

2019

BUFFERZONES

ÁREAS DE INFLUENCIA COMO POTENCIAL PARA LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO PROTEGIDO:

ESTACIONES DE TRANSPORTE DINAMIZADORAS EN EJE SUCRE, VIÑA DEL MAR.

Javiera Figueroa Galarce

Línea de investigación:
Puesta en valor del Patrimonio

Profesor Guía:

Polyn González Leiva

AGRADECIMIENTOS

Primeramente, agradecer a mis padres, que han sido mi mayor apoyo y pilar durante mis años de estudio. A mi hermano , mis abuelos, mi pareja y amigos que han seguido de cerca mi proceso, ayudándome en todo momento y confortandome cuando la cabeza y el corazón no da más.

A ésta institución, por guiarme y entregarme las herramientas que necesitaba para llegar a donde estoy. Sobre todo a los profesores que marcaron profundamente mi proceso como alumna.

A Felipe Barrios, por mostrarme que siempre hay más caminos, por mostrarme lo humana que es la arquitectura.

A Daniel Fuentes, por creer en mi, por ser profesor más allá de la sala, por ser guía, maestro y amigo.

A Polyn González, que me devolvió la pasión que me trajo a ésta carrera y le dió vida a ésta investigación.

Y a Naruto, que me enseñó a nunca perder mi camino ninja. (Si, es en serio)

01

INTRODUCCIÓN

1.1 Resumen	4
1.2 Introducción	5
1.3 Formulación del problema	6
1.4 Pregunta de investigación	6
1.5 Palabras Clave	6

02

MARCO TEÓRICO

2.1.PATRIMONIO

2.1.1 Definición	7
2.1.2 Clasificación	8
2.1.3 Instrumentos de protección	9

2.2. CONTEXTO, ESPACIOS INTERMEDIO Y ENTORNO DEL PATRIMONIO

2.2.1 Relación del Patrimonio y su entorno	10
2.2.2 Zonas amortiguadoras y Áreas de influencia	10-11
2.2.3 Zonas de amortiguación en contexto nacional	11

2.3. ESPACIO PÚBLICO Y DESARROLLO DEL CONTEXTO PATRIMONIAL

2.3.1 Espacio Público	12
2.3.2 Espacio público en contexto patrimonial.	12

2.4. MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO

2.4.1 Estaciones de espera y distribución del transporte	13
2.4.2 Estaciones de espera como espacio público	13
2.4.3 Relación estaciones y patrimonio	13-14

03

MARCO METODOLÓGICO

3.1. PLAN DESARROLLO INVESTIGATIVO	15
3.2. ÁREA DE ANÁLISIS	16
3.3 VARIABLES	17
3.4 ANÁLISIS IN SITU	17
3.5 CONFORMACIÓN DE LA ENCUESTA REALIZADA	18

04

ANÁLISIS E INVESTIGACIÓN

4.1 ANÁLISIS GENERAL

4.1.1 Catástro programático	19
4.1.2 Accesibilidad y vialidad	20
4.1.3 Relación estación- patrimonio: Medidas y distancias.	20

4.2 TRANSPORTE

4.2.1 Tipos de transporte	21
4.2.2 Intermitencia	21
4.2.3 Catástro de Recorridos	22
4.2.4 Catástro de estaciones	22
4.2.5 Promedio de usuarios	23
4.2.6 Alcance	24-27

4.3 PATRIMONIO

4.3.1 Catástro de condición en inmuebles de interés	28
4.3.2 Reconocimiento de Inmuebles	29

05

SÍNTESIS PROYECTUAL

5.1 SÍNTESIS ANÁLISIS	30
5.2 MATRIZ DE ESTRATEGIAS	31
5.3 OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS	32

06

CONCLUSIONES

6.1 CONCLUSIÓN	33
6.2 BIBLIOGRAFÍA	34
6.3 ANEXO	35-36

1.1 RESUMEN

El principal objetivo del estudio realizado, es comprender las verdaderas oportunidades que brinda un fenómeno observado: La innegable cercanía física que existe entre inmuebles de interés patrimonial, histórico o arquitectónico y paraderos de la locomoción colectiva en la ciudad de Viña del Mar.

La investigación muestra éste vínculo intangible como una oportunidad para abrir éstos inmuebles a la cotidianeidad de la comunidad; profundizando además en la cualidad de éstos mismos inmuebles, que al verse protegidos, no se les otorga a su contexto inmediato una protección como área de influencia (*Bufferzone*)

Entendiendo que las estaciones y paraderos, por cercanía directa, entrarían en categoría de área de influencia, se refuerza la idea de potenciar éste vínculo en favor del conocimiento y reconocimiento del patrimonio, flexibilizando la carga museica y escultórica de éste último.

El estudio, por tanto, debe responder cuestionamientos como ¿Cual es esa cercanía? ¿Que elemento concreto permite esa conexión? ¿Como activar el patrimonio? ¿Cuales son las normativas que rigen el resguardo del Patrimonio en Chile?, entre otras, todo ello con el fin de entender éste fenómeno y buscar los lineamientos que daran forma a una estrategia proyectual real y aplicable.

1.2 INTRODUCCIÓN

La historia de nuestras ciudades, su evolución y las cicatrices que van trazando sobre el territorio conviven a diario con nosotros, sus usuarios. La conformación de ésta red de inmuebles, elementos naturales, tangibles e intangibles, la cual denominamos patrimonio, sostiene la carga identitaria del territorio, generando una constante revalorización de la cultura, dando la posibilidad de conformar un sentido de pertenencia que fortalece la cohesión territorial. La protección y reconocimiento de éste, sostiene la promesa de un provecho económico tanto para hoy como para generaciones futuras, por medio del turismo y la sostenibilidad que significa la reinserción constante de éstos elementos dentro de la sociedad.

Se observa el caso local donde, de modo inintencional, el patrimonio protegido aparece muy frecuentemente asociado a estaciones de transporte, paraderos, y terminales de buses u otro tipo de locomoción interurbana. Pero, pese a estar constantemente vinculado a soportes de movilidad sumamente cotidianos, no existe una real integración entre ambos elementos.

Apareciendo lo anterior como un potencial a fortalecer, la siguiente investigación pretende declarar los lineamientos para determinar el patrimonio referido en su contexto local, la importancia del espacio público asociado a la espera y el transporte, lo cotidiano, el intermedio y la relación entre tales elementos en favor de la revalorización de cada monumento que lo conforma. Es así como se pretende desarrollar cuales son los conceptos de la intervención en éstos espacios, con el fin de valorar la intervención patrimonial, proponiendo finalmente criterios para la revitalización de éstos inmuebles por medio de sus espacios intermedios, públicos y próximos que podrían fortalecer sus cualidades intrínsecas.

1.3 FORMULACIÓN DE PROBLEMA

En la ciudad de Viña del Mar, el patrimonio inmueble protegido no suele relacionarse directamente con el usuario, existiendo una carencia de reconocimiento y obsolescencia del uso del inmueble por parte de los ciudadanos. Existe un hermetismo asociado a sus cargas programáticas, a su mantención y al deterioro del inmueble y su memoria asociada. Dentro de este contexto, encontramos una serie de infraestructuras de espera del transporte, que se hayan sumamente próximas a estos monumentos, y pese a la cotidianidad de la carga programática que sostienen estas estaciones, no se ven vinculadas o integradas con el patrimonio, careciendo de reconocimiento, pese a ser el apéndice de espacio público más directamente ligado al inmueble perse.

Es así como éstos monumentos aparecen como un ícono en segundo plano, que conforma parte de una imagen diaria de recorrido que no se hace parte del cotidiano de cada ciudadano, pese a coexistir junto a esta infraestructura tan frecuente y próxima como son los paraderos.

1.4 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

¿QUÉ ELEMENTO PERMITE LA CORRECTA VINCULACIÓN ENTRE PATRIMONIO Y ESPACIO PÚBLICO?

¿QUÉ PROGRAMAS OTORGAN DINAMISMO A LAS INFRAESTRUCTURAS PATRIMONIALES?

¿EXISTEN NORMATIVAS QUE ESTABLEZCAN Y PROTEJAN LOS ESPACIOS ALEDAÑOS AL PATRIMONIO CON EL FIN DE FORTALECER Y RESGUARDAR SUS CUALIDADES?

1.5 PALABRAS CLAVE

- A) PUESTA EN VALOR
- B) PATRIMONIO
- C) ESTACIÓN

El marco teórico se ve conformado por cuatro lineamientos o aristas que comprenden la totalidad de la investigación:



Estos cuatro temas abarcan de forma axial la realidad legal y entendida sobre los tópicos propuestos, entregando así una base de fundamentos clara.

2.1 PATRIMONIO

2.1.1 DEFINICIÓN

En primera instancia, Patrimonio se define como la herencia de bienes materiales o inmateriales que sostiene una persona física o jurídica, o así mismo una comunidad o sociedad en torno a los acontecimientos de su historia. La palabra Patrimonio estaba “inicialmente ligada a las estructuras familiares, económicas y jurídicas de una sociedad estable, arraigada en el espacio y en el tiempo. Recalificado por diversos adjetivos (genético, natural, histórico, etc.) que lo han transformado en un concepto “nómada”, el término prosigue hoy una trayectoria diferente y resonante.” (Choay, 2007).

Es, en su más amplio sentido, un producto y proceso que suministra a las sociedades un caudal de recursos que se heredan del pasado, se crean en el presente y se transmiten a las generaciones futuras, tal como estipula la *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO, 2014) y es debido a ello que requieren políticas y modelos de desarrollo que resguarden sus cualidades y singularidades, ya que de perderse no es factible recuperarles.

Además, cabe destacar que el patrimonio logra reconocer y converger los rasgos más característicos del desarrollo de las sociedades de las cuales se ve parte, y es sobre estas calidades que la sociedad forja una identidad; generando cohesión territorial.

Según la ley 17.288 de 1970 en la Constitución Chilena, que legisla sobre Monumentos Nacionales, se estipula que:

“Son monumentos nacionales y quedan bajo la tuición y protección del Estado, los lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico; los enterratorios o cementerios u otros restos de los aborígenes, las piezas u objetos antropo-arqueológicos, paleontológicos o de formación natural, que existan bajo o sobre la superficie del territorio nacional o en la plataforma submarina de sus aguas jurisdiccionales y cuya conservación interesa a la historia, al arte o a la ciencia; los santuarios de la naturaleza; los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, con carácter conmemorativo. Su tuición y protección se ejercerá por medio del Consejo de Monumentos Nacionales, en la forma que determina la presente ley.”

Bajo el halo anterior, quedan fuera de sus determinaciones los espacios aledaños y el contexto inmediato de inmuebles o zonas típicas, y su declaratoria se asocia a una concepción de patrimonio más bien obsoleta, debido a la data de su publicación.

La definición que viene a aparecer como relevante en el contexto de la presente investigación, es más bien la que propone y se ve contenida en la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU, 2018) y para sus efectos, el patrimonio es entendido como “un bien social que está conformado tanto por las obras y manifestaciones de las personas como por el entorno natural en que viven”. De este modo abarca diversos lineamientos del ámbito Identidad y Patrimonio y no los remite duramente a una sola línea de definición, aunque con niveles de profundidad distintos, se considera tanto al patrimonio natural como el patrimonio cultural.

2.1.2 CLASIFICACIÓN

La terminología relativa al patrimonio no ha sido simplificada ni normalizada en general, y es por ello que se presenta una guía en las consideraciones de la UNESCO que pretenden definir una terminología común con el fin de salvaguardar y generar una sostenibilidad del patrimonio.

Hay una serie de convenciones extraídas de variados documentos y ideas planteadas por distintas entidades, tales como la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural (1972); la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (2003); la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (2000), y la Convención sobre las Medidas que deben Adoptarse para Prohibir e Impedir la Importación, la Exportación y la Transferencia de Propiedad Ilícitas de Bienes Culturales (1970).

Patrimonio cultural material:

Por patrimonio cultural se entienden

Monumentos: Obras arquitectónicas, de escultura o pictórico-monumentales, elementos arqueológicos, y elementos singulares o agrupados que sostengan un valor universal excepcional. (fig. 1)

Conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional. (fig. 2)

Lugares: Obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza, así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos, que tengan un valor universal excepcional. (fig. 3)

Patrimonio natural:

Por patrimonio natural se entienden:

- Los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas
- Las formaciones geológicas/fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies animales y vegetales amenazadas
- Los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas

Patrimonio cultural y natural subacuático

Se entienden como todos aquellos rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado o están aún bajo el agua por lo menos durante 100 años

Patrimonio cultural inmaterial

Se entienden como todos aquellos manejos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas – junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes – que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.

Bienes culturales

Se estipulan como aquellos bienes, independiente de su origen y propietario, que las autoridades nacionales, por motivos religiosos o profanos, designan específicamente como importantes para la arqueología, la prehistoria, la historia, la literatura, el arte o la ciencia

Inventarios nacionales o locales del patrimonio inmaterial

Éstos se estiman como los inventarios resultantes de un proceso de análisis, que conlleva la determinación y consolidación de elementos del patrimonio cultural inmaterial presentes en un territorio más bien específico, en el que participan comunidades, grupos y ONG asociadas, y que se reconoce como necesario para asegurar la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial.



Figura 1. Palacio Rioja, Viña del Mar
Fotografía por Fernando Imas Brügman, 2016



Figura 2. Conjunto de casas Cerro Castillo, Casa Crovetto.
Viña del Mar
<https://www.patrimoniovina.cl/articulo/edificaciones-de-vi%C3%91as-hist%C3%B3ricas-1922/monumentos-de-cerro-castillo.html>



Figura 3. Jardín Botánico, Viña del Mar.
https://www.facebook.com/pg/jardibotanicoVDM/photos/?ref=page_internal

2.1.3 INSTRUMENTOS DE PROTECCIÓN

Existe una clara diferencia, entonces, en relación a los distintos tipos de bienes muebles, inmuebles, espacios y acontecidos que pueden terminar siendo valorados como patrimonio. En efecto, Françoise Choay en su libro *Alegoría del Patrimonio*, determina los tipos de monumentos que debieran ponerse en valoración y bajo qué lineamientos deben ser conservados. Primeramente declara la importancia de la monumentalidad en el patrimonio, y señala que la triple extensión tipológica que posee el patrimonio, cronológica y geográfica de los bienes patrimoniales está acompañada por el crecimiento exponencial de su público.

Es bajo la anterior cualidad, que determina en su obra la diferenciación entre monumento y monumento histórico, que lejos de ser similares, realmente mantienen relaciones opuestas, asociadas al tiempo, la memoria y el saber. Es así como el monumento es universal en el espacio y el tiempo, mientras que el monumento histórico es más bien una invención europea claramente que data de una fecha determinada; el monumento es una creación estudiada y previamente analizada, mientras que el monumento histórico adquiere tal carácter a posteriori; el monumento tiene por finalidad hacer revivir en el presente un pasado ya sobrepasado y dado por superado, mientras que el monumento histórico forma parte del presente sin necesidad de que medie la memoria; y el monumento está expuesto al desinterés u olvido, mientras que el monumento histórico es objeto de conservación.

La actual legislación Chilena estipula bajo su propia denominación y normativa, también dos lineamientos para la de clasificación de patrimonio protegido. La diferencia entre ambas consideraciones, es su carácter local o nacional, y el tipo de resguardo que podría recibir el inmueble o mueble en cuestión, ya que la DDU no declara monumentos, declara zonas o inmuebles de conservación.

En el **contexto nacional**, bajo la ley 17.288 declara los monumentos históricos y sus criterios de evaluación para verlo declarado como un mueble o inmueble protegido a nivel nacional bajo el consejo de Monumentos nacionales.

Los criterios a evaluar en un bien mueble o inmueble para protegerlo y declararlo monumento, primeramente se estipulan bajo un determinado fundamento legal, según dispone el artículo 6º, Nº 1 de la Ley Nº 17.288, sobre Monumentos Nacionales.

Declara que *“son atribuciones y deberes del Consejo pronunciarse sobre la conveniencia de declarar monumentos nacionales los lugares, ruinas, construcciones u objetos que estime del caso y solicitar de la autoridad competente la dictación del decreto supremo correspondiente”*. Así mismo, comprende que *“cualquier autoridad o persona puede denunciar por escrito ante el Consejo la existencia de un bien mueble o inmueble que pueda ser considerado Monumento Histórico, indicando los antecedentes que permitirían declararlo tal.”*

Bajo tal declaratoria, considera una serie de documentos a solicitar para hacer el ingreso al consejo, tales como identificación, ubicación y descripción del inmueble, su data de construcción, uso actual, superficie, estado de conservación y todo antecedente vinculado con su dominio, existencia y vigencia.

En segunda instancia, **de carácter local**, aparece bajo el artículo Nº60 de la LGUyC con el instrumento circular General DDU Nº400/404 (fig. 4) , que es de por sí la declaración, reglamentación y reconocimiento, según corresponda, de las áreas de protección de recursos de valor patrimonial cultural en el plan regulador comunal de cada territorio particular.

En la DDU 404, y su circular anexa, estipulan como documentos una serie de deliberaciones a la hora de declarar un monumento (ICH) o zona histórica (ZCH), por medio de un cuestionario asociado a una Ficha formulario, que contiene los lineamientos que determinarán qué ocurrirá con el inmueble a momento de definir si este patrimonio se verá salvaguardado por la comuna. Por otra arista, existe el nombramiento de un Inmueble de conservación histórica, el cual se declara nivel comunal y se rige y funciona por medio del PRC, como fue nombrado anteriormente.



Figura 4, Circular General DDU n°404
<https://www.patrimoniourbano.cl/circular-general-ddu-n-400/>

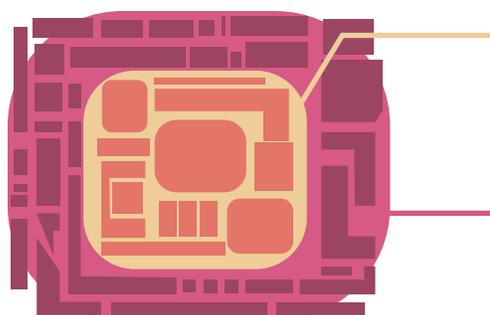
2.2 CONTEXTO, ESPACIOS INTERMEDIO Y ENTORNO DEL PATRIMONIO

2.2.1 RELACIÓN DEL PATRIMONIO Y SU ENTORNO

El patrimonio que conceptualizamos y entendemos según la PNDU conlleva como fue citado, una correlación entre patrimonio, entorno y costumbres asociadas, determinando un concepto más bien integrado.

Lo anterior sugiere que el patrimonio no debe ser protegido de manera singular, tanto en sus inmuebles como zonas típicas, sino que debiese ser comprendido como una problemática global y compleja, entendiendo lo natural y cultural como un sistema dinámico y constituido. Ésta integralidad entiende entonces que la protección del patrimonio cultural comprende su entorno y contexto, conformando la memoria colectiva que se ve íntimamente involucrada con la microhistoria del espacio determinado. Supone entonces que se vuelve un capital social más allá de bienes materiales e inmateriales, que valora sus cualidades en función de intereses públicos.

Según estipula la UNESCO, existen las buffer zone o Zonas de Amortiguamiento, que aparecen en respuesta a la idea de salvaguardar el territorio aledaño y contexto propio de un sitio o espacio patrimonial. (fig. 5)



ÁREA PATRIMONIAL

Área que la UNESCO reconoce como patrimonial debido a sus cualidades históricas, naturales o culturales. Estas áreas inscritas en la Lista de Patrimonio Mundial cumplen una función de hitos a nivel mundial, en su búsqueda de generar símbolos que den conciencia a los pueblos acerca del sentido de esos lugares. Definir estos espacios bajo los criterios de la convención del patrimonio mundial, es una herramienta eficaz que permite afrontar los desafíos contemporáneos relacionados con el cambio climático, la urbanización descontrolada, el turismo de masas, el desarrollo socioeconómico sostenible y las catástrofes naturales

ÁREA AMORTIGUADORA

Tras definirse un sitio por su patrimonio, se define un área amortiguadora aledaña, con el fin de proteger y preservar las características del sitio patrimonial. **Ésta solo aparece estipulada en relación a un ÁREA PATRIMONIAL, no así cuando se declara un INMUEBLE a conservar.** Es por ello que los inmuebles como unidad no conciben zonas de amortiguación/influencia

Figura 5. Esquema elaboración propia.

2.2.2 ZONAS AMORTIGUADORAS Y ÁREAS DE INFLUENCIA

Las zonas amortiguadoras, tal como se ven definidas en las Pautas operativas que comprende la UNESCO, se definen según el cuándo utilizarlas, bajo que preceptos y que contexto realmente se ve comprendido en ellas.

Primero define que una zona amortiguadora adecuada debe ser prevista y dada cuando sea necesario para la correcta conservación y preservación del sitio. Así mismo, comprende como definición, que debe ser otorgada siempre bajo ese propósito, y es un espacio complementario de modo legal, que añade una capa externa de protección que sostiene restricciones específica. Esta capa debe incluir el espacio inmediato aledaño a la propiedad, vistas importantes y otras áreas son atributos que sean funcionalmente importantes como apoyo al sitio y su protección. El área que constituya la zona amortiguadora debe ser determinada por cada caso particular según mecanismos precisos y apropiados; tales como detalles de tamaño, características y usos autorizados posibles en esta zona, así mismo incluyendo un mapa que indique los límites de la propiedad y su zona amortiguadora correspondiente. Los lineamientos además sugieren que si no hay buffer zone propuesta, debe ser explicado el porque no es requerida.

Bajo las características anteriores, una zona amortiguadora **es un elemento que actúa como cojín**, sujetando el impacto que podría sostener el área patrimonial, separándolo de fuerzas que podrían resultar conflictivas.

Pero entendiendo éstas características, entendemos la amortiguación como una cualidad contextual que permite resguardar el patrimonio y sus características. Más, la amortiguación conceptualmente responde a una cualidad que es “hacer algo sea menos vivo, eficaz, intenso o violento, tendiendo a la extinción.”

Existen tendencias más proteccionistas y de conservación que no consideran la proyección de intervenciones futuras que enaltezcan y fortalezcan las cualidades del sitio a nivel material o programático. Pero bajo el caso que se presenta, se pretende resaltar y generar consideraciones que lo acerquen a la escala humana por medio de la cotidianización de éstos sitios

Es así como aparecen una segunda definición, las Áreas de Influencia, que en medida son menos extensas, y no pretenden el resguardo si no la puesta en valor mediante el uso y el fortalecimiento de éste. Influir en definición es “Dicho de una cosa: producir sobre otra ciertos efectos” haciendo referencia esta vez, a la manera o medida en que un objeto afecta las condiciones de otro. La integración entre el patrimonio y lo cotidiano mediante éstos espacios intermedios sería mediante la dinamización, asociándose a lo cotidiano, al espacio público y a los programas que sostienen un real valor para el ciudadano contemporáneo.

Definiendo el sitio patrimonial en cuestión como núcleo, el área de influencia está identificada como un área que pretende destacar el valor universal excepcional del sitio incorporando al sistema actual de usos y cargas contemporáneas.

Un ejemplo de como poner en valor una obra patrimonial por medio de este intermedio como área de influencia, podría ser la Obra de Alberto Campo Baeza, “Entre Catedrales”, ubicada en Cádiz España (fig. 6). Este proyecto logra crear una pieza de arquitectura que es capaz de proteger y acoger, sin perder la vista de la puesta en valor que significa.

Se ubica el espacio vacío que existe entre la catedral nueva y la catedral vieja, un lugar sumamente significativo en la historia de la ciudad, justo frente al mar, y que además está siendo motivo de una importante excavación arqueológica.

La descripción del soporte que entrega su equipo distingue que “...*Se concibe como una blanca plataforma ligera, posada sobre la excavación, como de puntillas, a la que se accede por una rampa lateral. En ese plano se abrirán lucernarios para iluminar y permitir ver la excavación desde arriba. Arriba, al fondo, cubriendo la actual medianera, un paramento de piedra capaz de dar continuidad a las fachadas de piedra de las dos catedrales, se construye un umbráculo que nos proteja del sol y de la lluvia. Todo ello construido con elementos ligeros, quizás metálicos como si de una construcción naval se tratara, todo pintado de blanco para acentuar su liviandad.*” (Baeza, 2009)

Estas cualidades permiten entender como un área protegida, aledaña al patrimonio, puede fortalecer el programa y las cualidades del patrimonio sin perder de vista su conservación y herencia generada en la ciudad.

2.2.3 ZONAS DE AMORTIGUACIÓN EN EL CONTEXTO NACIONAL

Según estipula la ley 17.288 del consejo de monumentos nacionales, un inmueble protegido o una zona típica o pintoresca, se ve delimitada desde un inicio, durante su inscripción. Es por ello que estos sitios o zonas no presentan la consideración de zonas de amortiguación ni mucho menos áreas de influencia en beneficio de la puesta en valor y la conservación del patrimonio.

Solo bajo las indicaciones de la UNESCO, se considera la protección con buffer zones para zonas patrimoniales declaradas, pero no así para inmuebles o propiedades de carácter monumental.

Esta carencia de consideración por el contexto del patrimonio, genera su obsolescencia y remanencia en el sistema de redes cotidianas de la ciudad, aislandole en un margen de singularidad.



Figura 6. “Entre Catedrales”, Cádiz, España
<https://www.flickr.com/photos/javier1949/5121011385>

2.3 ESPACIO PÚBLICO Y DESARROLLO DEL CONTEXTO PATRIMONIAL

2.3.1 ESPACIO PÚBLICO

El espacio público comprende la denominada 'esfera pública'. Ésta es el área sutil que abarca a todo ciudadano. No se trata simplemente de espacios urbanos como plazas o corredores urbanos; es todo aquello que está fuera de lo privado. Los aspectos técnicos de hacer el espacio son los que los arquitectos usan para crear ese sentido de humanidad y que se exprese allí, donde sea que esté. Los términos principales para describir el espacio público son el eje público-privado. Para involucrar público-privado en el nivel de la "esfera pública" es necesario considerar la individualidad en términos de identidad y unidad, que son un continuo y no opuestos. Al desarrollar el conocimiento de la identidad y la unidad, la 'esfera pública' se revela y uno puede trabajar para crear espacios públicos que abordan los aspectos más esenciales de la humanidad de una manera positiva. Considerar sólo el espacio público es considerar los residuos, las sobras, las huellas de lo que realmente está sucediendo.

Las definiciones de Aristóteles y Henri Lefebvre son probablemente las más acertadas. Y si componemos una definición conjunta, podría constituirse de modo que "Los espacios públicos son aquellos espacios donde ocurre la vida urbana. Permiten encuentros casuales o intencionales, confrontación de nuestras diferencias y el reconocimiento mutuo de diferentes estándares, estilos de vida, ideologías y puntos de vista políticos." (Aristóteles, Azcárate, 2011/. Lefebvre. 1991.)

La forma más sencilla de describirlo en palabras acotadas, según Peter F. Colwell, profesor de Finanzas de la universidad de Illinois :Los espacios públicos son aquellos en los que uno no puede excluir a otro (porque el lugar en sí mismo no hace nada) en función de la voluntad o los deseos de uno. Es exactamente lo contrario de privado: el lugar controlado por el mismo, donde él / ella / él (entidad) puede excluir a cualquiera que desee, por arbitrario que sea. (Colwell, 1998)

2.3.1 ESPACIO PÚBLICO EN CONTEXTO PATRIMONIAL

La distinción entre espacio público y espacio privado a ocupado un lugar central en la teoría del pensamiento urbanístico en los últimos años. Planificación urbana basada en ensanches, expropiaciones, parques y obras civiles, han sido claros ejemplos de una determinación de dominio de lo público sobre lo privado.

Los lineamientos patrimoniales por lo usual responden a espacios sumamente herméticos, de carácter privado, arraigados a su conservación y resguardo desde una cúpula alejada de la cotidianeidad. Esta cualidad pone al patrimonio en un eje opuesto a la cualidad pública del exterior, y genera una contraposición de elementos que son, finalmente, sumamente próximos.

Manuel de Solà-Morales, en su libro "De cosas urbanas" menciona y analiza el caso del centro histórico de Barcelona, La Ciutat Vella (fig. 7); como ejemplo de una ciudad histórica que mantiene su patrimonio e historia muy arraigado, pero que pese a ello ha sabido establecer una correcta relación del espacio público, contemporáneo e histórico.

El bienestar civil, la riqueza arquitectónica, urbanística y/o morfológica de una ciudad es, de por sí, la de sus espacios públicos. Una ciudad funcional e integrada es aquella que logra dar valor público a lo privado. Los espacios públicos son la real riqueza de las ciudades históricas y son también la estructura principal de la ciudad que planteamos a futuro.

En la actualidad, la plusvalía, es una de las determinantes principales a la hora de decidir el uso de los edificios que han de construir o rehabilitar en el casco antiguo. Y es la construcción de espacio público y colectivo la operación que puede ejecutarse con el fin de determinar que este sector de la ciudad se mantenga con la vitalidad necesaria.

Reconocer el contexto y el espacio es lo que en definitiva permite la transformación de las obras y de los espacios pre-existentes. Y debemos pretender en la ciudad actual procesos donde la rehabilitación o la reforma de edificios ha llevado a conformarlos como un "Edificio Compuesto" entre lo público y lo privado.



Figura 7. Ciutat Vella, Barcelona, España
<https://i.pinimg.com/originals/78/13/66/781366e8d925ffb076a89fd14b13c612.jpg>

2.4 MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO

2.4.1 MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO

En primera instancia, la movilidad urbana puede ser determinado por diferentes ópticas y visiones, más, en su amplio sentido de entendimiento, se ve entendida como la necesidad o deseo de cada ciudadano de desplazarse a través del territorio y es por tanto un derecho social que es necesario preservar.

La movilidad puede abarcar distintos tipos de usuarios, espacios y relaciones territoriales. Y se puede determinar bajo qué línea de desplazamiento el usuario va a moverse; ya sea peatonal o motorizada. O perteneciente a las moviidades alternativas tal como bicicletas y otros medios de transporte de menor escala.

Una ciudad integrada trabaja para resolver estos problemas con plataformas de gestión de tráfico, elementos de tecnología para facilitar la movilidad, la introducción de vehículos eléctricos, vehículos de conducción autónoma, entre otros.

Es por ello que el transporte público se define como un sistema de movilidad de pasajeros a través de sistemas de viajes grupales, que presenta disponibilidad para uso del público, generalmente administrado en un horario, operado en rutas establecidas, y que cobran una tarifa publicada por cada viaje. Ejemplos claros de transporte público incluyen autobuses urbanos, trolebuses, tranvías y trenes de pasajeros, tránsito rápido y ferries. En el caso local de la ciudad de Viña del mar, disponemos de un transporte público más bien asociado a microbuses, buses urbanos e interurbanos y metro-tren.

2.4.2 ESTACIONES DE ESPERA COMO ESPACIO PÚBLICO

En el siguiente documento, se denomina a las estaciones de espera como aquellos espacios que permiten la espera y distribución de los usuarios en relación al transporte público, mediante un soporte determinado, vinculado a un espacio que esté dispuesto para la recepción de ellos. Estas estaciones se definen como tales debido a la cualidad estacionaria del transporte en cuestión mientras se asocia al soporte. Básicamente, es una estación debido a que algo se estaciona allí.

Éstos espacios intermedios entre el transporte y la vía pública, permiten direccionar, distribuir y construir el acto de espera en relación a la movilidad urbana, y su alta congruencia y asociación con el espacio colectivo, lo convierte en un área pública, de acceso sin limitaciones.

Por un lado, las estaciones o paraderos de microbuses suelen tener un carácter mucho más público, a diferencia del metro tren, que posee un carácter semi privado que reside en el andén y su uso. Independiente de ello, y remitido a sus horarios de uso, el acceso a estos espacios no tiene limitaciones ni restricciones.

2.4.3 RELACIÓN ESTACIONES Y PATRIMONIO: CONTEXTO LOCAL

Viña del mar considera varios de sus inmuebles protegidos tanto en conservación histórica como monumentos dentro del mismo eje, el cual abarca desde calle Eduardo grove, pasando por Sucre y entrando en Libertad.(fig. 8) La diferencia significativa de estos inmuebles es su potente carga histórica, y la cualidad particular que cada una de éstas propiedades tiene en su directa proximidad al menos una estación de transporte.

Éstas, pese a su carga de cotidianeidad y dinámica, no se ven asociadas al patrimonio, apareciendo quizá como el único espacio público aledaño que sujeta una oportunidad. Toda estación de transporte supone una llegada y una espera como carga principal, y estas cualidades deberían suponer un potencial significativo a a hora de comprender al contexto local donde se ven referidas.



Figura 8, Esquema planimétrico, elaboración propia

Un caso significativo que pone en valor estas cualidades de su contexto por medio del potente flujo que significa la movilidad, es el Forum les Halles en el corazón de París, inmerso en el Beaubourg. Este proyecto se ve asociado directamente a una intermodal donde múltiples estaciones de metro confluyen junto al RER, sistema de movilización vinculado con las afueras de París.

Su actual resolución, aparece como una respuesta directa a la congregación de una serie de programas y roles traspuestos que entraban en conflicto, y que en su céntrica posición, asociada a la sobredemanda y al espacio acotado, genera éste espacio que por medio del desnivel, la cubierta y la puesta en valor de la permeabilidad y el vacío, construyen un activador de los hitos patrimoniales que le rodean; ésto por medio de la forma en la gran cubierta sin apoyos que posee, genera un efecto de “marco” que de un modo vuelve presentes a los edificios históricos de la Bolsa de valores y la Iglesia St. Eustache, tal como el barro histórico en el que está sumido. (fig.9)



Figura 9. Croquis Forum les Halles, elaboración personal.

Esta obra tiende a disolverse el límite horizontal entre subsuelo y suelo (fig.10). Y a partir de ella, ambos se relacionan fluidamente. Además posee una carga importante de espacio público que permite unir todo en solo eje y generar lineamientos claros de jerarquización entre lo patrimonial y la nueva ciudad.

Es así cómo se compone una obra que enriquece el barrio, sus factores históricos, atractores visuales y programáticos y conjuga mediante la movilidad asociada a una carga multi programática en conflicto. La intermodal permite una apertura del patrimonio vivo de París hacia el territorio y también hacia sí mismo, vinculando el barrio con los hitos y los usos con aquello intangible. Incluso se vuelve habitable aquello que está en segundo plano, debido a las cualidades del espacio.



Figura 10. Fotografía Canopee Les Halles, elaboración personal.

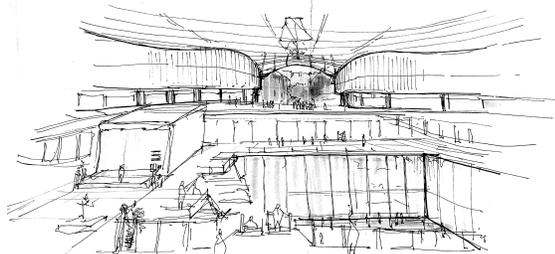


Figura 11. Croquis Canopee Les Halles, elaboración personal.

Y es esta misma movilidad la que aparece como una puerta de entrada, como una vinculación de todo punto del territorio con el barrio histórico, y esta renovación permite que éste barrio no entre en obsolescencia, si no que pueda proyectarse por medio de su uso cotidiano y su actuación principal dentro de la ciudad.

3.1. PLAN DE DESARROLLO INVESTIGATIVO

Para llevar a cabo la presente investigación, se generará una línea de trabajo enfocada mayoritariamente en el desarrollo de la relación entre el patrimonio protegido y las estaciones de movilidad -o paraderos. Debido a las cualidades de tal búsqueda que se llevará a cabo, los lineamientos asociados se verán descritos a continuación.



3.2 ÁREA DE ANÁLISIS

El área de análisis se ve definida por dos parámetros fundamentales. En primera instancia, durante el taller transcurrido el último semestre, del ramo Taller Europa I, se definió un polígono de trabajo en el centro de la ciudad de Viña del mar. Éste polígono, definido por el mismo municipio como el espacio a trabajar y a adentrarse en propuesta, permitió dar con el segundo parámetro. Éste es el fenómeno del enlace entre inmuebles patrimoniales y estaciones de locomoción colectiva. básico que busca éste estudio: la cercanía entre estaciones de espera, paraderos o paradas de locomoción colectiva con inmuebles patrimoniales o de interés arquitectónico/histórico. Ésta cercanía no es aleatoria, cada uno de los inmuebles estudiados poseen cualidades físicas y/o programáticas reelevantes para el desarrollo histórico del sector y la comuna; lo cual generó una luz de hito en su contexto que hoy permite el reconocimiento del área y, por tanto, el establecimiento de paraderos y estaciones.



Figura 12, Cartografía polígono de Análisis. Definición Municipalidad de Viña del Mar, edición personal.

3.2.1 DEFINICIÓN DE ZONA DE ESTUDIO

El territorio a estudiar se ve directamente definido por el avance que sostiene cada paradero en relación al **fenómeno observado**. Es, en sí, el Eje que compone Eduardo Groove, Plaza Sucre, Plaza Vergara y Libertad, como una línea total.

Al verse el fenómeno reiterado cuadra tras cuadra, vinculado a un inmueble u otro y todos con similares características de resguardo, se dá a entender que éste eje comprende un interés en su totalidad, viendo como oportunidad la vinculación entre casos y no solo la posibilidad de fortalecer la relación paradero-inmueble de forma individual.



Figura 16, Fotografía elaboración propia

CLUB VIÑA
Ubicación en calle Sucre
Paradero en su contexto inmediato.



Figura 13, Fotografía elaboración propia

PALACIO CARRASCO
Ubicación en calle Libertad
Paradero en su contexto inmediato.



Figura 14, Fotografía elaboración propia

PARROQUIA
Ubicación en calle ALVAREZ
Paradero en su contexto inmediato.

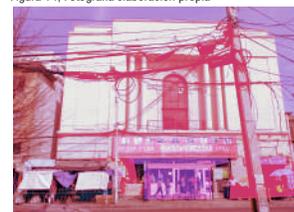


Figura 15, Fotografía elaboración propia

TEATRO REX
Ubicación en calle VALPARAÍSO
Paradero en su contexto inmediato.

3.3 VARIABLES

En lo que respecta a las variables de Patrimonio y movilidad, ambas presentan una mixtura entre caracteres cualitativos y cuantitativos a la hora de estimar, medir y establecer parámetros para la investigación llevada a cabo. Ésto con el fin de hacer una investigación que aborde la experiencia y los datos reales bajo una misma línea de comprensión.

Variables cuantitativas:

CATÁSTRO PROGRAMÁTICO Y VIAL DE ÁREA DE ANÁLISIS

Movilidad/ Accesibilidad.

ALCANCE DEL ÁREA/ MEDIOS DE TRANSPORTE/ NÚMERO DE ESTACIONES/ RECORRIDOS/ CANTIDAD DE PERSONAS POR ESTACION

Estas variables se verán consideradas mediante organismos de medición tales como el INE o la página web MOOVIT, que realiza investigaciones exhaustivas relacionadas con la movilización. Esto con el fin de determinar el grueso de personas que utiliza a diario el sistema de movilización urbana e interurbana en el sector definido como área de investigación.

Así mismo, aquellas que tengan relación con el alcance comunal y/o regional, se verán a través de encuestas.

Patrimonio

CATÁSTRO DE INMUEBLES PATRIMONIALES O DE INTERÉS HISTÓRICO / DISTANCIA MÁXIMA PARADERO

Variables cualitativas:

Patrimonio

PERCEPCIÓN Y RECONOCIMIENTO DE LOS INMUEBLES/ IDENTIFICACION DEL PATRIMONIO /IDENTIFICACIÓN CARÁCTER CÍVICO.

Ambas variables definirán una narrativa que construirá la relación intangible que aparece entre movilidad y patrimonio, y así podemos definir y adentrarnos en las carencias y cualidades que pueden verse fortalecidas a futuro, las oportunidades a tomar y los lineamientos que podrían aparecer con el fin de definir éstas estaciones de movilización como la **amortiguación** de la cual carecen los inmuebles patrimoniales en la ciudad de Viña del Mar. Ambas investigaciones se llevarán a cabo mediante entrevistas que definan las cualidades de la experiencia que respetan a las variables, complementadas a encuestas de satisfacción que podrían medir de manera fenomenológica la forma de comprender el territorio.

3.4 ANÁLISIS IN SITU

Se plantean cuatro estudios específicos, con el fin de definir las variables tanto cuantitativas como cualitativas, mediante una serie de mediciones en terreno.

1 USO

Medición de usuarios durante una hora en tres momentos del día:

8 AM HORA PUNTA ENTRADA LABORAL

2 PM HORA VALLE

6 PM HORA SALIDA LABORAL

Resolver:

¿CUÁNTAS PERSONAS OCUPAN CADA PARADERO DURANTE UN RANGO DE UNA HORA?

Paradero Parroquia / Club Viña / Teatro / Carrasco

2 ALCANCE

Preguntar ubicación de **residencia** en los paraderos del eje. De no dirigirse a su hogar, generar alcance de dirección, entendiéndose que el paradero puede ser conexión entre espacios.

Generar cartografía de alcance territorial del área de análisis.

3 RECONOCIMIENTO

Establecer distancias máximas entre estaciones e inmuebles y definir número de usuarios que reconoce, identifica y/o usa los inmuebles patrimoniales o de interés histórico.

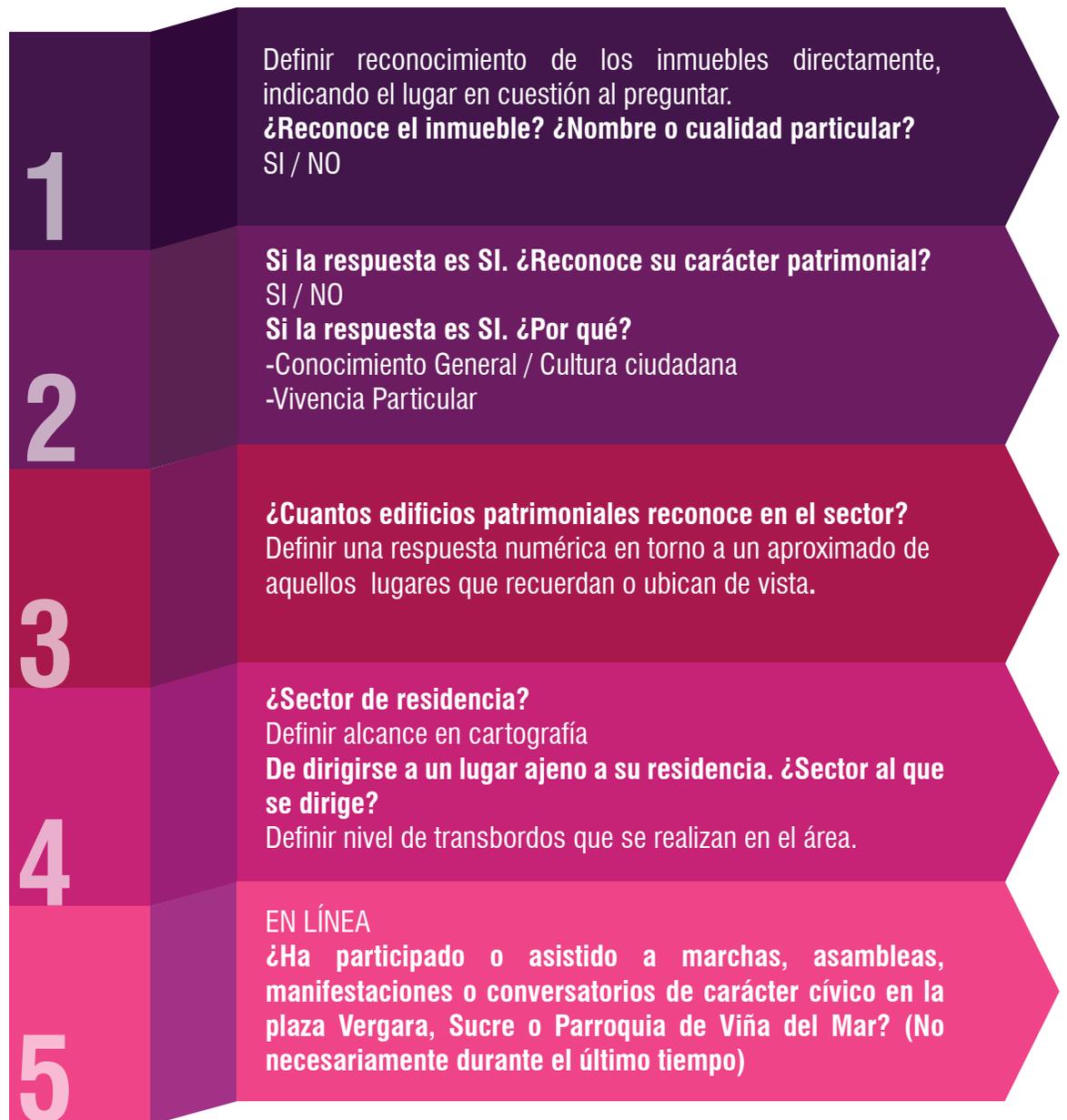
Así mismo, referir el número de ellos que identifica las cualidades excepcionales de cada inmueble y si es capaz de identificar un número de éstos en el área de influencia.

4 RELEVANCIA CÍVICA

Debido a los recientes acontecimientos y la contingencia socio-política a nivel nacional, el eje estudiado apareció como un nudo atractor debido a su accesibilidad y ubicación central en relación a la comuna y la región.

Debido a lo anterior, se planteará como anexo el planteamiento de cuantas personas atendieron a éste espacio dentro de manifestaciones de carácter cívico, con el fin de determinar el alcance real que posee el área analizada.

3.5 CONFORMACIÓN DE LA ENCUESTA REALIZADA



Las preguntas indicadas se realizarán durante una semana, en los horarios definidos en el punto anterior (dos horarios punta y un horario valle). Las encuestas serían entre cincuenta y sesenta, como número aproximado, para alcanzar un espectro de análisis suficiente.

La pregunta del punto 5 se llevará a cabo vía internet debido al mayor alcance de la misma plataforma, donde se consultará también su residencia, por separado.

El total de las preguntas llevará a resolver las preguntas anteriormente planteadas, sobre todo entendiendo el espectro de oportunidades que podrían significar estas relaciones intangibles.

4.1 ANÁLISIS GENERAL DEL ÁREA

El área de análisis definida anteriormente, presenta una serie de parámetros generales que conforman sus cualidades particulares. En búsqueda de determinar su influencia dentro del total de la ciudad, se generó un catastro programático, un catastro de las principales vías de acceso y movilidad en el área y la relación que sostienen los inmuebles de interés en el área con paraderos y estaciones.

4.1.1 CATÁSTRO PROGRAMÁTICO



Figura 17, cartografía de análisis programático, elaboración propia

El contexto del eje analizado comprende una serie de programas propios del **centro** de una ciudad, entendiendo ésta multiplicidad de programas como servicios separados, algunos más específicos que otros. Son destacables aquellos vinculados al comercio y a suplir necesidades básicas, además de varios de carácter cívico y social.

En el área se contabilizan, además de comercio y privados, a lo menos dos museos, cuatro plazas, un parque, que corresponde a la Quinta Vergara, tres entidades educativas (dos de ellas Liceos municipales, el tercero un centro de estudios superiores), y dos edificios en los cuales se emplazan servicios asociados a la Municipalidad de Viña del Mar. (fig. 17)

Ésta diversidad programática, en un rango no mayor a un kilómetro, permite al usuario realizar múltiples actividades de forma rápida y eficiente, lo que da a entender el origen de su constante confluencia de público, y detona en él el carácter de centro de la ciudad.

Los predios no delimitados en la figura, en su mayoría albergan vivienda y equipamientos de servicio en su primera planta. Según sostiene el Instituto Nacional de Estadística (INE), la densidad poblacional promedio de éste territorio no es mayor a 150 habitantes por hectárea, siendo una de las zonas menos habitadas del territorio perteneciente al plan de Viña del Mar, en conjunto con las manzanas aledañas al centro comercial

DENSIDAD POBLACIÓN: 50 a 100 personas x Há
 SUPERFICIE Há COTEXTO CONSTRUIDO: 12.97 há.
 SUPERFICIE TOTAL: 143.000 mt²



Figura 18, Ortofotografía eje Groove- Sucre, elaboración propia

4.1.2 ACCESIBILIDAD Y VIALIDAD

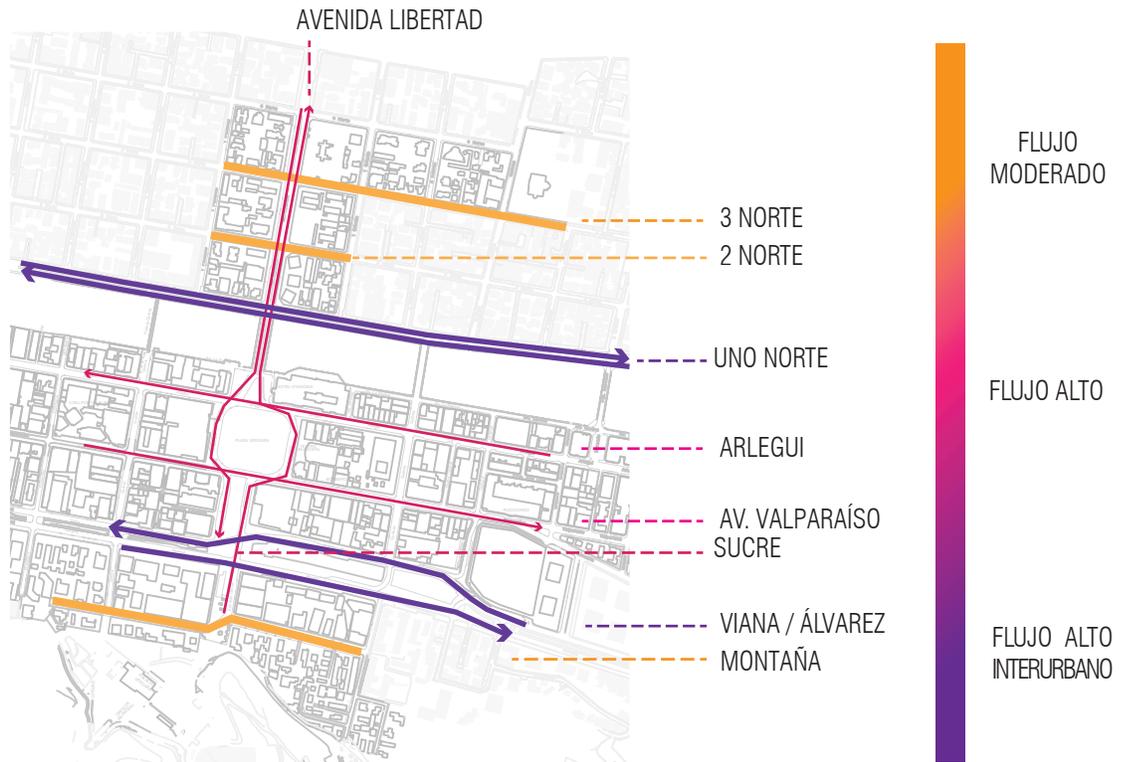


Figura 19. Cartografía de análisis, elaboración propia

El área analizada, con origen desde Eduardo Groove, atravesando por Sucre hasta Libertad, tiene varias avenidas y calles transversales que sostienen distintos flujos de tránsito. (fig. 19) En lo observado durante las visitas y comprendiendo el carácter de extensión de cada una de éstas calles, junto con las vías interurbanas que la atraviesan, se presume el flujo de cada una de ellas, entendiendo los atochamientos, tipos de locomoción que se mueven por cada una y la extensión de cuantas vías posee. Éste rápido estudio da a entender la complejidad del eje en el total de la ciudad y la región.

4.1.3 RELACIÓN ESTACIÓN- PATRIMONIO: DISTANCIA

PARADERO PALACIO CARRASCO
 Del Palacio Carrasco: **23 metros**
 Del Museo Fonck: **65 metros**
 Del Palacio Rioja: **375 metros**
 De la Parroquia Las Carmelitas: **134 metros**

PARADERO TEATRO
 Del Teatro de Viña del Mar: **60 metros**
 Del Hotel O'Higgins: **145 metros**

PARADERO PARROQUIA
 De la Parroquia Nuestra Señora: **2 metros**
 Del Museo Artequin: **430 metros**
 Del Palacio Vergara: **240 metros**

PARADERO CLUB VIÑA
 Del Club Viña: **2 metros**
 Del Palacio Vergara: **350 metros**
 Del Teatro de Viña del Mar: **140 metros**

Se realizó un estudio sencillo para determinar la relación más directa entre los equipamientos de movilidad y los inmuebles patrimoniales: La distancia física entre ambos. Las medidas, entregadas en primera instancia por cartografías y planos de la ciudad, fueron corroborados de modo empírico.

Como indican los cuadros laterales, fueron analizados cuatro paraderos, uno frente al Palacio Carrasco, uno frente al ex Teatro Rex, frente a la Parroquia Nuestra señora de los Dolores y el principal, el paradero del Club Viña, ubicado frente a plaza Sucre. El total del análisis arroja un promedio de **162 metros** de distancia general entre paraderos e inmuebles de interés, que es **poco más de una cuadra regular** en la ciudad Viña del Mar, con un mínimo de 1 a 2 metros y un máximo de 430, siendo el más lejano en accesibilidad el Museo Artequin, ubicado en Quinta Vergara. Ésta distancia supone una primera gran ventaja y oportunidad, ya que la distancia corta vincula y más cuando hay varios puntos de interés.

4.2 TRANSPORTE

La segunda variable a analizar pertenece a sistema de transporte y movilidad que sostiene actualmente la ciudad de Viña del Mar, destacando claramente el uso, equipamientos y espacios asociados al mismo dentro del eje analizado.

Las cualidades de éste eje son principalmente aquellas que lo convierten en un nodo para todo tipo de movilidad: los ejes viales más importantes de la ciudad. El uso de éstas vías conecta la mayoría de los sectores de la ciudad con un centro común, destacando también la transversalidad de ds vías interurbanas de gran escala como son Uno Norte (por medio del troncal urbano) y el par Álvarez Viana (que conecta con comunas interiores)

4.2.1 TIPOS DE TRANSPORTE



BUS URBANO
INTERURBANO



VEHICULO
COLECTIVO



VEHÍCULO
PRIVADO



METRO

Destacan además de vehículos privados de mayor o menor escala, una serie de transportes públicos asociados a distintos tamaños, cantidad de usuarios transportados y alcance de recorrido.

Existen una serie de líneas de vehículos colectivos con recorridos fijos, principalmente asociados al sector de Miraflores Alto y Forestal. El metro, perteneciente a Merval, tiene un alcance desde ciudad de Limache hasta Valparaíso, con incidencia en el área analizada mediante estación Viña del Mar. Finalmente y con mayor incidencia en el área, están los buses urbanos e interurbanos.

4.2.2 INTERMITENCIA

Según la aplicación de transporte MOOVIT, que se destaca por reunir desde las mismas redes y agencias de transporte los horarios de cada línea, establece una intermitencia en **buses urbanos, de 10 minutos como mínimo entre un bus de un determinado recorrido y el siguiente**, alcanzando un máximo de retraso no mayor a cinco minutos.

En vehículos colectivos, la intermitencia varía según horarios y disponibilidad en la línea, no sobrepasando los 10 minutos de espera según la misma aplicación y corroborado con sus usuarios (fig. 20).

La intermitencia de buses urbanos alcanza los veinte minutos en su máximo, según estudio en sitio, variando en horarios punta. **Merval indica, por otro lado, que el metro no sobrepasa los 16 minutos en su máxima espera**, con un mínimo de 5 minutos.

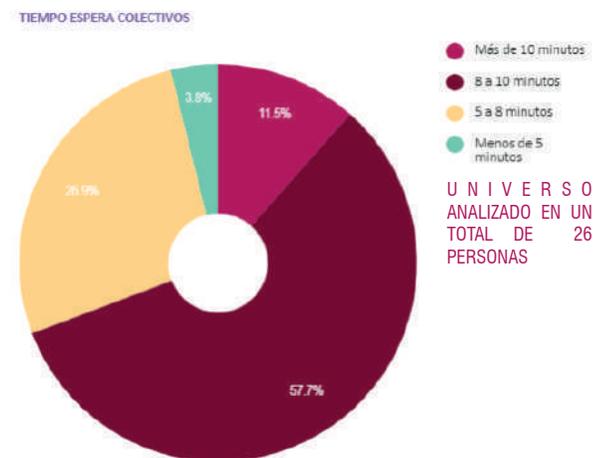


Fig 20. Tiempo de espera en colectivos de la línea Forestal, elaboración propia.

4.2.3 CATÁSTRO DE RECORRIDOS

A través de la aplicación MOOVIT, ya mencionada, en conjunto con el catastro de recorridos que presenta la Subsecretaría de Transportes de la región de Valparaíso, se generó un catastro del total de recorridos que atraviesan y recorren el eje analizado. Con un total de 23 recorridos urbanos, 3 líneas de vehículos colectivos, una línea de metro, y variadas líneas privadas de transporte interurbano, existen al rededor de 30 distintas líneas.

- 601 602 603 604 605 606 607 608 613 GRAN VALPARAISO
- 301 302 307 309 SOL Y MAR
- 402 411 412 VIÑA BUS
- 509 GRAN VALPARAISO
- 704 TOP SUR
- 208 209 210 211 215 VIÑA BUS
- L1 Merval

4.2.4 CATÁSTRO DE ESTACIONES

Se generó un catastro de estaciones formales e informales según uso y reconocimiento como usuario. Así mismo, se cruzaron los datos de mapas en línea y registros del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dónde se indican y corroboran varios de éstos espacios determinados a la espera y el intercambio de transporte. Se contabilizó un total de doce paraderos de microbús urbano, un terminal de colectivos asociado a Forestal Alto, un paradero de bus interurbano y una estación de metr; **generando un total de 15 distintas estaciones de espera sólo en el eje analizado.**

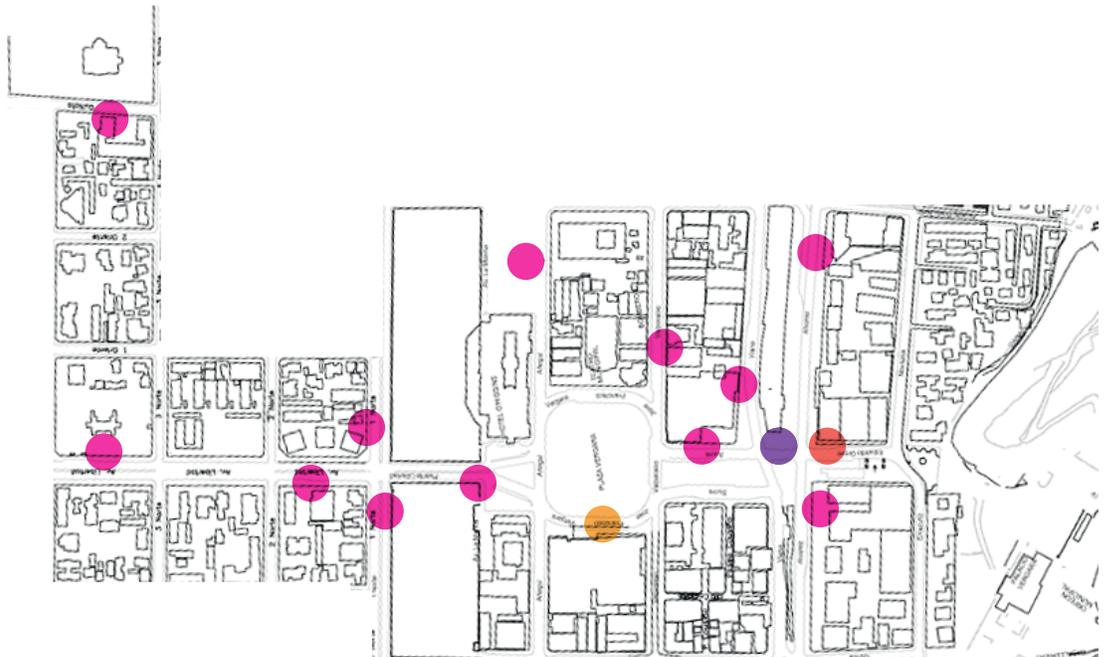


Fig 21. Cartografía de elaboración propia.

- MICROBUS URBANO
- VEHÍCULO COLECTIVO
- ESTACIÓN METRO VIÑA DEL MAR
- BUS INTER URBANO

4.2.5 PROMEDIO DE USUARIOS

Con el fin de definir el nivel de incidencia de cada paradero en relación a los ciudadanos y usuarios que lo utilizan a diario, se realizó un conteo in situ durante un margen de una hora, durante tres horarios (dos horarios punta y un horario valle) en los cuatro paradero definidos como universo analizado (fig. 21). Con una incidencia mayor, se destaca el paradero ubicado frente a Club Viña, el cual alcanza un total de casi 600 personas en horario punta.

CANTIDAD DE USUARIOS POR HORA

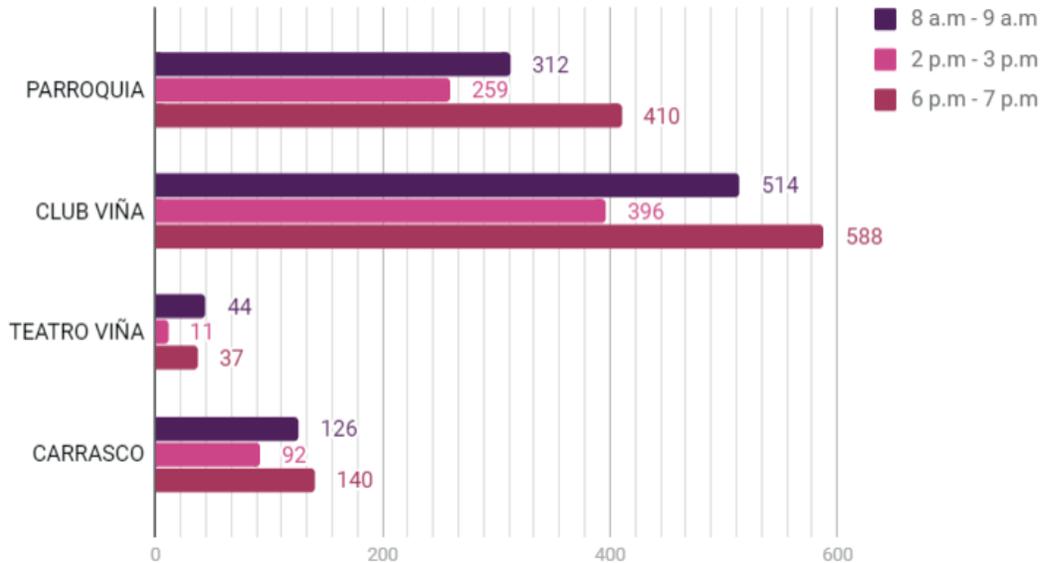


Fig 22. Gráfico de usuarios/hora, elaboración personal

En el caso de la estación Viña del Mar, parte de la línea 1 de Metro Merval, establece un lineamiento general para determinar la cantidad de pasajeros que transitan. Se define un crecimiento aproximado de un millón de usuarios por mes en comparación al año anterior (fig. 23). Si establecemos la media en 1.680.000 de usuarios por mes, donde según estadísticas de la misma empresa definen a estación Viña del Mar como la más aglomerada, entendemos una incidencia de que al menos un millón de viajes mensualmente tienen llegada, combinación o inicio en este lugar

PASAJEROS TRANSPORTADOS Merval



Fig 23. Gráfico de usuarios anuales, datos extraídos de Merval, elaboración propia

4.2.5 ALCANCE

Se realizó una encuesta para definir la proveniencia y destino de los usuarios de los cuatro paraderos en cuestión. En esta encuesta se pretendía definir el verdadero alcance que tienen las estaciones definidas, tanto a nivel comunal/local como regional e incluso nacional. Se llevó a cabo de dos modos: En primera instancia y vinculada con el transitar, se realizó una encuesta en el sitio. Y en segundo lugar, se analizó el alcance de las cualidades cívicas que ha tomado la plaza Sucre y Vergara, bicadas el centro del eje de análisis.

Permitiendo, entre ambas, definir la real participación de los usuarios de este espacio y así definir mejor las oportunidades a tomar con el fin de fortalecer estos espacios.

En un universo analizado, in situ, de 55 personas, la primera observación determinó que 25 de ellos iban directo a sus hogares, los otros 30 realizaban transbordo (fig. 24) lo que fortalece la cualidad intermodal del área, debido a su confluencia de distintos medios de transporte. En este mismo universo analizado, 25 personas definieron que su residencia era dentro de la ciudad de Viña del Mar, definiendo así una primera cartografía que responde directamente al carácter local. Los otros 30 usuarios indicaron que sus residencias estaban dentro de la región, sobre todo hacia el interior. (fig. 25)

La mayoría definía el área analizada como el centro comercial y cívico de la ciudad e incluso de la región, y su amplia accesibilidad permite igualmente la posibilidad de albergar con mayor facilidad a usuarios de todas las poblaciones, cerros y sectores; incluso a aquellos que vienen de otras ciudades.

Residencia de usuarios entrevistados
Universo analizado total: 55 personas.

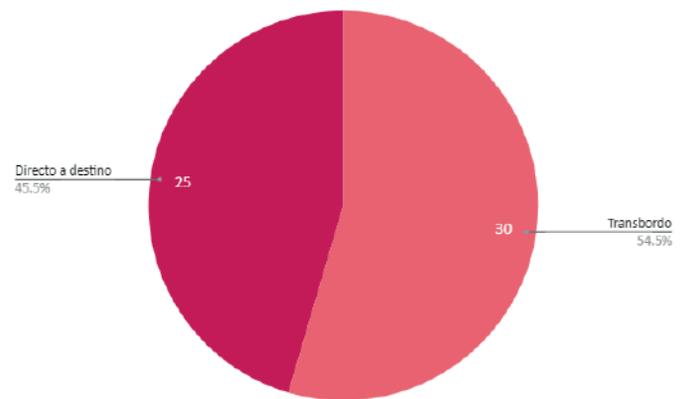


Fig 24. Gráfico de número de transbordos, elaboración propia

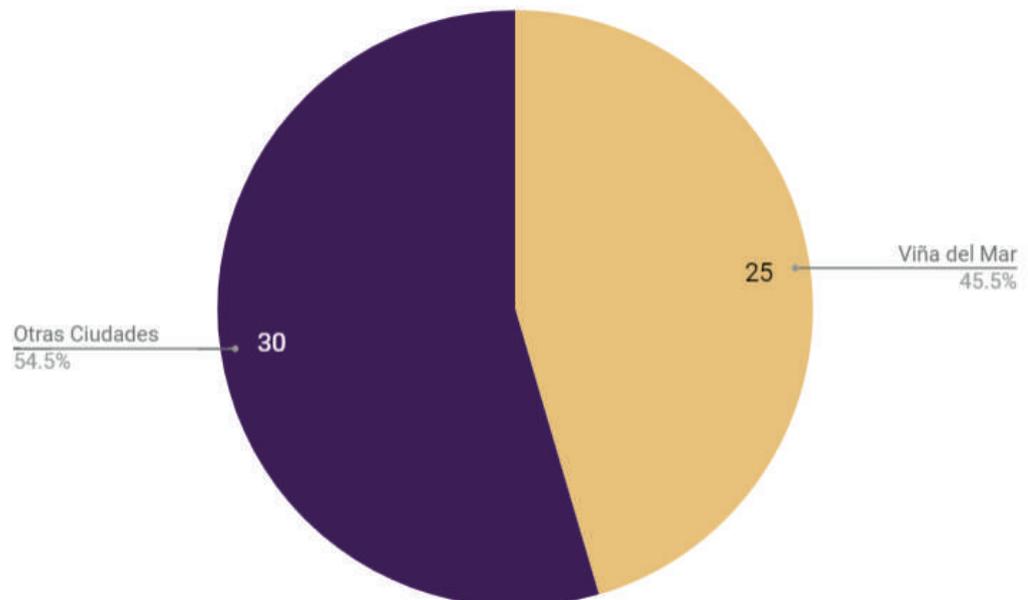


Fig 25. Gráfico de origen usuarios, elaboración propia

En ésta primera cartografía (fig. 26) , que corresponde a un carácter más local, asociado a la ciudad Viña del Mar, se puede observar como entre los 25 usuarios, los sectores dentro de la ciudad son muy variados, generando un total de 14 distintos espacios dentro de la ciudad asociado a éste estudio.

Dentro de éste universo de 25 personas, la mayoría pertenece a las poblaciones altas en la ciudad, en los cerros; dónde la mayoría pertenece a los sectores de Forestal Alto, Miraflores Alto y Achupallas. Ésto permite tomar como incidencia que cualquier obra llevada a cabo en el área de análisis, no solo tiene una repercusión directa en relación a su contexto inmediato, si no que tendría una incidencia y alcance de carácter mayor, vinculado a poblaciones de toda la ciudad, sobre todo a las áreas con población de menores ingresos, que pudiesen sostener un nivel socio-cultural que no necesariamente reconoce el patrimonio o la historia de la ciudad como necesariamente relevante.

El tamaño de las circunferencias indica la relación en cantidad de personas que se asocian a ese sector.

1. Recreo
2. San Martín
3. Población Vergara
4. Forestal
5. Población Riesco
6. Miraflores
7. Miraflores alto
8. Santa Inés
9. Santa Julia
10. Achupallas
11. Gómez Carreño
12. Reñaca Alto
13. Reñaca
14. Villa Hermosa



Fig 26. Cartografía de alcande Viña del Mar, elaboración propia

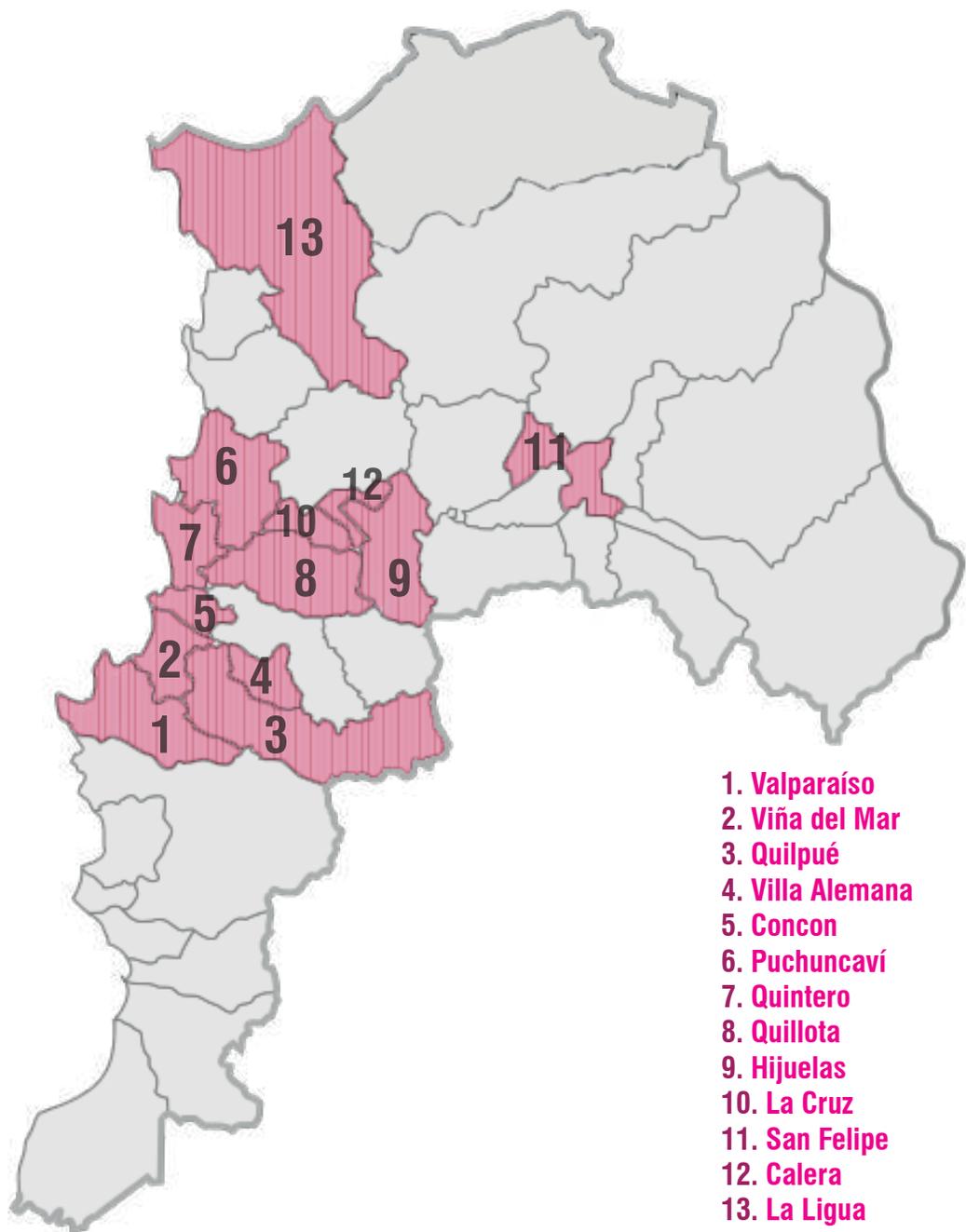


Fig 27. Cartografía de alcande región de Valparaíso, elaboración propia

En el universo analizado asociado con la gente *fuera* de la ciudad de Viña del Mar, se encuentran 11 ciudades distintas, de las cuales se indicaron localidades específicas (fig 27). En su mayoría, las respuestas venían de las comunas aledañas a Viña del Mar, tales como Quilpué, Concon y Valparaíso. Más, eistieron respuestas que abarcaron mucho más allá del contexto local. Entendiendo este espacio como un lugar de trasbordo, existía una amplia mayoría de entrevistados (de éste universo de 30 personas) que definía una ruta en relación al borde mar, **entendiendo así el eje de análisis como una intersección entre el transporte transversal al eje del mar y el transporte paralelo al eje del mar**. Esta suerte de cruz intersectada permite una resultante de entender aún más la condición de nodo y la potencialidad del lugar,

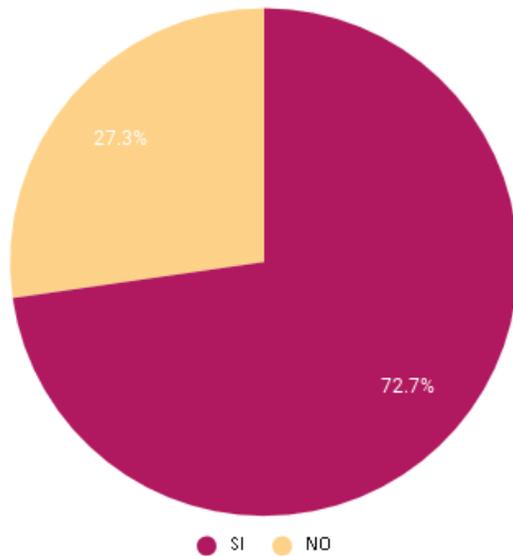


Fig 28. gráfica de incidencia cívica, elaboración personal

Se hizo además un segundo estudio de análisis para terminar de entender el alcance de éste sector en relación a toda escala urbana.

Éste análisis se llevo a cabo vía Google forms, plataforma digital en línea para Reunir datos en torno a formularios a rellenar por todo público.

En tal formulario se indicaron dos preguntas:

¿Ha participado o asistido a marchas, asambleas , manifestaciones o conversatorios de carácter cívico en la plaza Vergara, Sucre o Parroquia de Viña del Mar? (No necesariamente durante el último tiempo);

Y ¿Cual es su lugar de Residencia?, con el fin de definir la incidencia cívica, que pese a ser más particular e infrecuente, da a entender que existen usuarios que aparecen bajo circunstancias como, por ejemplo, las acontecidas en la contingencia nacional.

Y bajo el estudio entregado, cualquier atractor es al final una oportunidad de usuario que puede llegar a reconocer el patrimonio.

En un universo analizado de 55 personas (al igual que las encuestas in situ), un total de 40 personas afirman haber participado de algún movimiento cívico en ésta área, dejando así un claro 72,7% de los encuestados se han dirigido a esta área bajo este fin. Así mismo, indicando sus residencias, se define una mayoría en la misma ciudad de Viña del Mar, arrojando además resultados en el resto de la región e incluso fuera de ella, con resultados en Santiago.

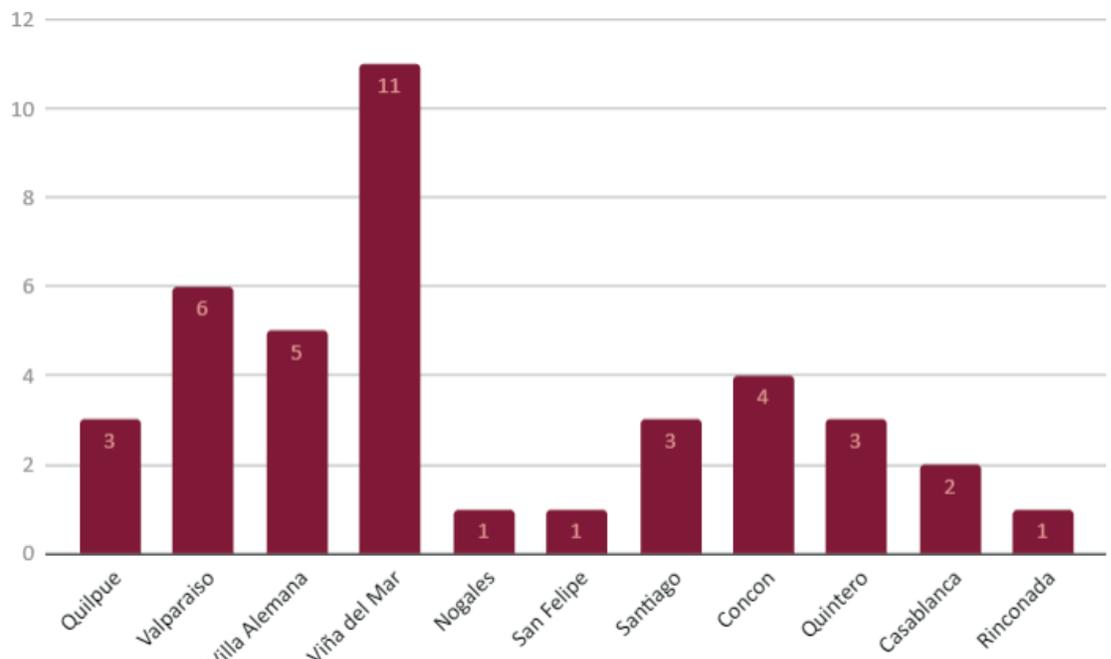


Fig 29. gráfica de alcance cívico, elaboración personal

Con esta segunda capa de alcance, que aparece bajo aconteceres específicos y de forma esporádica, se puede determinar que el alcance no es solo regional, y de hecho, si se tomase en cuenta la movilización y el context más allá del eje, relacionado con el Rodoviario de Viña del Mar, en un estudio mucho más extenso, podría aparecer un resultado mucho mas grande en escalas y mas allá del carácter local.

4.3 PATRIMONIO

La última variable a tratar es el conocimiento y reconocimiento del Patrimonio con el fin de definir qué es reconocido como tal, que edificios toman esta condición, cuales solo se mantienen protegidos bajo estamentos de carácter municipal y al final, establecer sus áreas de influencia y cruzar tal información con la movilidad.

4.3.1 CATASTRO DE CONDICIÓN EN INMUEBLES DE INTERÉS



Analizando el eje definido, aparecen variados inmuebles con ciertas características asociadas frecuentemente a monumentos, sobre todo en su arquitectura que muchas veces aparece asociada a un periodo anterior en la historia. (Como cualidades neoclásicas, góticas o algún estilo arquitectónico particular, por ejemplo). Esto generaba clara confusión en los usuarios a la hora de pedirles contar cuantos edificios patrimoniales reconocían en el sector.



Fig 31. Palacio Carrasco, elaboración propia



Fig 32. Palacio Rioja, elaboración propia

Se identificaron cuatro tipos de inmuebles bajo algún tipo de resguardo. En primera instancia se encuentran el **Palacio Rioja** (fig. 32), **Carrasco** (fig 29), **Vergara** (fig. 32) y el **Teatro Municipal** (fig. 31) bajo la categoría de Monumento (según el consejo de monumentos, decretos n° 262, n°791, n° 2479 y n° 435 respectivamente). Luego aparece el **Club Viña** como un edificio *protegido por el consejo municipal*, lo cual no es un resguardo oficial bajo ninguna ley ni circular. Así mismo aparece la **Parroquia Nuestra señora de los Dolores** como “espacio público destacable” (según el área de patrimonio el mismo municipio). Finalmente se nombran el Hotel **O’Higgins**, **Museo Fonck** y **Teatro Rex** como patrimonio según encuestados del reconocimiento patrimonial, al nombrar que inmuebles reconocían como

- | | | | |
|--------------------|--|---------------------------|--|
| CONSEJO MONUMENTOS | 1- PALACIO CARRASCO
2- PALACIO RIOJA
3- PALACIO VERGARA
4- TEATRO MUNICIPAL | PÚBLICO DESTACABLE | 6- PARROQUIA |
| CONSEJO MUNICIPAL | 5- CLUB VIÑA | PATRIMONIO SEGÚN USUARIOS | 7- MUSEO FONCK
8- HOTEL O’ HIGGINS
9- TEATRO REX |

Fig 33. teatro Municipal Viña del Mar, <https://www.epicentrochile.com/wp-content/uploads/2017/09/teatro-1-640x404.jpg>



Fig 34. Palacio vergara. <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/palacio-parque-vergara>



4.3.2 RECONOCIMIENTO DE INMUEBLES

Con el fin de definir la relación real entre usuarios e inmuebles patrimoniales, se definió una encuesta in situ con un universo analizado de 55 personas, situandonos en el paradero de Palacio Carrasco y Club Viña. La pregunta realizada buscaba saber si el ciudadano era o no capaz de reconocer-- por nombre, actividades que se llevan a cabo dentro, concepto, entre otros, el inmueble ubicado a su lado. (fig. 33)

RECONOCIMIENTO DEL INMUEBLE

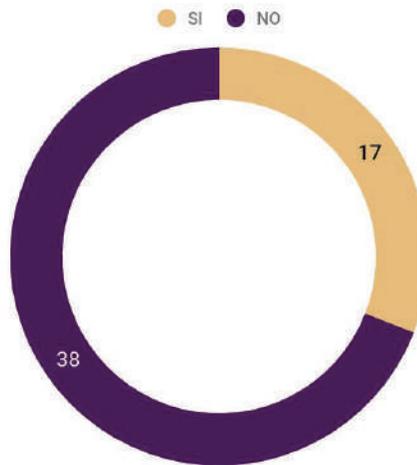


Fig 35. Gráfico de reconocimiento patrimonial, elaboración personal

La respuesta da un 69,1% de usuarios que no son capaces de reconocer los inmuebles a mencionados, confundiendo los frecuentemente con el Palacio Rioja en particular. Esta mayoría declaraba fuera de la encuesta realizada, en conversación, que no tenía el conocimiento de su nombre ni de qué actividad se llevaba a cabo allí. Al nombrarles otros inmuebles cercanos, tales como el Teatro Municipal o el palacio Vergara, reconocían su ubicación, más nada fuera de ello. Del porcentaje que sí reconocía los inmuebles, en su mayoría lo asociaban a cultura general por vivir mucho tiempo en la ciudad/región, dándole una calidad de conocimiento informal. Una pequeña minoría **reconocía los inmuebles al tener que haber hecho un trámite allí alguna vez.**

¿CUANTOS EDIFICIOS HISTÓRICOS/PATRIMONIALES RECONOCE EN EL ÁREA?

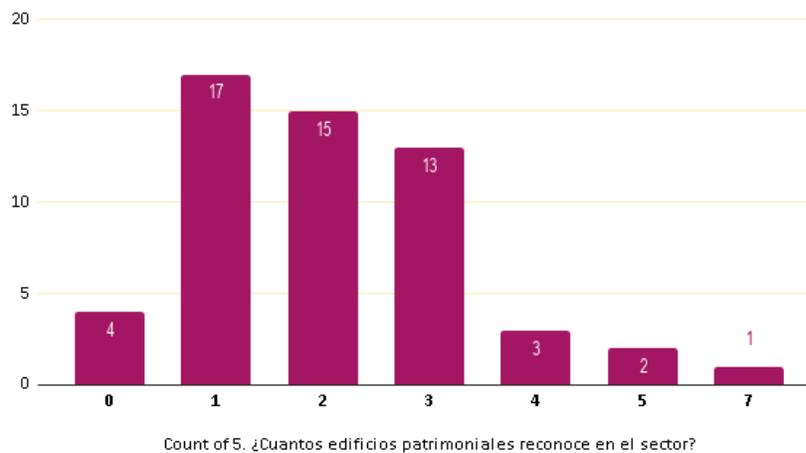


Fig 36. Gráfico de reconocimiento patrimonial, elaboración personal

En segunda instancia, se les consultó a los mismos, cuántos edificios o inmuebles patrimoniales reconocían en un radio imaginario de 6 a 7 cuadras.

Hubo un amplia mayoría, cerca de un 40%, que admitió solo reconocer un inmueble, y un 27% dos como máximo, dónde siempre salía a conversación el Palacio Rioja y el Palacio Vergara. Una serie de personas en su conteo declaraban que inmuebles como el Hotel O'Higgins, el teatro Rex, el Museo Fonck o incluso el Cine de bellas artes eran también edificios patrimoniales.

5.1 SÍNTESIS ANÁLISIS

Los estudios y análisis realizados, arrojan como resultado una síntesis de información muy clara: existe una carencia notoria en el reconocimiento y su inserción a la cotidianeidad del habitante; y una enorme oportunidad mediante los paraderos como **bufferzone** de los mismos para potenciar y generar un conocimiento real.



Éste cruce de información permite generar una cartografía síntesis que, finalmente, logra dar a entender la verdadera cercanía entre paraderos y estaciones con inmuebles patrimoniales protegidos y no protegidos.

Ante la carencia de áreas de influencia o bufferzones de éstos inmuebles, los paraderos ubicados en su contexto directo como indica la cartografía, aparecen como una oportunidad de informar, atraer y distribuir a los usuarios con el fin de que conozcan y reconozcan el patrimonio más allá de su valor arquitectónico o escultórico.

Con un total de 6 inmuebles a potenciar y 18 estaciones en total aledañas entre microbuses, buses interurbanos, metro y vehículos colectivos, **aparece una red a potenciar en conjunto y no solo de forma individual.**

- F**ORTALEZA
- O**PORTUNIDAD
- D**EBILIDAD
- A**MENAZA
- CERCANÍA
- INTERCONECTIVIDAD
- ALCANCE EN VARIAS ESCALAS URBANAS
- COTIDIANEIDAD DEL PARADERO
- HERENCIA HISTÓRICA
- ESPACIALIDADES REFERENTES EN SU FORMA
- HERMETISMO DEL PATRIMONIO
- FALTA DE RESGUARDO
- CARENCIA DE EQUIPAMIENTO EN TRANSPORTE
- DESINTERÉS EN LA POBLACIÓN
- OBSOLECENCIA DE USOS DEL INMUEBLE
- CARENCIA EN LA BÚSQUEDA DE SU RESGUARDO

Fig 37. Cartografía síntesis, elaboración personal.

5.2 MATRIZ DE ESTRATEGIAS

Se pretende, entonces, utilizar ésta serie de oportunidades para resolver las principales problemáticas presentadas previamente. El fenómeno observado efectivamente es una posible fortaleza a recalcar y la siguiente matriz comparativa pretende definir las estrategias a modo de árbol, resolver desde el origen y las causas en favor de lineamientos, proposiciones y causar el efecto deseado.



Fig 38. Matriz de comparación problema solución, elaboración propia.

Bajo lo determinado, se define una línea clara de intervención para la ciudad de Viña del Mar, con un proyecto de carácter vinculante, que responda al equipamiento de transporte y al patrimonio como iguales, haciendo el primero su área de influencia determinada, donde además la espera permita al usuario reconocer su contexto y las cualidades históricas del territorio y los inmuebles aledaños en todas sus dimensiones.

5.3 OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS

GENERAR ESTACIONES Y PARADEROS QUE ACTUEN COMO BUFFERZONE.

PONER EN VALOR EL CONTEXTO DEL PARADERO MEDIANTE SU FORMA Y ACONDICIONAMIENTO

FORTALECER EL ACTO DE ESPERA EN PARADEROS COMO TIEMPO GANADO, POR MEDIO DEL RECONOCIMIENTO COMO PARTE DEL EQUIPAMIENTO

ESTACIONES COMO ESPACIOS QUE DISTRIBUYAN A LOS USUARIOS ENTRE DIVERSOS INMUEBLES PATRIMONIALES

La búsqueda, ahora bien, de aplicar ésta oportunidad de forma proyectual, genera cuatro lineamientos principales que en conjunto permiten mostrar una imagen objetivo.

Ésta tiene relación con la posibilidad, en primer lugar, de reformular todos los paraderos y estaciones en favor de ésta propuesta de red de inmuebles patrimoniales. En segundo lugar, da pie para la búsqueda de salvaguardar el patrimonio más allá de los monumentos oficiales según decreta la Ley. En tercer lugar, abrir los inmuebles de carácter patrimonial y cualidades similares a usos cotidianos con el fin de entrar en la red de uso habitual de los ciudadanos. Y como último punto, definir una obra que comprenda todas las cualidades nombradas.



Fig 39. Fotografía proyecto Centro Multimodal Lorient, fotografía por Didier Boy de la Tour.



Fig 40. Fotografía proyecto Centro Multimodal Lorient, fotografía por Didier Boy de la Tour.



Fig 41. Croquis de imagen proyectual, elaboración propia.

La imagen objetivo del proyecto está vinculada a una Intermodal, que comprenda todos los medios de transporte asociados al territorio de forma eficiente, y que se emplace en mismo eje (en el lote entre Viana y Álvarez, entre Sucre y Quillota), con el fin de abarcar tanto buses urbanos, interurbanos, metro y la actual carga del Rodoviario de Viña del Mar.

Así mismo, la forma de éste espacio debe responder de alguna forma a la ciudad y a la puesta en valor de todo patrimonio, tanto aquel que esta salvaguardado por la ley como aquellos que no. Además, ser una entrada o salida de la ciudad que permita reconocerla antes de habitarla. (fig. 38). **Debe construir la espera como acto principal, volviendola un acto cómodo, lúdico, que se convierta en una fusión entre un museo, una galería y un espacio distribuidor entre la ciudad y los medios de transporte.**

Debe tener tanto de museo, como de estación, como de lugar de esparcimiento. **Debe ser tan público como privado, y en ese equilibrio otorgar la posibilidad de estar tan dentro del proyecto como fuera de él.**

La obra presentada a la izquierda es el Centro Multimodal Lorient (2017) forma parte del proyecto "Bretagne à Grande Vitesse", una línea de alta velocidad propuesta en 2017. Se propuso cerca del centro de la ciudad, lo cual permite albergar diferentes tipos de medios de transporte público: ferrocarril, autobuses interurbanos y taxis. "La fachada principal se abre al corazón de la ciudad y, junto con el gran pórtico de madera que forma la estructura del edificio, alude a la tradición de la construcción naval propia de la ciudad, indica el equipo. Esta cualidad de forma, que permite la coexistencia de múltiples transportes que a su vez responde a la ciudad y a las cualidades de la misma, es un espacio que pone en valor su contexto y lo enmarca desde la llegada.

6.1. CONCLUSIÓN

Al terminar el análisis y la síntesis del mismo, se puede llegar a entender una serie de puntos, vinculados al cómo conocemos y habitamos nuestra ciudad. El Patrimonio inmueble se vuelve una huella clara de un determinado periodo y proceso que vivió en la ciudad, más se vuelve obsoleto si su carácter de edificación no es más que una escultura de fondo a lo que cotidianamente habitamos. La carencia de un nuevo ciclo para estos espacios, en conjunto con la falencia legislativa de no salvaguardar áreas de influencia de los inmuebles que permitan potenciar las cualidades del mismo, genera finalmente el desconocimiento de esto por parte de la población.

Al observar el fenómeno en la ciudad en Viña del Mar, donde debido a la incidencia que muchos de estos inmuebles alguna vez tuvieron, o por mera casualidad, los paraderos y estaciones de transporte público y privado se encuentran cómodamente cerca, se decidió abarcar esta área como una oportunidad.

Una vez corroborada la información de análisis, fue posible establecer un claro lineamiento, entendiendo la incidencia poblacional y urbana que podía tener el presentar y potenciar el patrimonio desde estos espacios tan habituales.

Es, en sí, generar la Bufferzone de la cual carecen estos inmuebles. Es darle un área de influencia, es determinar la potencialidad del inmueble y declararlo al ciudadano, es informar, enseñar y distribuir a cada usuario hacia una red histórica de inmuebles.

Así mismo, si existiese la posibilidad de volver cotidianos estos inmuebles tan poco flexibles en su uso, el impacto sería aún mayor, ya que **el patrimonio sería reconocido no solo por lo que fue, si no por lo que es.**

6.2 BIBLIOGRAFÍA

Aristóteles, & Azcárate, P. D. (1981). La política. Los Libros de Plon.

Basulto, D. (2010, April 06). Entre Catedrales / Alberto Campo Baeza. Retrieved from https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626355/entre-catedrales-alberto-campo-baeza?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

Choay, F. (2007). Alegoría del patrimonio. Gustavo Gili.

Circular General DDU N° 400/404 , Publicada 12 de Febrero, 2018

Colwell, Peter F. and Scheu, Tim F., Public Land Use Constraints: Lot and House Configuration. Journal of Real Estate Research (1998) . Disponible en SSRN: <https://ssrn.com/abstract=134936>

GEHL, MINVU, PNUD (2017) La Dimensión humana en el espacio público. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Gobierno de Chile

Lefebvre, H., & Nicholson-Smith, D. (2009). The production of space. Blackwell.

Leonel, J. (2018, August 07). Zonas de Amortiguamiento / Áreas de Influencia. Sacado de: <https://www.gipatrimoniocultural.com/blog/2018/8/3/zonas-de-amortiguamiento-reas-de-influencia>

Ley N° 17.288. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 4 de Febrero, 1970.

PNUD, (2016) Propuestas para un modelo integral de conservación del patrimonio urbano. Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, Gobierno de Chile

Sagredo, R. (2018, January 03). Centro Multimodal Lorient / AREP. Retrieved from https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/886328/centro-multimodal-lorient-arep?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

Solà-Morales, M. D., Ibelings, H., & Frampton, K. (2008). De cosas urbanas. Gustavo Gili.

UNESCO Martin, O., Piatti, G. (2009) World Heritage and Buffer Zones. UNESCO World Heritage Centre

UNESCO,(2014) Culture for Development Indicators: Methodology Manual. UNESCO

6.3 ANEXO

ENCUESTA REALIZADA DURANTE EL ANÁLISIS

	1. Paradero/	2. ¿Reconoce el inmueble? ¿Nombre o cualidad particular?	3. Si la respuesta es SI. ¿Reconoce su carácter patrimonial
1	Club Viña	No	No Answer
2	Club Viña	Si	Si
3	Club Viña	No	No Answer
4	Club Viña	Si	Si
5	Club Viña	No	No Answer
6	Club Viña	No	No Answer
7	Club Viña	No	No Answer
8	Club Viña	No	No Answer
9	Club Viña	Si	No
10	Club Viña	Si	Si
11	Club Viña	No	No Answer
12	Club viña	No	No Answer
13	Club viña	No	No Answer
14	Club Viña	No	No Answer
15	Club viña	No	No Answer
16	Club viña	No	No Answer
17	Carrasco	No	No Answer
18	Carrasco	No	No Answer
19	Carrasco	No	No Answer
20	Carrasco	Si	Si
21	Carrasco	No	No Answer
22	Carrasco	No	No Answer
23	Carrasco	No	No Answer
24	Carrasco	No	No Answer
25	Carrasco	No	No Answer
26	Carrasco	No	No Answer
27	Carrasco	Si	Si
28	Carrasco	Si	Si
29	Carrasco	No	No Answer
30	Carrasco	No	No Answer
31	Carrasco	No	No Answer
32	Carrasco	No	No Answer
33	Carrasco	Si	No
34	Carrasco	Si	No
35	Carrasco	Si	Si
36	Carrasco	Si	Si
37	Carrasco	Si	No
38	Carrasco	Si	No
39	Carrasco	No	No Answer
40	Carrasco	No	No Answer
41	Club Viña	No	No Answer
42	Club Viña	No	No Answer
43	Club Viña	Si	No
44	Club Viña	No	No Answer
45	Club Viña	No	No Answer
46	Club Viña	No	No Answer
47	Club Viña	No	No Answer
48	Carrasco	Si	No
49	Carrasco	Si	No
50	Carrasco	No	No
51	Carrasco	Si	No
52	Club Viña	No	No Answer
53	Club Viña	No	No Answer
54	Club Viña	No	No Answer
55	Club Viña	No Answer	No Answer

4. Si la respuesta es Si. ¿Porque?

No Answer

Cultura general generacional

No Answer

Lo oí de voz en voz

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

Cultura general generacional | Lo oí de voz en voz

No Answer

Cultura general generacional | Lo oí de voz en voz

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

Lo aprendí en alguna institucion

Lo he usado | Cultura general generacional

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

Lo he usado

Lo he usado | Cultura general generacional | Lo oí de voz en voz

No Answer

6. ¿Sector de residencia?

Forestal

Forestal

Quilpue

Mantagua

Mirador de Reñaca

Quillota

Quillota

Achupalla

Gomez Carreño

Alejandro Navarrete

La cruz

Miraflores Alto

Placeres

Belloto

Santa Inés

Quilpue

Achupallas

Concon

Reñaca

Concon

Villa Alemana

Achupallas

Valparaiso

Miraflores

Concon

Concon

Población Vergara

Santa Julia

San martin

Concon

Quilpue

Santa Julia

Recreo

Calera

San Felipe

Quintero

Calera

Puchuncavi

Quillota

Hijuelas

Quilpue

Peñablanca

Agua Santa

Peñablanca

Villa Hermosa

Forestal

Población Riesco

La Ligua

Quillota

Poblacion Vergara

Playa Ancha

Forestal

Belloto Norte

Quillota

Miraflores Alto

7. De dirigirse a un lugar ajeno a su residencia. ¿Sector al que se di

Placilla

15 Norte

Sausalito

Gomez Carreño

15 Norte

15 Norte

Santa Ines

No Answer

No Answer

Gomez Carreño

Reñaca

Concon

Glorias Navales

Recreo

Valparaiso centro

Gomez Carreño

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

Concon

No Answer

Reñaca Alto

Reñaca

No Answer

No Answer

15 Norte

No Answer

Concon

No Answer

Jardín del Mar

Ositos

Glorias Navales

No Answer

No Answer

Calera

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer

San Roque

No Answer

Quilpue

No Answer

No Answer

No Answer

Canal Chacao

Calera

Puchuncaví

Quillota

Horcon

No Answer

No Answer

No Answer

No Answer