nombrar obras de arquitectos tan significativos como: Le Corbusier, Walter Gropius, Mies Van Der Rohe, Antoni Gaudí, Richard Meier, Richard Rogers, Renzo Piano, Frank Gehry, Etc.

El criterio de selección de temas y obras busca presentar también un panorama global, pero sintético, del desarrollo de las distintas vertientes de la arquitectura del s. XX. Esta presentación se funda principalmente en una clasificación que nace del

estudio de las formas de las obras seleccionadas y que ordena las maquetas en cuatro temas:

- 1.- ORGANISMOS
- 2.- MAQUINAS
- 3.- REALISMOS
- 4.- DISPECCIONES.

Esta clasificación busca generar una lectura directa del tema de la evolución de la arquitectura a través de las vertientes del s. XX, tanto para publico especializado, como para publico general de la muestra.

Presentar a través de maquetas, escritos y un catalogo que recoge la exposición, los grandes cambios tecnológicos, sociales y urbanos asociados a la evolución de las obras de arquitectura del siglo XX.

A través de esta mirada será posible entender la ciudad de hoy y la del futuro en los casos que se presentan como señeros de la arquitectura del s. XXI y que en la exposición aparecen a modo de conclusión de este panorama de la arquitectura contemporánea.

1.5 FORMATO DE LA EXPOSICION

La exposición final donde se recoge esta actividad que se desarrolla durante el año academico del 2003 se conformara de tres elementos de presentación:

1. La maqueta, de base de 70x70cm
2. Los escritos, desintesis de las presentaciones teoricas.
3. El catalogo de la exposición, registro de la exposición y reflexion teorica.

La exposición se estructura por medio de 100 maquetas de alta calidad y que junto a escritos explicativos y un catalogo, se constituyen como un material único en Chile , y que puede transformarse en una instancia de extencion universitaria en la ciudad de Viña del Mar.

II. DESARROLLO DEL "SEMINARIO DEL SIGLO XX"

2.1 PARTICIPACION TRANSVERSAL DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

El seminario del siglo XX es un curso especial que atraviesa toda la malla curricular en el area de la cultura (busca construir una vision comprensiva de los fenomenos culturales del siglo XX a la luz de la Arquitectura) , por lo tanto, se debe conformar a traves de la participacion de toda la escuela de arquitectura desde segundo hasta quinto año (exseptuando el taller Europa conformado por 14 alumnos) lo que constituye un numero de 162 alumnos. La seleccion de obras se estructura en base a la combinacion de tres criterios, a saber, momentos historicos reconocidos, arquitectos significativos (puesto que estos pueden atravezar diversas etapas de la historia de la arquitectura) y programas arquitectonicos donde se patentiza los procesos de cambio espaciales(por ejemplo la vivienda).

Sin embargo, en un sentido general la manera de distribuir las obras se hizo aplicando a su vez un criterio generale: mientras mas en el inicio del siglo

se situa la obra, mas nitido es el proceso de cambio espacial, por lo tanto, la complejidad del estudio y analisis es mas acotada, con lo que se le encargo a los alumnos de cursos de segundo y tercer año. A su vez, mientras mas se acerca a final del siglo XX y se cruza con la arquitectura contemporanea, los procesos de cambio en la concepcion de espacio es mas difusa, por lo tanto, son mas complejos los conceptos de estudio y analisis de las obras, de tal modo, que son los cursos superiores los que se hacen cargo de estos casos.

Este criterio de orden y asignacion busca integrar la complejidad ascendente de los talleres propuestos en la malla, como tambien aportar a los procesos de reflexion y observacion mas complejos que surgen de las tematicas al interior de cada Taller. De este modo se busca construir una instancia de reflexion que aune a la escuela en torno a topicos de la arquitectura comunes, que por una parte, refuerzen las instancias de reflexion al interior de todos los talleres pero tambien conformen un Ambito de Escuela a la manera de las Actividades de lo Propio o los Cursos del Espacio General.

2.2 OBRAS DE ESTUDIO SELECCIONADAS -PARTICIPACION TRANSVERSAL E INDIVIDUAL EN EL SEMINARIO DEL SIGLO XX

ART NOUVEAU VICTOR HORTA	1 CASA TASSEL Antonio Sagasti 2 MAISON DU PEUPLE 3 CASA SOLIAY 4 CASA HORTA Pablo Barrera
HENRY VAN DE VELDE	5 CASA UCCLE 6 HOSPICIO DE HANNOVER J.M. Cubillos 7 PABELLON BELGA EN PARIS 8 PABELLON BELGA EN NEW YORK CH. R. MACKINTOSH 9 ESCUELA DE ARTES DE GLASGOW 10 HILL HOUSE GLASGOW Rodrigo Duran
OTTO WAGNER	11 IGLESIA DE STEINHOF Josef Hubert 12 CAJA POSTAL DE AHORROS 13 BIBLIOTECA UNIVERSITARIA, VIENA 14 LA SECESION, VIENA Claudio Lelua 15 CASA LUDWIG, DARMSTADT 16 CASA OLBRICH, DARMSTADT
JOSEPH HOFFMANN	17 PALACIO STOCLET, BRUSELAS 18 VILLA PRIMAVESI, VIENA 19 EL SANATORIO, PUKERSDORF
ADOLF LOOS	20 VILLA KARMA, MONTREUX 21 CASA STEINER, VIENA Rodrigo Fuentes 22 CASA EN MICHAELPLATZ 23 CASA SCHEU 24 CASA MOLLER Eva Guerrero 25 CASAS DEL BARRIO HEUBERG 26 CASA KHUNER
ANTONIO GAUDI	27 CASA BATLLO 28 CASA MILA Matias Jimenez J.M. Llanquarino
LA ESCUELA DE CHICAGO LUIS SULLIVAN	29 EL AUDITORIUM, CHICAGO 30 GUARANTEE BUILDING 36 CASA DE LA RUE FRANKLIN Alvaro Moraga 37 IGLESIA DE NOTRE DAME, RAINCY 38 IGLESIA DE S. TERESA Fridy Alvarez
TONY GARNIER	39 ESTADIO OLIMPICO, LYON 40 HOSPITAL E. HERBIOT, LYON I. Ochoa C. Pratsch 41 ABATTOIRS DE LA MOUCHE, LYON
EL MOVIMIENTO MODERNO EL DEUTSCHER WERKBUND PETER BEHRENS	42 CASA BEHRENS, DARMSTADT Martin Muriel 43 FABRICA DE LA AEG, BERLIN I. Arieta Angela Baria
LA BAUHAUS WALTER GROPIUS	44 FABRICA FAGUS 45 EDIFICIO DE LA BAUHAUS S. Becerra Carla Botolan 46 CONCURSO CHICAGO TRIBUNE 47 EL TOTALTHEATER 48 CASA EN LA WEISSENHOF Nemesis Orellana 49 CASA ALTA, SPANDAU Ignacio Parrott 50 ESCUELA EN IMPINGTON 51 CASA CHAMBERLAIN, WEYLAND P. Petronzi
MIES VAN DER ROHE	52 CASAS AFRIKANISCHSTRASSE 53 PABELLON ALEMAN, BARCELONA 54 CASAMODELO N Carolina Ramirez 55 VILLA TUGENDHAT 56 CAMPUS IIT, CHICAGO M. F. BROOKS 57 LA CROWN HALL, CHICAGO C. Caygli Tania Camargo 58 PROMONTORY APARTMENTS 59 LAKE SHORE DRIVE APARTMENTS
MOVIMIENTO MODERNO FRANK LLOYD WRIGHT	60 SEAGRAM BUILDING, N. YORK Marcos L. Baez 61 CASA FARNSWORTH Francisco Saavedra 62 FEDERAL CENTER, CHICAGO 63 TEMPLO UNITARIO, ILLINOIS Pablo Cives 64 CASA ROBIE, ILLINOIS Andrea Salas 65 CASA MILLARD, PASADENA

LE CORBUSIER

Leyton

Marsilia

ERICH MENDELSON

LA HERENCIA HOLANDESA
W. MARINUS DUDOKOTROS ARQUITECTOS MODERNOS
G. RIETVELD
H. NS SCHAROUI

ALBERT SPEER

GRUPO DE LOS 7

BRINKMAN Y VAN DER VLUGT

ALVAR AALTO

MARCEL BREUER

PIER LUIGI NERVI

ESPAÑA Y EL GRUPO GATEPAC
JOSE LUIS SERTLA POSTGUERRA EN NORTEAMERICA
EL INTERNATIONAL STYLEG. HOWE Y W. LESCAZE
BUILDING
R. JOSEPH NEUTRALA ARQUITECTURA DEL CURTAIN WALL
HARRISON Y ABRAMOWITZ

EERO SAARIEN

LA DIFUSION MUNDIAL
LUCIO COSTA
OSCAR NIEMEYER

EMILIO DUHART

CARLOS VILLANUEVA

LOS ULTIMOS 50 AÑOS
LUIS KAHN

KENZO TANGE

NORMAN FOSTER

66 TALIESIN III, WISCONSIN G. Yrreunt
67 CASA KAUFMANN, PENNSYLVANIA
68 EDIFICIOS JOHNSON&SON
69 TALIESIN WEST, ARIZONA J.L. Villalobos
70 CASA ROSENBAUM, ALABAMA Javier Sierra
71 CASA STURGES, CALIFORNIA
72 CASA JACOBS, WISCONSIN Gonzalo Torres
73 TORRE PRICE, OKLAHOMA
74 MUSEO SOLOMON GUGGENHEIM
D Del Rio M. Escobar
75 SINAGOGA BEHT SHOLOM76 CASA CITROHAN MARK II Mario Velaz
77 VILLA EN VAUCRESSON
78 VIVIENDA-ESTUDIO OZENFANT R. Cornejo
79 VILLAS LA ROCHE-JEANERET C. Martinez
80 VILLAS STEIN-DE-MONZIE
81 VILLA SAVOYE Rodrigo Arana
82 NOTRE DAME DU HAUT Fridy Espinosa S. Gomez
83 MONASTERIO DE LA TOURETTE H. Gonzalez
I. Henriquez84 CASA DE ACERO, WEISSENHOF
85 PABELLON SUIZO, PARIS
86 P. DE JUSTICIA, CHANDIGARH M. Mendez
S. Mondaca
87 PARLAMENTO, CHANDIGARH
88 VILLA EN GARCHES
89 CASA CARRUTCHET, LA PLATA Claudia Morel
90 PALA. HILANDEROS, AHMEDABAD
91 PALA. DEL CENTROSOYUS, MOSCU
92 UNITE D HABITATION, Marcia A. Holtz C.

93 EL SECRETARIADO, Chandigarh B. Lappi N.

94 PALACIO EXPOSICIONES, ESTOCOLMO

95 TORRE EINSTEIN, POTSDAM Catalina Montero
96 ALMACENES SCHOKEN
97 CINE UNIVERSUM, BERLIN
98 COLUMBUS HOUSE, BERLIN Claudia Perelli99 ESCUELA VALERIUS, HILVERSUM
100 EL AYUNTAMIENTO, HILVERSUM
A. Morris D. Mosagol, Duiker
101 SANATORIO DE HILVERSUM M.
S. Pellegrini G. Contreras102 CASA SCHROEDER, ULTRECHT C. Reyes
103 VILLA SCHIMKE Diego Riqueno
104 RESIDENCIA PARA SOLTEROS

105 LA NUEVA CANSILLERIA, BERLIN

106 LA CASA DEL FASCIO ITALIA LOS 30

107 VIVIENDAS HIGHPOINT, LONDRES M. Ignacia Salas
108 FABRICA VAN NELLE, ROTTERDAM
109 VIVIENDAS BERGPORDEL P. Sababre110 SANATORIO DE TUBERCULOSIS F. Perry M. Ponce
111 CASA DE CULTURA, HELSINKI
112 VILLA MAIREA
113 DORMITORIOS EN CAMBRIDGE
114 IGLESIA DE VOUSKENNISCHKA
115 AYUNTAMIENTO DE SAINATSALO
R. Precht C. Rudolf116 CASA HOOPER, BALTIMOR N. Urbina
117 CASA STAEHELIN, SUIZA
118 CASA WOLFSON, NUEVA YORK G. Zambra
119 UNIVERSIDAD DE NEW YORK120 PALACIO DEL DEPORTE, ROMA P. Saei A. Saei
121 PALACIO DEL TRABAJO, TURIN

122 MUSEO MIRO I. Urquijo T. Vivanco

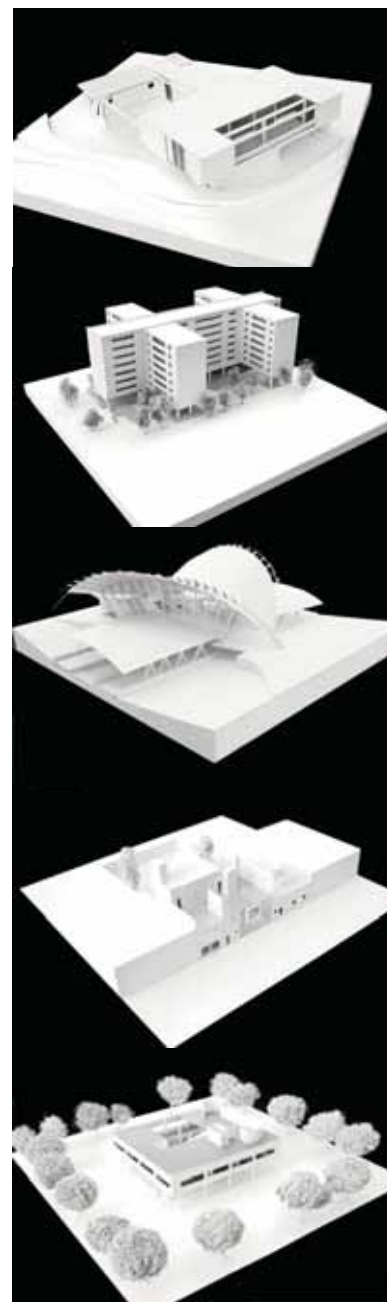
123 SAVINGS FUND

124 CASA LOVELL, LOS ANGELES C. Soto
125 ESCUELA EXPERIMENTAL
126 CASA BECKSTRAND
127 CASA DESIERTO DE COLORADO
128 CASA ATWELL, LOS ANGELES
129 CASA KAUFMANN Carlo Dubois130 SEDE DE LA ONU, NEW YORK
131 EL METROPOLITAN OPERA HOUSE
132 ALCOA BUILDING, PITTSBURGH133 TERMINAL DE TWA, NEW YORK Yelies P. Zembro
134 LAB. DE LA GENERAL, MOTOR135 BRASILIA
136 SEDE DEL CONGRESO, BRASILIA E. Rodriguez R.
Sepulveda

137 ONU PARA LATINOAMERICA N. Saavedra P.

138 EMBAJADA FRANCESA
139 CASA DELA FUENTE Carolina Aulla
140 INDUSTRIAS CARROZZI

141 AULA MAGNA, U. DE CARACAS

142 GALERIA DE ARTE DE LA UNIVERSIDAD
DE VALE. NEW HAVEN, CONNECTICUT,
USA, 1950-1954 Carla Botolan Rodrigo Sarmadecus
143 LABORATORIOS A.N. RICHARDS,
UNIVERSIDAD DE PENNSILVANIA, FILADELFA,
USA, 1957-1961
144 JONAS SALK INSTITUTE OF BIOLOGICAL
STUDIES, LA JOLLA, CALIFORNIA, USA,
1959-1965 Franco Bianchetti Andrew Crofton145 GIMNACIO OLIMPICO NACIONAL,
TOKIO, JAPON, 1964 I. Del Campo Andrea Diaz
146 OFICINAS DE LA PREFECTURA DE
KAGAMA, TAKAMATSU, JAPON, 1955-1958
147 CENTRO YAMAMASHI DE LA PRENSA
Y RADIO EN KOFU, 1964-1966148 SEDE CENTRAL DEL COMMERZBANK,
FRANKFURT, 1957
149 SEDE CENTRAL DEL HONGKONG AND
SHANGAI BANKING CORPORATION
HONGKONG, 1979-1986 Karina Fernando M. De Los
Angeles Latorre150 DISTRIBUIDORA RENAULT EN SWINDON,
WILTSHIRE, 1981-1983
151 CARRE D'ARTS, NIMES, FRANCIA, 1985-1993

	Yanira Lillo, Constanza Lopez 152 Edificio Willis Faber and Dumas, Ipswich, Londres, Inglaterra, 1971-1975
JAMES STIRLING DE LEICESTER, 1969	153 EDIFICIO DE INGENIERIA, UNIVERSIDAD
DE CAMBRIDGE, 1964 C. MAC IVER P. MERLET	154 FACULTAD DE HISTORIA, UNIVERSIDAD
RENZO PIANO	155 STAATSGALERIE, SUTTGART, 1980-1983 156 DE MENILL COLLECTION, HOUSTON; TEXAS, 1981-1988 157AEROPUERTO KANSAI, OSAKA, 1989 158 UNESCO Laboratorio y Taller, Vesina, Italia, 1991Eliisa Nivander Barbara Opatz
RICHARDS ROGERS	159 TORRE KABUKI-CHO, TOKIO, 1993 Ricardo Palma Lorena Ruiz I.M. PEI 160 VESTIBULO CENTRAL DEL GRAN LOUVRE, PARÍS, 1984 1989 J. Sierra P.Tapia 161 MUSEO DE WASHINGTON Fernando San Martín Damián Serrucha
LUIS BARRAGAN	162 CUADRA SAN CRISTÓBAL Y CASA FOLKE EGESTROM, 1967-1968 163 CASA ESTUDIO LUIS BARRAGAN, MEXICO 1947 Jonathan Vega
J. UTZON	164 URBANIZACIÓN KINGOHRSENE, 1958- 1960 165IGLESIA BAGSVAERD, COPENHAGUE, 1976 Luis Sepúlveda Ignacio Toro
JEAN NOUVEL	166 Fundación Cartier, París, 1991-1997 Sébastien ValenzuelaCarolina Vares
LANDGREN	167 Instituto del Mundo Árabe, París, 1987 Monica Hees Maria Paz
ALVARO SIZA	168 CENTRO CULTURAL, LUCERNA, SUIZA, 1992 169 NEIMALISUS 1, NIMES, FRANCIA, 1987
ARQUITECTURA, OPORTO, 1988	170 CENTRO GALLEGO DE ARTE CONTEMPORANEO, SANTIAGO DE COMPOSTELA, ESPAÑA, 1997 171 Pabellón de Portugal, Lisboa, 1997PAULINA VARGAS PATRICIO ZANARTU 172 CASA BEIRES, 1973-1977 173 PROYECTO PARA LA FACULTAD DE 174 IGLESIA SANTA MARIA
RAFAEL MONEO	175 CUBOS DE KURSAL, SAN SEBASTIÁN, ESPAÑA, Alvaro Arday Carlos Aguilera 176 MUSEO DEL ARTE MODERNO, ESTOCOLMO, 1988 177AUDITORIO DE BARCELONA Lesly Etchegaray Hera Gertner MIRALLES 178 INSTALACIONES PARA TIRO CON ARCO OLIMPOICO, 1990-1992 Francisco Jofre
MECANOO	179 FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, UTRECH Felipe Lopez Constante Moneo 180 VIVIENDAS DEL CENTRO HISTÓRICO, MAA STRICHT, 1994
STEVEN HOLL	181 CAPILLA DE SAN IGNACIO, WASHINGTON, 1997 Daniel Perez M. P. Saini 182 VIVIENDAS DE FUKOYA, JAPÓN 1989-1991
DOMINIQUE PERRAULT	183 BIBLIOTECA NACIONAL DE PARÍS Catalina Silva mauricio Tapia
MARIO BOTTA	184 MUSEO DE ARTE MODERNO DE SAN FRANCISCO Gonzalo Abaza Jorge Agosti
TADAO ANDO	185 MUSEO DE HISTORIA CHIKATSU ASUKA, JAPÓN, 1993 186 PABELLON VITRA DE CONFERENCIAS, 1993
ALEMANIA,	187CASA KIDOKSI, OSAKA, JAPÓN, 1990 188 CASA KOSHINO, JAPÓN 1979-1981 Javier Francisco
ITSUKO HASEGALIA	189 MUSEO DE LA FRUITA, JAPÓN, 1993-1995 FRANCESCA AVEGGO ALEXANDER BERNAL
ARATA ISOSAKI	189 CENTRO DE ARTE Y TECNOLOGÍA JAPONESA DE CRACOVIA, POLONIA, 1994 190 DOMUS, CASA DEL HOMBRE, LA CORUÑA, ESPAÑA, 1995 191SALA DE CONCIERTOS DE KIOTO, JAPÓN, 1995 Maria Paz Brito Sebastian Cardenas
TOYO ITO	192 AUDITORIO DE NAGAKA, JAPÓN, 1993-1994 Ricardo Canabal Fatiane Christie 193 YATSUSHINO MUNICIPAL MUSEO, JAÓN, 1989-1991Cristian Contreras 194 PALAIS DES CONGRES, PARÍS, FRANCIA 1996-2000 Roberto Cristó González Flores
REM KOOLASS	195 EDUCATORIUM II, UNIVERSIDAD DE UTRECH, HOLANDA, 1997 196 PALACIO DE LOS CONGRESOS DE VILLE, FRANCIA, 1994 Michael Gies Rodrigo Herrera 197PRATO VILLAS, ROTTERDAM, HOLANDA, 1984-1988 198 KUNSTHAL, ROTTERDAM, HOLANDA, 1987-1992Carla Mago Nilscha Maly 199 VILLA UPPO, HILVERSUM, HOLANDA, 1997 200 WOZOKOS, HOLANDA, 1994-1997 Aldo Melis Maira Molina
MVDVR	
CALATRAVA	201 LYON, STOLAS, RAILWAY STATION, LYON, FRANCIA, 1989 1994 Santa Gonsalves Williams Oregon
SVERRE FEHN	202 AVKRUST MUSEUM, ALVDAL, NORUEGA Andres Orazi Ivanna Paez
PETER EISENMAN	203 CENTRO WEXNER DE ARTES VISUALES, MINNEAPOLIS, USA, 1991 204 HOUSE III, CONETICUT, 1989 205CENTRO DE DISEÑO Y ARTE DE LA UNIVERSIDAD DE CONETICUT, OHIO, 1988-1996 Laura Prado Macarena Salas
FRANK GHERY	206 CASA DEL ARQUITECTO, SANTA MONICA, CALIFORNIA, 1979 Lorenzo Savetti 207 MUSEO GUGGENHEIM, BILBAO, ESPAÑA 1990 Raul Traslaviña Alvaro Urbina

RICHARD MEIER	208 CASA SMITH, CONETICUT, 1965-1967 209CASA OLD WETBURY, NUEVA YORK, 1969-1971 210 CASA DUGLAS, 1971-1973 Hugo Villegas 211CENTRO LIRICO LA HAVA, HOLANDA, 1990 212 MACSA, BARCELONA, ESPAÑA, 1990 Sandra Valenzuela Romy Villegas
FUMIHIKO MAKI	213 TEPIA, TOKIO, JAPÓN, 1985-1989 Rodrigo Aspillaga Claudio Che La Roca
HANS HOLLEN	214 STADTISCHES MUSEUM, EN MONCHENGLADBACH, 1972- 1982 Patricia Marsillapedro Vargas
DANIEL LIBESKIND	215 MUSEO JUDÍO EN BERLIN, 1998-1999Juan Marcos Vera Mario Yañez

III. CONFORMACION DE DOS ETAPAS DE APROXIMACION A LA MATERIA DE LA ARQUITECTURA DEL SIGLO XX

El Seminario de la Arquitectura del siglo XX se desarrolla de manera transversal a los talleres, desde segundo a quinto año, con lo cual participa un numero de 162 alumnos (a este total se la han restado los catorce alumnos del taller Europa que se encontraban en viaje durante el primer semestre) a cargo de dos profesores, Joaquín Bustamante M. Y Patricio Canala-Echeverría. A cada alumno o en grupos de dos alumnos (según la complejidad del caso) se le ha asignado una obra representativa de un momento de la historia de la arquitectura del siglo XX (ver anexo), el cual será su caso de estudio y exposición durante todo el año 2003. los profesores están a cargo de desarrollar el marco teórico y de llevar los encuentros de corrección de la reflexión hecha por los alumnos a propósito del caso específico. El seminario se desarrolla durante todo el año 2003 en dos etapas. La primera etapa, durante el semestre otoño, se desarrollan las presentaciones teóricas para construir una visión de conjunto de la materia (4 presentaciones en total según el marco teórico desarrollado, ver anexo) y el estudio de casos a través de análisis espacial en laminas y maquetas que permite construir la reflexión individual ligada al estudio de los elementos arquitectónicos que comprometen la obra y una reflexión contextual izada en la visión general teórica. Esta etapa funda las bases de una reflexión-visión de la arquitectura que es posible de volcar al interior del taller arquitectónico, y a su vez, se conforma la base de lo que será la segunda etapa del seminario, la construcción de la gran exposición. Esta segunda etapa de desarrollo se conduce directamente a la construcción de la Gran exposición del Siglo XX; en esta etapa las condiciones de trabajo cambian, aparecen las exigencias propias de una exposición pública y la Escuela se hace cargo mas directamente de algunos elementos, como por ejemplo, financiar las cajas de embalaje que se transforman el elementos de la exposición. Esta etapa culmina en dos exposiciones, la primera en octubre, frente a los pares de otras Universidades, en el sexto Encuentro de Escuelas de Arquitectura, donde se despliega la totalidad de la exposición; la segunda, en noviembre en una exposición publica, la relación con la ciudad, en el Mall Marina Arauco, donde se exponen 54 maquetas mas laminas que dan cuenta del marco teórico (ver anexo exposiciones seminario siglo XX).

3.1 ETAPA “A” DEL SEMINARIO DE ARQUITECTURA DEL SIGLO XX

3.1.1 PRESENTACIONES TEORICAS

Las presentaciones teóricas se desarrollan a traves de cuatro grandes tópicos transversales (ya que todos abarcan desde el inicio hasta el final del siglo XX) y que buscan develar el desarrollo de las forma en la arquitectura mas alla de los movimientos, situando la materia en la construccion del espacio arquitectonico y como este responde a una serie de obras que articulan un sentido mayor al del momento en que se gesta. Esta evolución de la forma tambien se presenta como una evolucion del pensamiento, las artes y la historia en general, pero no como un contexto generico que las acoge o regula, sino que, tratando de descubrir cual de esos eventos son significativos en los cambios y transformaciones que refuerzan esta vision transversal de la arquitectura del siglo XX. Las exposiciones toman forma como aproximaciones a la materia que abren caminos en varios sentidos, pero que deben ser acotados por el alumno a traves de su propia reflexion volcada al estudio del caso asignado, es el alumno que, guiado por la obra, puede situarse en alguno de estos sentidos abiertos por las clases teóricas.

3.1.2 ESTUDIO ESPACIAL Y RECOLECCION DE DATOS DE LOS CASOS MAQUETA DE ESTUDIO 1

a. *Escala De Trabajo*
la definida por el alumno o la recomendada en la corrección de la entrega de planimetría 1. La escala corresponde al ajuste de la obra a el área de trabajo de 70 x 70 cm y la posibilidad de dar cuenta del entorno cuando este sea significativo para la obra.

b. *Lámina de Proposición*

La entrega de la maqueta se debe acompañar con una lamina que explique la proposición de análisis de los elementos arquitectónicos a través de escritos, esquemas e imágenes intervenidas gráficamente.

La lamina tendrá un formato de 35 x 70 cm y será de papel hilado 90 grs. La lámina debe tocar tres temas:

1. Proposición de análisis arquitectónico
2. Declaración grafica de los elementos arquitectónicos
3. Relación de los elementos arquitectónicos con la conformación espacial,
4. programática y material (tecnológica) de la obra

c. *Materialidad de la Maqueta de Estudio*

1. la base de la maqueta será de 70 x 70 cm, en

cartón panel de 10 mm de espesor (la base se debe cortar de un pliego de 100 x 70 cm).
 2.la materialidad de la obra será de papel hilado blanco de 180 grs. en lo general.
 3.la proposición de los elementos arquitectónicos, en cambio, se construirá a través de papeles de igual gramaje (180 grs.), pero en tonos de grises (el gris puede hacia el azul, hacia el negro, hacia el verde), se excluye el negro y el blanco de la gama tonal.
 4.Los pilares o vigas, en caso de ser parte de la obra deberán ser: cartones contraplacados blancos o acrílicos, palos de maqueta, etc... pintados de color blanco. En caso de ser elementos arquitectónicos podrán ser: cartones contraplacados o acrílicos, palos de maqueta, etc... pintados o enchapados del tono gris que corresponda.
 5.Las transparencias de la obra se podrán hacer con micas acrílicas o con mallas de alambre. Cuando se trate de este último material de este último material se deberá pintar blanco o del color gris que corresponda según sea o no elemento arquitectónico. la maqueta en esta entrega no debe incluir entorno edificado, solo la topografía en que se emplaza la obra.

3.2 ETAPA "B" DEL SEMINARIO DE ARQUITECTURA DEL SIGLO XX

3.2.1 CONSTRUCCION DE LA MAQUETA DEFINITIVA PARA EXPOSICION

La maqueta definitiva se debe pensar como el resultado de relacionar deos procesos: primero, como una síntesis del estudio de maqueta previo, cuales son los elemetos espaciales significativos que definen la obra y que deben ser recogidos exhaustivamente; segundo, la materialidad debe ser capaz de mostrar un rigor unico que transforme esa reflexión en una verdad arquitectónica ante "otros" que la observan.

La escala, sus dimensiones, ya están estudiadas, se elige el blanco como un elemento que ayude a uniformar la exposición, pero también a exaltar la síntesis propuesta a través de lo hecho.

3.3 EXPOSICIONES -LA APARICION DEL CONCEPTO DEL RIGOR DE LA EXTENSION UNIVERSITARIA

3.3.1. SISTEMA DE EMBALAJE Y MONTAJE DE LAS MAQUETAS

Se piensa que todo elemento que conforma la exposición, maqueta y soporte, deben surgir como un pensamiento del mismo rigor con que se trata de construir la materia central de una instancia de extensión Universitaria como esta.

La caja surge como un invento que busca ser contenedor que protege y expone. Debe cumplir los requisitos de resistencia que permita conservar la

maqueta, elemeto central de la exposición, y que facilite su reutilización en futuras exposiciones.

3.3.2. EXPOSICION CAMPUS - OCTUBRE 2003

La exposición se desarrolla en un contexto preciso: se presenta por primera vez el total de las maquetas a la Universidad, la Escuela de Arquitectura y a el grupo de profesores Arquitectos que asistieron a l Sexto Encuentro de Escuelas de Arquitectura. Por lo tanto, se trata de un público experto, la exposición se plantea con un lenguaje que permita abrir la reflexión y el debate a cerca de la arquitectura del siglo XX entre aquellos que la conocen. El montaje se estructura a través de dos elementos, las maquetas y el totem central

Las maquetas se exponen por primera vez en su totalidad, 102 maquetas que dan cuenta del nivel que alcanzan individualmente y como total. El totem central se estructura a través de los cuatro temas transversales que se desarrollan en las presentaciones teórica, Máquinas, Orbganismos, Realismos y Dispersiones.

Pero en esta presentación toman una forma distinta de presentarse, a través de una línea de tiempo de casos arquitectónicos que dan cuenta de la transversalidad de cada tópico.

Esta línea de tiempo es hilvanada por citas de Arquitectos que explican y contextualizan el significado central de estos cuatro tópicos, de tal manera que el alumno o el público en general pueda relacionar libremente (a través de la observación de los casos presentados en imagenes) las distintas obras.

El totem central permite además situar las obras expuestas en Maquetas, puesto que, ellas se presentan en un orden aleatorio, para que el ojo educado del alumno y el Arquitecto reflexione libremente.

La exposición se desarrolla en un contexto preciso: se presenta por primera vez el total de las maquetas a la Universidad, la Escuela de Arquitectura y a el grupo de profesores Arquitectos que asistieron a l Sexto Encuentro de Escuelas de Arquitectura. Por lo tanto, se trata de un público experto, la exposición se plantea con un lenguaje que permita abrir la reflexión y el debate a cerca de la arquitectura del siglo XX entre aquellos que la conocen. El montaje se estructura a través de dos elementos, las maquetas y el totem central

Las maquetas se exponen por primera vez en su totalidad, 102 maquetas que dan cuenta del nivel que alcanzan individualmente y como total. El totem central se estructura a través de los cuatro temas transversales que se desarrollan en las presentaciones teórica, Máquinas, Orbganismos, Realismos y Dispersiones.

Pero en esta presentación toman una forma distinta de presentarse, a través de una línea de tiempo de casos arquitectónicos que dan cuenta de la transversalidad de cada tópico.

Esta línea de tiempo es hilvanada por citas de Arquitectos que explican y contextualizan el significado central de estos cuatro tópicos, de tal manera que el alumno o el público en general pueda relacionar libremente (a través de la observación de los casos presentados en imagenes) las distintas obras.

El totem central permite además situar las obras expuestas en Maquetas, puesto que, ellas se presentan en un orden aleatorio, para que el ojo educado del alumno y el Arquitecto reflexione libremente.

La exposición se desarrolla en un contexto preciso: se presenta por primera vez el total de las maquetas a la Universidad, la Escuela de Arquitectura y a el grupo de profesores Arquitectos que asistieron a l Sexto Encuentro de Escuelas de Arquitectura. Por lo tanto, se trata de un público experto, la exposición se plantea con un lenguaje que permita abrir la reflexión y el debate a cerca de la arquitectura del siglo XX entre aquellos que la conocen. El montaje se estructura a través de dos elementos, las maquetas y el totem central

Las maquetas se exponen por primera vez en su totalidad, 102 maquetas que dan cuenta del nivel que alcanzan individualmente y como total. El totem central se estructura a través de los cuatro temas transversales que se desarrollan en las presentaciones teórica, Máquinas, Orbganismos, Realismos y Dispersiones.

Pero en esta presentación toman una forma distinta de presentarse, a través de una línea de tiempo de casos arquitectónicos que dan cuenta de la transversalidad de cada tópico.

Esta línea de tiempo es hilvanada por citas de Arquitectos que explican y contextualizan el significado central de estos cuatro tópicos, de tal manera que el alumno o el público en general pueda relacionar libremente (a través de la observación de los casos presentados en imagenes) las distintas obras.

El totem central permite además situar las obras expuestas en Maquetas, puesto que, ellas se presentan en un orden aleatorio, para que el ojo educado del alumno y el Arquitecto reflexione libremente.



A. PROPOSITO DE LA EXPOSICION

"Se pone en juego la relación que debe existir entre el mundo universitario y la sociedad donde está inserta, así es la Extensión Universitaria." La Dirección

INSERTADO en el plan de EXTENSIÓN UNIVERSITARIA que desarrolla la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar, se ha planificado un importante y trascendental programa con varios "Eventos Arquitectónicos" para ser presentados a la ciudad de Valparaíso y Viña del Mar.

Entre ellos, uno principal, como es la próxima "EXPOSICIÓN DE ARQUITECTURA MAYOR DEL SIGLO XX" exposición que pretende, a través del montaje de maquetas de lujo, llegar a todo público, al entendido en el tema como también al habitante de la ciudad que tiene su quehacer en otros ámbitos. Esta exposición pensada especialmente, por su condición de Extensión Universitaria, que sea vivida por todo público: estudiantes, profesionales, trabajadores, etc., de todas las edades, para provocar en todos ellos la sorpresa y la curiosidad propia y necesaria para introducirnos en el mundo del ser culto y sensible a las manifestaciones del espíritu a ver obras de importante arquitectura que conformaron el protagonismo arquitectónico del siglo recientemente terminado.

Como principal objetivo, entonces, esta muestra: "EXPOSICIÓN DE ARQUITECTURA MAYOR DEL SIGLO XX" pretende conformar una estudiada selección de edificios -obras urbanas- que sean ellas capaces de "mostrar", en conjunto, y por medio de una presentación de 100 maquetas de lujo, de gran formato, una explicación seria sobre la evolución y los diferentes "estadios" de la arquitectura en el siglo pasado.

El planteamiento que sostiene esta Exposición es propio y elaborado por los profesores de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Viña del Mar, para presentar las "formas" que han incidido directamente en la historia de la arquitectura del complejo siglo XX, arquitectura que cobija, los actos y el modo en que vivimos occidentalmente tanto en los espacios públicos como privados, en la ciudad -como son la casa, el trabajo, los espacios de recreación o los recorridos.

En este sentido la muestra de esta Exposición está centrada en maquetas que dan cuenta, tanto de la OBRA HECHA como de los ARQUITECTOS que han influido en nuestro entorno, de un modo significativo, abriendo caminos para dar destino a la vida de los hombres: último e importante razón de toda "buena arquitectura", arquitectos como Le Corbusier Walter Gropius Mies Van Der Rohe Antoni Gaudí Richard Meier

Richard Roger Renzo Piano Frank Gerhy... y otros muchos

La Exposición es una presentación clara y sintética, que conecta a las distintas vertientes de las "formas" de la arquitectura del siglo XX y se ordena de un modo nuevo, en cuatro temáticas que entregan una visión y lectura directa.

1. Organismo
2. Máquinas
3. Realismo
4. Dispersiones

Así, a través de esto es posible entender la ciudad occidental de hoy y también la del futuro, con "casos" que se presentan como claves y conectores de la arquitectura para el siglo XXI que se inicia y que en esta exposición aparecen a modo de conclusión de este panorama de la arquitectura contemporánea. Esta Exposición, se conforma con 100 maquetas de alta calidad, con formato grande, con una concepción de "hechura directa y didáctica" y que junto a escritos breves y sintéticos se resume en un significativo catálogo explicativo expresamente publicado para esta Exposición, diseñado y editado también por la Escuela de Arquitectura U.V.M. constituye un material original, único en Chile, que será expuesto, después de esta inauguración pública, en distintas partes del país y del extranjero.

B. EXPOSICION GENERAL, MONTAJE DE MAQUETAS Y FICHAS DE PRESENTACION DE MAQUETAS EN LA EXPOSICION

El lugar esta conformado por un pasillo en el cuarto nivel que se supende sobre el área de paso entre los comedores y las tiendas ancla en el tercer nivel del Mall Marina Arauco. Esta circunstancia ayuda a construir un espacio propio, una detención intencionada frente al tráfico del ir y venir de un Mall. Este pasillo se aborda desde su perímetro forzando un orden de recorrido (lo contrario de la exposición en el Campus donde no existía una estructura) que evidenciara una estructura de presentación más acotada.

El objetivo de la muestra es presentar el tema de la evolución de la arquitectura en el siglo XX de una manera directa, cronológica. Desde esta perspectiva la exposición se piensa desde un lenguaje más abierto, que involucre a un público mas genérico transformando el paso en permanencia. Se presentaron 54 maquetas, las que dieran cuenta con mayor fuerza lo simultáneo y acelerado del cambio, transformación y evolución de los elementos arquitectónicos en la historia de la arquitectura del siglo XX.

Además la presentación se complementa en cada maqueta con una ficha de la obra, que da cuenta de su realidad (poniendo en evidencia la traducción que hace el alumno a través de la maqueta por la reflexión arquitectónica de la obra) y con un lenguaje abierto, pero propiamente arquitectónico, una descripción de aquello que la hace significativa en el contexto de las otras obras de arquitectura.



4**PERFECCIONAMIENTO DOCENTE**

a.- Trabajo (extracto) de Profesor Candidato a Doctor en Arquitectura

"Este estudio intenta formular una pregunta y una respuesta, en donde pregunta y respuesta tienen el mismo grado de valor.

Me interesa particularmente "la trascendentalidad de las acciones del hombre". Saltándome un buen camino de relaciones y explicaciones, podría decir también que me interesa "el sentido trascendente de las ciudades". Asunto que explicaré más adelante.

Explico esto porque seguramente la metodología será diferente a la metodología que se emplea en un estudio que pretende analizar un problema de la ciudad y darle solución. En este sentido, este estudio no mira la sustentabilidad urbana como un asunto de problemas a solucionar, o el análisis de pensamientos urbanos mal planteados (absolutamente necesario de abordarlos, por lo demás).

Si tuviese que hacer una analogía entre los problemas urbanos que la ciudad padece a causa de una postura de sustentabilidad mal planteada, diría en este caso, que "a menor calidad y eficiencia de vida o de ciudad, menor percepción de trascendentalidad de vida existe".

Este es el vínculo que propongo establecer con el tema de la sustentabilidad urbana. Considero que en los problemas urbanísticos que tienen que ver con la sustentabilidad, (multidisciplinarios por cierto), puede existir una mirada por "capas".

Es indudable que en la época en que vivimos, se hace urgente "tomar medidas" para solucionar o detener el avance del deterioro de la vida.

Esto a mi me parece una primera capa (aquella inmediata, en que la acción nace de una urgencia y no de una teoría, pensamiento o postura), puede entenderse el problema de la sustentabilidad solamente a partir de este modo de actuar.

Sin embargo, me parece, que el problema de la sustentabilidad tiene otra capa anterior a esta.

Es aquello en donde el buen equilibrio de la vida y de las acciones del hombre transparentan la consciencia de su razón de ser. Lo que podríamos llamar el "sentido" de las acciones y de las ciudades, o aquello que va más allá del mero "buen funcionamiento".

Es por eso que señalo que el deterioro de la sustentabilidad no es solo evitar el desastre del mal vivir, (cosa urgente), sino el olvido y la pérdida del sentido de este.

Por otra parte.

Me parece que una acción que lleve implícita el conocimiento del sentido perdido, en otras palabras, aquella acción que devuelva la trascendentalidad, se automantiene, se autocuida, porque viene a ser una ejecución, que posee la capacidad de nacer desde dentro de la definición humana, y no una solución, que aunque técnicamente correcta se acerque como un externo.

Me parece necesaria y útil una acotación aprovechando esta visión anterior. América, Sur América.

Es asombroso como los lugares de nuestras tierras cumplen inexorablemente un ciclo que siempre termina en abandono y deterioro. Es casi un dogma, que los mejores lugares, los mejores barrios, los mejores balnearios pasen un día por un proceso que los deja siendo los peores.

¿Por qué existe en nuestros países este fatal destino de sus lugares?,

¿Por qué esta desnaturalidad de un curso no creciente?

¿Qué es lo que falta en nuestros pueblos y ciudades, que haga que siempre sean y se mantengan vigentes?

No me refiero a un estar continuamente modernizándose, sino a que posean un indisoluble, que los haga mantenerse en lo que son.

Es indudable que en países como el nuestro, es la moda, o la copia de modelos, el concepto que se tiene de lo que es ser ciudad, de vivirla y de vivir propiamente tal.

Es indudable también que esta condena a la copia hace nacer ciudades sin origen, ciudades solo funcionantes.

Aunque el mundo atraviesa por una crisis y los pilares y fundamentos de su sustentabilidad están profundamente dañados y aunque esto afecte al planeta entero, el modo de sus soluciones debiera contener el distingo de los distintos lugares en los que se aplica, este distingo es la generatriz que motiva la acción de su autocuidado y de su preservación. El Partenón, por ejemplo, el barrio monumental

de París, los cascos antiguos de las ciudades europeas, (al menos los que he conocido), etc.

¿Qué hay en ellos que nunca quedan como residuos?

¿Qué hay en ellos que sustentan algo que está por sobre la utilidad y permanecen protegidos por sí mismos?

Creo que está en la razón que los hizo ser. Es necesario que el hombre se refleje de un modo elevado en sus obras.

Es necesario que las obras canten su sentido (el del hombre).

Esta elevación de la acción (del hombre), aquello que va más allá de su mero funcionamiento, ayuda al automantenimiento de sus obras.

En países como el nuestro el buen cuidado de nuestro ámbito nace de un externo, acciones eficaces pero traídas desde afuera.

Cuando digo que a mayor pérdida de sustentabilidad urbana se intensifica la pérdida de la percepción del sentido de la vida, (no como una definición única y objetiva, sino aquella inscrita en forma personal en cada pueblo, o en cada barrio y en cada ser humano), digo también que el origen de las acciones que conllevan a la pérdida de la sustentabilidad de las ciudades son precisamente el olvido y la pérdida del sentido natural de la vida.

Círculo vicioso en que lo uno conlleva a lo otro.

De esto es posible decir que quizás exista también una doble perspectiva en los sentidos corporales humanos, (olfato, vista, etc. ...). Aquella meramente funcionante, y aquella que conlleva en sí y que conduce a una percepción de la trascendencia de las cosas y de los sucesos. Percepción trascendente, personal o colectiva. En este sentido, propongo estudiar la ciudad a partir de uno de sus usos más básicos; el caminar. Pero no el caminar desde su pura funcionalidad, o desde su necesidad biológica o desde su eficacia en su acción, sino en su sentido trascendente (desde lo cotidiano).

¿Cuál es la acción perdida que esconde esta acción, cuál es su elevación que dice de lo propio y único del lugar en donde se instaura, cuál es el olvido cotidiano de la trascendentalidad de esta acción que va más allá de su mero funcionamiento ... ?

Pongo algunos ejemplos.

El ejemplo socrático del peripathos, aquel caminar que era en diálogos y que tenía como propósito la búsqueda de la razón o la verdad, modo que llegó a ser un método y que evolucionó a lo que más tarde fue el "liceo" y luego la academia. Lo esencial de esto para el estudio es que el elemento que se mantiene es el caminar y no es sin él.

Aunque no es el tema en concreto de este estudio, solo una luz, sería interesante saber

¿qué le viene a otorgar, el caminar al pensar, en esta búsqueda de la verdad?

Caminar que era en encuentros fortuitos, por las calles de la ciudad, en medio de distracciones, de encuentros, de detenciones, etc., con "lo propio" de la ciudad. Quizás es presuroso adelantar lo que diré, pero habrá existido acaso alguna relación entre este concepto de ciudad y ciudadano que permitía este diálogo en tránsitos como un modo pleno y completo, y Atenea, la diosa de la sabiduría, virtud elegida para dar sentido a la ciudad, a sus calles y a su acción.

Ciudad, calles y ciudadanos en un sentido trascendente.

Es solo un planteamiento. Pero que arroja luz.

Muchos son los casos que se pueden tomar como ejemplo en donde el caminar adquiere un sentido trascendente; las peregrinaciones, etc.

Por supuesto, no me refiero al estudio de las acciones biológicas y psicológicas que pueda ejercer esta acción del caminar en otras, por ejemplo en un mejor o peor pensar. Indudablemente que puede existir una relación, pero el concepto del sentido o de la "elevación del caminar", no va en este caso por el sentido de la eficiencia que nos pueda señalar la biología, la anatomía o la psicología, tampoco corresponde a la propia ella y la definición del lugar donde se realiza en donde ella se constituye como una acción única e irrepetible. Esa es la segunda capa, o el olvido que pretendo estudiar.

Ferrater Mora en su diccionario de la filosofía señala dos cosas interesantes:

a) que dentro del marco estado – ciudad la más alta actividad humana es la "contemplación".

b) que la perfección consiste en la manifestación de los designios naturales, (esto lo relaciona como un sello de un mandato superior).

Entenderemos según esto que la más alta condición del hombre es innata.

Y que este sentido que buscamos y que va más allá de la mera utilidad, es "connatural" al hombre.

Que la perfección de ciudades, barrios o casas, con mayor o menor inventiva, es la manifestación de una naturalidad. (Esta naturalidad, como un concepto olvidado, es la que llevaremos a estudio en los distintos barrios y lugares de Valparaíso.)

Por su parte, Heidegger, en su obra "Hörderling y la esencia de la poesía", señala lo siguiente: "Somos palabra – en diálogo", "en donde hablar y oír son equioriginarios". Señala que "la palabra esencial nos hace ser propiamente uno mismo. ... Precisamente esta condición de ser en diálogos nos ha hecho ser históricos". La palabra para él "se manifiesta como un trance en donde el imán que rige la tendencia de su movimiento es la verdad".

Entendemos de Heidegger aquel punto de vista que dice del hombre de estar en acción. No es solo palabra (o trance quieto), sino palabra en diálogo. El hombre como un trance con movimiento hacia la verdad.

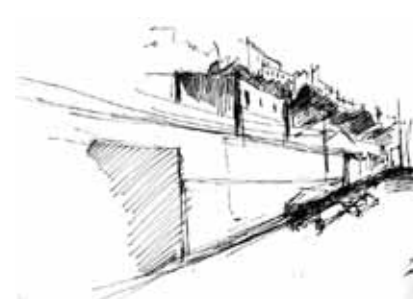
Esto debemos mirarlo a la luz de una acción connatural. Tal fuerza creativa de la verdad es un sentido no externo, aunque se dé de modo contrario en la mayoría de los hombres. Esta acción de estar en diálogo, de permanente creación, que es la intensificación mediante la técnica, la belleza, etc. de las leyes naturales de lo creado, nace porque la permanencia del hombre en su estado, es huida, no es siempre presente, sino que tiene que ser detenida y atrapada.

En el caso de Heidegger esta virtud de atrapar la posee la palabra. Virtud que arrebatada de la corriente de los sucesos y genera consciencia. Consciencia o hacer aparecer.

En síntesis, detener, (la máxima de las acciones señaladas por F. Mora, definida como contemplación), es hacer aparecer, y en un sentido profundo, hacer aparecer es fundar. (Podríamos decir de un modo bastante general que nuestros pueblos (América) no son connaturales así mismos, que no son fundados

en un diálogo creativo, sino que son copia de otros que los deja en un trance quieto.) En síntesis, lo connatural del suceso del hombre es en tránsitos fundantes, reteniendo lo permanente, en sus juegos, en sus conversaciones, en su acción cotidiana, etc. Tal invención de ciudad.

Señala Heidegger; "... por tanto la esencia es la palabra de nuestra boca; ciudadanos; la fundamentación o fundamento; así se vive". (Dimensión olvidada, esencia y sentido.)"



I. LUGARES DE ESTUDIO

CAMINAR RITUAL

- Cementerio Playa Ancha N° 3
- Cementerio Panteón N° 2
- Iglesia de los 12 apóstoles
- Plaza Sotomayor
- Sector de la Matriz



CAMINAR DEAMBULAR

- Calle Condell, sector Aníbal Pinto
- Calle Ecuador
- Calle Uruguay



CAMINAR DE BARRIO

- Cerro Barón A
- Cerro Barón B
- Cerro Bellavista
- Camino cintura
- Plaza Bismark



CAMINAR DE PASEO

- Mirador Cerro Barón
- Plaza Victoria
- Cerro Concepción

CAMINAR DE TRÁMITE

- Calle sector Plaza Sotomayor,
- Calle Prat.
- Calle Condell, Calle Prat, Sector Centro, Plaza Aníbal Pinto.

II. EL CAMINAR Y SU RELACION CON UNA CIUDAD SUSTENTABLE

Se entenderá por caminar, en este estudio, la instancia peatonal.

No solo el hecho de ir, de dirigirse.

Peatonalmente, por ejemplo, se puede estar en una plaza.

III. EL CAMINAR COMO CUALIDAD

Se refiere a ciertos atributos del caminar que lo dejan en una instancia única y distintiva. Es cuando existe la capacidad de hacer de él, una virtud o cualidad.

Entenderemos por cualidad una resultante de la relación de tres elementos.

- a) El caminar, o instancia peatonal.
- b) Lugaridad o condicionantes o circunstancias del lugar que son determinantes.
- c) Sentido del caminar, (que tiene que ver con una actitud interna de quien ejecuta la acción). En esto hay cinco sentidos:
 - Lo deambulatorio
 - Lo ritual
 - Lo doméstico, (o la instancia peatonal de barrio)
 - Lo recreacional (o instancia de paseo)
 - Lo ejecutivo (la acción burocrática cotidiana de trámites)

Es necesario aclarar lo siguiente.

El caminar bajo una perspectiva física, (física como ciencia), o desde lo biológico, se torna desde el punto de vista de este estudio nulo en sí mismo, en el sentido de que sus leyes son las mismas para cualquier lugar del planeta, y para cualquier sentido interno con que el peatón lo realice.

Es nulo, en cuanto anula su concepción de determinancia, como instancia única y distintiva al anular su relación con el concepto de lugar y con el concepto de sentido.

Es necesario aclarar que existe otro tema que se refiere a las garantías o circunstancias ideales para que el caminar se haga más estable, más cómodo, más seguro, etc.

Este estudio no se refiere a aquello, (aunque se reconoce que son de suma importancia). No se refiere a ellos, porque estos son elementos connaturales a aun buen caminar, podríamos decir que son parte de la naturaleza del caminar, (por ejemplo, tener buen aire). Sucede algo parecido con el punto de vista físico y biológico, que por ser connatural no se refiere

tanto a la distinción o particularidad del lugar en donde se realiza y quizás tampoco de su sentido interno.

Entonces se habla de cualidad no como efectividad, sino como la cualidad que define.

En este caso, es el grado de determinancia que tienen los tres elementos mencionados anteriormente y que en la ciudad se dan como una unidad, de un modo indisoluble.

IV. EL SENTIDO DEL CAMINAR

En un mismo lugar, se pueden desarrollar dos o más sentidos del caminar, (o instancias peatonales). Una persona puede ir de paseo, mientras a su lado otra va de trámites. El lugar no varía, pero el sentido de su uso, o la vivencia interna de quien realiza la acción no es la misma en uno que en otro. De aquí se podría desprender lo siguiente; que las circunstancias que hay en el lugar podrían lograr generar una cualidad en cuanto a que se relaciona más plenamente con el sentido de paseo que con el de trámite.

En este caso esta cualidad o determinación del espacio identifica al lugar como paseo, (sea este reconocido o no como tal por la ciudad, por ejemplo, una calle).

En este caso podría suceder que la acción del trámite pueda darse con la mayor de las eficiencias y comodidades, pero carecería de identidad.

Se establece que la cualidad no tiene necesariamente que ver con la efectividad.

Tenemos que el sentido dice de una situación interna de la persona, o de la vivencia interna con que está ejecutando la acción.

El sentido otorga complejidad a la instancia peatonal, pues él es el que entra o no en concordancia con el espacio que acoge esta instancia.

Por ejemplo: cuando se pasea, de improviso, en algún lugar de la ciudad. ¿Cuál es el giro que el individuo le vuelve al lugar, para relacionarse con él de un modo paseante?

Lo mismo, pero desde otra de las perspectivas del engranaje de esta trilogía, ¿qué ley o qué atributos espaciales tornan a un lugar, que hace que calcen en forma plena, con la vivencia interna y personal de pasear?

Existe en esta ciudad, de modo muchas veces casuales, lugares con atributos escondidos, para distintas manifestaciones del caminar, y muchas veces se da, que se utilizan de modo inconsciente con estos objetivos.

Diría que la gran mayoría de los lugares de Valparaíso, poseen virtudes casuales.

V. CUALIDAD; CAMINAR CON NATURAL AL LUGAR

Bajo este aspecto "el lugar" es una relación de elementos espaciales que da como resultado una virtud.

Bajo esta relación de elementos espaciales se da lo peatonal, es decir, se da bajo una virtud que lo cualifica.

El lugar, en este estudio, es el descubrimiento de las relaciones espaciales principales que vienen a definir el modo de los sentidos del caminar.

Estas cualidades espaciales son actuantes y determinan el modo de desarrollarse de las acciones.

Esta acción que se cualifica por las virtudes propias del lugar es un acercamiento a reconocer la unidad de estas acciones, es decir un acercamiento a un concepto de identidad, en cuanto a la virtud que poseen y en cuanto al modo propio con que generan la acción, en este caso lo peatonal.

VI. EL CAMINAR, LA LUGARIDAD Y LA CIUDAD

Entonces un modo de concebir la ciudad es por lugaridades, por lugaridades cualificatorias, no solo por sus distintos usos, o roles que cumplen dentro del engranaje de la ciudad, sino según la virtud que poseen.

Por ejemplo; se podrían señalar lugares dentro de la ciudad a partir de señalar "sectores comerciales de la ciudad", otro modo sería señalar estos mismos lugares a partir de cómo las virtudes los hacen ser únicos y distintos como lugares comerciales. Esta posibilidad otorga complejidad al total de la ciudad. Complejidad por el modo de su diferenciación, y sobre todo por que cada lugar y cada acción emerge con una definición de sí mismo, particular y única. Casi podríamos decir, naciente; en cuanto es nacida simultáneamente con el suceso espacial del lugar. Es el opuesto a las definiciones universales sobre lugares y acciones, con las cuales tienden a definirse la mayoría de nuestras ciudades. El reconocimiento de esta unicidad indisoluble entre caminar (o instancia peatonal), el sentido de él, (o la vivencia personal con que se ejecuta la acción), y el lugar, (como las determinantes espaciales de la acción), convertida en cualidad que indica modo e identidad, es el acercamiento a un concepto de ciudad que nace de sí misma, como espacio, como estancia de vida, costumbres, etc.



VII. CONCLUSION FINAL

Antes de iniciar el desarrollo de las conclusiones finales, es necesario volver a señalar, que los cinco tipos de caminar que se indican se constituyen y se definen como tales, por una decisión interna de la persona, (o sentido), que hace que tal caminar sea lo que es. (Dos personas en una misma avenida; una puede pasear, la otra efectúa trámites. El lugar es el mismo y en apariencia la misma acción, la gran diferencia es el sentido interno con que se vive la acción.)

Este sentido interno y su relación con las condicionantes del lugar es el desarrollo de este estudio.

Bajo este prisma, las conclusiones finales se refieren a dos puntos.

- a) La concordancia o el equilibrio entre vivencia interior y vivencia exterior.
- b) La relación de tiempo y espacio en el uso de la ciudad (en los aspectos estudiados).

La verdad es que ambos puntos son dependientes y uno, "tiempo y espacio", es un elemento constitutivo de la relación de "vivencia interna y vivencia externa".

Sin embargo, es necesario presentarlos de algún modo en instancias separadas, aunque en el mismo hecho de presentarlos se entremezclen. Para el primer aspecto esta conclusión se refiere a la capacidad de la ciudad de reconocer que la dimensión de su paisaje espacial, es a la par y de la misma magnitud que el paisaje y el suceso interno de quien la habita.

Esto último reconocido como una necesidad del habitante, como necesidad inherente a su ser y a su completitud, por tanto condición para la ciudad para constituirse como tal.

Podríamos decir que la ciudad, bajo este aspecto, es el encuentro de múltiples sentidos interiores, y que esto es una de sus complejidades. El encuentro de estos sentidos siempre ocurrirá, otra cosa es que la ciudad sepa ser flexible en sus espacios y no se constituya en obstáculo o en contradicción para ello.

En cuanto a la relación del tiempo y el espacio en su uso, estos cualifican la vivencia y muchas veces vienen a permitir una buena fluidez de estos dos mundos.

Se entenderá por tiempo, una vivencia cualificada, distinta al tiempo cronológico. Esta cualificación rige y define la acción.

El tiempo se cualifica, con las cualidades del espacio.

La concordancia o el equilibrio entre vivencia interior y vivencia exterior

La peatonalización intensifica la calidad del tiempo en las permanencias.

Este modo de las permanencias no es solo aquello de estar detenido, sino aquello que faculta la posibilidad de alternar la estancia, (estar), con sentidos o vivencias internas y externas en igual equivalencia.

Casos que ilustran esta situación (no tomados en el estudio), una estadía frente al mar, desde la arena y en una cierta soledad, una estadía en contemplación del fuego; una fogata, una vela, etc., una estadía en la naturaleza en general, bosques, llanos, ríos, desierto, etc.

Todos estos ejemplos tienen en sus ingredientes espaciales una cualidad; la de poder estar en contemplación del paisaje y con la misma facilidad pasar a un estado interno (personal).

Podríamos decir, que esta relación del hombre con su entorno es un estado natural. Esta relación abierta en forma equivalente de los mundos interiores y exteriores como experiencia personal, es el punto de partida o punto cero para considerar la relación hombre y entorno ciudadano.

Relación que debe ir graduándose, según las instancias o roles que la ciudad asuma, (graduándose es ir considerándolas, no olvidándolas).

Diría que la tendencia de la ciudad es a hacerse sin saber cómo reconocer esta instancia. Se le deja el peso de su responsabilidad a los templos o iglesias, a lugares de retiro, o a la instauración de parques urbanos, como un modo de traer el regalo gratuito que provoca la naturaleza; aquel distanciamiento del acontecer ciudadano y la vuelta al punto cero o equilibrio.

Sin embargo, es la ciudad en su cotidiano la que debería cuidar tal graduación.

Un centro comercial podría pensarse que quizás privilegie el grado de exterioridad, y el centro de su acontecer esté puesto fuera del acontecer interior de quien permanece, esto no debe transformarse en agresión, que es lo que sucede cuando el entorno pierde una pieza de su equilibrio y se desboca, dificultando la estancia.

Por agresión se entiende que el medio o el entorno absorbe el suceso total del ciudadano, perdiendo las referencias de sí mismo. Por ejemplo, una calle atestada de automóviles, de ruidos de motores y bocinas.

Puede ser una instancia válida en la ciudad, pero cuando el bocinazo supera el acontecer de la calle, o la irrupción del peligro de los autos es tal, es probable que la vivencia sea inhóspita.

Los casos vistos en el estudio gradúan el acontecer, en cuanto a que el espacio ciudadano y el tiempo en él se definen en una cierta concordancia.

Hay, podríamos decir, una calidad de tiempo, para cada acción o rol de la ciudad.

La ciudad tiene dos tiempos, el tiempo cronológico, y el tiempo vivencial. La calidad de su tiempo está regida por este último.

En Valparaíso este modo de espacio y tiempo nace de una circunstancia crucial (se refiere a los casos estudiados), la intensificación de la espontaneidad y la improvisación en el modo de ir haciendo barrios y ciudad por sus habitantes.

En Valparaíso existió una primera gran planificación de ciudad que quedó como matriz.

Esta matriz permite cierta fluidez y no contradicción al modo improvisado, casi vernacular, de hacer ciudad. De ahí que la palabra improvisación en el caso de Valparaíso es en cierto modo un asunto "reglado".

Esto indudablemente hace que toda esta dosis de improvisación que posee esta ciudad, esté encauzada a un sentido total y común. Esta posibilidad de una ciudad "abierta", que deja su espacio a la generación de las circunstancias, es la que ha ido moldeando desde un origen vivencial su habitar, por tanto su tiempo de ciudad.

Muy distinto al tiempo resultante que se desprende de barrios y ciudades nacidos de oficinas, tableros y ordenadores.

Casi diríamos que la base para una calidad de tiempo y de equilibrio entre vivencia interna y externa, es la posibilidad de una ciudad que se autoconstruye a partir de su vivencialidad. (Opuesto quizás en extremo a Brasilia, y quizás al nuevo barrio de la Barceloneta en Barcelona, que quizás solo por la dimensión marítima natural e infinita, se dilata a una libertad interna en su habitar.)

En la ciudad conviven infinitas decisiones y vivencias, se deben reconocer umbrales de pertenencia, mientras mayor sea el umbral que da cabida, más complejo y humano es el lugar, el barrio o la ciudad.

Valparaíso propone un modo de combinar lo planificado para permitir la improvisación. El modo espontáneo de ir constituyendo los lugares, toma de por sí el tiempo y la calidad espacial que le pertenecen. El modo espontáneo de ir constituyendo ciudad, corre menos riesgo de ser una imposición al lugar y a las costumbres y garantiza modos de vida desconocidos y alternativas humanas.

