

Habitabilidad en Infraestructura Urbana.

2020

e[ad] - PUCV

Caminar

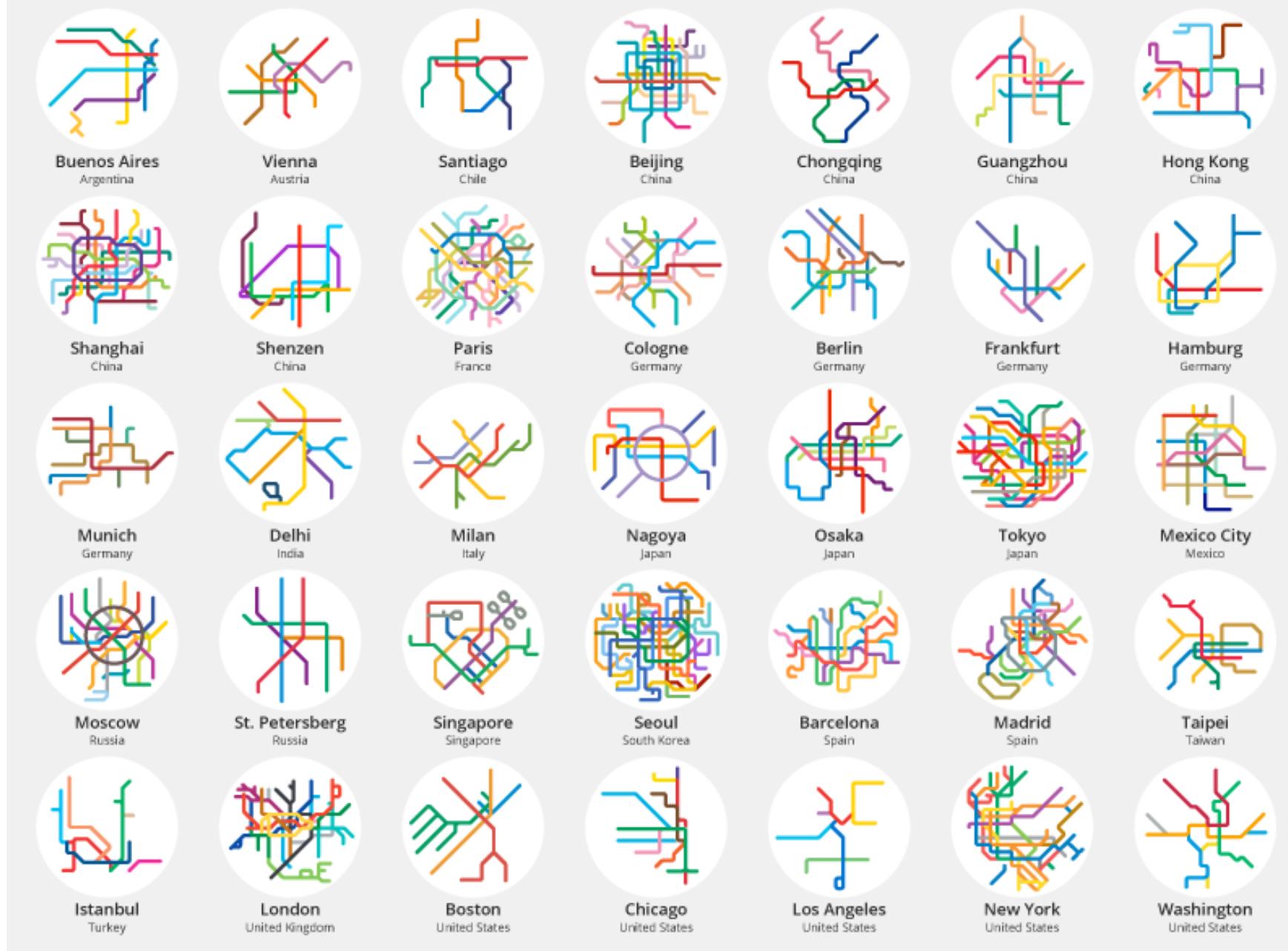
Ir, detenerse, acceder, estar, es en su conjunto habitar. Ahora bien, si nos ocupamos de aquello que adoptamos de manera natural, como el caminar al interior de nuestros asuntos arquitectónicos, sujetos a su vez a consideraciones del habitar la ciudad, ¿es el caminar una actividad aislada e individual?. Si revisamos la historia de las ciudades de forma genérica, podemos señalar que el caminar estaba íntimamente asociado al espacio que se habita junto a otros. Por ejemplo, llegar a la plaza mayor, no solo era en virtud de necesitar un servicio como hoy se diría, sino un acto ciudadano, además de tener la percepción de haber llegado y de retirarse.

Cuando estamos de visita-turista, nace la necesidad de conocer mediante el recorrido de las calles, las rutas, los senderos, los cuales se despliegan según el caminar que se desarrolle, “entre lo que enmarca y la velocidad del pie, el ojo, la mirada se transforma en un pasajero de la comprensión”. ¿Caminar es lo mismo que deambular?

Movilidad dentro del Espacio Público

Metro Urbanos

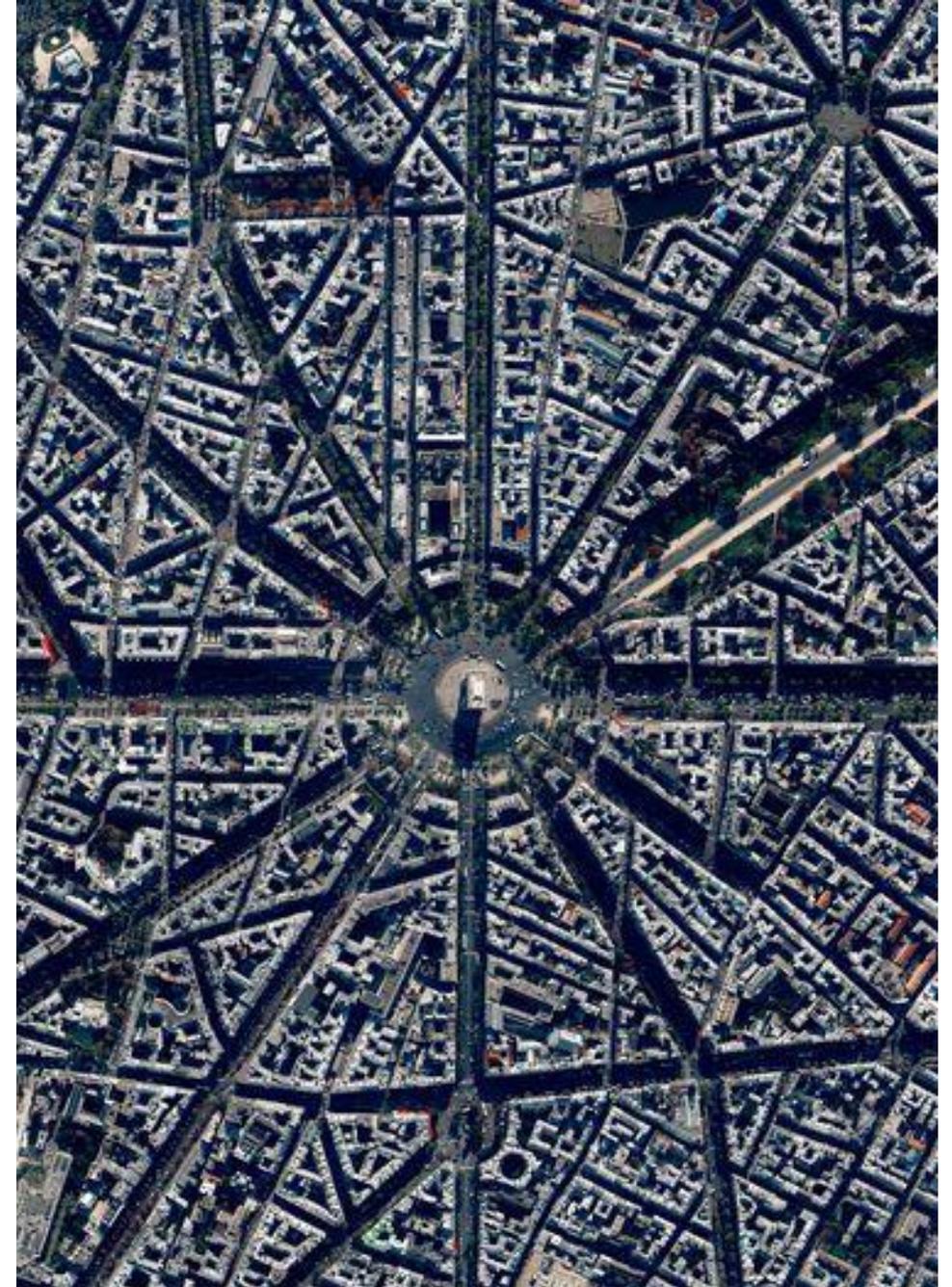
Se ubica un andar que se acerca o se le aleja de un centro, tiempos en el que se reconocen los oficios de los vecinos en el espacio público. La ciudad actual es dispersa, de redes y metropolizada. Se pasa de ser vecinos a ser usuarios. Hoy se suele estar mas conectados que próximos. En relacion a las lineas de metro, Metroval (sin red) el servicio declara: “Nuestro deber esta directamente y exclusivamente relacionado prestar un servicio: “el traslado de personas, nuestros objetivos son la seguridad y lograr frecuencias estables de 3,6,12 minutos” Directorio 2015.”



Trazados de Líneas de Metros Urbanos de diversas ciudades.

Así mismo, ha sido errado comprender al espacio público en relación a un total de metros cuadrados. El arquitecto Mark Wigley realiza una distinción aclaradora en este sentido: *“Espacio público no es una cosa sino una acción, lo público no tendría que ver con plazas, parques o calles, sino tal vez, tendría que ver con una cierta hospitalidad”*.

Lo dicho por Wigley, se asemeja a lo que tuvo presente el arquitecto-urbanista, de nuestra escuela, German Bannen, en su original plan de renovación de la comuna de Providencia en Santiago, que pasaba de una zona residencial a un sub-centro comercial, quien da una clave al respecto: *“cuando he tratado de que un espacio sea muy público, la solución ha sido que el espacio tenga características muy privadas”*, en el sentido de apelar a un sentimiento de apropiación.



Trazado urbano de París.



Autopista urbana interfiriendo trazado urbano preexistente.

Lo anterior nos lleva a una primera conclusión, caminar es un bien que define al ciudadano, dado los acontecimientos, al ser impedido, le resta a la ciudad y su posibilidad de compartirla.

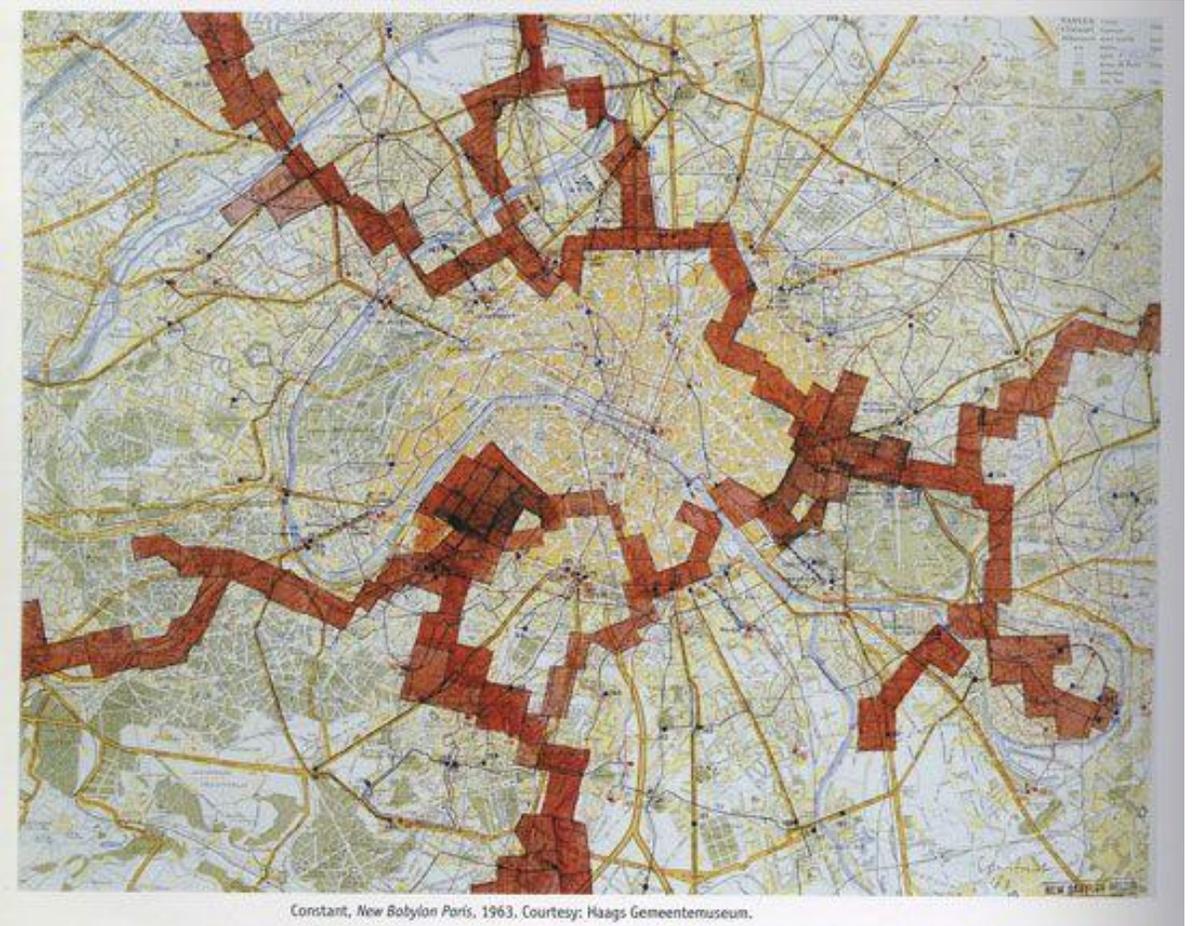
En tal sentido también al caminar se le atribuye el beneficio de la reflexión. Si avanzamos en el tiempo, en los tiempos de la modernidad, aparece el *flaneur*, que aparece en el transcurso de la pavimentación de calles, en los llamados bulevares, lugares para la “familia de ojos”, un personaje icónico para la significación de los espacios públicos, desligados de los personajes “tradicionales” que representaban el orden jerárquico del poder.



Personajes urbanos: Flaneur y Peatonito.

Los espacios destinados al caminar y su inclusión

La ciudad en la medida que fue mecanizando sus medios de desplazamiento, fue a su vez segregando las vías especializadas, las calles en tal sentido han enmarcado la discusión sobre utilidad y significación: “En una ciudad, la calle debe ser suprema. Es la primera institución de la ciudad. La calle es una sala por acuerdo, una sala comunitaria, cuyas paredes pertenecen a los donantes, dedicadas a la ciudad para uso común. Su techo es el cielo.” Louis Khan. En tal sentido podemos estar ante conceptos como calle completa. En relación a este concepto podemos indagar aquellas categorías y clasificaciones que es posible observar en los manuales de recomendaciones viales urbanas, bajo el nombre de dispositivos, los cuales son adoptados alterados re-adequados, transgredidos, interpretados. Ver movimiento situacioncitas



Constant, *New Babylon Paris*, 1963. Courtesy: Haags Gemeentemuseum.

Guy Dobord y la teoría de la deriva (psicogeografía) sin duda, caminar en la ciudad, puede adquirir un explícito significado político, como lo prueban las marchas de protesta y las interrupciones del tránsito)

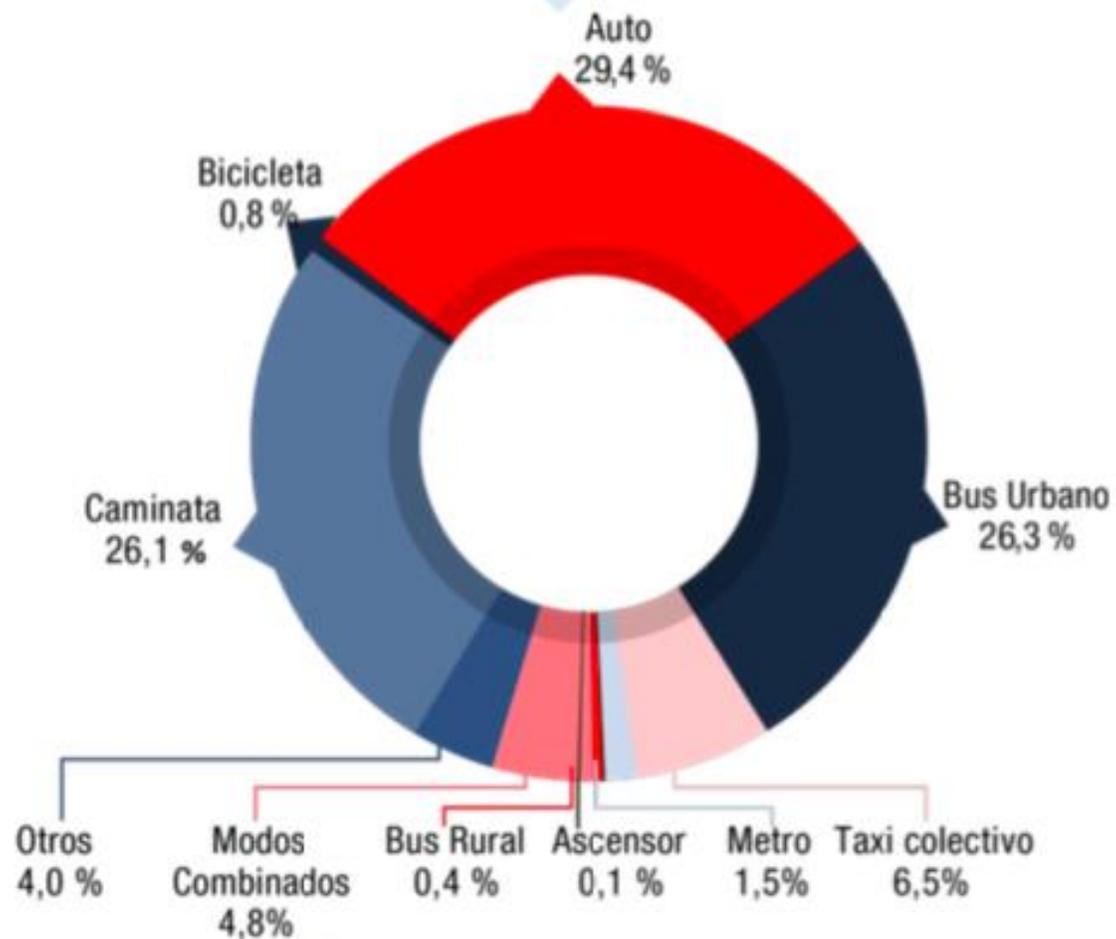
Calle Completa, El concepto de calle completa busca recuperar la noción de calle como espacio pública, mediante la diversidad de modos de transporte compartidos con el espacio de la calle, logrando espacios más seguros habitables y atractivos para la convivencia y desarrollo de las personas en las comunidades urbanas



Lo anterior sin duda son insinuaciones de dimensiones que pueden ser profundizadas, pero en relación a los objetivos de este taller, es necesario ubicar el caminar en un conjunto de medios a través de los cuales nos resulta desplazarnos por la ciudad. En 2016, salieron los resultados muy esperados de cómo nos desplazamos y bajo que medios en el gran Valparaíso, este estudio fue encargado por el ministerio de transporte. Encuesta origen destino. (Encuesta de origen y destino de viajes en hogares del Gran Valparaíso. Consistió en encuestar a todos los residentes de 8.600 hogares del Gran Valparaíso, seleccionados aleatoriamente, en el periodo comprendido entre agosto de 2014 y junio de 2015. Esta base de datos contiene el patrón de viajes de los habitantes del Gran Valparaíso.)

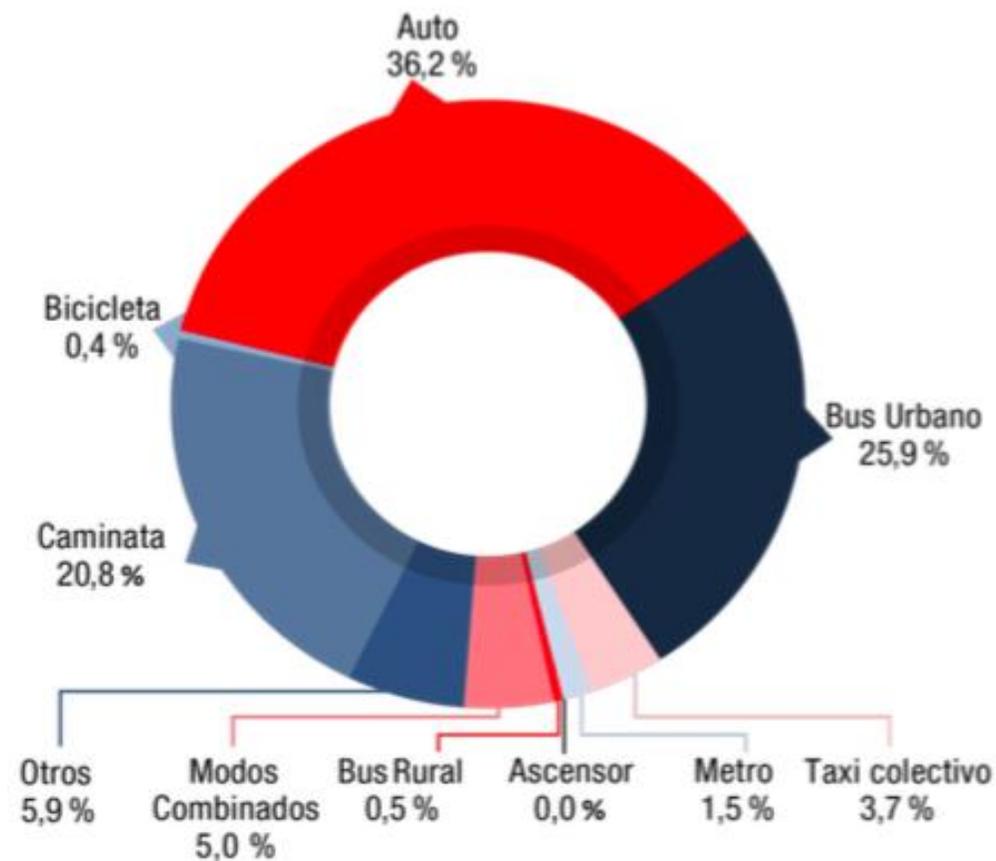


Diaria



2.295.100 viajes

Punta Mañana (7:30 – 8:30)



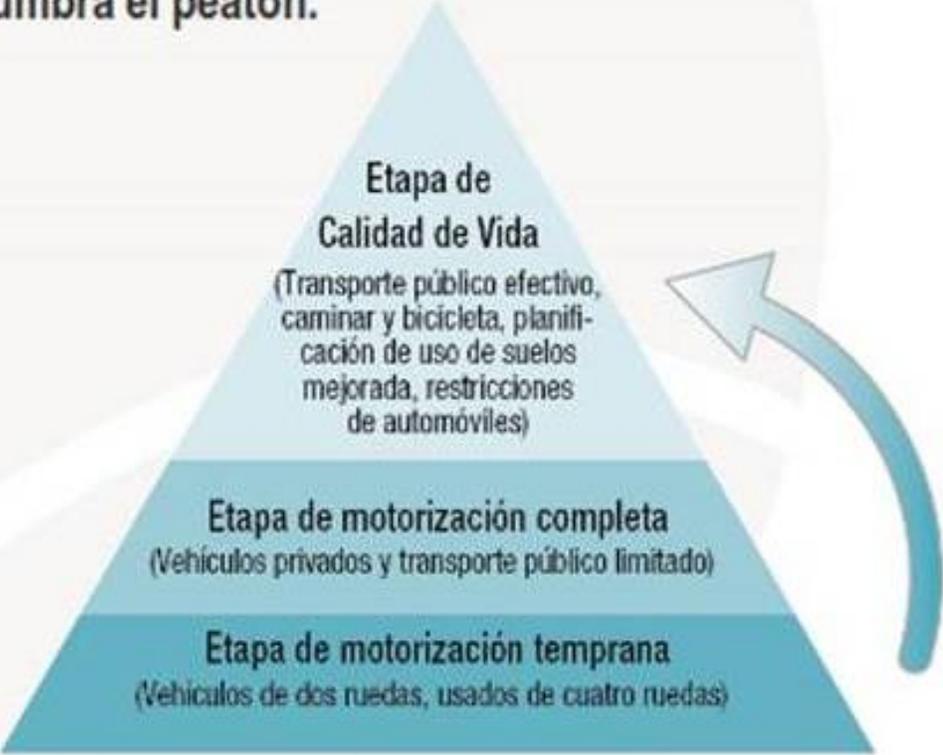
355.730 viajes

Gráficos basadas en encuesta realizada en el Gran Valparaíso por el MMTT.

Movilidad no es igual a Transporte



Cambio de paradigmas en cuanto a la movilidad en la ciudad. El vehículo deja de estar en la cima de la pirámide y se encumbra el peatón.



Jerarquía de la movilidad urbana a través de un proceso revolucionario.
Fuente: Texto de referencia para formuladores de políticas públicas en ciudades en desarrollo.

Las infraestructuras urbanas que tienen como función y servicio unir un punto de origen con uno de destino, para bienes y personas. Pero hay ya un convencimiento que somos más que usuarios, somos habitantes, por tanto en la cinética también existe un modo de hilvanar nuestras actividades y la posibilidad de dar cabida a otras acciones para que las personas se apropien de estos espacios, compatibilizando y contribuyendo a lo holgado de su entorno, dado paso a los objetos transicionales en la lógica de lo replicable. En su conjunto ser lugar, (los dispositivos permiten dar y ser lugar) a diferencia de lo irreplicable del espacio habitual habitable de un interior.



Proyección Metrotren Gran Valparaíso..

El acervo con el que se cuenta es tras las propuestas de mejoramiento de la accesibilidad en el Metrotren Valparaíso, transporte público masivo, que debe tras la ley promulgada en el 2016, contribuir a la universalidad, no significa más rampas, si no una “accesibilidad desapercibida”, es decir, aquella que brinda más opciones y por ende más integración e inclusión, que en definitivas cuentas es una infraestructura para construir más ciudad. Esta concepción permite relacionar a la movilidad, con la vida cotidiana y la experiencia de “habitar en el ir”. Porque apreciamos los lugares, porque ya hemos internalizado un modo de desplazarnos por ella. Esto forma parte de nuestra experiencia de habitar. Comúnmente segregamos el habitar como si se diera en los interiores o en estado de reposo, pero el moverse por las vías va constituyendo un modo de entender el medio que nos define como habitantes”



Proyección Metrotren Concón - Reñaca.

Proyecto requiere una inversión de US\$ 400 millones:

Estudio de EFE aprueba la extensión de Metro Valparaíso hasta La Calera

Ahora corresponde realizar los trabajos de ingeniería básica y de detalle para la habilitación de un tramo de 26 km con tres vías —dos para transporte de pasajeros y una para carga— y cinco estaciones.

AUDÉNICO BARRÍA

El presidente del grupo EFE, Germán Correa, entregó a las autoridades de la V Región los resultados del estudio de prefactibilidad que otorga una alta rentabilidad social al proyecto de extensión de los servicios del tren interurbano Metro Valparaíso hasta la ciudad de La Calera.

Actualmente el recorrido se realiza entre Valparaíso y Limache, en un tramo de 43 kilómetros, y la prolongación recomendada por el estudio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado permite extender las líneas en un trazado de otros 26 kilómetros que contempla cinco nuevas estaciones: San Pedro, Quillota Sur, Quillota Centro, La Cruz y La Calera.

Luego de recibir los antecedentes, el intendente Gabriel Aldoney indicó que corresponde ahora hacer los estudios de ingeniería básica e ingeniería de detalle. Explicó que cada uno de los estudios podría demorar entre uno y medio y dos años, y que la ejecución del proyecto requiere de una inversión de US\$ 400 millones.

"Es un proyecto que necesita tiempo, es un proyecto complejo en su etapa de diseño, y lo queremos hacer bien en su planificación y no cometer errores como ha ocurrido en proyectos de esta naturaleza, porque valoramos mucho la relación con la comunidad y los municipios", dijo Aldoney.

Añadió que en el modelo de negocios pudiera existir una alianza público-privada para el financiamiento, "que aseguraría recursos en menor tiempo".

El intendente planteó que "nosotros esperamos que durante 2017 estemos en condiciones de iniciar los estudios de ingeniería básica" y que los recursos para ello de-



TOMÁS FERRELL/RETZ

berán ser definidos por el Gobierno Regional, EFE y Metro Valparaíso. Preciso que a su juicio "los buenos proyectos siempre tienen recursos y que la disposición, tanto regional como del gobierno central, son evidentes, porque los resultados que se han obtenido en este estudio son desde el punto de vista social extraordinariamente positivos".

La autoridad regional destacó que la extensión de los servicios de Metro Valparaíso no solo tiene beneficios de transporte, sino que impone nuevos desafíos en cuanto al desarrollo de las zonas interurbanas por donde pasará el trazado.

Correa, quien es también presidente del directorio de Metro Valparaíso, señaló que el alto costo del proyecto se explica porque no se trata simplemente de rehabilitar el tendido férreo entre Limache y La Calera.

El proyecto considera la construcción de tres vías para un trazado de 26 kilómetros:

dos destinadas al transporte de pasajeros y una para servicios de carga.

Correa indicó que además el proyecto debe abordar soluciones en II pasos a nivel, los accesos transversales de vehículos y de personas, y cercar el tendido férreo, debido a la presencia de animales, algo recurrente en los sectores rurales.

También hay que considerar la construcción de cinco estaciones y de un túnel en el sector de San Pedro.

Respecto del trazado definitivo, Correa aclaró que podrá utilizar parte del que hoy existe, pero que ello será definido en el estudio de ingeniería básica, en el cual habrá interacción con las comunidades.

El presidente del Consejo Regional, Daniel Garrido, enfatizó por su parte que el proyecto generará polos de desarrollo a lo largo de su trazado y que, por tratarse de una inversión cuantiosa, se requerirá necesariamente del aporte del Estado.

La estación de La Calera, desde donde partían los trenes al norte, hoy luce abandonada, pero podría recibir a Metro Valparaíso. También existe un proyecto para convertirla en un centro cultural.



Los otros proyectos en evaluación

El grupo EFE ya entregó al Ministerio de Desarrollo Social los perfiles de otros dos proyectos de Metro Valparaíso: la extensión del servicio hasta el balneario de Reñaca y el hundimiento de la línea en el plan de Valparaíso.

"Allí se deberá definir si estos proyectos aprueban o no la rentabilidad social, y si son aprobados, buscaremos los financiamientos para realizar los estudios de prefactibilidad y posteriormente los de ingeniería, para estar en condiciones de decidir su ejecución", dijo Germán Correa.

Caso de Estudio e Intervención 2020:
Sector Desembocadura del Aconcagua.
Rotonda de Concón y alrededores.



Terreno

Terreno

397 1237

Rotonda Concón

ID: 4304396

Google

12°52'58 03" S 71°50'07 31" O alt: 25 m AMSL

Map data © 2014



*Imagen objetivo remodelación actual de la
Rotonda de Concón*

Materia

- Estudio en torno a la movilidad y la accesibilidad en general, con énfasis en lo inclusivo.
- Estudio de redes de transporte en la ciudad, dimensiones y los lenguajes complementarios a la arquitectura.
- Estudio de los instrumentos de ordenamiento territorial. Instrumentos reguladores.
- Estudio de mecanismos para habilitación, borde costero. (evacuación)
- Red de ciclo vía costera Viña-Concón.
- Transporte alternativo Valparaíso-Viña-Concón.
- Espacio público y programa entorno a la recreación y la cultura.



Actividades

- Observación sector a intervenir.
- Estudios previos del espacio en movimiento.
- Reflexión grupales, hacia un partido convenido, hacia invención para satisfacer propósitos. En plan general de intervención. (contrapropuesta)
- Entrevistas con comunidad seleccionada.
- Estudio y proposición de cursos del espacio y relatos ilustrados de movilidad e inclusividad (storyboard)
- Proyección de propuestas urbanas arquitectónicas, escalas 1: 500, 1:250, 1:100, 1:50.
- Actos de estudio en el lugar.
- Evaluación con grupos de interés (Senadis)
- Proyección final arquitectónica individual.



Caso de Estudio y de Proyectos

Sector: Desembocadura Aconcagua, Comuna de Concón

Habilitación urbano arquitectónico, espacios a proyectar (grupal e individual):

- Red de ciclovías.
- Estaciones y paraderos.
- Estacionamientos privados.
- Zonas y vías de evacuación.
- Accesibilidad a servicios, espacios públicos y residenciales.
 - Accesibilidad a Parque Ecológico.
 - Museos de Sitio.
 - Zona Comercial y Recreacional.
 - Vivienda.



En las intervenciones se busca integrar tanto al peatón la habitabilidad y la vialidad.

Orientaciones (relacionadas a la agenda corta de CNDU)

- *Implementar medidas para priorizar el transporte público y la movilidad activa en zonas congestionadas*
- *Promover estándares de equidad territorial en proyectos de infraestructura y equipamiento público urbano.*



Tráfico en la Rotonda de Concón

Análisis sobre el Instrumento de Evaluación (2018-2019)

	A	B	C	D	E	F	G	H	AM	AN	AO	AP	AQ	AR	AS	AT	AU	AV	AW	AX	AY	AZ	BA	BB
1																								
2																								
3			Taller Habitabilidad en Infraestructura Urbana			Evaluación		Escala indicadores																
4								70	5- Destacado	Fecha: 8/03/2018 Competencia: Capacidad de gestionar la información (distingue, jerarquiza y pondera información relacionada a los propósitos)														
5			Profesor: David Luza			60		4- Logrado																
6						Profesor Ayudante: Diego Miranda			50		3- Cumple con dificultades													
7									40		2- No logrado													
8									30		1- No registra													
9																								
10		Nivel	Nº	Rut	Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombres		CORRECCIÓN EXTENDIDA							INDICADORES PONDERADOS								
41		E9	11	18781514-2	PEREZ	HELLEC	CONSTANZA MONSERRAT		Análisis descriptivo, cuantitativo. Repara en buena conclusiones. Habla de nucleos urbanos. Hubiera sido interesante ahondar más. Es un buen trabajo en la medida que el encargo es cuantitativo y su análisis tambien. Esquemas de recorridos bien.							1- Logra sinttizar y analizar en L1.			5	4.6				
42	2- Logra correctamente identificar fragmentos y totales.															4								
43	3- Logra abstraer y simbolizar recorridos.															4								

Ejemplo de Revisión / Trabajo con evaluación alta

	A	B	C	D	E	F	G	H	AM	AN	AO	AP	AQ	AR	AS	AT	AU	AV	AW	AX	AY	AZ	BA	BB
1																								
2																								
3																								
4																								
5																								
6																								
7																								
8																								
9																								
10																								
92																								
93																								
94																								

Taller Habitabilidad en Infraestructura Urbana Profesor: David Luza Profesor Ayudante: Diego Miranda	Evaluación	Escala indicadores
	70	5- Destacado
	60	4- Logrado
	50	3- Cumple con dificultades
	40	2- No logrado
	30	1- No registra

Nivel	N°	Rut	Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombres
-------	----	-----	------------------	------------------	---------

C15	28	19323522-0	KNUST	DRAGUNSKI	LUCAS TOBIAS
-----	----	------------	-------	-----------	--------------

Fecha: 8/03/2018	
Competencia: Capacidad de gestionar la información (distingue, jerarquiza y pondera información relacionada a los propósitos)	
ENCARGO 3	INDICADORES
Registro de lo cotidiano: medir metrajes, tiempos y servicios, realizar esquemas abstractos de recorridos. Lamina de sintesis: titulo, reflexion y esquema.	1- Analiza y Sintetiza el encargo en L1
	2- Logra identificar fragmentos y totales
	3- Logra abstraer y simbolizar los recorridos
CORRECCIÓN EXTENDIDA	INDICADORES PONDERADOS

Sin mayor análisis, describe. Esquemas de L1 que muestran como se desplazo los dias de trabajo. Laminas posteriores con mas croquis que registro de recorridos. Observaciones minimas, constataciones variadas. En ocasiones afirma pero no nombra. Se recomienda revisar Libro de D. Jolly. Trabajo ordenado. Bien en el dibujo pero debe cuestionarse el uso del plumon en cada croquis.	1- Le cuesta sintetizar y analizar, cumple de forma mínima.	3	2.6
	2- Logra identificar fragmentos.	3	
	3- No logra abstraer y simbolizar recorridos.	2	

Ejemplo de Revisión // Trabajo con evaluación baja



fx

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1															
2															
3			Taller Habitabilidad en Infraestructura Urbana			Evaluación	Indicadores								
4						70	5- Destacado				CICLO 1 / 20%				
5			Profesor: David Luza			60	4- Logrado				CICLO 2 / 20%				
6						50	3- Cumple con dificultades				CICLO 3 / 30%				
7						40	2- No logrado				CICLO 4 / 30%				
8			Profesor Ayudante: Diego Miranda			30	1- No registra				NOTA FINAL 100%				
9															
10		Nivel	N°	Rut	Apellido Paterno	Apellido Materno	Nombres								
11											C1	C2	C3	NF	
12		E8	1	19151276-6	ARAVENA	OLIVARES	MARIA FERNANDA			I	3.6	3.6	3	3.3	
13										E	55	55	52	53	

Tabla de Notas

CONTRAS DE LA TABLA AÑO 2018

- Densidad de la tabla, variedad de términos
- No hubo retroalimentación constante
- No se evidenciaba gráficamente el proceso en pos de una mirada más sintética
- No siempre se publicaron los objetivos previo a la entrega (a pesar de que se mencionaban en clases)



CAMBIOS PARA LA TABLA AÑO 2019

- Simplificación de la tabla, menos términos y recuadros
- Retroalimentación constante / autoevaluaciones – coevaluaciones (no)
- Realizar gráficos del proceso al término de cada Ciclo (no)
- Publicar los objetivos previos a la entrega (si)
- Cambiar Escala de Indicadores por un sistema más abstracto (de números a conceptos)(si)
- Desarrollar encargos vinculados, 2 por semana que se evalúan en conjunto (si) (amplia el tiempo de reflexión - aprendizaje)

Organización de Taller para el
funcionamiento en
Modalidad no Presencial

- Las dudas enviadas por e-mail serán resueltas durante el horario de clases, esto es los **Martes y Viernes de 9:35 a 12:10 pm**, para lo cual se dispondrá del encargo a primera hora en cada sesión, de manera que . Estas preguntas serán posteriormente publicadas en la wiki y/o aula virtual para su disponibilidad para todo el taller.
- Los encargo se subirán a una carpeta drive, la cual será compartida con ustedes. En él subirán archivos pdf en una nueva carpeta llamada Periodo 1, dentro de la cuál encontrarán carpetas de encargo, dentro de estas últimas tendremos carpetas con sus nombres para que suban sus tarea nombradas según la fecha de la sesión, del siguiente modo: 00.00.20 (año.mes.día). Así mismo dentro de esta carpeta Drive encontrarán una carpeta llamada Bibliografía, con documentos para base de apoyo de la materia. La o las láminas deben ir en un solo archivo pdf.
- Estamos revisando nuevas plataformas para reuniones sincrónicas en las que puedan establecerse una comunicación de manera virtual.

Periodo 1 / Encargo 1
Circulaciones Domésticas

Materia: Estudio en torno a la movilidad y la accesibilidad en general, con énfasis en lo inclusivo.

Objetivo: Realizar un estudio de las circulaciones de escala doméstica y replantear su accesibilidad

Actividad: Se realizará un estudio de las circulaciones domésticas dentro del contexto próximo de cada alumno (casa, departamento, pensión). Para esto debe primero identificar el tipo de circulación existente. Los tipos de circulación los encontrarán mencionados en el artículo “Requerimientos de diseño para un museo de arte en la Habana.” Luego de este análisis deberán reinterpretar el espacio habitado, no solo el modo de moverse si no en cuanto a la accesibilidad de este, replanteando en tres modos distintos de circular.

Presentación: En hoja tamaño Doble Carta presentarán 1 planta y un corte que muestre las circulaciones actuales de su espacio próximo, a continuación incluirán en otras hojas, 1 planta y 1 corte para 3 circulaciones distintas a la existente basándose en las circulaciones mencionadas en el artículo. Es importante señalar en cada lámina la cantidad de m² destinados a la circulación, diferenciado de los otros recintos, para lo cual cada proposición llevará un cuadro de superficie que lo manifieste. Se adjunta plantilla base y ejemplo.

Tiempo de Entrega: 1 semana, plazo hasta Martes 24 de Marzo.

Documentos de Apoyo:

Lectura Base para tarea: Requerimientos de diseño para un museo de arte en la Habana. (Drive>2. Bibliografía>Artículos)

Lectura complementaria: Términos Claves para los estudios de Movilidad en Latino América. Capítulo Circulaciones.

Zunino, Giucci y Jirón. (Drive >2. Bibliografía > Libros > Términos claves para los estudios de Movilidad > Cap.

Circulaciones.pdf)