

Espacio multidimensional: vías de integración e inclusión

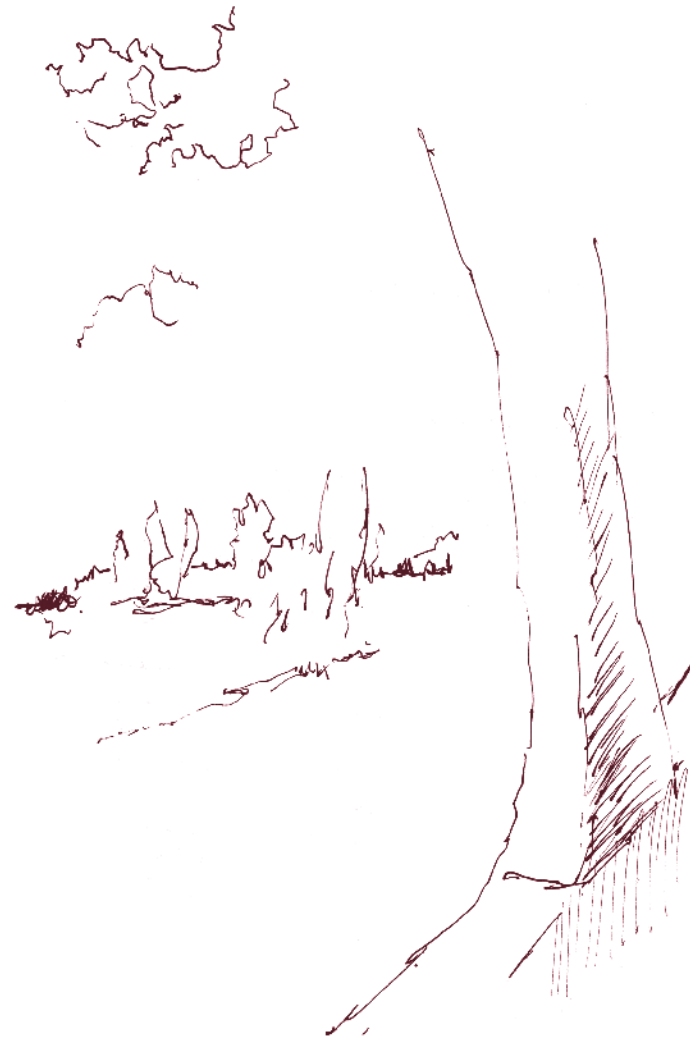
Estaciones de Metrotren Valparaíso

DAVID LUZA

Arquitecto
Doctor Universidad Politécnica de Cataluña
Profesor e[ad] PUCV

DURANTE EL AÑO 2015 LA E[AD] SUSCRIBIÓ UN CONVENIO CON METROTREN VALPARAÍSO. EN EL CONTEXTO DE LA EXTENSIÓN DE LA ACTUALES LÍNEAS Y EL ANUNCIO DE LA CREACIÓN DE LÍNEAS NUEVAS, SE REFLEXIONA Y PROPONE QUE LAS ESTACIONES SON UN DISPOSITIVO URBANO QUE ADEMÁS DE CONTRIBUIR AL FLUJO NATURAL DE UN ÁREA METROPOLITANA, PUEDEN DAR SEÑALES DE APROPIACIÓN A SECTORES QUE HAN ESTADO SEGREGADOS ESPACIALMENTE Y CARENTES DE SERVICIOS QUE CONTRIBUYAN A LA RECREACIÓN, COMERCIO O EDUCACIÓN, ENTRE OTROS. PARA LOGRAR ESTE OBJETIVO ES NECESARIO ASUMIR ARQUITECTÓNICAMENTE EL EJE TRANSVERSAL DE LA LÍNEA QUE CONSTITUYE EL PASO DEL ANDÉN A LA CIUDAD, DE MODO QUE COMPLEMENTANDO SUS PROGRAMAS APORTE A LA GENERACIÓN DE SUBCENTRALIDADES O CONSOLIDACIÓN DE CENTROS CÍVICOS. SE TRABAJÓ PRINCIPALMENTE CON LAS ESTACIONES DE PORTALES, QUILPUÉ, VILLA ALEMANA Y PEÑABLANCA.

➔ MULTIMODALIDAD - ESTACIONES DE METROTREN - ESPACIO PÚBLICO



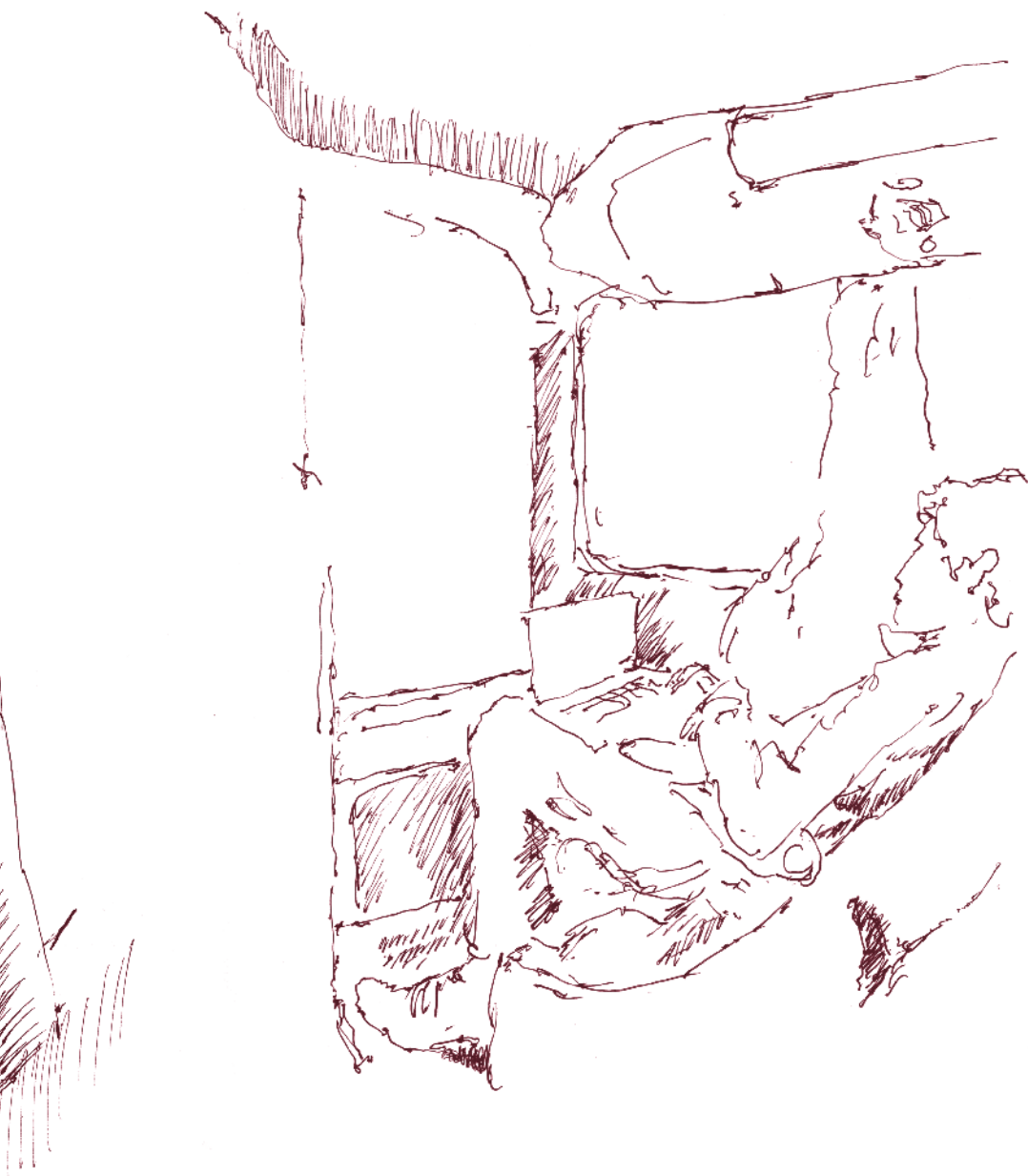


Fig. Croquis. Viaje en bus de travesía junto a la ventana,
Puerto Cisnes, 2016.

Quiero partir con una observación: “despuntar para ver el despuntamiento, un leve ir del cuerpo para que aparezca aquello que vemos, no es lo mismo que asomarse: dejarse ver desde atrás de algo”.

Se trata de un croquis hecho al interior del bus mientras regresábamos de la travesía a Puerto Cisnes, sentado junto a la ventana, una enorme ventana, lo suficientemente grande para suponer que satisface mirar “todo” hacia fuera, pero no, ocurre que cuando me quiero fijar, en este caso la altitud del día, me despierto del asiento, de tal forma que quedo casi en contacto con el vidrio, me ubico entre el asiento y la ventana, se avanza para ver, como dijo Alberto Cruz, en texto, forma y figura. Quiero pensar que los asientos son suficientes para ver sentados desde el estándar que no incluye la contemplación, pero no basta, como expuso Alejandro Pacheco, todavía desde lo mínimo. El acto se ubica entre el asiento y el vidrio, al modo del “medio paso”, cuando uno se encima a ver un precio o una prenda, entre el corredor y el objeto observado, los vendedores son avezados en advertir estos medios pasos.

En salidas de observación, a propósito de calles y vías en zonas periféricas de las denominadas ciudades intermedias, se ve aquello que en una clase de presentación de la arquitectura se nombró “salir a tronar el día”, refiriéndose a esa silla que se ubica en la vereda junto a la puerta, ver pasar a los que pasan, en este caso también le permite juntarse con su vecina y ver a los niños jugar.

Me tocó discutir con el Seremi del Ministerio de Transporte por la negativa de participar en el diseño de refugios para locomoción colectiva de la comuna de Valparaíso, la idea de la autoridad era que obedecieran a dos tipologías que representaran la “imagen” cerro y plan principalmente. No se llegó a acuerdo pues se desestimó un estudio de entorno. Nuestro intento fue considerar que un paradero es más que un refugio, se requiere ver integralmente acera, calzada y entorno edificado, el problema es que los manuales hablan de estética y significado para los equipamientos y aun cuando son exhaustivos puede pasar por alto la dicotomía que se observa.

En el 2015 suscribimos un convenio con Metrotren Valparaíso, servicio de transporte masivo para el gran Valparaíso y se espera con los anuncios de extensión de línea y creación de otras, un medio de transporte acorde con la expansión metropolitana.

Haciendo un símil entre los paraderos y las estaciones, estas últimas son consideradas más allá de su contribución al flujo de movilidad, es decir, que podrían dar señales de apropiación en sectores que han estado segregados espacialmente y carentes de servicios que

contribuyan a los espacios de recreación, comercio o educación, en cuanto asuman arquitectónicamente el eje trasversal de la línea que constituye el paso del andén a la ciudad, aportando a través de la complementación de sus programas, la generación de subcentralidades o consolidación de centros cívicos.

Para este análisis fueron seleccionadas las estaciones Portales, Quilpué, Villa Alemana y Peñablanca.

En investigaciones que se inclinan por indagar a través de las percepciones, o aspectos más bien cualitativos, advierten que en reiteradas ocasiones no se asume el movimiento como la superficie desde la cual se establece un tipo de relación entre las personas, el espacio, el material, comúnmente se aborda este campo espacial con la mirada segmentada en tipologías de perfiles. La gente está dispuesta a caminar más si es compensada por una experiencia segura y entretenida. Steve Mouzon lo llama “Propulsión de peatones”: un efecto secundario beneficioso que atrae personas a caminar más allá del tiempo o distancia promedio si están disfrutando de su paseo (2016).

Metrotren Valparaíso facilitó un diagnóstico realizado por la Corporación Ciudad Accesible, llevado a cabo el año 2015 para todas las estaciones. Por su parte, el taller levantó el entorno de las estaciones, determinando un polígono que se delimita en el encuentro con otros límites para la movilidad masiva o individual, paraderos y estacionamientos, tramos que permiten tener una ruta a desarrollar, definiendo intervenciones con las cuales dar cabida a una cadena de accesibilidad dentro del área. Un dato interesante es que el 38% de los usuarios de Metrotren Valparaíso utilizan otro modo al inicio y al término de su viaje, luego existe el margen para multimodalidad urbana y la llamada movilidad activa. Así, por ejemplo, una zona de calma de tráfico, bajo 30km/h, que según norma permite la convivencia de la rueda de bicicleta con la del auto, el coche, y un paso deambulador, etc.

Se contó para este levantamiento con la participación de la directora de Sectra Valparaíso y especialistas del área operaciones de estaciones de Metrotren Valparaíso, sumado a un especialista o profesional del área audiovisual, pues quisimos manifestar las proposiciones en un *storyboard* ah doc con lo móvil.

Todo lo anterior no presenta dificultad en compartirlo, pero hay una dificultad que es más bien oculta y que se presenta a la hora de proyectar, algo que sucede normalmente, pero en este caso es aún más intenso: ponerse en el lugar del otro. Al taller se le encargó, que entre martes y miércoles expusieran el proyecto a un potencial usuario relacionado a la inclusión en accesibilidad universal. Quiero mencionar una opinión

de un habitante que ocupa una silla con ruedas que media con la ciudad: “Encuentro bueno que el estacionamiento esté cerca del acceso, pues no es cómodo cuando tienes que bajarte de un auto y tener que recorrer varios metros para sentir que estás entrando a un lugar”. Llegar y sentir que se está dentro, da para pensar a la hora de proyectar.



Un punto de la metodología con la que abordamos esta materia:

Destaco a menudo la afirmación de Crispiani (2011) que menciona el cómo se estudia el espacio en esta escuela: “La voluntad de llevar a una realidad concreta los proyectos de arquitectura a una obra materializada”. El *para* y el *en sí mismo*, aunque se suponga corrientemente que los arquitectos aprendemos desde la proyección, la orientación o idea al seguir sosteniendo en nuestra escuela, es que la experiencia de aprendizaje debe ser ya conciencia explícita y palpable de un habitar.

Fig. Refugio de paradero en acera peatonal que forma parte del área de juegos de los niños del barrio.

Esta dimensión es más palpable en los talleres de obra en Ciudad Abierta, donde conducimos a los estudiantes a que definen detalles, no con el afán de obtener lo completo de la proyección, sino que elaborar un detalle es ya habitar. Quisimos hacer un artefacto cinético que se sometiera a una ruta que alude a lo propio de habitar en altura, el llegar a un mirador, esta vez desde un paradero de micro.

Lateralmente nos dio la lección respecto a la diferencia entre figura y forma, la diferencia entre los vínculos en una artefacto móvil y uno fijo. Hay un relato sobre un barco hecho por albañiles, buenos albañiles pero no de astilleros; terminado el barco fue lanzado al mar, pero el barco se desarmó apenas tocó el agua, precisamente, en el sometimiento a las cargas variables y en varias direcciones aleatoriamente.

Debo confesar que hice un cambio en la última semana que presumo perjudicó más que benefició, cambié el diseño del cigüeñal de 2 a 3 tiempos, pensando que disminuiría el esfuerzo de torque, pero agregó más inestabilidad, lo que trajo más “arrastre de patas”; fue más sensible el pavimento, las pruebas anteriores en el plano del taller, la calle con su curvatura, era obvio y estaba en lo que se debía vivir, junto a ello se debe mejorar en chasis indeformable, articulaciones que no varíen de carga axial a radial, conformar para que los esfuerzos sean más co-planares, lo que permite estudiar lo que provoca el pandeo a diferencia del esfuerzo de rotura, es decir, no es el caso de ley del cubo cuadrado cuando el tema es el cambio de sección, sino que estabilidad. ¿Cómo lograrlo sin agregar peso? Pregunta para el ciclo de construcción.

FUENTES

Arup (2016). *Cities Alive: Towards a Walking World*. Londres: Arup.

Crispiani, Alejandro (2011). *Objetos para transformar el mundo: trayectorias del arte concreto-invencción, Argentina y Chile, 1940-1970: la Escuela de Arquitectura de Valparaíso y las teorías del diseño para la periferia*. Universidad Nacional de Quilmes y Ediciones ARQ.