



Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Semestre Primavera 2022

Antecedentes de proyecto

CENTRO DE ARTES ESCÉNICAS VALPARAÍSO

Estudiante: Fernanda Cabezón Henríquez
Profesor guía: Juan Pedro Sabbagh Bottinelli
Planteamiento Integral del Problema de Título 2022-2023

Este continuo e irrecuperable cambio de posición de una parte del material con respecto a otra parte cuando es sometida a una tensión cortante constituye un flujo, una propiedad característica de los fluidos. Opuestamente, las fuerzas cortantes ejercidas sobre un sólido para doblarlo o flexionarlo se sostienen, y el sólido no fluye y puede volver a su forma original. (Bauman, 2002, pág.7)

ÍNDICE

I

INTRODUCCIÓN

Presentación
Motivaciones personales
Tema

II

PROBLEMÁTICA

Nuevas formas de vivir: Modernidad líquida
Límites difusos
Habitar líquido en Valparaíso

III.

LUGAR

Búsqueda del sitio
Contexto urbano
Barrio Puerto Valparaíso
Análisis Barrio Puerto
Análisis terrenos seleccionados
Edificio Astoreca
Diagnóstico situación actual
Valores del inmueble y terrenos seleccionados
Conclusiones del lugar

IV

PROYECTO

Propuesta programática
Estrategias de proyecto
Propuesta partido general

V

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

I INTRODUCCIÓN

Presentación

El presente informe se desarrolla como la primera etapa del proceso de titulación de la carrera de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Se genera una recopilación de antecedentes y una propuesta de partido general para culminar con el desarrollo del proyecto en el próximo semestre. Este proceso es guiado por el arquitecto Juan Pedro Sabbagh Bottinelli, quien plantea llevar a cabo el proyecto de título como un taller en conjunto con los demás integrantes de la sección bajo la premisa general titulada "Ética del desuso. Ruinas contemporáneas, la arquitectura que nadie quiere hacer" con el principal objetivo de **generar proyectos gatillantes que logren una sutura en la red de sistemas que conforman el entorno.**

Motivaciones personales

La principal razón de realizar este proyecto de título es el haber vivido en la comuna de Valparaíso y ser testigo de cómo ésta, a pesar de la gran cantidad de valores patrimoniales, evidente identidad e incomparable geografía se ha ido deteriorando en el tiempo tanto al nivel barrial como urbano.

Surge también la motivación por continuar el tema de Seminario de Investigación relacionado con analizar y buscar mejoras para la calidad de vida de los habitantes de Valparaíso y también el tema del Proyecto de Licenciatura bajo el concepto de la *Habitar líquido* planteado por Zygmunt Bauman que abordó la restauración y renovación de un edificio industrial en desuso en la comuna de Valparaíso.

Fig 1. Vista aérea Plaza Anibal Pinto centro histórico de Valparaíso. Elaboración propia.



Tema

Entre las diversas transformaciones que han afectado a las ciudades latinoamericanas desde fines del siglo XX, se incluyen la pérdida de peso y migración del sector industrial, la expansión urbana a escala metropolitana y el deterioro de las zonas céntricas tradicionales. La globalización y transición demográfica que experimentan estas urbes ha generado que diversos sitios y edificaciones culminen en desuso o abandono. (Carrión, 2001) No obstante, existen diversos orígenes por los cuales se generan estos espacios intersticiales, como los errores de planteamiento, de concepto, el reemplazo de algunas obras, los nuevos usos, etc. Teniendo todos en común las consecuencias que traen para la ciudad; dispersión, discontinuidad e irrupción del paisaje urbano.

El centro histórico de Valparaíso no es ajeno a estas problemáticas ya que cada año aparecen más intersticios urbanos tanto en sus cerros como en el plan. La particularidad que confronta esta zona es que contiene parte del único centro urbano vigente declarado Patrimonio de la Humanidad en nuestro país, lo cual genera un peligro en la conservación de un valor universal singular. (Valenzuela Ureta, 2020)

Por consiguiente, es fundamental reconocer estos vacíos urbanos y comprender la ciudad como un sistema vivo en constante transformación y cuestionarse al momento de diseñar y proponer; **¿Qué sucederá después? ¿Es realmente una necesidad? ¿Recursos disponibles? ¿Cómo podrá adaptarse con el paso del tiempo?** Para no volver a cometer estos errores que irrumpen el funcionamiento de las ciudades y que ésta ejecute como un sistema de redes integrado. Un proyecto arquitectónico puede corromper esta discontinuidad para generar armonía y unidad en la dinámica de la ciudad de Valparaíso sin olvidar sus necesidades, para solventar las consecuencias negativas que estos vanos han traído consigo.



Fig 2. Ex Maestranza de trenes - Muelle Barón Valparaíso. (Quintana Sommella, 2009)

Fig 3. Ex Palacio Subercaseaux Valparaíso. (Equipo Cultura, 2013)



II PROBLEMÁTICA

Nueva forma de habitar: Modernidad líquida

Como se mencionó anteriormente, las ciudades han sufrido diversas transformaciones de distinta índole desde fines del siglo XIX. Sin embargo, en la actualidad, los cambios se han acelerado producto de la repentina crisis sanitaria que modificó nuestras formas de habitar tanto en espacios privados como en el espacio público.

No obstante, este acelerado proceso comenzó a manifestarse previamente durante la modernidad dado el ritmo frenético e impredecible de la ciudad. Por esto el filósofo Bauman en su libro *Modernidad líquida* a modo de metáfora, define las propiedades de los sólidos; elementos con forma definida, que no se transforman ni se deforman fácilmente. Y los líquidos; sustancias sin forma definida que son sensibles a la transformación. (Bauman et al., 2015) De esta forma, considera la ciudad como el lugar donde esta analogía se hace más evidente, planteando que; **en ella todo está en continuo cambio y movimiento**: Nos movemos para comprar, para hacer turismo, para ir al trabajo o para divertirnos. Realmente, más que vivir en la ciudad, pasamos gran parte del tiempo trasladándonos a través de ella. (Bauman et al., 2015)

Este dinamismo urbano provoca que algunos espacios de la ciudad no cumplan un rol específico en ella, generando así límites en la dinámica fluida por la inconclusión de la función de estos. Al ser un habitar líquido, es decir, dinámico, flexible y adaptable, no implica que este sea irracional, desorganizado o caótico, sino más bien, genera una ruptura del espacio singular del habitante bajo el manejo de límites difusos.

Límites difusos

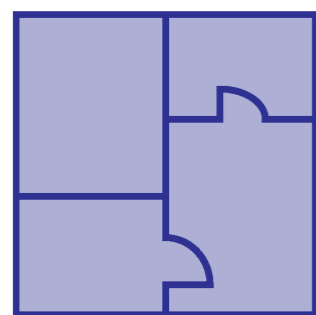
La arquitectura de límites difusos se puede definir como una arquitectura que se conforma con límites blandos que reacciona ante un entorno natural transformando el programa en espacio, que permite cambios temporales en el programa e incentiva acciones de la gente en el espacio configura arquitectura que se esfuerza por alcanzar la transparencia y la homogeneidad, pero también por hacer posibles rasgos especiales del lugar. (Castillo Martínez, 2017)

Este concepto es planteado por el arquitecto Toyo Ito en su libro *Arquitectura de límites difusos*, donde indica que el nuevo paso a seguir por la arquitectura es una *arquitectura blanda* que pueda reaccionar ante el entorno natural (Ito, 2006) donde aparecen formas que se adapten y dialoguen con la topografía y el lugar a través de un gesto simple y sencillo.

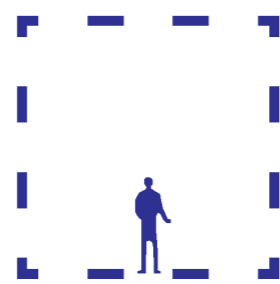
No obstante, el autor manifiesta su preocupación ante la rigidez que sufre la arquitectura en la ciudad moderna. Independiente si el edificio tiene una expresión geométrica o una expresión orgánica, con pliegues, etc.. "Lo que en realidad me gustaría explicar es la duda que tengo respecto al límite de los edificios, que separa claramente el mundo exterior del interior. Es una duda hacia el modo de ser de la arquitectura, demasiado independiente y conclusa" (Ito, 2000). Refiriéndose a la tendencia de aislar la arquitectura como si fueran piezas independientes, negando el carácter relacional que tiene el ser humano y por ende todos los sistemas que crea, incluido el urbano. (García Martínez, 2013)

Finalmente, el arquitecto Careri plantea en su libro *Walkscapes*, el andar como práctica estética, que antiguamente el centro histórico de la ciudad era denso y compacto y que actualmente es una constelación de vacíos (Careri, 2002, págs. 13-14) explicando que estos tienen aspectos similares pero diversos orígenes y los cataloga como *espacios líquidos* ya que son adaptables a las necesidades de la población, incluso en algunos casos como un hogar. **Ver figura 4.** Esquema conceptual del espacio en la *modernidad líquida*.

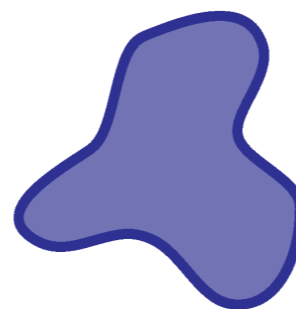
Esquema conceptual del espacio en la modernidad líquida



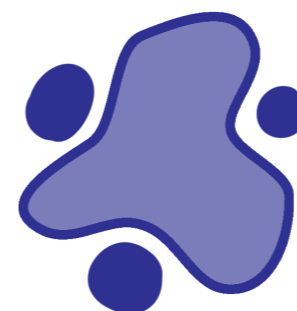
Previo diseño de recintos con funciones y usos



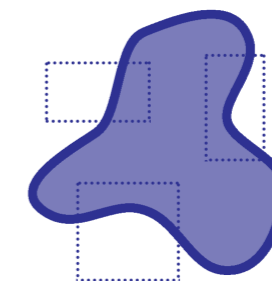
Ruptura del límite en el espacio y tiempo.



Pérdida del espacio singular del habitante.



Inconclusión en la función de algunos recintos: límites



Límites difusos: Flexibilidad e integración con el entorno.

Fig 4. Esquema conceptual del espacio en la *modernidad líquida*. Elaboración propia 2022.

Habitar líquido en Valparaíso

Al transitar por Valparaíso, es evidente la cantidad de interrupciones que se generan en la trama urbana, ya sea por recintos en abandono, terrenos baldíos, ruinas de alguna edificación o por la incoherencia entre dos o más usos. Estos espacios se comportan como límites en la dinámica de la ciudad generando que el habitar se vuelva suspendido e incoherente.

Estos límites son generados principalmente en el centro histórico de las ciudades dado el crecimiento de los centros urbanos, ya que estos al ser valorados por su cercanía y accesibilidad a servicios, comprenden una gran demanda en el ámbito de la construcción de nuevas edificaciones y espacios que generan en contraproducente, la destrucción de espacios antiguos para construir nuevos equipamientos. A su vez, este abandono se origina porque muchas veces estas nuevas edificaciones no responden a las necesidades económicas o sociológicas del lugar (Rojas, 2004) Generalmente se prioriza la ubicación, superficie y el valor más que la verdadera necesidad de los habitantes por parte de los inversionistas interesados en los terrenos, quienes en algunos casos privatizan este espacio alejándolo del público.

En el caso de Valparaíso, además de la diversidad de terrenos en desuso existentes, la zona donde se puede evidenciar de mayor forma la existencia de un límite es en la relación del centro histórico de la ciudad con el borde costero. La privatización del puerto dada por el Terminal Pacífico Sur genera una nula relación entre el centro histórico de la ciudad y la costa a excepción de algunos sitios como la Plaza Sotomayor donde se puede acceder al Muelle Prat.

A pesar de que el funcionamiento del puerto es esencial para el desarrollo económico de la ciudad desde que se fundó, la mínima relación existente genera un fraccionamiento no sólo en cuanto al espacio, sino que también ante la identidad de Valparaíso, ciudad cultural y ciudad puerto. En resumen, la problemática abordada en este proyecto es la **desconexión entre el eje marítimo y el eje terrestre** comprendiendo sus diversos usos y equipamientos. **Ver Figura 5.** Esquema síntesis de la problemática abordada.

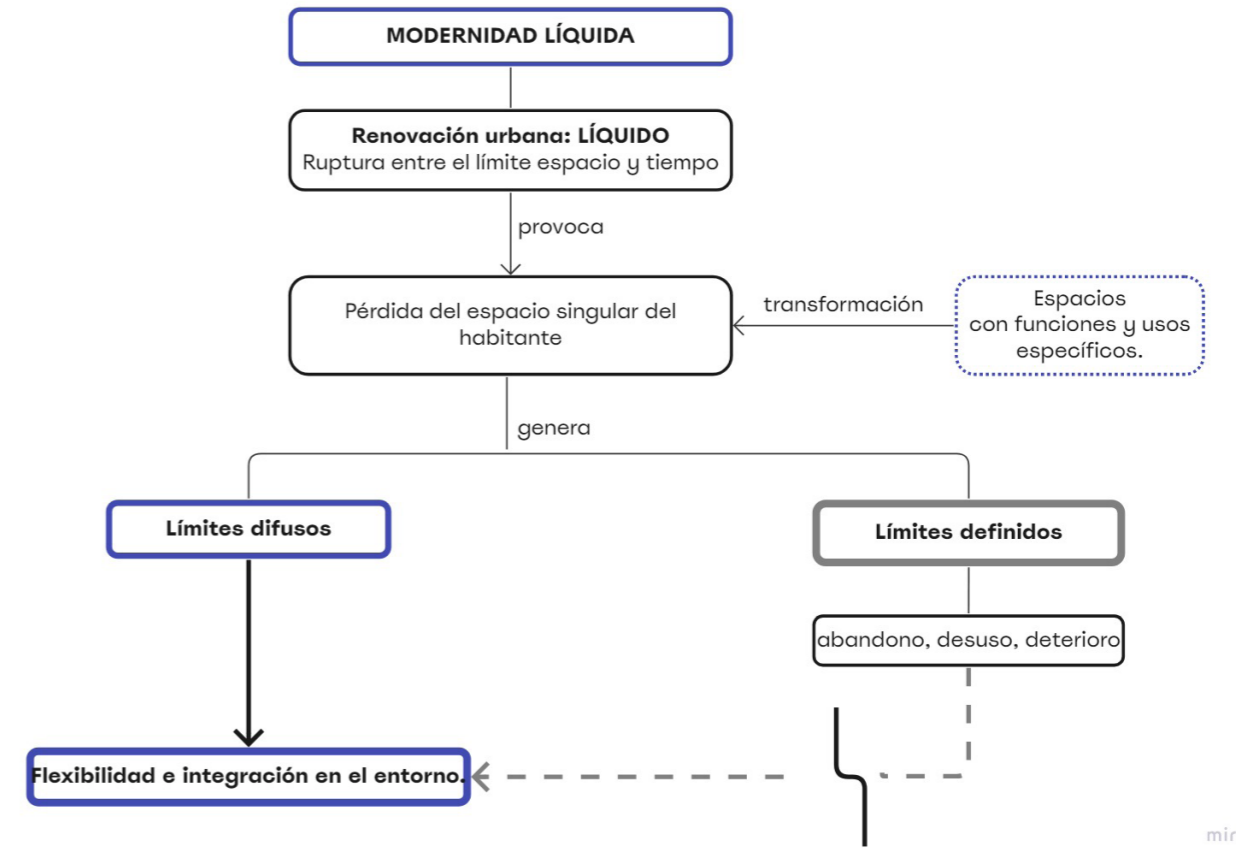


Fig 5. Esquema síntesis de la problemática abordada. Elaboración propia.

III LUGAR

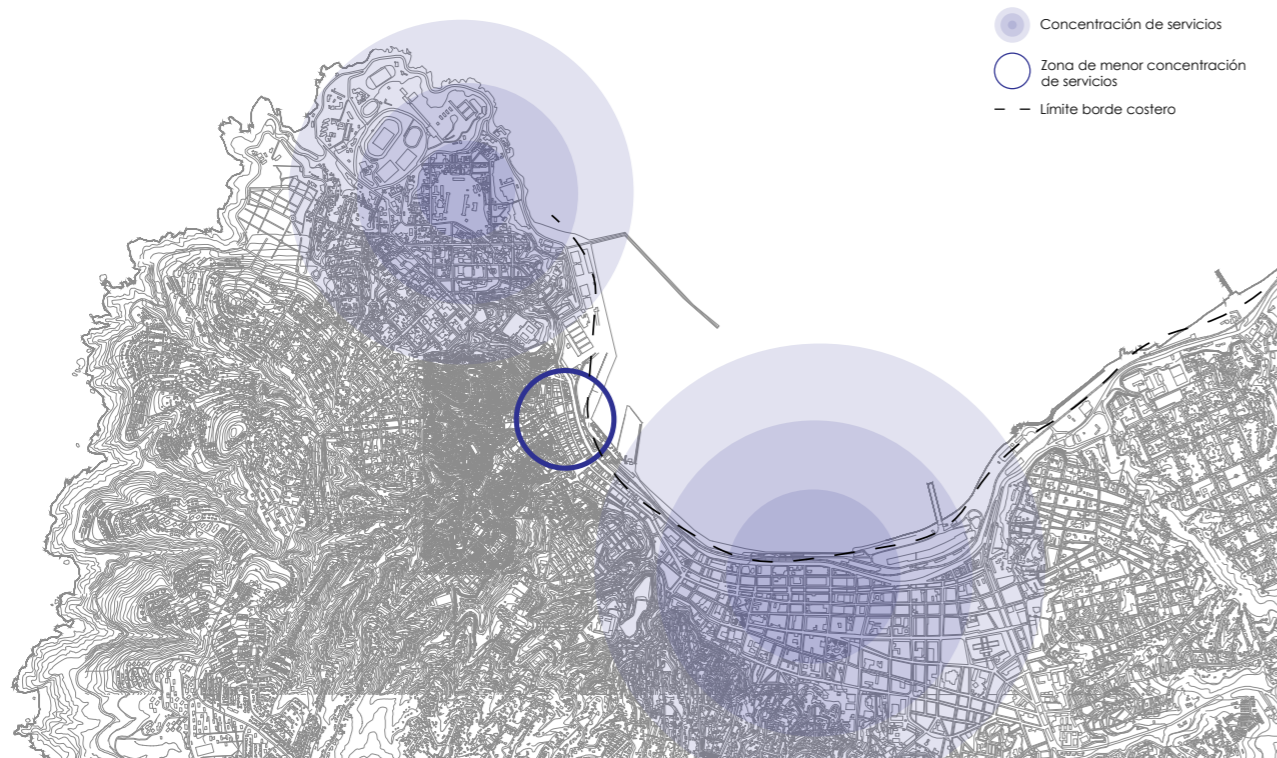
Búsqueda del sitio

Para escoger un vacío en Valparaíso, se realiza un análisis general sobre la dinámica de la ciudad, considerando variables como el deterioro, abandono, desuso y acceso a espacio público específicamente en el centro histórico. De éste se obtiene que existe una **discontinuidad en la trama urbana de Valparaíso** ya que se concentran los servicios y usos en dos polos longitudinales del centro histórico.

Del análisis realizado, se puede observar que la zona con mayor concentración de edificaciones y terrenos en deterioro, desuso y abandono es el **Barrio Puerto**; Zona Típica y declarada Patrimonio de la Humanidad en el año 2003. A su vez, la zona que presenta el menor acceso de parte del público y habitantes de Valparaíso se concentra en el borde costero de la ciudad donde se encuentra el Terminal Pacífico Sur y otros recintos pertenecientes a entidades de carácter privado.

Ambas situaciones generan una desconexión en la trama urbana ya que por un lado, el Barrio Puerto al ser el barrio en mayor deterioro del centro histórico de Valparaíso provoca una **irrupción longitudinal** entre el cerro Playa Ancha; zona donde se concentran diversos equipamientos para la ciudad como el estadio de la comuna, sedes de universidades, playas y gran parte de las sedes de la Armada de Chile, con el sector poniente del centro; donde se encuentran también sedes universitarias, escolares, bancos y la mayor parte de los servicios de la ciudad.

Fig 6. Discontinuidad en la trama urbana de Valparaíso. Elaboración propia.



Por otro lado, la privatización de la mayor parte del borde costero genera una **irrupción transversal entre el eje marítimo y el eje terrestre**, provocando una casi nula relación entre el puerto y los habitantes. **Ver Figura 6.** *Discontinuidad en la trama urbana de Valparaíso.*

Por este motivo se realiza un catastro de las edificaciones en desuso del Barrio Puerto considerando sus m², estado estructural y cercanía de acceso al puerto y a grandes redes de tránsito de la ciudad.

Finalmente, se escoge el Edificio Astoreca, el terreno baldío frontal y una extensión hacia el puerto debido a su ubicación estratégica que une al puerto y a la Avenida Errázuriz que conecta el cerro Playa Ancha con el centro urbano del poniente de la ciudad, lo cual cumple con las características y oportunidades para romper esta discontinuidad longitudinal y transversal en el centro histórico de Valparaíso.

Fig 7. Catastro vacíos urbanos en el Barrio Puerto. Elaboración propia.





Fig 8. Edificio Astoreca y proximidades. Elaboración propia.



Fig 8. Terreno baldío frente al Edificio Astoreca y proximidades. Elaboración propia.

Contexto urbano

Como se mencionó anteriormente, el terreno escogido se encuentra en una posición privilegiada del centro histórico de Valparaíso tanto por su cercanía al puerto como por la conexión hacia el resto de la ciudad.

Si bien, en un principio, la Plaza Echaurren funcionó como la plaza que recibía a quienes arribaban desde el puerto, hoy en día no existe relación ni vestigios de lo que este sector fue en los inicios de la ciudad. Esta situación se genera debido a que por un lado, una de las edificaciones que colindan con la plaza está en abandono irrumpiendo la relación de la plaza con el puerto y también, las barreras construidas por el Terminal Pacífico Sur no permiten el paso libre al público por ser parte de una entidad privada. Por estas razones, el espacio en la Plaza Echaurren se vuelve menos seguro y se utiliza para realizar malas prácticas como consumir sustancias ilícitas, comercio ilegal, actos delictuales, etc.

Sin embargo, se puede destacar la presencia y vigencia de locales comerciales existentes hace más de 50 años que siguen funcionando a pesar del proceso de oxidación y obsolescencia por el que pasa el barrio. Asimismo esta zona presenta una gran accesibilidad al sistema de transporte de Valparaíso ya que colinda con la Avenida Errázuriz; vía que conecta el plan de Valparaíso longitudinalmente.

No obstante, se destaca la presencia de edificaciones de uso mixto; vivienda y comercio en el primer nivel. Estas edificaciones fueron construidas en a principios del siglo XX y aún mantienen su uso compartido generando un intercambio constante entre los habitantes y los visitantes del lugar desde sus inicios. También se concentran edificios institucionales con programas mixtos como comercio y oficinas privadas, bancos o ministerios, etc. Esto debido a que el terreno está dentro del pleno centro histórico de Valparaíso

En resumen, esta zona presenta una desconexión por diversos motivos como el abandono de edificaciones, la gran cantidad de vacíos, peligros de derrumbe y los límites que generan estos inmuebles provocando que la población habite en una especie de laberinto. Sin embargo, presenta una clara identidad respecto a la conservación de sus usos y edificaciones desde los inicios de la ciudad.

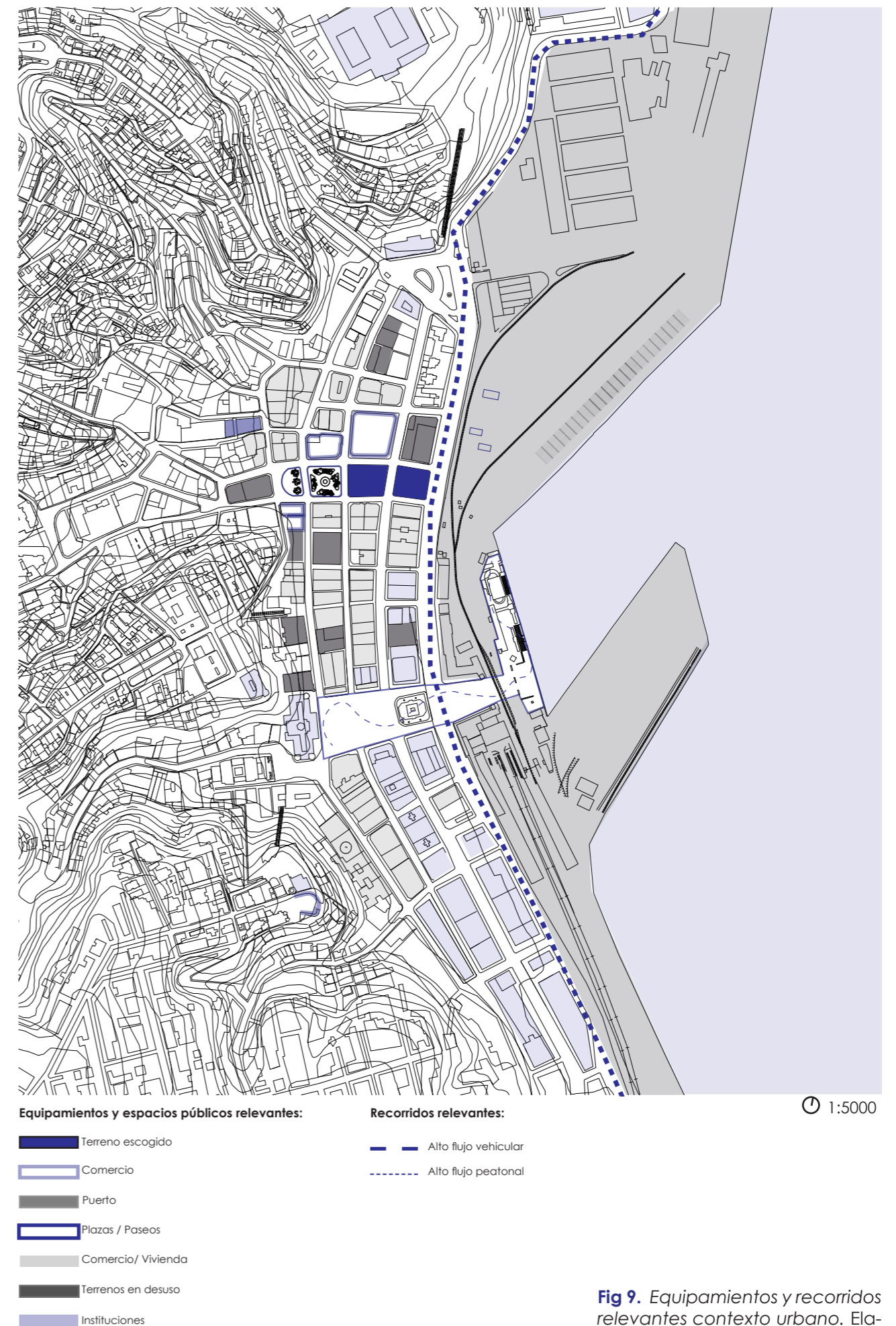


Fig 9. Equipamientos y recorridos relevantes contexto urbano. Elaboración propia.

Barrio Puerto Valparaíso

Este barrio, como se mencionó anteriormente, es uno de los más antiguos de Valparaíso. Las primeras casas se construyeron junto con la Iglesia de la Matriz y la Plaza Echaurren como la primera plaza cívica de Valparaíso, creando así el nicho que acogió la mayor parte del comercio local y los barrios acomodados del siglo XIX. (Lastarria, 2016) El ir y venir de extranjeros de todas partes del mundo en conjunto con los habitantes de Valparaíso fueron creando una cultura obrera y bohemia que crearían su evidente identidad hasta el día de hoy.

A pesar de su abandono, este barrio de trama ortogonal presenta diversos espacios característicos de Valparaíso. Algunos de estos son la Iglesia de La Matriz: primera iglesia de Valparaíso, la Plaza Echaurren, primera plaza cívica de Valparaíso las grúas y concentración de containers del Terminal Pacífico sur, el Mercado Puerto recién restaurado y el Muelle Prat: único espacio en la trama urbana que permite un intercambio directo marítimo y terrestre. Estos hitos y zonas aportan en moldear y mantener la identidad del lugar y de la ciudad en sí.

La concepción de identidad se puede comprender con el término Genius Loci del arquitecto Norberg-Schulz el cual representa "el espíritu guardián" que protege a los lugares y mantiene la armonía de los espacios (1989, p.18). Comprendiendo tanto lo que un lugar es, como su potencial. Esto configuraría la complejidad concreta de cada lugar, como la composición y disposición de elementos, formas y escalas que otorgan al lugar una identidad singular.

Ante esto, es necesario agregar que los usos y programas del lugar también aportan en la construcción de la identidad y pertenencia de este. La actividad portuaria y el intercambio cultural que se ha observado a través de toda la historia del barrio construye un ambiente de relación constante entre el habitante y su entorno natural y construido, es decir, el cerro (barrios de Valparaíso), el plan (punto de encuentro entre los habitantes) y la bahía (espacio de contemplación, trabajo e intercambio). Relación que actualmente se ha perjudicado.

ANÁLISIS URBANO ESTADO ACTUAL

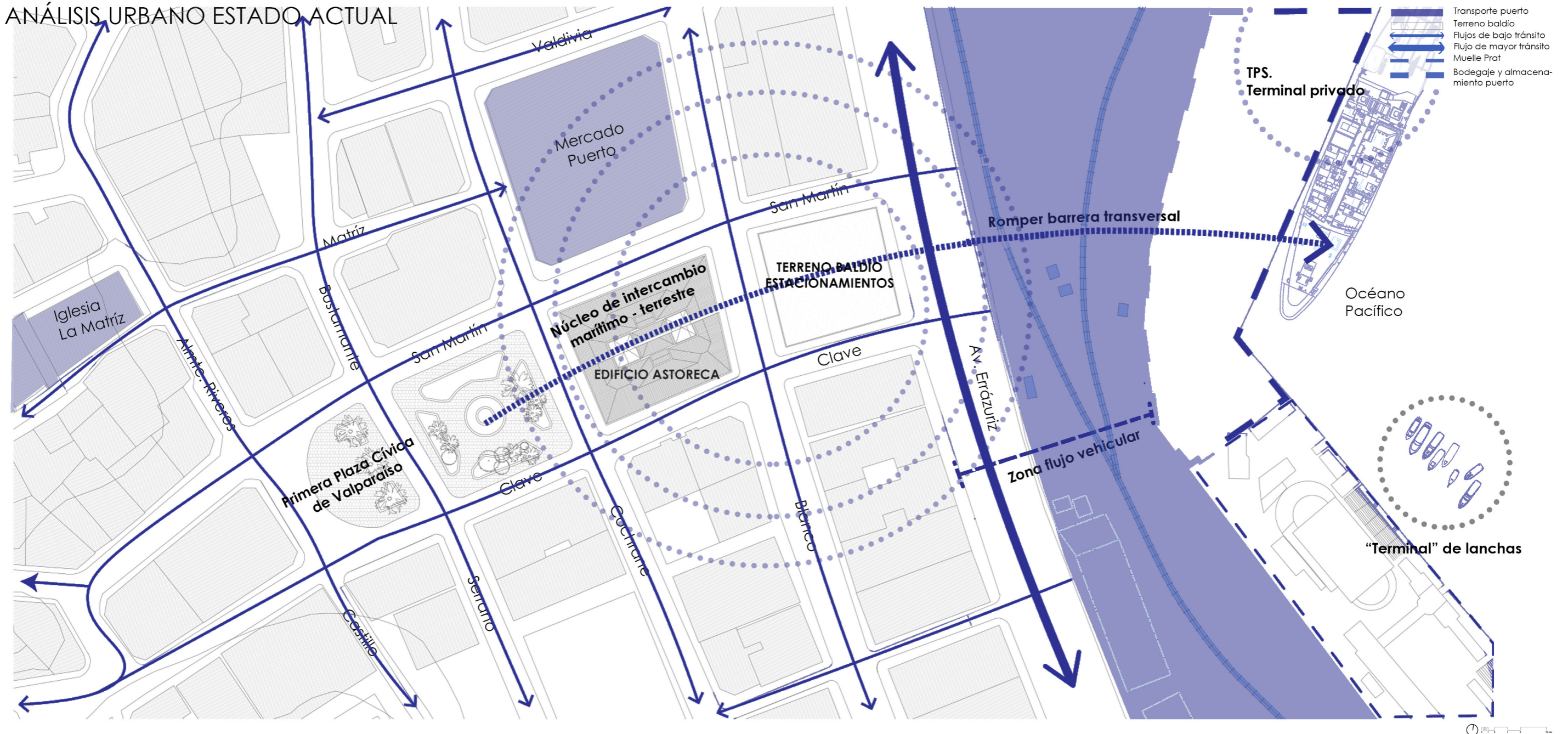


Fig 10. Esquema análisis urbano estado actual. Elaboración propia.

Análisis Barrio Puerto

A continuación se presenta un análisis de los componentes urbanos más relevantes para realizar el proyecto.

En primer lugar, se realiza un análisis sobre la cantidad de espacios públicos y privados en el barrio. **Ver figura 10.** Plano espacios privados, semi públicos y públicos. En él, se puede observar la gran cantidad de espacios de carácter privado siendo principalmente viviendas o edificios en abandono como el Edificio Astoreca. A su vez, se presentan espacios semi públicos debido a la existencia de edificaciones de uso mixto; vivienda / comercio y por último, se pueden observar diversos espacios de carácter público, sin embargo, los únicos que son un espacio diseñado y construido es la Plaza Echaurren y el Mercado Puerto, ya que los demás vacíos representan calles y terrenos en abandono utilizados en su mayoría como estacionamientos.

En cuanto a las alturas del lugar, destacan las edificaciones de menos de 10 metros de altura debido a la concentración de residencias al rededor del Barrio Puerto. A su vez, las edificaciones de uso mixto de vivienda y comercio se encuentran dentro de los 10-20 metros de altura rodeando a la Plaza Echaurren. Finalmente, los inmuebles de mayor altura son edificios en abandono a excepción del Mercado Puerto (recientemente restaurado) los cuales comprendían programas de distinta índole como el Teatro Pacífico y la Iglesia La Matriz. **Ver figura 11.** Plano alturas del lugar.

En relación con los flujos se puede evidenciar la importancia de la Avenida Errázuriz en la conectividad con el resto del centro, cumpliendo la función de unir el plan de manera longitudinal. Sin embargo, esta avenida se ve limitada por las barreras existentes en el TPS (Terminal Pacífico Sur). Este recinto privado utiliza los vestigios de las vías férreas para el tránsito de vías vehiculares propias para quienes acceden al puerto. Estas son transitadas mayoritariamente por camiones con carga pesada y algunos vehículos de menor tamaño del personal del sector. **Ver figura 12.** Plano flujos vehiculares y peatonales.

Finalmente, se realiza un diagrama de síntesis donde se muestra el límite entre el eje marítimo y terrestre con los ejes existentes y los ejes faltantes para establecer la conexión entre ambos. Ver figura 13. Esquema síntesis análisis del lugar.

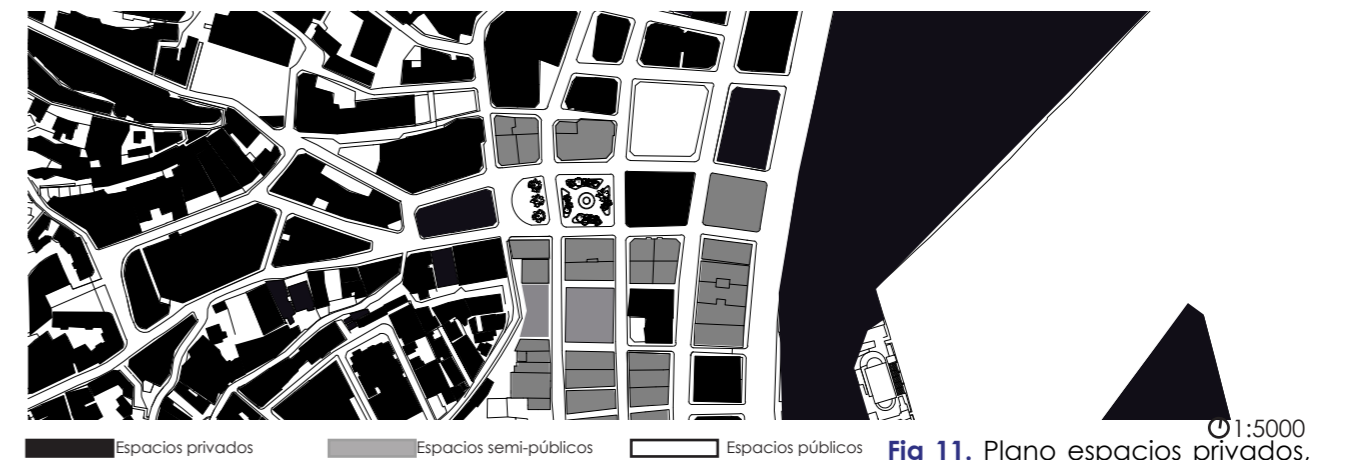


Fig 11. Plano espacios privados, semi públicos y públicos. Elaboración propia.

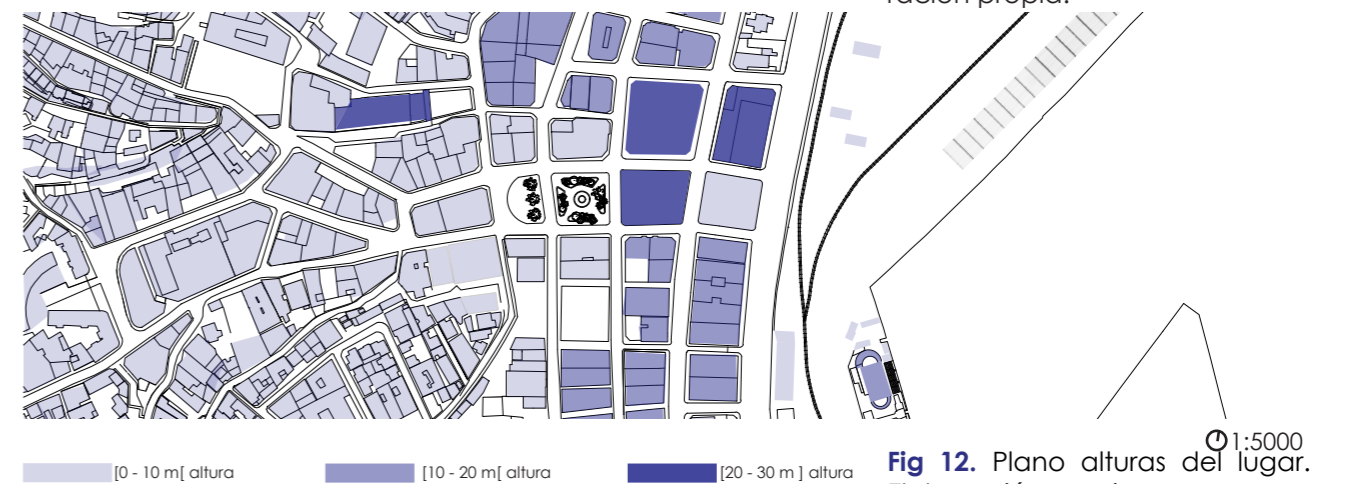


Fig 12. Plano alturas del lugar. Elaboración propia.

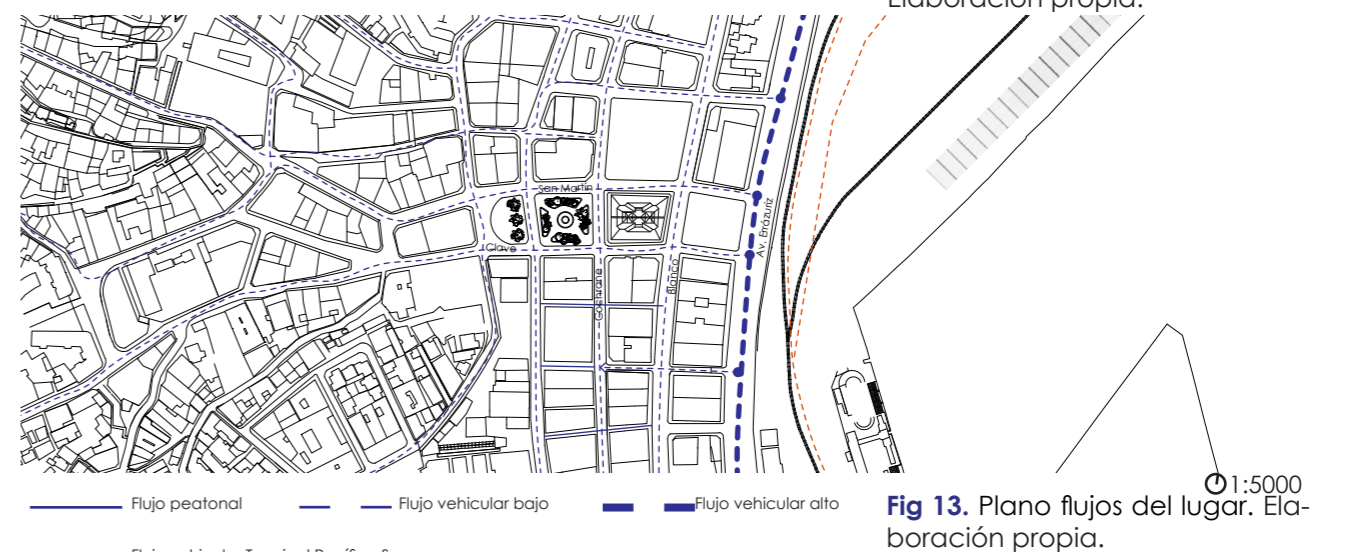


Fig 13. Plano flujos del lugar. Elaboración propia.

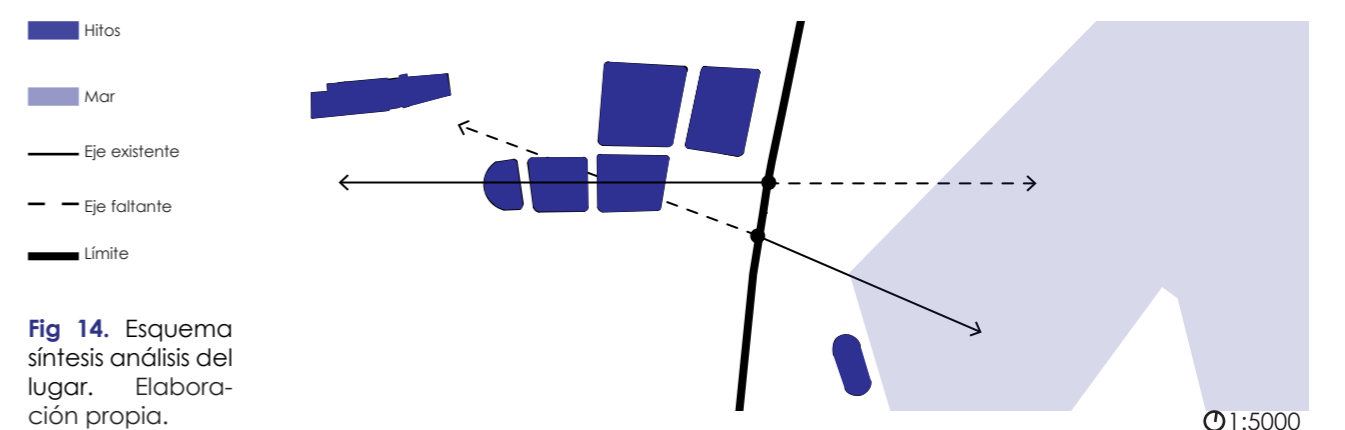


Fig 14. Esquema síntesis análisis del lugar. Elaboración propia.

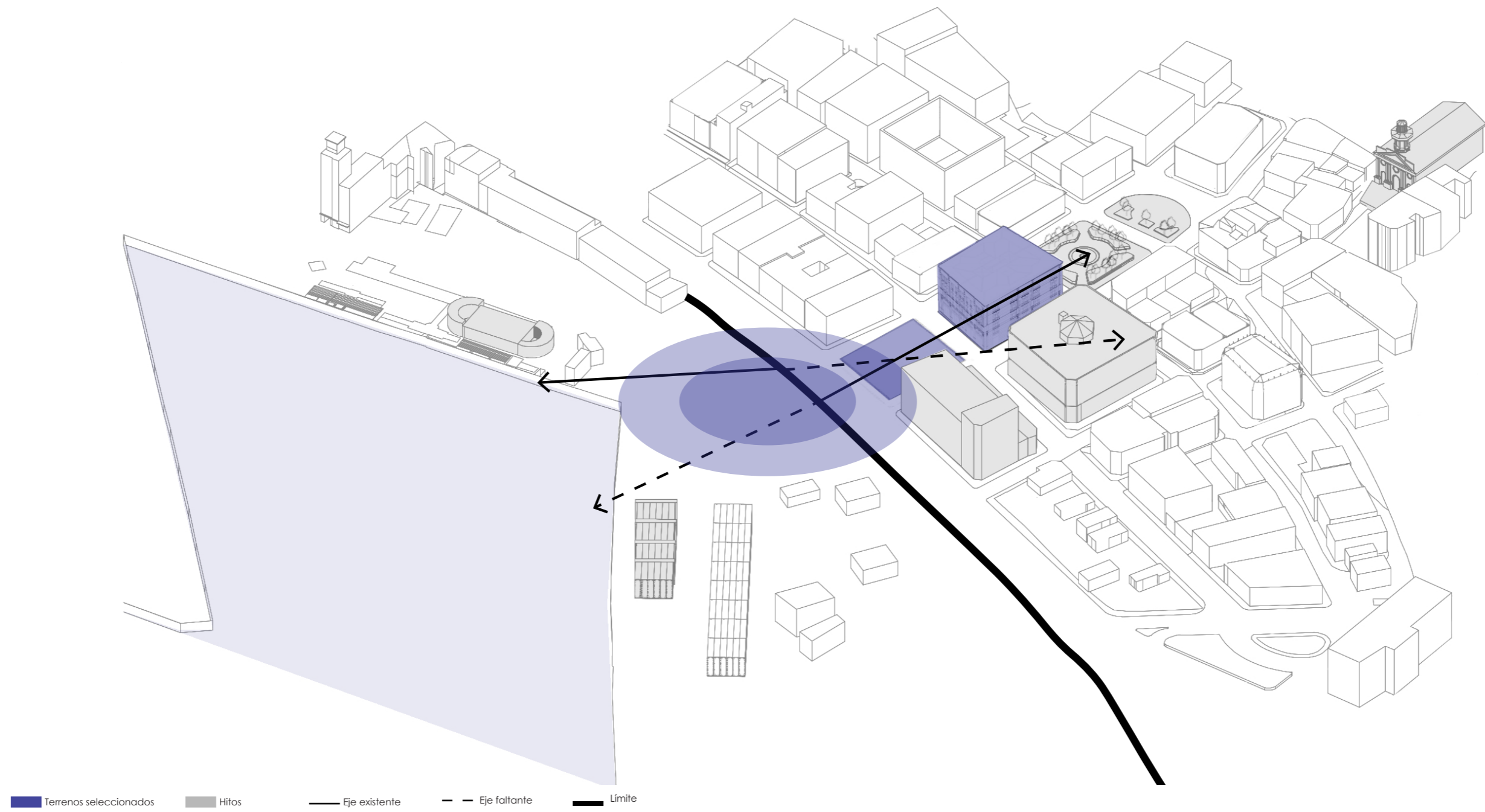


Fig 15. Axonométrica síntesis del lugar. Elaboración propia.

Análisis terrenos seleccionados

El primer terreno seleccionado es el Edificio Astoreca; edificio manzana que colinda con la calle Cochrane y la Plaza Echaurren hacia el oeste, con el Mercado Puerto y la calle San Martín hacia el norte, un terreno baldío y la calle Blanco hacia el este y con la calle Clave hacia el sur con un edificio de vivienda y comercio. Este edificio se comporta como una barrera ante la Plaza Echaurren y su conexión con la Avenida Errázuriz. Esto genera una especie de laberinto en el barrio ya que encierra la plaza y actualmente es utilizada para realizar actos ilícitos como el consumo de sustancias, "viviendas" informales, delincuencia, etc.

Frente a este edificio, se encuentra el segundo terreno seleccionado que comprende un terreno baldío que conecta con las calles San Martín, Blanco, Clave y la concurrida Av. Errázuriz. Este terreno en abandono era utilizado como estacionamiento comprendiendo una excavación para ello. Sin embargo, hoy se encuentra cercado por lo que no hay acceso a él. Este espacio también funciona como una barrera en el eje de relación de la Plaza Echaurren y el Edificio Astoreca. Esta fragmentación de espacios en desuso o sin un rol específico (**Ver figura 14. Terrenos seleccionados**) provoca que el tránsito dentro del Barrio Puerto sea interrumpido por estos vacíos, además, la difusa relación con la Av. Errázuriz perjudica a los habitantes para movilizarse con claridad hacia otros sectores de Valparaíso.

Finalmente se extiende la selección hacia el Terminal Pacífico Sur, donde el tramo seleccionado se ubica frente a los terrenos escogidos comprendiendo una vía de conexión entre el TPS y el resto del sector portuario hacia el este, la cual no es altamente transitada por camiones de carga, pero sí es fundamental para no interrumpir el transporte al interior del puerto. El acceso principal a este sector es por el sector oriente a través del viaducto ubicado en Av. Antonio Varas. Sin embargo, la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), en el año 2015 hizo un llamado a arquitectos y urbanistas mediante un concurso para buscar formas de intervenir el acceso desde el viaducto para disminuir el invasivo ingreso a la ciudad por parte del transporte de carga pesada y así potenciar los sectores colindantes; Barrio Puerto y Muelle Prat. (ArchDaily Team, 2015) La idea era principalmente reordenar este acceso e incorporar nuevos usos y equipamientos a lo existente para permitir el acceso del público, es decir, difuminar los límites existentes y reconstruir un borde costero para los habitantes y la función portuaria simultáneamente.



Fig 16. Terrenos seleccionados. Elaboración propia.

Edificio Astoreca

Este edificio manzana de 5 pisos fue construido en 1906 por el arquitecto Juan Dazzarolla bajo el estilo tardo historicista. Tiene estrecha relación con la Plaza Echaurren al ser el remate norte de esta y forma parte de la memoria colectiva del barrio al tener una morfología y diseño ortogonal, simétrico y con elementos decorativos acordes a la época donde fue construido.

Fue diseñado principalmente para viviendas unifamiliares concentrando comercio en el primer nivel, sin embargo los últimos años se comenzó a subarrendar por piezas manteniendo el comercio en el primer nivel y extendiéndolo hacia el segundo, hasta su obsolescencia cerca del año 2005.

Entonces, ese fue como el primer quiebre que hubo en el barrio, la zona de Serrano, Barrio Puerto, tenía mucho comercio, y tenías de todo(...) estaba todo abajo en Barrio Puerto. Y siempre, los primeros pisos, eran comercial, y los pisos de arriba eran vivienda, habitacionales, ahí vivía gente. Y de a poco eso fue decayendo, después vino... no sé, tienen que haber habido más desplazamientos que a lo mejor desconozco, pero el siguiente desplazamiento que hubo que fue así como impactante, fue el del Astoreca. En el Astoreca vivía mi abuela (...) Cuando sacan a la gente del Astoreca, ya es como quiebre máximo (...) Más de 40 familias. Porque en realidad el Astoreca por dentro estaba dividido en muchas habitaciones, eran como muchos cifes, pero en un edificio.

(Valenzuela Ureta, 2015)

Actualmente el edificio es propiedad de una empresa privada llamada Inmobiliaria Ultraterra Limitada. Sin embargo, sus anteriores dueños, la empresa Ultramar hizo un llamado en el año 2013, luego de adquirirlo, a arquitectos para restaurarlo. Este período duró aproximadamente 3 años, sin embargo se creó una tramitación alargada que culminó en ninguna intervención en el edificio. (Swett entrevista, 2020)

Fig 17. Edificio Astoreca Agosto 2022. Elaboración propia.



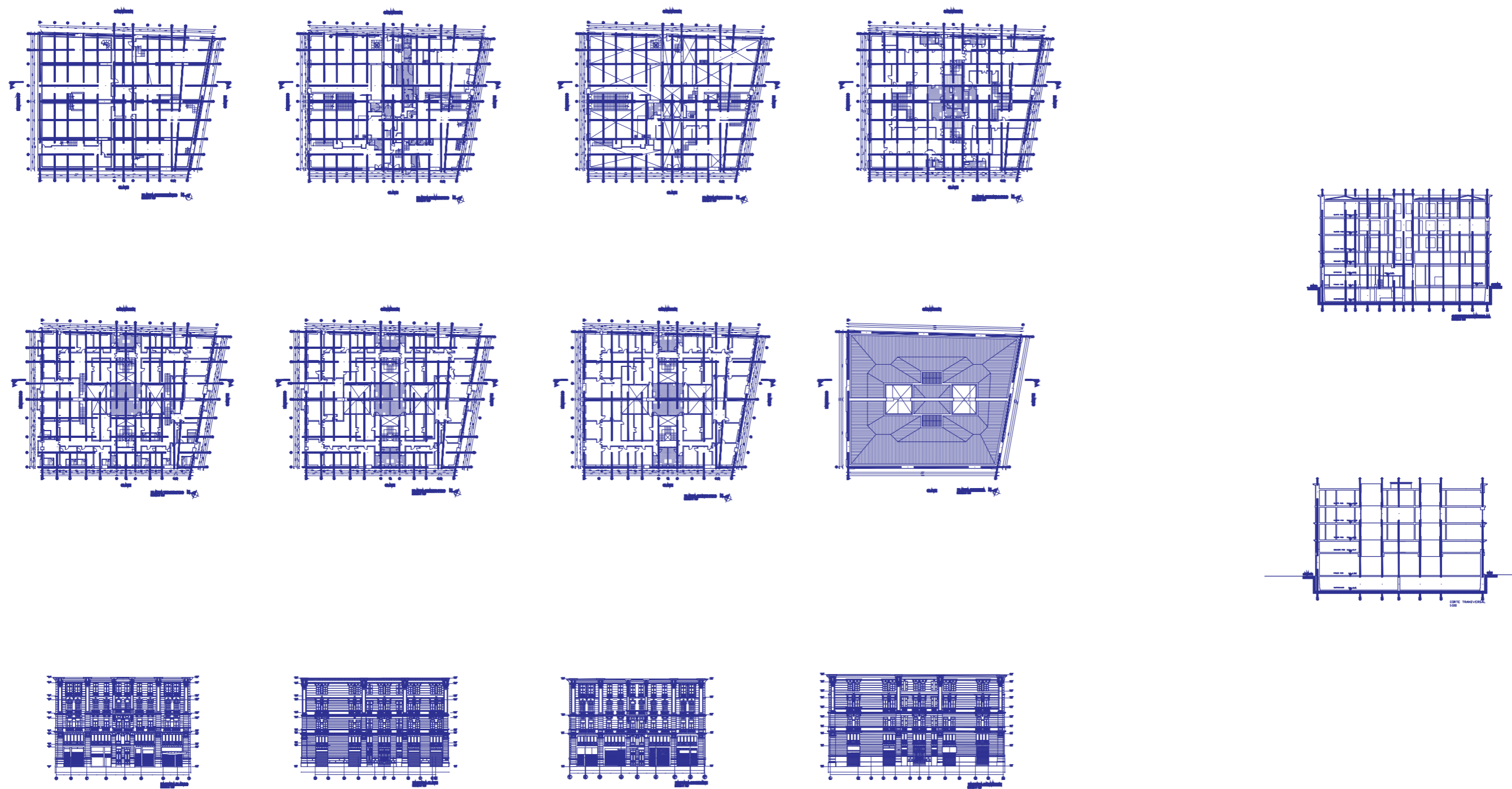


Fig 18. Plantas Edificio Astoreca. Elaboración propia a partir de planos entregados por la I. Municipalidad de Valparaíso.

Diagnóstico situación actual

Ante el paso del tiempo, el abandono del Edificio Astoreca y el terreno baldío y el uso de la extensión al TPS, se han modificado sus elementos como la fachada, la estructura, espacialidad e instalaciones. Para esto, se realiza un resumen según la ficha constructiva y estructural de los terrenos entregadas por la Ilustre Municipalidad de Valparaíso.

Fachadas:

A simple vista en el Edificio Astoreca se puede observar el deterioro de las cornisas, ménsulas, ventanas, balcones y columnas decorativas. Los muros de albañilería de ladrillo se encuentran en perfecto estado. Sin embargo, lo que se observa en mayor parte en deterioro es el estuco y algunos balcones frontales.

Estructura:

El edificio estructuralmente se comporta como una caja rígida contenida por muros de albañilería y hormigón de 50 cm de espesor. En los pisos superiores un sistema mixto de muros y marcos verticales aportan rigidez al inmueble, además se complementan con muros de hormigón armado, y pisos de hormigón armado y madera. En el subterráneo y primer nivel se encuentran pilares de acero y vigas de madera que reciben las cargas de los pisos superiores. Las fundaciones de mampostería se encuentran en perfecto estado. A su vez, en el nivel del entrepiso existe un envigado de pino oregón de 3"x10". en el subterráneo con vigas maestras 12"x12" que se sustentan en pilares metálicos conformados por dos perfiles doble T. Todo en buenas condiciones.

Espacialidad:

En cuanto a los espacios, al ser destinados para vivienda desde el segundo nivel, no se han visto muchos cambios desde su inicio. La disposición de viviendas alrededor de dos vacíos centrales entre el quinto y tercer piso y la disposición perimetral de recintos en los demás niveles se ha mantenido. Sin embargo, se han agregado divisiones (tabiquería) dentro de los recintos destinados a vivienda para poder subarrendar piezas en el último tiempo de uso. El subterráneo mantiene su disposición amplia destinada al bodegaje.

Instalaciones:

El Edificio presenta con gran parte de sus instalaciones en excelente estado. El agua potable, alcantarillado y otras instalaciones no presentan grandes modificaciones. Sin embargo las instalaciones eléctricas deben ser completamente restauradas. Los dos ascensores del edificio se encuentran en buen estado pero en desuso, ya que dejaron de funcionar cuando la línea de trolebuses dejó de funcionar en el lugar.

Baldío frontal:

Este terreno no está pavimentado. Actualmente solo comprende un límite perimetral de panderetas. Sin embargo, siempre se ha destinado este terreno a estacionamientos y durante las ideas de proyecto por parte de los dueños está el realizar una excavación en él.

Zona portuaria:

La zona seleccionada solo comprende vías férreas en desuso y una vía de acceso vehicular hacia el puerto de aproximadamente 9 m. de ancho. Lo demás es una explanada sin recintos.

Fachadas:



Fig 19. Balcones en deterioro. Elaboración propia.



Fig 20. Fachada en deterioro. Elaboración propia.



Fig 21. Imagen extraída de ficha estructural del inmueble (2011)

Estructura



Fig 22. Imagen extraída de ficha estructural del inmueble (2011)

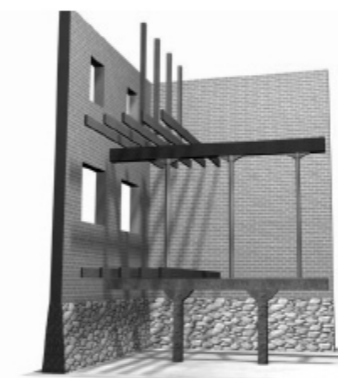


Fig 23. Consultora CORTAL. Ltda (2007)

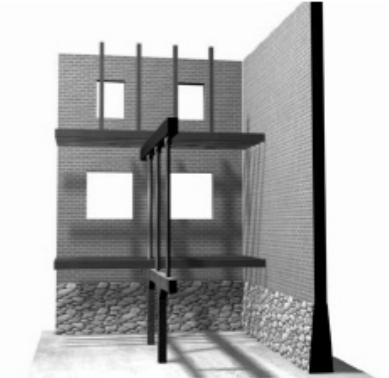


Fig 24. Consultora CORTAL. Ltda (2007)



Fig 25. Imagen extraída de ficha estructural del inmueble (2011)



Fig 26. Imagen extraída de ficha estructural del inmueble (2011)

Valores del inmueble y terrenos seleccionados

Dentro de los terrenos, el único edificio existente es el Edificio Astoreca, por ende, este es el terreno que presenta más restricciones y valores a conservar. Sin embargo el terreno baldío frente a este también está dentro de la zona de amortiguación, zona típica y zona de conservación histórica de Valparaíso.

En cuanto al Edificio Astoreca, este se encuentra dentro de la clasificación de Zona sitio de Patrimonio de la Humanidad declarada por la UNESCO. Esta clasificación implica el reconocimiento universal de que desde los puntos de vista histórico, artístico, científico, estético, arqueológico o antropológico, ese bien constituye una riqueza de gran significado para toda la humanidad. (Mundo Marítimo, 2003) por esto, es importante el cuidado y mantención de las edificaciones que se encuentran dentro de esta zona.

Por otro lado, se encuentra en una Zona Típica y corresponde a la sub zona 6, junto con la Plaza Echaurren y los edificios que colindan con esta por las calles Clave, San Martín y Cochrane. Esta zona se destaca por tener edificios que delimitan la plaza, manzanas alargadas que buscan aprovechar el escaso terreno existente en el plan y manzanas cuadradas que rodean la plaza. Se destacan las techumbres el tragaluz, ornamentos en fachadas e iluminación vertical interior en los edificios.

El Edificio Astoreca también está dentro de la categoría de Inmueble de Conservación histórica debido al contexto histórico en el cual fue construido, por tener una relación perimetral con cuatro calles, y por la presencia de ornamentos correspondientes a la época en la que se construyó. Por otro lado, comprende valores urbanos como principalmente ser el remate norte de la Plaza Echaurren.

Para esto, se realiza una tabla de síntesis sobre las posibilidades de intervención y restricciones generales que presenta esta edificación y sector para ser intervenido. Ver figura 20. Tabla de síntesis posibilidad de intervención.

Clasificación	Posibilidad de intervención	Usos permitidos	Usos prohibidos	Atributos destacados	Materialidad existente	Elementos de valor significativo	Intervención espacio público
- ZCHI - "Zona típica área histórica de Valparaíso" Sub. Zona 6 - "Zona sitio de patrimonio mundial UNESCO" - CMN Histórico artístico - ICH - Área V-5	- Mantener ancho de las 4 fachadas. - Altura máx. 30 m. - Edificios frente a P. Echaurren deben mantener altura. - Porcentaje de oc. máxima de suelo: 100%.	- Vivienda sólo desde segundo nivel - Comercio - Educacional - Turismo - Deporte - Seguridad - Salud - Cultura - Vialidad - Áreas verdes - Servicios públicos - Culto	Todos los no indicados en el precedente. - Estaciones o centros de servicio automotor. - Equipamientos ruidosos para el barrio. - Estadio - Cárcel	Sobresalen los atributos de imagen, representatividad, morfología arquitectónica y la percepción de la comunidad.	En orden de mayor uso los materiales principales son: - Hormigón - Madera - Albañilería - Piedra - Metal - Adobillo - Plancha a. galvanizado	Fachada: Cornisas, pilastras, vanos y molduras. Cubierta: Lucarnas Interiores: Ascensores, escaleras, pavimentos y accesos al Edificio Astoreca.	Intervención para mejoras sin alterar materialidad existente, pavimento, y adoquines. Se debe propiciar el mantenimiento del pavimento y reutilización de adoquines existentes en Calle Serrano y Plaza Echaurren.

Fig 28. Cuadro resumen sobre posibilidades de intervención. Elaboración propia.

Conclusiones del lugar

Como idea surgida tras la realización del análisis del lugar tanto urbano como arquitectónico se obtiene una coherencia en el rol de estos elementos urbanos como conjunto. La manzana perteneciente al Edificio Astoreca, la manzana baldía frontal y el acceso portuario hacia el borde costero poseen el potencial de unir diversos usos a través de un manto proyectual. Sin embargo, el problema es que actualmente no hay una relación entre ninguno de estos tres sitios.

Este gran vacío que presenta el Barrio Puerto genera que se pierda la identidad del sector y por ende, la identidad de la ciudad. Esta concentración de edificaciones de gran valor patrimonial en desuso generan una fragmentación en el espacio público, que sumado a las estrechas calles de Valparaíso, provocan una especie de laberinto especial para cometer actos ilícitos. Además, el Edificio Astoreca, el terreno baldío en frente y el tramo del TPS, son terrenos en los cuales los habitantes no pueden acceder ni transitar, si no que más bien son límites que generan que el barrio sea disperso e inseguro.

Por otro lado, el Edificio Astoreca posee la cualidad de tener una estructura en perfecto estado y una distribución espacial que puede ser adaptada a nuevos programas. A su vez, el estilo arquitectónico que mantiene esta edificación permite generar una renovación en el lugar sin intervenir los valores arquitectónicos y urbanos que este presenta por su emplazamiento, forma, estilo arquitectónico de la fachada y volumen.

En conclusión este lugar presenta características tanto históricas, arquitectónicas y urbanas para poder realizar un proyecto potenciador del Barrio Puerto. Para que esto funcione, es necesario plantear una propuesta programática que incorpore las necesidades e identidad del sector para difuminar los límites que generan estos tres fragmentos.

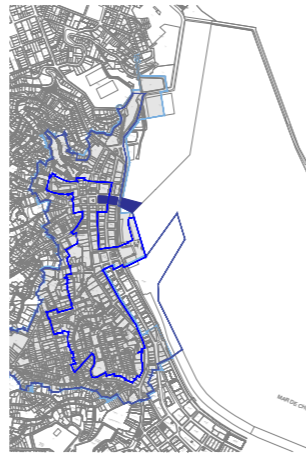


Fig 27. Zona típica y zona ZPH. Elaboración propia a partir de planos entregados por la I. Municipalidad de Valparaíso.

IV PROYECTO

Propuesta programática

Para intervenir el terreno seleccionado, es fundamental definir la función y programas determinados para renovar estos espacios y zona de la ciudad. Para esto, se buscan usos acordes al lugar y que pongan en valor lo que este sector fue, es y será en un futuro.

En cuanto al análisis realizado, el sector escogido concentra los programas de vivienda y comercio. Sin embargo al pertenecer a una zona que desde sus inicios comprendió el intercambio cultural por la llegada a Valparaíso desde el puerto, se selecciona esta categoría como programa general. A demás, Valparaíso comprende la característica de ser una ciudad llena de cultura, tanto por el arte urbano existente como la puesta en escena de la ciudad, es decir, su disposición de mirador hacia el mar, los intersticios utilizados como atajos y escaleras, la incertidumbre al recorrer por angostas calles y su compleja geografía que sostiene coloridas edificaciones.

“Valparaíso tiene una historia apasionante que ha dejado huellas en su arquitectura, urbanismo, literatura, arte y, sobre todo, en ese patrimonio intangible que se encuentra en su música popular, ritos urbanos y celebraciones. La «Joya del Pacífico», como lo nombra la famosa canción, habla de la gloria del «puerto principal» del Pacífico Sur (antes de la creación del Canal de Panamá en 1914) que recibió a miles de inmigrantes ingleses, alemanes, italianos y franceses, entre otros. Ellos condicionaron una identidad marcada, además, por un entorno geográfico muy particular.”

(Fundación Futuro, 2018)

Por esto, se realiza un diagrama a modo de resumen de las edificaciones de carácter cultural relacionado con el teatro y las artes en el centro histórico de Valparaíso.

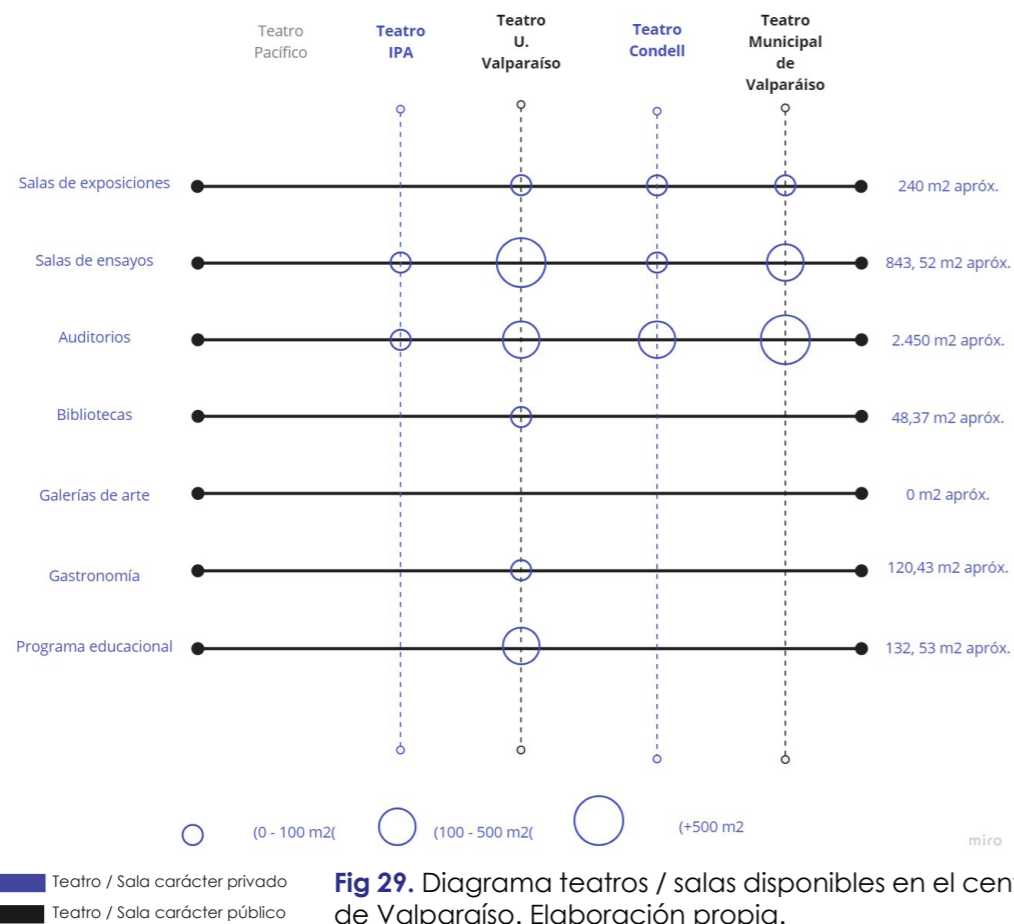


Fig 29. Diagrama teatros / salas disponibles en el centro histórico de Valparaíso. Elaboración propia.

A su vez, se realiza un estudio sobre las actividades culturales específicamente sobre el teatro y las artes que se realizan en la comuna.

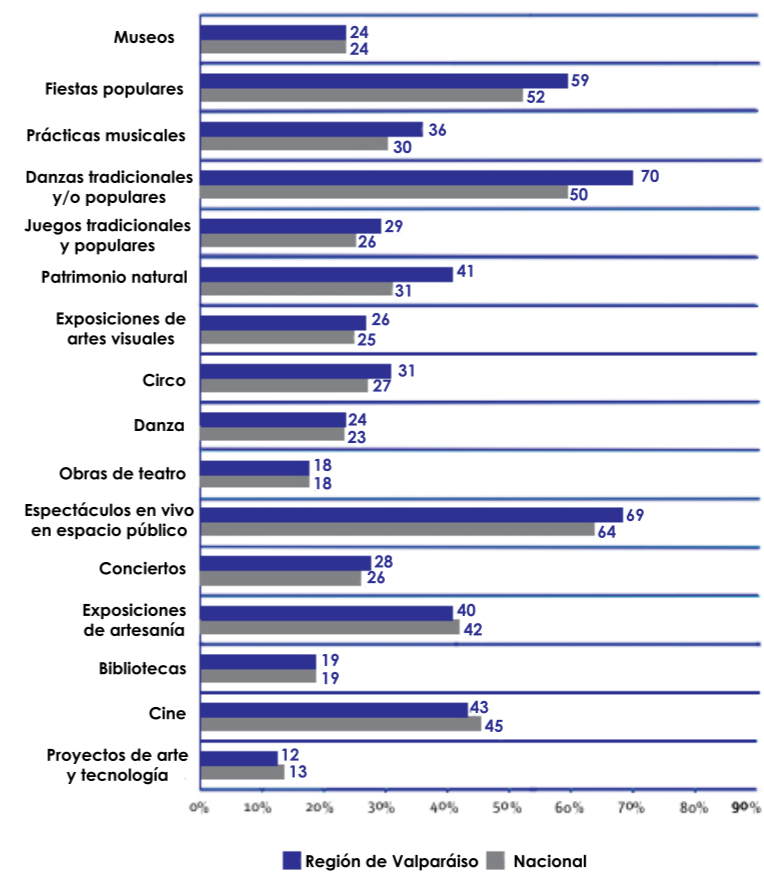


Fig 30. Gráfico de comparación de actividades culturales entre la Región de Valparaíso y el país. Elaboración propia a partir de CNCA 2012.

Ante esto se designan los siguientes programas:

Programa cultural: Dada la gran cantidad de actividades culturales relacionadas con el teatro, la danza y las artes escénicas en Valparaíso se propone realizar un Centro de Artes Escénicas para la comuna comprendiendo salas de ensayos, exposición, biblioteca y galería de arte. De esta forma, se generaría un lugar específico para concentrar todas estas actividades y no solo para que sean realizadas sino para que también sean construidas en conjunto. La comuna no presenta un espacio específico donde todas estas actividades se complementen además de las calles. Sin embargo, la fragmentación actual en el centro genera que esto se disperse. Para que todo esto funcione en conjunto, se plantea una plaza atrio para contemplar el Edificio Astoreca y generar un acceso subterráneo a este centro, para rematar finalmente con los dos auditorios ubicados en el borde costero.

Actividades gastronómicas: Se busca complementar y potenciar el programa del barrio con programas y zonas relacionadas a la gastronomía del sector.

Actividades educacionales: Finalmente, y dado el estudio de recintos existentes y sus m2 disponibles, se plantea que este centro comprenda la Facultad de Teatro de la Universidad de Valparaíso que se encuentra en un edificio en deterioro en el centro histórico de la ciudad. Además, este recinto de aproximadamente 1.300 m2 no cuenta con la capacidad necesaria para realizar las actividades y clases en él, por lo que en muchas asignaturas sus alumnos deben recurrir a otras facultades.

Estrategias de proyecto

Antes de mencionar las estrategias de diseño del proyecto, es necesario mencionar que para el planteamiento general de este proyecto, se desarrolla la idea sobre comprender a Valparaíso no sólo como un anfiteatro ante al Océano Pacífico si no que ver la ciudad como una puesta en escena. Esta, además de englobar las actividades culturales realizadas por los habitantes y contener la vista al mar, agrega la dinámica existente de la ciudad.

El movimiento de las grúas del Terminal Pacífico Sur, el subir y bajar de los ascensores, la llegada de embarcaciones, el movimiento de los containers y diversas actividades cotidianas de esta ciudad generan su identidad, independiente de corresponder a la categoría de cultura o las artes, el observar todas estas actividades propias del lugar transforma al habitante en un espectador de su propia ciudad.

Siguiendo esto, se plantea el objetivo general de unir el eje marítimo con el eje terrestre de la ciudad. Para esto, se propone unificar el terreno tanto en la superficie como en el subterráneo, difuminando los límites entre el Edificio Astoreca, el terreno baldío y la extensión hacia el TPS para relacionarlos tanto entre ellos como con el resto del Barrio Puerto y ciudad. Además, se reordenan los flujos vehiculares correspondientes al puerto ya que como estos son fundamentales, se reduce el espacio utilizado por estos a la vía delimitada que comprende el terreno.

Por otra parte, el terreno baldío que contiene la excavación se utiliza como atrio hacia el Edificio Astoreca y como acceso a la intervención subterránea que unifica estos espacios bajo el nivel del mar.

Finalmente el Edificio Astoreca comprende en su mayoría las salas de talleres para la producción de quienes habiten el lugar y las oficinas administrativas. A grandes rasgos el edificio mantiene sus vacíos centrales extendiéndolos hacia el piso subterráneo, el cual se extiende hasta el borde costero bajo tierra. Este espacio se comporta como la zona de performance y esparcimiento libre para quienes utilicen el lugar sin definir espacios con una función singular si no que más bien los habitantes decidan que hacer, dónde y cómo.

Para realizar lo anterior, se establecen 4 operaciones iniciales de diseño:

Colonizar borde costero:

La primera estrategia comprende abrir parte del borde costero para el público, es decir, conectar el Barrio Puerto con el puerto. Para esto, se proyecta eliminar el enrejado existente del TPS y conectar ambos espacios mediante una explanada y rematando con dos edificaciones divididas por el eje de la vista del Edificio Astoreca hasta el mar, que comprenden los dos auditorios de este centro de artes escénicas. Esto permitiría generar una ruptura del límite transversal del Barrio Puerto hacia el mar comprendiendo un sistema de espacios públicos para ser utilizado de manera libre.

Conectar volúmenes:

La desconexión de estos volúmenes en desuso generaba una fragmentación del espacio. Sin embargo, en esta estrategia se busca relacionar estos terrenos me

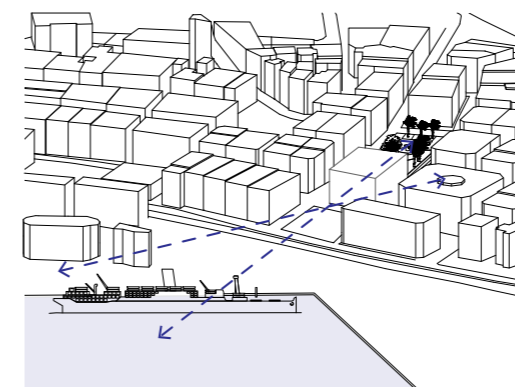
diante un relato programático y espacial general: Edificio Astoreca comprende talleres y administración, subterráneo como performance, la plaza atrio y los auditorios como remate.

Unificar conjunto:

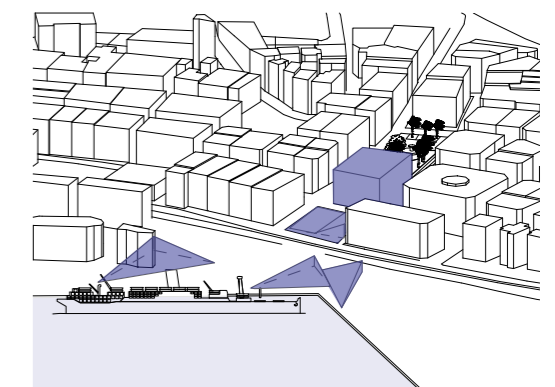
Por último, se unifica el conjunto creado, mediante un trabajo de pavimento de madera en una explanada. Esta comprende lucarnas para que el subterráneo obtenga luz natural y áreas verdes. De esta forma, se puede utilizar para realizar diversas actividades como performance, carnavales, etc. y ayuda con la disminución de la huella de carbono al añadir un pavimento con un material de menores emisiones de CO2.

Permeabilizar encuentros:

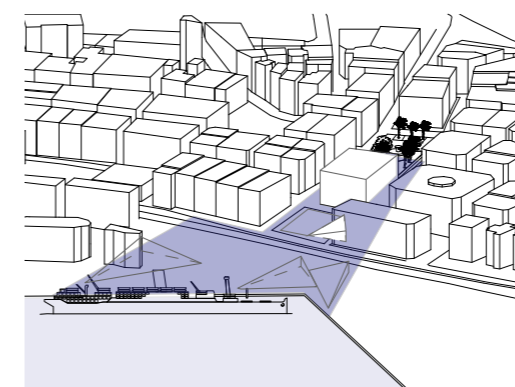
La unión de estos tres terrenos no solo comprende la relación entre ellos, sino más bien, los utiliza como zona de encuentro con accesos permeables desde los distintos puntos de acceso. El Edificio Astoreca abre el primer nivel hacia el público de manera de que se pueda acceder a este por cualquiera de sus cuatro fachadas haciendo énfasis en el acceso desde la Plaza Echaurren, lo que conectaría esta plaza con el borde costero.



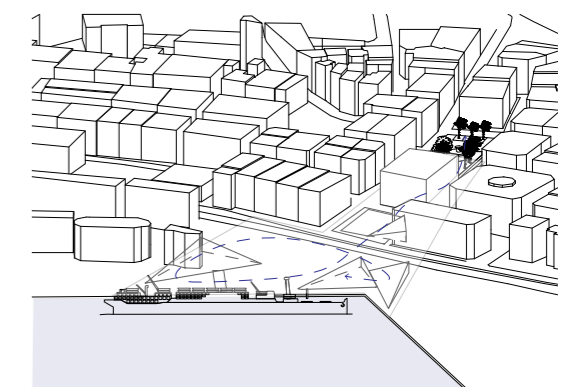
Colonizar borde costero



Conectar volúmenes



Unificar conjunto



Permeabilizar encuentros

Fig 31. Estrategias de diseño Centro de Artes Escénicas de Valparaíso. Elaboración propia.

Propuesta partido general

Este proceso se llevó a cabo a partir de distintas etapas que lo fueron construyendo poco a poco. Para esto, se definió en primer lugar la problemática del lugar: **nula conexión entre el eje marítimo y el eje terrestre**. Ante esto se planteó como concepto general un manto a modo de simular la entrada del mar a la ciudad.

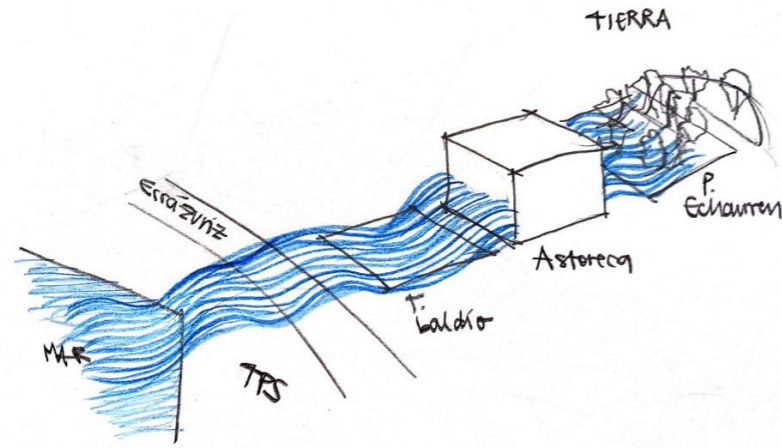


Fig 32. Concepto general MANTO. Elaboración propia.

De esta forma, llevándolo a una intervención más aterrizada, se plantea como partido general el **encuentro entre el eje mar y el eje plan**. Para esto, se trazan dos ejes; uno desde la trama ortogonal de la ciudad, y otro en diagonal relacionando la llegada de las embarcaciones a la ciudad.

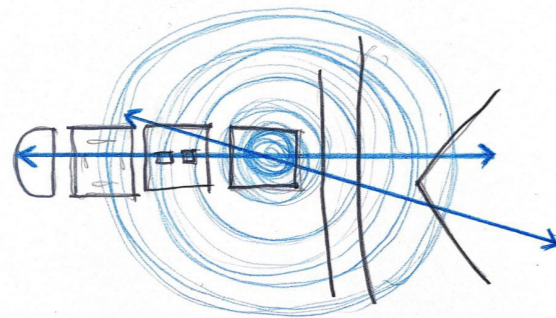


Fig 33. Acercamiento partido general. Elaboración propia.

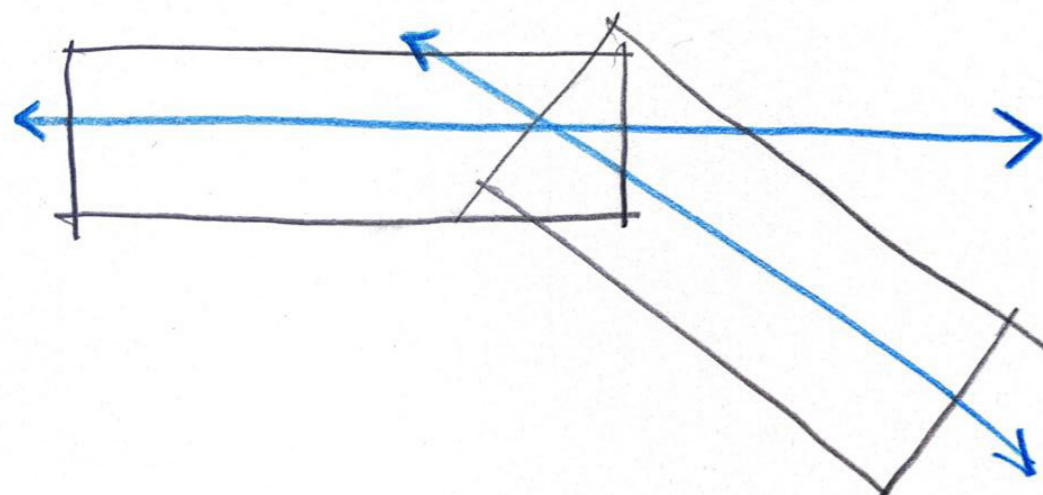


Fig 34. Esquema partido general. Elaboración propia.

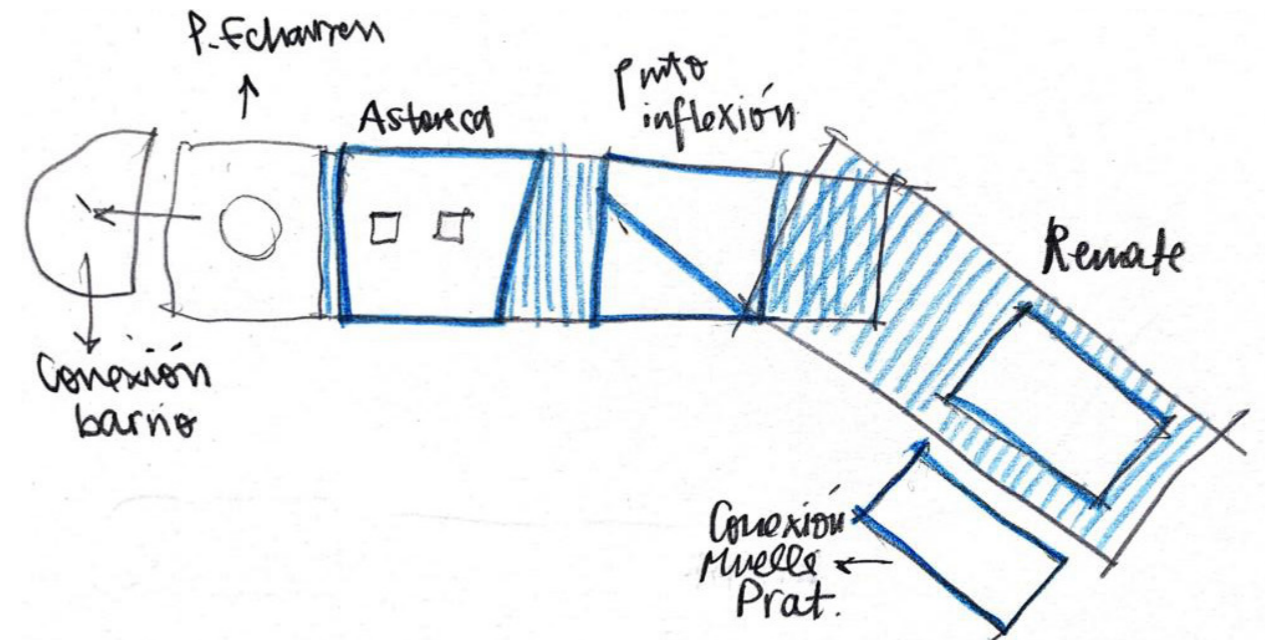


Fig 35. Relato espacial. Elaboración propia.

Siguiendo el concepto general de la entrada del mar a la ciudad, se utiliza la explanada y trabajo de pavimento para unificar el terreno. Además, este comprende las cubiertas de los recintos mediante pliegues para que puedan ser habitables y no interrumpir con las vistas del lugar y el protagonismo del Edificio Astoreca.

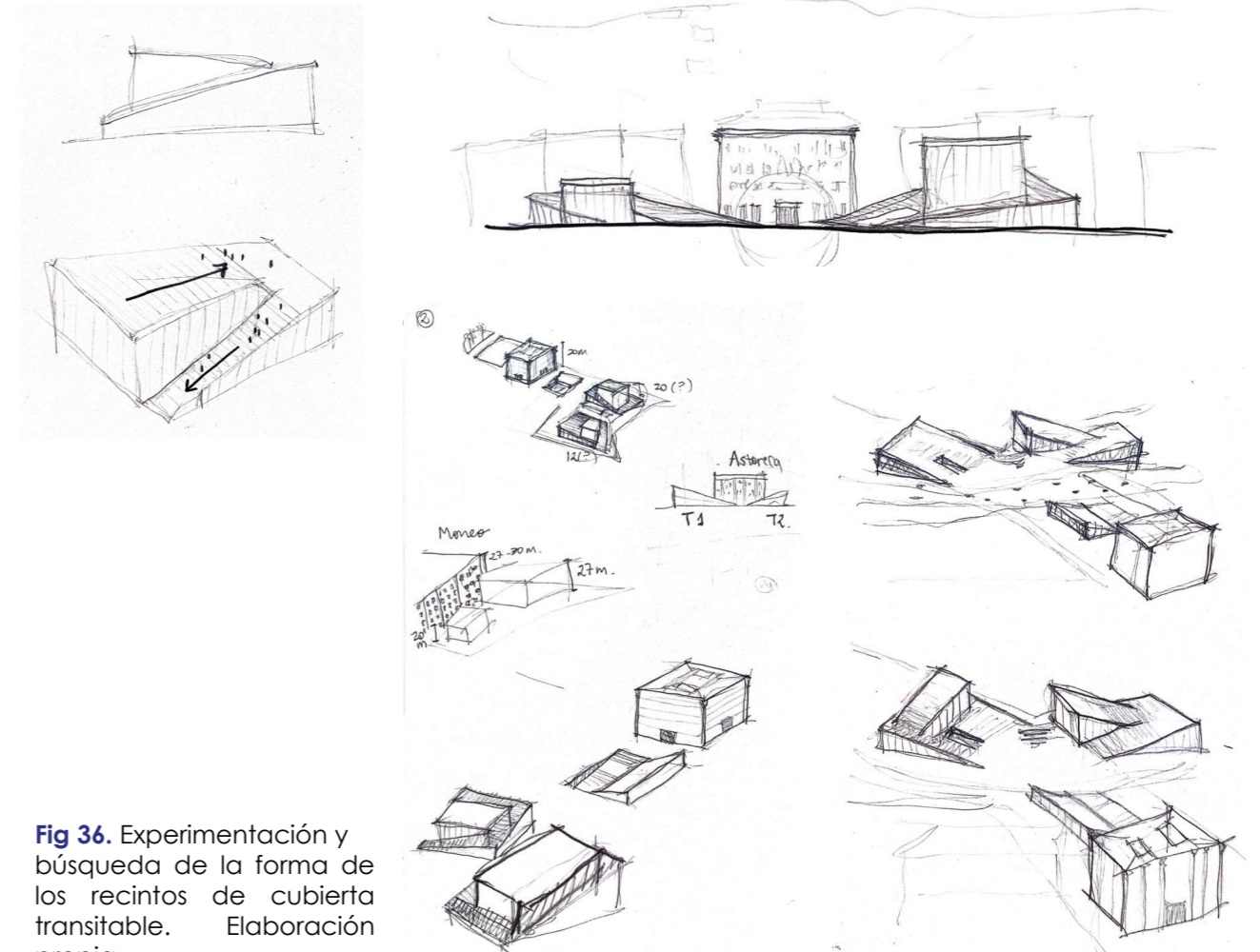


Fig 36. Experimentación y búsqueda de la forma de los recintos de cubierta transitable. Elaboración propia.

CENTRO DE ARTES ESCÉNICAS VALPARAÍSO

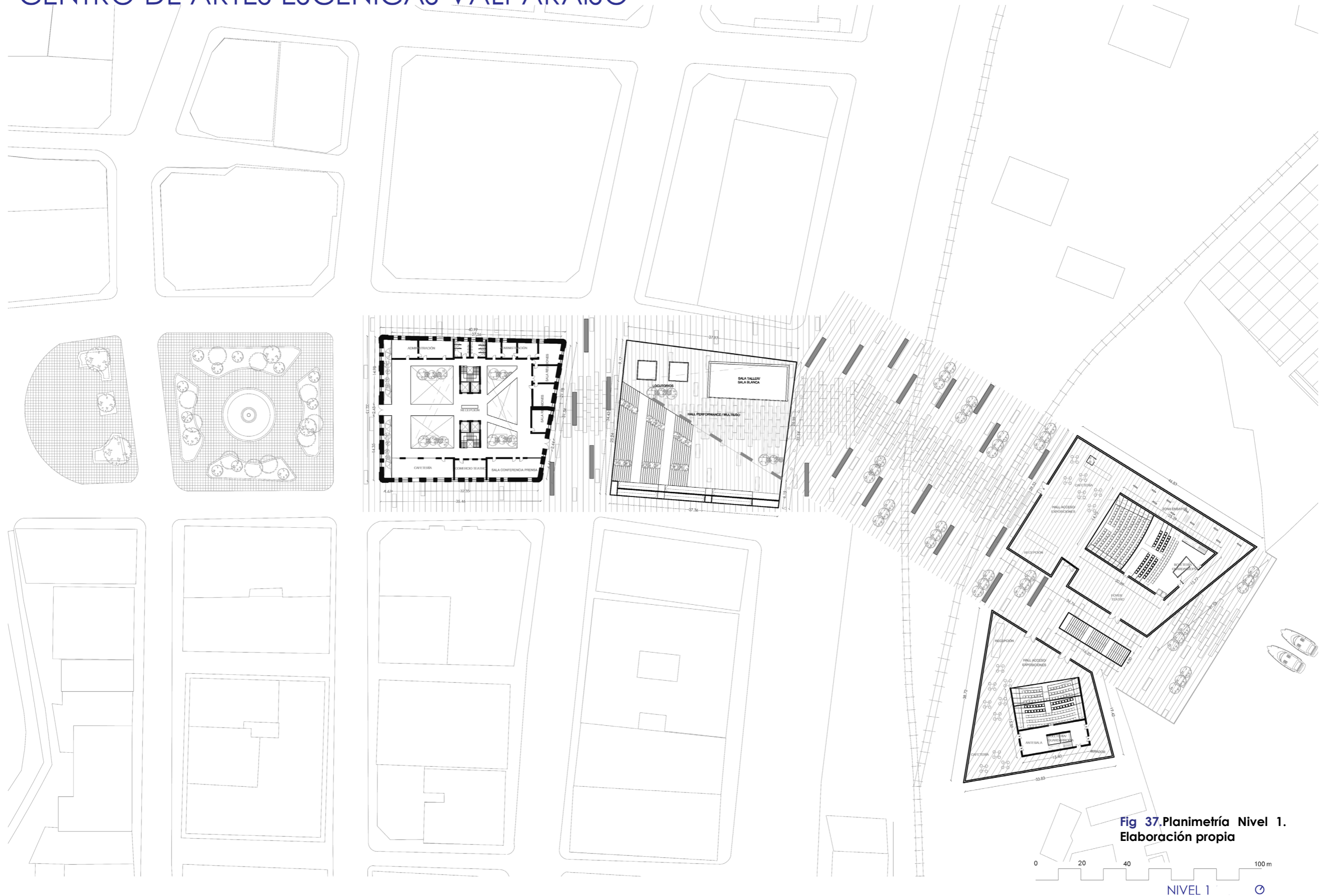


Fig 37. Planimetría Nivel 1.
Elaboración propia

0 20 40 100 m
NIVEL 1

CENTRO DE ARTES ESCÉNICAS VALPARAÍSO

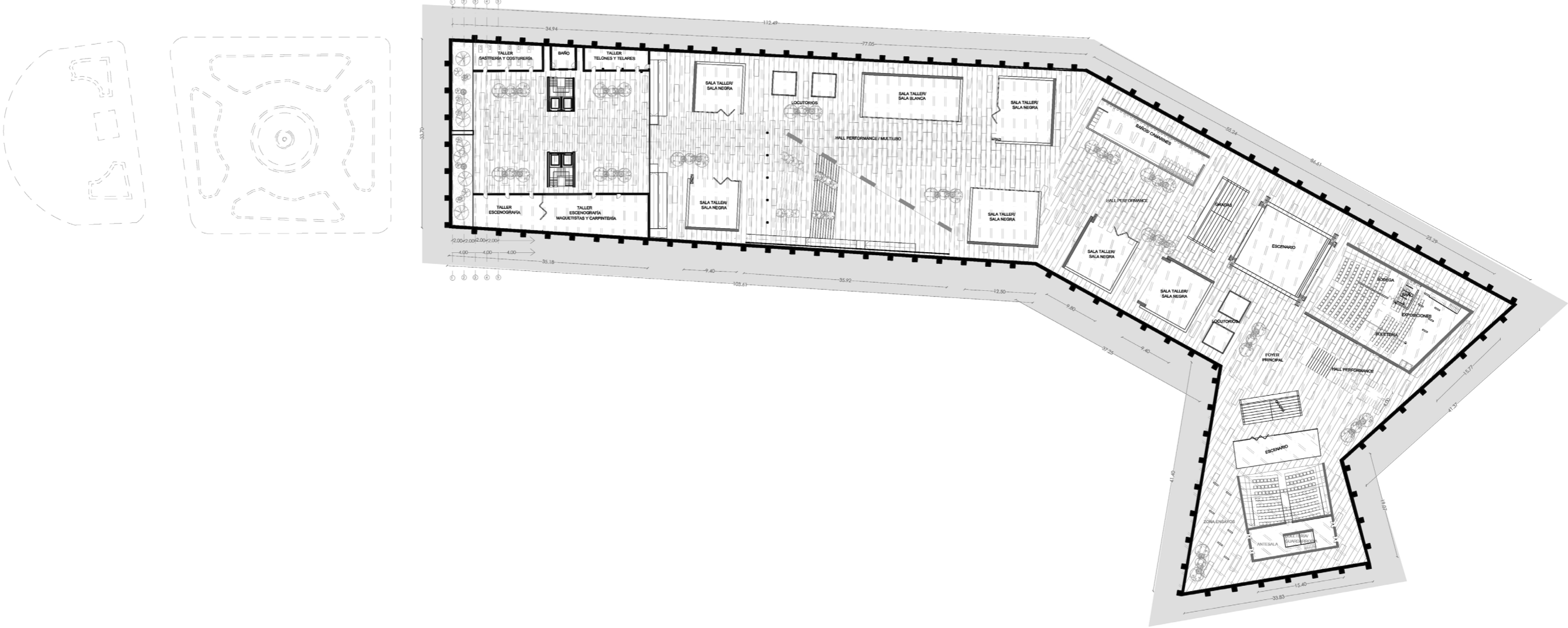


Fig 38. Planimetría Nivel -1.
Elaboración propia



NIVEL -1

CENTRO DE ARTES ESCÉNICAS VALPARAÍSO

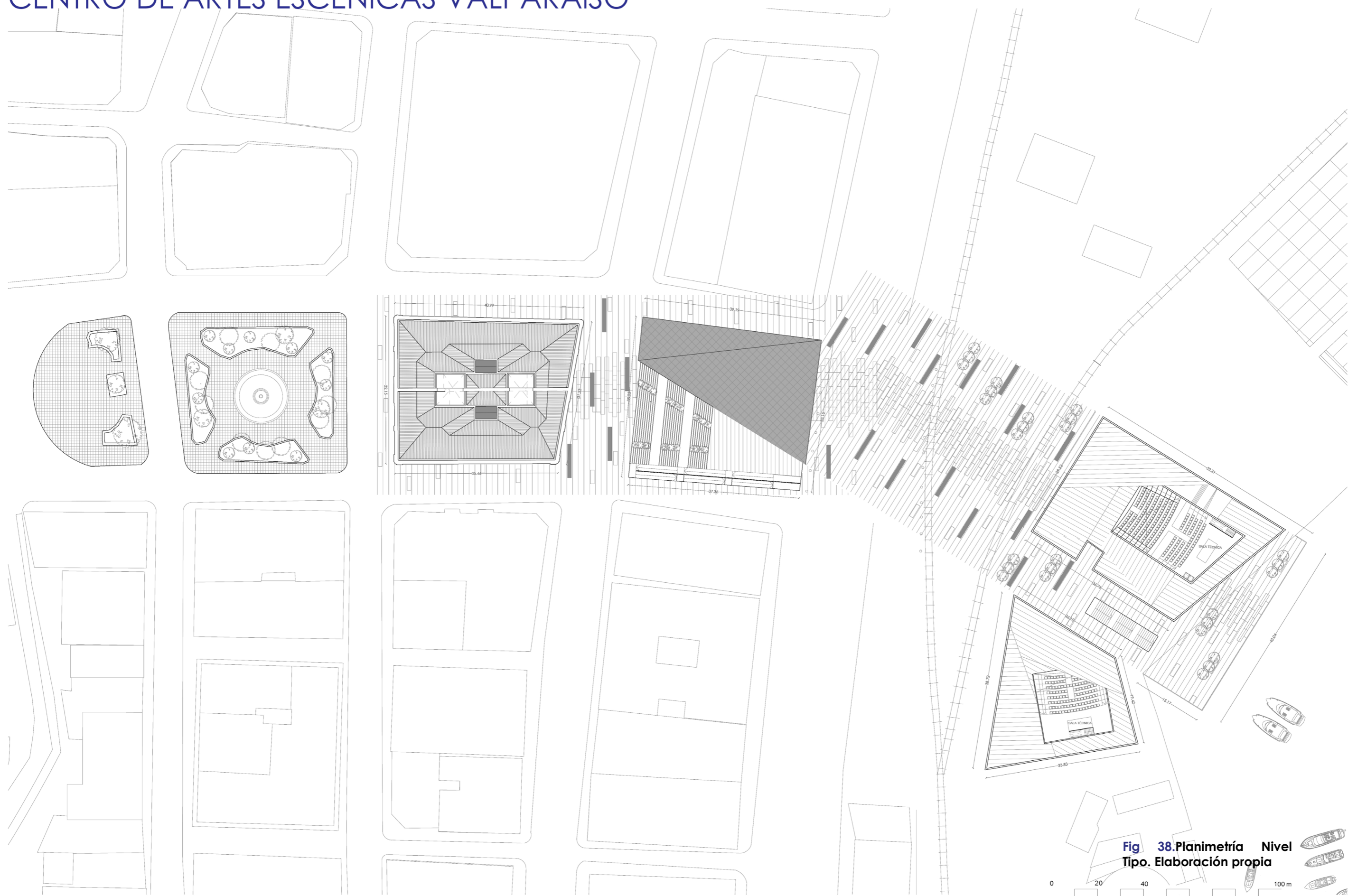
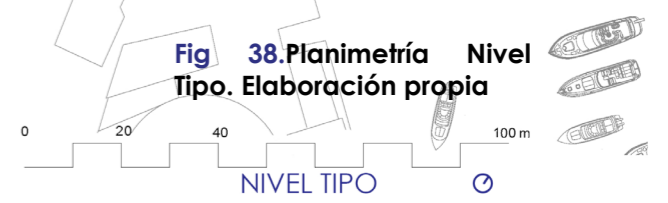


Fig 38. Planimetría Nivel Tipo. Elaboración propia



Referencias bibliográficas

Bauman, Z., Squirru, J. A., & Rosenberg, M. (2015). *Modernidad líquida*. FCE - Fondo de Cultura Económica. <https://books.google.cl/books?id=yE9kCgAAQBAJ>

Careri, F. (2002). *Walkscapes, el andar como práctica estética* (1 ed.). Gustavo Gili.

Carrión, F. (2001). *La ciudad construida*. FLACSO Sede Ecuador. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43650.pdf>

García Martínez, I. (2013). *El límite difuso. Tectónica del límite en Toyo Ito 1971-2001* [Tesis de máster]. https://oa.upm.es/35294/7/TESIS_MASTER_Ignacio_Garcia_Martinez_1213.pdf

Ito, T. (2002b). *Toyo Ito: Works Projects Writings* (reimpresión). https://books.google.cl/books/about/Toyo_Ito.html?id=DnCNmgEACAAJ&redir_esc=y

Ito, T. (2006a). *Arquitectura de límites difusos*. Gustavo Gili.

Lastarria, C. (2016). *Barrio Puerto. De los orígenes a la bohemia en Valparaíso*. *Narrativa Punto Aparte*; en línea. <https://repositorio.cultura.gob.cl/handle/123456789/4459>

Norberg-Schultz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a phenomenology of architecture*. Rizzoli.

Rojas, E. (2004). *Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales*. Banco Interamericano de Desarrollo.

Valenzuela Ureta, C. (2020). *Efectos del abandono y la expulsión residencial en la conservación patrimonial del Área Histórica de Valparaíso, Sitio de Patrimonio Mundial 2001 – 2019*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/181056>