

EDIFICIO PARQUE

CENTRO DE INTERCAMBIO ECOLÓGICO EN EL SECTOR DE VALENCIA, QUILPUÉ.

FELIPE VERGARA GALLEGUILLOS

UNIVERSIDAD TECNICA
FEDERICO SANTA MARIA

ARQUITECTURA
UTFSM

EDIFICIO PARQUE

CENTRO DE INTERCAMBIO ECOLÓGICO EN EL SECTOR DE VALENCIA, QUILPUÉ.

FELIPE VERGARA GALLEGUILLOS

Memoria para optar al título de Arquitecto.

PROFESOR REFERENTE
Raúl Solis F.

PROFESOR CO - REFERENTE
Carolina Carrasco K.

Valparaíso, Chile
Septiembre 2017

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a todas las personas que me acompañaron en este proceso tan intenso y hermoso que involucra estudiar esta carrera. A mis padres, pilar fundamental durante todos estos años quienes comprensiblemente entendieron cada uno de mis momentos de crisis y alegrías, ayudando con apoyo físico y emocional para seguir adelante y superar cada uno de los obstáculos que se presentaron. Quiero agradecer también a mis mejores amigos, Natalia, Carlos y Joaquín, quienes estuvieron en mis momentos más intensos a lo largo de todos estos años. Gracias por todo su apoyo sobre todo en este periodo de transformación y descubrimiento personal, los amo demasiado.
Gracias también a todos mis amigos de carrera y de vida, aquellos que no necesitan ser nombrados pero saben perfectamente quienes son con tan solo decir que en este momento me siento orgulloso de ser quien soy gracias a esas infinitas conversaciones y salidas que tuvimos en estos últimos cinco años, de verdad gracias.

Agradezco también a cada uno de los profesores que me hizo clases, gracias por sus lecciones de vida y por el tesoro más grande e invaluable que pude recibir de ustedes, el conocimiento de esta hermosa carrera. En especial a mis profesores Raúl y Carolina quienes me guiaron de una manera espectacular en este proceso, conteniéndome en los momentos más difíciles con sabias palabras, o esas eternas conversaciones sobre diversos temas que no necesariamente comprendían el proyecto.

También tengo agradecimientos especiales que hacer a Pilar, por haberme ayudado en el final del proceso y enseñándome la habilidad gráfica que realmente admiro, a Gonzalin por todo el apoyo (y conocimiento) fotográfico, maqueteador y en especial por todos esos mojitos que tanto nos caracteriza, a mi Compa por todas las tardes y salidas eternas, noches de cine y conversaciones profundas que solo nosotros logramos entender, sos lo mejor amigo, a Danielin por compartir todo el valioso material clase A tan refinado en mis peores momentos. Se que me queda alguien en el tintero así que perdón pero muchas gracias por todo.

DEDICATORIA

Quiero dedicar esta memoria a mis padres, se merecen todo y son lo mejor, gracias por toda su comprensión y por todos los momentos de estrés que me acompañaron a dejar las entregas finales a la U, comprar materiales, acarrear todas mis maquetas y soportar el desorden que tenía en la casa cuando era momento de trabajar. A mi hermana Javiera que siempre aporto con su cuota de gracia cantando, bailando, riéndose conmigo por todas las tonteras que hacia nuestros gatos. A mi mamá que sin conocer bien el mundo de la arquitectura, siempre fue mi más duro usuario en cada uno de mis proyectos, fue quien me acompaño en todos los trasnoches con una película o alguna serie en la TV, y quien partía corriendo conmigo a urgencias cada fin de mes producto del estrés de taller. A mi papá que año a año, trasnoche tras trasnoche en la U cada vez que olvidaba algo me lo llevaba a taller y acompañado de comida <3

Quiero dedicar también esta memoria a mis mejores amigos, a esos tres enfermos que tanto amo, Natalia, Carlos y Joaquín, gracias por todo el apoyo y buena onda, de verdad son el motivo de mi felicidad. No podría haber tenido jamas compañía que los supere, mis compañeros de viajes. De vida.

RESUMEN

Las poblaciones Samuel Valencia y Argentina nacen en un contexto de loteos de terrenos parcelarios a mediados de 1930 iniciando un periodo de ocupación territorial masivo. Debido al bajo valor económico de las tierras, el fácil acceso con las ciudades costeras de Viña del Mar y Valparaíso y clima privilegiado, Quilpué se vuelve una ciudad atractiva para la acción inmobiliaria, aumentando durante sesenta años, el crecimiento habitacional de manera excesiva. En estas poblaciones se decide intervenir a través de una propuesta que plantea un "Edificio-Parque" como concepto dominante, utilizando la vegetación nativa y endémica de Quilpué como elementos arquitectónicos.

Actualmente el 92,5% de la ciudad se conforma con viviendas, cifra no menor si contrastamos con la asignación de parques urbanos, comercio, servicios y zonas industriales que conforman el 7,5% restantes distribuidos en el territorio. Es por esto que a través de esta dicotomía se decide hibridizar dos conceptos opuestos, los cuales se reflejan en distintas escalas en la ciudad, es decir que se ve la oportunidad al re-interpretar y revertir su energía como resultado un solo espacio de cabida a diferentes actividades.

La ventaja paisajista, la reintegración de la estación de Metro Tren de Valencia, la importancia del eje Avenida Los Carrera, el alto flujo de transporte, la presencia de vegetación nativa y endémica, son algunas de las características que vuelven atractiva la franja norte de la población Valencia que actualmente se encuentra con extensiones de territorio en situación de abandono, la cual se decide intervenir con este "Edificio-Parque", integrando las oportunidades que hoy se presentan en el contexto urbano, aportando un nuevo parque, espacios de deporte, nuevas conexiones e implementación de espacios para el esparcimiento y la cultura.

ABSTRACT

The populations Samuel Valencia and Argentina are born in a context of subdivisions of plots of land in the middle of the 1930 beginning a period of massive territorial occupation. Due to the low economic value of the land, the easy access with the coastal cities of Viña del Mar and Valparaíso, the privileged climate, Quilpué becomes a tempting city for real estate action increasing, for sixty years, housing growth excessively. In these populations it is decided to intervene through a proposal that proposes a "Building-Park" as the dominant concept, using the native and endemic vegetation of Quilpué as architectural elements.

Currently, 92.5% of the city is made up of homes, a figure that is not less if we contrast with the allocation of urban parks, commerce, services and industrial zones that make up the remaining 7.5% distributed in the territory. That is why through this dichotomy it is decided to hybridize two opposing concepts, which are reflected in different scales of the city, taking the opportunity to reinterpret and revert this energy as a result of one single space with different occupations.

The landscaping advantage, the reintegration of the Metro-Train station in Valencia, the importance of the Avenida Los Carrera, the high flow of transport, the presence of native and endemic vegetation, are some of the features that make the northern fringe of the Valencia population that is currently with extensions of territory in situation of abandonment, which decides to intervene with this "Building-Park", integrating the opportunities that today are presented in the urban context, providing a new park, sports spaces, new connections and implementing spaces for leisure and culture.

INDICE

- Agradecimientos 05
- Dedicatoria 07
- Resumen 08
- Abstract 09

CAPÍTULO 1 "Introducción" 13
- Antecedentes Generales 15
    - Ubicación Geográfica 15
    - Población 15
    - Actividad Económica 16
    - Clima 16
    - Vegetación 17
- Problemática 18
- Objetivo 19
- Metodología 20

CAPÍTULO 2 "Desarrollo y expansión territorial - Contexto socio-cultural y geo-demográfico en torno al crecimiento histórico del entramado urbano." 23
- ANTECEDENTES HISTÓRICOS Crecimiento histórico y desarrollo urbano de Quilpué 25
- PRIMER PERÍODO. Asentamiento [1547 - 1865] 26
- SEGUNDO PERÍODO. Crecimiento y Equipamiento [1857 - 1900] 27
- TERCER PERÍODO. Desarrollo [1901 - 1925] 28
- CUARTO PERÍODO. Expansión Habitacional e industrial [1926 - 1960] 29
- QUINTO PERÍODO. Saturación de la infraestructura [1961 - 2000] 30
- SEXTO PERÍODO. Densificación [2000 - 2016] 32
- Situación Actual. Crecimiento progresivo de la ciudad 33
- Acción Inmobiliaria 35
- Quilpué como ciudad dormitorio 38
- Equipamiento de ciudad 42
- Síntesis Conclusiva 46

CAPÍTULO 3 "Sector Valencia - Análisis en una zona vulnerada de Quilpué. Búsqueda de la zona a intervenir." 49
- Análisis Territorial. Métodos de aproximación 51
- Ordenamiento Habitacional 51
- Levantamiento de Área Verde 53
- Análisis de Conectividad 59
- Síntesis territorial 61
- Selección y estudio del área a intervenir 63
- Síntesis Conclusiva 68

CAPITULO 4 "Conceptualización" 73
- Acercamiento Edificio-Parque 75
    - Traspaso 81
    - Construcción del suelo 83
    - Apertura al parque 85
    - Cobertura 87
- Esquema de momentos 88
- Ejes estructurantes del proyecto 91
- Relación Parque / Edificio-Parque 92
    - Ecológico 92
    - Cultural 92
    - Aplicación 93
- Estudio de distribución de programas. Degradación de programas 93

CAPITULO 5 "Proyecto" 101
- Parque Valencia 103
- Objeivos del Parque 103
- Conexiones estructurantes del Parque Valencia 104
- Componentes del Parque Valencia 106
- Planimetrías 112
- Edificio - Parque 118
- Visualizaciones 126

Anexos 135

Referencias bibliográficas 141

Capítulo 1

Introducción

Antecedentes generales
Problemática
Objetivo
Metodología



ANTECEDENTES GENERALES

Ubicación Geográfica

Quilpué, capital de la provincia de Marga Marga se encuentra ubicada en pleno corazón de la Quinta región de Valparaíso. Las coordenadas geográficas de la ciudad están entre 33° Latitud Sur y 71° Longitud Oeste.

La ciudad también forma parte de la conurbación del Gran Valparaíso, limitando al oriente con Villa Alemana y al poniente con Viña del Mar, al norte con el Estero de Quilpué y al Sur con el Estero Marga - Marga.

El valle en que asientan las actuales comunas de Quilpué y Villa Alemana fue poblada por los originarios Pikunche, quienes extraían oro de las arenas auríferas del estero Marga Marga. Tras la conquista española, los lavaderos de oro fueron la principal fuente de financiamiento del inicio de la Conquista de Chile.

Población

Según el INE (Censo de Población y Vivienda, año 2012), Quilpué alberga una población de 151.520 habitantes, de los cuales el 98,7% (149.467 personas) reside en área urbana y el 1,3% de la población (1.953 personas) residen en el área rural lo cual convierte a la ciudad como la segunda con mayor densidad poblacional en el área urbana.

Figura 0
Imagen aérea de Quilpué.
Fuente:
Google Maps.

Actividad económica

Según el SII la Comuna de Quilpué posee una gran influencia comercial, esta se divide de la siguiente manera según los sectores económicos: el Sector Primario posee una fuerza laboral de 1.023 personas, lo que equivale al 3,17%, el Sector Secundario 16.331 personas (50,55%) y el Sector Terciario 14.952 personas (46,28%).

Con respecto a las ventas, estas se distribuyen de la siguiente manera: el Sector Terciario representado mayoritariamente por las ventas al por mayor y menor se queda con el 49,3%, el Sector Secundario es liderado por la construcción, la industria manufactureras no metálicas y obtiene el 45,2% de las ventas y el Sector Primario con un 5,5% de las ventas las cuales represen- tan a la actividad agrícola, ganadera y la silvicultura, no podemos dejar de lado la actividades que tienen que ver con lo social y comunitario.

Las pequeñas empresas son las que centran la mayor cantidad de ventas, estas además tienen una proyección que va en alza desde el año 2010 en un 18,6%, no obstante el rubro de la construcción es la que más otorga empleos, así es como en el año 2013 esta área otorga una cantidad de 7.878 lo representa al 24,4%, le sigue la enseñanza con un 16,3% (5.262 personas).

Clima

El clima posee características templadas con dos variaciones, la primera entre Septiembre y Abril en la que encontramos una estación prolongada y seca; la segunda entre Mayo y Agosto que posee características frías y lluviosas. Algunos factores como la distancia con respecto al mar y la topografía del lugar generan distintos microclimas que producen algunos cambios en las temperaturas y las

precipitaciones. El viento mantiene un período de calma durante gran parte del año, no obstante existen grandes masas de aire provenientes del Estero Marga - Marga desde el oeste que hacen posible una variación en las temperaturas del lugar.

La temperatura promedio anual es de 13,8°C, no obstante, la sobrepasa la cifra con creces teniendo así una amplitud térmica generalmente sobrepasa los 20°C, estas altas temperaturas se concentran en el interior y como se menciona anteriormente, este aumento se debe a la lejanía con la costa.
Con respecto a las precipitaciones existe un intervalo de tiempo propenso a la sequía, sucedido por uno o dos años lluviosos concentrados en los meses de invierno. El promedio anual de precipitaciones es de alrededor de 450 mm (medición a menos de 120 metros de altura, según PLADECO) y con respecto a las mediciones realizadas en altura las precipitaciones logran superar los 600 mm.

Vegetación

El clima y las precicipaciones del lugar determinan una variada y rica vegetación, en consecuencia, predominan cuatro unidades fisionómicas en el territorio.

El bosque esclerófilo se ubica en las laderas de umbría orientadas a espaldas del sol, mientras que en las laderas que reciben mayor cantidad de radiación solar o solana, predomina el matorral *xerófilo de cactáceas y puyales*. En las quebradas se encuentra vegetación higrófila y en las zonas de escasa pendiente y alta radiación se destaca las sabanas mediterráneas.

PROBLEMÁTICA

Si bien Quilpué se mantiene económicamente gracias a la actividad de la industria manufacturera no - metálica y al sector de construcción, es esta última actividad la que actualmente se esta evaluando por las autoridades. En un periodo de treinta años Quilpué ha pasado de ser una ciudad atractiva, de descanso, rodeada de naturaleza nativa y endémica, equipada con servicios culturales, deportivos, entretenimiento y dispersión, a ser una ciudad dormitorio con un alto nivel de densidad poblacional, el cual ha saturado las redes viales y equipamientos producto de un auge en la actividad inmobiliaria, quienes detectan en la ciudad cualidades y ventajas atractivas para familias jóvenes que deseaban su primera vivienda. Es así como comienza el proceso de ocupación territorial acelerado que ocupa casi en su totalidad el territorio disponible dentro de los límites naturales de la ciudad, descuidando la importancia del espacio público y la distribución equitativa de equipamiento y servicios públicos en el trazado urbano.

Es por esto que motivo, que se busca reactivar una zona dentro de la ciudad como ejemplo de que es posible revertir la energía invertida en construir viviendas en espacio público que a su vez inserte en el inconsciente colectivo la cultura ecológica con ayuda de un espacio que contenga y realce el valor natural que posee Quilpué, logrando la recuperación y activación de barrios que han permanecido sin alteración.

OBJETIVO

El proyecto busca activar la zona norte del sector de la Población Valencia a través de la proyección de un Edificio-Parque inserto en un Parque, con el objetivo de vincular puntos importantes en el área que actualmente se encuentran inconexos, traer al presente e insertar en la ciudad la cualidad paisajística que fue fundamental al momento de fundar la ciudad que fue opacada con el descontrolado crecimiento urbano, implementar espacios públicos en el sector y aumentar el porcentaje de área verde por habitante, todo esto dentro de un escenario donde se pretende demostrar que la ciudad tiene el potencial suficiente para invertir la condición de ciudad dormitorio, a través de la re-interpretación de los valores ecológicos presentes en Quilpué.

Para desarrollar el proyecto se plantea una primera etapa teórica de conceptualización a través la re-interpretación de diferentes casos de proyectos de arquitectura que contribuyan al entendimiento de lo que “Edificio-Parque” quiera decir, para luego pasar a una segunda etapa donde se realizará una propuesta en tres escalas de intervención, primero se trabajará en una escala macro a través del desarrollo de un parque que vincule nodos de importancia en el sector y organice la carga programática previamente analizada, en una escala meso se desarrolla el Edificio-Parque el cual se vincula con el resto del parque previamente diseñado, para así concluir con una escala micro el cual se trataran los espacios interiores con mayor sensibilidad mediante el uso y definición de atmósferas y materiales.

METODOLOGÍA

Para comprender la envergadura y complejidad del caso de estudio, se utiliza una metodología que reúne análisis históricos y urbanos a través de una postura integradora. Para entender el estado actual de la ciudad de Quilpué, es necesario realizar un análisis diacrónico del crecimiento y desarrollo poblacional, que permita iniciar un estudio territorial que involucre procesos previos y actuales dentro de un mismo sistema diagramático para que facilite el entendimiento de la complejidad que involucra el conjunto de fuerzas que compone la ciudad.

La interpretación de la información se trabaja a través herramientas gráficas propias de la Arquitectura como croquis, diagramas, fotografías, planos, modelado digital y modelado físico ó maquetas de diferentes escalas. Paralelamente, se revisan diferentes casos de estudios que trabajan mixtura de conceptos y tipologías arquitectónicas espacialmente complejas que ayuden a entender y plantear una base para trabajar el concepto del **Edificio-Parque**.

Capítulo 2

Desarrollo y expansión territorial

Contexto socio - cultural y geo - demográfico en torno al crecimiento histórico del entramado urbano.



ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Crecimiento histórico y desarrollo urbano de Quilpué.

El valle en que asientan las actuales comunas de Quilpué y Villa Alemana fue poblada por los originarios Pikunche, quienes extraían oro de las arenas auríferas del estero Marga Marga. Tras la conquista española, los lavaderos de oro fueron la principal fuente de financiamiento del inicio de la Conquista de Chile.

"Estos asentamientos aborígenes, dieron forma a un caserío diseminar a lo largo del Camino Real de Quillota a Casablanca, el que fue conocido como San José de Marga Marga, y que fue el verdadero y único centro poblado y administrativo del valle. Poco a poco, como en otros sectores, se fue produciendo una división de la propiedad de la tierra y fueron creándose nuevas haciendas, como la de Las Palmas, por ejemplo." (Brus Leguás C., 2002).

La forma de ocupación del suelo comunal puede ser comparada con lo que actualmente se conoce como parcelación de agrado. Los registros históricos a los que se ha tenido acceso permiten constatar que el poblamiento de lo que es hoy Villa Alemana, surgió como la expansión de un fenómeno comercial de compraventa de tierras agrícolas dotadas por un paisaje privilegiado, por condiciones climáticas excepcionales y una localización estratégica en relación a las principales urbes, principalmente por contar con vías de comunicación consolidas (Camino Real – Camino del Hipódromo) y otras en expansión (Vía férrea Santiago – Valparaíso).
Si consideramos la historia de la ciudad desde el punto de vista de ocupación territorial y pobla- miento es posible identificar seis periodos capaces de sintetizar casi 470 años de historia presentados a continuación:
PERIODO 1
PERIODO 2
PERIODO 3
PERIODO 4
PERIODO 5
PERIODO 6

PRIMER PERÍODO
Asentamiento
[1547 - 1865]

Este período comienza con el acuerdo de la adquisición de la primera hacienda de Quilpué en manos de Rodrigo de Araya, figurando como primer propietario en el año 1547. Tras este hecho, se destacan cuatro elementos fundamentales que conforman la estructura básica de la ciudad:

- Camino Real o camino Valparaiso - Limache - Quillota, vía estructurante que conecta la ciudad de Valparaíso con el poblado interior.

-Camino de Quilpué o Camino Marga Marga, el cual conecta Valparaíso con Santiago.

-Establecimiento del primer caserío ubicado entre el camino real y la vía férrea que en la actualidad corresponde al centro urbano de la ciudad.

-Ferrocarril entre Valparaíso y Santiago con su posterior establecimiento de la estación de pasajeros, carga y bodegas de Quilpué.

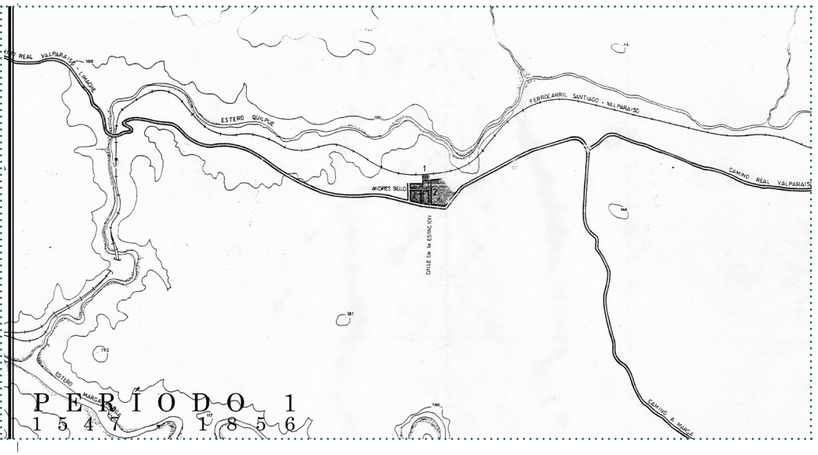


Figura 1
Plano Período 1 Expansión de Quilpué.
Fuente:
Información proporcionada por el documento "Proceso Histórico de Ocupación del suelo Urbano de Quilpué" por I. Municipalidad de Quilpué.

SEGUNDO PERÍODO.
Crecimiento y Equipamiento.
[1857 - 1900]

Durante este período comienza la extensión irregular del primer asentamiento ocupando el territorio de manera paralela al eje del Camino Real y la vía férrea. Se implementa la calle Blanco Encalada como segunda vía de acceso que conecta el camino Marga Marga con el centro urbano.
Se desarrolla la primera propuesta de crecimiento a través de una trama regular en el sector sur tras la donación de terrenos hacia la Municipalidad, esta propuesta consiste en 9 calles y 17 manzanas donde se implementa un registro civil, un asilo y un consultorio médico.
En los últimos 10 años de este período diversas donaciones de terrenos destinadas a equipamiento de la ciudad permiten controlar el desarrollo y extensión de la ciudad de manera regular manteniendo como eje estructurante el Camino Real y definiendo como primera barrera natural el estero de Quilpué.
Dentro de los principales equipamientos y espacios públicos se destacan Plaza Pratt (primera plaza de la ciudad), creación del municipio Gran Hotel Balneario, primera escuela mixta no3, junto a estos proyectos también se suman obras de modernización dando prioridad a los servicios prioritarios como instalación de alumbrado público y agua potable.

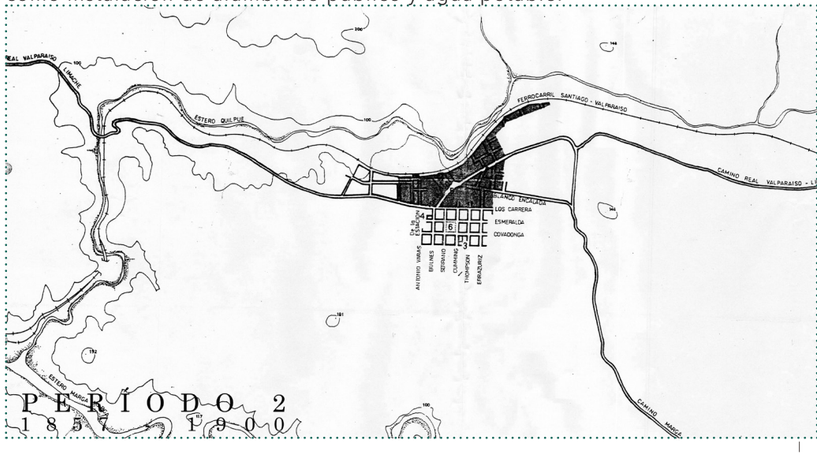


Figura 2
Plano Período 2 Expansión de Quilpué.
Fuente:
Información proporcionada por el documento "Proceso Histórico de Ocupación del suelo Urbano de Quilpué" por I. Municipalidad de Quilpué.

TERCER PERÍODO
Desarrollo
[1901 - 1925]

En este período la ocupación se extiende sobre los límites naturales iniciando loteos con "**mejores ventajas paisajísticas**", asociando esta cualidad las poblaciones "El Retiro", "El Belloto" y "Argentina", obedeciendo el eje del camino real, excepto la población Argentina que se extiende de manera perpendicular a éste.
Finalmente se establece un nuevo límite urbano entre las tres nuevas poblaciones las cuales permiten una futura expansión de manera lineal al eje central proyectándose hacia el sur hasta el límite natural establecido por el estero Marga Marga.
Con la aparición de la actividad industrial mecanizada a través de la Fábrica Nacional de Oxígeno y la Fábrica de Fideos a un lado del ferrocarril, Quilpué asume un rol en el mercado a nivel nacional, favoreciendo la economía local, elevando la calidad de vida de ciudad en los siguientes años a través de una modernización general.
Se incorporan además líneas telefónicas y alumbrado eléctrico.

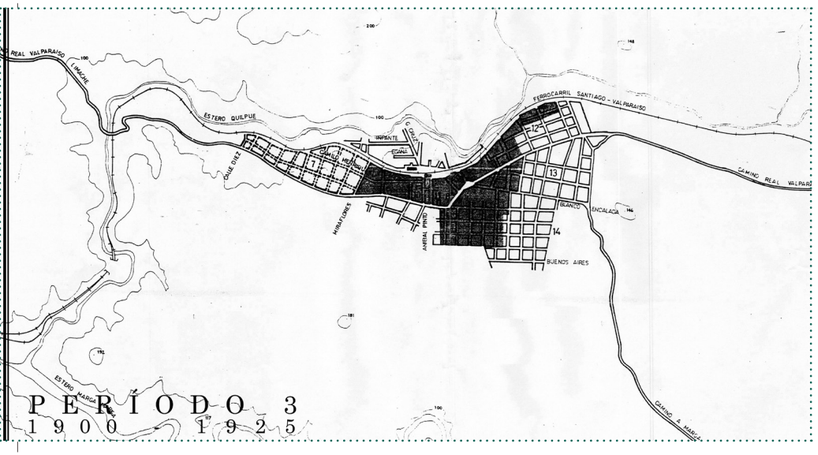


Figura 3
Plano Período 3 Expansión de Quilpué.
Fuente:
Información proporcionada por el documento "Proceso Histórico de Ocupación del suelo Urbano de Quilpué" por I. Municipalidad de Quilpué.

CUARTO PERÍODO
Expansión Habitacional e industrial
[1926 - 1960]

Como producto de la expansión del territorio, la necesidad de transporte aumenta por lo que se mejora la infraestructura vial e incorporan recorridos intercomunales. El Camino Real Valparaiso Limache cambia de nombre a Troncal Avenida Los Carrera.
La actividad industrial posiciona Quilpué como una ciudad atractiva comenzando un proceso de ocupación territorial paulatino que fue desarrollándose en la periferia del casco urbano, siguiendo siempre el eje paralelo del Troncal Los Carrera.
Durante este período los entes privados comienzan a vender el territorio parcelario en loteos masivos, lo que alteró la planificación ordenada del desarrollo y crecimiento de la ciudad propuesto por la alcaldía, declarando así una etapa de crecimiento habitacional masiva. En este momento aparecen las grandes poblaciones como Samuel Valencia o Cruz del Sur las cuales, a través del plan de urbanización, los servicios básicos (de agua potable y electricidad),

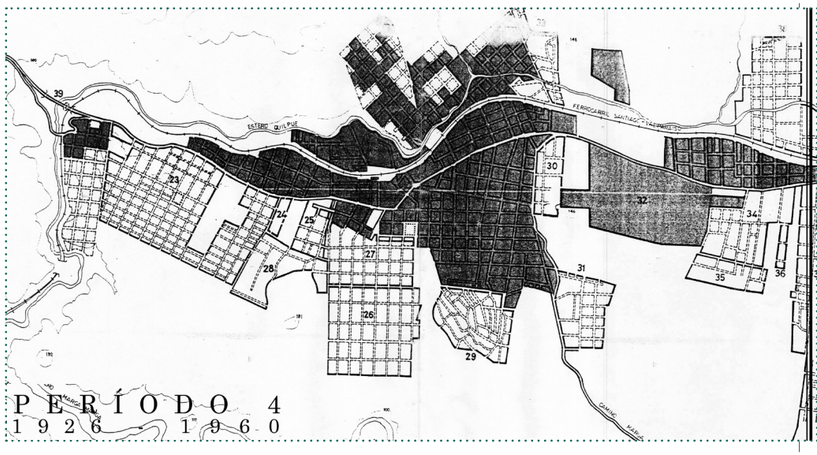


Figura 4
Plano Período 4 Expansión de Quilpué.
Fuente:
Información proporcionada por el documento "Proceso Histórico de Ocupación del suelo Urbano de Quilpué" por I. Municipalidad de Quilpué.

comenzaron a cubrir paulatinamente el territorio.
Por otra parte, se establece la zona industrial en el sector norte de la ciudad, asociado siempre al eje del ferrocarril.
Cabe destacar el establecimiento del Puerto Aéreo Valparaíso de "El Belloto", quien a través de la Línea Aérea Nacional, establece un servicio permanente de pasajeros. La ubicación de éste junto al troncal crea una barrera en el crecimiento lineal existente entre el Belloto y el centro urbano, limitando el rápido acceso a las vías estructurantes de las poblaciones que fueron cubriendo perimetralmente la superficie.

QUINTO PERÍODO

Saturación de la infraestructura

[1961 - 2000]

Este período está marcado principalmente por el continuo crecimiento habitacional periférico y la saturación de la infraestructura. El crecimiento se caracteriza por ser de carácter habitacional, influenciado principalmente (al igual que el período anterior) por la actividad industrial. Comienza en este momento la densificación del territorio a través de construcciones de altura.
A finales de la década de los ochenta desaparece el aeródromo y el uso de suelo cambia junto a los lotes periféricos siendo exclusivamente residencial extendiendo los límites urbanos hasta las fronteras naturales del estero Marga Marga.
A mediados de la década del setenta y principios del ochenta las fabrica nacional de Oxígeno S. A. y "Fideos y Alimentos Carozzi" y KPD cierran sus dependencias trasladándose a Santiago (en el caso de KPD se cierran sus instalaciones permanentemente) acabando con una importante fuente de trabajo, llevando la tasa de cesantía a un 30% de la población (29,127 personas desempleadas de un total de 87.382. Datos INE). En esta década se produce una migración hacia el sur de la ciudad de habitantes provenientes de Santiago y Valparaíso influenciados por la explotación aurifera en el estero Marga Marga provocando el asentamien- to de barrios vulnerables.
En el centro urbano se presentan sectores de deterioro por lo que se decide

realizar una renovación a través del cambio de zonas habitacionales por zonas de uso comercial.
La saturación del sistema de infraestructura del camino troncal es reflejo de la sucesiva ocupación territorial, debido a que esta es la única vía de acceso rápido que por sus caracterís- ticas de diseño sirven al área urbana en toda su extensión de la cual se conectan con todas las vías secundarias transversales a ésta. la capacidad de soporte vehicular supera al plan existente provocando permanentes congestiones vehiculares, sin mencionar el aislamiento del sector norte provocado por la línea férrea y el estero de Quilpué, constituyendo un escenario negativo tanto como para los habitantes como aquellos que cruzan desde Valparaíso hacia Villa Alemana e interiores.
En la década del noventa, el cierre de "Fideos y Alimentos Carozzi" y "Fábrica Nacional de Oxígeno" (*estas dos fueron las industrias más importantes) marcan hito en el desarrollo negativo de la comuna, pero no obstante la actividad económica siguió en pie a través de la instalación de nuevas industrias en los rubros textiles, de celulosa, construcción y metalúrgica quienes mantienen el lazo de Quilpué en la cobertura del comercio exterior.

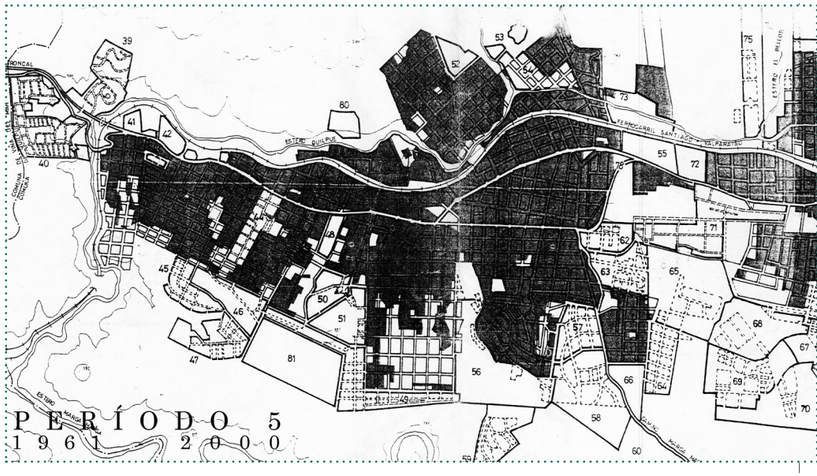


Figura 5 ●
Plano Período 5 Expansión de Quilpué.
Fuente:
Información proporcionada por el documento "Proceso Histórico de Ocupación del suelo Urbano de Quilpué" por I. Municipalidad de Quilpué.

SEXTO PERÍODO
Densificación
[2000 - 2016]

Durante este período continúa el avance de la trama urbana en la periferia sur de la ciudad y Belloto Norte abarcando casi la totalidad del territorio urbano. La ocupación de estas zonas se llevaron a cabo principalmente por dos polos, el primero se debe a la acción inmobiliaria quienes reconocen el potencial paisajístico, la tranquilidad de la zona y bajo costo del suelo para construir poblaciones y edificaciones en altura, el segundo se lleva a cabo a través de programas gubernamentales de regeneración y recuperación de barrios vulnerables[1] siendo beneficiadas las poblaciones Argentina, Pompeya Norte , Pompeya Sur, Manuel Rodríguez y Belloto Sur.

Entendida la problemática de la saturación de la infraestructura vial, se llevan a cabo diversos proyectos los cuales responden al mejoramiento de vías dentro del centro urbano de la ciudad, y la incorporación del proyecto Troncal Sur el cual consiste en una pista de alta velocidad ubicado en el perímetro sur de la ciudad que



[1] El Programa de Recuperación de Barrios "*Quiero Mi Barrio*" del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), surgió en el año 2006 como una de las medidas presidenciales del primer Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet .

Desde un comienzo, la apuesta del "Quiero Mi Barrio" fue iniciar una recuperación física y social a escala barrial, facilitando el vínculo de ese barrio con su ciudad .

Este trabajo se desarrolla junto a las personas y el municipio local, a través de un proceso participativo, que facilita el encuentro, la participación y la vida en comunidad.

Fuente:
http://www.minvu.cl/

Figura 6
Plano Período 6 Expansión de Quilpué.
Fuente:
Información proporcionada por el documento "Proceso Histórico de Ocupación del suelo Urbano de Quilpué" por I. Municipalidad de Quilpué.

conecta el litoral con el poblado interior en un corto periodo de tiempo, además se moderniza la red del ferrocarril con el propósito de agilizar y alivianar la carga de usuarios del sistema de transporte público, a través de la incorporación de nuevos trenes quienes disminuyeron los tiempos de viaje entre Limache y Valparaíso.

SITUACIÓN ACTUAL
Crecimiento progresivo de la ciudad

La morfología de la ciudad está determinada a través de la expansión masiva del territorio producto de un incremento demográfico constante como consecuencia de una planificación que fue capaz de contener y retener al habitante por medio del reconocimiento de "valores" propios del territorio y atributos urbanos asociados principalmente con la disponibilidad y facilidad para obtener terrenos (comparados con Valparaíso y Viña del Mar) y la relativa cercanía a los centros de trabajo.
Durante los últimos veinte años el crecimiento se vio afectado por acción privada, municipal e inmobiliaria, siendo estas últimas dos las de mayor impacto en el territorio.
Durante las últimos décadas no hubo inversiones públicas de envergadura, la infraestructura pública se hizo insuficiente ante la demanda de la población que en treinta años se ha cuadruplicado. La necesidad de obtener suelos para vivir ha localizado poblaciones en el límite con las comunas adyacentes o límites naturales generando una alta demanda por consumo de servicios de infraestructura pública y equipamiento barrial deteriorando la planificación propuesta por la municipalidad, debido a la baja estructuración del territorio ocupado, la mala dotación de servicios vecinales y la demanda por movilidad. Esta característica presenta una variante negativa, ya que el territorio cuenta con suelos atractivos para tomas ilegales, las cuales se pueden encontrar en las periferias de la mayoría de las Agrupaciones Vecinales consolidadas.

Según los datos de la ficha CAS II, revelan que el 17,6% de la población de la comuna, es decir, 29.454 habitantes se encuentran en situación de pobreza de los cuales 3.116 están en situación de indigencia. Dentro de la comuna se concentra un alto porcentaje de población socialmente estratificada como de escasos recursos que se convierte en objeto de atención del quehacer municipal. Estas concentraciones se encuentran principalmente en las Unidades Vecinales de Valencia, Pompeya, Pedro Montt, Retiro, El Sol, Belloto Norte, Belloto Sur y Marga Marga.

La comuna aborda la problemática presente diferenciandola en dos niveles de vulnerabilidad.
En primera instancia se realiza un trabajo con el sector más vulnerable a través del programa estatal "Puente del Chile Solidario" el cual se priorizan familias con menos puntaje obtenido en la ficha CAS. Estas familias localizadas en las poblaciones Argentina Alto, Las Viñas , Pompeya, Belloto Sur, Los Colonos (sector norte de Belloto Norte) y el Tebal presentan asentamiento en "tomas de terreno"[2] insertas en programas de regularizaciones de terreno a través del programa "Chile Barrio".

En una segunda instancia se realizan trabajos de regeneración y recuperación de barrios con mayor consolidación a través de programas estatales del cual se destaca el programa de recuperación "Quiero Mi Barrio" (2006 programa del gobierno de Bachelet) el cual preten- de recuperar los espacios públicos, equipamiento y fortalecer el tejido social mediante un proceso participativo que involucra la Municipalidad y la comunidad beneficiada. Este programa beneficio las poblaciones "Pompeya Sur, Textil Viña, Piloto Pardo, El Retiro, Villa Olímpica, Población Argentina, Villa Cumming, Belloto Sur y las Rosas" implementando equipamiento barrial, mejoramiento de entorno, reparación de calzadas, "arborización" e instalación de viviendas sociales.

[2] Comunmente se denomina "tomas de terreno" a sectores se caracterizan por su localización en puntos marginales, cuyas características más importantes son la precariedad de las viviendas, ocupaciones ilegales de los terrenos, ausencia absoluta o en parte de los servicios básicos, contaminación ambiental, inexistencia de pavimentación, difíciles vías de acceso, topografía accidentada, entre otros.

ACCIÓN INMOBILIARIA

La inauguración de la Autopista Troncal Sur y la mejora del Troncal los carrera significó un cambio un mejoramiento importante en la circulación y conexión entre los habitantes, bienes y servicios presentando un aumento del desarrollo inmobiliario en la comuna.
La inversión inmobiliaria se destaca a través de la construcción de viviendas focalizadas a las clases media y emergente. A pesar de la escasa cantidad de terrenos disponibles en la zona y el aumento de las regulaciones municipales para el desarrollo de proyectos inmobiliarios, esta actividad se mantiene en constante crecimiento debido a factores que posicionan a Quilpué como "atractivo" (esto si se compara a Quilpué con con las comunas de Villa Alemana y Limache cuando hablamos de paisaje, tranquilidad, equipamiento, transporte y conectividad).
Se señala según un estudio de inversión inmobiliaria que en las comunas de Quilpué y Villa Alemana[3] que existe una similitud en las características mencionadas anteriormente, la diferencia radica en la diferencia existente en los costos de inversión al momento de hacer la compra de un predio en donde se consideran factores como la superficie predial mínima, coeficiente máximo de ocupación de suelo, índice de constructibilidad, densidad demográfica y valorización del suelo disponible destacando esta última la cual existe una ventaja sobre la comuna de Villa Alemana debido a que se encuentran los menores costos del metro cuadrado vendible, garantizando una mayor variedad de proyectos inmobiliarios aumentando como consecuencia la competitividad en el mercado.

[3] Lira Jara, A. (2015), Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas. Tesis de Magister no publicada. Universidad de Chile.

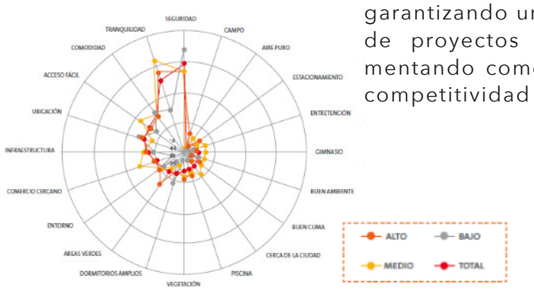


Figura 7
Esquema de ventajas comparativas.
Fuente:
Lira Jara, A. (2015), Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas. Tesis de Magister no publicada. Universidad de Chile.

- ALTO: (precios sobre UF 4.000)
- MEDIO: (precios entre UF 2.000 a UF 4.000)
- BAJO: (precios bajo UF 2.000)

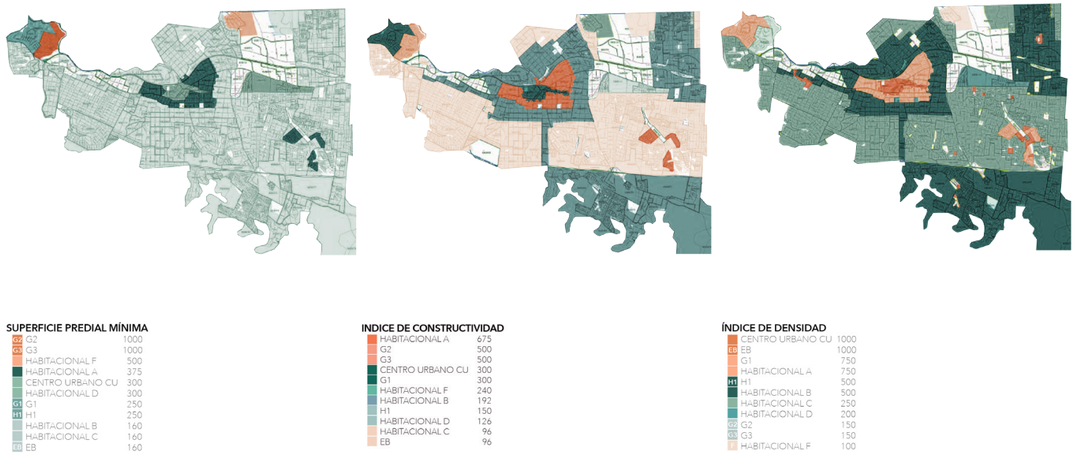


Figura 8
Superficie predial mínima.
Fuente:
Lira Jara, A. (2015), Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas. Tesis de Magister no publicada. Universidad de Chile.

Figura 9
Diagrama de índice de constructibiliad.
Fuente:
Lira Jara, A. (2015), Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas. Tesis de Magister no publicada. Universidad de Chile.

Figura 10
Diagrama densiadad poblacional.
Fuente:
Lira Jara, A. (2015), Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas. Tesis de Magister no publicada. Universidad de Chile.

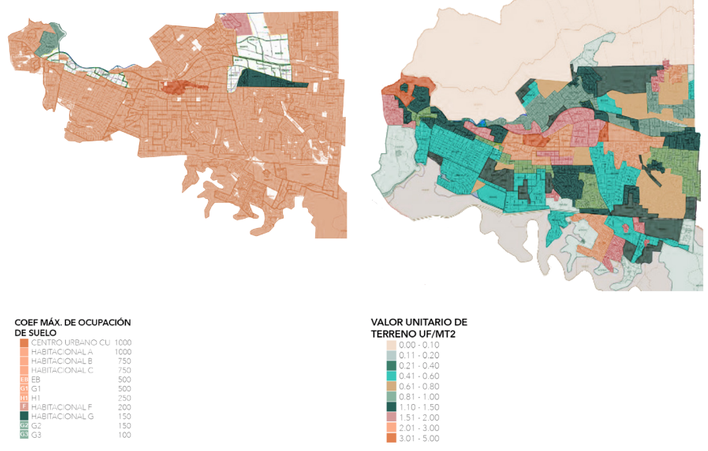


Figura 11
Diagrama coef. máximo de ocupacion de suelo.
Fuente:
Lira Jara, A. (2015), Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas. Tesis de Magister no publicada. Universidad de Chile.

Figura 12
Diagrama valor unitario terreno UF/mt^2.
Fuente:
Lira Jara, A. (2015), Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas. Tesis de Magister no publicada. Universidad de Chile.

Figura 13
Diagrama de análisis de áreas verdes.
Fuente:
Elaboración propia con información obtenida del Plan Regulador Comunal de Quilpué [PRC].

QUILPUÉ COMO CIUDAD DORMITORIO.

El Área Metropolitana de Valparaíso está conformada por cinco comunas (Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana) que mantienen relaciones de dependencia funcional y económica. Al interior de ellas aparecen distritos que proveen de servicios y comercios (centros principales de Viña del Mar y Valparaíso y centros secundarios de Quilpúe y Villa Alemana) y otros que operan como sectores residenciales (comunas dormitorio), captando las nuevas demandas de primera vivienda. Este sería el caso de Quilpúe, Villa Alemana o Placilla de Peñuelas.[4]

"la meta es dejar de ser ciudad dormitorio".[5]

Como bien se explica, Quilpué ha adquirido en los últimos treinta años la condición de *"ciudad dormitorio"* debido a la importante dependencia funcional con Viña del Mar y Valparaíso, la cual se ha visto bien favorecida por la buena conectividad existente entre las comunas. Pero la voluntad de las autoridades establece que quiere superar esta condición. Como se explica en el PLADECO, la diversificación de la oferta laboral dentro de la comuna como la adecuada cobertura e implementación de equipamientos en el tejido urbano ha superad la condición de ciudad dormitorio, conformándose en una ciudad residencial y de servicios capaz de tener una dinámica propia generando movilidad interna entre los barrios residenciales y los fuertemente marcados centros de equipamientos y servicios: Centro de Quilpué y Belloto centro.
En relación a la calidad de los espacios públicos, ésta se vincula particurlmente con la mala distribución de las áreas verdes en la ciudad, en la actualidad se suman dos problemas, primero, el estado de abandono y/o deterioro en que se encuentran la mayoría de las áreas verdes, ya sean funcionales o naturales, transformándose en focos de delincuencia y microbasurales; y segundo, la desaparición gradual de áreas verdes naturales que eran consideradas "propiedad" de la ciudad y que en los últimos años han sido pobladas por proyectos inmobiliarios.[6]

4
Direccion de Planeamiento de Valparaíso - MOP, (2003). Análisis y diagnóstico de flujos de transporte en el corredor central.

5
Como indica el titulo del articulo del diario El Mercurio de Valparaíso, se realiza un reportaje donde indica los deseos del alcalde que explica de manera breve la situación actual de la ciudad y como se pretende revertir esta situación.

Fuente del artículo
Pizarro, A. (2009, 5 de Semptiembre). La meta es dejar de ser "ciudad dormitorio". El Mercurio de Valparaíso.

6
I. Municipalidad de Quilpué (2006). Diagnóstico Comunal de seguridad ciudadana. Quilpué, Valparaíso.

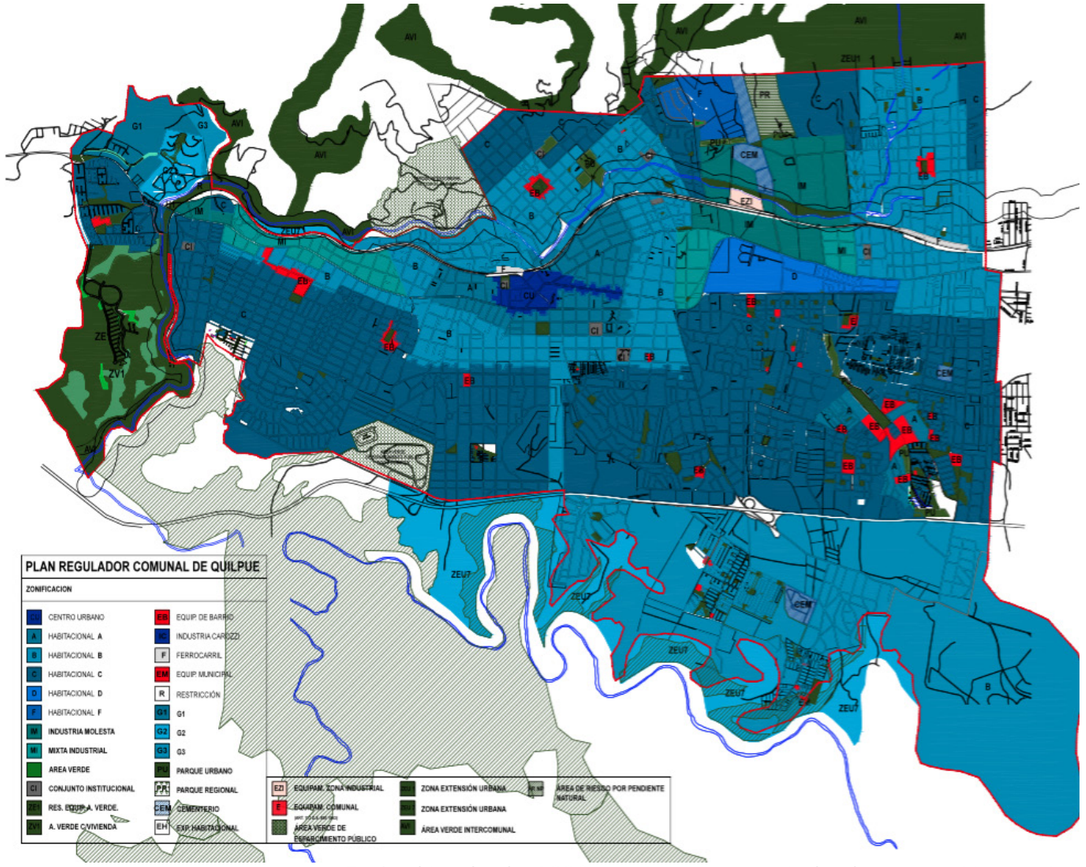
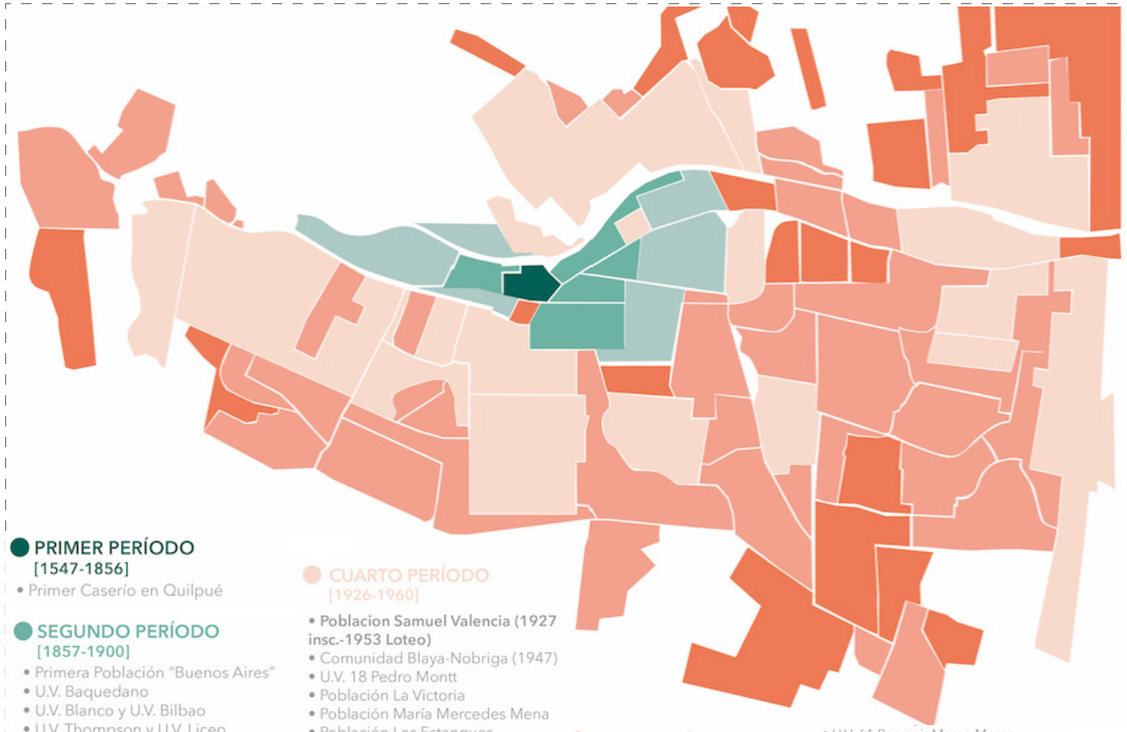


Figura 14
Plan Regulador Comunal [PRC].
Fuente:
I. Municipalidad de Quilpué.

En la década de 1930 comienza un período de ocupación masiva del territorio de manera progresiva hasta que a inicios de 1960 el crecimiento habitacional se vuelve desmesurado ocupando casi la totalidad del territorio en un período de 40 años. Como se observa en el Plan Regulador Comunal, el "96,5%" de la ciudad esta destinado a uso habitacional, mientras que el "3,5%" restante se subdivide en zonas de servicios, zona industrial molesta, zona comercial y "parque urbano".



PRIMER PERÍODO
[1547-1856]
- Primer Caserío en Quilpué

SEGUNDO PERÍODO
[1857-1900]
- Primera Población "Buenos Aires"
- U.V. Baquedano
- U.V. Blanco y U.V. Bilbao
- U.V. Thompson y U.V. Liceo
- Donación de Rodrigo de Araya

TERCER PERÍODO
[1901-1925]
- Cementerio Parroquial (1905)
- Fábrica de Fideos Carozzi (1907)
- Población Argentina (1911)
- Población El Retiro (1911)
- Población El Belloto (1912)
- Fábrica Nacional de Oxígeno (1921)
- Población El Retiro (1923)
- Población Araya

CUARTO PERÍODO
[1926-1960]
- **Poblacion Samuel Valencia (1927 insc.-1953 Loteo)**
- Comunidad Blaya-Nobriga (1947)
- U.V. 18 Pedro Montt
- Población La Victoria
- Población María Mercedes Mena
- Población Los Estanques
- Población Esperanza (1948)
- Población Ferroviarios
- Población Las Rosas
- Puerto Aéreo Valparaíso
- Población Viña El Sol
- U.V. 67 El Sauce
- U.V. 68 Bernardo O'Higgins
- U.V. 71 Cruz del Sur (Parte)
- U.V. 71 Cruz del Sur (Parte) y U.V. 72 San Cristobal
- U.V. 65 Belloto Norte Alto y U.V. 66 Lincoyan
- U.V. 71 Cruz del Sur (Parte) y U.V. 72 San Cristobal
- U.V. 65 Belloto Norte Alto y U.V. 66 Lincoyan

QUINTO PERÍODO
[1961-2000]
- U.V. 1 El Rebaño
- U.V. 2 Los Aromos
- Zona Industrial Poniente (U.V. Z-1)
- **Conjunto Residencial Casas de Valencia (U.V. Z-1)**
- U.V. 4 San Gregorio
- U.V. 11 Philippi
- U.V. 9 Pompeya
- U.V. 14 Manuel Rodríguez
- U.V. 80 Pompeya Sur
- U.V. 15 21 de Mayo
- U.V. 28 Villa Olímpica
- U.V. 16 La Granja
- U.V. 19 Las Viñas
- U.V. 29 El Retiro (Parte Norte)
- U.V. 31 El Bosque
- U.V. 34 Los Espinos (Parte Poniente)
- U.V. 38 y 64 Lo Gamboa (Parte Industrial Oriente)
- U.V. 45 Portuarios
- U.V. 50 El Esfuerzo
- U.V. 51 Sol del Pacífico
- U.V. 46 Colinas do Oro
- U.V. 55 Rodrigo de Arava
- U.V. 61 Porvenir Marga Marga
- U.V. 49 José Miguel Carrera
- U.V. 53 El Tranque
- U.V. 56 Piloto Pardo
- U.V. 57 Castillo Blanco
- U.V. 58 Textil
- U.V. 73 Estero Viejo
- U.V. 77 Tierras Rojas
- U.V. 78 Canteras
- U.V. 79 Décimo Sector
- U.V. Z-2 Población Belloto 2000
- U.V. 64 Belloto Centro (parte Industrial Poniente)
- U.V. Z-3 Zona Industrial Oriente
- U.V. 81 Héroes del Mar
- U.V. 63 Patricio Lynch
- U.V. 69 Santa María
- U.V. 70 Estados Unidos y Monterrey
- U.V. Variante Avenida Los Carrera
- Parque Cementerio Todos Los Santos (U.V. 59 Marga Marga)
- Zoológico Municipal (Fundo El Carmen)
- Complejo Deportivo Villa Olímpica

Figura 15
Diagrama de Expansión Habitacional. En este diagrama se muestra el crecimiento que tiene la ciudad a través de poblaciones y uniones vecinales (UV).
Fuente:
Elaboración propia con información proporcionada por el documento "Proceso Histórico de Ocupación del suelo Urbano de Quilpué" por I. Municipalidad de Quilpué.

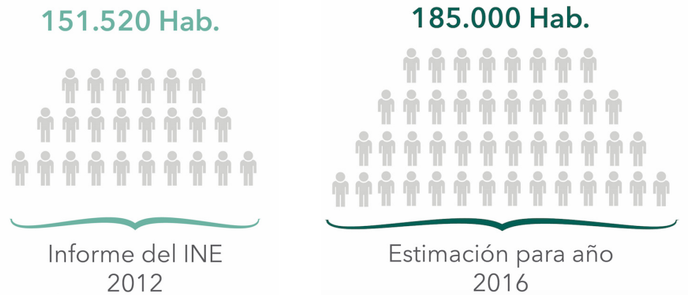


Figura 16
Esquema habitantes en la ciudad de Quilpué.
Fuente:
Elaboración propia con datos de Informe final Comisión Externa Revisora del CENSO 2012 (Bravo, 2013) y Chile: Ciudades, Pueblos, Aldeas y Caseríos(INE, 2005).

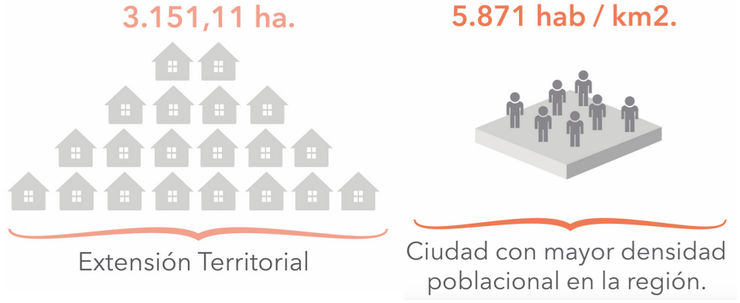


Figura 17
Esquema extensión territorial y densidad poblacional de Quilpué.
Fuente:
Ministerio de Desarrollo Social (2012). Informe de territorio, Quilpué. Santiago, Chile.



Figura 18
Esquema de distribución de áreas según PRC.
Fuente:
Elaboración propia.

Figura 19
Esquema de porcentaje de áreas areas verdes según PRC v/s referencia de cantidad mínima de area verde por habitante según O.M.S.
Fuente:
Elaboración propia con información obtenida de sitio web oficial de O.M.S. http://www.who.int/es/

EQUIPAMIENTO DE CIUDAD

Para entender la evolución y el comportamiento urbano de la ciudad, se realiza un registro de información que identifica la distribución de programas y equipamientos en diferentes áreas (salud, educación, seguridad, comercio). Para este análisis se utiliza un punto que simboliza el posicionamiento del elemento analizado dentro de la trama urbana, cada punto se encuentra inscrito en una circunferencia el cual indica el área de influencia directa dentro de su emplazamiento, donde el radio de ésta se informa a través del estudio en cada uno de los casos.

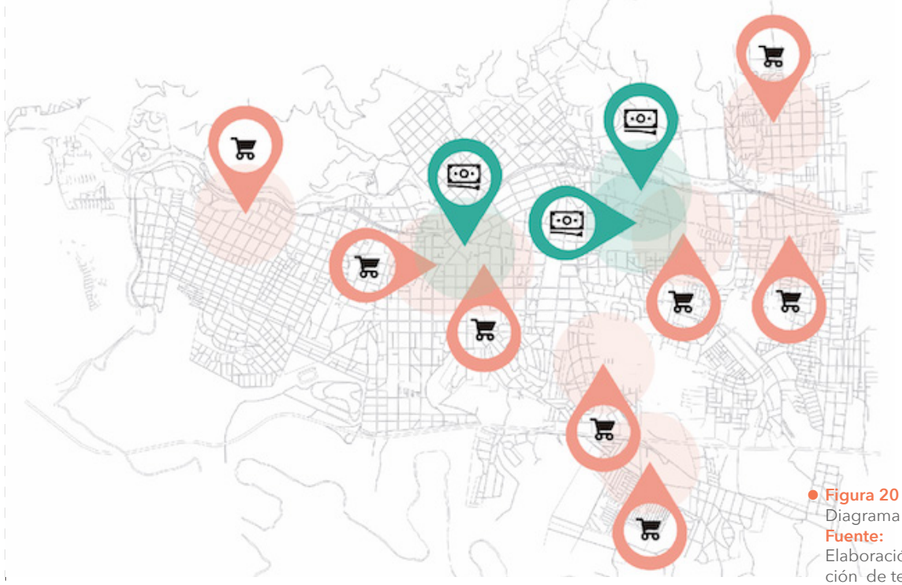


Figura 20
Diagrama de equipamiento comercial.
Fuente:
Elaboración propia en base a información de tesis de Magister " Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas"

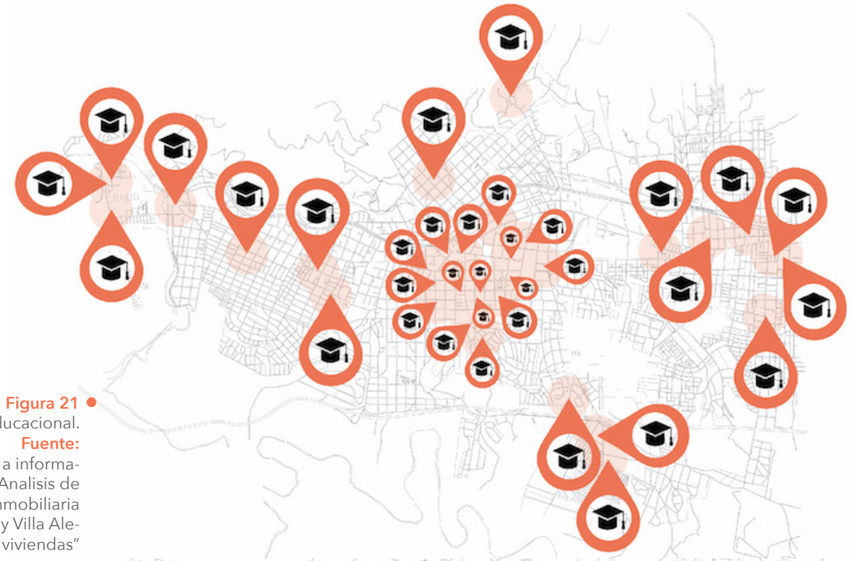


Figura 21
Diagrama de equipamiento educacional.
Fuente:
Elaboración propia en base a información de tesis de Magister " Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas"

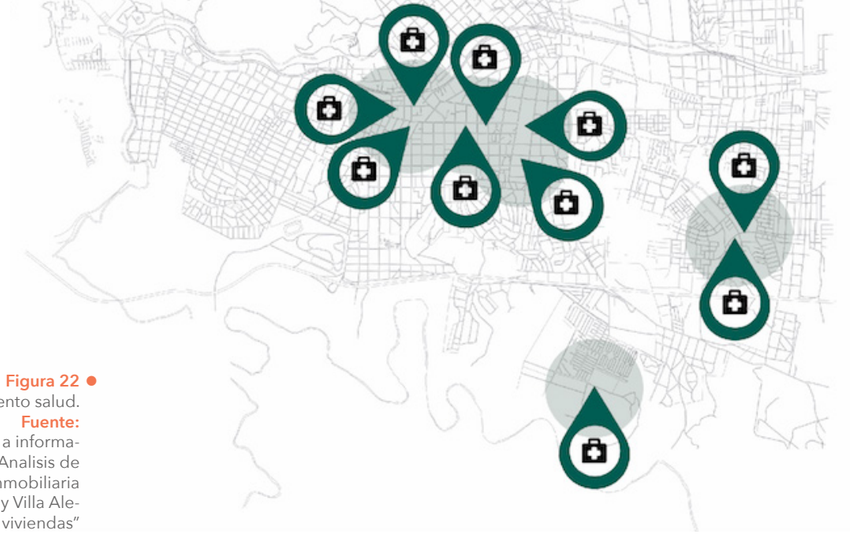


Figura 22
Diagrama de equipamiento salud.
Fuente:
Elaboración propia en base a información de tesis de Magister " Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas"

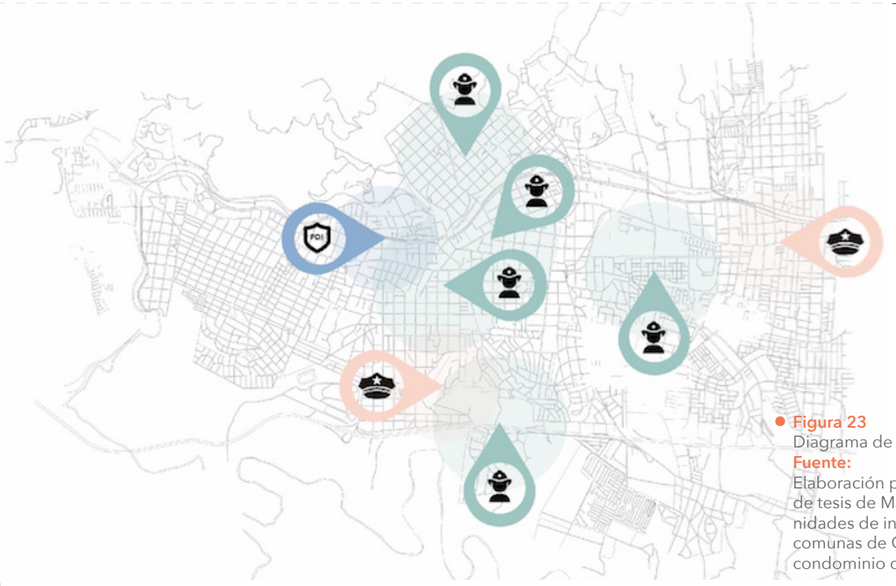


Figura 23
Diagrama de equipamiento de seguridad.
Fuente:
Elaboración propia en base a información de tesis de Magister " Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas"

Al superponer los diagramas de distribución de equipamientos de la ciduad es posible diferenciar dos grandes centros de agrupación de actividades, ubicados actualmente en el centro cívico y a lo largo del eje los carrera. Al interpolar líneas en los ejes de estas agrupaciones se identifica una de carácter horizontal paralela al eje Los Carrera influenciada principalmente por actividad Comercial y Educacional; mientras que el segundo eje prolonga en sentido Norte-Sur, influenciado principalmente por la Avenida Marga-Marga que conecta con Santiago, Este eje se encuentra influenciado a través de todos los programas analizados.

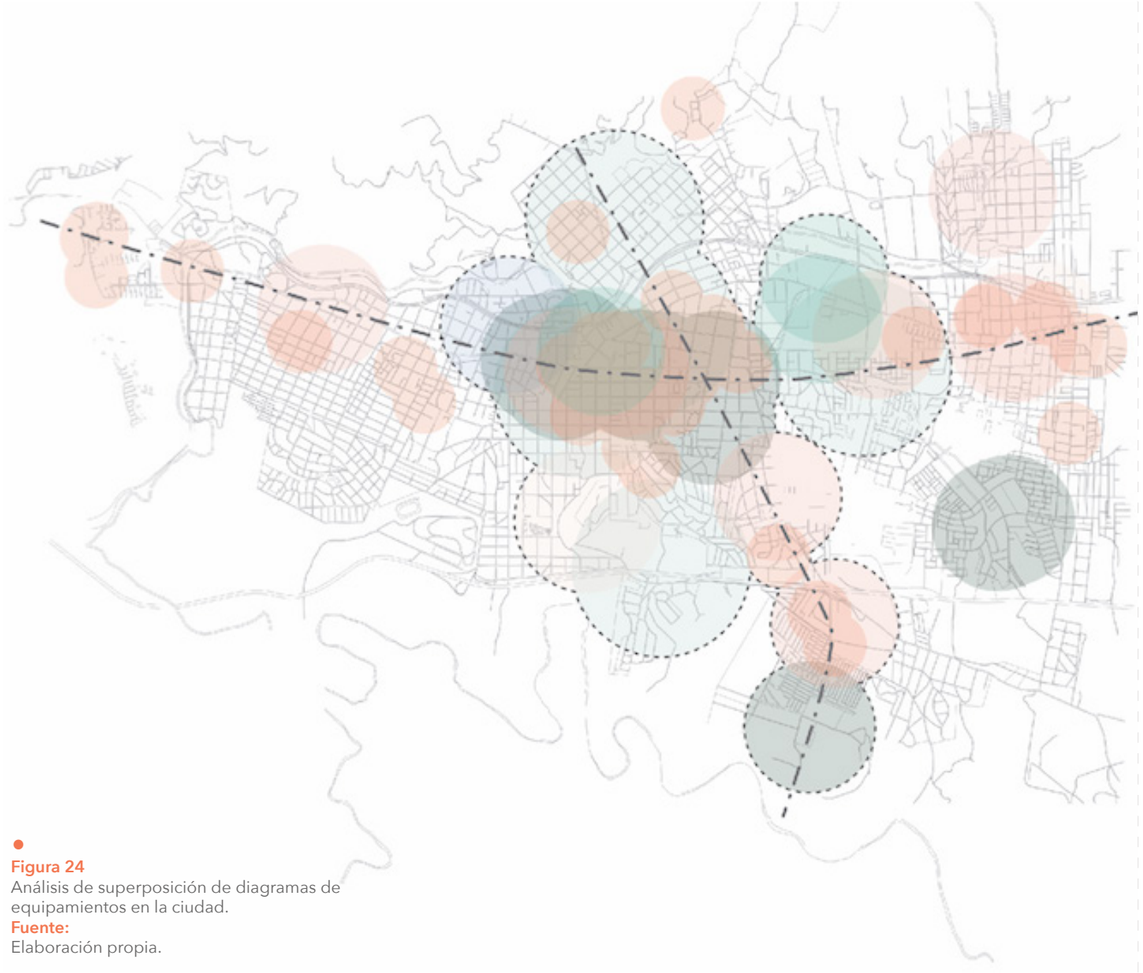


Figura 24
Análisis de superposición de diagramas de equipamientos en la ciudad.
Fuente:
Elaboración propia.

SÍNTESIS CONCLUSIVA

Para tener un mayor entendimiento sobre el comportamiento urbano, crecimiento y desarrollo en la ocupación del territorio se realiza un estudio de crecimiento histórico que contextualiza la situación actual que se encuentra la ciudad y ayuda a encontrar valores que actualmente existen pero que no se identifican a simple vista. Junto a este estudio se realiza un ejercicio de superposición de variables, identificando:

- Variables para determinar zonas interesantes en la inversión inmobiliaria.
    - Superficie predial mínima.
    - Índice de constructibilidad.
    - Densidad (hab./ha).
    - Coeficiente máximo de ocupación de suelo.
    - Valor unitario del terreno.
    - Áreas verdes.

- Zonificación del territorio según PRC.
- Equipamiento de ciudad y su área de influencia directa:
    - Salud.
    - Educación.
    - Comercio.
    - Seguridad.

- Programas estatales de mejoramiento barrial.

Estas variables hacen visible las cualidades actuales de la ciudad, si sumamos esto al comportamiento de crecimiento que ha tenido durante las últimas décadas, más las proyecciones que plantean los gobiernos locales actuales, es posible especular el posible crecimiento que tendrá la ciudad. Esta operación ayuda a determinar posibles zonas de intervención y la factibilidad que tendría cada una de ellas para realizar algún tipo de proyecto.
En primer lugar dentro del análisis de crecimiento y desarrollo histórico dentro de la ciudad, se logran identificar tres grandes períodos, el primero caracteriza a la ciudad con grandes zonas de áreas verdes y contacto con la naturaleza, equipando la ciudad con programas recreativos y segundas viviendas, en este gran período se trazan los ejes estructurantes de la ciudad (Camino Real Limache - Valparaíso, que posteriormente cambia de nombre a Avenida Los Carrera y el camino Santiago), el segundo gran período se concentra en la década de 1960 con el crecimiento masivo de las zonas habitacionales, ocupando casi en totalidad la extensión del territorio, adquiriendo la condición/cualidad de "ciudad dormitorio", aumentando la densidad poblacional ocasionando la saturación de las vías estructurantes de la ciudad. El tercer gran período se concentra en los últimos años analizados, donde se reconoce la condición de ciudad dormitorio como una cualidad negativa, intentando invertir la situación a través de la modificación de la ciudad, implementación de nuevos programas de recuperación poblacional y modernización e implementación de equipamientos públicos y privados dentro de la ciudad.

A partir de estos datos obtenidos es posible diferenciar un estado de abandono e inactividad en el extremo Noreste y Suroeste de la ciudad, por lo que se decide utilizar la población Valencia como objeto de estudio y trabajo poniendo énfasis en la reactivación de la zona a través de una serie intervenciones. Para esto se llevará a cabo la selección de un punto estratégico la cual se realizará el proyecto, siguiendo un método estructurado que será informado a través de variables que involucran la zona estudiada y que podrán ser replicados en el resto de los puntos estratégicos definidos, teniendo en consideración las distintas realidades y variables que afectan las zonas seleccionadas.

Capítulo 3

Sector Valencia

Análisis en una zona vulnerada de Quilpué
Búsqueda de la zona a intervenir

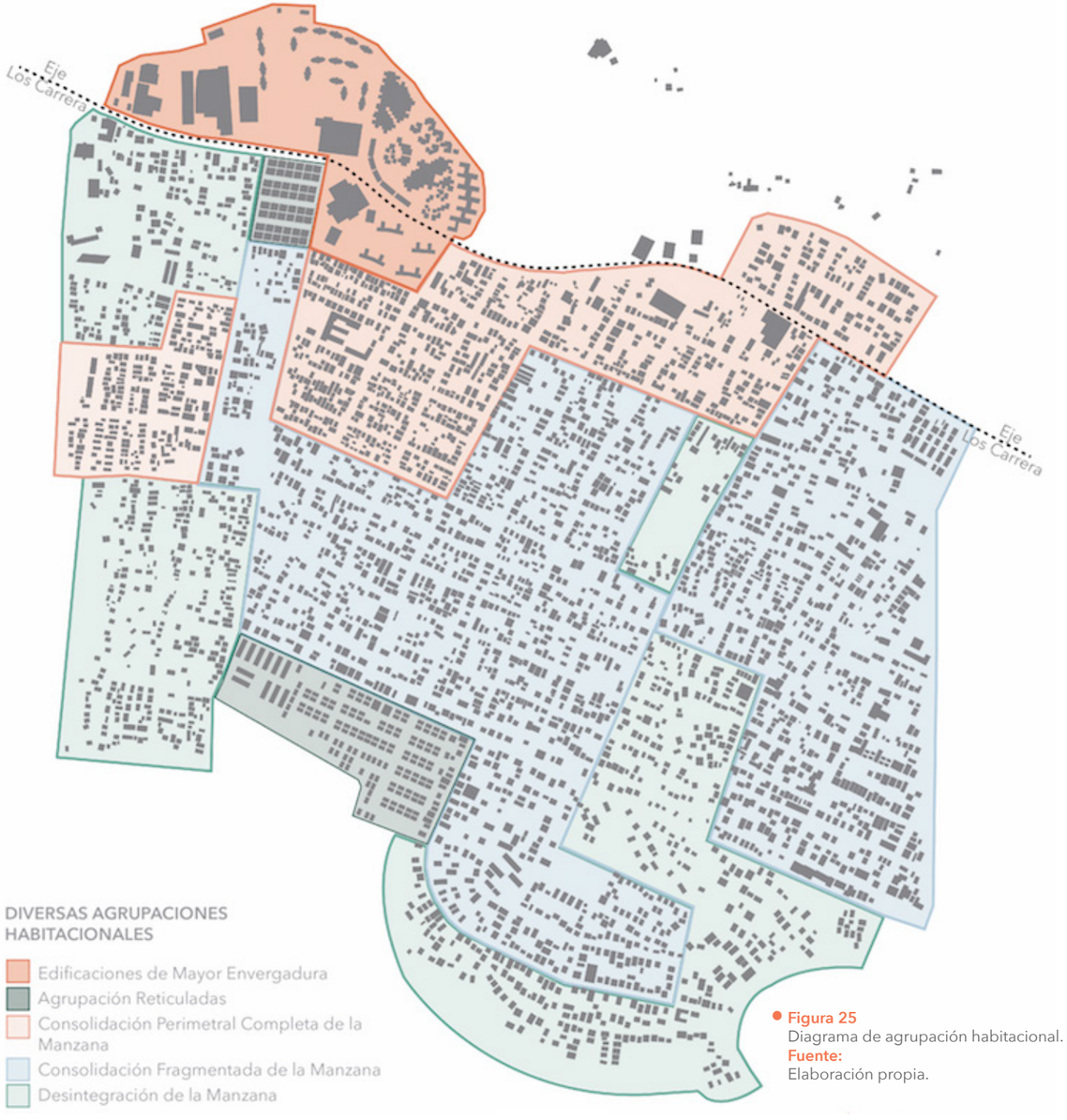


Figura 25
Diagrama de agrupación habitacional.
Fuente:
Elaboración propia.

ANÁLISIS TERRITORIAL

Métodos de Aproximación

Como se señala en el capítulo anterior, las poblaciones Samuel Valencia y Argentina adquieren un grado de abandono en las últimas décadas por parte de las autoridades debido a que las mayor cantidad de proyecciones e inversiones se centran en las unidades vecinales emergentes y/o en el centro de Quilpué.
Entendiendo el contexto global comienza a realizar un análisis territorial que permite dar cuenta la realidad local en la que se desarrolla la población de Valencia.
Dentro de esta aproximación se realizaran estudios propios de la profesión tales como:

-Ordenamiento Territorial (habitacional y programático).
-Levantamiento de área verde.
-Conectividad y transporte.

ORDENAMIENTO HABITACIONAL

La distribución de los usos del suelo y los grupos sociales en un territorio provienen de las relaciones de fuerzas entre las diferentes clases sociales y se estructura en función de sus intereses respectivos. esta relación se aplica en las diferentes escalas de observación donde se logra determinar un patrón repetitivo en el comportamiento social.
Como se observa en la figura 25, las poblaciones Argentina y Samuel Valencia presenta cinco comportamientos que se van repitiendo en su extensión.

-Edificaciones de mayor envergadura.
-Agrupación reticulada.
-Consolidación perimetral completa de la manzana.
-Consolidación fragmentada de la manzana.
-Desintegración de la manzana.

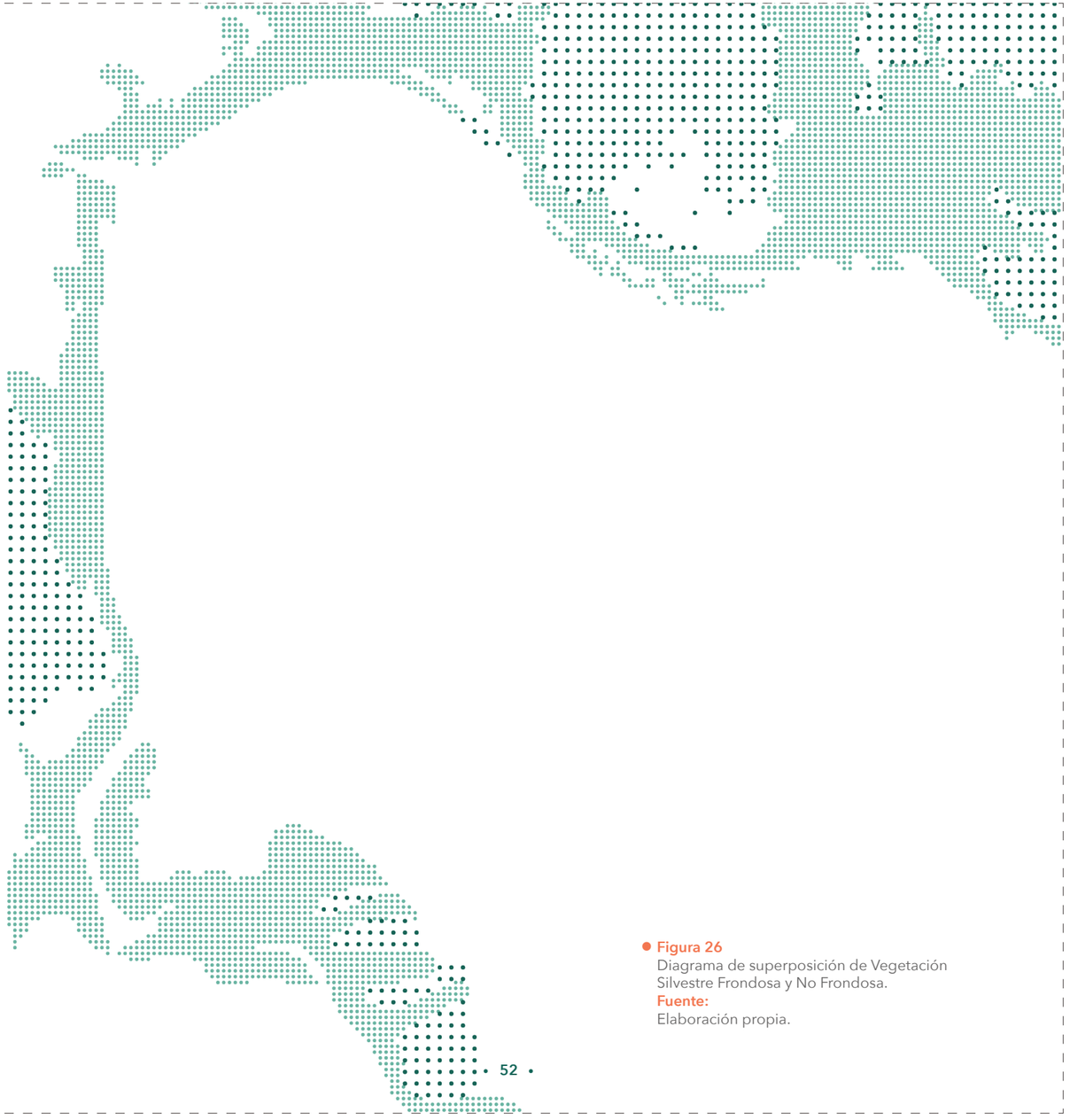


Figura 26
Diagrama de superposición de Vegetación Silvestre Frondosa y No Frondosa.
Fuente:
Elaboración propia.

El crecimiento expansivo característico de Quilpué comienza en el eje Los Carrera extendiéndose de manera perpendicular, como se observa en el diagrama las edificaciones de mayor envergadura y las manzanas con mayor grado de consolidación se ubican a lo largo de este eje, las cuales comienzan a fragmentarse progresivamente en medida que se acercan al extremo sur.

LEVANTAMIENTO ÁREA VERDE

La vegetación existente en Quilpué es un factor de suma importancia paisajística presente en gran cantidad. Se caracteriza por su alto nivel de especies endémicas (anexo 1) lo que posiciona a la ciudad dentro del *Hotspot*[7] chileno de la biodiversidad, lamentablemente las especies con mayor susceptibilidad a cambios se encuentra altamente en riesgo. Afortunadamente los espacios naturales han sido intervenidos en gran parte de la comuna acogiendo refugio en la cuenca alta del Marga Marga, el Valle de Colliguay y la zona al norte de la ciudad, constituida por los fundos San Jorge, El Carmen y El Rebaño.

7 Dentro del contexto biológico se denomina Hotspot a un área del territorio donde hay una especial concentración de biodiversidad.

En primera instancia para mantener un orden sistemático de la vegetación presente, se realiza un levantamiento fotográcifo aéreo para identificar agrupaciones de vegetaciones los cuales se clasifican en tres grandes grupos.
-Vegetación Silvestre (frondosa y no frondosa)
-Vegetación Pública
-Vegetación Privada.

El área verde silvestre se encuentra subdividida en dos formas de agrupación por la topografía de la ciudad, en primera instancia se diferencia el área verde “como masa” , frondosa y de gran densidad presente en la primera franja visible contiguo al estero. En segunda instancia se presenta un conjunto de vegetación que posee mayor distancia entre cada uno de sus componentes lo que permite ver un área de características más desérticas, la frondosidad



Figura 27
Diagrama de Vegetación Silvestre Frondosa.
Fuente:
Elaboración propia.

Figura 28
Diagrama de Vegetación Silvestre No Frondosa.
Fuente:
Elaboración propia.

es inexistente y cada uno de los elementos que componen este paisaje pueden ser claramente identificados.

Para la creación de la diagramación, se selecciona a través de áreas en primer lugar las masas de vegetación, una vez seleccionadas se crea una grilla con una distancia mínima y en su intersección se ubican los puntos (círculos) que representan esta área verde. Para el área verde con menor frondosidad, el sistema de áreas utilizado es el mismo, pero al momento de crear la grilla, la distancia se duplica y en su intersección se ubican los puntos representados por círculos.Con respecto al área verde pública (figura 29) se organiza de manera perimetral en las manzanas, existiendo una mayor cantidad en las calles más próximas a la principal y desapareciendo gradualmente hacia el extremo sur.
La vegetación de carácter privado (figura 30) se encuentra en la mayor parte de los casos en los patios interiores de las viviendas, generando momentos de masas de área verde. También encontramos este tipo de vegetación en sitios eriazos de carácter privado.



Figura 29
Diagrama de Vegetación Pública.
Fuente:
Elaboración propia.



Figura 30
Diagrama de Vegetación Privada.
Fuente:
Elaboración propia.

La elaboración de los diagramas correspondientes a las Figuras 29 y 30 se inicia a través de la identificacion de agrupaciones de vegetaciones en un levantamiento fotografico aéreo previamente realizado, identificando dos maneras de ordenamiento:
- Para la vegetación privada se agrupa por "masas" el área verde ubicados dentro de las manzanas.
-Para la vegetación pública se agrupan esencialmente arboles de manera "puntual".
Teniendo en cuenta estas agrupaciones, se traza una grilla en donde cada una de sus intersecciones aparece un punto que representa la vegetación agrupada por masas que representa la vegetación privada, contrastando de esta manera con la vegetación puntual levantada en las calles del sector haciendo visible la gran diferencia entre ambas condiciones de privacidad.



Figura 31
Superposición de diagrama de Vegetación.
Fuente:
Elaboración propia.



Figura 32
Superposición de diagrama de conexiones.
Fuente:
Elaboración propia.

ANÁLISIS DE CONECTIVIDAD

Lo importante de la conectividad del sector es tener claro cuáles son las conecciones principales que tiene Quilpué, así es como llegamos a:
Valparaíso - Quilpué,este recorrido está a cargo de la empresa Fenur S.A.

Viña del Mar - Quilpué.
Concón - Quilpué.
Placilla - Quilpué
Peñablanca - Quilpué.

La mayor parte de estos recorridos se concentra en el eje Avenida Los Carrera como vía de acceso a la ciudad, habiendo solo dos recorridos (108 y 119) que se insertan en la población de Valencia teniendo una nefasta conectividad en comparación con el resto de la ciudad.

Con respecto al metro, se encuentra en proceso la proyección de la futura estación Valencia, quien le otorgará una mayor y mejor conectividad a los habitantes del sector.



Figura 33
Superposición de diagramas de agrupación habitacional, distribución de áreas verdes y conexiónes.
Fuente:
Elaboración propia.

SÍNTESIS TERRITORIAL









Figura 34
Fotografías de lugares de interés a intervenir.
Fuente:
Elaboración propia.

Al superponer los diagramas de áreas verdes, agrupación habitacional y transportes, se observa claramente el sistema que compone el sector de Valencia y Argentina.

Como se menciona anteriormente, la franja norte se compone de una agrupación de elementos de mayor envergadura que corresponden a departamentos, comercio, e industria; esta zona se caracteriza por tener conexión directa con el centro de Quilpue y las ciudades costeras debido a la interacción directa con el eje Avenida Los Carreras.

En segundo lugar se observa una fragmentación perimetral en las manzanas a medida se acerca al extremo sur y oeste del sector. La topografia es un factor que incide directamente en la disgregacion de manzanas en el borde suroeste el cual presenta pendientes de hasta 60% lo que dificulta la construcción de viviendas, pero que a su vez da cabida a la aparicion de vegetación dentro del tejido urbano produciendose pequeños corredores biologicos.



Figura 35
Plano del sector norte de población Valencia.
Fuente:
Elaboración propia.

SELECCIÓN Y ESTUDIO DEL ÁREA A INTERVENIR

Dentro de la extensión de los sectores Valencia y Argentina se prioriza la intervención en unidades de terrenos o lotes en estado de abandono para luego realizar una comparación en base a oportunidades que presenten. Finalmente se identifican 4 puntos como posibles zonas de intervención del cual se selecciona el lote ubicado en la franja norte de Valencia debido a sus cualidades paisajisticas, conexión, carga programática, accesibilidad y condición topográfica.

Como indica el Plan Regulador de Quilpué, el sector seleccionado se encuentra en la "zona MI" o MIXTA INDUSTRIAL (ver documento 5 en anexos), lo que permite mayor variedad programática que abordan grupos de equipamientos donde destacan Vivienda, educación, cultura, centros sociales, comercio, hotelería, vialidad, seguridad ciudadana, servicios públicos, servicios de administración pública y servicios de transporte.

VIALIDAD	BARES	SERVICIOS PROFESIONALES
VIVIENDA	FUENTES DE SODA	CLINICAS DE SALUD
DISPENSARIOS	LOCALES COMERCIALES	TEATROS
CONSULTORIOS	FERIAS	RESTAURANTES
ESCUELAS BASICAS	CORREOS	HOSTERIAS
JARDINES INFANTILES	LAVANDERIAS	RESIDENCIALES
PARVULARIOS	PELUQUERIAS	HOTELES
RETENES	COSTURERIAS - MODAS	SERVICIOS DE LA ADMINIST. PUBLICA
CAPILLAS	JARDINES DE PLANTAS	DEPORTES
BIBLIOTECAS	TALLERES PEQUEÑOS	SERVICIOS ARTES INOFENS.
JUNTAS DE VECINOS	EDUCACION	POSTAS
CENTROS DE MADRES	SEGURIDAD	DISCOTECAS
CENTROS SOCIALES	CULTO	INDUSTRIA NO MOLESTA
PLAZAS	CULTURA	GASFITERIAS
JARDINES	ORGANIZACIONES COMUNITARIAS	TERMINALES DE DISTRIBUCION
CANCHAS DEPORTIVAS	AREAS VERDES	TERMINALES TRANSPORTES
CINES	COMERCIO MINORISTA	CLUBES SOCIALES
JUEGOS ELECTRONICOS	SERVICIOS PUBLICOS	GRANDES TIENDAS

Figura 36
Tipos de usos permitidos para construir en zonas MI
Fuente:
Asesoría urbana, Dirección de Obras, I. Municipalidad de Quilpué, Plan regulador de Quilpué, 2012.

Dentro de la franja norte del sector escogido, se decide intervenir en el lote 281-324 y 281-359 (Rol establecido por Servicio de impuestos internos) el cuál se mantiene en estado de abandono y

completamente cercado restringiendo la libre circulación peatonal, es por esto que como primera observación se pretenderá, a través del proyecto, implementar un mejoramiento en la conexión peatonal para aumentar la fluidez en los recorridos entre los puntos de mayor relevancia en el sector.

Ésta zona contempla además la implementación de la nueva estación de metro "Valencia" incorporando una cualidad en los parámetros de conectividad. Si bien la estación aún se encuentra en proceso de diseño y estudio de impacto ambiental, ésta sera considerada como nodo vinculador con la provincia de Marga Marga y Valparaíso (ver documentoS 1, 2,3,5 en anexos).

En el área de estudio es posible identificar 5 "momentos" que caracterizan espacialmente la topografía y la morfología.

El primer momento se concentra en el extremo oeste del lote presentando edificaciones de mayor altura (en promedio 12 metros) y un grano de mayor envergadura caracterizado por los programas de viviendas colectivas y equipamiento educacional por lo que caracteriza al edificio contenedor con una gran área construida.

El segundo momento se identifica en el extremo este del lote donde se encuentra edificación en altura a través de dos edificios habitacionales y una iglesia católica.

El tercer momento ubicado al sur del lote se caracteriza por viviendas de baja altura las cuales no superan 5 metros de altura, esta zona es bastante homogénea en su extensión donde los tejados logran representar de manera virtual el relieve topográfico.

El cuarto momento representa al mundo natural, en él se presentan el estero de Quilpué y un cerro de pendiente leve y constante cubierto de vegetación baja (50 cm - 100 cm aproximadamente, mientras que el borde del estero concentra árboles entre 10 y 20 metros de altura y copa frondosa).

El quinto momento corresponde a la línea férrea, actúa como barrera física entre lo construido y la vegetación próxima al estero.

Entendiendo el territorio de esta manera, la altura y envergadura de los momentos 1 y 2 mantienen el limite visual y físico con el paisaje dominante hacia el norte de este sector, sin embargo en el centro de esta frontera la ausencia de edificaciones en altura actúa como una **situación de desahogo** lo que permite vincular el panorama de los cerros y la vegetación. Aprovechando esta oportunidad se decide acercar a la ciudad la vegetación circundante con el objetivo de amortiguar la consolidación densa que caracteriza este sector.

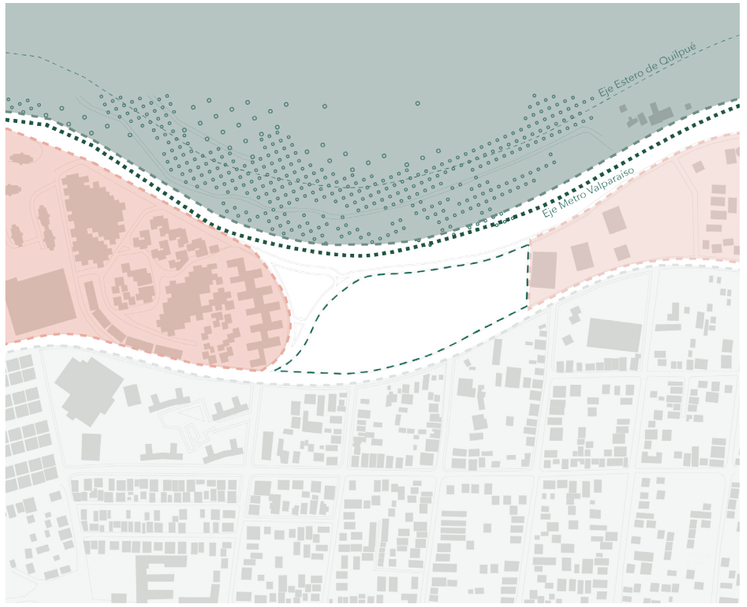
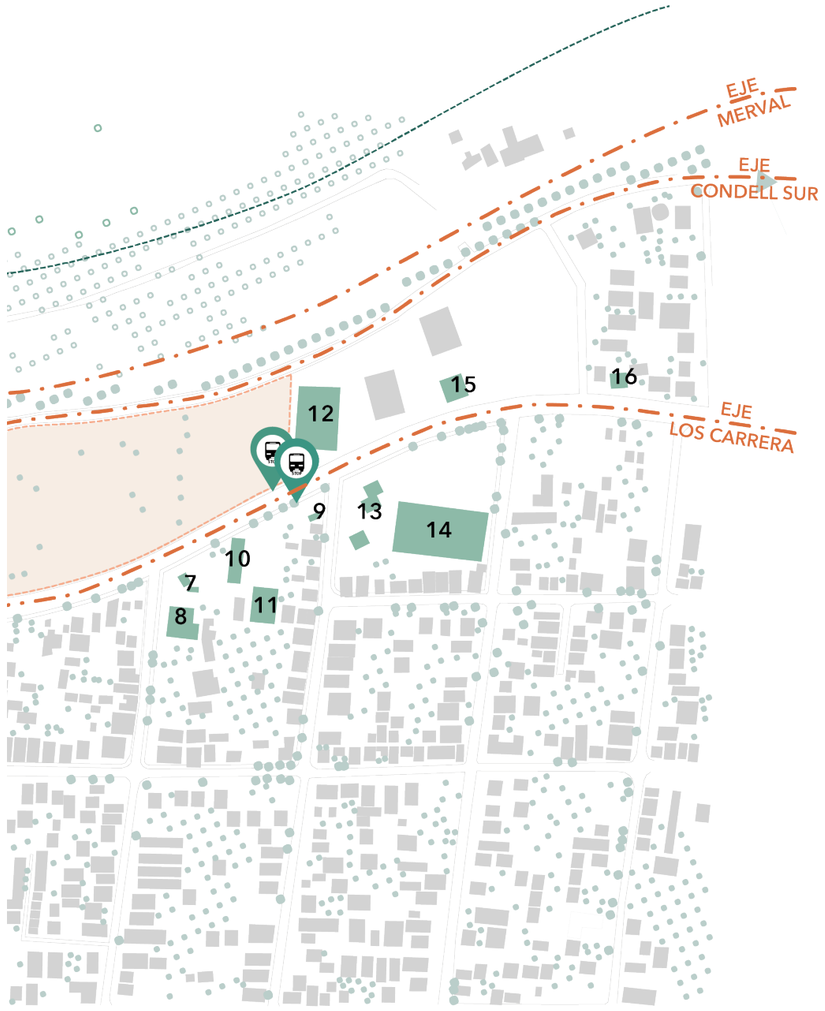


Figura 37
Diagrama de momentos identificados en Población Valencia.
Fuente:
Elaboración propia.



Figura 38
Diagrama carga programática, tipos de vegetación y especies de flora nativa.
Fuente:
Elaboración propia con informacón sobre flora nativa del siguiente documento: Mora,M., Constanzo, J., Contardo, J., Muñoz, J. (2016). Informe de flora y fauna del Estero de Quilpué y Pejerreyes. Tercera campaña. Quilpué, Valparaíso.





SÍNTESIS CONCLUSIVA

La población de valencia esta caracterizada por ser una zona principalmente de uso residencial que no ha sufrido grandes modificaciones, aumento de equipamiento, actividad inmobiliaria o intervenciones del estado en el espacio público en los últimos 15 años, es decir, se ha mantenido homogéneo durante este último periodo de tiempo.

Este sector muestra en su planta una organización interesante de viviendas y equipamientos, lo cual permite realizar una lectura morfológica que ayuda a visualizar los primeros gestos e intenciones que se podrían utilizar en el proyecto.

Para realizar este análisis territorial se realiza un método de aproximación que comprende el estudio de las siguientes variables que en conjunto vislumbran las relaciones existentes, los cuales logran determinar en conjunto puntos con mayor y menor cantidad de interacciones en el sector.

Variables analizadas:

- Ordenamiento Habitacional
- Levantamiento de Área Verde
- Conectividad y Transporte

A través de estas variables es posible observar distintas formas de agrupaciones dentro de la misma población de las cuales se destacan edificaciones de mayor envergadura, Agrupación reticulada, Consolidación perimetral completa de la manzana, Consolidación fragmentada de la manzana, Desintegración de la manzana, estas agrupaciones muestran una mayor consolidación en el borde paralelo al eje de Avenida Los Carrera, principal avenida que conecta la ciudad con las ciudades costeras y que por lo demás contiene la mayor cantidad de programas y equipamientos del sector.

Se observa ademas dos grados de degradación perimetral de manzanas, en primer lugar se encuentra la agrupación fragmentada que se explica por una acción posterior a la acción de las autoridades municipales quienes re-ordenaron el territorio a través de la implementación de programas de viviendas sociales en la década del sesenta, por lo que posterior a este periodo, de manera legal, agrupaciones sociales comienzan a construir sus viviendas con subsidios estatales. De esta manera comienza a ocuparse el territorio de manera progresiva en sentido Norte-Sur hasta llegar a la cornisa superior de la quebrada del estero Marga - Marga.

En segundo lugar la agrupación por desintegración de la manzana se caracteriza por la instalación de viviendas informales, o tomas, por grupos sociales con mayor vulnerabilidad. Este grupo se instala en las zonas de mayor pendiente en las laderas de las quebradas del Estero Quilpué dando origen a la población Argentina. Si bien esta zona presenta un mayor indice de vulnerabilidad, problemas de accesibilidad vial y conexiones con el transporte público, es aquí donde se presentan las mayores oportunidades paisajistas de la ciudad debido a la abundancia de vegetación endémica y nativa presente.

Una observación interesante que recae en la búsqueda de lotes disponibles, ocurre en las intersecciones entre la desintegración de manzanas con consolidación fragmentada o total de las manzanas, donde aparecen vacíos espaciales que poseen abundante vegetación nativa y endémica, ademas de topografías de mayor pendiente, lo que ayuda a generar espacios interesantes de interacción dentro de los barrios de estas dos grandes poblaciones.

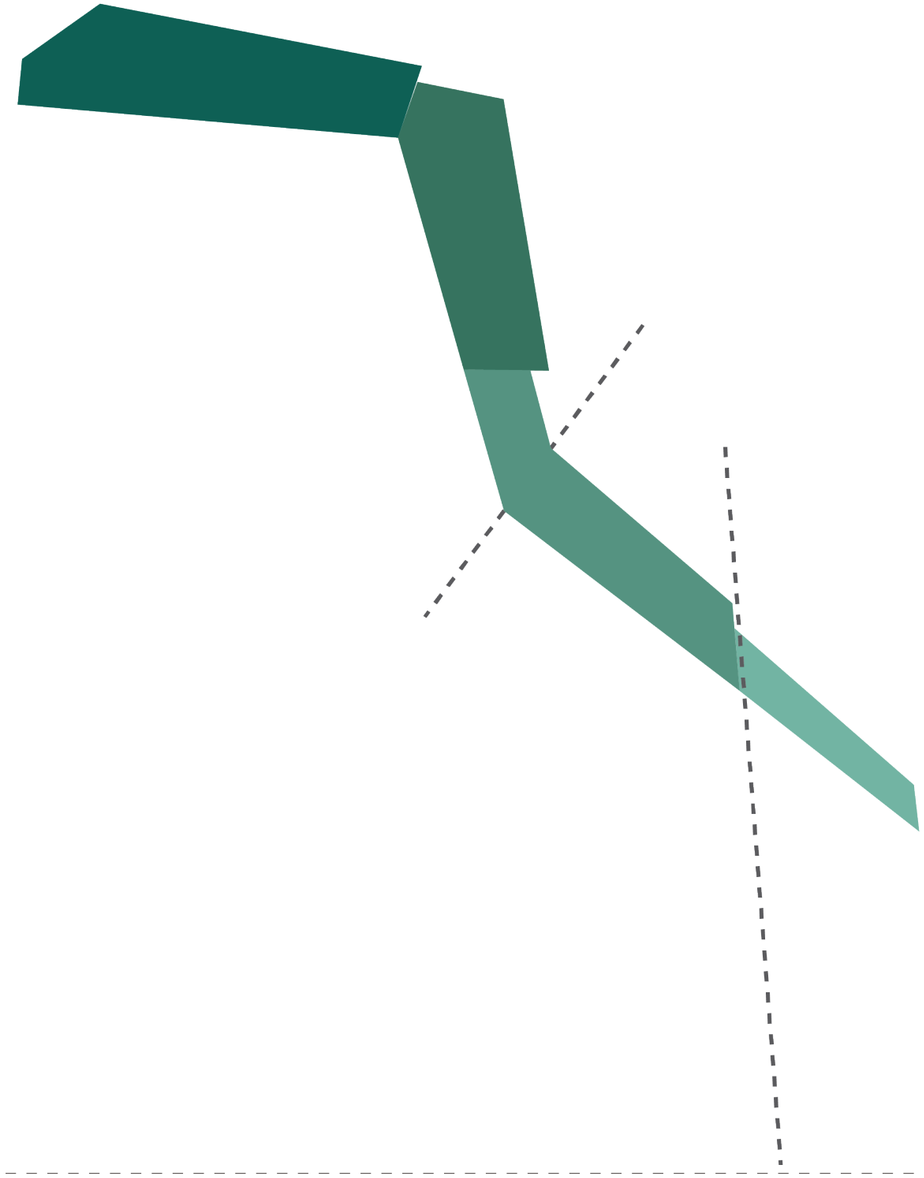
Finalmente decido seleccionar el punto 2 como área de estudio e intervención debido a que sus cualidades paisajísticas, conexión, carga programática, accesibilidad y condición topográfica, son más favorables que el resto de los puntos seleccionados. Tal y como se menciona en el capítulo, en esta zona existen dos momentos (1 y 2) de gran volumen que interrumpe la conexión visual con el panorama circundante, afortunadamente el lote seleccionado interrumpe el bloqueo entre la ciudad y el área natural (o momento 4) lo que se toma como una oportunidad de desahogo para la ciudad. Es en este punto que se observa el gran valor natural que posee Quilpué y que pocos conocen, por lo que se decide involucrar en uno de los objetivos de proyecto, la integración de la vegetación circundante en el entramado urbano para acercar e informar a los usuarios y residentes locales sobre el recurso que los rodea.

Planteo ademas la intención de desarrollar un parque con el objetivo de re-ordenar y vincular puntos que denotan importancia en el área estudiada, establecer espacio público, contener y preservar la vegetación endémica y nativa integrada en el proyecto, educar sobre conceptos de ecología y sustentabilidad, y reactivar la zona circundante, aumentando la plusvalía de los residentes vecinos y como consecuencia renovar el equipamiento deteriorado existente hoy en día en torno a este sector, dedicado a desarmadurías, centros de abastecimiento de bencina, venta de vehículos y acopio de autos en mal estado, que no aportan benéficamente a los vecinos del sector.

Capítulo 5

Propuesta de Proyecto

Parque Valencia
Edificio-Parque



PARQUE VALENCIA

La primera intervención se centra en el diseño del Parque Valencia. Para desarrollar este parque se plantean objetivos específicos que desarrolla una estrategia secuencial que permite identificar y estructurar la planificación.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Conectar cuatro polos importantes en la ciudad.
Se trazan dos ejes principales que conectan estos cuatro polos permitiendo mayor fluidez y conexión.

Diferenciar niveles según carga programática.
Se desplazan niveles verticalmente dependiendo del programa que albergue, se realiza esta acción ya que existen diferentes actividades programáticas que necesitan ser observadas por la audiencia así como hay recintos que necesitan espacio observador/ contemplativo.

Definir zonas de áreas verdes de distintas intensidades.
Se zonifica las distintas alturas del parque según las actividades programáticas para generar una barrera de sonido que condicione espacios de mayor tranquilidad.

Figura 60
Logo del proyecto.
Fuente:
Elaboración propia.

CONEXIONES ESTRUCTURANTES DEL PARQUE VALENCIA.

Siguiendo estos objetivos se identifican cuatro vértices posicionados en los extremos del lote, mediante dos ejes principales que conectan estos cuatro vértices obteniendo una intersección en el centro del proyecto.

Estos puntos se plantean como plazoletas de acceso las cuales se caracterizan por las variables presente en el lugar. Lo ejes se denominan “Eje Social Deportivo” y “Eje de vinculación”.

El **EJE SOCIAL DEPORTIVO** conecta la “plazoleta deportiva” con la “plazoleta mirador”. La **plazoleta deportiva** se considera como un punto conector entre los ejercicios de desplazamiento realizados en el parque con el recorrido existente a lo largo de la linea Férrea. Esta plazoleta esta acondicionada para que los usuarios pueden abastecerse de agua, realizar ejercicios de calentamiento, estiramiento, descanso, entre otras.

La **plazoleta mirador** se caracteriza por acumular usuarios debido a la presencia de un paradero de microbuses, la cercanía de una industria y la escuela de Ingeniería Mecánica PUCV, y la intersección con el inicio de calle cooperación (calle que conecta, articula y nutre las poblaciones Valencia y Argentina). Este punto se encuentre en el punto mas elevado del terreno, por lo que se plantea como una zona de reunión que contempla el paisaje directo del parque y el paisaje lejano de los cerros próximos. Este eje se caracteriza por generar una conexión pausada entre ambas plazoletas las cuales están acompañadas de programas asociados en su recorrido las cuales vinculan las diferentes zonas del parque.

El **EJE DE VINCULACIÓN** conecta las “plazoleta de reunión” y “plazoleta de inmersión“. La **plazoleta de reunión** esta asociada en el polo que recibe a los usuarios de la estación de Valencia. Esta plazoleta se caracteriza con una zona plana y expuesta capaz de contener un flujo mayor de usuarios o ser utilizado como escenario menor para realizar diversas actividades. Esta plazoleta actúa como punto de reunión y encuentro por lo que se equipa con una gradería expectante de la zona escénica.

La **plazoleta de inmersión** se caracteriza por recibir a los habitantes provenientes del sector, los cuales aprovechan el eje de vinculación como una conexión directa para llegar hasta la estación de metro Valencia.

Este eje de vinculación se plantea como una vía de acceso directo por lo que la relación que conecta las plazoletas se comporta como un tramo continuo sin interrupciones.

La condición natural del terreno actúa como un espacio de vinculación visual, es por esto que se decide utilizar diferentes niveles dentro del terreno que revalorice esta condición generando espacios de observación con diferentes grados de proximidad con las actividades del proyecto y el paisaje lejano.

COMPONENTES DEL PARQUE VALENCIA.

EJES PRINCIPALES DEL PROYECTO

Dentro de la extension del parque de intercambio ecológico, se encuentran insertos dos principales ejes longitudinales, que ayudan a comprender las principales circulaciones que se producen al interior de él. Como principal objetivo podemos mencionar la necesita del proyecto de conectar cuatro polos importantes de la ciudad:

- Nueva estación valencia
- Nodo Los Carrera - Cooperación
- Nodo Los Carrera - Vergara
- Confluencia deportiva en desplazamiento.

Generando así dos ejes reconocibles, ambos producen fluidez en el sector, que actualmente se encuentra disgregado por la linea férrea. Estos ejes son:

-Eje social - deportivo (conexión pausada, conecta la plazoleta deportiva con la plazoleta mirador)
-Eje de vinculación (conexión directa, entre la plazoleta de reunión y la plazoleta de inmersión)



Figura 61
Ejes principales del proyecto.
Fuente:
Elaboración propia.

CIRCULACIONES SECUNDARIAS

Corresponden a las ramificaciones provenientes de los ejes principales, los cuales permiten conectar variados momentos y programs del Parque.

Estos senderos y caminos invitan al usuario a llegar a equipamientos programáticos que ofrece en su total expansión. Algunos de estos son:
- Cafetería
- Biblioteca
- Anfiteatros
- Centro recreativo de deportes alternativos
- Talleres

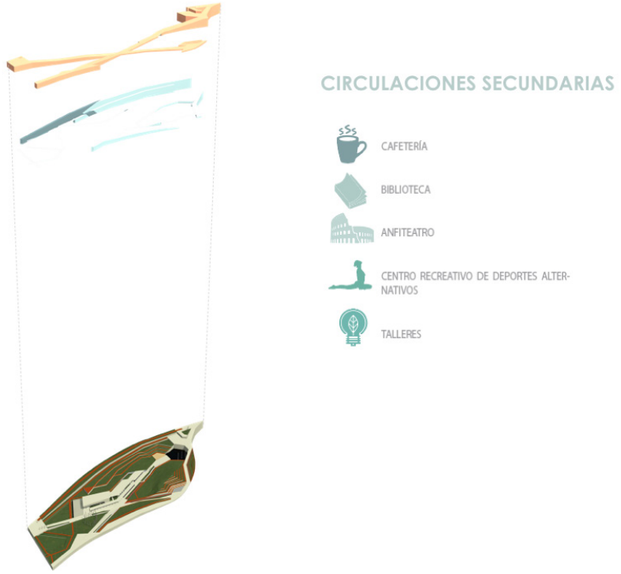


Figura 62
Circulaciones secundarios del proyecto.
Fuente:
Elaboración propia.

CIRCULACIONES TERCIARIAS

Dentro del eje costal - deportivo, se proyectan circuito de ciclovías y espacios peatonales, al interior del parque que se une a la extension ya existente con el borde ferroviario.

Incorporando así a estos usuarios a recorrer libremente las instalaciones deportivas que ofrece el Parque.



Figura 63
Circulaciones terciarios del proyecto.
Fuente:
Elaboración propia.

ÁREAS VERDES

Se implementan espacios de área de vegetación con la intención de aumentar la cantidad de estas áreas verdes que deberían existir por habitante según la OMS, para una mejora en la calidad de vida de la población.
En que el Parque propone una orientación ecológica y ambiental, con el fin de generar nueva conciencia, editando y cuidando las especies endémicas y nativas que ofrece el sector, y las cuales se encuentran en peligro de extinción, como el Belloto del Norte.

Así mismo el parque trabaja bajo tres conceptos fundamentales para el desarrollo exitoso de su intención ecológica, los cuales son:
- Educación
- Recreación
- Esparcimiento



Figura 64
Areas verdes del proyecto.
Fuente:
Elaboración propia.

PROGRAMAS E HITOS

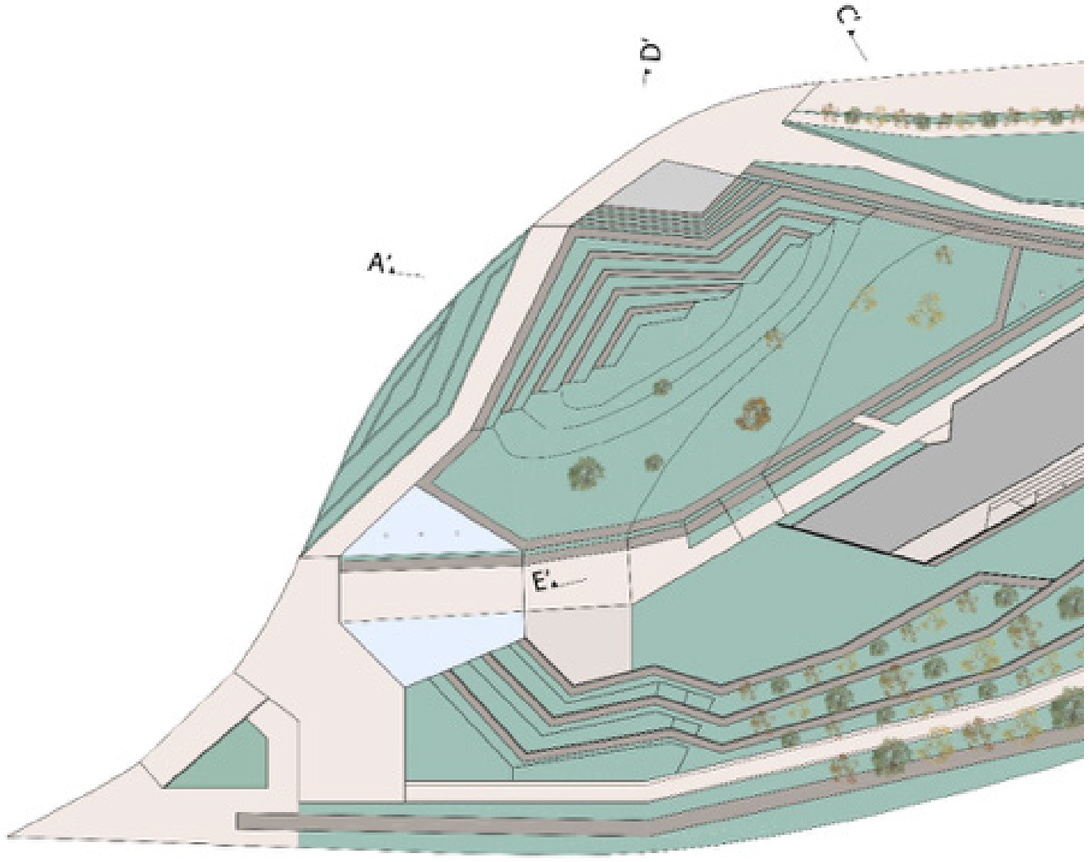
La intervención cuenta con programas de índole públicos y privados, además de producir en su total envergadura diversos puntos de encuentro y referencias. Además cabe mencionar que éstos cumplen una función de amortiguación climática del entorno cercano.
Los programas e hitos que se aluden son los siguientes
PROGRAMAS
- Plazas
- Graderías
- Anfiteatros
- Miradores

HITOS
- Espejos de agua
- Elementos verticales
- Bosque de Recogimiento



Figura 63
Programas e hitos del proyecto.
Fuente:
Elaboración propia.

PLANIMETRÍAS



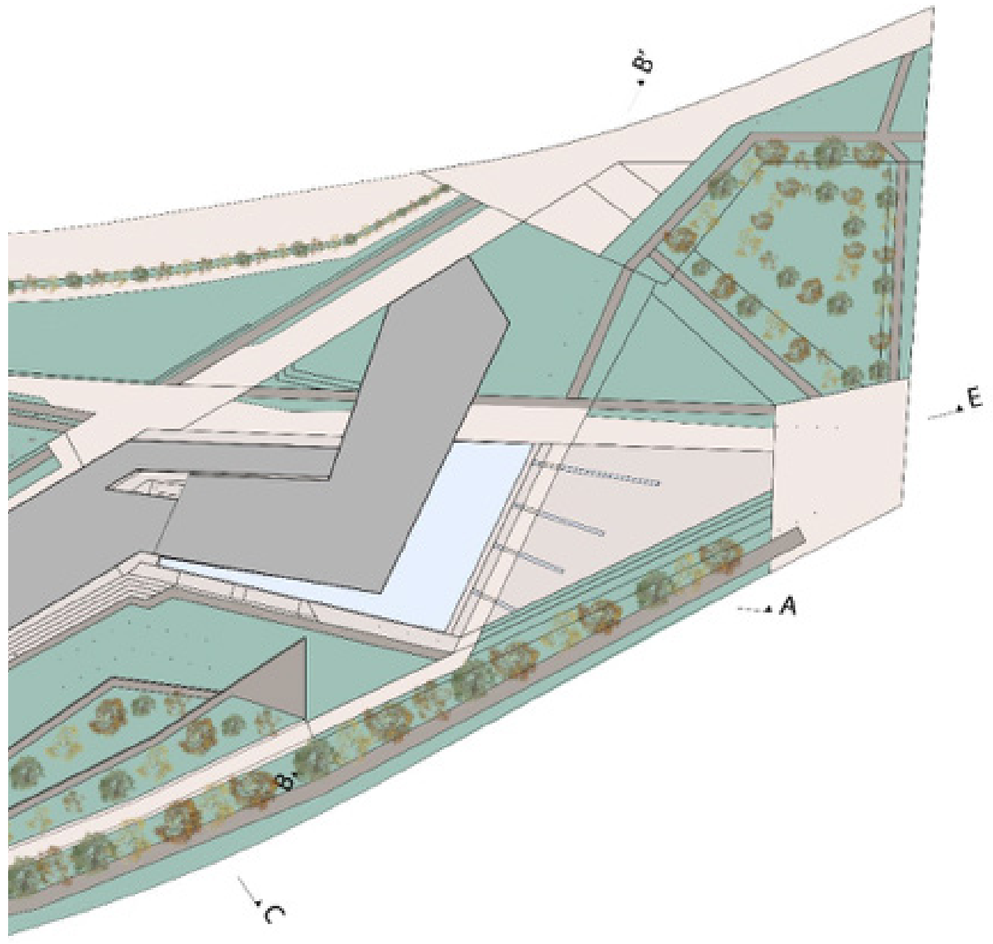
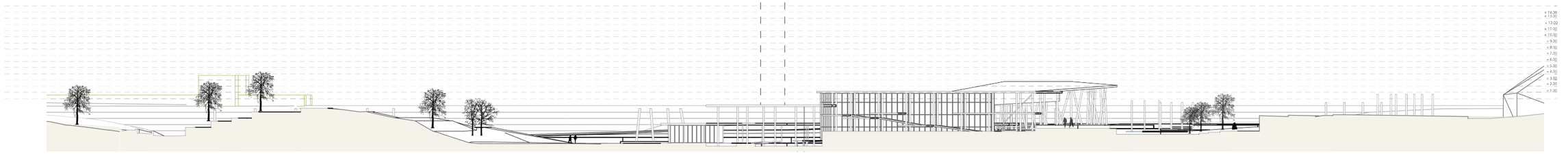
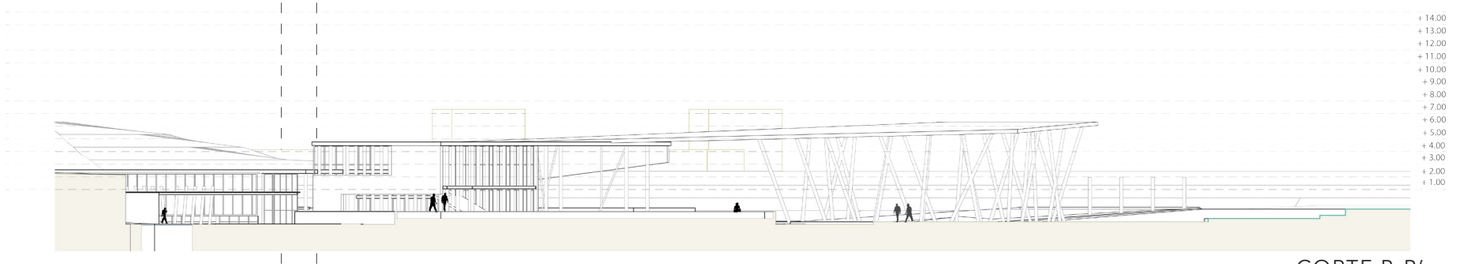


Figura 64
Planta general Parque Valencia.
Fuente:
Elaboración propia.



CORTE A-A'

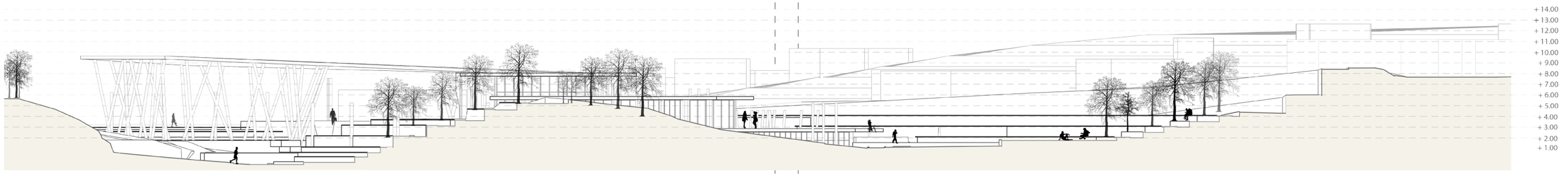


CORTE B-B'

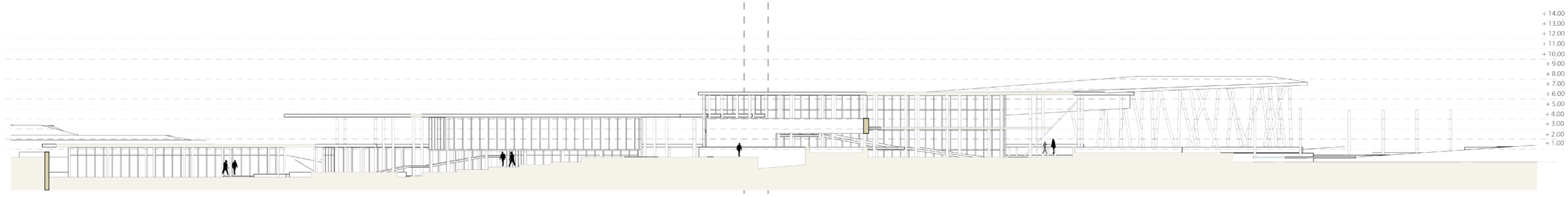


CORTE C-C'

Figura 65
Secciones Parque Valencia.
Fuente:
Elaboración propia.



CORTE D-D'



CORTE E-E'

Figura 66
Secciones Parque Valencia.
Fuente:
Elaboración propia.

EDIFICIO - PARQUE

El Edificio-Parque se compone de diversos programas que están orientados en una composición horizontal, dedicados al intercambio de conocimiento y la generación de conciencia ecológica.

El Edificio-Parque es un volumen que crece progresivamente de manera vertical y horizontal, respetando las vistas del parque, además de ser una edificación permeable, que permite vincular actividades interiores, exteriores e intermedias. Sugiriendo así actividades ecológicas como los talleres de cultivos, compost, etc.

El Edificio-Parque está definido a través de la desmaterialización de los recintos, por lo que se propone un sistema espacial que sea capaz de contener las actividades interiores sin que desorienten al usuario mediante el uso de plataformas y niveles, materiales traslucidos y transparentes que conecten los diferentes espacios de manera transversal.

La propuesta se compone de cuatro momentos contenidos en volumenes virtuales, el primero se caracteriza por la biblioteca, el segundo por el semillero de ideas y talleres, el tercero es un volumen alargado flexible contenedor de talleres salas de exposiciones temporales y administracion, al final se encuentra el volumen de la cafetería.

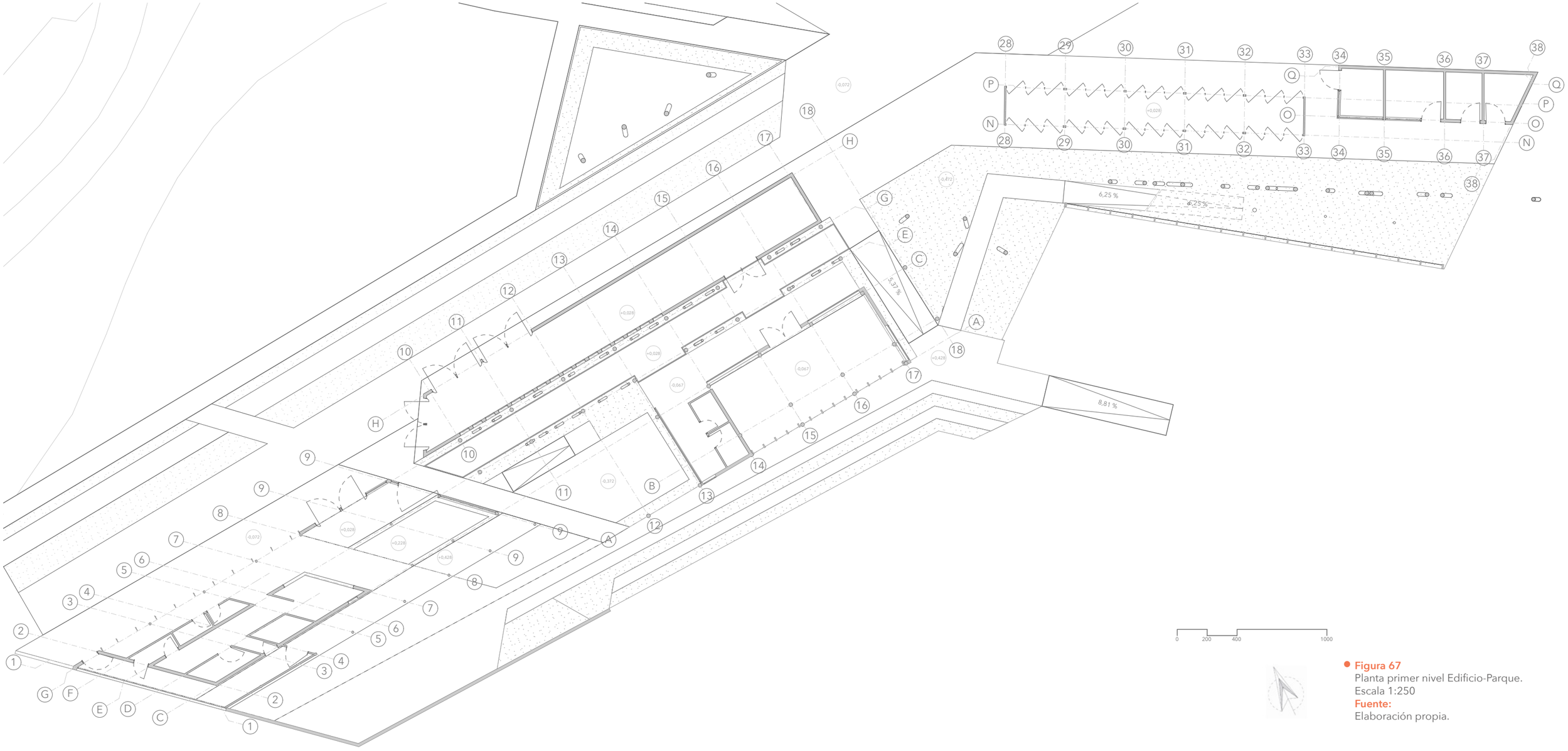


Figura 67
Planta primer nivel Edificio-Parque.
Escala 1:250
Fuente:
Elaboración propia.

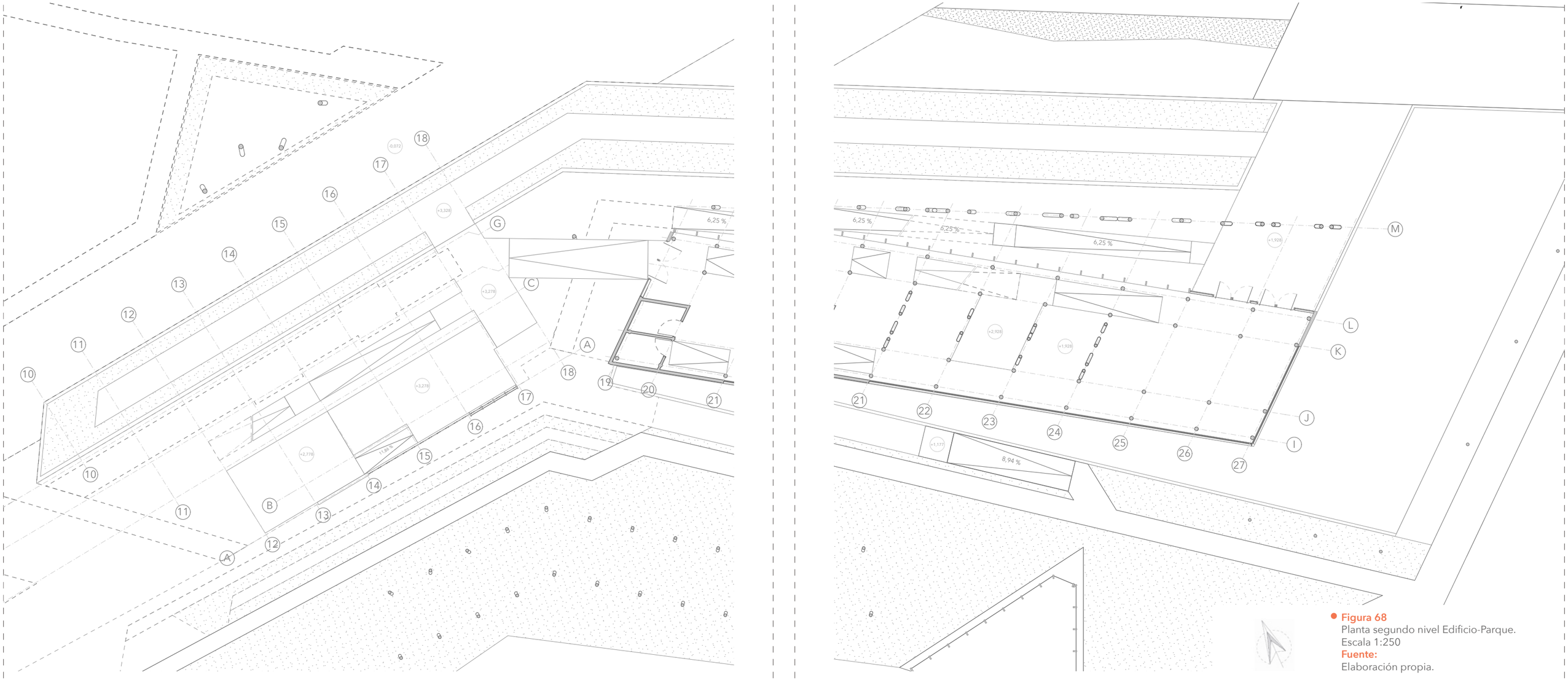
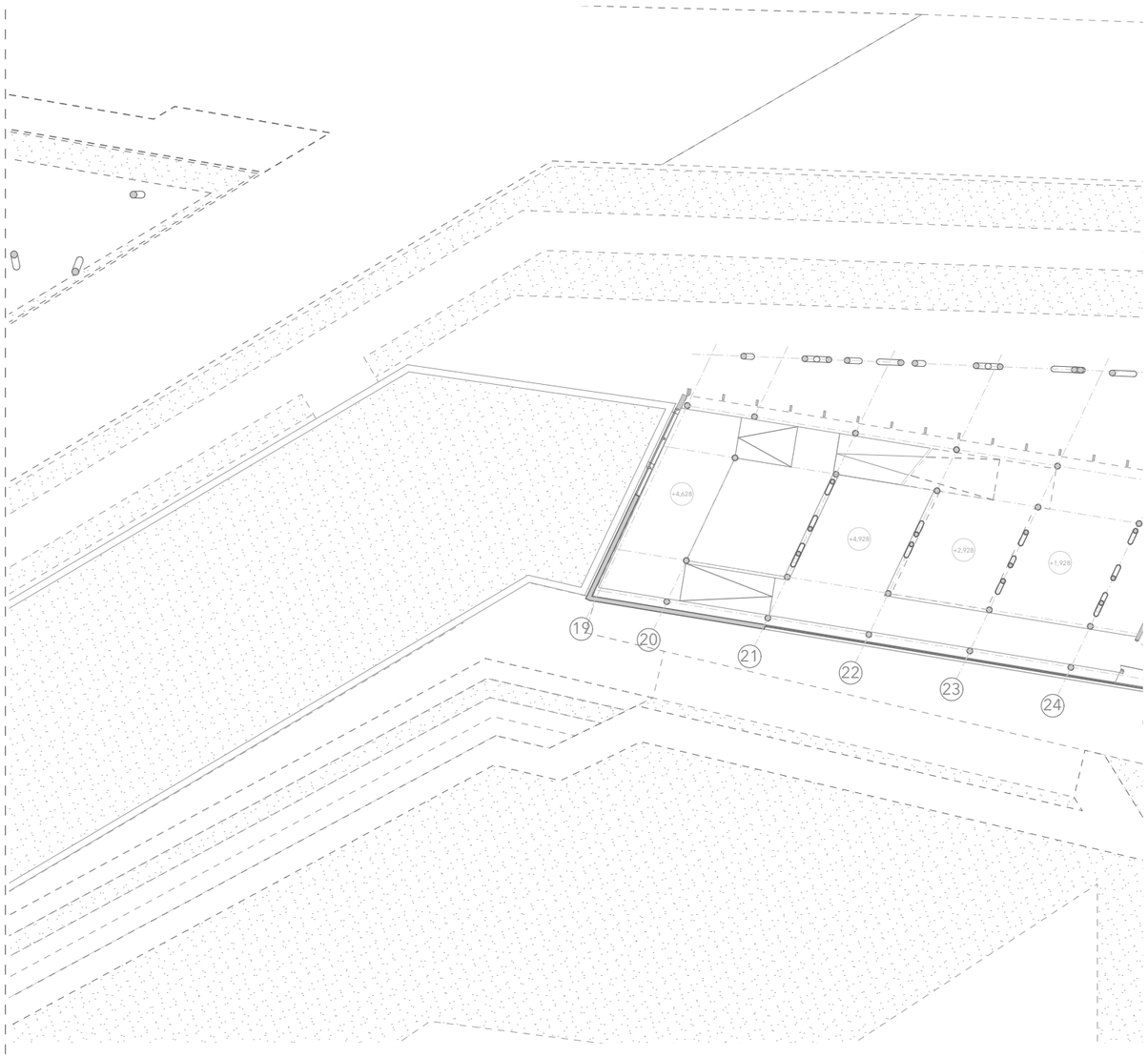


Figura 68
Planta segundo nivel Edificio-Parque.
Escala 1:250
Fuente:
Elaboración propia.



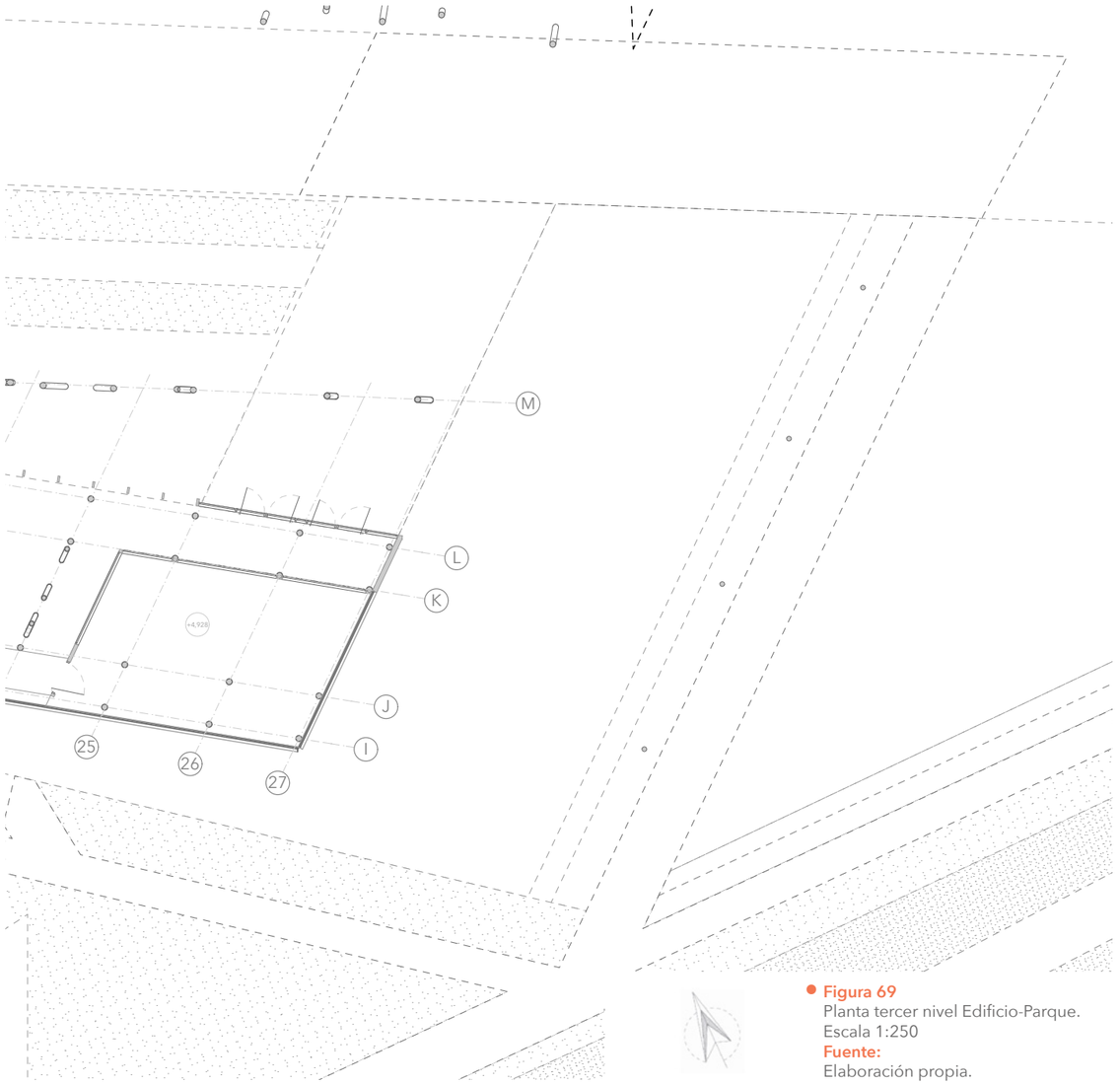


Figura 69
Planta tercer nivel Edificio-Parque.
Escala 1:250
Fuente:
Elaboración propia.

VISUALIZACIONES



Figura 70
Visualizacion principal Biblioteca
Fuente:
Elaboración propia.

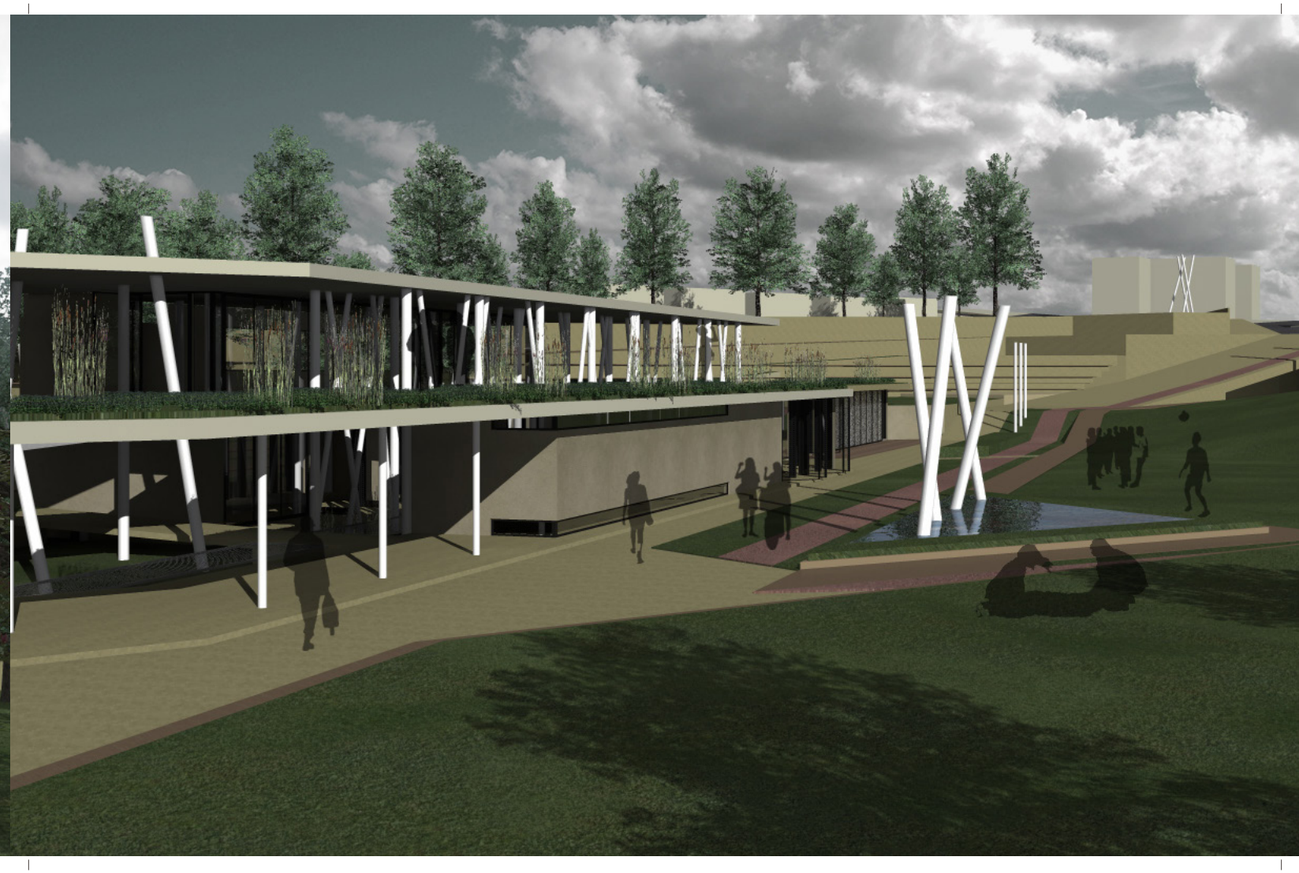


Figura 71
Visualización zona talleres y punto central del parque.
Fuente:
Elaboración propia.

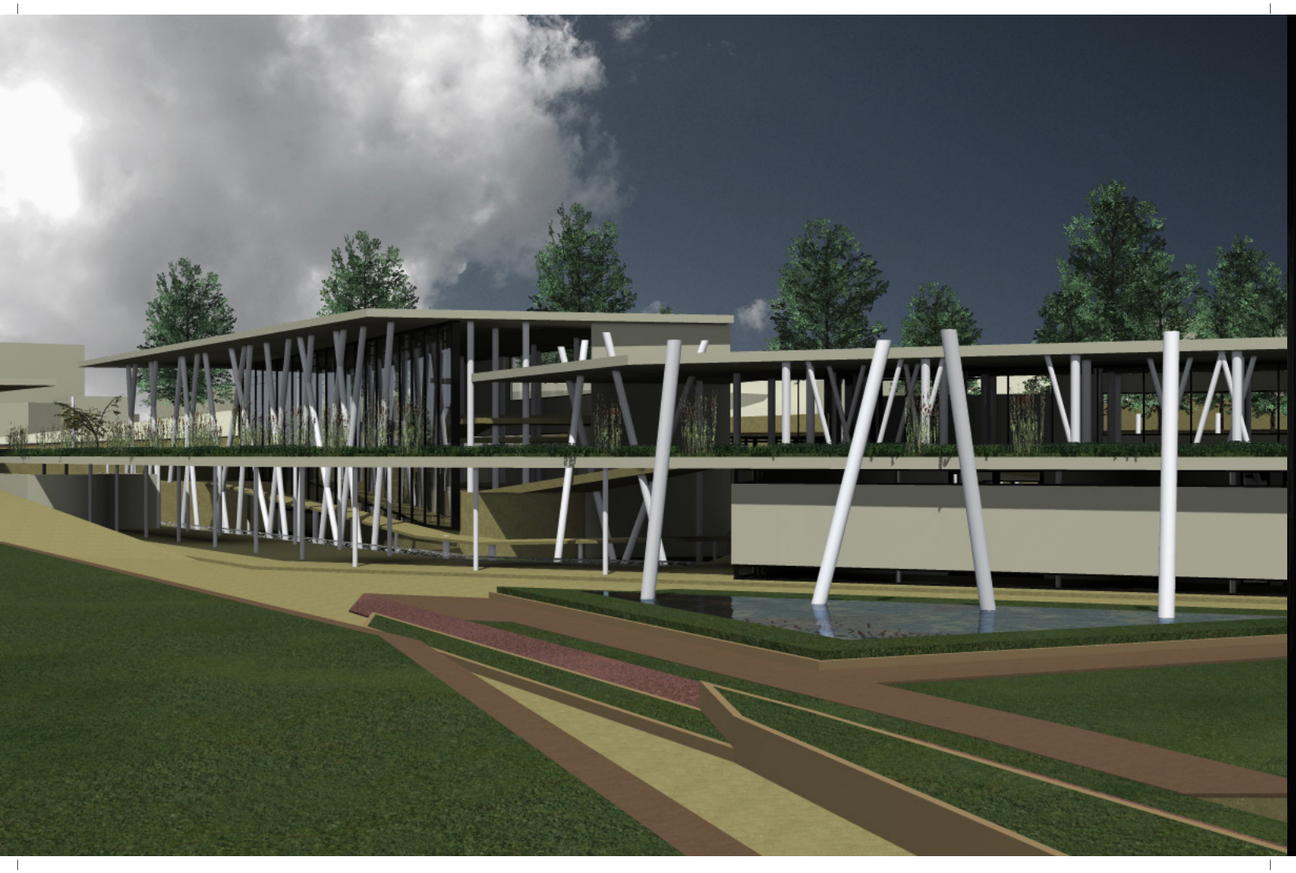


Figura 72
Visualizacion Biblioteca
Fuente:
Elaboración propia.

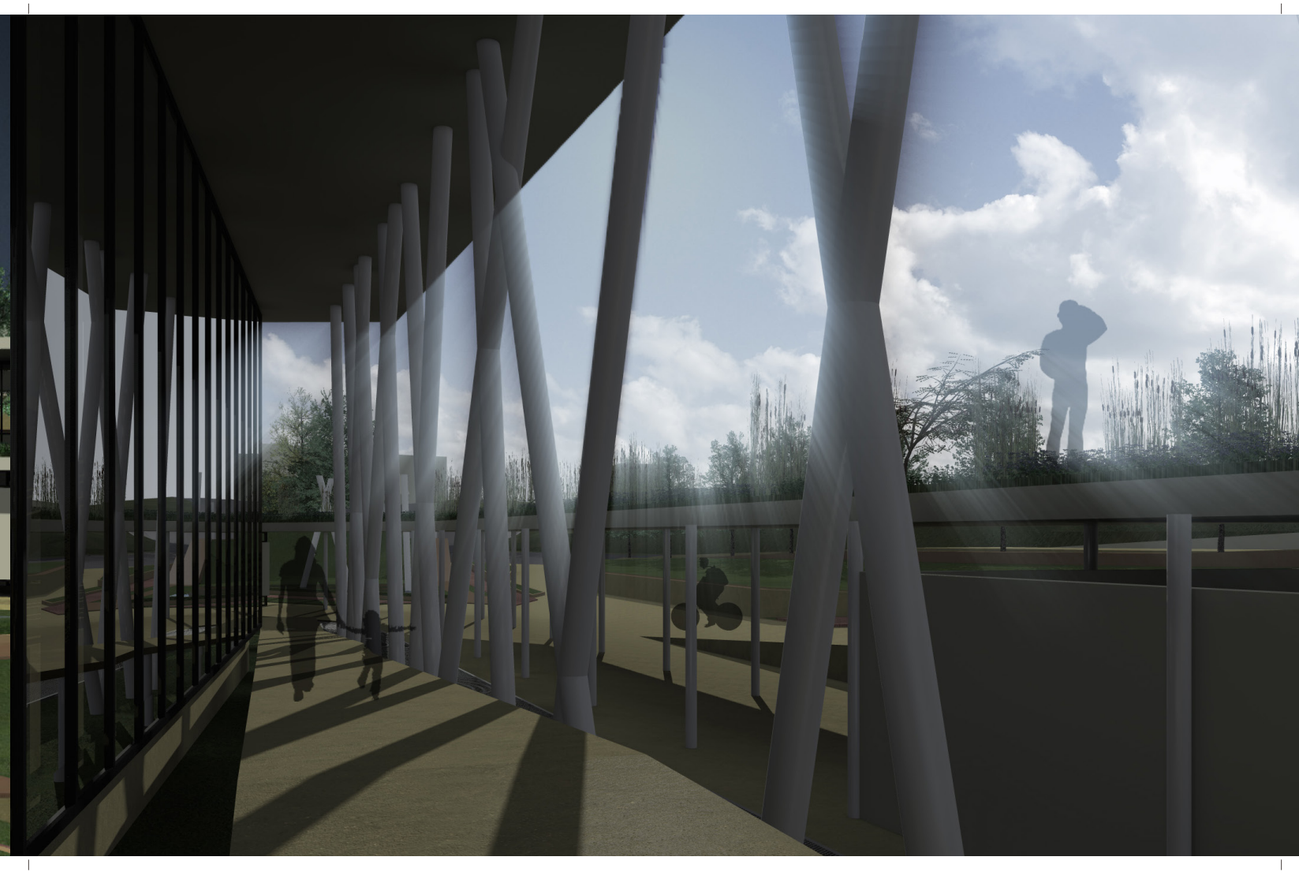


Figura 73
Visualización rampa de acceso a biblioteca
Fuente:
Elaboración propia.



Figura 74
Pasarelas de acceso a semillero de ideas
Fuente:
Elaboración propia.

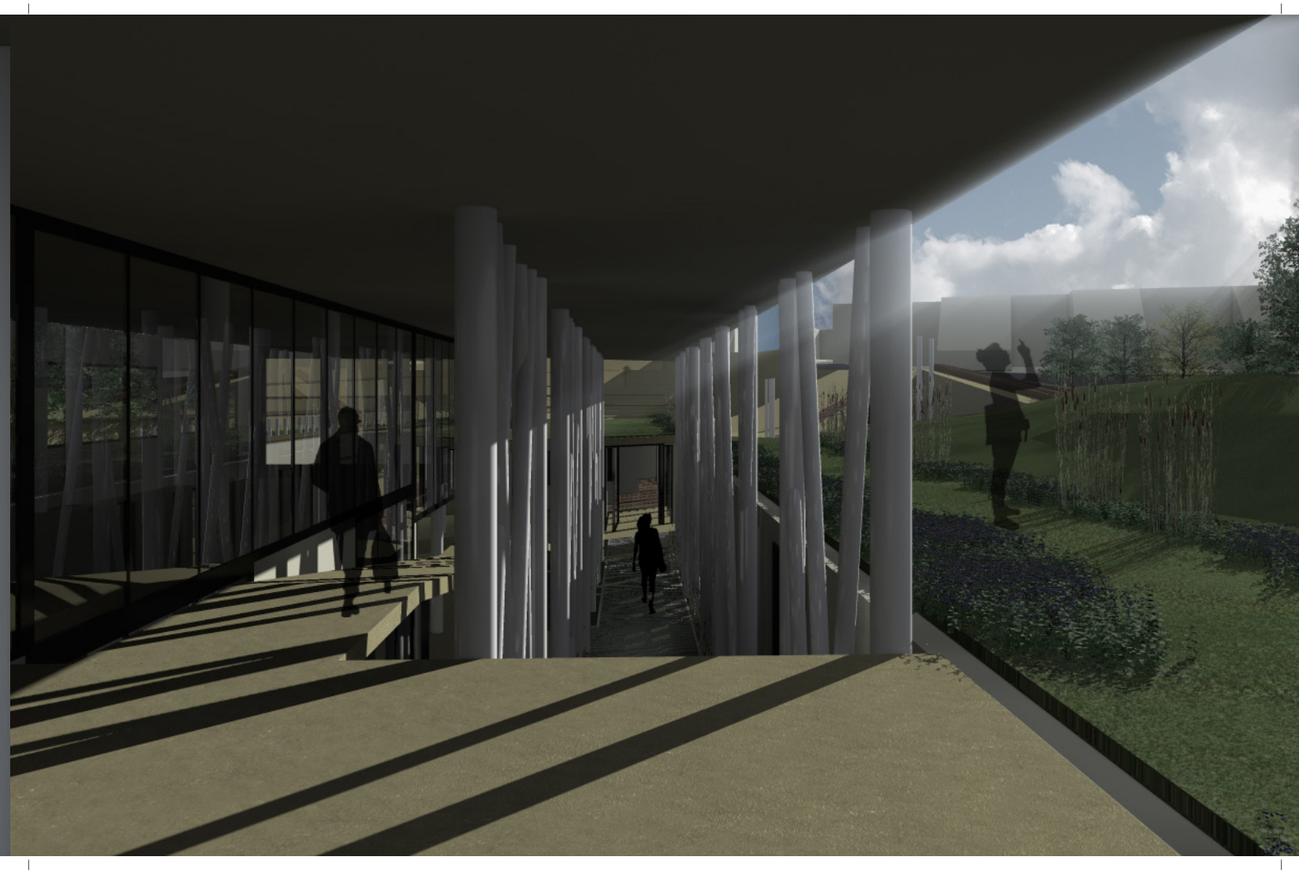


Figura 75
Pasarelas nivel biblioteca.
Fuente:
Elaboración propia.

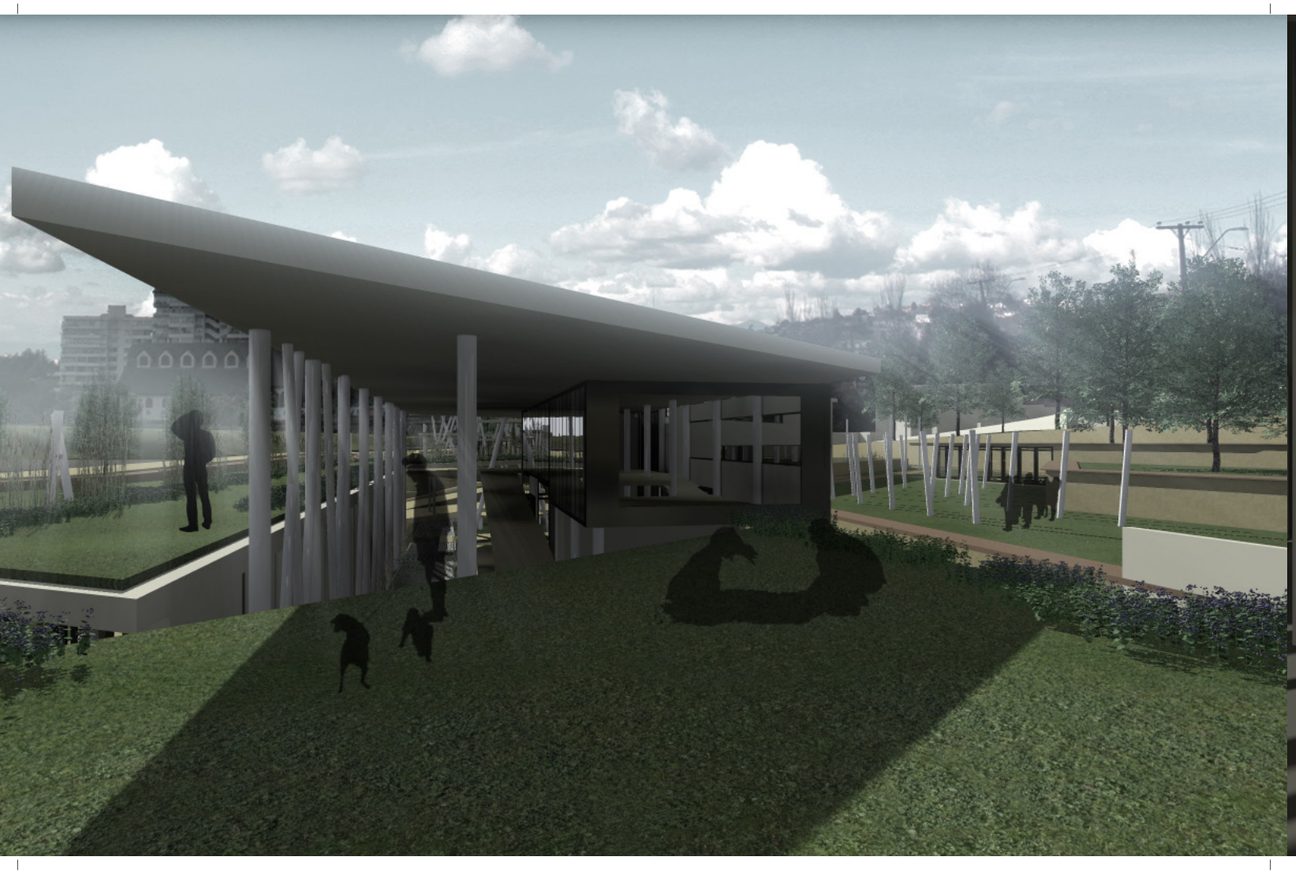


Figura 76
Vista desde cubierta de cafetería.
Fuente:
Elaboración propia.

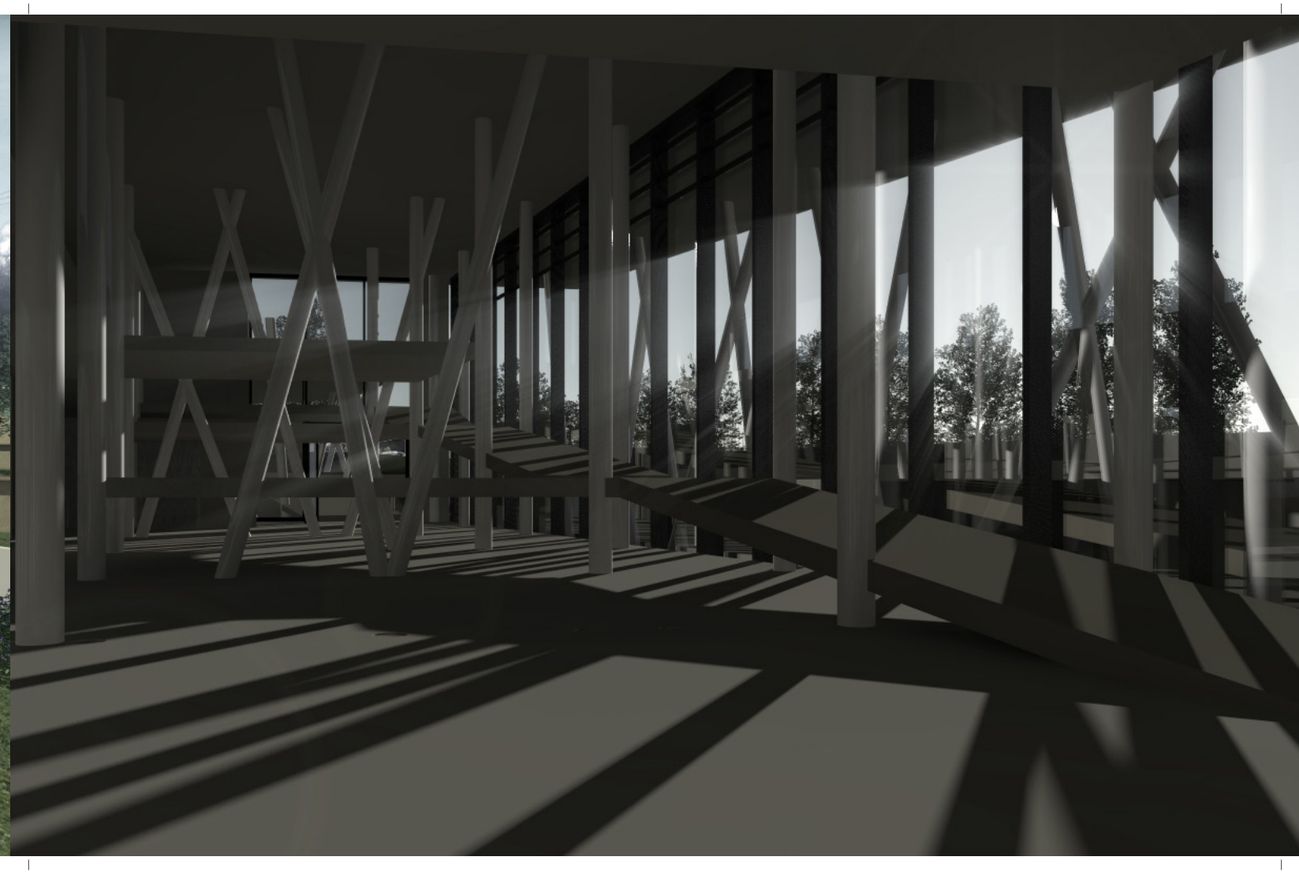


Figura 75
Interior de biblioteca.
Fuente:
Elaboración propia.

ANEXOS



CRT.GG.MV.SA.Nº 1459

Viña del Mar, 14 de septiembre de 2016

Señor
Felipe Vergara Galleguillos
Estudiante Arquitectura
Universidad Técnica Federico Santa María
Los Naranjos #511 casa 7-B-Belloto Norte
Quilpué

De mi consideración,

Agradecemos su interés sobre la materia expuesta, no obstante me permito comunicar que el proyecto asociado a la futura construcción de la Nueva Estación Valencia se encuentra en fase de desarrollo de sus diseños, restando parte importante de ésta para contar con información más precisa y detallada. Más aún, el referido proyecto se encuentra hoy sujeto a trámite de impacto ambiental ante la autoridad respectiva de modo tal que a esta fecha no es posible compartir información según lo solicitado.

Sin otro particular, le saluda atentamente,

José Miguel Obando Neira
Gerente Ingeniería y Obras
Metro Regional de Valparaíso S.A.

JON/lom.

c.c.: Archivo Gerencia de Ingeniería y Obras MV.
Archivo Gerencia General MV.

METRO REGIONAL DE VALPARAÍSO S.A.
Viana 1685, Viña del Mar, Chile / Mesa Central: (32) 2527500 / www.metrovalparaiso.cl

Documento 1
Carta Metro de Valparaíso.
Fuente:
Metro Valparaíso.

I. MUNICIPALIDAD QUILPUE ES DE TODOS
http://www.quilpue.cl/

Alcalde Mauricio Viñambres anunció la reapertura de "Estación Valencia"

Con la presencia del Alcalde Mauricio Viñambres, la Gerente de Merval Marisa Kausel, los Senadores Ignacio Walker y Lily Pérez y el Gobernador de la Provincia de Marga Marga Gianni Rivera, informaron hoy la reapertura de la "Estación Valencia" que sin duda, ha sido el sueño de muchos quilpueínos durante el último tiempo.

Al respecto el Alcalde Mauricio Viñambres señaló que " hoy día lo que queremos anunciar es que se va a abrir nuevamente la Estación de Valencia, y esto significa que el diseño de ingeniería lo va a tomar Merval, y nosotros tomaremos este proyecto para buscar el financiamiento, que significa Gobierno Regional, o Subsecretaría de Desarrollo regional, y el municipio se va a comprometer en la gestión, siendo parte del acuerdo y el protocolo que firmamos con el Ministro de Transportes y con la Senadora Lily Pérez".

Destacando además que "lo que estamos haciendo hoy en día es cumplir un compromiso junto con el Senador Ignacio Walker y la Senadora Lily Pérez y decirles a los que nos dijeron que era un tongo, que esto ya es una realidad"

El fuerte crecimiento habitacional y educacional de Quilpué durante este último tiempo ha justificado sin duda la reposición de esta estación de la línea férrea que estaba cerrada hace años y que hoy ya tiene luz verde para que comiencen las obras.

En ese contexto la Gerente de Merval, Marisa Kusel, explicó que "el potencial de la Estación Valencia requería demostrar que tenía beneficio social, eso se ha dado con el tiempo, ya han comentado que hay una expansión urbana hacia el lado norte, y eso obviamente aporta en pasajeros a poder ejecutar una nueva estación aquí.

Presupuesto y operación

La obra que beneficiará a la comunidad tendrá una inversión cercana a los $1500 millones y demorará aproximadamente 12 meses en ser ejecutada.
Cabe destacar que la Estación Valencia se reabre por ser la única red del Metro Valparaíso que está muy aislada de estaciones cercanas, esto porque hay más de 12 kilómetros entre la estación El Salto y la estación Quilpué, situación que no sucede en otras comunas.
Con respecto a la frecuencia y las nuevas obras que se ejecutarán dentro de los próximos meses en Quilpué Merval anunció que al operar nuevamente la Estación Valencia, se contará con más trenes que operarán y no causarán ningún altercado en el funcionamiento normal.
"La frecuencia no se verá alterada, la estación valencia va a operar cuando lleguen los ocho nuevos trenes por lo tanto va a haber capacidad suficiente como para poder subir más público al servicio Metro Valparaíso, la estación además en su diseño contempla buses de acercamiento similar a lo que existe hoy en Limache, por lo que también beneficiará a la gente que está al lado sur del troncal"

En ese mismo contexto el Alcalde expresó que "nosotros calculamos que la reapertura de la Estación Valencia va a beneficiar a cerca de 40 mil habitantes, esto porque va a existir un sistema, donde la gente de Paso Hondo y de otros lugares va a tener buses de acercamiento y van a poder utilizar esta estación".

Nuevos proyectos

Los senadores Lily Pérez e Ignacio Walker quisieron ser parte de estos beneficios que van en pro de la comunidad, anunciando además nuevos proyectos para la región.
"Hoy tenemos el compromiso de Metro Valparaíso que hoy en día está movilizando 21 millones de pasajeros al año, cuando esto lo inauguró el ex presidente Ricardo Lagos el año 2006 eran 8 millones

Documento 2
Reapertura de estación Valencia.
Fuente:
http://www.quilpue.cl

METRO VALPARAÍSO S.A.

GRUPOEFE

metro valparaíso

LICITACIÓN PÚBLICA

"CONSTRUCCIÓN NUEVA ESTACIÓN VALENCIA DE METRO VALPARAÍSO"

ESTUDIO DE INGENIERÍA BÁSICA Y DE DETALLES

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Viña del Mar

Abril 2015.

Documento 3
Licitación pública "Construcción nueva estación Valencia de Metro Valaraíso".
Fuente:
Metro Valparaíso.

3 Ubicación

En la figura Nº 1 se ilustra una ubicación general donde se ubicará la estación Valencia. Para el diseño de la estación se deberá contemplar la mejor ubicación dentro de lo que muestra la figura Nº 2.



Figura Nº 1



Figura Nº 2

Documento 4
Ubicación nueva estación de Valencia.
Fuente:
Metro Valparaíso.

ASESORÍA URBANA - DIRECCIÓN DE OBRAS - ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUILPUÉ

Normas de Edificación CUADRO Nº 11	MI Mixta Industrial	MI

CIERROS	A la calle		Al vecino	
	Transparencia	Altura (en metros)	Transparencia	Altura
	50%	1,80	-------	------

CONDICIONES PREDIALES	Antejardín (en metros)			
	Vías Estructurantes	Calles	Pasajes	
	5,00	3,00	2,00	
	Superficie Predial Mínima			
	Vivienda	Industria		
	160 m2	400 m2		
	Densidad Neta Máx. Hab/há	Estacionamientos Mínimos		
	Vivienda	Industria	Equipamiento	Habitacional
	500 m2	1 c/300 m2 edificados	1 c/100 m2 a partir de 400 m2	1 por cada vivienda
	Sistema de Agrupamiento		Ochavos en la Línea Oficial (en metros)	
	Vivienda	Vivienda - Industria	4,00	
	PAREADO	AISLADO		

ENVOLVENTE VOLUMÉTRICA	Alturas Máximas de Edificación (en metros)	Rasante
	OGUC	Art. 2.6.3 OGUC
	Adosamientos	Distanciamientos a Deslindes
	OGUC	Vivienda: OGUC Industria: 1 m por c/3m de altura desde un mín. de 3 m.

SUPERFICIE EDIFICABLE	Coeficiente de Constructibilidad	Coeficiente de Ocupación de Suelo Máximo
	1.2	60%

Documento 5
Especificación de zona Mixta Industrial.
Fuente:
Plan Regulador de Quilpué.

Referencias Bibliográficas

LIBROS

Abarca, F., Campos, F., (2013) El paisaje desde el límite de lo urbano: una utopía necesaria y educadora. Granada, España.

Alday, I., Ávila, C., Bergera, I., De la Cal, P., Diez, C., Ezquiaga, J., et al. (2011). Proyectos integrados de arquitectura, paisaje y urbanismo. Zaragoza, España.

Bermejo, M., Magrinyà, F., (2007). Comparación de tiempos de trayectos Metro-A Pie-Bici en la zona urbana de Barcelona. Barcelona, España.

Bravo, D., Larrañaga,O., Millán,I., Ruiz, M., Zamorano, F. (2013). Informe final Comisión Externa Revisora del CENSO 2012.

Brignardello, A., San Martín, L., Gronemeyer, G., Alarcón, L., Aravena, P., Arancibia, L., et al. (2015). Ciudad, Memoria y Patrimonio. Reflexiones sobre el pasa y el presente de Quilpué. Quilpué, Valparaíso.

Brus Leguás C., (2002). Quilpue, Historia de una comuna.

Castro, R. (1998). Rogelio Salmona. Bogotá, D.C., Colombia.

Consejo Regional de la Cultura y las Artes., (2012). Política Cultural Regional 2011-2016 Valparaíso. Valparaíso, Chile

Hidalgo, R., De Mattos A., Arenas, F., (2009). Chile: del País Urbano al País Metropolitano. Santiago, Chile.

I. Municipalidad de Quilpué (2006). Diagnóstico Comunal de seguridad ciudadana. Quilpué, Valparaíso.

Ilustre Municipalidad de Quilpué. (2016). Nuestra Ciudad. Quilpué, Chile.

INE (2005). Chile: Ciudades, Pueblos, Aldeas y Caseríos. Santiago, Chile.

Ministerio de Desarrollo Social (2012). Informe de territorio, Quilpué. Santiago, Chile.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones., (2014). Mapa de Recorridos de buses y Estaciones de Metro en Viña del Mar. Valparaíso, Chile.

Ministerio de Obras Públicas, Cipres Ingeniería,. (2003). Análisis y Diagnóstico de Flujos de Transporte en el Corredor Central. Santiago, Chile.

Minvu., (2014). Plan Regional De Desarrollo Urbano Y Territorial De La V Región De Valparaíso. Valparaíso, Chile.

Mora,M., Constanzo, J., Contardo, J., Muñoz, J. (2016). Informe de flora y fauna del Estero de Quilpué y Pejerreyes. Tercera campaña. Quilpué, Valparaíso.

Quezada, J., (2007). Estero Marga Marga, V Región Lavadero Aurífero. Santiago, Chile.

Ríos, M. (2013). La Problemática Habitacional Y El Ordenamiento Territorial En El Ámbito Municipal. Estudio De Casos En La Provincia De Buenos Aires. Santiago, Chile.

TESIS

Castellano, V. (2012). Parque Fluvial estero Marga Marga. Tesis no publicada. Universidad de Chile.

Lira Jara, A. (2015), Analisis de oportunidades de inversión inmobiliaria en las comunas de Quilpué y Villa Alemana: Caso condominio de viviendas. Tesis de Magister no publicada. Universidad de Chile.

Ponce, X. (2010). Nueva centralidad para la provincia de Marga Marga. Tesis no publicada. Universidad Técnica Federico Santa María.

Ríos, R. (2009). Plan maestro para edificio Consistorial y biblioteca pública de Quilpué. Tesis no publicada. Universidad Técnica Federico Santa María.

Tejeda, G. (2013). Estrategias de integración para el mejoraminto de barrios socialmente deteriorados. Caso Santiago. Tesis no publicada. Universidad Técnica Federico Santa María.

SITIOS WEB

https://www.archdaily.com/http://www.minvu.cl/

http://www.chileflora.com/

http://www.diarioelobservador.cl/

http://www.mercuriovalpo.cl/

http://www.plataformaarquitectura.cl/

http://www.plataformaurbana.cl/

http://www.patrimonio-urbano.cl/

http://www.quilpue.cl/

http://www.quilpueonline.cl/

PUBLICACIONES DE DIARIOS Y REVISTAS

Pizarro, A. (2009, 5 de Semptiembre). La meta es dejar de ser “ciudad dormitorio”. El Mercurio de Valparaíso.