An aerial photograph of a vibrant, multi-level urban plaza. The space is characterized by its colorful, abstract design, featuring large sections of red, green, blue, and yellow. A central staircase with wide steps is a prominent feature, with a person sitting on one of the steps. Several children are scattered throughout the plaza, some playing on the colorful surfaces. The ground is paved with a grid pattern in some areas. The overall atmosphere is bright and lively, with strong shadows cast across the scene.

TEMA DE ARQUITECTURA

HABITABILIDAD URBANA EN LA TRIDIMENSIONALIDAD DEL RELIEVE

Estudio de la adaptación de la trama urbana a la topografía y la incidencia de las espacialidades resultantes en la habitabilidad de la ciudad.

AUTOR: MARITA SEPÚLVEDA GUAJARDO
PROFESOR GUÍA: ELIANA MUGA W.
AÑO ACADÉMICO : 2008

HABITABILIDAD URBANA EN LA TRIDIMENSIONALIDAD DEL RELIEVE

Estudio de la adaptación de la trama urbana a la topografía y la incidencia de las espacialidades resultantes en la habitabilidad de la ciudad.

HABITABILIDAD URBANA EN LA TRIDIMENSIONALIDAD DEL RELIEVE

Estudio de la adaptación de la trama urbana a la topografía y la incidencia de las espacialidades resultantes en la habitabilidad de la ciudad

0.0 INTRODUCCIÓN	05
0.1 MOTIVACIONES	07
0.2 OBJETIVOS	08
0.3 HIPÓTESIS	09
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	
1.0 INCIDENCIA DEL RELIEVE EN LA HABITABILIDAD DE UNA CIUDAD	10
1.1 HABITABILIDAD URBANA	11
1.1.1 ¿QUE HIZO QUE LAS CIUDADES HISTÓRICAS FUESEN CONSIDERADAS TAN HABITABLES?	11
1.1.2 HABITABILIDAD DESDE EL REPERTORIO DE VISIONES CONTEMPORANEAS	13
1.2 ¿QUE CUALIDADES APORTA EL RELIEVE A LA HABITABILIDAD URBANA?	16
1.3.1 VISTAS. Paisaje urbano, imagen de ciudad	17
1.3.2 COMPLEJIDAD. Diversidad, coexistencia, interacción	18
1.3.3 ESCALA HUMANA. Prioridad peatonal, experiencia perceptiva sensible	19
1.3.4 CULTURA ESPACIAL. Identidad, arraigo, apropiación	20
1.3 EJEMPLOS: CIUDADES EN EL MUNDO ADAPTADAS AL RELIEVE	21
1.3.1 EL EJEMPLO HISTÓRICO DE LA CIUDAD MEDIEVAL	21
1.3.2 EL EJEMPLO DE GUANAJUATO, MÉXICO	22
1.3.3 EL EJEMPLO DE BENARES,INDIA.....	24
CAPÍTULO II: UNIVERSO DE ESTUDIO	
2.0 CIUDADES CHILENAS ADAPTADAS AL RELIEVE : EL CASO DE LOS PUERTOS MAYORES	26
2.1 CIUDADES CHILENAS QUE ADAPTAN SU TRAMA AL RELIEVE EN EL LITORAL COSTERO: LOS PUERTOS MAYORES	27
2.1.1 IQUIQUE	28
2.1.2 ANTOFAGASTA	29
2.1.3 COQUIMBO	30
2.1.4 VALPARAÍSO	31
2.1.5 SAN ANTONIO	32
2.1.6 TALCAHUANO	33
2.1.7 PUERTO MONTT	34
2.2 INCIDENCIA DEL RELIEVE EN LA CONFORMACIÓN DE LAS CIUDADES	35
2.2.1 MODOS DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO EN RELACIÓN AL RELIEVE	35
2.2.2 MODOS DE TRAMA URBANA EN RELACIÓN A PENDIENTE	36
2.2.3 MODOS DE RELACIONES VISUALES EN RELACIÓN A LA TOPOGRAFÍA	37
2.3 VALPARAÍSO: MAYOR COMPLEJIDAD URBANA EN LA ADAPTACIÓN AL RELIEVE	38

CAPÍTULO III: REDUCCIÓN DEL UNIVERSO	
3.0 VALPARAÍSO: INCIDENCIA DEL RELIEVE EN LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO URBANO	39
3.1 TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN SU ADAPTACIÓN A LA PENDIENTE	40
3.1.1 FUSIÓN DE ELEMENTOS URBANOS, EXTENSIÓN DE LAS FUNCIONES DE LA PLAZA A LA CIUDAD	41
3.1.2 LA CALLE, ALGO MÁS QUE RECORRER	42
CAPITULO IV: ESTUDIO DE CASOS	
4.0 MODOS HABITABLES QUE PRESENTA EL ESPACIO URBANO ADAPTADO AL RELIEVE	43
4.1 BUSCANDO MODOS EN LA DIVERSIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN RELIEVE	45
4.1.1 PATRONES DE CONFIGURACIÓN DESDE CUALIDADES HABITABLES	46
4.2 CASOS : CIRCUITOS URBANOS A LAS DISTINTAS ESCALAS DE CIUDAD	47
4.2.1 CIRCUITO URBANO CERRO CONCEPCIÓN	49
4.2.2 (TRAMO) CIRCUITO URBANO CERRO POLANCO	50
4.2.3 (TRAMO) CIRCUITO URBANO CERRO BELLAVISTA	51
4.2.4 CIRCUITO DE BARRIO CERRO LARRAÍN	52
4.2.5 CIRCUITO COMUNITARIO CERRO FLORIDA	53
4.3 GRADOS DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN RELACIÓN A LAS VARIABLES DEL RELIEVE	54
4.4 MODOS HABITABLES DEL ESPACIO URBANO EN LA TRIDIMENSIONALIDAD DEL RELIEVE	55
4.2.2 MIRADORES	56
4.2.3 INTERSTICIOS	57
4.2.4 PATIOS	58
4.2.5 PLAZUELAS	59
CAPITULO V: ASPECTOS CONCLUSIVOS	61
5.0 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO	62
5.1 RELEVANCIA PRÁCTICA DE LOS RESULTADOS DE ESTA INVESTIGACIÓN, SUS POSIBLES APLICACIONES	64
5.2 COMENTARIOS FINALES	67
5.3 FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	68
5.4 NÓMINA DE IMÁGENES	71
5.5 AGRADECIMIENTOS	74

INTRODUCCION

Estandarización de la cultura, de la ciudad, de las formas

La monotonía en la ciudad nos da cada vez menos posibilidades de que nuestra experiencia urbana tenga matices que la hagan significativa. La variedad perceptiva esta ausente en nuestra vivencia cotidiana.

La pérdida de la escala humana y la estandarización de las formas urbanas en las ciudades actuales ha traído como consecuencia que el hombre no se sienta partícipe del medio urbano, ni consciente de su ciudad, al no existir un arraigo por falta de identificación.

La mayoría de las ciudades del planeta han crecido mal y demasiado deprisa, construyéndose viviendas homogéneas, calcadas unas de otras, que han despersonalizado las ciudades.

La tradición urbana propia de cada cultura ha perdido terreno frente a un modelo uniformizador y carente en relaciones ciudadanas. (imagen 01)

El problema actual

MONOTONÍA : AUMENTO DE LA DENSIDAD INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA COMPLEJIDAD URBANA



imagen 01: uniformidad y monotonía urbana

Durante las últimas décadas ha predominado la uniformidad geométrica, algo que se remonta a La Carta de Atenas de 1933, ahora desacreditada (Salingaros, 2005). Dicho documento introdujo conceptos que resultaron catastróficos para las ciudades, la separación de funciones en zonas de un solo uso e imágenes seductoras pero poco convenientes de rascacielos en las zonas céntricas y urbanizaciones de viviendas uniformes en zonas dispersas de los alrededores. Así el urbanismo se enfrentó a la idea de “desintegrar” la ciudad en partes inconexas. Todo lo contrario a una ciudad geoméricamente integrada, proporcionadora de relaciones urbanas.

La técnica y el progreso han fracasado en la adaptación de la ciudad a los deseos y necesidades del hombre, desde la creencia que la ampliación, la aceleración, simplemente “lo mayor”, podría identificarse con “lo mejor”.

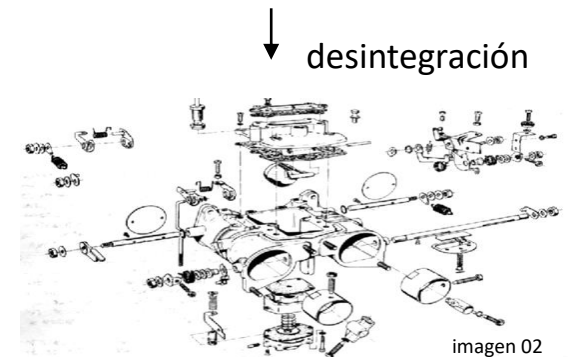


imagen 02

Vivir, trabajar, desplazarse,
comprar, divertirse.

Viviendas, áreas verdes, de descanso



Las partes esenciales del mecanismo son separables, características **yuxtapuestas pero aisladas**, agrupadas por funciones

La supervivencia de la diversidad en este mundo globalizado es vital. Cuando todos hablemos la misma lengua, hagamos las mismas cosas y vivamos de la misma manera, nuestra civilización dejará de tener sentido.

En los nuevos territorios urbanos, el barrio se transforma exclusivamente en zona residencial. A causa de la separación física de las funciones en la ciudad, el espacio de uso cotidiano se expande a una escala de kilómetros supeditados al automóvil.

El barrio deja de ser un lugar social para convertirse simplemente en un lugar de exclusión (de otros usos, de clases sociales, etc.). La casa, en estas condiciones, se convierte en el centro del universo suburbano.

El individualismo se acentúa y el núcleo familiar se convierte en la relación afectiva casi única.



imagen 03: belloto norte, trozos urbanos disconexos

Las inmobiliarias se encargan sólo de “trozos urbanos”, que además de sus carentes relaciones internas, fragmentan la ciudad, creando un "puzzle" territorial y desconectando el tejido social al interrumpir la continuidad de su trama urbana, tan necesaria para la habitabilidad. (imagen 03)

La ciudad, mientras tanto, se va vaciando de contenido, las relaciones vecinales, la regulación de comportamientos por conocimiento y afectividad, la identidad con el espacio, las probabilidades de contacto que ofrece el espacio público, etc. se van diluyendo. Los barrios, que son el terreno de juego donde se hace cotidiana la esencia de la ciudad, se eclipsan.

La ciudad en estas condiciones pierde su esencia y se convierte en asentamiento urbano donde el contacto, el intercambio y la comunicación pertenecen a las redes virtuales que le quitan a la calle el sentido que históricamente ha tenido como espacio público.

Lo más importante en muchas ciudades actuales son las redes. Si vamos en auto o nos comunicamos a través de medios virtuales, el espacio público deja de ser relevante, la ciudad también.

“El espacio público, la ciudad cobra su máximo sentido si vamos andando.” (Rueda, S. 1997)

Como contraposición a esta problemática espacial/social, por tanto de suma relevancia para la arquitectura, considero la posibilidad de encontrar valores urbanos en las ciudades adaptadas al relieve, cuyas directrices urbanas naturales impuestas por la topografía, **abandonan esta monotonía**, al adaptar la trama a su morfología, que condiciona en gran medida la disposición del asentamiento, aportándole un carácter, desde la singular conformación de su espacialidad urbana, dando paso a una cultura espacial precursora de identidad.

Además en estos enclaves permiten un reconocimiento de la ciudad como complejidad urbana, desde múltiples miradas que permiten que ésta se habite con referencias, siempre dentro de un contexto, de este modo el habitante puede reconocerla y vivirla a sus distintas escalas.

Por otra parte, son **ciudades peatonales**, donde el ritmo que impone el relieve, les otorga una velocidad que deja al peatón en prioridad, bajo un ritmo biológico propicio para la vida y las relaciones humanas.

En las posibilidades que otorga el espacio urbano, producto de esta adaptación a la morfología, es donde radican los valores generadores de la habitabilidad urbana de las ciudades del relieve, valores que pretendo constatar en el desarrollo de este estudio.

0.1 MOTIVACIONES

Haber nacido y crecido en una ciudad dispersa, El Belloto, en un barrio de pocos recursos, donde todo quedaba supeditado a kilómetros de mi casa, viéndome obligada a caminar cuadras y cuadras, por monótonos paisajes urbanos, carentes de espacios destinados al esparcimiento, la recreación o al menos capaces de acoger la pausa. Calles, donde rejas y muros marcan el infranqueable límite entre lo privado y lo “público”, que en estas condiciones no es de nadie. (imagen 04)



imagen 04 : Belloto Norte, monotonía urbana de la construcción en serie

Mi viaje al colegio jamás tuvo el deleite de un espacio urbano que hiciese agradable mi obligado caminar, a la salida de él, tampoco nunca encontré un lugar agradable donde “vivir la ciudad”.



imagen 05: Valparaíso, evento familiar en la escalera Fisher.

Visité Valparaíso desde niña, pero sólo el Plan de la ciudad, fue recién cuando entre a la Escuela de Arquitectura, que tuve el placer de disfrutar por completo la ciudad y vine entonces a comprender, porqué músicos, poetas, habitantes e incluso simples caminantes se sentían tan parte de ella, de su paisaje, de su cultura, de sus calles, de su gente.

Fue aquí cuando “re-conocí” Valparaíso, en mi cotidianeidad de estudiante. Recorrí cuanto rincón descubrí al paso, cuanta escalera divise desde algún frente, fue así como compartí innumerables experiencias con gente que me invitó a ser parte de un momento de sus vidas, en alguno de “sus lugares urbanos”.

“aquí todo es de todos”, nos decían ellos, orgullosamente porteños, compartiendo su festejo con nosotros, unos caminantes a los que invitaron a “pasar a su trozo de escalera”; nunca supimos sus nombres, más su invitación viene a mi memoria cada vez que recorro la escalera Fisher. (imagen 05)

Comprendí la gran diferencia de ser pobre en una ciudad habitable, que una que no lo es.

Aquí las carencias económicas se contrarrestan con el disfrute cotidiano de un espacio urbano rico, abierto, igualitario, capaz de reducir la abismante brecha social que padece nuestro país. Los pequeños espacios interiores amplían sus límites al apropiarse del “afuera”, es esta apropiación que exterioriza lo privado y privatiza lo público lo que genera una continuidad urbana que hace que no sólo nos sintamos dueños y habitantes de nuestras viviendas, sino también la ciudad.

Fue desde este primer reconocimiento que durante años comencé a preguntarme, qué es lo que provoca que sea capaz de caminar por ella sorprendiéndome a diario, qué es lo que hace que sienta que en cada recodo encuentre un “lugar” donde poder estar, qué es lo que hace que después de unos años de recorrerla me sienta un “habitante” más, cosa que nunca he logrado en la ciudad en que vivo desde siempre.

En definitiva ¿Qué es lo que hace esta ciudad tan habitable en comparación con la que vivo? ¿Qué espacialidades son las que dan lugar a su habitar? ¿Será la adaptación al relieve, a la pendiente, a su singular topografía la causante de esta habitabilidad?, de ser así, ¿Ocurrirá esto en todas las ciudades adaptadas al relieve?.

Son algunas interrogantes que intentaré responder desde el presente estudio.

0.2. OBJETIVOS

Este estudio tiene como objetivo poner en relevancia un grave problema actual: La despreocupación por la habitabilidad urbana, desde actuaciones mercantilistas que en su único afán de rentabilidad económica, han fragmentado la ciudad, llevándose su compacidad y continuidad, vaciando de relaciones su espacio urbano, despersonalizándolo, al restarle cada vez más variedad y complejidad que permitan su uso y apropiación, fundamentales para el sentido de identidad y arraigo que pueden llegar a experimentar sus habitantes.

Desde esta perspectiva es que se busca reconocer el valor urbano de la ciudad en relieve_ con una trama adaptada a su topografía_ **como complejidad tridimensional**, analizando el aspecto positivo de este tipo de asentamiento, que desde un crecimiento adaptativo determinado por leyes impuestas por la naturaleza , posee ventajas en cuanto a variedad y diversidad urbana, determinantes de relaciones espaciales e interpersonales y de un reconocimiento y apropiación que hacen los habitante de su ciudad.

Se busca identificar características constantes, en las posibilidades urbanas resultantes que ofrece a la trama dicha adaptación, con fin de reconocer y analizar las **cualidades de habitabilidad de los espacios urbanos** que hacen que las ciudades en relieve posean una gran vitalidad y una complejidad espacial , que les otorgan un carácter e identidad.

A fin de contribuir activamente en la tarea de conseguir mayores grados de habitabilidad para nuestras ciudades, es que pretendo optimistamente desde mi condición de estudiante, ser capaz de **aportar criterios de habitabilidad que complementen los actuales que se tienen del espacio urbano**, criterios que apuntan a construir una mejor ciudad para todos.

0.3. HIPÓTESIS

La topografía condiciona tipos de asentamiento, los tipos de asentamiento condicionan formas de vida.

Espacio/ sociedad_ Tipos de tramas/ tipos de relaciones sociales

Las ciudades en relieve, contrarrestan la estandarización de las formas, desde leyes urbanas naturales impuestas por la geografía que condicionan en gran medida la disposición del asentamiento aportándole un carácter particular, posibilitando con ello relaciones que dan paso a una gran vida habitable y una cultura espacial propia , generadora de identidad.

El relieve suma la dimensión vertical a la ciudad, volviéndola tridimensional, complejizando su espacialidad en la adaptación de su trama a la topografía, posibilitando con ello la conformación de diversos escenarios urbanos que enriquecen el habitar en las vastas posibilidades de relaciones que estos entregan, con los demás y con la ciudad misma.

Las ciudades en relieve tienen mayores posibilidades de orientación, lugaridad, arraigo e identidad por parte de sus habitantes, al existir un claro reconocimiento de su imagen, ya que ésta se habita con referencias, siempre dentro de un contexto, permitiendo reconocerla y vivirla a sus distintas escalas; esto viene dado por naturaleza, se lo posibilita su geografía.

Por otra parte, considero que uno de sus valores habitables radican (a pesar de las dificultad vehiculares) en ser **ciudades peatonales**, donde el ritmo impuesto por el relieve, les otorga una velocidad propicia para la vida y las relaciones humanas.

Los desniveles son soportes de actos, la apropiación del relieve conlleva la fragmentación del suelo urbano y con ello la generación de un espacio público cargado de desniveles que acogen en su geometría la estancia, la pausa, la contemplación, en general, la vida en la ciudad.

La transgresión del espacio urbano, hace que los valores históricamente atribuidos a la plaza se extiendan por la ciudad; con ello la calle se transforma, es mucho más que transitar, es soporte de nuevas funciones, da lugar a nuevos usos, adquiriendo con ello apropiación y significación.

En el espacio urbano complejo, diverso, donde transcurre la vida cotidiana con ritmos y dimensiones a escala humana es donde se encuentran los verdaderos elementos configuradores de la habitabilidad urbana de las ciudades del relieve, habitabilidad que pretendo constatar en el presente estudio.

Por consiguiente cabe comenzar por preguntarnos

¿Qué criterios determinan la habitabilidad de una ciudad?

¿Es la adaptación al relieve un factor determinante de la habitabilidad urbana?

¿Qué cualidades aporta el relieve al espacio urbano?

¿De qué manera el relieve incide en la configuración de la ciudad?

¿Qué transformaciones sufre el espacio urbano en su adaptación a la topografía?

¿Cómo es la apropiación de la pendiente, su adaptación urbana?

¿Cómo incide esto en el habitar de su gente?

¿Cómo es el espacio urbano que posibilita el relieve?

¿De qué manera éste es capaz de dar soporte a las relaciones urbanas ?

CAPÍTULO I : MARCO TEÓRICO
INCIDENCIA DEL RELIEVE EN LA HABITABILIDAD DE UNA CIUDAD

1.1 HABITABILIDAD

1.1.1 ¿QUÉ HIZO QUE LAS CIUDADES HISTÓRICAS FUESEN CONSIDERADAS TAN HABITABLES?

Cuando la sociedad no estaba industrializada los asentamientos humanos crecieron lentamente , con una población repartida entre el campo y las ciudades, con una armonía total con la naturaleza, porque sus habitantes se sintieron formando parte de la misma, y captaron el *genius logi*. Sin embargo desde la revolución industrial hasta nuestros días, han ido creciendo cada vez más rápidamente.

Las ciudades históricas se organizaron sobre el territorio en configuraciones que corresponden a la organización de la sociedad en cada momento. Pudiendo hablar así de una relación directa entre la configuración de la ciudad y la estructura social de las personas que la habitan.

El paisaje influía sobre los individuos, sobre su sensibilidad, y así los hombres transformaron la naturaleza respetándola y respetando los espíritus propios del entorno.

“Las ciudades ya no son tan habitables como lo fueron en su origen”.

*Hasta hace relativamente poco, las ciudades históricas constituían una multifuncionalidad y pluralidad social de modo indiferenciado, proporcionando **multitud de contactos y actividades que las hacían más habitables e igualitarias, dándole al ciudadano un "sentido del lugar"**, entendiendo este como un espacio concreto y utilizado por la práctica diaria (actividades, percepciones, recuerdos, símbolos) “ (Depaulo, J, 1983).*

Las ciudades dirigidas por los ritmos mecánicos del capitalismo industrial, la arquitectura moderna y la planificación, en el siglo XX, trataron de crear un mundo espacial y socialmente segmentado: el trabajo aquí, la vivienda allá; ricos de un lado y pobres del otro y, en medio de todo, barreras.

La prisa con que se construyeron los nuevos barrios, produjo un crecimiento artificial y una ruptura de la armonía y el equilibrio, derivando en el problema más grave que sufren la mayoría de nuestras ciudades actuales, el haber crecido sin más criterio de composición del espacio que la mera rentabilidad económica.

El establecimiento de zonas monofuncionales, en paralelo con estructuras constructivas dispersas, rompió la forma de la ciudad clásica compacta que hasta principios del siglo XX se había conocido, disminuyendo la complejidad y la diversidad de usos que la ciudad tenía.

La ciudad histórica se forma como una suma de usos diversos que complementan las necesidades ciudadanas, y que facilitan al mismo tiempo su comunicación. En este sentido la compacidad y la complejidad son polos opuestos de la ciudad zonificada en usos, que cortocircuita las relaciones humanas.

“Son nuestras ciudades históricas las que fijan el sentido subjetivo del lugar, siempre asociado a las ideas de familiaridad, intimidad y, muy significativamente, identidad. Sin embargo las expansiones de las ciudades en este último siglo han creado zonas urbanas periféricas con paisajes uniformes, monótonos, sin personalidad propia, que fomentan el anonimato y la incomunicación, originando las mismas imágenes y similares lenguajes.” (Pérez, 1996).

Viendo el desarrollo histórico de las ciudades se constata que no hemos avanzado mucho, sino más bien retrocedido en su organización. Una prueba de ello es el estado de salud mental de muchas personas, el recurrente stress, la agresividad cotidiana, la violencia. Una parte de este malestar viene de la propia organización social pero otra parte no menos importante viene de la configuración de los espacios urbanos donde la gente habita. Hay una relación entre el comportamiento de las personas y los espacios en donde éstas habitan.

Actualmente frente al problema de la dispersión suburbana que sufre la ciudad, como consecuencia de la densificación descontrolada y mal planificada, el modelo de ciudad compacta es planteada por varios autores como un modelo habitable.

La ciudad histórica es una ciudad compacta y al mismo tiempo compleja, en el sentido que los diversos usos conviven mezclados, fomentando la diversidad. Junto a los usos residenciales se sitúan usos comerciales, terciarios o de equipamiento comunitario, instituciones administrativas, centros escolares, centros universitarios, centros sociales, o incluso actividades industriales limpias.



Imagen 06: Vitalidad de un centro histórico con diversidad y una escala humana.

Debemos recuperar la habitabilidad de la ciudad, la convivencia y las experiencias del compartir. Recuperar la ciudad y los derechos de sus habitantes requiere la “re-”construcción de unidades urbanas con identidad propia, complejas internamente, con densidad, variedad y una escala humana.

Recobrar la convivencia, precisa la reconquista del espacio público como espacio relacional y polivalente, como espacio para la expresión ciudadana.

El espacio público es, en definitiva, un ámbito privilegiado que ofrece oportunidades inestimables para la vida ciudadana, lo que contrarresta la exclusión provocada por la desmesurada mercantilización de las ciudades postmodernas.

1.1.2 HABITABILIDAD URBANA DESDE EL REPERTORIO DE VISIONES CONTEMPORANEAS.

Un concepto elemental de "habitabilidad" lo consigna Castro (1999), cuando la define como "la cualidad que tiene un lugar como satisfacción consecuente de las necesidades y aspiraciones del habitante".

Salvador Rueda por su parte, sostiene que la habitabilidad es **mantener la calidad de vida en los sistemas urbanos** (Rueda, 1997), dicho autor plantea la habitabilidad urbana desde cuatro grandes ámbitos o categorías: Bienestar general de la persona, interno (espiritual y psicológico) y externo (su relación con el resto del conjunto social); bienestar ambiental, que desde el punto de vista de este estudio, estaría referido a la relación equilibrada con el medio físico; la tercera categoría se refiere al bienestar psicosocial, este tipo de satisfacción es individual; la última categoría es el bienestar sociopolítico, el cual se refiere a la participación social.

Podríamos decir así que la habitabilidad en una primera instancia sería **calidad de vida y la calidad de vida estaría directamente ligada a las relaciones sociales y con el medio.**

Una relación similar entre dichos componentes plantea Alguacil (1998), al referirse a la calidad de vida desde una serie de interrelaciones complejas, así sostiene:

"El concepto de calidad de vida, considerado desde la complejidad, descubre la necesidad de restablecer la dialógica de la reciprocidad, de la complementariedad, de la síntesis y de la integración: del sujeto con el objeto, de lo individual con lo colectivo, de la identidad con la alteridad, de lo local con lo global." Alguacil (1998)

Para ello establece tres dimensiones: calidad ambiental, bienestar e identidad cultural; definiendo el ámbito del desarrollo urbano en la relación que establece el bienestar y la identidad cultural; esta última definida como interacciones sociales (participación-apropiación, relaciones sociales y redes sociales).

Donde podríamos entender que **el desarrollo urbano determinaría la habitabilidad desde el bienestar de las personas y sus interacciones sociales.**

Siguiendo con el concepto de habitabilidad, Castro en 1995, plantea que la habitabilidad está referida a la satisfacción que uno obtiene en un determinado escenario o grupo de escenarios; el mismo autor, en 1999 la redefine como el atributo de los espacios construidos de satisfacer las necesidades objetivas y subjetivas de los individuos y grupos que las ocupan.

Aportando al entendimiento de la habitabilidad "la de ocupación del espacio" y la concepción de éste como "escenario", pudiendo asumir así, **la habitabilidad del espacio público desde su condición de escenario urbano y con ello de "soporte de actos urbanos".**

Landázuri y Mercado (2004) conciben la habitabilidad desde dos perspectivas: la habitabilidad interna o habitabilidad en el interior de la vivienda y la habitabilidad externa, la cual se refiere al siguiente nivel sistémico o entorno urbano inmediato, es decir, **la habitabilidad urbana desde la relación entre la vivienda y el vecindario donde se ubica, pudiendo hablar de una relación interior-exterior.**

Por otra parte, Enciso (2005) identifica la habitabilidad desde cuatro enfoques:

- 1) La habitabilidad como condición intangible, cualitativa, que se relaciona con el Ser del Hombre, de acuerdo con esto, existencia del hombre es espacial y tiene un sistema de relaciones con el entorno construido, sus relaciones son íntimas o cosmogónicas con los espacios que habita.
- 2) La habitabilidad como una acción cuantitativa relacionada directamente con la calidad de vida y, por tanto, cuantificable, y más aún, controlable por el diseño, que debe proporcionar las "mejores condiciones" espaciales, a partir de estándares determinados para que las cosas "funcionen", con lo cual se establece un "deber ser".

3) Variante del anterior, pretende utilizar la habitabilidad, en términos de confortabilidad post ocupacional, como un instrumento de evaluación de las condiciones en que se habita.

4) La habitabilidad como acto perceptivo que interpreta la interrelación entre el mundo psico-físico, con ciertas prácticas sociales del que habita, y la propuesta formal del objeto habitable, en cuya espacialidad está implícita una significación tal, que produce un modo de habitar.

Cuatro enfoques que harían asumir **la habitabilidad desde relaciones (hombre-espacio), funcionalidad(diseño), ocupación y significación de los espacios.**

La habitabilidad, entonces, se produciría en el momento en que se tiene relación con los espacios y desde esta relación adquiriere valor.

Para dicho vínculo, hombre –espacio, éste último se vale de elementos útiles que lo hacen habitable.

El espacio arquitectónico y urbano como expresión humana se habita y su configuración implica un conjunto de elementos determinados para propiciarla.

Entonces, el fenómeno del habitar estaría formado por un conjunto de elementos y de relaciones, donde participan el hombre (habitante), el espacio (habitable) y el medio o contexto (hábitat), el primero tiene capacidades, rasgos, necesidades, expectativas y demandas; el espacio, tiene uso, función, forma, consistencia y significado para el habitante.

El espacio tiene un conjunto de contextos que imponen condiciones, restricciones y potenciales, estos contextos son físicos, naturales o culturales.

La habitabilidad, entonces, estaría determinada por la relación y adecuación entre el hombre y su entorno y se refiere a cómo cada una de las escalas territoriales posee capacidad de satisfacer las necesidades humanas.

Pudiendo hablar de “habitabilidad” sean la escala que sean estas relaciones.

Actualmente, cuando el concepto de habitabilidad se enfoca desde una perspectiva urbana, se le denomina “habitabilidad urbana”, lo que abarca entre otros aspectos el estudio de las cualidades que se desarrollan en el medio urbano al exterior de los espacios arquitectónicos.

Bentley et al (1985) propuso cualidades referidas a la calidad del diseño que permite lograr entornos exitosos y aceptados por el público, ‘responsive environments’ tal cual su denominación original, interpretando una serie de cualidades integrada por **‘permeabilidad’, ‘vitalidad’, ‘variedad’, ‘legibilidad’ y ‘robustez’,** que responden satisfactoriamente a la gente y al lugar y por lo tanto son ‘exitosos’ por ser **usados, apropiados e intensamente vividos** por el público .

De Schiller (2000) retoma esta serie de cualidades propuestas por Bentley et al en 1985, para calificar los espacios urbanos desde ciertas cualidades de diseño, que en sus palabras: **“aseguren el uso efectivo y apropiado por parte del público, de manera tal que atraigan al usuario al mismo tiempo que proveen una funcionalidad duradera a través del tiempo”**, para ello retoma la

Desde su punto de vista tenemos que las cualidades que definirían la habitabilidad urbana estarían dadas por los siguientes factores:

1) Permeabilidad: como una cualidad del espacio que implica conexiones abiertas dentro del tejido o espacio, así como los alrededores, la permeabilidad de acuerdo a la definición de la autora implica “libertad de elección o la posibilidad de elegir, respondiendo al concepto de democratización espacial”.

2) Vitalidad: definida por De Schiller como el potencial que ofrece el espacio para establecer contacto social, promover interacciones entre los usuarios del espacio e intensidad de actividades realizadas en él, logrado a través del diseño de ‘bordes activos’ con funciones relacionadas al espacio urbano a lo largo del día, frecuencia de los accesos y clara relación visual entre interior y exterior.

3) Variedad: cualidad referida a la capacidad de acomodar y alentar usos complementarios aunque diferentes entre sí, contribuyendo así a lograr la continuidad de actividades variadas a través del tiempo.

- 4) Legibilidad: Es una cualidad que promueve la capacidad del diseño para facilitar las relaciones espaciales y sociales, adicionalmente que en ella se integra la percepción visual de la estructura espacial, con lo cual permite a los usuarios del mismo orientarse.
- 5) Robustez: Es una cualidad del espacio que “permite la adecuada combinación y variedad de usos en cualquier momento y a lo largo del día, pero que también sea eficiente en el uso de recursos, estableciendo claros vínculos con las anteriores cualidades” (De Schiller, 2000).

R.Valladares, M.Chávez y S.Moreno (2008) , se basan en diversos autores para sostener que entre los aspectos más relevantes para la habitabilidad de los asentamientos urbanos se encuentran: **el trazado de las ciudades y su estética, el significado de los entornos urbanos**, pero por sobre todo **la calidad de los espacios**, considerando que para cubrir las necesidades y aspiraciones de los ciudadanos respecto a la habitabilidad de los barrios y la ciudad entera, es determinante que se oriente el diseño, la gestión y el mantenimiento de los sistemas urbanos con ánimo de fomentar el contacto, el intercambio y la comunicación de los que allí habitan, promoviendo con ello estabilidad y cohesión social, al mismo tiempo que se estimulan la diversidad y las identidades culturales.

Las 3 autoras recientemente citadas aseguran que si bien, el concepto de habitabilidad no es reciente, ha sido empleado en una diversidad de estudios relacionados con el ámbito habitacional, pero los indicadores en el ámbito urbano no han sido suficientemente estudiados y analizados, al punto tal que se pueda hacer una evaluación del espacio público.

Lo anterior se debe según ellas a que al espacio urbano no se le ha dado la debida importancia de espacio habitado, sino más bien ha sido considerado un espacio de “tránsito”, por lo que aparentemente no permanece en él; sin embargo, **“la diferencia entre ser transeúnte y habitante sería el punto clave para entender que cualquier espacio utilizado por el hombre, sea de manera permanente o transitoria, debe dar el mejor soporte a las actividades que este hombre realiza y en ello radica la habitabilidad del mismo”** (R.Valladares, M.Chávez y S.Moreno , 2008). Denotando con ello la relevancia del tema. Las mismas agregan:

*...“Tener indicadores urbanos de habitabilidad permitiría evaluar los espacios de integración social e, incluso, dar respuestas científicas a preguntas como ¿por qué son más utilizados unos y no otros?, ¿qué es lo que permite la apropiación permanente de algunas zonas y otras llegan a un rápido declive?, ¿qué elementos medioambientales son necesarios para que el ser humano tenga una permanencia en sus espacios públicos?, es decir, identificando los elementos que caracterizan la habitabilidad en la ciudad se podría propiciar la identidad con el ámbito urbano y una vez lograda la habitabilidad de un medio ambiente urbano, éste mejorará la calidad de vida de pueblos y ciudades, así como también la calidad de vida de sus habitantes. **Por lo tanto, se puede concluir que sin habitabilidad no hay calidad de vida o mejor dicho la habitabilidad constituye una condicionante para el desarrollo de la calidad de vida dentro del espacio urbano.**”* (R.Valladares, M.Chávez y S.Moreno , 2008)

Dicho esto, es que, desde un pensamiento compartido con varios de los autores citados que plantean que la habitabilidad puede estar “determinada por un diseño que sea capaz de proporcionarla”, considero la posibilidad de aportar a los actuales criterios de diseño, desde las cualidades que darían origen a ella.

Por ello sostengo que: **La habitabilidad nace en las relaciones que establece el hombre con su contexto y con sus pares, dichas relaciones son generadas en las posibilidades espaciales que entregan los lugares donde el hombre habita, dichas posibilidades de los espacios son determinadas por las cualidades con los que éstos han sido concebidos.**

Considerando la complejidad tridimensional como el universo que contiene las infinitas posibilidades a las que dan paso las cualidades, es que mi estudio de la habitabilidad urbana lo remitiré a las ciudades en relieve, **ciudades de múltiples posibilidades espaciales concebidas desde la complejidad tridimensionalidad** que traen por naturaleza.

1.2 ¿QUE CUALIDADES APORTA EL RELIEVE A LA HABITABILIDAD URBANA?

La complejidad del habitar tiene que ver con la complejidad del hombre, un ser físico, sensorial y sentimental; cuyo espacio habitable desde sus cualidades es capaz de involucrar la medida del cuerpo, la exaltación de los sentidos y la evocación de sentimientos.

El relieve entrega a la ciudad variedad, diversidad, la posibilidad de experimentar un recorrer con matices, pausas, quiebres, extensiones de la mirada, llevando al habitante a vivir una experiencia perceptual compleja y a establecer vínculos con una espacialidad queda en su memoria, por tener un carácter particular, por tener identidad.

En la búsqueda de la horizontalidad, el espacio urbano escalona la pendiente, generando con ello incontables desniveles, que son infinitudes de posibilidades para la pausa y la permanencia trascendentales en la vida de la ciudad.

Escala y ritmo humano, en la adaptación a la trama que genera recorridos peatonales tan favorables para la vitalidad y apropiación del espacio público.

Se habita con referencias, desde múltiples posibilidades visuales a las distintas escala de alcance, en un paisaje urbano que se habita con la mirada, desde la simultaneidad que entrega su complejidad tridimensional, dejando al ciudadano en una interacción constante con los demás y con la ciudad.

Una complejidad tridimensional que permite entender el espacio urbano como un “volumen habitable”

A continuación describiré cada cualidad habitable, con la previa consideración que no necesariamente existen por sí solas, sino que derivan o se complementan en la relación con las demás.

De este modo por ejemplo, la complejidad dará paso a una diversidad de relaciones que coexistirán en las miradas; de la adaptación al medio físico nacerá una cultura espacial, a escala humana, generadora de identidad.

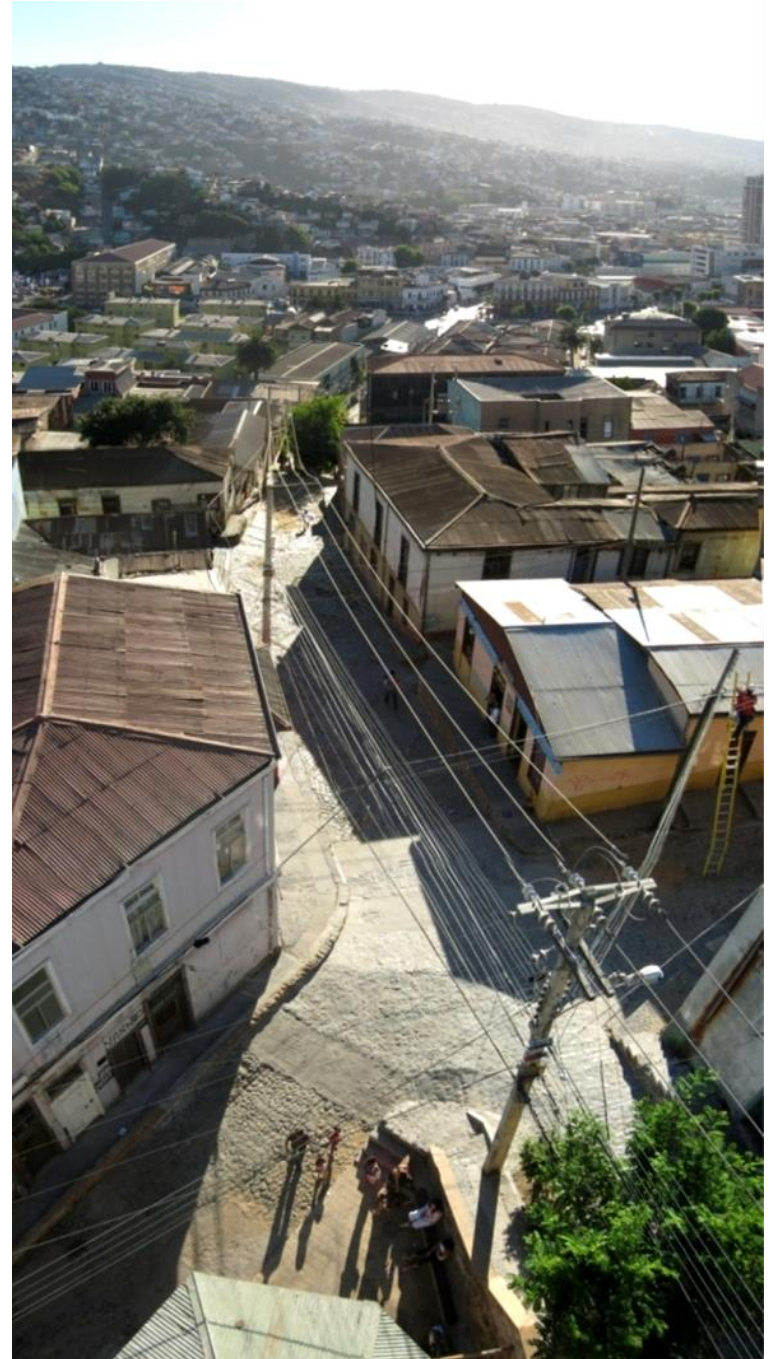


Imagen 07: imagen de una ciudad en relieve: Valparaíso

1.2.1 VISTAS. Paisaje urbano, imagen de ciudad.

Una de las principales cualidades que otorga el relieve a la ciudad son sus posibilidades visuales. Característica fundamental para las relaciones que pueda establecer el habitante con su ciudad, así este se enfrenta a ella desde múltiples perspectivas que le permiten reconocer su imagen.

PAISAJE URBANO

El paisaje contempla las **relaciones visuales** como una de sus características más importantes.

...” las relaciones visuales se pueden definir como la capacidad que se tiene en el manipular sensaciones captadas por la vista. Esta es la característica más importante de cualquier paisaje.” (Oropeza, V. 2004)

Según Víctor Oropeza (2004), Las relaciones visuales se componen a su vez por:

- **Líneas visuales:** es la tendencia que maneja nuestra visión, manipulada por medio de objetos focales naturales o introducidos. Dentro de esto señala que las líneas pueden ser curvas creando “una idea de relajación y curiosidad”, que es lo que ocurre con las vistas al recorrer la trama irregular del relieve.
- **Posición:** que estaría referida a los sitios donde se puede apreciar el panorama, donde al ubicarse en un “arriba” ocurriría una sensación de dominio; a nivel de plano produciendo una idea de escalas y permitiendo la concepción real del espacio; o “desde abajo”; creando un sentimiento de resguardo. El relieve permite constantemente experimentar ambas posiciones.
- **Planos visuales:** nos permiten cambiar la percepción de las visuales.
- **Patrones:** es la repetición de ciertos elementos creando una secuencia de escenas captadas por la vista en forma de un patrón.

IMAGEN DE CIUDAD

Se entiende por imagen urbana al conjunto de elementos naturales y artificiales (lo construido) que constituyen una ciudad y a las actividades realizadas en ellos que conforman el marco visual de sus habitantes.

Manuel Costos, define como componentes de la imagen:

- **El medio físico natural.** : En este sentido, la topografía se vuelve un elemento fundamental que condiciona en gran medida la disposición del asentamiento.
- **Medio físico artificial:** Formado por elementos físicos construidos por el hombre, que conforman el paisaje urbano. Cuya configuración estará determinada por las características propias del relieve
- **Actividades culturales:** Lo más importante de cualquier localidad son sus habitantes. Los actos que los habitantes realicen en su espacio urbano, especialmente los tradicionales, imprimen una imagen distinta a cada localidad, otorgando vida y animación al paisaje urbano. En este sentido, el relieve desde sus posibilidades visuales permite la interacción entre los ciudadanos, desde diversas miradas coexistentes, que permiten apreciar la ciudad, su medio físico y sus actividades culturales propias. Pudiendo agregar que el relieve sería un factor determinante de la imagen urbana desde sus tres componentes descritos.

La relación y agrupación de estos elementos define el carácter de la imagen urbana, determinada por las características del lugar, por las costumbres y usos de sus habitantes, por la presencia y predominio de un determinado modo de construir, así como por el tipo de actividad que la ciudad realiza. La imagen urbana, la fisonomía de las ciudades muestra además la historia de la población, siendo la presencia viva de los hechos de una localidad en el tiempo.

Pudiendo entender la imagen urbana finalmente , como **la expresión de la totalidad de las características de la ciudad y de su población**, características reconocibles y vivibles en las miradas coexistentes del relieve.

La relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, vale decir, la adaptación al medio físico, logrará un conjunto visual agradable y armonioso, perceptible por sus habitantes desde las múltiples posibilidades de miradas que entrega el relieve. Tras dichas miradas la sociedad podrá reconocerse a sí misma, de lo ciudadano a lo local, e inversamente, de lo particular a lo global.

Esto constituye el ámbito propicio para el desarrollo de la vida urbana, porque despierta el afecto de los habitantes por su ciudad, en suma, es el estímulo y escenario de incontables vivencias, recuerdos y emociones que el hombre tiene, de su relación con su entorno y con sus semejantes.

“Paisaje urbano y arquitectónico: conjunto de lugares en los que vive, existe, sucede, la vida urbana”

(De Solá-Morales, I. 2001)

El relieve da valor al suelo urbano, desde las relaciones que logra establecer con las condiciones propias de cada lugar en relación directa con el entorno, tanto cercano como lejano, que deja al habitante ubicado y orientado con referencias, las cuales son parte de su modo de vida.

Así, las posibilidades visuales que entrega el relieve en su complejidad, permiten un reconocimiento de la ciudad, en un paisaje urbano que se habita con la mirada, donde el habitante es partícipe de la ciudad a las distintas escalas de percepción, desde las infinitas “ventanas” del espacio urbano.

1.2.2 COMPLEJIDAD. Diversidad, coexistencia, integración.

«La ciudad es la organización física de la coexistencia» (Schoonbrodt, R.1994)

El relieve aporta complejidad a la ciudad, desde su morfología que trae implícita la **tridimensionalidad**, lo que en su configuración espacial deriva en una **complejidad urbana** que significa para el habitante multiplicidad de relaciones y de posibilidades de vivir la ciudad y de interactuar en ella.

La estructura de la ciudad, su monumentalidad, incluso el mercado, son aspectos secundarios en comparación con aquello que es esencial a la ciudad, que es **la interacción entre los ciudadanos**, sus actividades y su contexto.

A medida que aumenta la interacción, las relaciones ciudadanas, el número de contactos, el intercambio y éstos son más diversos, **aumenta la complejidad del sistema urbano.**

...“mayores niveles de bienestar, de libertad, de igualdad y de justicia urbana exigen cada vez mayores niveles de complejidad.” (Observatorio de Medio Ambiente Urbano, Málaga, 2006)

El relieve configura espacialidades complejas, capaces de acoger una diversidad de actividades.

Complejidad y diversidad de usos significan **coexistencia, integración**, es lo que Paolo Perulli ha denominado como la "buena mezcla social" (Perulli, 1995), de las distintas esferas (social, económica, política), de las distintas funciones urbanas (producir, consumir, recrear), de los distintos sectores sociales (niveles de rentas, étnicos, demográficos).

“Un tejido urbano complejo significa condensación, conectividad y usos mixtos, lo contrario a la homogeneidad” (Salingaros, 2005a).

Aumentar la diversidad urbana significa dar paso a una ciudad proporcionadora de oportunidades, de intercambio de información, de coexistencia, generadora de estabilidad y cohesión social en la porción de territorio que se trate. El relieve configura un sistema compuesto de partes heterogéneas, conteniendo más circuitos recurrentes reguladores.

COMPLEJIDAD DEL ESPACIO URBANO

“... la diversidad de componentes va desde los usos y funciones distintos que ocupan el espacio, hasta la variedad de las fachadas y los espacios construidos. En efecto, la mediocridad estética y la baja calidad del paisaje de la mayor parte de las realizaciones urbanas actuales no provocan en el ciudadano la necesaria apropiación del espacio cotidiano, tan conveniente para su estima y conservación” (Bauluz, G. 2004)

“El espacio urbano se encuentra en trance de perder su complejidad y variedad, al propiciarse su concentración y especialización, vislumbrándose la desaparición de la esencia de la ciudad que conocemos. La simplista determinación de apoyar los sectores definidos como rentables impide el análisis de la ciudad como un conjunto complejo, en el que la dimensión económica no es más que uno de los factores de su calidad. Una ciudad cohesionada necesita que sus ciudadanos compartan algo más que la salida de las carreteras radiales o que se estructuren en grupos corporativos, una ciudad necesita de espacios de propiedad colectiva en la que los ciudadanos se encuentren y reafirmen su condición.” (Hernández, A. 2000)

Desde estas dos visiones del espacio urbano queda claro que los propósitos que guían su actual construcción, no tienen como prioridad el aumento de la complejidad, que es en definitiva, la esencia de la ciudad, a la cual debiese estar enfocado el diseño. Sin embargo en las ciudades en relieve, esta complejidad viene dada por la naturaleza, la singularidad de su topografía trae implícita una diversidad de formas y relaciones visuales que impregnan interacción ciudadana su urbanidad. Por otra parte, la complejidad formal del relieve, rompe con el grave problema de la monotonía que actualmente resta valor al espacio urbano desde masificaciones inmobiliarias a las cuales este tipo de emplazamientos la mayor parte de las veces les parece contraproducente, poco rentable, ya que la construcción del relieve requiere un pensamiento arquitectónico, no admite repeticiones urbanas al azar.

1.2.3 ESCALA HUMANA_ ciudad peatonal, experiencia perceptiva sensible.

LA ESCALA HUMANA , EL EQUILIBRIO PERDIDO

Antes que en la ciudad existiese el automóvil, los pueblos tradicionales en general fueron fundados a escala humana. Esta escala humana es enfocada en el peatón como marco de referencia, con distancias caminables y amenidades que ayuden e inviten a ese peatón a caminar. Dicha escala se juzga como superior en muchos aspectos a la escala del automóvil; el hecho de que éstas ciudades tradicionales aún existan es símbolo de la permanencia y constancia de este estilo.. Pero las necesidades viales de nuestras ciudades dispersas, han hecho que durante décadas, el espacio urbano se haya diseñado desde una prioridad al automóvil, dejando en muchas ocasiones al peatón en un segundo plano.

La ciudad en su adaptación al relieve complejiza la trama urbana, cambia la forma del ritmo y la velocidad de la calle, promoviendo la velocidad del peatón, de su paso y no la del automóvil, fomentando la vida urbana. La actividad peatonal y la multiplicidad de funciones de la calle, son la esencia de la vitalidad urbana y de la comunicación entre los ciudadanos. El relieve se habita con un ritmo biológico (el del hombre) que permite la apropiación de la calle.

El relieve además, desde la complejidad de su trama urbana, genera itinerarios peatonales, con diversos matices que propician el caminar y el permanecer. El caminante a pie, quien desde las medidas de su cuerpo se ajusta a los llenos y vacíos que conforman la espacialidad de la ciudad, es en gran parte quien le da carácter al entorno urbano.

El relieve configura una espacialidad que contempla la medida del hombre, permitiendo al habitante su ocupación, apropiación y grados de percepción de ésta. Lo que se traduce en comunicación entre sus ciudadanos y en una lectura definida de la imagen de ciudad, reconocible y apropiable por su gente.

El peatón hace ciudad, por lo tanto, diversidad de posibilidades para el peatón, serán diversidad de posibilidades de vida urbana.

1.2.4 CULTURA ESPACIAL_ identidad, arraigo, apropiación.

La forma más simple del sentido de identidad es: **“un sentido de lugar”**.

“La identidad es el grado en que una persona puede reconocerse o recordar un sitio como algo diferente a otros lugares, en cuanto tiene carácter propio vivido, o excepcional, o al menos particular” K LYNCH: La buena forma de la ciudad. Ed G. Gil. Barcelona 1985

Ahora bien, el relieve sería un proporcionador de identidad en la medida que es un potencial proporcionador de particularidades, desde posibilidades espaciales y perceptuales.

Podemos decir que una “cultura espacial” se refieren a un modo de habitar, desde un modo particular con que se concibe el espacio.

Diría que asignamos un valor cultural a nuestra vivencia espacial cuando el lugar logra de algún modo sorprender nuestros sentidos, siendo capaz de renovar nuestra experiencia perceptiva, cada vez que lo habitamos.

El relieve determina lugares donde se entiende una arquitectura propia que responde a una morfología propia, se consolida así, una forma urbana particular que genera un modo de vida de la misma manera; desde lugares con carácter propio, definidos por la vida social que encuentra lugar en espacialidades definidas por las medidas y ritmos abarcables por el hombre, lo que las vuelve usables, apropiables, determinando que éstas cobren sentido. Así nuestra significación espacial contemplará la dimensión urbana en estos lugares de los cuales de una u otra forma nos hemos apropiado , hemos hechos más privados, más propios, más nuestros.

... “Estos espacios -que con nuestra significación hemos convertido en lugares- contribuyen a definir nuestro "pasado ambiental" y, con ello, nuestra identidad de lugar”. (Proshansky, Fabian y Kaminoff, 1983).

1.3 EJEMPLOS: CIUDADES EN EL MUNDO ADAPTADAS AL RELIEVE

1.3.1. EL EJEMPLO HISTÓRICO DE LA CIUDAD MEDIEVAL



imagen 8: vista de una ciudad medieval (Saint Michel)

“El hombre medieval que hacía el trazado solía atenerse a las dimensiones humana ...Aquí la forma física conformó el hecho social...” (Mumford, L. 1938)

La ciudad medieval se conformaba desde leyes geográficas, entendiendo éstas como “ordenes dados por la naturaleza”, ordenes que surgen de la configuración topográfica de cada lugar, determinando un fuerte arraigo a su territorio, en un reconocimiento que tiene que ver con la identidad que puede llegar a tener un lugar, desde este entendimiento de la morfología que va armando y rigiendo un modo de vida.

La ciudad medieval se atiene a la medida del hombre y a sus condiciones geográficas para trazar su territorio, lo que constituye una planificación desde su medio natural . Podríamos hablar así de un crecimiento orgánico, no como algo no planificado, sino cuando se encuentra en armonía con el paisaje de su entorno, en contacto con la naturaleza, cuando se encuentra organizado desde el *genius logi* .

“Existen tantos trazados de ciudades medievales como ciudades medievales.” Benévolo, 1982

Las calles principales son “recosidas” por las secundarias, más bien peatonales, angostas callejuelas según circunstancias geográficas, determinaciones historias, necesidades particulares, formando una maraña de calles irregulares, laberínticas, serpenteantes, que configuran un espacio unitario, un tejido homogéneo.

“Las calles eran sobre todo transitadas por peatones y formaban parte de un tejido urbano de relaciones: eran las huellas de las idas y venidas diarias de los habitantes.” (Mumford L, 1938)

En general existe un perfecto equilibrio entre el espacio público y el privado, más allá de los edificios destacados que superan la escala de la propia ciudad. Los colores, la forma de la construcción, el lenguaje, los materiales utilizados dan un **continuidad** a todo el conjunto.

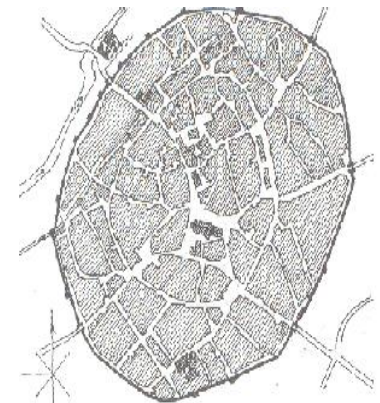


Imagen 9:
Trazado de una ciudad medieval.

En muchas ciudades medievales, la muralla pasa a ser el principal condicionante de la forma urbana, ésta defensa en algunas ocasiones se dio de manera natural, por un río que delimitaba un lugar y actuaba de separación, o por la ubicación de la ciudad en una cima, el fin era el mismo, una barrera contra el enemigo, por lo que se dice que se esta dentro o se esta afuera.

Se adapta al lugar que se tiene dentro de un perímetro definitivo, se construye para el hombre dentro de esta cáscara, esta envolvente, ya sea la muralla o la barrera natural. Ésta contiene todo **lo recorrido y medido por el hombre**.

El valor urbano de la ciudad medieval radica en este entendimiento de lugar, en una construcción desde las leyes geográficas que otorgan un orden propio al asentamiento, al ir respondiendo a su geografía particular. El arraigo con el lugar, nace de esta adaptación a su topografía, siendo la naturaleza con sus infinitas variables la que determina la forma y estructura de la ciudad.

1.3.2. EL EJEMPLO DE GUANAJUATO, MÉXICO

Emplazada a 2000 metros de altura en el desierto montañoso del Bajío mexicano, en una hondonada profunda entre laderas escarpadas, Guanajuato es un interesante ejemplo de una cultura desarrollada en torno a un asentamiento que se adecuó a su topografía desde una estrecha relación con su medio natural y su origen minero. Así lo demuestra su trazado urbano, la disposición de calles, callejones y plazuelas. (imagen 10 y 11)

Casi toda la ciudad es peatonal. Los automóviles se mueven en un universo paralelo que consiste en túneles y pasajes subterráneos cavados en la roca viva, tal como las minas. (imagen 12 Y 13) Por lo cual señala un visitante: “es casi imposible orientarse mediante un mapa; **la ciudad no se desarrolla en superficie sino en volumen**, con lo cual un mapa fiel a lo real debería ser **tridimensional**”.

El laberinto formado por túneles, callejones zigzagueantes, escaleras que suben o se hunden, iglesias enormes y barrocas entre coloridas casas superpuestas en racimos, conforman el complejo y diverso paisaje urbano de la ciudad.



imagen 10: vista de las ciudad de Guanajuato.

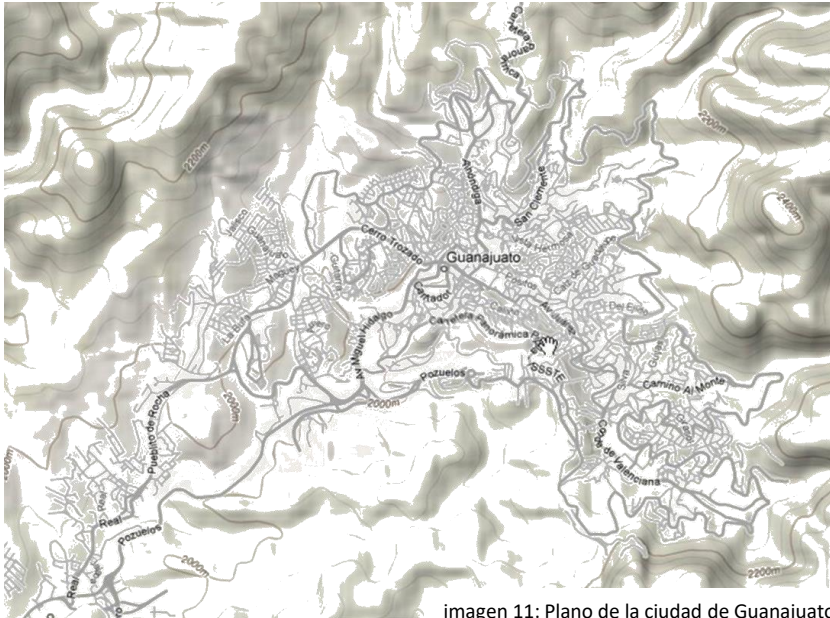


imagen 11: Plano de la ciudad de Guanajuato

Durante dos siglos el 40 por ciento de la plata del mundo se extraía aquí. Esa riqueza hizo brotar las mansiones, iglesias y teatros. Con el tiempo las minas se agotaron, y con ellas la riqueza. Entonces Guanajuato, casi casualmente, encontró su otro destino; su naturaleza escenográfica la convirtió en lo que ya era: un gran escenario. Experimentando un curioso devenir, de ciudad mineral a ciudad de arte, denotando la flexibilidad de su habitable espacio urbano.



imagen 12: túneles, las calles subterráneas de Guanajuato.



imagen 13: escaleras que descienden a los túneles.

EL ESPACIO URBANO DE GUANAJUATO

Guanajuato posee una arraigada vida cultural acogida por su particular morfología urbana que condiciona su topografía, así, durante el Festival Cervantino¹, transforma las callejuelas, plazuelas, fuentes, escalinatas y atrios en fantásticos escenarios urbanos, que entregan soporte a las más variadas representaciones culturales de teatro, danza y música de todo el mundo, en todos los idiomas, estilos y corrientes, dando paso a la diversidad cultural, desde una diversidad de usos. (imagen 15)



imagen 15: representación culturales durante del festival cervantino



imagen 14: una calle de Guanajuato

Los nombres de las calles de Guanajuato no conmemoran próceres o lugares, están apodadas desde las vivencias de su gente, así cada calle es una historia, relacionadas con la “cultura espacial” de la ciudad.

El Callejón del Beso, por ejemplo, (imagen 16), el más angosto de los callejones de Guanajuato, encierra una leyenda romántica que tiene que ver con su la habitabilidad desde la interacción que permitían la cercanía de sus balcones.

En las imágenes se puede apreciar la coexistencia que presenta el espacio urbano. Denotando conceptos como la de complejidad tridimensional y la escala humana latentes en la extensión de la ciudad. (imágenes 14, 16, 17 y 18)



imagen 16: el pasaje más angosto de la ciudad



imagen 17: complejidad espacial de la ciudad



imagen 18: tridimensionalidad del espacio urbano

1. Festival anual de teatro y artes escénicas, celebrado desde 1950 como homenaje a Cervantes, uno de los principales del mundo hispano, y el más importante y concurrido de México.

1.3.3. EL EJEMPLO DE BENARÉS, INDIA

Como mencioné en la introducción a este estudio: “La supervivencia de la diversidad en este mundo globalizado es vital” Esta ciudad es un claro ejemplo de ello, en su “cultura espacial” y la relación que durante siglos, han establecido sus habitantes con la espacialidad urbana que entrega la ciudad; aquí, el relieve acoge su modo de vida, en los incontables desniveles que dan cabida a sus actos urbanos propios de la identidad de esta sociedad.

En ésta, la ciudad más sagrada del mundo, el paso del río Ganges se vuelve sobrenatural, se le rinde culto y homenaje a diario. Todos los días pueden presenciarse cremaciones, festivales y ofrendas al río, para ello la ciudad cuenta con unos 90 “ghats”, escaleras monumentales cuyos peldaños de piedra que se hunden en las orillas del Ganges, sellando así la unión de Benarés con su sagrado río. En cada peldaño, en cada plataforma al borde del Ganges sucede la vida de Benarés. (imágenes 20 y 21).

A pesar del tamaño de algunos de sus edificios, es posible reconocer su escala humana, en la evidente apropiación de su espacio público colindante, donde las construcciones pasan a ser el resguardo, el respaldo que permite la configuración de estos “lugares de borde”, donde se diluyen los límites del territorio, cuando el agua pasa a ser un soporte habitable más de la ciudad.

Celebraciones de ritos urbanos presenciadas desde las miradas que permiten los espacios intermedios de sus construcciones (imagen 22). Podemos reconocer en este ejemplo, como la arquitectura y el espacio urbano acogen un modo de vida cobrando a la vez sentido en la simbiosis de la habitabilidad.



imagen 21: Vida urbana en los ghats

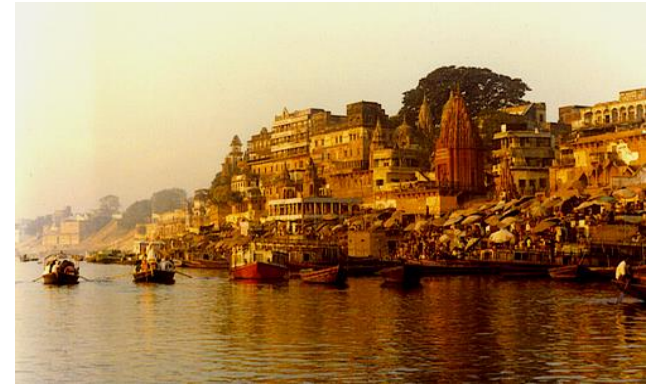


Imagen 19: vista de la ciudad de Benarés



imagen 20: Apropiación del espacio urbano



imagen 22: miradas participes de la celebración de ritos culturales en el espacio urbano

En los ejemplos del mundo podemos reconocer otro factor de gran importancia además del relieve por si mismo, el modo particular de estos enclaves, la manera de adaptarse a su topografía en las ciudades más arraigadas está directamente relacionada con sus particularidades morfológicas y culturales de origen de la ciudad, así por ejemplo Guanajuato habita el relieve entre túneles y construcciones trabajadas en roca, muy aferradas a la tierra, Guanajuato se adapta a su medio, desde su modo minero. Benarés por su parte lo hace desde el valor de su río Santo.

Podríamos hablar entonces no sólo de un arraigo a la topografía, sino también a las actividades directamente relacionadas con ella, fuertemente determinantes de un modo de vida.

A fin de tener un parámetro común en el análisis de ocupación del territorio es que en la siguiente escala de análisis, estudiaré las ciudades chilenas emplazadas en relieve remitiéndome a las ciudades puerto, por poseer un origen común de apropiación del territorio (desde borde mar) y específicamente a los puertos mayores, por poseer una densidad mayor y por una dimensión urbana que permita su estudio.

CAPÍTULO II : UNIVERSO DE ESTUDIO
**CIUDADES CHILENAS QUE ADAPTAN SU TRAMA AL RELIEVE:
EL CASO DE LOS PUERTOS MAYORES**

2.1 CIUDADES CHILENAS QUE ADAPTAN SU TRAMA AL RELIEVE EN EL LITORAL COSTERO: LOS PUERTOS MAYORES

...“la observación objetiva del clima y la topografía, la inexistencia de una tradición constructiva, la disponibilidad de materiales producidos industrialmente, las distintas exigencias funcionales y la capacidad de los carpinteros de mar encauzaron a la arquitectura portuaria en una dirección diferente a la de las ciudades del interior.

Se genera así una **nueva cultura espacial, con un lenguaje propio, tanto arquitectónico como urbanístico**, capaz de alcanzar la vivienda acomodada y la popular en el **afán común de conquistar la topografía**” (Benavides J, 1994)

Los puertos, son ciudades con características propias, con una arquitectura y espacialidad urbana particular, definidas en gran medida por la topografía de sus asentamientos, por la presencia del relieve y del mar. La complejidad tridimensional de su topografía, aporta fluidez a las relaciones ciudadanas, desde una integración visual y por ende sensorial de los habitantes con su contexto geográfico.

Estas ciudades emplazadas en el litoral contribuyeron decisivamente a romper la monótona y prolija trama de calles y avenidas ortogonales a la que tienden las ciudades hispanoamericanas, incluyendo las chilenas, ofreciendo en su espacio urbano la posibilidad de experimentar un recorrer sorpresivo y dinámico, producto de una adaptación al medio y de la transculturización cosmopolita y progresista a la que dieron paso sus costas.

Si bien es evidente que durante las últimas décadas la inevitable masificación de la industria inmobiliaria se ha encargado de llevarse el equilibrio y la compacidad, además de restar valores de identidad urbana y arquitectónica en la mayoría de las ciudades de nuestro país, considero que la presencia del relieve ha sido un freno para ello, ya que la conquista de la pendiente no ofrece la misma rentabilidad inmobiliaria, sin un diseño adaptado a su morfología.

A fin de analizar los cambios que sufre la trama urbana en relación a la topografía, el como se ocupa el suelo en relación a la pendiente y las posibilidades visuales que aporta el relieve en este paisaje urbano costero es que nos remitiremos a los Puertos mayores del litoral chileno, desde la premisa que son ciudades consolidadas, con una densidad urbana que permita dicho análisis, y desde un origen de ocupación del territorio común (desde borde mar), emplazados en la zona de mayor ocupación del relieve de nuestro país.

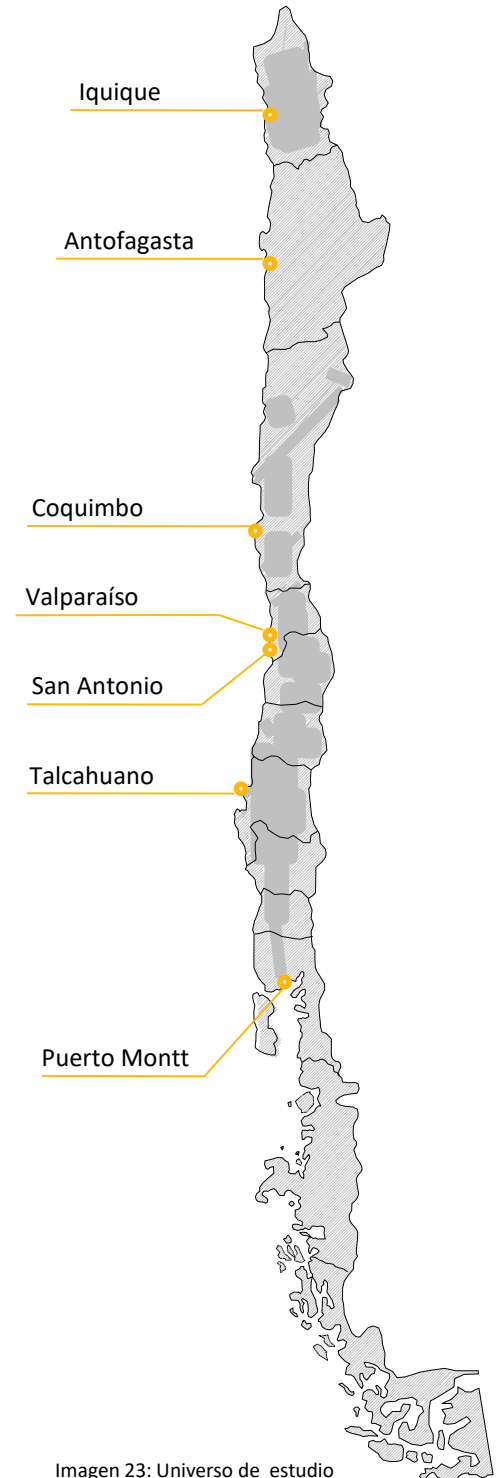


Imagen 23: Universo de estudio

2.1.1 IQUIQUE

Trama urbana (imagen 25) : Regular sólo en su centro histórico (imagen 24), con tendencia a regular en las nuevas zonas planas, irregular en áreas colindantes con la pendiente, por su adaptación.

En general se lee una trama que tiende a ser regular en una ocupación del territorio que se hace preferentemente en zonas planas, la irregularidad nace en la ocupación del faldeo y borde superior de una intrincada pendiente que no permite su urbanización. De este modo la ciudad queda dividida en dos plataformas, una ubicada en el litoral costero y otra elevada en la meseta de Altospicio, que de no ser por una relación visual generada en sus bordes, quedaría totalmente desligada del resto de la ciudad.

Vistas (imagen 26): Miradas dominantes desde el borde de la meseta, hacia la ciudad más baja que es percibida en plenitud.

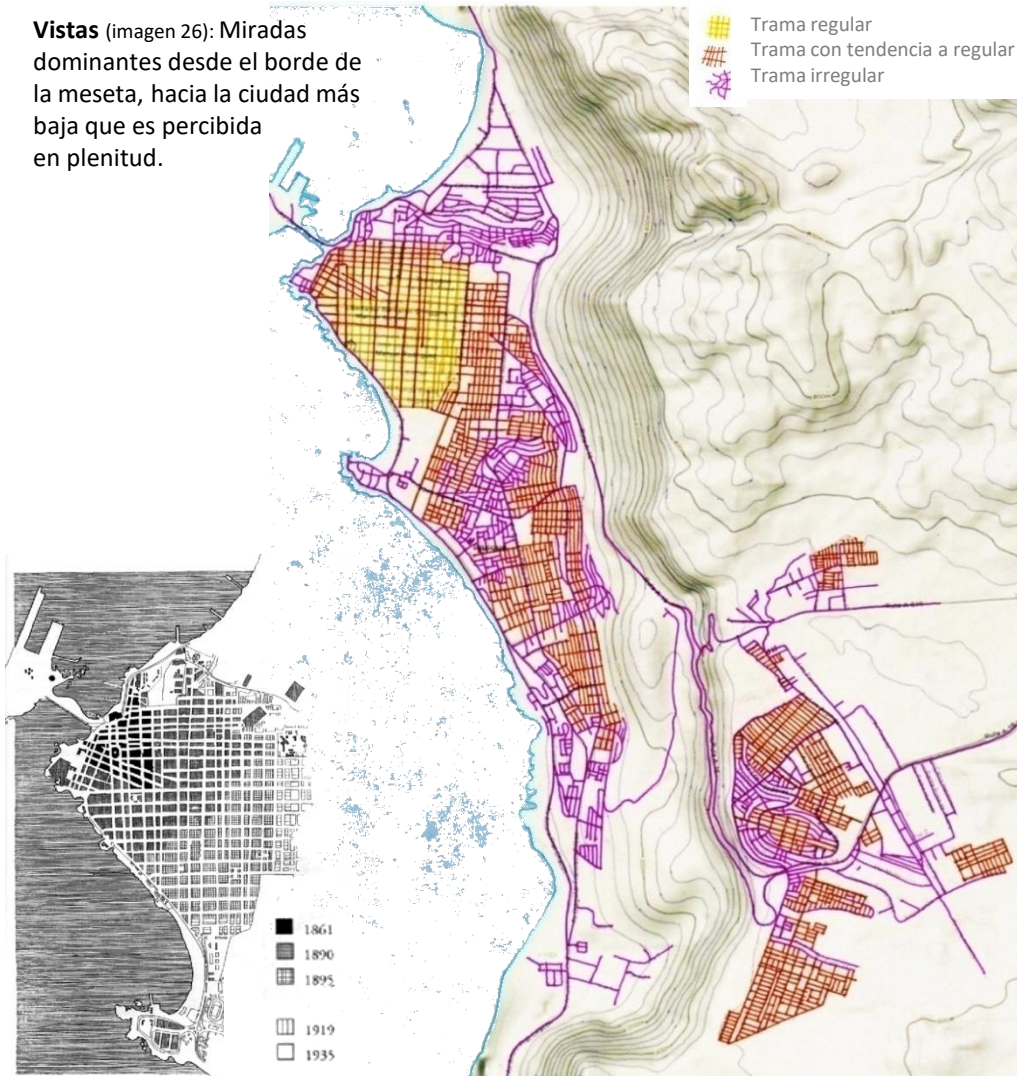


Imagen 24: Origen del trazado.

Imagen 25: Trama urbana actual de la ciudad de Iquique

Fuente: Elaboración propia.



Imagen 26: Esquema de vistas de la ciudad



Imagen 27: Fotografía que ilustra la abrupta pendiente

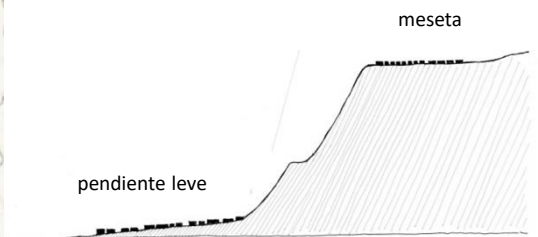


Imagen 28: Esquema ocupación del relieve

2.1.2 ANTOFAGASTA

Trama urbana (imagen 30):

Regular sólo en su centro histórico, con tendencia a regular en las nuevas zonas planas e irregular en áreas de bordes y en las colindantes y de incipiente ocupación de la pendiente.

Si bien Antofagasta se lee en el plano como una trama más o menos unitaria, al igual que Iquique se vive en plataformas a causa de la ocupación de sus terrazas (imagen 32 y 33), a diferencia que éstas en algunos casos han sido capaces de concluir la trama al apropiarse de la pendiente.

Vistas (imagen 31): Vistas dominantes dirección al mar, desde las terrazas y las zonas de mayor altura

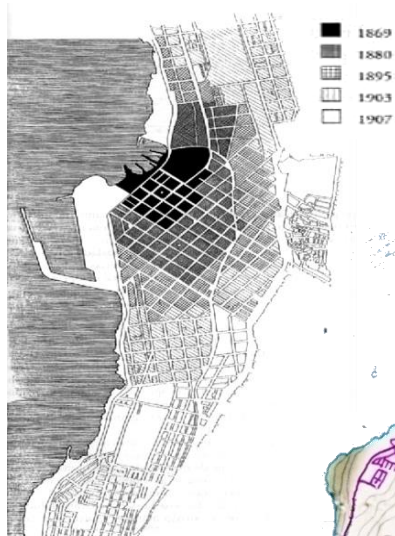


Imagen 29: Origen del trazado.

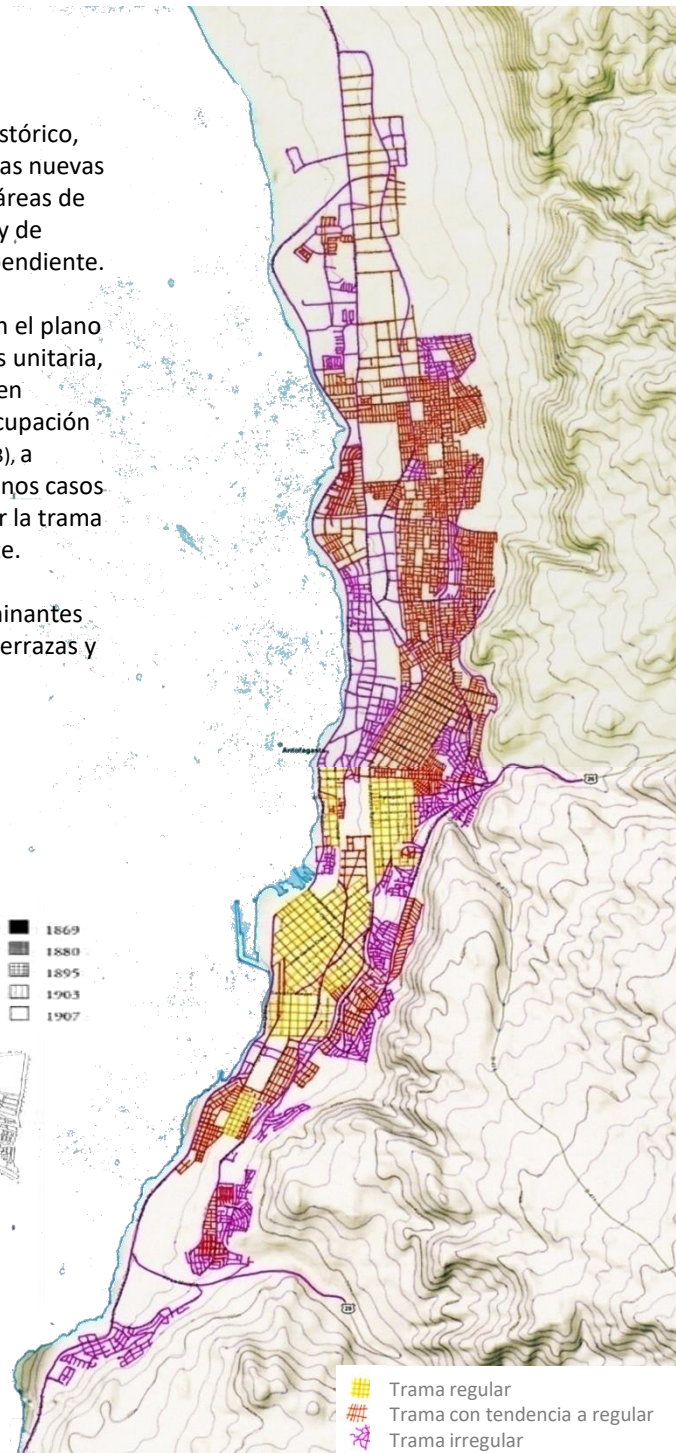


Imagen 30: Trama urbana actual de la ciudad de Antofagasta
Fuente: Elaboración propia.



Imagen 31: Esquema de vistas de la ciudad



Imagen 32: fotografía que muestra las terrazas de ocupación



Imagen 33: Esquema ocupación del relieve

2.1.3 COQUIMBO

Trama urbana (imagen 35):

Regular sólo en su centro histórico y en algunas zonas relativamente planas. Con tendencia a regular en zonas planas y de poca pendiente; muy irregular en áreas zonas de relieve y de conclusión de la trama. se denota una continuidad en la trama exceptuada por pequeños vacíos intraurbanos y la segregación de unos nuevos focos de ocupación dispersos.

Vistas (imagen 36):

La ciudad posee vistas convergentes que tienen como punto central el "cerro vigía" cuya vista es en 360°, desde los demás puntos, la vista es parcial, pero siempre posible.

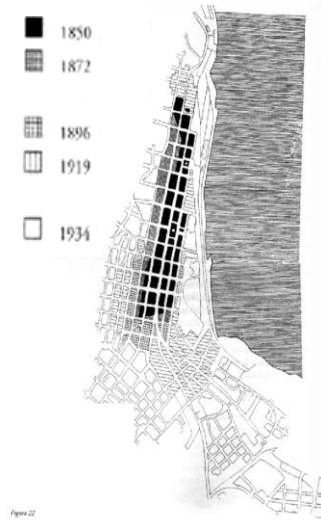


Figura 22

Imagen 34: Origen del trazado.



Imagen 36: Esquema de vistas de la ciudad

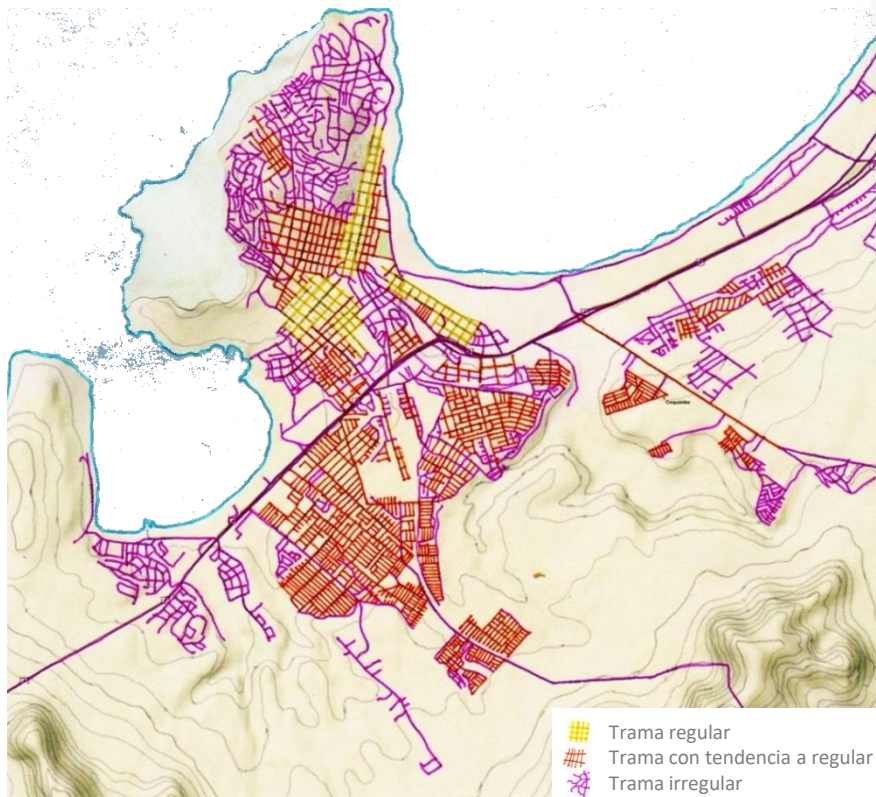


Imagen 35: Trama urbana actual de la ciudad de Antofagasta
Fuente: Elaboración propia.



Imagen 37: fotografía aérea de la ciudad de Coquimbo

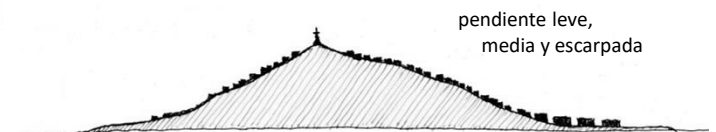


Imagen 62: Esquema ocupación del relieve

2.1.4 VALPARAÍSO

Trama urbana (imagen 40):

Regular únicamente en algunos puntos urbanos de poco relieve. Sólo su centro histórico y algunas pequeñas zonas se advierten con tendencia a regular. La ciudad presenta una trama mayoritariamente irregular, producto de su compleja geografía y la conquista urbana que de su pendiente.

Vistas (imagen 41):

Posibilidad de relaciones visuales desde infinitos puntos, en todas las direcciones lo que genera una complejidad de miradas interactuantes a las distintas escalas de alcance.



Imagen 39: Origen del trazado.

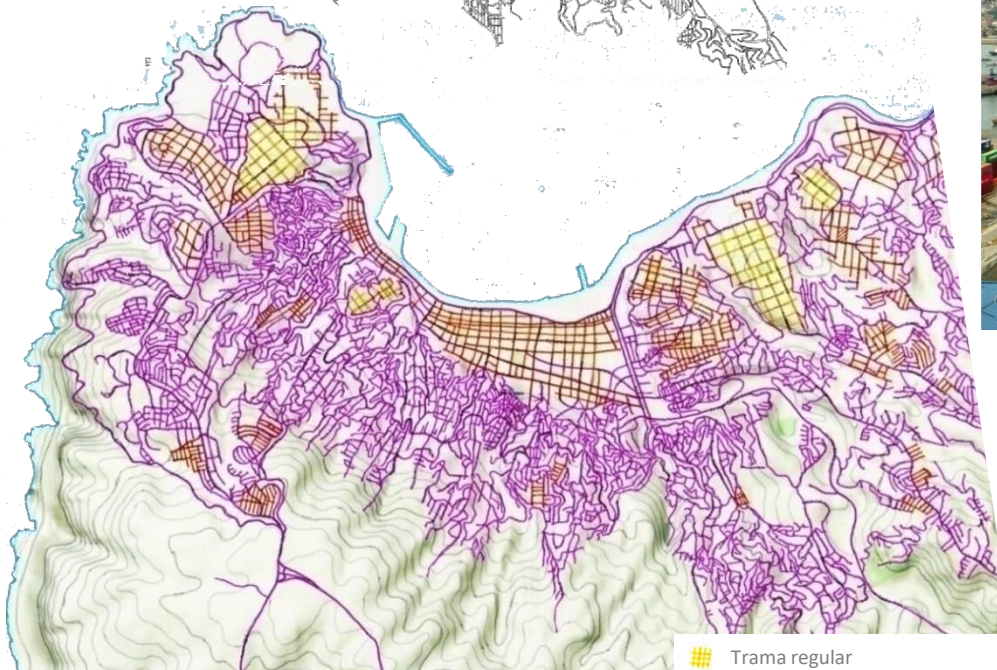


Imagen 40: Trama urbana actual de la ciudad de Valparaíso
Fuente: Elaboración propia.

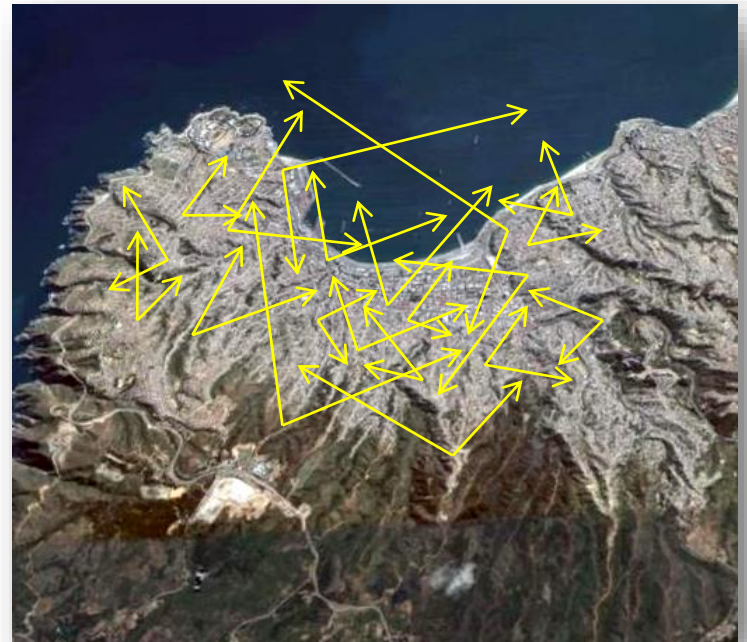


Imagen 41: Esquema de vistas de la ciudad



Imagen 42: vista panorámica de la ciudad de Valparaíso



Imagen 43: Esquema ocupación del relieve

SAN ANTONIO

Trama urbana (imagen 44):

Regular sólo en algunos tramos de ciudad, con tendencia a regular en las zonas relativamente planas; irregular en zonas de pendiente y en los bordes colindantes a estas.

La ciudad se desarrolla entre la conquista de la quebrada donde se ubica su centro urbano y sus laderas contiguas, y algunas zonas de menor relieve.

Vistas (imagen 45):

Posibilidad de miradas alternantes entre las laderas contiguas al centro urbano centro y de miradas dominantes desde los bordes hacia el puerto.

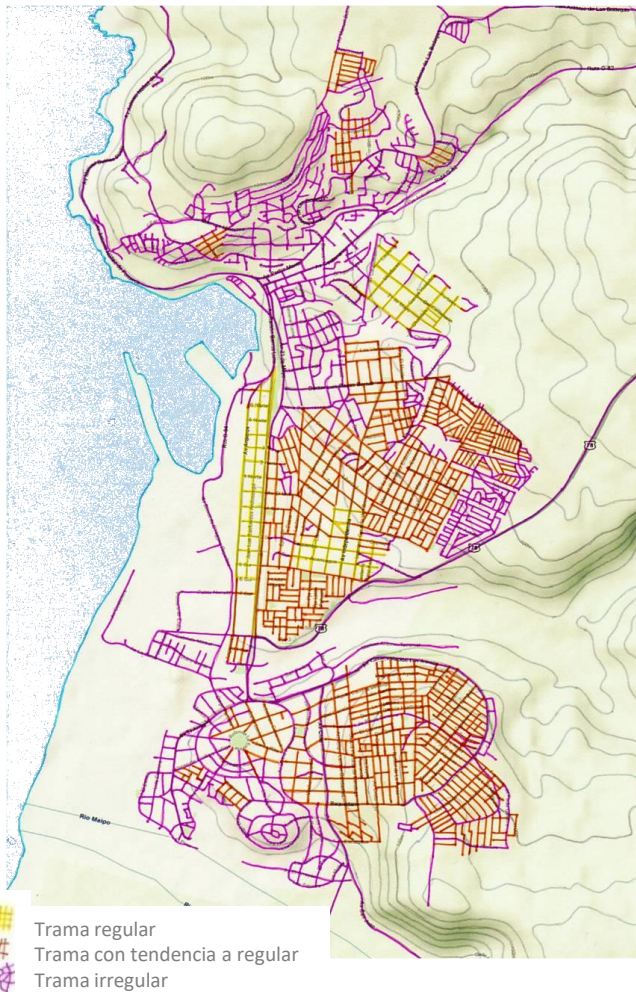


Imagen 44: Trama urbana actual de la ciudad de San Antonio.
Fuente: Elaboración propia.



Imagen 45: Esquema de vistas de la ciudad de San Antonio



Imagen 46: vista de San Antonio desde su borde contiguo al puerto.



Imagen 47: Esquema ocupación del relieve en San Antonio

TALCAHUANO

Trama urbana (imagen 48):

Regular sólo en pequeños tramos; con tendencia a regular en las zonas planas y de poca pendiente; irregular en zonas de pendiente, en los bordes colindantes a esta y en algunas zonas concluyentes de la trama.

Las concavidades y convexidades determinan la forma del asentamiento, este se adapta sobre el relieve en el área peninsular y bajo el relieve en el área continental, denotando que los asentamientos cubren primero sus zonas planas.

Vistas (imagen 50): La mayor parte de las vistas las posibilita la península que se encuentra en relieve, cuyo dominio visual es casi completo por sobre la ciudad que en planicie, pero en el centro de esta planicie, además existen puntos de relieve no urbanizados a los que sus habitantes suben para mirar la ciudad.

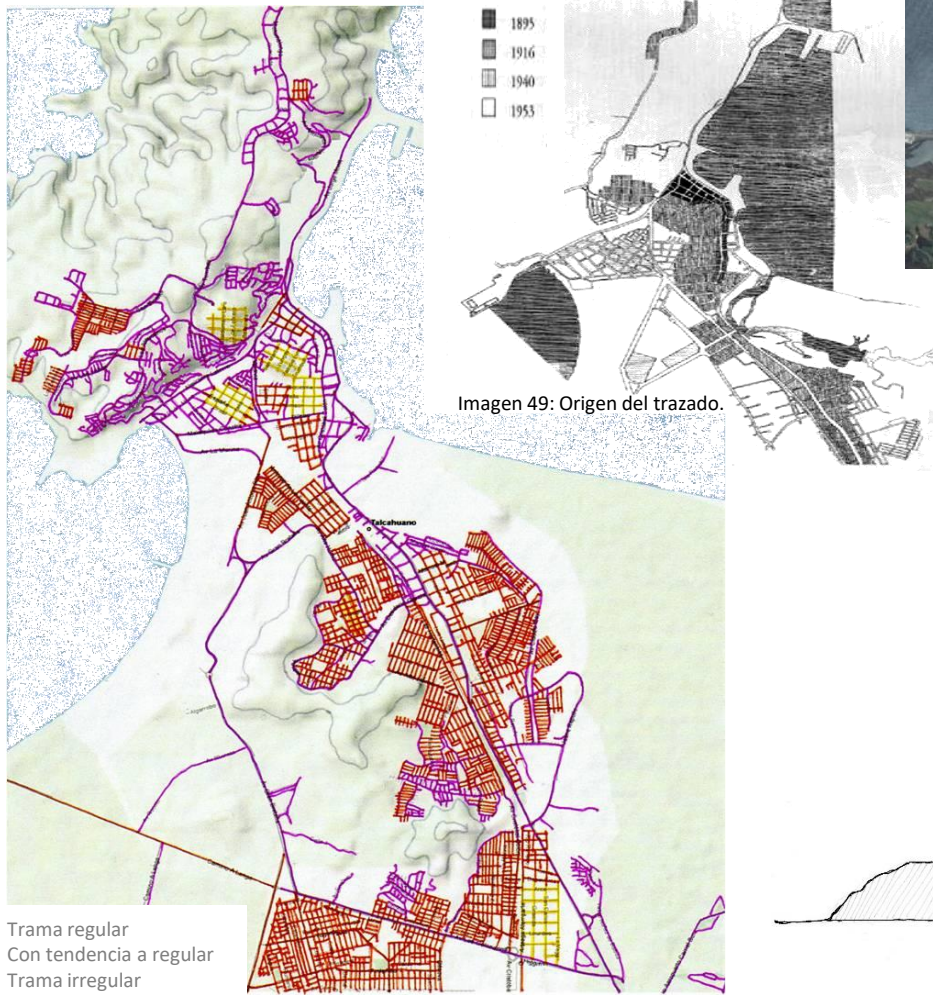


Imagen 48: Trama urbana actual de la ciudad de Valparaíso
Fuente: Elaboración propia.

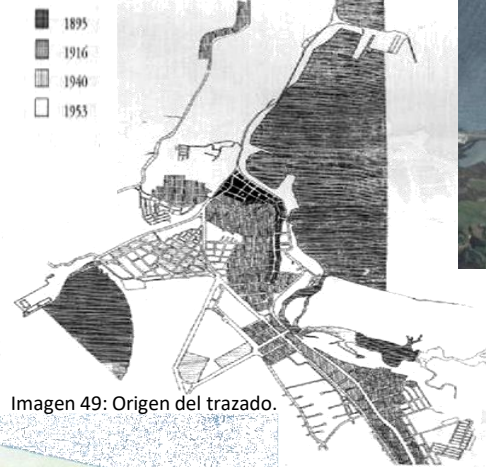


Imagen 49: Origen del trazado.



Imagen 50: Esquema de vistas de la ciudad de Talcahuano.



Imagen 51: vista de Talcahuano

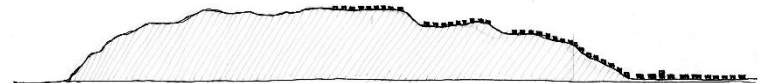


Imagen 52: Esquema ocupación del relieve

PUERTO MONTT

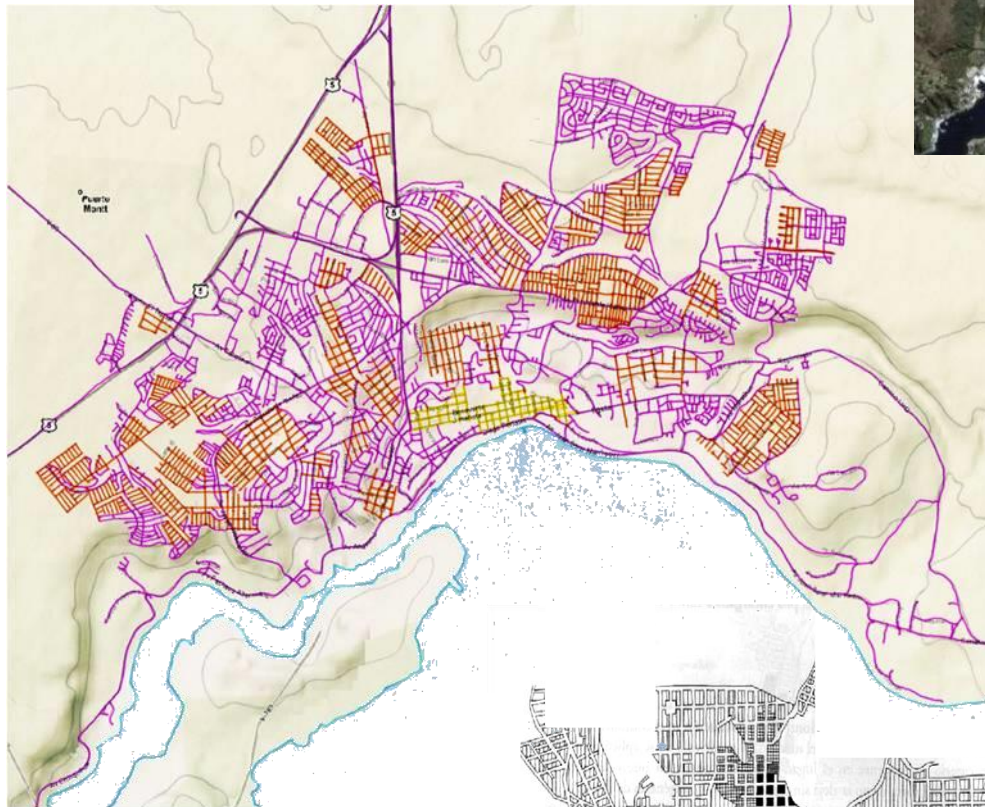
Trama urbana:

Regular sólo en su centro histórico; con tendencia a regular en las nuevas zonas planas; irregular en áreas colindantes áreas de bordes y de conclusión de la trama.

La ciudad se apropia de su territorio en terrazas, las cuales en algunos casos se han apropiado de la pendiente que las divide y en otros aun se lee claramente la separación.

Vistas:

La vistas de la ciudad son posibles desde los bordes de sus terrazas e interactuantes gracias a condición de cerramiento que la deja con la posibilidad de mirarse a si misma.



- Trama regular
- Trama con tendencia a regular
- Trama irregular

Imagen 53: Trama urbana actual de la ciudad
Fuente: Elaboración propia.

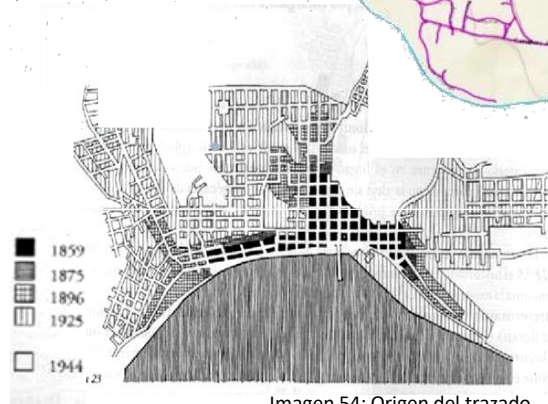


Imagen 54: Origen del trazado.



Imagen 55: Esquema de vistas de la ciudad



Imagen 56: Vista que muestra las terrazas de Puerto Montt



Imagen 57: Esquema ocupación del relieve

2.2 INCIDENCIA DEL RELIEVE EN LA CONFORMACIÓN DE LAS CIUDADES

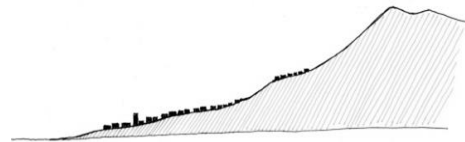
2.2.1 MODOS DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO EN RELACION AL RELIEVE

Aparentemente, para el hombre, el relieve no sería determinante llegado el momento de tomar la decisión de establecerse; sin embargo, del análisis del poblamiento en el país, se constata que busca preferentemente las planicies para asentarse.

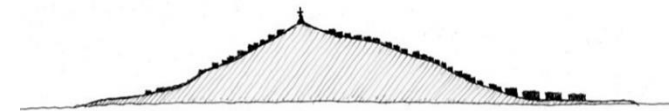
Este análisis también lo denota, pero en las ciudades donde las planicies escasean, el hombre ha conquistado la pendiente, para ello ha ocupado **mesetas; terrazas; quebradas; leves, medias y escarpadas pendientes.**



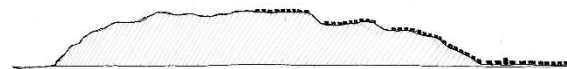
San Antonio



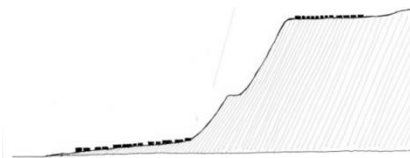
Antofagasta



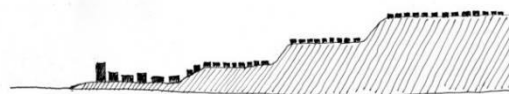
Coquimbo



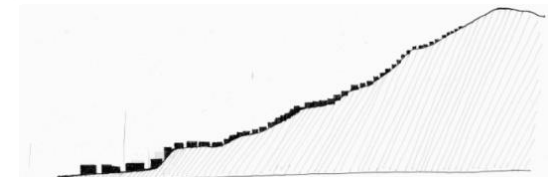
Talcahuano



Iquique



Puerto Montt



Valparaíso

Desde este primer análisis de la apropiación del relieve es que se hace necesario sumar otro factor a la configuración de la ciudad desde la ocupación, la densidad, ya que al apropiarse solo de una partes del relieve (preferentemente planas), no alcanzamos a generar una continuidad urbana.

Así por ejemplo en Iquique, su meseta superior a pesar de poseer relaciones visuales por sobre la ciudad, no alcanza a dialogar con ella, su relación es de mera expectativa.

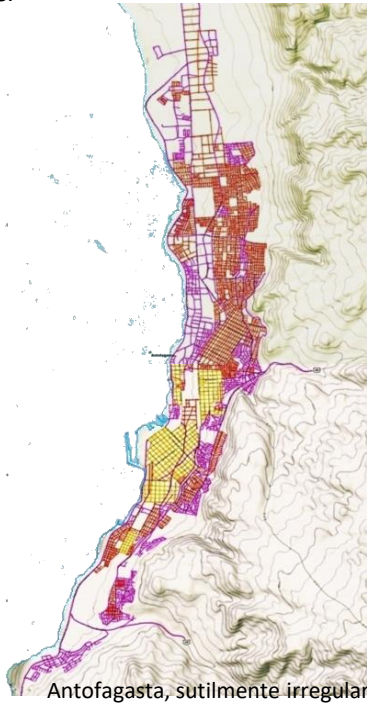
La ocupación de la pendiente necesita entonces de una densidad, de un continuo para generar interacción urbana.

De lo que deriva entonces que “No es únicamente el relieve el gestor de una complejidad urbana de relaciones, sino el relieve sumado a la densidad, sólo entonces se dará paso a una tridimensionalidad espacial de interacciones complejas.”

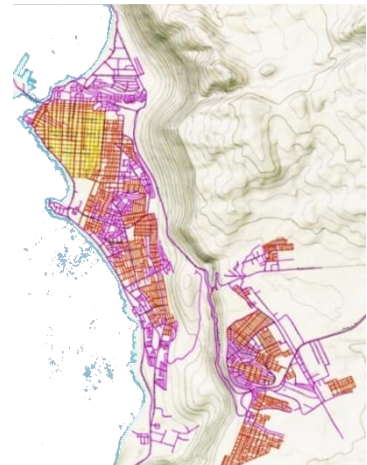
2.2.2 MODOS DE LA TRAMA URBANA EN RELACION A LA PENDIENTE

Complejidad de la trama es directamente proporcional con complejidad de la topografía de apropiación, evidenciando la adaptación al medio en la mayoría de los casos.

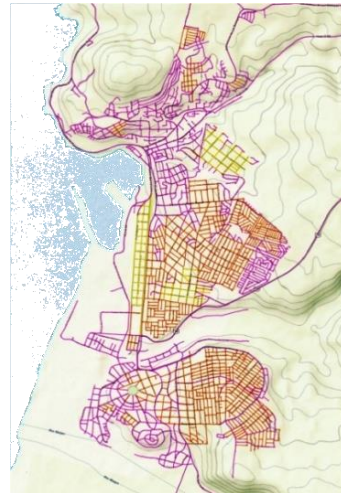
Veremos así, que la trama regular y la que tiende a serlo se ubican preferentemente en zonas planas de la ciudad, mientras que la irregular nace de la adaptación a la pendiente y del recosido de tramos regulares inconclusos, disconexos a causa del relieve.



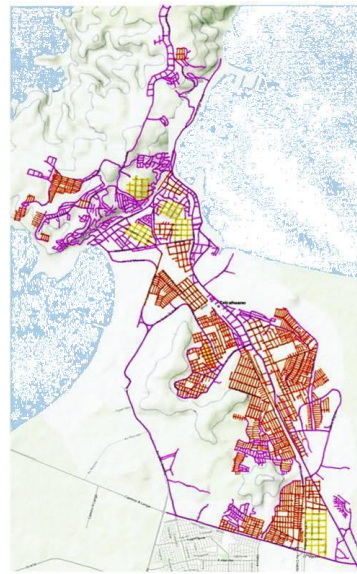
Antofagasta, sutilmente irregular



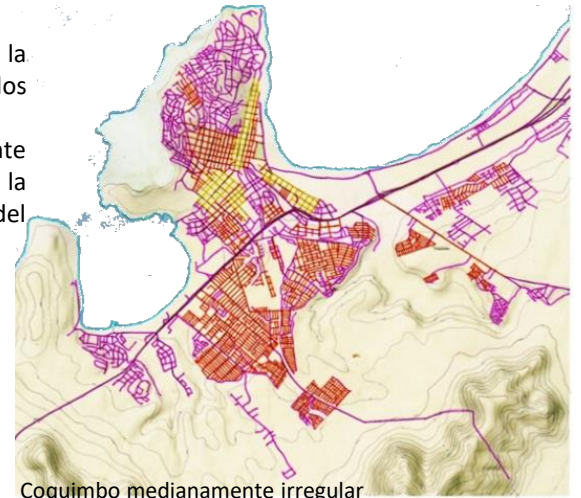
Iquique, medianamente irregular



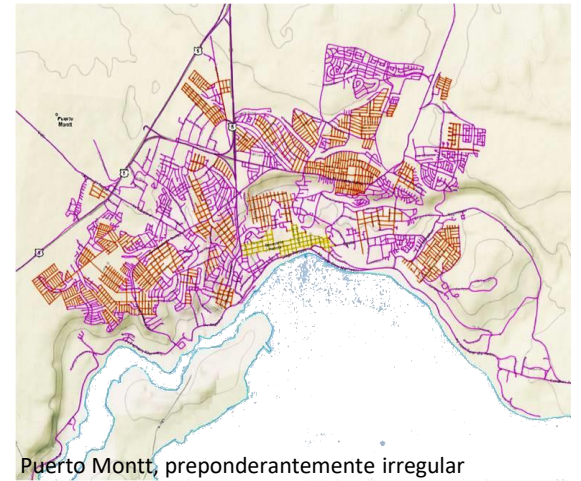
San Antonio medianamente irregular



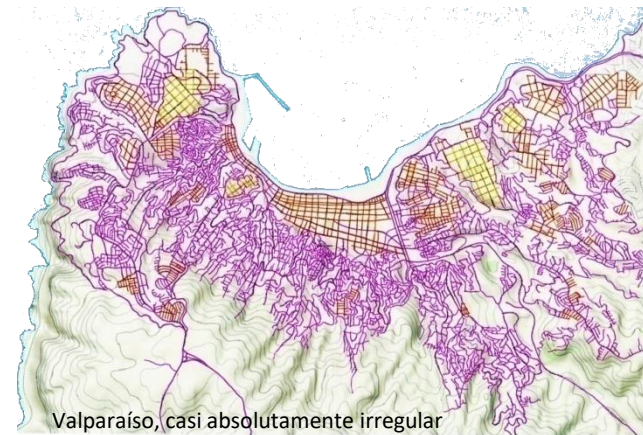
Talcahuano, medianamente irregular



Coquimbo medianamente irregular



Puerto Montt, preponderantemente irregular



Valparaíso, casi absolutamente irregular

2.2.1 MODOS DE LAS RELACIONES VISUALES



Miradas Dominantes.



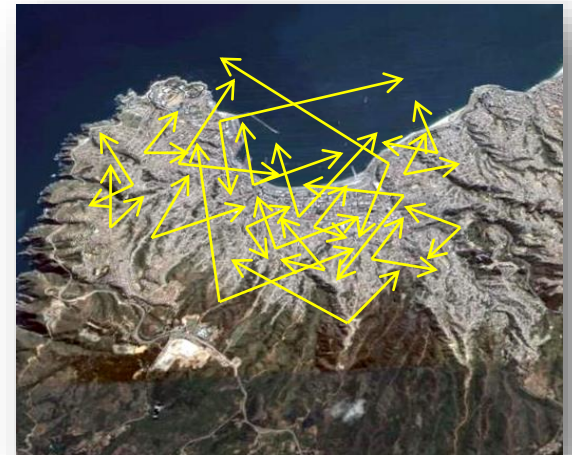
Miradas dominantes: direccionadas al mar, dominantes sobre las zonas más bajas de la ciudad. (Iquique y Antofagasta).

Miradas dominantes e interactuantes en una parte del territorio: direccionadas en varios sentidos, permite el dominio visual de las zonas bajas y la interacción visual entre algunas zonas altas. (San Antonio y Talcahuano)

Miradas dominantes e interactuantes en la amplitud de la ciudad: relaciones visuales en todas las direcciones, que permiten a la ciudad interactuar desde las vastas posibilidades de miradas que le entrega su geografía. (Coquimbo, Valparaíso, Puerto Montt)



Miradas dominantes e interactuantes en una parte del territorio.



Miradas dominantes e interactuantes en la amplitud de la ciudad

2.3 VALPARAÍSO: MAYOR COMPLEJIDAD URBANA EN LA APROPIACIÓN DEL RELIEVE COSTERO CHILENO

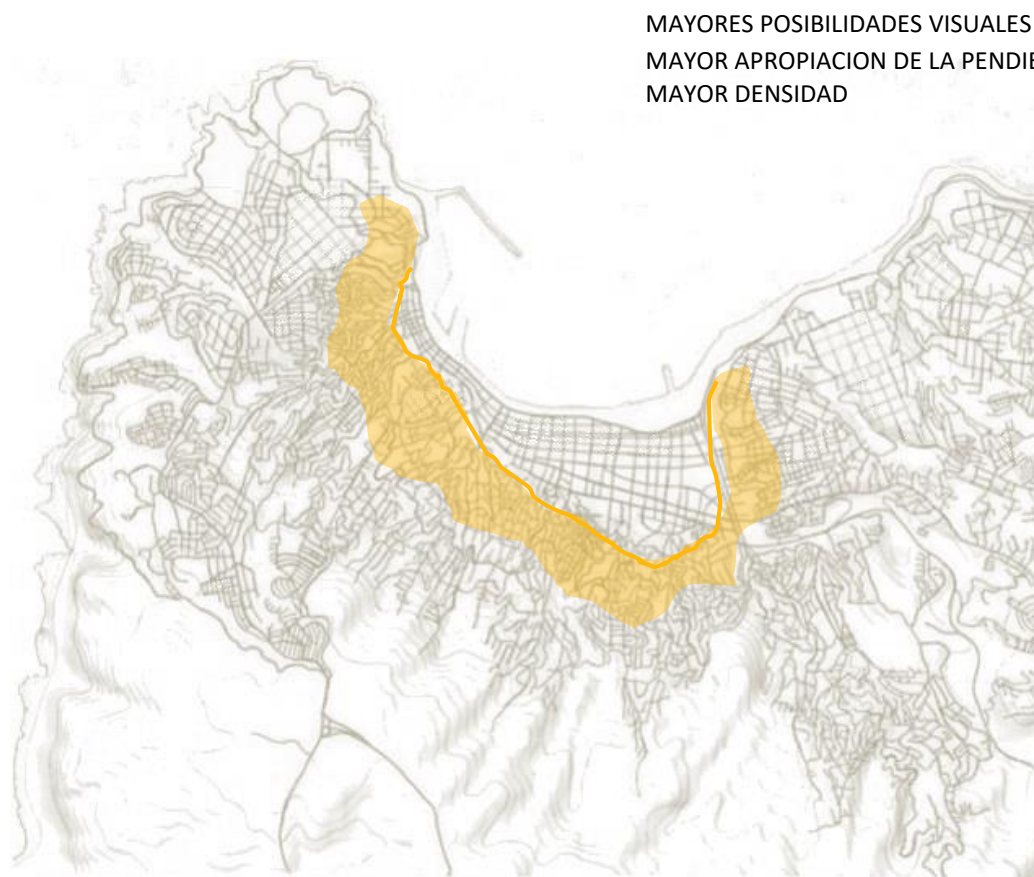


Imagen 58: Plano de la trama urbana de Valparaíso destacando la zona en relieve contigua al plan de la ciudad*

MAYORES POSIBILIDADES VISUALES
MAYOR APROPIACION DE LA PENDIENTE
MAYOR DENSIDAD

MAYOR COMPLEJIDAD URBANA



Imagen 59: Valparaíso del siglo XIX

Valparaíso al igual que el resto de las ciudades estudiadas se emplazó primeramente en las zonas de menor pendiente (imagen 59), a diferencia que existió una preocupación muy temprana por hilar tramos urbanos, (a causa de la ausencia de zonas planas), un hilar que entrega a la ciudad continuidad, que genera la interdependencia de las partes, en una densidad de apropiación que permite la concatenación de los espacios urbanos.

El “recosido” del tejido urbano, encaja e interrelaciona los distintos componentes que han de configurar constantemente las nuevas zonas de la ciudad o tramos de ella, en una flecha temporal dirigida al aumento de la complejidad.

Recoser la ciudad significa hilar piezas, concluyendo circuitos en la trama, que posibilitan la continuidad de su espacio urbano, donde cada espacialidad y cada elemento es importante para la configuración del siguiente, conformando un todo interdependiente.

* En las siguientes etapas del estudio me remitiré al Valparaíso de mayor densidad de apropiación, es por esto que los modos del espacio urbano presentados mas adelante, serán extraídos de las zonas en relieve inmediatas al plan de la ciudad.

CAPÍTULO III: REDUCCIÓN DEL UNIVERSO

VALPARAÍSO: INCIDENCIA DEL RELIEVE EN LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO URBANO

3.1 TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA ADAPTACIÓN DE LA TRAMA AL RELIEVE.

TRANSFORMACIÓN MORFOLÓGICA

El relieve retuerce la trama, transformando sus elementos constituyentes. Transgrediendo las formas y medidas de los elementos tradicionales del espacio urbano. Cambios morfológicos, de alturas, distancias, proporciones, ritmos y posiciones.

TRANSFORMACIÓN SIGNIFICANTE

Cambios en la habitabilidad misma, desde espacialidades flexibles que permiten la transgresión de uso, de límites, de apropiación y con ello de significación del espacio urbano para el habitante.

Existe una transformación morfológica, que deriva en una transformación significativa.

“Los espacios públicos legítimos, aquellos que son producto de sus residentes, de imagen propia a lo largo de sus tiempos, necesitan de la comunidad que se apropie de ellos... En el mejor sentido, la comunidad que se apropia del espacio público de su ciudad, lo cuida y transforma como propio.” (Portiánsky, S. 2005)

La transgresión del recorrido lineal permite el encuentro social, la transgresión de las medidas configuran espacialidades q permiten la apropiación en usos diversos.



Imagen 60:
Transformación del espacio público como propio

TIPOS DE TRAMAS, TIPOS DE RELACIONES SOCIALES

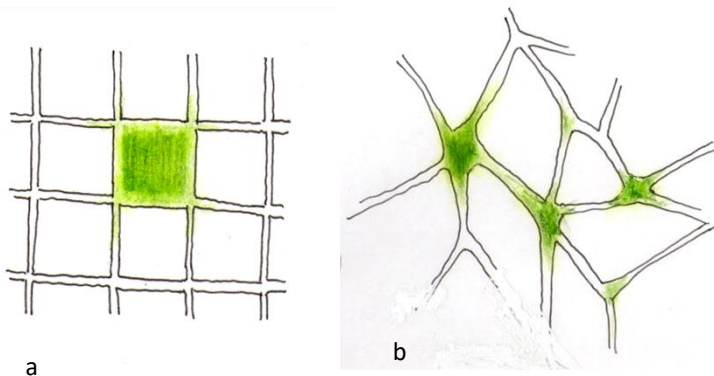


Imagen 61: Esquema de espacios públicos de encuentro en las distintas tramas

Cuando el espacio urbano carece de flexibilidad, las función de la calle se remite al mero tránsito, convirtiéndose la plaza en el único lugar de encuentro público. (imagen 61 a)

Cuando el espacio urbano es complejo y flexible, las funciones asociadas históricamente a la plaza se extienden por la ciudad, creando un soporte a las relaciones ciudadanas que van más allá de los límites de los límites convencionalmente establecidos. (imagen 61 b)

En los asentamientos cuya trama se adapta a la topografía, la calle convencional sufre un sinfín de cambios morfológicos, dando paso a una ruptura del esquema ortogonal y con ello a la rigidez de sus espacios, así, la calle es mucho más que recorrer, es soporte de nuevas funciones en la ocupación que hacen sus habitantes, adquiriendo con ello significación.

3.1.1 FUSIÓN DE LOS ELEMENTOS URBANOS, EXTENSIÓN DE LAS FUNCIONES DE LA PLAZA A LA CIUDAD

En la trama adaptada al relieve, existe una indefinición de límites entre los elementos urbanos, desde la superposición de éstos al ser parte de una misma complejidad espacial. Indefinición de usos desde la flexibilidad que otorgan las relaciones y cambios de medidas de los elementos urbanos.

El espacio urbano de este modo se entiende como un continuo, como un recorrido cargado de matices.

El espacio urbano del relieve, es al mismo tiempo calle, plaza, escalera y patio de juegos. Coexistiendo el tránsito, la pausa y el ocio.

En peldaños que son al mismo tiempo asientos y juegos, barandas y aceras que son al mismo tiempo asientos y mesas de apoyo.

Lo que se traduce en un escenario urbano de elementos diversos, que dan paso a una simultaneidad de actos variados.



Imagen 62: "escalera - calle - plaza"

FUNCIONES IMPORTANTES ATRIBUIDAS HISTÓRICAMENTE A LA PLAZA

- Constituyen lugares de reunión y encuentro
- Permiten paseos y otras actividades recreativas
- Estimulan la actividad en la edificación circundante.
- Conjuntamente con la edificación de su entorno conforman nodos de animación y actividad de la población y el turismo.

El espacio público complejo del relieve es encuentro, recreación y actividades variadas, siendo una "gran plaza" que se extiende por la ciudad.



Imagen 64: "ascensor - escalera - calle - plaza "



Imagen 63: "escalera - calle - plaza "

Al hacer un plano de usos de suelo no bastaría con anotar plazas, servicios, viviendas, calles.

En estas ciudades tendríamos que agregar todos los desniveles que dan soporte a la vida urbana, que prestan “servicio a sus habitantes”, que son lugares de ocio, de esparcimiento, de encuentro, desde un “mobiliario urbano” configurado en la trama misma, que nace desde la apropiación del relieve, formando parte de la tridimensionalidad del suelo urbano.

3.1.2 LA CALLE, ALGO MÁS QUE RECORRER.

La calle es básicamente medio de circulación, de paso, la calle cumple así el oficio cotidiano de comunicar lugares “es el medio primario, elemental de la comunicación ciudadana”.

La calle en su adaptación al relieve toma diversas configuraciones. Compartiendo su función básica de tránsito con **nuevos elementos urbanos como : escaleras, pasadizos, puentes, túneles**, que al igual que ella se vuelven mucho más que sólo recorrer.

Desde la transgresión de su forma existe también una transgresión respecto de la linealidad del paso rutinario.

La calle se usa, se apropia, se vuelve conversación y encuentro, lugar de intercambio, lugares propios en nuestro quehacer cotidiano, como resultado: **“calles cargadas de sentimientos y significados colectivos”**



Imagen 65: Ascensor, escaleras y puente como partes de la trama urbana.



Imagen 66: la calle como lugar de conversación



Imagen 67 : la calle como lugar de intercambio.

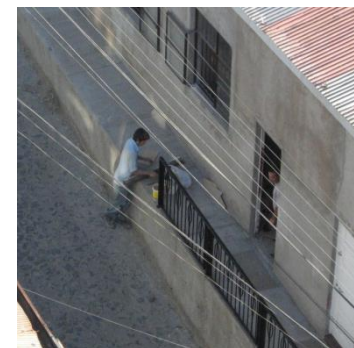


Imagen 68: la calle como lugar de trabajo

Un ritmo peatonal permite que la calle se vuelva escenario de diversas actividades, que otorgan vida al espacio urbano.

CAPÍTULO IV : ESTUDIO DE CASOS
MODOS HABITABLES QUE PRESENTA EL ESPACIO URBANO ADAPTADO AL RELIEVE

LO URBANO

La ciudad es un sitio. Lo urbano es algo parecido a una ciudad efímera, "obra perpetua de los habitantes, a su vez móviles y movilizados por y para esa obra"

Lo urbano es una forma radical de espacio social, escenario y producto de lo colectivo haciéndose a sí mismo, un territorio desterritorializado en el que no hay objetos sino relaciones diagramáticas entre objetos, bucles, nexos sometidos a un estado de excitación permanente.

Su personaje central -el animal urbano- es polivalente, polisensorial, capaz de relaciones complejas y transparentes con 'el mundo' (el contorno o él mismo).

Su asunto, relaciones sociales hechas de simultaneidad, dislocación y confluencia.

Su espacio -el espacio de y para lo urbano como lugar de deseo, desequilibrio permanente, sede de la disolución de normalidades y presiones, momento de lo lúdico e imprevisible, no es un esquema de puntos, ni un marco vacío, ni un envoltorio, ni tampoco una forma que se le impone a los hechos... Es una actividad, una acción interminable cuyos protagonistas son esos usuarios que reinterpretan la obra del diseñador a partir de las formas como acceden a ella y la utilizan al tiempo que la recorren. Esa premisa desactiva cualquier pretensión de naturalidad, de inocencia, de trascendencia o de transparencia, puesto que el espacio urbano es, casi por principio, indiscernible. Ese espacio no es el resultado de una determinada morfología predispuesta por el diseñador, **sino de una articulación de cualidades sensibles que resultan de las operaciones prácticas y las esquematizaciones tempo-espaciales en vivo que procuran los viandantes, sus deslizamientos, los estancamientos, las capturas momentáneas que un determinado punto puede suscitar..**

Es posible leer, es cierto, una ciudad, al menos en cuanto estructura morfológica. Pero, ¿podríamos decir lo mismo de esas sociedades que despliegan su actividad casi estocástica en sus aceras o plazas? Lo que se da a leer es siempre un territorio que se supone sometido a un código. Es más, los territorios en que una ciudad puede ser dividida han sido generados y ordenados justamente para posibilitar su lectura, que es casi lo mismo que decir su control. El espacio urbano, en cambio, no puede ser leído, puesto que no es un discurso sino **una pura potencialidad, posibilidad abierta de juntar, que existe sólo y en tanto alguien lo organice a partir de sus prácticas, que se genera como resultado de acciones específicas y que puede ser reconocido sólo en el momento en que registra las articulaciones sociales que lo posibilitan.**

Lo que ese espacio dice no puede reducirse a unidad discursiva alguna, por la **versatilidad innumerable de los acontecimientos que lo recorren**, por su estructura hojaldrada, por la mezcla que constantemente allí se registra entre continuidad y ambigüedad. Lugar que se hace y se deshace, nicho de y para una sociabilidad holística, **hecha de ocasiones, secuencias, situaciones, encuentros y de un intercambio generalizado e intenso.**

Delgado M, 1999

*“Cualquier reflexión sobre el hecho urbano debe partir necesariamente de la certeza de que actuamos sobre un espacio pluridimensional, construido de voluntades y redes superpuestas, sobre el que es necesario determinar acciones complejas que atiendan a más de una de las dimensiones perceptibles y que busquen catalizar nuevas dimensiones en su entorno. Desarrollando una ciudad estructurada en la que se articulen no sólo los intercambios económicos, sino todo el conjunto de intercambios posibles, sobre una estructura urbana que no busque la **jerarquía de la segregación sino la fluidez de la relación.**”*

La complejidad es mayor cuanto mayor es la apropiación de los individuos y por tanto es más posible en las escalas menores, el barrio y el barrio-ciudad, es desde estos espacios desde los que debe desarrollarse una multifuncionalidad de la actuación basada en la máxima participación social.”

(Hernández, A. 2000)

4.1 BUSCANDO MODOS EN LA DIVERSIDAD DEL ESPACIO PUBLICO EN RELIEVE

En la búsqueda de valores constitutivos de la habitabilidad urbana de las ciudades en relieve, entendemos que estas ciudades tienen características propias, que permite que sus habitantes se identifiquen con ella y se apropien de su espacio urbano, esta apropiación, es aprehensible a través de un conjunto de valores contenidos en “cualidades” que determinan su espacialidad y la vuelven habitable.

Estas cualidades podemos reconocerlas como modos en la ciudad, que en su esencia se repiten, y en este repetirse son capaces de formar parte de una experiencia espacial colectiva.

Intentando así operar en el interior de la diversidad, definiendo **modos espaciales de apropiación, desde la esencia de sus cualidades habitables.**

Christopher Alexander, quien habla de patrones. Sostiene “ lo que cuenta de un edificio o ciudad no es su forma exterior, **sino los acontecimientos que allí tienen lugar”...**” porque cuando una ciudad o un edificio viven, siempre podemos reconocer su vida, no solo en la evidente felicidad que allí se experimenta, no solo en su libertad y relajamiento, sino en su aspecto puramente físico. **Siempre poseen cierto carácter geométrico”...**

4.1.1 PATRONES DE CONFIGURACIÓN DESDE CUALIDADES HABITABLES

VISTAS

Tiene que ver con las **posibilidades de interacción visual** que otorga el relieve en la lejanía y la proximidad. Permitiendo relaciones desde perspectivas alternantes, que dejan a los habitantes y sus actividades, coexistiendo en una realidad simultánea.

CONTINUIDAD

Cualidad que tiene que ver con la **fluidez de los traspasos**, el modo en que los espacios y recorridos son capaces de enlazarse, de formar parte de una misma complejidad, una complejidad de ciudad.

INTERIORIDAD

Cualidad proporcionadora de **grados de intimidad** dentro del espacio urbano, creando una sensación de contención y resguardo permitan su apropiación a modo de interior. Esta condición podrá estar determinada por los cerramiento y proporciones del espacio urbano.

FLEXIBILIDAD

Cualidad referida a la libertad del habitante de poder habitar un sitio tal como estime conveniente hacerlo, pudiendo definirse como **“posibilidades de uso y apropiación”**, determinada directamente por la diversidad que ofrezca el espacio urbano.

COMPLEJIDAD

Significa **diversidad** de posibilidades, de vistas, de recorridos, de configuraciones, de usos, de trasgresiones.

De este modo la complejidad será la cualidad mayor que “cuantifique” cualidades.

A mayor complejidad, mayor presencia de cualidades.

Esto nos habla de que, como en algún momento del estudio mencioné, las cualidades no necesariamente existen por si solas, sino que derivan o se complementan en la relación con las demás.

4.2 CASOS: CIRCUITOS URBANOS A LAS DISTINTAS ESCALAS DE CIUDAD.

En las tipologías de ocupación del relieve que presentaban las ciudades, definimos mesetas, laderas, terrazas y quebradas. Valparaíso presenta las 4 tipologías, por lo cual el estudio de los modos del espacio urbano en la ocupación del relieve se hará desde casos seleccionados de todas las tipologías señaladas, a fin de contar con la presencia de todas las variables del relieve.

CIRCUITOS URBANOS

Continuidad y matices urbanos en el recorrido tridimensional del relieve
Continuidad urbana desde un hilo conductor, “recorridos concluyentes de la trama”

Consideraré los circuitos urbanos del relieve, como el modo mayor en la comprensión de su complejidad urbana, como el que contiene en su interior matices, que dan paso a otros modos; considerando esto, los casos de estudio se generaran a partir de ellos, teniendo así:

CASO 1: CIRCUITO URBANA CERRO CONCEPCIÓN	DE TRAMA REGULAR E IRREGULAR APROPIACIÓN DEL RELIEVE EN MESETA Y LADERAS
CASO 2: (TRAMO) CIRCUITO URBANO CERRO POLANCO	DE TRAMA CON TENDENCIA A REGULAR E IRREGULAR APROPIACIÓN DEL RELIEVE EN LADERA
CASO 3: (TRAMO) CIRCUITO URBANO CERRO BELLAVISTA	DE TRAMA IRREGULAR APROPIACIÓN DEL RELIEVE EN TERRAZA
CASO 4 : CIRCUITO DE BARRIO CERRO ARRAYAN	DE TRAMA IRREGULAR APROPIACIÓN DEL RELIEVE EN QUEBRADA
CASO 5: CIRCUITO COMUNITARIO CERRO FLORIDA	CIRCUITO DE BARRIO DE TRAMA IRREGULAR APROPIACIÓN DEL RELIEVE EN LA LADERA

Entender desde estos caos “modos habitables” en el espacio urbano del relieve nos permitirá dar respuestas a preguntas como:

¿De qué manera la trama adaptada al relieve da soporte a la vida urbana?

¿Qué cualidades deben estar presentes en estos modos para ello?

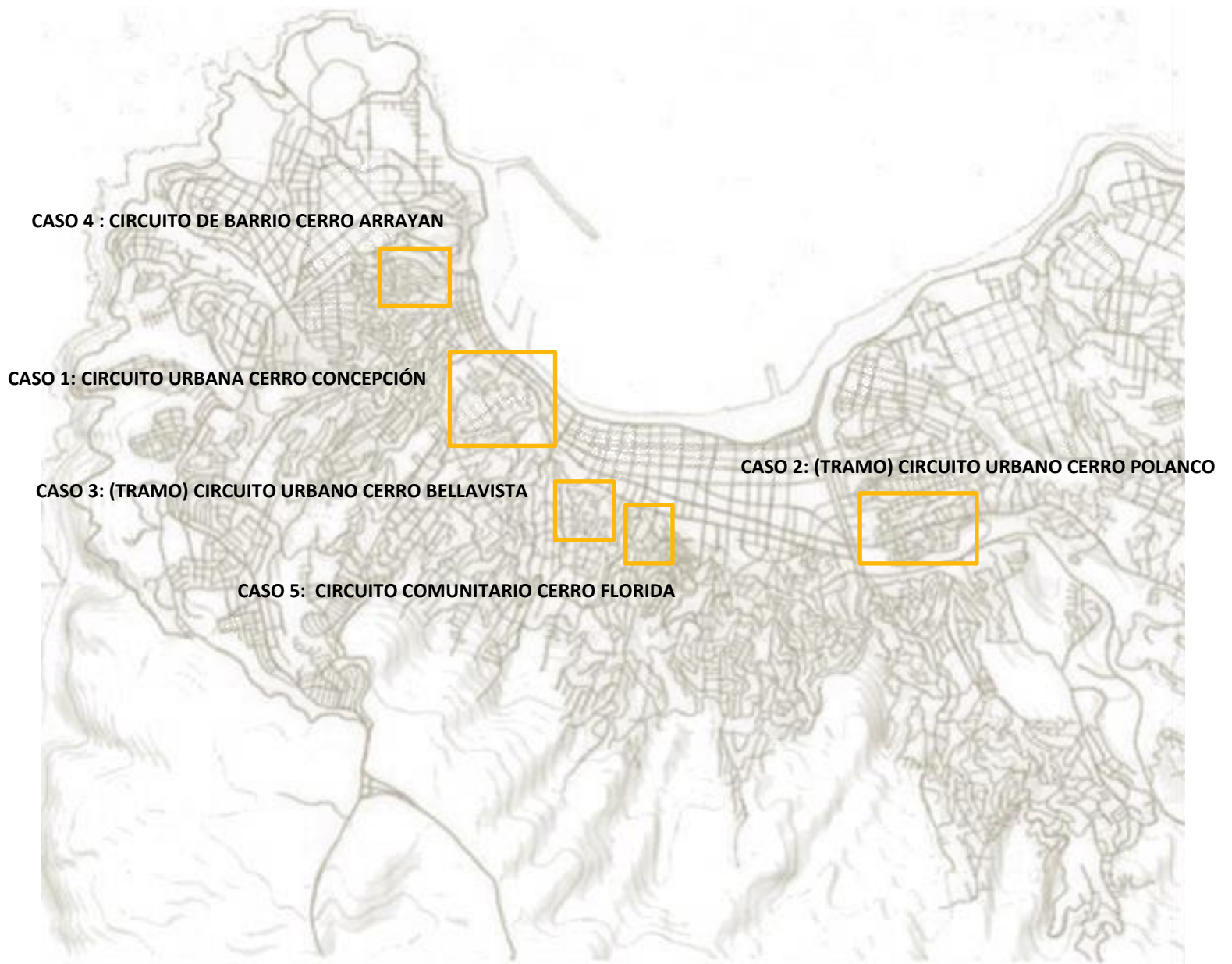


Imagen 69: Plano de Valparaíso: Esquema de ubicación de los casos a estudiar .

4.2.1 CIRCUITO URBANO CERRO CONCEPCIÓN

El relieve peatonaliza calles, otorgándole medidas y ritmos que propician el permanecer en el “espacio urbano”. A pesar de la regularidad de la trama central del circuito, éste no alcanza a tener un ritmo vehicular por la corta extensión de sus calles, viviéndose a un ritmo pausado en toda su extensión.

Es en el “recosido” de esta trama con el resto de la ciudad donde nacen recorridos peatonales que toman las más diversas configuraciones al adaptarse a las condiciones de la pendiente, de ésta manera se transgreden las medidas y posiciones, dando paso a un conjunto complejo de matices y relaciones.



Imagen70: venta expositiva en la calle.



Imagen71: Ferias esporádicas en la calle.



Imagen73: calles de paseo y pausa en la contemplación de la ciudad

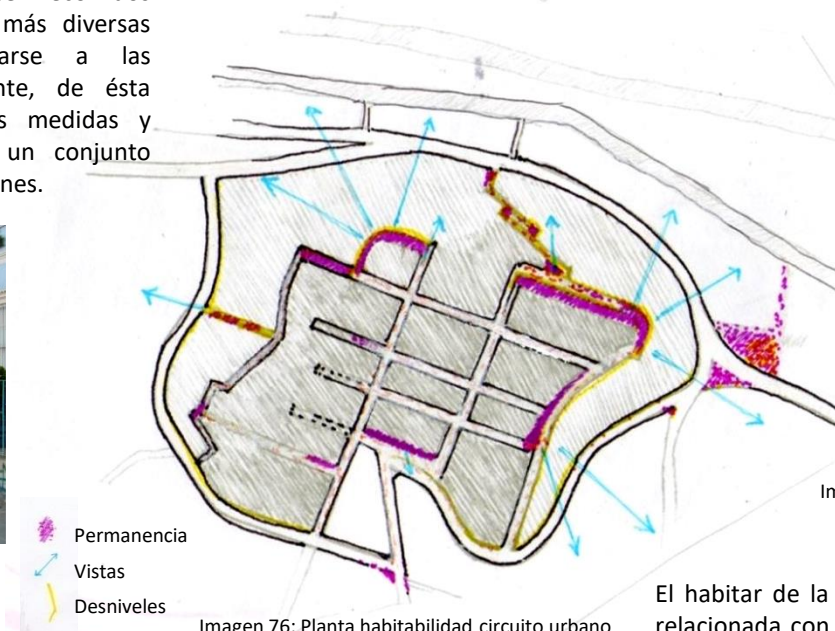


Imagen 76: Planta habitabilidad circuito urbano



Imagen72: La venta puerta a puerta



Imagen74: flexibilidad de los elementos del espacio urbano



Imagen75 : coexistencia de actividades e interacción ciudadana en las posibilidades de su tridimensionalidad

El habitar de la trama esta directamente relacionada con sus ritmos y su variedad, así la apropiación surgirá donde existen matices del recorrido que alteren los sentidos, las sensaciones, percepciones y posibilidades de interacción.

La habitabilidad surge donde hayan posibilidades de experimentar sensaciones distintas, de cerramiento, de exposición, de intercambio de miradas, de permeabilidad de las fachadas.

Siendo la diversidad lo que dará riqueza a la experiencia espacial y a la vida del circuito.

4.2.2 (TRAMO) CIRCUITO URBANO CERRO POLANCO

Continuidad y complejidad en el “volumen espacial”

Un túnel, un ascensor, escaleras, recodos, plazuelas, zócalos, forman parte de la diversidad del mosaico habitable de este circuito.

Se vive a un ritmo peatonal, marcado por su gran cantidad de desniveles.



Imagen 79: la pausa en la subida



Imagen 78: el encuentro comunitario

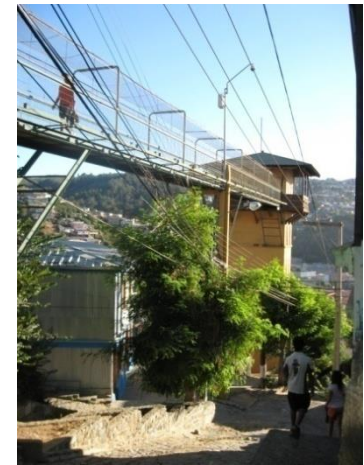


Imagen 77: la simultaneidad de recorridos



Imagen 80: el ocio en las desniveles de las aceras



Imagen 83: Planta habitabilidad circuito urbano



Imagen 81: el juego y el descanso en el oficio



Imagen 82: la convergencia de la vida de barrio

El núcleo al que convergen una serie de recorridos incluyendo el ascensor que le da una altura monumental, generan una tridimensionalidad que hace que este lugar este cargado de “posibilidades” de relaciones, desde sus vistas y la articulación del conjunto que es capaz de hacer desde sus continuidades.

La habitabilidad del circuito es directamente proporcional a complejidad que presenta el suelo urbano, así las zonas con desniveles son las más frecuentadas, siendo éstos los Soportes de la pausa, la reunión, el juego, potenciando la vitalidad del conjunto.

4.2.3 (TRAMO) CIRCUITO URBANO CERRO BELLAVISTA



Imagen 84: calles de juego

Un tramo altamente dinámico, cargado de cambios, de Medidas, direcciones, posiciones, cerramientos. Sus posibilidades visuales permiten la constante interacción. Se vive en una coexistencia de relaciones que hacen habitable el espacio urbano.



Imagen 85: calles de encuentro

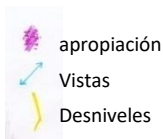
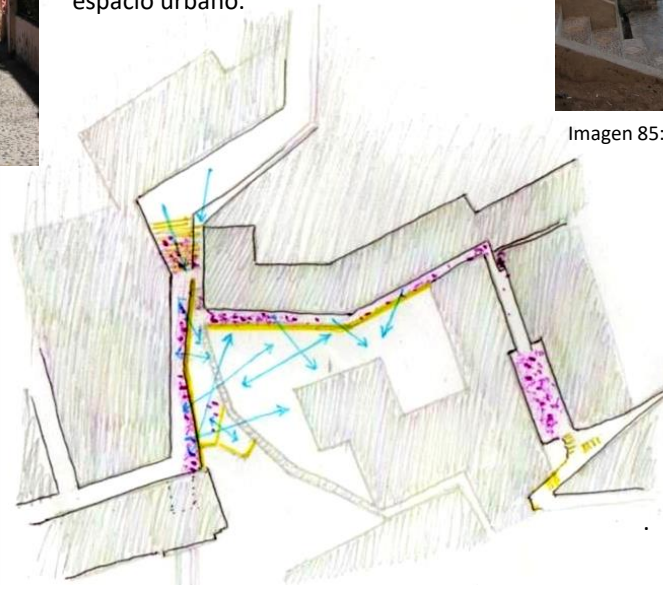


Imagen 87: planta de habitabilidad del circuito urbano



Imagen 86: patio urbano

El barrio y los ciudadanos paseantes se apropian del espacio público, en toda la extensión del circuito, directamente relacionado con los matices que su recorrido presenta.

Una concatenación de escenarios activos que llena de vida el recorrido.

Cualquier punto del circuito se vuelve lugar para estar, para para jugar, para pasear.



Imagen 88: escenarios coexistentes.



Imagen 89: interacción ciudadana



Imagen 90: simultaneidad de miradas

4.2.4 CIRCUITO DE BARRIO CERRO ARRAYAN



Imagen 91: volumen habitable, intercambio de información

En la necesidad de horizontalizar la pendiente, a la salida de las casas se genera un espacio intermedio, que cambia el ancho de la calle, desde un semi-interior partícipe, que posibilita relaciones urbanas.

Corredores y balcones, crean un mundo entre la vivienda y la calle, en un volumen habitable que explota al máximo las posibilidades de relaciones sociales, desde sus vistas y continuidades espaciales.

La calle queda contenida por este puente virtual que construye el intercambio de información de su gente. (imagen 91)

La continuidad del recorrido conquistando la pendiente genera puentes que exaltan la tridimensionalidad espacial, permitiendo desde ellos una interacción simultánea con un arriba, un abajo y el contexto (imagen 94).

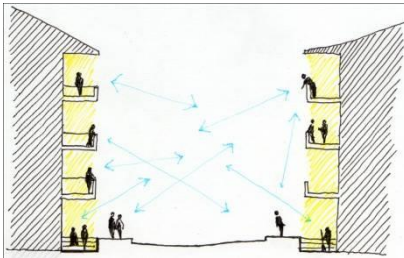


Imagen 92: esquema de relaciones



Imagen 93: espacio intermedio

La apropiación ocurre preferentemente en este espacio intermedio, que posee un grado de interioridad con un ritmo peatonal que en vuelve al volumen completo, desde la proporción entre su altura y el ancho de la calle. (imagen 93)

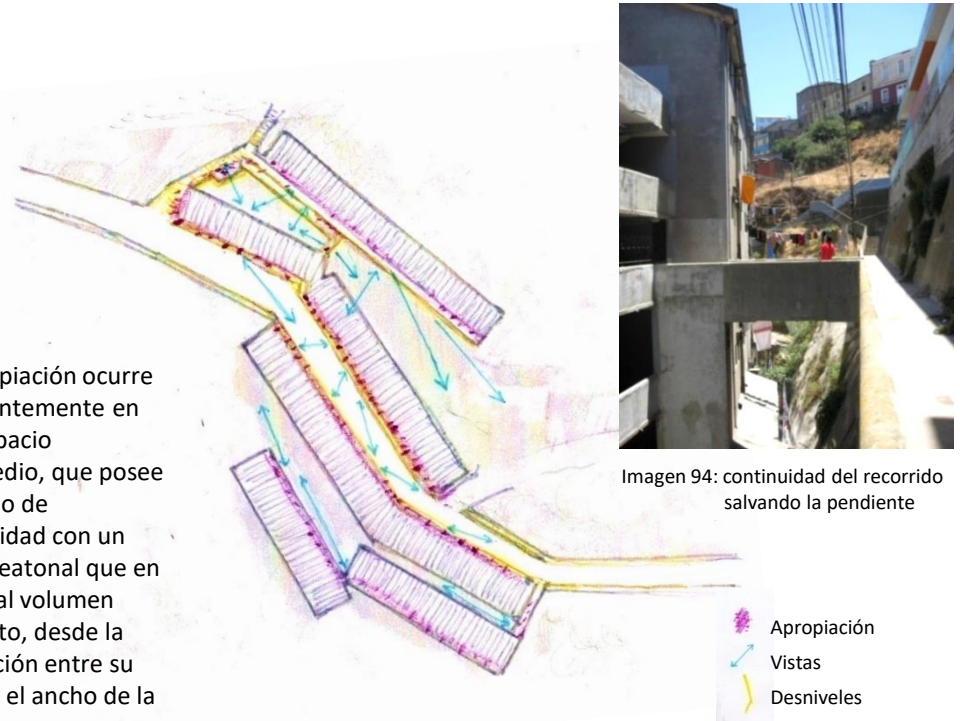


Imagen 95: planta esquemática de habitabilidad del circuito



Imagen 94: continuidad del recorrido salvando la pendiente

4.2.5 CIRCUITO COMUNITARIO CERRO FLORIDA

El conjunto se presenta como un circuito que se integra a la trama urbana, siendo una "continuidad interior" de ella.

Desde sus posibilidades visuales, vive en simultaneidad con la escalera que se ubica a un costado (escalera Murillo, columna vertebral del cerro) y con el ascensor que pasa entre ambas. (imagen 99)

Así, el ritmo de este circuito esta determinado por el ritmo de la trama que lo envuelve.

A la vez, la vida del circuito enriquece la vida de la trama circundante.

- El conjunto fue construido entre 1906 y 1912, con su arquitecto trabajando en terreno fue adquiriendo forma nivel a nivel, apropiándose desde abajo hacia arriba del relieve.

El que este lugar, después de 100 años de su construcción siga teniendo un valor habitable, habla de la intemporalidad de las cualidades.



Imagen 99: simultaneidad con el contexto.



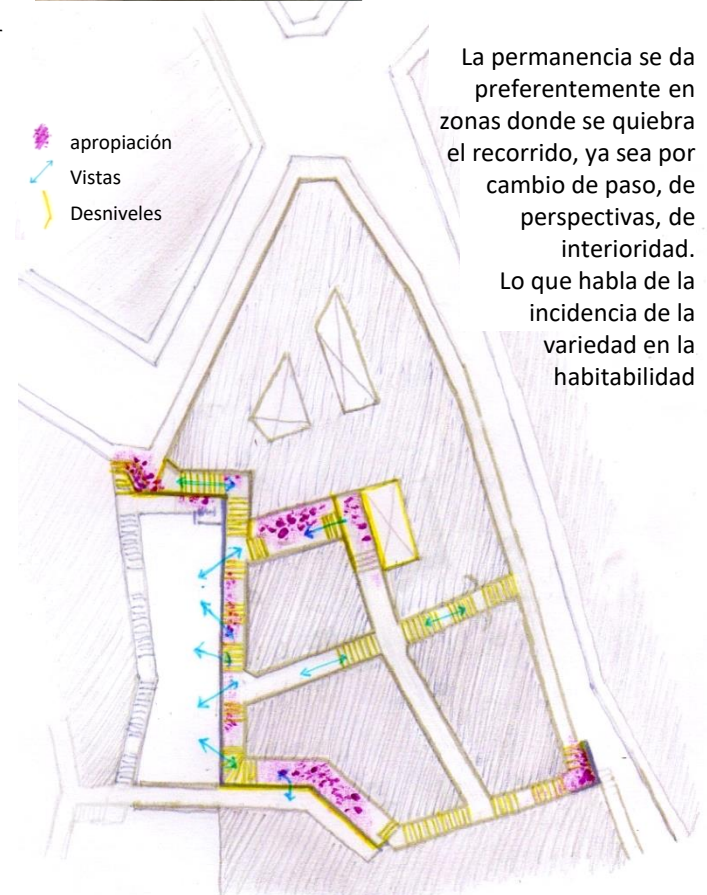
Imagen 97: fusión de recorridos trama interior - exterior



Imagen 98: el recorrer que dialoga con la pausa.



Imagen 96: el espacio público propio, (acceso a varias viviendas que se vive como el living de una casa.)



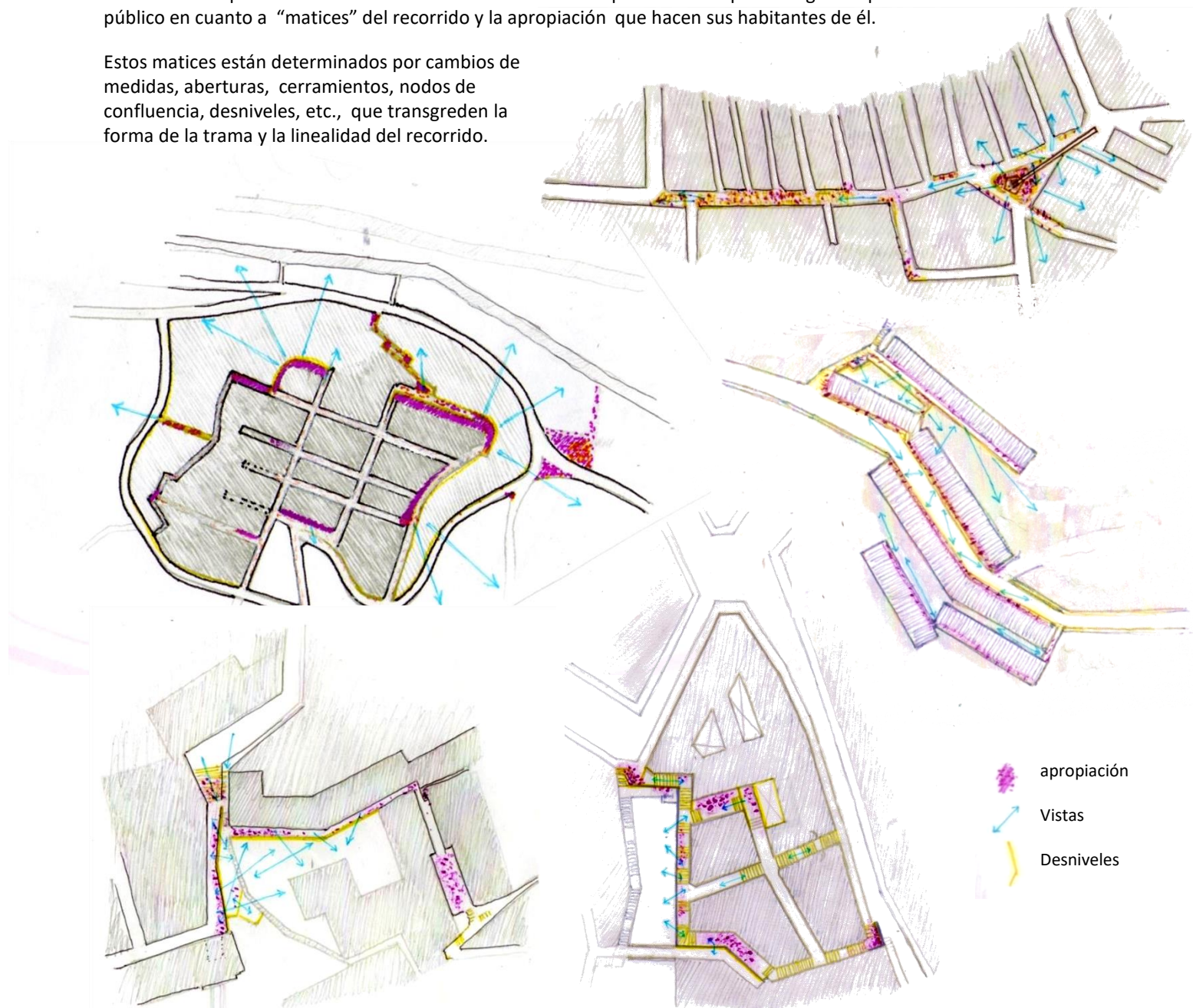
La permanencia se da preferentemente en zonas donde se quiebra el recorrido, ya sea por cambio de paso, de perspectivas, de interioridad. Lo que habla de la incidencia de la variedad en la habitabilidad

Imagen 100: planta de habitabilidad del circuito urbano

4.3 GRADOS DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN RELACIÓN A LAS VARIABLES DEL RELIEVE

En los casos se puede observar una directa relación entre las posibilidades que entrega el espacio público en cuanto a “matices” del recorrido y la apropiación que hacen sus habitantes de él.

Estos matices están determinados por cambios de medidas, aberturas, cerramientos, nodos de confluencia, desniveles, etc., que transgreden la forma de la trama y la linealidad del recorrido.



4.4 MODOS HABITABLES DEL ESPACIO URBANO EN LA TRIDIMENSIONALIDAD DEL RELIEVE.

El habitar ocurre cuando la trama experimenta variaciones que permiten sacarnos de la monotonía de nuestro transitar, al hacernos percibir sensaciones distintas, acoger nuestra permanencia y el desarrollo de actividades variadas.

A continuación, desde el estudio de casos presentaré los modos habitables que identifiqué en la tridimensionalidad del espacio público del relieve, recurrentes en aquellos matices del recorrido, modos a los cuales he asociado nombres que permitan entender su condición espacial, pero que están directamente determinados por las cualidades que definen su habitabilidad.

De esta manera los modos tendrán distintas configuraciones, ya que no provienen de una clasificación formal, sino de un acercamiento a definir criterios de diseño del espacio urbano.

Estos modos como enuncié, no tienen una clasificación rígida, muchos de los lugares a mencionar pueden pertenecer a dos o más de ellos si se enfatizan las distintas variables. Es desde esto, que el único fin de las denominaciones anteriormente señaladas, es cuantificar las cualidades habitables que pudimos constatar en la apropiación del espacio urbano de los casos estudiados.

Los circuitos en relieve poseen su máxima apropiación del espacio urbano en los matices de su recorrido, que exploran posibilidades y situaciones de riqueza espacial desde:

MIRADORES , GRADOS DE INTERACCION CIUDADANA QUE PERMITEN LAS RELACIONES VISUALES.

INTERSTICIOS , GRADO DE CONTINUIDAD INTERIOR EXTERIOR DESDE LA CONFIGURACION DEL ESPACIO INTERMEDIO.

PATIOS , GRADOS DE INTERIORIDAD QUE PERMITEN LA APROPIACIÓN DE PATIOS DE CIUDAD.

PLAZUELAS , GRADOS DE FLEXIBILIDAD DE USO Y APROPIACIÓN DE PUNTOS Y TRAMOS DEL ESPACIO URBANO.

4.4.1 MIRADORES, Habitabilidad desde la relación del habitante con el contexto, tanto próximo como lejano.

GRADOS DE INTERACCION CIUDADANA QUE PERMITEN LAS RELACIONES VISUALES

No asociados únicamente a los paseos miradores, sino a las “ventanas de ciudad”, que se pueden presentar de las más diversas formas.

De su configuración y posición dependerá el nivel de percepción, de dominio, de exposición e interacción que experimente el habitante con la ciudad y con los demás.



Imagen 101

En los miradores “vitrinas naturales”, ocurre algo parecido a las vitrinas comerciales, algo que detiene nuestro recorrer y nos llama a la pausa, a la contemplación, transgrediendo la linealidad del recorrido; es el paisaje urbano el que se encarga de nuestra atención visual.



Imagen 102

La ciudad en relieve, permite una experiencia habitable, desde miradores precursores de identidad y arraigo, por el reconocimiento que permiten de su ciudad y de las actividades que en ella se realizan.

Además promueven las relaciones sociales desde la coexistencia de miradas, miradas que muchas veces son capaces de traspasar el sentido de la vista y ser parte de una experiencia perceptiva sensible que escribe a diario la historia del habitante con su ciudad.

VISTAS, ESPACIOS PUESTOS EN RELACIÓN SENTIDO TRIDIMENSIONAL DE OCUPACIÓN DEL ESPACIO

Las relaciones espaciales y visuales acaban con la rigidez de los límites, podemos hablar así de una continuidad espacial, entre elementos urbanos, entre espacios públicos y privados.



Imagen 103

Habitando la ciudad con la mirada, desde las posibilidades del relieve



Imagen 104



Imagen 105

Una complejidad de relaciones visuales, se traducirá en una ciudad integrada, coexistente.

Tanto el ocio, el turismo, como la vida cotidiana en la ciudad, disfrutan de este factor visual siempre presente, siempre posible, que hace percibir sus escenarios urbanos, con la diversidad de actos que presentan en ellos su población.

4.4.2 INTERSTICIOS Habitabilidad desde la relación habitante – vivienda - entorno inmediato GRADO DE CONTINUIDAD INTERIOR EXTERIOR DESDE LA CONFIGURACION DEL ESPACIO INTERMEDIO

Le atribuiré este nombre desde lo que describe Gloria Tobón cuando dice: "Toda representación del individuo es necesariamente una representación del vínculo social que le es consustancial".

"Existen unos lugares territorios donde individualidad y socialidad se fusionan como la parte en un todo estos son los : **Intersticios**, espacios, de difícil diferenciación en la vida cotidiana donde los intereses individuales permanecen en los intereses colectivos, donde los sentimientos de arraigo individual y familiar, convergen con los sentimientos de arraigo vecinal, comunitario y con los lugares de uso y convivencia colectiva." (Tobón G., 2001)

En la adaptación de la trama al relieve, la relación entre su espacio urbano y las viviendas genera "intersticios urbanos", lugares tranquilos, espacios comunes y colectivos, donde existe una relación distinta entre los vecinos, más cercana, menos anónima."

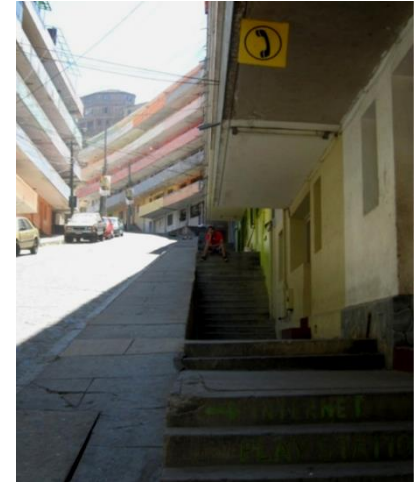


Imagen 106

Habitando el espacio intermedio, donde el espacio público de vuelve parte de las viviendas.



Imagen 107

Los intersticios atienden a la continuidad , a la fluidez del traspaso entre el interior de las viviendas y su contexto, este traspaso alude a una gradualidad de intimidad que experimenta el habitante en el espacio público de la salida o la llegada a su hogar.

También acogen la permanencia en él, son espacios apropiables desde su condición íntima, que permiten ocuparlos por ejemplo tal como si fuesen el living o el salón de una casa. (imagen 108-109)



Imagen 108

Los intersticios aportan fluidez y encuentro social a la trama.



Imagen 109

4.2.4 PATIOS

GRADOS DE INTERIORIDAD QUE PERMITEN LA APROPIACIÓN DE PATIOS DE CIUDAD

Uso y apropiación cotidiana, desde grados de intimidad generados por los cambios de medida y configuración de la trama que crean “interiores de ciudad”



Imagen 110



Imagen 111

La calle acoge un uso interior dentro de la ciudad cuando “ el espacio urbano puede ser comprendido como un recinto” delimitado por volúmenes construidos y capaz de ser definido por sus valores espaciales y el uso que los habitantes hacen de él.

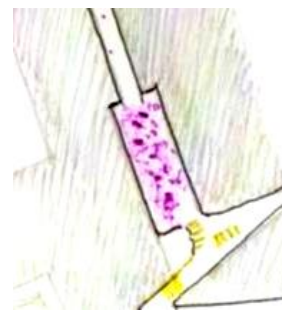
Espacio urbano como recinto, como interioridad que acoge la permanencia y el desarrollo de variadas actividades.

El grado de intimidad que permiten estos escenarios es factor fundamental en el actuar de sus habitantes.

No hablo sólo de una intimidad asociada a la privacidad, sino también al resguardo, con proporciones que hacen que el lugar se perciba como un interior.



Imagen 112



Los patios urbanos es posible leerlos en calles cuyas dimensiones y velocidades configuran espacios “interiores” de dominio público.

Las fachadas continuas hacen de la calle un recinto, dándole el valor de interioridad a este tipo de escenario urbano, permitiendo una fluida apropiación y un actuar “reguardado”

También existe una **indefinición de límites**, pero no espacial (ya que sus fachadas dividen claramente el interior del exterior) es una indefinición desde la **apropiación**.

Aquí no existe espacio intermedio, sino un volumen contenido que adquiere un grado de interioridad que flexibiliza sus usos.

4.2.5 PLAZUELAS

GRADOS DE FLEXIBILIDAD DE USO Y APROPIACIÓN DE PUNTOS Y TRAMOS DEL ESPACIO URBANO

Desniveles generadores de diversidad de formas y relaciones.

Cuando el hombre domina la pendiente, descompone el suelo urbano en múltiples planos horizontales que van tomando particulares configuraciones y modos de habitarlo.



Imagen 113



Imagen 114

He denominado como plazuelas aquellas espacialidades donde la trama se presenta como potenciales lugares de encuentro, de juego, de ocio (actividades asociadas a las plazas) desde su configuración definida por el relieve.

CONFIGURACIÓN DE UN MOBILIARIO URBANO

En muchas espacialidades, el mobiliario urbano no es un elemento agregado, sino que es parte integral de la misma complejidad espacial que posibilita el relieve, es un elemento resultante de la adaptación a éste, en la fragmentación que hace el suelo al apropiarse de la pendiente, dando paso a desniveles que son soportes de la estancia, del apoyo, del juego; es un mobiliario urbano adquiere connotación de tal en el uso que hacen los habitantes de él.



Imagen 115

Es a estos sitios que permiten la apropiación desde el “mobiliario urbano” configurado por el relieve que les llamaré plazuelas, no refiriéndome a las plazas, sino a lo que en ellas ocurre.



Imagen 116

En las plazuelas se vive el ritmo de la eventualidad, de lo inesperado. Escenarios cotidianos con actividades diversas siempre posibles. El componente humano es el factor que cambia constantemente usos, ritmos, puntos de atención de la vista.

Todos los casos contemplan la CONTINUIDAD URBANA como valor de la trama, y a la vez todos ellos se transforman en ESCENARIOS DE LA VIDA CIUDADANA.

Por lo tanto crear “circuitos urbanos”(continuidades), a cualquier escala, con matices del recorrido como: “miradores”, “intersticios”, “patios” y “plazuelas”, significará impregnar la ciudad de escenarios urbanos para los más diversos actos de sus habitantes.

En consecuencia, significará crear las posibilidades espaciales de un espacio urbano habitable.

Del estudio de los modos habitables puedo recatar la condición “universal” de la habitabilidad, ya que si bien las denominaciones expuestas se relacionan con configuraciones espaciales, no se remiten a formas sino a cualidades, lo que los hace aplicables a cualquier emplazamiento.

CAPÍTULO V : **ASPECTOS CONCLUSIVOS**

5.0 CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN

El relieve es un **factor condicionante de la ocupación del territorio, determinante de la forma de la trama urbana** y con ello, de sus valores habitables.

La complejidad de las interacciones sociales está directamente relacionada con la complejidad de la trama y del espacio urbano, pudiendo decir que:

El relieve es un factor **incidente en la habitabilidad urbana**, a sus distintas escalas, desde las **infinitas posibilidades de relaciones** que su tridimensionalidad le aporta a la ciudad y al espacio urbano.

El relieve complejiza la trama urbana, complejizando las relaciones ciudadanas.

El relieve promueve valores esenciales para la ciudad; desde sus posibilidades visuales permite el reconocimiento de la ciudad por parte de sus habitantes, desde su adaptación a la topografía genera una cultura espacial con carácter propio, propulsora de identidad, de arraigo, de apropiación; rompiendo con los actuales problemas de monotonía, despersonalización y desarraigo que sufren las ciudades.

La trama del relieve otorga una velocidad propicia para las relaciones ciudadanas, dejando al peatón en prioridad urbana. Se vive a su ritmo, desde sus medidas.

“La habitabilidad nace en las relaciones que establece el hombre con su contexto y con sus pares, dichas relaciones son generadas en las posibilidades espaciales que entregan los lugares donde el hombre habita, dichas posibilidades de los espacios son determinadas por las cualidades con los que éstos han sido concebidos.

*Considerando la **complejidad tridimensional** como el universo que contiene las infinitas posibilidades a las que dan paso las cualidades”.*

El relieve es un factor polivalente y en la ciudad no está presente únicamente por topografía de emplazamiento, el relieve en la ciudad podemos construirlo, esta construcción pasa por entender la ciudad como una “complejidad tridimensionalidad” que nos hará asumir el espacio urbano como un “volumen habitable”

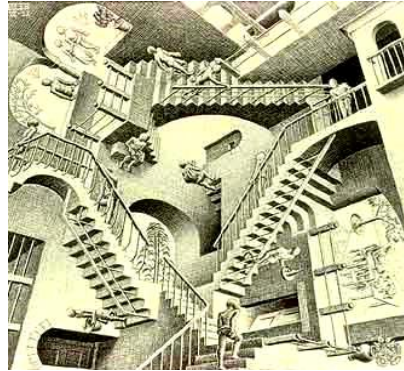
LA TRIDIMENSIONALIDAD: EL GRAN APOORTE A LA HABITABILIDAD URBANA

“No es el relieve mismo sino la tridimensionalidad espacial a la que da origen el relieve, la que propicia la habitabilidad.”



TRIDIMENSIONALIDAD SIGNIFICA:

COMPLEJIDAD
DIVERSIDAD
COEXISTENCIA
INTERACCIÓN



El valor de la tridimensionalidad es muy corroborable en la arquitectura misma, asumirla como un concepto mayor capaz de involucrar al espacio urbano, permite extrapolar este valor de las ciudades en relieve y convertirlo en un criterio espacial de complejidad positiva, aplicable a cualquier emplazamiento.



interdependencia de las partes

**EN ESTE MUNDO DE INFINITAS POSIBILIDADES PARA
EL HABITAR DEL HOMBRE**



5.1 RELEVANCIA PRÁCTICA DE LOS RESULTADOS DE ESTA INVESTIGACIÓN, SUS POSIBLES APLICACIONES.

Para mostrar sus posibles aplicaciones quisiese hacer referencia a la Arquitecta Española Blanca Lléo, quien en el año 2006 publicó “Informe habitar”, una investigación que intenta develar, desde 161 proyectos residenciales, aquellos logros, búsquedas, y propuestas sintomáticas de los cambios vitales acaecidos y en permanente evolución en el escenario de la vida cotidiana.

Dentro de su investigación establece 12 líneas temáticas, de las cuales describiré 4, donde factores como la complejidad, posibilidades de tridimensionalidad, continuidad espacial y apropiación del espacio público, aparecen como determinantes de la habitabilidad de la vivienda de nuestros días. En las propias palabras de la autora son:

ESPACIO CONTINUO: *...” espacio continuo en las tres dimensiones. El paso del m2 (superficie continua) al m3 (espacio continuo) expresa el anhelo de máxima libertad, continuidad y fluidez del volumen habitable.*

El espacio fluido es reflejo de la forma de vida contemporánea: dinámica, sin centro permanente, con movimiento continuo y posibilidad de cambio constante. Las propuestas arquitectónicas de espacio continuo son interactivas, pues permiten que el habitante intervenga a voluntad para identificarse con su ámbito doméstico.”

VIVIENDA DESDE LA SECCIÓN: *...” explora posibilidades de continuidad y situaciones de riqueza espacial en las tres dimensiones...*

*Los nuevos sistemas estructurales de acero y hormigón armado permitían una libertad nueva: los cerramientos de fachada y las divisiones internas dejaban de ser elementos soporte de la casa. Este importante grado de independencia permitió **superficies continuas y espacios fluidos dentro y hacia fuera de la vivienda, con la consiguiente ventaja para las vistas, el soleamiento, las perspectivas y, sobretudo, para la versatilidad de los usos.** En las últimas décadas, la sección libre es una aspiración de libertad espacial característica de la arquitectura contemporánea. “*

NEGOCIANDO LOS LÍMITES: *... “ deriva de la alta densidad y fuerte compactación -tanto en planta como en sección- del alojamiento colectivo actual. También es consecuencia de la creciente imprecisión a la hora de acotar y comprender lo público y lo privado. Esto determina las condiciones de borde de la vivienda en tanto en cuanto se da una división ambigua y compleja entre las partes y el todo, lo individual y lo colectivo o entre el interior y el exterior. Espacios intermedios, lugares de doble función (alterna o simultánea), fronteras neutrales, apropiaciones intermitentes, borde cambiantes, etc. son recursos en la definición del límite de la vivienda. Según Robert Venturi, “el logro más atrevido de la arquitectura moderna ortodoxa fue conseguir la **continuidad interior y exterior**”. En las últimas décadas, con los sistemas informáticos de control ambiental y telecomunicación, la idea de límite y continuidad sigue evolucionando. El valor de las zonas intermedias y los espacios difusos confieren una **espacialidad rica en posibilidades de las complejas y contradictorias zonas fronterizas de los límites.** “*

VIVIENDA TRIDIMENSIONAL (TETRIX): *surge de la compleja división del todo; cada unidad es una pieza distinta de un puzzle en tres dimensiones. La vivienda estándar en el bloque moderno se forma a partir de una cuadrícula regular de divisiones horizontales por forjados y cortes verticales por unidades tipo. De esta operación racional resulta un loteo de piezas idénticas o con leves variaciones dimensionales. En la arquitectura doméstica contemporánea, se plantea una división más volumétrica que superficial.*

Blanca plantea que los sistemas computacionales son una valiosa herramienta de trabajo que nos permite abordar una mayor complejidad encaminada a la obtención de una mayor **diversidad y riqueza espacial** . “La vivienda puede ahora concebirse en m3 superada la sección constante de la racionalidad moderna.” Sostiene que el avance del proyecto moderno hacia la contemporaneidad es la aventura de la conquista de nuevos grados de **libertad y complejidad** en la vivienda con el fin de dar respuesta a modos de vida cambiantes, donde la **flexibilidad y la calidad espacial** son, sin lugar a dudas, importantes retos de futuro a la hora de **proyectar el escenario para la vida.**

Como muestra de la aplicación de su estudio quisiera explicar brevemente 3 proyectos de la autora recientemente citada, diseñados desde su concepción de habitabilidad de la vivienda, tras un acabado estudio de ella, donde queda evidenciada la aplicación de varios conceptos que en la presente investigación fueron planteados como determinantes de la habitabilidad, habitabilidad que reafirmaría su condición universal, en estos puntos que abordan directamente la tridimensionalidad espacial, cualidad reconocida en el relieve, como valor primordial en la amplia gama de posibilidades que otorga en cuanto a diversidad, complejidad, y la generación de relaciones espaciales que se traducen en sociales.

100 APARTAMENTOS PARA JÓVENES EN MONTJUÏC

Los vacíos son espacios sociales de escala intermedia, eslabones situados entre los espacios públicos de la ciudad y el dominio de lo privado.

Ubicado en la Zona Franca de Barcelona, este edificio de departamentos para jóvenes arrendatarios, tiene como centro vital una secuencia en diagonal de espacios abiertos concatenados. Estas terrazas y patios cubiertos de uso colectivo esponjan el volumen de 4 plantas y 100 metros de longitud y se abren al poderoso entorno del Montjuïc.

Las unidades de habitación son espacios de 40m² de libre organización. Se incorporan sistemas de sostenibilidad, tanto desde la perspectiva energética como constructiva y medioambiental.

En palabras de su autora: **“El edificio trata de propiciar las relaciones humanas, integrando en un mismo edificio a grupos sociales diversos y modos de vida distintos. Y romper la monotonía de los paisajes urbanos”.**



Imagen 117

EDIFICIO MIRADOR. 165 VIVIENDAS

El proyecto quiere romper la excesiva homogeneidad del trazado previsto por el planeamiento.

Emerge como referente encuadrando la sierra de Guadarrama y **dialogando con el entorno urbano**. La estrategia es convertir el **patio de manzana vecinal** en un gran mirador al aire libre situado a más de 30 metros del suelo.

En palabras de su arquitecta: ***El conjunto es una metáfora de la ciudad con sus calles, plazas y barrios.*** El volumen aglutina una gran variedad de situaciones y tipos de vivienda estructurada en 9 agrupaciones. Se trata de **integrar grupos sociales diversos y modos de vida distintos**. **Contra la seriación y repetición racionalista de la unidad familiar tipo se plantea la variación razonable como respuesta a los nuevos modos contemporáneos de habitar.**



Imagen 118

EDIFICIO CELOSÍA. 146 VIVIENDAS

Este proyecto de vivienda social es una solución alternativa a la manzana cerrada. Se plantea como un sistema edificatorio más que como un edificio singular irrepetible. El conjunto en forma de celosía intercala 30 volúmenes construidos y 30 vacíos: los volúmenes contienen viviendas agrupadas y los **patios en altura** son espacios de disfrute vecinal abiertos a las **visiones perspectivas cruzadas en todas direcciones**. Los pájaros, el viento y el sol atraviesan el edificio. El sistema de molde total ensaya la eficacia y calidad de una construcción más rápida y sostenible.



Imagen 119

Encontrarme con proyectos donde sus cualidades habitables se plantean desde un conjunto de valores contenidos en las ciudades del relieve, me lleva a confirmar mi hipótesis, que planteaba al relieve como determinante de la habitabilidad urbana desde su **condición tridimensional que permitía una multiplicidad de relaciones**.

Confirmada también la transversalidad de los conceptos habitables en las distintas escalas arquitectónicas, me atrevo a sostener que los criterios trabajados en este estudio son cualidades posibles de aplicar en intervenciones urbanas que hagan habitable la nueva trama de ciudad a cualquier escala.

De nuestro cambio de mentalidad dependerá cambiar en nuestras ciudades:

MONOTONÍA x DIVERSIDAD

“PARCHES” URBANOS x CONTINUIDAD

ANONIMATO x IDENTIDAD

INDIVIDUALIDAD x SOCIABILIDAD

SUPERFICIES MUERTAS x VOLÚMENES HABITABLES

“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar...”

Los no lugares no existían en el pasado. Son espacios propiamente contemporáneos de confluencia anónimos...

Los no lugares convierten a los ciudadanos en meros elementos de conjuntos que se forman y deshacen al azar y son simbólicos de la condición humana actual y más aún del futuro...” (Augé, M. 1998)



Imagen 120

10 años después considero, que el futuro dependerá de nosotros.

5.2 COMENTARIOS FINALES

Consciente de los muchos problemas urbanos presentes en las ciudades emplazadas en enclaves en pendiente, quise ahondar en el aspecto positivo de este tipo de asentamientos a fin de extrapolar desde su condición tridimensional del espacio urbano, criterios de habitabilidad que consideré ellos poseían; criterios aplicables a cualquier emplazamiento, desde la consideración de la habitabilidad como concepto transversal a todas las escalas de intervención y disciplinas específicas que involucra nuestra profesión.

Dejando en claro con esto, que bajo ningún punto de vista mi intención ha sido plantear que las ciudades emplazadas en zonas planas no puedan ser habitables, sino que considero, están más propensas a caer en el actual problema de la despersonalización y el desarraigo, por carecer directrices naturales que orienten su construcción y generen relaciones entre el hombre, su ciudad y sus semejantes. Por lo mismo, requieren de una preocupación de diseño que sea capaz de entregarle particularidades y diversidades capaces de entregarle un carácter, una identidad que termine con la fatal monotonía que hoy están sufriendo.

En la actualidad hemos resuelto problemas nuevos, más nos hemos olvidado en esa resolución lo que es la esencia de la ciudad. Considero que una forma de volver a ella es cambiar la mentalidad de todos los involucrados, desde planteamientos urbanísticos capaces de entregar la tan necesaria y agradable habitabilidad.

A pesar de las innegables debilidades e imprecisiones de éste, mi primer acercamiento a una verdadera investigación urbana, expreso mi satisfacción con el tema presentado, el cual fue de gran agrado tratar por su innegable relevancia en la vida cotidiana y en mis inquietudes como futura profesional.

Con la esperanza de haber contribuido con un grano de arena a la playa que significa una ciudad habitable para todos, culmino este estudio con muchas preguntas, preguntas que podrían ser el camino de posteriores investigaciones acerca de lo que nos compete “la habitabilidad”.

LIBROS**CIUDADES PARA UN PEQUEÑO PLANETA**

Richard Roger, Barcelona, España . Ed.Gili, 2000. 180 páginas.

LOS NO LUGARES, ESPACIOS DEL ANONIMATO : UNA ANTROPOLOGÍA DE LA SOBREMERNIDAD

Marc Augé. Barcelona ; España. Ed.Gedisa, 1998, 125 páginas.

LA CIUDAD NO ES UNA HOJA EN BLANCO: HECHOS DEL URBANISMO

Josep Parcerisa Bundó, Josep Parcerisa, María Rubert de Ventós, Universidad Católica de Chile, Santiago: Ediciones ARQ 2000 191 páginas

OTROS MODOS DE HABITAR. REFLEXIONES

Halpert, Mirta, ed. ; Brugnoli, Francisco; Fadda, Giuletta; Mondragón, Hugo; Ocampo, Pablo; Oyarzún, Pablo; Rivera, Pablo; Rojas, Sergio; Santa Cruz, Guadalupe; Torrent, Horacio. Santiago : Ediciones Universidad Central, 2004, 224 páginas.

REFLEXIÓN COTIDIANA: HACIA UNA ANTROPOLOGÍA DE LA EXPERIENCIA

Humberto Gianini. Santiago: Editorial Universitaria, 1993. 199 páginas.

LA IMAGEN DE LA CIUDAD

Kevin Lynch. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito, 1966, 208 páginas.

LA CIUDAD PEATONAL

Peters, Paulhans. Barcelona, España. Ed.Gili, 1979. 195 páginas.

CIUDADES Y ARQUITECTURA PORTUARIA: LOS PUERTOS MAYORES DEL LITORAL CHILENO

Juan Benavides Courtois, Marcela Pizzi K., María Paz Valenzuela, Santiago: Editorial Universitaria, 2da edición 1998, 146 páginas.

MORFOLOGÍA DE CHILE Y SUS CIUDADES

Ricardo Astaburuaga Echeñique. Ril Editores, 2002. 162 páginas

DOCUMENTOS DE INTERNET

EL RELIEVE COMO ELEMENTO DEL PAISAJE URBANO. Matías Mérida Rogríguez. Universidad de Málaga, 1995.

(www.revistas.ucm.es/ghi/02119803/articulos/AGUC9595220465A.PDF)

EL PAPEL DEL MEDIO FÍSICO EN LA CONFORMACIÓN DE ÁREAS SOCIALES EN MÁLAGA. Matías Mérida Rodríguez; Carmen Ocaña Ocaña; María Jesús Perles Roselló. Universidad de Málaga. 1999.

(www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01715741982365028550035/index.htm)

EL PAISAJE Y LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS EN EL DESARROLLO DE LAS SOCIEDADES.

Carlos Priego González de Canales, Universidad de Córdoba, 2004

(www.mma.es/portal/secciones/formacion_educacion/reflexiones/2004_05priego.pdf)

APROXIMACIONES A LA CIUDAD MEDIEVAL . Nicolás Fratarelli, Revista Contratiempo, 2000.

(www.revistacontratiempo.com.ar/fratarelli_ciudad_medieval.htm)

ELEMENTOS DE LA HABITABILIDAD URBANA

Reyna Valladares Anguiano¹, Martha E. Chávez² y Silvia Moreno Olmos³

(www.uady.mx/~arquitect/sacELEMENTOS%20DE%20LA%20HABITABILIDAD.pdf)

INTERSTICIOS ENTRE LOS TERRITORIOS DE LA VIDA PÚBLICA Y PRIVADA

Gloria Tobón Vásquez. Universidad Católica de Manizales 2001.
(<http://sincronia.cucsh.udg.mx/interstic.htm>)

LA CIUDAD DE LAS CALLES SIN NOMBRE: Una crítica a la construcción del espacio contemporáneo

Alejandro Guzmán Ramírez. (www.architectum.edu.mx/Architectumtemp/ensayos/callesinombre.htm)

RECUPERAR LA CIUDAD Y LA CONVIVENCIA

Julio Alguacil Gómez, 2007

Dominio público (<http://blogs.publico.es/dominiopublico/199/recuperar-la-ciudad-y-la-convivencia>)

CIUDADES EN VANGUARDIA

Salvador Rueda. (http://www.buesaenvanguardia.com/descargas/textos/archivos/ciudades_vanguardia.pdf)

CALIDAD DE VIDA Y MODELO DE CIUDAD

Julio Alguacil Gómez, Madrid (España), octubre de 2000. Boletín on-line ciudades para un futuro mas sostenible.
(<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/ajalg.htm>)

LA CIUDAD COMPACTA SUSTITUYE A LA DISPERSIÓN

Nikos A. Salingaros. Publicada en: La Ciudad de Baja Densidad, Barcelona, 2007.
(http://www.arqchile.cl/ciudad_compacta.htm)

LA CALIDAD DE VIDA COMO HERRAMIENTA DEL DISEÑO URBANO.

Inés Benavides Oballos. Universidad de los andes. Mérida. Venezuela. Iv seminario latinoamericano de calidad de vida Urbana. Buenos aires, argentina. Septiembre de 1998. (http://www.perfilciutat.net/fitxers/IVSL_A5.pdf)

IMAGEN URBANA DE LAS CIUDADES CON PATRIMONIO HISTÓRICO

(www.angelfire.com/planet/manuel_costos/manuel_rott_oso@yahoo.com.mx)

ESPACIOS URBANOS Y SUBJETIVIDAD. CAMBIOS Y DESAFÍOS PARA EL HOMBRE CONTEMPORÁNEO

Audrey Weyler, septiembre 2008

(www.letraurbana.com/ediciones/011/template.asp?espacio/weyler.html)

ARQUITECTURA Y VIVIENDA: 5 PROYECTOS (extractos de su libro Informe habitar 2006)

Blanca Lleó Doctora arquitecta. Profesora titular de Proyectos Arquitectónicos en la E.T.S.A.M.
(www.fundacionsuma.org/encuentro08/doc/blancallego_arquitecturayvivienda_art.pdf)

EL TERRITORIO Y LA CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD.

Observatorio de Medio Ambiente Urbano (OMAU) Málaga, 2006

(www.oma-malaga.com/portal/fileadmin/imagenes/docum/02_CAPITULO_3.pdf)

ARQUITECTURA VERNÁCULA Y DISEÑO: ADECUACIÓN DEL ESPACIO HABITABLE EN LA CIUDAD DE NOGALES, SONORA

Pável Humberto Tiburcio Verdugo . El Colegio de Sonora, México. 2008, (www.topofilia.net/tmtiburcio.pdf)

DETERMINANTES DE LA FORMA URBANA. APUNTES DE HISTORIA DE LA FORMA URBANA

vidaurbana.net , Marzo 2007, (<http://alfambriz.tripod.com/determinantes.pdf>)

DE LA CIUDAD CONCEBIDA A LA CIUDAD PRACTICADA

Manuel Delgado 1999, (www.sindominio.net/karakola/antigua_casa/textos/ciudadconcebida.htm)

LA CALIDAD DE VIDA COMO HERRAMIENTA DEL DISEÑO URBANO

Ines Milena Benavides Oballos (Universidad de Los Andes, Mérida. Venezuela)
IV Seminario latinoamericano de calidad de vida urbana; Buenos Aires, 1998

ARQUITECTURA DEL PAISAJE. Víctor Oropeza Burelo, Universidad de las Américas Puebla, México, 2004
(http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lar/oropeza_b_vm/capitulo2.pdf)

LA CIUDAD A PIE: UN PROGRAMA PARA RECUPERAR LAS URBES ANDANDO

Alfonso Sanz. Madrid, España; Abril de 1998. Boletín "ciudades para un futuro más sostenible"
(<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n6/aasan.html>)

EL ESPACIO PUBLICO

Silvia Portiansky ,2005

1ra parte: (www.laplataproyectos.com/notas/silvia%20portiansky/el%20espacio%20publico/primera%)
2da parte: (www.laplataproyectos.com/notas/silvia%20portiansky/el%20espacio%20publico/segunda%)

LA CIUDAD DE GUANAJUATO: UNA MINA DE ARTE

Florencia Podestá. (www.pagina12.com.ar/2001/suple/Turismo/01-09/01-09-16/nota01.htm)

BENARÉS

Javier Moro (www.indiga.org/bha/bha_javier.htm)

Oropeza Burelo, V. M.. *Parque Reserva, Peninsula del Carrizal*. (capitulo 2: la arquitectura del paisaje) Tesis Licenciatura. Arquitectura. Departamento de Arquitectura, Escuela de Artes y Humanidades, Universidad de las Américas Puebla. 2004

ARQUITECTURA VERNÁCULA Y DISEÑO: ADECUACIÓN DEL ESPACIO HABITABLE EN LA CIUDAD DE NOGALES, SONORA. Pável Humberto Tiburcio Verdugo . El Colegio de Sonora, México
(www.reseau-amerique-latine.fr/ceisal-bruxelles/MS-MIG/MS-MIG-1-Tiburcio.pdf)

SEMINARIOS UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO

"ELEMENTOS MORFOLOGICOS DE LAS CIUDADES DEL RELIEVE", Karen Schwatz, 2003

"URBATECTURA", Rolando Biere, 1996

"DISEÑO ARQUITECTÓNICO", Marta Cavieres, 2006

"EL SOPORTE ARQUITECTÓNICO COMO VALOR PATRIMONIAL", Andrea Jara Giacomozzi, 2006

"VECINDAD EN LA TRAMA ORGÁNICA DE VALPARAÍSO, Situaciones en pendiente" Pablo Silva 1997

"ESPACIO INTERMEDIO", Paulo Alvarado, 2006

OTRAS FUENTES

PROGRAMA INFORMATICO DE FOTOGRAFIAS AEREAS "GOOGLE EARTH", ACTUALIZACIÓN 2008

PROGRAMA INFORMATICO DE PLANOS "MAPS.GOOGLE", ACTUALIZACIÓN 2008

- Imagen 01: Uniformidad y monotonía urbana (<http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/,,,>)
- Imagen 02: Descomposición de las piezas de un sistema. Libro “La ciudad peatonal”, pág.
- Imagen 03: Belloto norte, trozos urbanos disconexos. (fotografiada por autor)
- Imagen 04: Belloto Norte, monotonía urbana de la construcción en serie (fotografiada por autor)
- Imagen 05: Valparaíso, evento familiar en la escalera Fisher. (fotografiada por autor)
- Imagen 06: Vitalidad de un centro histórico con diversidad y una escala humana: extraída de “El territorio y la configuración de la ciudad” (www.omau-malaga.com/portal/fileadmin/imagenes/docum/02_CAPITULO_3.pdf)
- Imagen 07: Imagen de una ciudad en relieve: Valparaíso. (fotografiada por autor)
- Imagen 08: Vista de una ciudad medieval : Saint Michel (www.revistacontratiempo.com.ar/fratarelli_ciudad_medieval.htm)
- Imagen 09: Trazado de una ciudad medieval: Nordlingen (www.revistacontratiempo.com.ar/fratarelli_ciudad_medieval.htm)
- Imagen 10: Vista de la ciudad de Guanajuato. (www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=280785)
- Imagen 11: Plano de la ciudad de Guanajuato extraído de : (www.maps.google.com)
- Imagen 12: Túneles, las calles subterráneas de Guanajuato. (www.travelblog.org/.../blog-257508.html)
- Imagen 13: Escaleras que descienden a los túneles. (www.travelblog.org/.../blog-257508.html)
- Imagen 14: Una calle de Guanajuato: (<http://travelguanajuato.travel/de-paseo-por-guanajuato/>)
- Imagen 15: Representaciones culturales durante festival de cervantino. (<http://sepalabola.wordpress.com/2008/10/21/festival-cervantino-d/>)
- Imagen 16: callejón del beso, el más angosto de Guanajuato: (www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=280785)
- Imagen 17: Complejidad espacial de la ciudad: (<http://i.pbase.com/v3/49/586449/2/47647871.DSC00449.jpg>)
- Imagen 18: Tridimensionalidad del espacio público: (www.mon-photo.com/.../_9/images/P2180026_jpg.jpg)
- Imagen 19: Vista de la ciudad de Benarés: (<http://hijodevecino.files.wordpress.com/2008/09/varanasi11.jpg>)
- Imagen 20: Apropiación del espacio público: (http://image03.webshots.com/3/8/27/0/74282700MPqldV_fs.jpg)
- Imagen 21: Vida urbana en los gaths. (<http://sobrehistoria.com/wp-content/uploads/varanasi.jpg>)
- Imagen 22: Miradas partícipes de la celebración de ritos culturales en el espacio urbano (http://3.bp.blogspot.com/_QMw4J0PcUQM/SLkYfctO4BI/AAAAAAAAADY/_tWTtcBUOv4/S269/DSCF1577.JPG)
- Imagen 23: Plano de Chile con ciudades puertos mayores: universo de estudio. Elaboración propia.
- Imagen 24: Etapas en el desarrollo urbano de Iquique (1861-1935). Libro “Ciudades y arquitectura portuaria”, 1998, pág. 57
- Imagen 25: Trama urbana actual de la ciudad de Iquique. Elaboración propia desde plano relieve 2008: www.maps.google.com
- Imagen 26: Esquema de vistas de la ciudad de Iquique. Elaboración propia sobre imagen 2008 Google Earth.
- Imagen 27: Fotografía de Iquique desde lo alto.
- Imagen 28: Esquema de ocupación del relieve en la ciudad de Iquique. Elaboración propia.
- Imagen 29: Etapas en el desarrollo urbano de Antofagasta (1869-1907). Libro “Ciudades y arquitectura portuaria”, 1998, pág. 53
- Imagen 30: Trama urbana actual de Antofagasta. Elaboración propia desde plano relieve 2008: www.maps.google.com
- Imagen 31: Esquema de vistas de la ciudad de Antofagasta. Elaboración propia sobre imagen 2008 Google Earth.
- Imagen 32: Fotografía que muestra las terrazas de ocupación de la ciudad.
- Imagen 33: Esquema de ocupación del relieve en la ciudad de Antofagasta. Elaboración propia.
- Imagen 34: Etapas en el desarrollo urbano de Coquimbo (1850-1934). Libro “Ciudades y arquitectura portuaria”, 1998, pág. 50
- Imagen 35: Trama urbana actual de Coquimbo. Elaboración propia desde plano relieve 2008: www.maps.google.com
- Imagen 36: Esquema de vistas de la ciudad de Coquimbo. Elaboración propia sobre imagen 2008 Google Earth.
- Imagen 37: Fotografía aérea de la ciudad de Coquimbo, (www.portalcoquimbo.cl)
- Imagen 38: Esquema de ocupación del relieve en la ciudad de Coquimbo. Elaboración propia.
- Imagen 39: Etapas en el desarrollo urbano de Valparaíso (1713-1914). Libro “Ciudades y arquitectura portuaria”, 1998, pág. 63
- Imagen 40: Trama urbana actual de Valparaíso. Elaboración propia desde plano relieve 2008: www.maps.google.com
- Imagen 41: Esquema de vistas de la ciudad de Valparaíso. Elaboración propia sobre imagen 2008 Google Earth.
- Imagen 42: Vista panorámica de la ciudad de Valparaíso. (fotografiada por el autor)
- Imagen 43: Esquema de ocupación del relieve en la ciudad de Valparaíso. Elaboración propia.
- Imagen 44: Trama urbana actual de San Antonio. Elaboración propia desde plano relieve 2008: www.maps.google.com
- Imagen 45: Esquema de vistas de la ciudad de San Antonio. Elaboración propia sobre imagen 2008 . Google Earth.

- Imagen 46: Vista de san Antonio, desde su borde contiguo al Puerto. (fotografiada por el autor)
- Imagen 47: Esquema de ocupación del relieve en la ciudad de san Antonio. Elaboración propia.
- Imagen 48: Etapas en el desarrollo urbano de Talcahuano (1863-1953). Libro “Ciudades y arquitectura portuaria”, 1998, pág. 58
- Imagen 49: Trama urbana actual de Talcahuano. Elaboración propia desde plano relieve 2008: www.maps.google.com
- Imagen 50: Esquema de vistas de la ciudad de Talcahuano. Elaboración propia sobre imagen 2008 Google Earth.
- Imagen 51: Vista de Talcahuano. Encontrada en la web
- Imagen 52: Esquema de ocupación del relieve en la ciudad de Talcahuano. Elaboración propia.
- Imagen 53: Trama urbana actual de puerto Montt. Elaboración propia desde plano relieve 2008: www.maps.google.com
- Imagen 54: Etapas en el desarrollo urbano de Puerto Montt (1859-1944). Libro “Ciudades y arquitectura portuaria”, 1998, pág. 52
- Imagen 55: Esquema de vistas de la ciudad de Antofagasta. Elaboración propia sobre imagen 2008 Google Earth.
- Imagen 56: Fotografía aérea de la ciudad de Puerto Montt. Encontrada en la web.
- Imagen 57: Esquema de ocupación del relieve en la ciudad de Puerto Montt. Elaboración propia.
- Imagen 58: Plano de la trama urbana de Valparaíso. Intervenido sobre imagen 2008: www.maps.google.com
- Imagen 59: Valparaíso del siglo XIX (colección “imágenes centenarias, El Mercurio de Valparaíso)
- Imagen 60: Escalera Fisher, cerro Cordillera (fotografiada por autor)
- Imagen 61: “calle” Simpson, cerro Polanco (fotografiada por autor)
- Imagen 62: “calle , escalera, plaza” cerro Polanco (fotografiada por autor)
- Imagen 63: “calle plaza” cerro Bellavista (fotografiada por autor)
- Imagen 64: “escalera plaza” cerro Polanco (fotografiada por autor)
- Imagen 65: “escalera ascensor y puente, como parte de la trama urbana (fotografiada por autor)
- Imagen 66: la calle como lugar de conversación (fotografiada por autor)
- Imagen 67: la calle como lugar de intercambio (fotografiada por autor)
- Imagen 68: la calle como lugar de trabajo (fotografiada por autor)
- Imagen 69: Plano de Valparaíso. Esquema de ubicación de los casos estudiados. Elaboración propia.
- Imagen 70: venta expositiva en la calle. (fotografiada por autor)
- Imagen 71: ferias esporádicas en la calle. (fotografiada por autor)
- Imagen 72: venta puerta a puerta. (fotografiada por autor)
- Imagen 73: calles de paseo y pausa en la contemplación de la ciudad. (fotografiada por autor)
- Imagen 74: flexibilidad de uso de los elementos del espacio urbano. (fotografiada por autor)
- Imagen 75: coexistencia de actividades e interacción ciudadana en las posibilidades de su tridimensionalidad (fotografiada por autor)
- Imagen 76: planta habitabilidad circuito urbano cerro Concepción. Elaboración propia.
- Imagen 77: simultaneidad de recorridos. (fotografiada por autor)
- Imagen 78: el encuentro comunitario. (fotografiada por autor)
- Imagen 79: la pausa en la subida. (fotografiada por autor)
- Imagen 80: el ocio en los desniveles de las aceras. (fotografiada por autor)
- Imagen 81: el juego y el descanso en el oficio. (fotografiada por autor)
- Imagen 82: convergencia de la vida de barrio. (fotografiada por autor)
- Imagen 83: planta habitabilidad tramo circuito urbano cerro Polanco. Elaboración propia.
- Imagen 84: calles de juego. (fotografiada por autor)
- Imagen 85: calles de encuentro. (fotografiada por autor)
- Imagen 86: patio urbano. (fotografiada por autor)
- Imagen 87: planta habitabilidad tramo circuito urbano cerro Bellavista. Elaboración propia
- Imagen 88: escenarios coexistentes. (fotografiada por autor)
- Imagen 89: interacción ciudadana. (fotografiada por autor)
- Imagen 90: simultaneidad de miradas.(fotografiada por autor)
- Imagen 91: volumen habitable, intercambio de información. (fotografiada por autor)
- Imagen 92: esquema de relaciones. Elaboración propia.
- Imagen 93: espacio intermedio (fotografiada por autor).

- Imagen 94: continuidad del recorrido salvando la pendiente. (fotografiada por autor)
Imagen 95: planta habitabilidad circuito de barrio cerro Arrayan. Elaboración Propia
Imagen 96: el espacio público propio. (fotografiada por autor)
Imagen 97: fusión de recorridos. (fotografiada por autor)
Imagen 98: el recorrer que dialoga con la pausa. (fotografiada por autor)
Imagen 99: simultaneidad con el contexto.(fotografiada por autor)
Imagen 100: planta habitabilidad circuito comunitario cerro Florida. Elaboración propia.
Imagen 101: mirador (fotografiada por autor)
Imagen 102: mirador (fotografiada por autor)
Imagen 103: mirador (fotografiada por autor)
Imagen 104: mirador (fotografiada por autor)
Imagen 105: mirador (fotografiada por autor)
Imagen 106: intersticio (fotografiada por autor)
Imagen 107: intersticio (fotografiada por autor)
Imagen 108: intersticio (fotografiada por autor)
Imagen 109: intersticio (fotografiada por autor)
Imagen 110: patio (fotografiada por autor)
Imagen 111: patio (fotografiada por autor)
Imagen 112: patio (fotografiada por autor)
Imagen 113: plazuela (fotografiada por autor)
Imagen 114: plazuela (fotografiada por autor)
Imagen 115: plazuela (fotografiada por autor)
Imagen 116: plazuela (fotografiada por autor)
Imagen 117: 100 apartamentos para jóvenes en Montjuic. ([http:// www.blancallego.net/files/images/bcn22.jpg](http://www.blancallego.net/files/images/bcn22.jpg))
Imagen 118: Edificio Mirador. 165 viviendas vpp. ([http:// www.madridesmadrid.com/.../edificio_mirador.jpg](http://www.madridesmadrid.com/.../edificio_mirador.jpg))
Imagen 119: Edificio Celosía. 146 viviendas vpp. ([http:// www.blancallego.com/CELOSIA.htm](http://www.blancallego.com/CELOSIA.htm))
Imagen 120: Volumen habitable cerro Polanco, Valparaíso. (fotografiada por autor)

Quisiera aprovechar, la última páginas de este estudio, para agradecer a todos aquellos que de una u otra forma me han regalado durante el transcurso de estos años de carrera, su amor, su cariño, su apoyo, su paciencia , su comprensión, su alegría, su energía, su motivación, su sabiduría, sus conocimientos y su voluntad, instrumentos sin los cuales hubiese sido imposible llegar a esta etapa del camino. Mis más sinceras gracias de todo corazón.