

Universidad de Chile Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Estación Plaza Matadero + Proyecto de Título 2006



Profesionales Participantes:

- + Juan Martínez/ Arquitecto. Asesoría Estructura.
- + Francis Pfnninger/ Arquitecto. Asesoría Construcción.
- + Álvaro Farrú/ Arquitecto. Asesoría Arquitectura.
- + Gabriela Ramos/ Ingeniero Mecánico. Asesoría Plan Transantiago.
- + Roberto Corvalán/ Ingeniero Mecánico. Asesoría Sistemas de Transportes.

E s t a c i ó n P l a z a **Matadero**

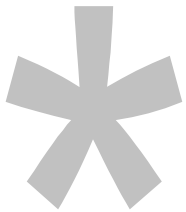
habi(li)tar el vacío.

Profesor Guía: Pablo Gil D. + Alumno: Felipe Corvalán T.

A g r a d e c i m i e n t o s :

A Pablo Gil, por la dedicación puesta en cada una de las correcciones, por los cuestionamientos y sugerencias que enriquecieron el proceso / A los compañeros y amigos de la Facultad por aportar, dudar y animar este Proyecto de Título / A mi familia por acompañarme siempre y sin pedir nada a cambio / A la gente del Barrio Franklin, por mantener la esperanza de una sociedad más afectiva, construida por todos y cada uno.

Para mi hermana Francisca: ¿Llegaremos a Ítaca?..... quizás sea lo de menos.



Índice **Temático**

1.-	Introducción / Campo de Juego	Pág . 9
0.1	Proyecto de Título como discurso crítico.....	Pág . 10
2.-	Diagnóstico / Ciudad Contemporánea: Fragmento y Ausencia del Cuerpo	Pág . 13
0.1	Red/Flujo.....	Pág . 14
0.2	Vital / Virtual.....	Pág . 17
0.3	Cuerpos/Contacto.....	Pág . 20
3.-	Propuesta Inicial / Arquitectura: Dispositivo y Fricción	Pág . 23
0.1	Arq: Dispositivo de Contacto y Fricción.....	Pág . 24
4.-	Lugar / Barrio Franklin-Matadero: Dispositivo y Fricción	Pág . 27
0.1	Presentación/Barrio Franklin.....	Pág . 28
0.2	Matadero / Dispositivo.....	Pág . 31
0.3	Barrio Franklin/Fricción y apropiación.....	Pág . 33
0.4	Problematización: Consolidación del contacto e incorporación a las redes.....	Pág . 37

5.- Estrategia de Intervención/ Re-leer la Ciudad y Habi(li)tar el vacío	Pág . 9
0.1 Re-leer la ciudad/Franklin en el marco Metropolitano.....	Pág . 40
0.2 Desplazamientos/Franklin: Movilidad y Encuentro.....	Pág . 43
0.3 Estrategia y área de Intervención /Habilitar y Habitar el Vacío.....	Pág . 47
6.- Propuesta Arquitectónica / Estación Plaza Matadero habi(li)tar el vacío	Pág . 51
0.1 Estación Plaza Matadero. Definición Propuesta Arquitectónica.....	Pág . 52
0.2 Usuario: Habitante-Visitante. Estación Temporal.....	Pág . 56
0.3 Restricciones Normativas. Área de intervención.....	Pág . 57
0.4 Estrategia Programática. Estación Dispositivo+Plaza de Fricción.....	Pág . 60
0.5 Estrategia Gestion. Financiamiento.....	Pág . 64
7.- Propuesta Espacial / Estación Plaza Matadero	Pág . 69
0.1 Aproximación Espacial. Flujos/bordes/distribución.....	Pág . 70
0.2 Aproximación Formal. Continuidad y Reconstitución.....	Pág . 73
0.3 Estación Plaza Matadero :Espacialidad+Forma+Programa.....	Pág . 78
8.- Conclusiones. La arquitectura como evidencia	Pág . 81



Foto: Matilde Campodónico. www.jorgedrexler.com

1

Introducción/ Campo de **juego**

0.1 Introducción / Proyecto de Título como discurso crítico.

"La Arquitectura es la voluntad de una época trasladada al espacio..... toda arquitectura está vinculada a su tiempo, es un arte objetivo que sólo puede regirse por el espíritu de la época"

Ludwing Mies Van Der Rohe¹

El permanente paralelismo entre el conjunto de movimientos y transformaciones propias de las esferas culturales y sociales de nuestras ciudades y las manifestaciones arquitectónicas a modo de respuesta a tales sistema de alteración y encaje, nos sugieren un diálogo permanente entre las expresiones del mundo social y la arquitectura como escenario de tales transformaciones. Diálogo construido a diario, que sigue el pulso de la incorporación permanente de nuevas necesidades, sugiriendo una arquitectura destinada a convertirse en caja de resonancia y respuesta a tales problemáticas. Arquitectura y sociedad, tiempo y respuestas arquitectónicas, parecen construir un nexo permanente, cimentado en el cambio y la transmutación, pero consolidado en la dependencia mutua. La arquitectura es sin duda una de las más importantes manifestaciones culturales de nuestra sociedad, expresión que nos habla y cuenta de las maneras y modos de vivir de una sociedad entera, de sus anhelos y sistemas de interacción, por tanto, más allá de su natural presencia como sistema de respuesta y solución, asume un rol fundamental de evidencia cultural, manifestación sintomática del habitar de una cultura.

De esta manera , la aproximación al proyecto de título, como proceso de investigación, elaboración y construcción de respuestas arquitectónicas, debiera permitir, de manera inevitable, el acercamiento a los rasgos definitorios de nuestra época, un acercamiento a las marcas socio-culturales que nos distinguen y nos definen, convirtiéndonos en habitantes de un tiempo y espacio determinado, espacio destinado a ser construido de acuerdo al conjunto de necesidades evidenciadas por nuestra sociedad, pero también a partir de la capacidad de imaginar y sugerir nuevas instancias de acción territorial y espacial que acompañen y construyan estos modos y conductas socio-culturales. Reconocer e imaginar, evidenciar y sugerir, construcción inacabada que sitúa a las expresiones propias de

¹ Véase "Entender la arquitectura, sus elementos, historia y significado" Leland Roth, capítulo 20, "Arquitectura de principios del siglo XX, la perfección de la utilidad. Ludwing Mies Van Der Rohe".

la arquitectura del lado de las manifestaciones culturales marcadas por el tiempo en que se desplazan, convirtiéndose en expresiones “sociales”, evitando la restricción del termino “social” a definiciones asociadas a precariedad y ausencia, más bien entendido como aquel universo de actos, contactos y acciones que sitúan al hombre en la realidad, convirtiendo al espacio arquitectónico en aquella interfase entre el hombre y el territorio que habita.

En tal sentido, la presencia de respuestas arquitectónicas asociadas, como se dijo a un tiempo y a un espacio determinado, debieran sugerirse así mismas como expresiones críticas, en tanto son capaces de distinguir y evaluar la certera presencia y desarrollo del vínculo anteriormente descrito entre los modos y comportamientos de interacción del hombre en el territorio y la presencia arquitectónica como vehículo comunicante. Expresión crítica, en tanto el diálogo de cara a la realidad no debiera sugerir una aceptación inmediata del panorama coyuntural, más bien la incorporación y consolidación de un prisma de cuestionamiento y evaluación permanente. Expresión transformada en discurso crítico, elaborado a partir de la reflexión, capaz de estructurar y organizar las maneras de operar y construir espacios en la ciudad a partir de las exigencias de la época.

De este modo tanto la elección temática, la instancia de problematización y finalmente la resolución de proyecto como tal, requieren la debida contextualización de su papel en el ámbito de acción social en el que finalmente se incorporarán. Así, entenderemos que la lectura de la arquitectura es también la lectura de sus determinantes, proceso permanente de definición y modificación. Esta es la apuesta, entender una arquitectura condicionada por su tiempo, pero capaz de constituirse como herramienta de conexión entre el hombre y la realidad. Campo de juego, marco de acción de la arquitectura, que sugiere una primera mirada crítica, diagnóstico a partir del cual se establecen las posibilidades de proyección y las respuestas definitivas que sitúan a cualquier edificio arquitectónico como evidencia y síntoma del mundo social y cultural de nuestra civilización.



Foto: Libro "Fast Forward"

2

Diagnóstico / Ciudad contemporánea: fragmento y ausencia del **cuero**

0.1 Red/flujo

"No vemos la realidad como es, sino como la muestran nuestros lenguajes"
Manuel Castells²

La interacción del hombre con la realidad nos aproxima a un proceso no menos complejo, que supone la aventura de situar/limitar/comunicar su presencia en el ámbito de acción en que finalmente se moverá, determinado fundamentalmente, a partir de su propia capacidad de definición. La necesidad de comunicación por parte del hombre es vital para entender y visualizar los distintos procesos de construcción cultural y su evolución histórica, siendo el lenguaje una herramienta fundamental en la interacción y construcción de nuestra cultura. Si somos capaces de seguir con atención la evolución de aquellos mecanismos de comunicación transformados en lenguaje, podremos aproximarnos a la lógica de contacto de tal o cual grupo cultural y a la realidad misma, definida por las características del medio o lenguaje utilizado como parámetro.

La "imagen" y el sinfín de medios que permitió su acelerada propagación, terminó por consolidarse en la segunda mitad del siglo XX, modificando radicalmente la lógica de comportamiento de una sociedad entera, permitiendo el ascenso definitivo de los medios de comunicación ya no al lugar de transmisor del mensaje, sino convirtiéndose en "el" mensaje, "telón de fondo", medio ambiente que coordina las acciones del hombre. Pues bien, hoy no es sólo la imagen quien dicta las pautas de comunicación de nuestras sociedades, sino más bien todo un aparato de vínculo inmaterial, tan masificado como contradictoriamente impersonal, capaz de poner en jaque al proceso comunicacional tal y como lo conocemos pues el nuevo circuito de vínculos, su lógica a distancia, supone un proceso único y unilateral, estimulando la pasividad del receptor frente al lenguaje y a la fuente emisora.

De aquella lógica de conexión que supuso la irrupción de la sociedad de masas, anclada en medios de difusión populares, mensajes comunes y totalitarios, pasamos a una sociedad con tendencia a la fragmentación, donde la capacidad de conectarse individualmente

² "El surgimiento de la sociedad de redes". Manuel Castells, 1996.

al mensaje termina por desplazar la recepción colectiva de este, dando paso al surgimiento de la llamada “sociedad de redes”³ nuevo paradigma de construcción cultural. Sociedad que termina por modificar la relación entre el espacio y tiempo, clave a la hora de aproximarnos a las respuestas arquitectónicas y por cierto, a la manera en que el hombre se sitúa y se comunica con el tiempo y, principalmente, en las áreas territoriales que frecuenta. Consolidación de un circuito de disociación, pues la proximidad espacial y la realización de las funciones de la vida cotidiana se dividen, entrando en un paralelismo aparentemente sin salida. Entra en crisis la noción de territorio, en tanto los mecanismos y sistemas que permiten la identificación del individuo en el espacio, tienden a desaparecer. El territorio, al igual que el campo virtual donde aparentemente parece estar destinado todo a caer, se convierte en un conjunto de desplazamientos, fragmentos disconexos, evitando el contacto y olvidando el intercambio.

³ Término utilizado por Manuel Castells. Véase “El surgimiento de la sociedad de redes” Manuel Castells, 1996.

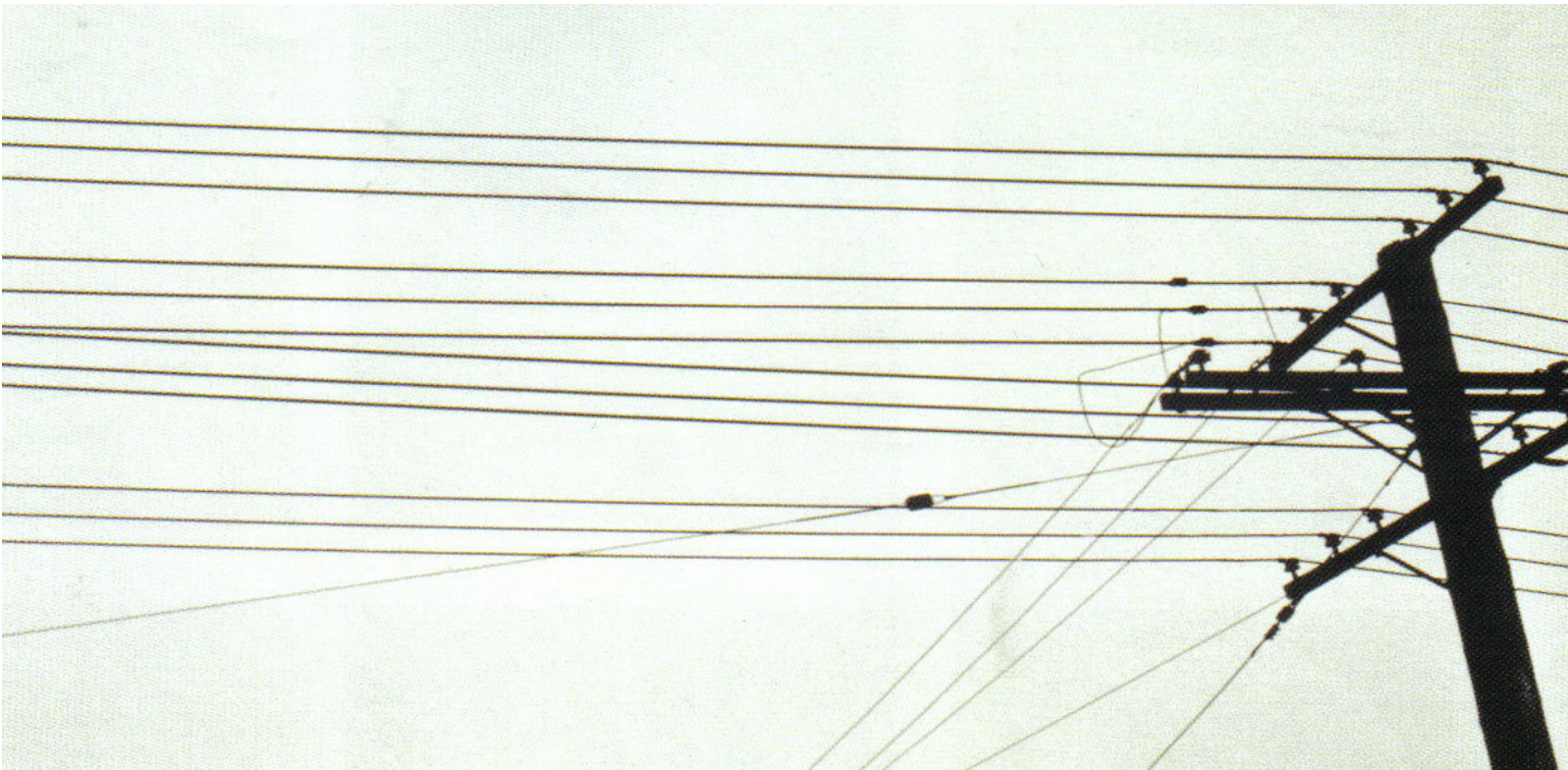


Foto: Libro "Fast Forward Business and future".

0.2 Virtual / vital

“El movimiento de individuos hacia la ciudad se producía hace un tiempo en búsqueda del anonimato, de la diversidad y de la libertad de encuentros. La ciudad era, además, el lugar de la lucha y la solidaridad colectivas. Actualmente, de la misma manera que el lugar de trabajo se ve afectado por el nuevo sistema de trabajo flexible, la ciudad también corre el riesgo de alterar su carácter a medida que los negocios y la arquitectura se estandarizan y se vuelven impersonales”

Richard Sennett⁴

Sin duda y más allá del reconocimiento de que la verdadera extensión de un mundo inmaterial, hiper-conectado y a distancia, no termina de posicionarse del todo, la interrogante que se abre, pregunta por aquello que comúnmente conocemos como experiencia vital, intercambio comunicacional del mundo físico en un contexto material aprensible, palpable y definido. Esto, a partir de la propagación de una lógica que propicia la dificultad de identificación entre el hombre y el territorio en que se desplaza. La “sociedad de flujos”, parece homologarse en términos espaciales, propiciando la fragmentación de los desplazamientos por sobre las estructuras de vínculo y contacto en el territorio físico, material.

La estructura de comunicación contemporánea sugiere la separación de los cuerpos en el espacio, la negación del vínculo social y la reinterpretación de lo real, alejándonos de las nociones tradicionales de territorio y de la posibilidad de identificación y apropiación del individuo en el espacio en que se moviliza. Reconocemos una suerte de disociación o corte entre el “mundo productivo”, de avanzada en términos tecnológicos y un mundo de individuos que sigue viviendo en lugares, territorios físicos, incluso identificándose con tales escenarios, pero igualmente invadidos por aquella estructura de redes- flujos intangibles.

⁴ “Nuevo Capitalismo, Nuevo Aislamiento”. Revista Quaderns N° 238.

La estimulación del fragmento, nos invita a repensar la interacción del hombre en este mundo físico y material. Nos preguntamos por la ciudad, por el espacio en que el hombre convive con el desconocido, que sugiere la estimulación de las diferencias y a la vez la oportunidad de re-conocerse a partir del sistema de convivencia con su par/próximo/prójimo. Bajo la estandarización del entorno, y la neutralidad de los edificios, subyace la ciudad de los contactos, la ciudad que estimula el cuestionamiento de las certezas, el lugar donde interactúan las complejidades. La amenaza es a la ciudad como aquel espacio de fricción, espacio de encuentro / desencuentro, lugar de vínculos, de los trayectos y organización, en definitiva espacio de la construcción de anhelos, sueños, necesidades y opinión.

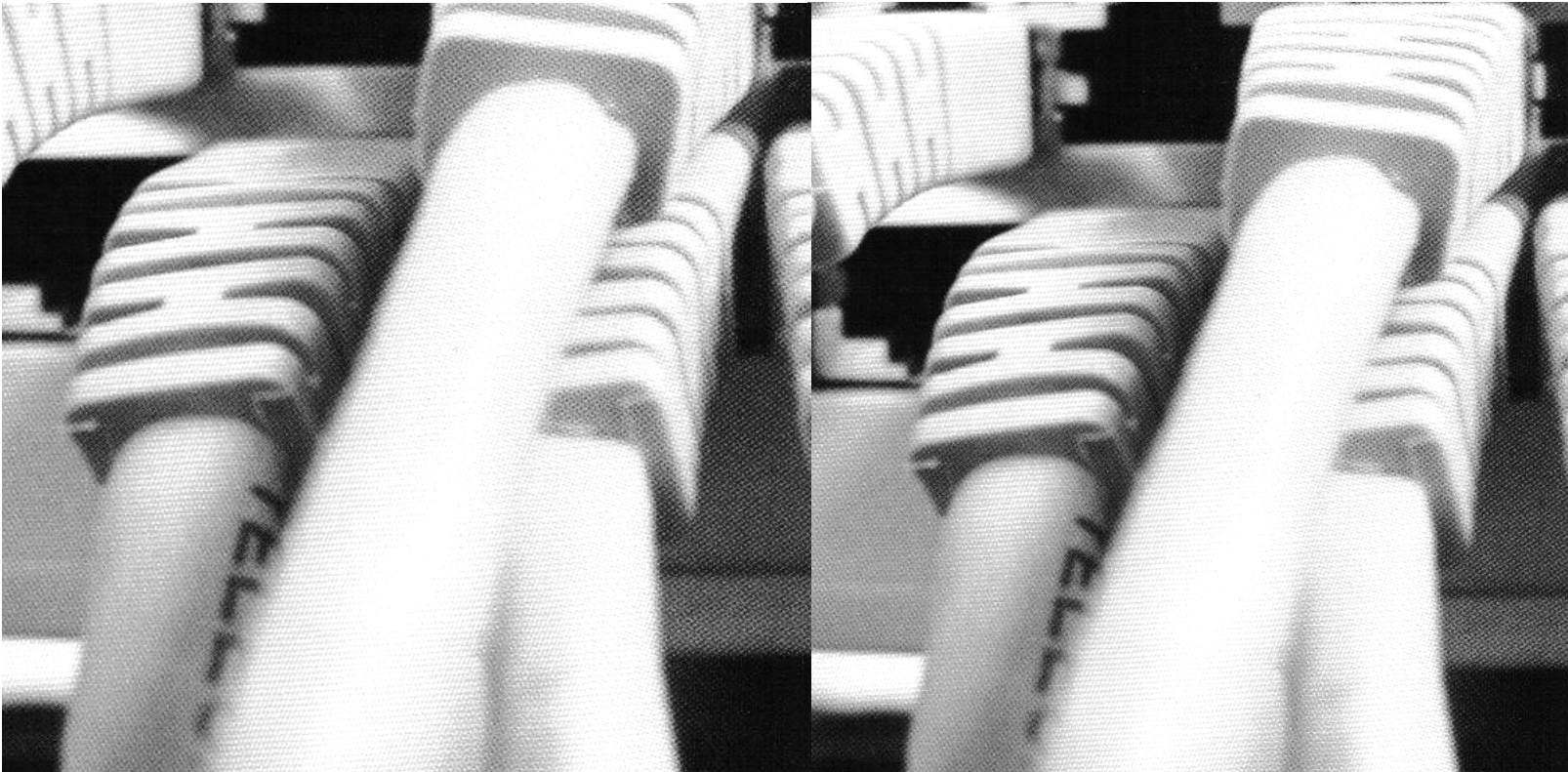


Foto: Libro "Fast Forward Business and future".

0.3 Cuerpo / contactos

“El mundo está dentro de nosotros antes de estar afuera”

Phillipe Petit⁵

La ciudad es fricción, espacio de los encuentros y des-encuentros. Lugar de la organización de las tendencias sociales y, en última instancia, de la generación de opinión pública. El predominio de la virtualidad por sobre el territorio supone la metáfora de un mundo que se desprende de su cuerpo, olvidando la lógica de contacto en un sistema territorial. Tal pérdida da pie a la ausencia de “evidencias”, de aquel pulso que construye el tiempo en función de la relación de los cuerpos en el espacio. El relato del mundo entra en crisis, la necesidad de situarse frente al sistema corpóreo que supone el mundo, como el verdadero contenedor/ escenario de la interacción es reemplazado por el telón que los medio imponen. Tal operación no hace más que cuestionar la dialéctica permanente entre el hombre y el espacio-territorio que lo acoge, entre el hombre y la sucesión temporal que sus propios actos construyen, y fundamentalmente entre el hombre y su par/próximo/prójimo.

El hombre existe “con” y “en” el otro, estimulando la curiosidad por las semejanzas/diferencias que nos distancia y aproximan al otro. El contexto, no es más que la membrana de fricción y contacto “con” y “en” el mundo, entre el aquí y el ahora. La interconexión a distancia cuestiona la presencia del “aquí” en función de la expresión frenética del “ahora”. Si desaparece la membrana del relato, nuestra sociedad cuestiona a la ciudad y a las instancias arquitectónicas como contenedores materiales de la interacción social, olvidando el borde material de este sistema de conexión. La arquitectura, su expresión material, parece no quedar al margen de tal proceso, convirtiéndose en una verdadera extensión de las tendencias más profundas de nuestra sociedad, situándose en un campo neutral, silente que sólo parece acompañar de manera pasiva el flujo y movimiento de la sociedad contemporánea, olvidando su capacidad de propiciar el encuentro de los cuerpos en el espacio, convirtiéndose en un fragmento más en un panorama disperso e inquieto. Espacios neutros, soporte ideal de mensajes y fragmentos desconexos. Arquitectura de formas diáfanas que parecen no decir nada, que contradicen la vitalidad con los circuitos virtuales, que prefiere lo inmaterial. Presencia de un cambio tangencial en la manera de mirar y fundamentalmente de mirar-nos como sociedad, pérdida del cuerpo como nuestra primera y principal interfase “con” la realidad, como el vínculo esencial y síntoma inequívoco de nuestra presencia “en” la realidad, más cercana al espectro que a la materialización de este cuerpo.

⁵ “Cibermundo o la Política de lo Peor”. Conversaciones de Paul Virilio con Phillipe Petit. 1999



Palacio das Artes São Paulo, 1954. Oscar Niemeyer



'In/Out/Left/Right' Richard Serra. www.abc.net

3

Propuesta inicial / arquitectura: dispositivo y **fricción**

0.1 Arq. / Dispositivo de contacto y fricción (recuperación del deseo)

"La ciudad es la calle, lugar de los encuentros. ¿Qué es un puente?, se pregunta el Falso ingenuo Julio Cortázar Y respondía: una persona cruzando un puente. ¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido. Un lugar, es decir, un hecho material productor de sentido"

Richard Sennett⁶

A partir del alejamiento de todas aquellas estructuras cercanas a lo material y a la idea de cuerpo, que suponen la anulación de límites en su sentido más profundo, como aquel conjunto de estructuras/contenedores/membranas que sitúan al hombre y sus acontecimientos en el campo de acción en que se mueve y relaciona, la pregunta que aquí nos hacemos es como la arquitectura y su innegable condición material se amolda a esta nueva sociedad que construimos. Nos preguntamos por la presencia arquitectónica, por su condición de contenedor material, borde/limite de las relaciones en un territorio cada vez más des-limitado.

Si bien es cierto la presencia de la arquitectura nunca termina de cerrar la experiencia en el espacio, ni a través de su estructura formal/espacial, ni a través de su conformación programática (« Puedo diseñar el tablero de ajedrez, puedo diseñar las piezas, puedo incluso ser capaz de diseñar algunas de las reglas, pero no puedo diseñar el curso de la partida, y no desearía hacerlo tampoco ".) ⁷, se propone la recuperación de las expresiones arquitectónicas como dispositivos⁸ que propicien el contacto, esto es como aquella envolvente que permite situar a los cuerpos en el espacio, entendiéndose como medio vinculante entre el territorio material y la acción del hombre. Mecanismo que permite la disposición de contactos, membrana participativa del relato, propiciando eventos operativos de uso y transformación del espacio territorial por parte de los individuos que lo habitan. La práctica social actualiza el espacio lo convierte en "lugar" en el aquí y en el ahora. Hablamos de estimular la relación envolvente-actividad, entendiendo las expresiones arquitectónicas como elemento delimitador que permite, paradójicamente, un campo abierto de experimentación y contacto,

⁶ "Nuevo Capitalismo, Nuevo Aislamiento" .Revista Quaderns Nº 238. 2003

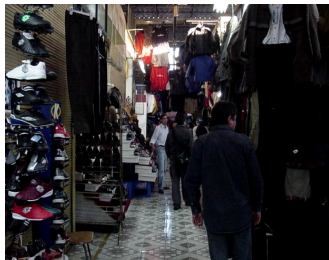
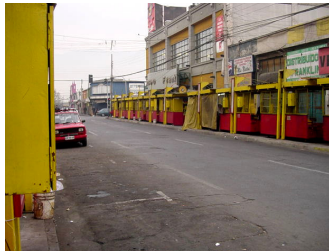
⁷ Bernard Tschumi. "12 Entrevistas con arquitectos". Fabio Oppici-Enrique Walter. 1998,

⁸ Dispositivo: Sistema, mecanismo Criterio. Diccionario Metápolis/ Ediciones Actar. 2001

estimulando la recuperación de la ciudad como territorio de “deseo” por parte de sus habitantes, construida por el pulso de los actos y encuentros de interacción colectiva. Tal operación no sugiere la negación de una sociedad acosada por la fragmentación y envuelta por el movimiento, en franca renovación y desarrollo de nuevos modos y lenguajes comunicacionales asociados a tales lógicas, más bien, el reconocimiento de tal escenario como una nueva oportunidad de fricción y encuentro.

La apuesta, la propuesta de este proyecto de investigación y diseño arquitectónico es la recuperación de la arquitectura como mecanismo activador, lógica generadora y relacional, capaz de impulsar, inducir-producir una determinada actividad en el espacio. Hablamos de la arquitectura como mecanismo de acción que propicie el contacto de los cuerpos en el espacio, hablamos de la capacidad de sugerir espacios de fricción⁹, la recuperación del territorio como escenario de las relaciones entre el hombre y sus acontecimientos, reconstrucción de las redes sociales de diferenciación y reconocimiento, recuperación de la obra como borde-límite del relato, de la conciencia de cuerpo como extensión material de los acontecimientos. Dispositivo y fricción, membrana y relato, espacio y tiempo, arquitectura como medio vinculante y significativo.

⁹ Rozamiento de doso mássuperficiesen contacto. Diccionario Real Academia.



4

L u g a r / Barrio Franklin-matadero: dispositivo y **fricción**

0.1 Lugar: barrio Franklin – Matadero, (dispositivo y fricción)

El lugar elegido, como centro de análisis objetivo y material de los diagnósticos y propuestas elaboradas a partir del anterior reconocimiento y lectura de la ciudad contemporánea, como evidencia del comportamiento social de una época, es el barrio Franklin Matadero, epicentro comercial y social de Santiago sur, por años foco de desarrollo e identidad de toda una área territorial, construida y definida a partir de su presencia activadora, que para efectos de análisis y delimitación, distinguiremos como aquella área comprendida entre las calles Franklin por el norte, Avenida Carlos Silva Vildósola por el sur, San Diego por el poniente y Santa Rosa por el oriente, sin dejar de mencionar que la efectiva área de influencia del barrio excede con creces el perímetro descrito, siendo este núcleo territorial el espacio de mayor densidad de actividades y relaciones espaciales que configuran su lugaridad.

De esta manera nos aproximamos a una estructura programática capaz de sugerirse a si misma, en la actualidad y a lo largo del tiempo, como límite pericentral del área metropolitana, puerta de entra-salida al centro de la región, territorio comunicacional entre Santiago Centro y la expansión periférica de la ciudad hacia el sur, ejemplificación territorial de la consolidación de un programa arquitectónico como dispositivo de acción, es decir, una instancia arquitectónica capaz de construir y constituirse en un forma de situarse en el espacio, una estructura de ocupación e incluso en un elemento capaz de definir la extensión territorial de un área, constituyendo un barrio¹⁰ y la identificación entre este y el mundo social que lo habita, a partir de la instalación de un sistema programático activador como eje de referencia: Matadero Municipal de Santiago.

El lugar constituye uno de los pocos territorios dentro de la ciudad de Santiago capaces de re-conocerse como alteridad a la lógica de comportamiento en el panorama contemporáneo anteriormente descrito, pues su mecánica de funcionamiento se estructura en base a la relación fundamental entre el habitante, su actividad y el espacio soporte de estas actividades, estimulando el consumo y la producción, pero también relaciones cimentadas en el afecto¹¹, simbolismo¹² y significación¹³ mutua entre el habitante y el territorio. Núcleo Programático, transformado y consolidado en un verdadero núcleo social y cultural, en la extensión más amplia del término,

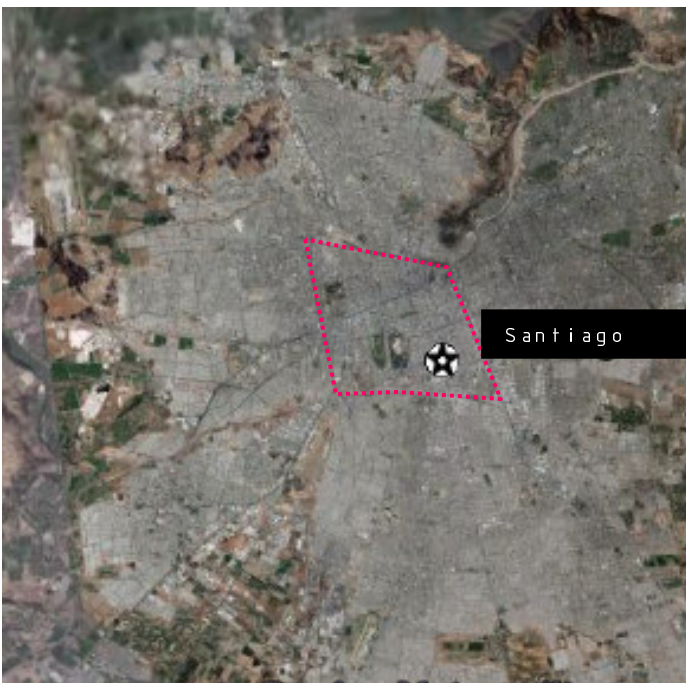
¹⁰ Entendiendo el término como subdivisión territorial con identidad a partir de un sentido común de pertenencia de sus habitantes basado en la proximidad entre ellos y el espacio que habitan.

¹¹ Entendido como la posibilidad mutua de alteración.

¹² Sugerencia o evocación que sugiere las distintas especialidades del lugar sobre el habitante

¹³ Sentido, o importancia capaz de ser alcanzada por un territorio, sugiriendo una manera de situarse en el espacio.

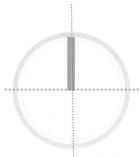
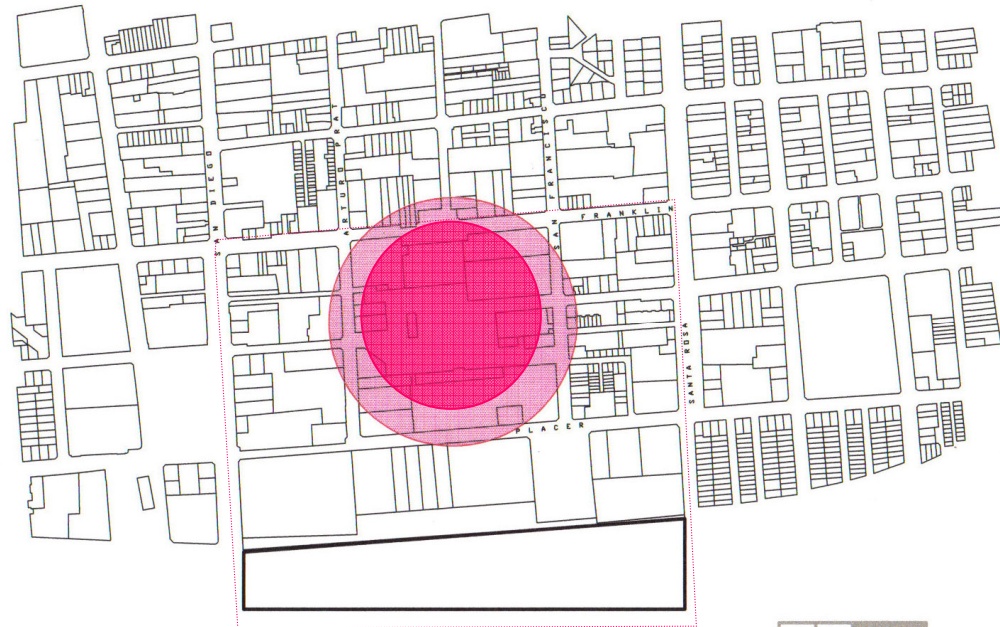
detonador de la lógica de organización espacial, de la estructura de utilización y desplazamiento del espacio, de los usos de suelo y sus actividades. Zona territorial que se descubre así misma en la medida en que es capaz de vincular la presencia de las diferentes actividades desarrolladas con instancias espaciales definidas, permitiendo un claro re-conocimiento entre el habitante y el espacio que utiliza, convirtiendo el dispositivo programático inicial en detonador de los espacios de encuentro, de las áreas de fricción. Alternativa al predominio de la redes y a la anulación de la fricción como norma de comportamiento en el espacio, consolidación de un territorio referencial y simbólico, vínculo directo entre las expresiones espaciales y los actos del habitante en el territorio.



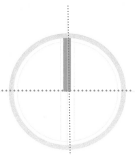
Zona Metropolitana / Pericentro



Barrio Franklin / Área de Estudio



Núcleo Matadero: Dispositivo y fricción



-  +Locales Comerciales
-  +Galpones
-  +Mall



Dispositivo Matadero: Distribución actividades comerciales

0.2 Matadero :(dispositivo)

La Construcción del Matadero municipal de la Comuna de Santiago (1847-1849) supuso el primer paso hacia la consolidación de este punto de la ciudad como foco de atracción, detonador vital del crecimiento del perímetro sur-oriente de la por entonces extensión territorial de nuestra ciudad, tanto en términos de actividades y estructuras de producción y consumo, como en la identidad del lugar, asociada a los mecanismo de uso del barrio. Nos aproximamos a una verdadera cadena de expansión de actividades, evidenciando grandes predios de producción y pequeños terrenos capaces de nutrirse de la gran actividad económica, aportada por estos grandes predios.

Hacia Finales del siglo XIX y principios del siglo XX, con la construcción del ferrocarril de circunvalación urbano¹⁴ se inicia un proceso de desarrollo de los sistemas de comunicación de la ciudad de Santiago que permite la consolidación del vínculo directo entre el Matadero Municipal y el centro de la ciudad, asumiendo el primero el rol de abastecedor comercial de casi la totalidad de Santiago, extendiendo de manera definitiva el proceso de consolidación del área perimetral sur de la ciudad como foco de actividad comercial y de consumo. Paralelamente a ello, la irrupción de edificios industriales, atraídos por el gran desarrollo comercial del lugar y la presencia del ferrocarril de circunvalación, permite la definición del perfil socio-cultural de los habitantes del sector, construyendo un lazo ineludible entre habitante y territorio. Así, conjuntos como el de la Población Huemul¹⁵, o grupos asociados a los distintos tipos de fábricas establecidas en el sector, dan paso a un marcado lazo de dependencia entre la población residente y las actividades de producción propias del Barrio Franklin-Matadero.

Conforme nos aproximamos a la mitad del siglo XX, el traslado definitivo del Matadero, ahora Mercado de abasto, sumado a la evidente crisis del sistema de Ferrocarril urbano de circunvalación, propicia un fuerte decaimiento de las actividades industriales y de producción del barrio, generando un proceso de readecuación en términos programáticos y físico-espaciales, que dan paso a la aparición de un sin número de galpones industriales en des-uso, utilizados de maneras espontánea por el comercio informal, cuestión que como sabemos, terminará por consolidarse en las dos ultimas décadas del siglo XX, determinado no sólo el actual rol y estado del barrio, marcado por la superposición de actividades comerciales asociadas a la estimulación del consumo, el deterioro ambiental y la

¹⁴ Materialización de las propuestas visionarias del por entonces Intendente de Santiago, Benjamín Vicuña Mackenna, nombrado intendente el año 1872. La reforma urbana propuesta por Vicuña Mackenna queda registrada en el texto "*La transformación de Santiago*" publicado en 1872.

¹⁵ Proyecto de 1910 del arquitecto Ricardo Larraín Bravo. Barrio modelo para los obreros, comerciantes del sector y empleados fiscales.

sub-utilización de espacios, sino también, nuevamente, una estructura social a su alrededor, integrados por habitantes , comerciantes y población flotante que alcanza la cifra de 300.000 personas como promedio cada fin de semana, superando el millón de visitas al mes a los cerca de 5.000 locales comerciales instalados en el barrio.

Nos acercamos a Franklin, una estructura-dispositivo, mecanismo de acción y ejecución de los distintos sistemas operativos en el espacio. Si la irrupción del Edificio Matadero puede señalarse como responsable de la caracterización natural del sector y como activador de las actividades secundarias desarrolladas bajo su amparo, organizando desde los sistemas programáticos hasta la manera de ocupar el territorio, la sucesiva evolución del sector nos indica la continuidad de tal estructura, mecanismos programáticos y espaciales que son capaces de activar el espacio no sólo determinado los actos que en el pueden llegar a tener lugar, sino también el uso y su extensión territorial.



0.3 Barrio Franklin- Matadero :(fricción y apropiación)

"En el centro de la estructura de los procesos urbanos está el intercambio social —las transacciones comerciales, los cambios de información, las intrincadas y complejas redes de interacciones— a través de las cuales los ciudadanos tratan entre sí y satisfacen la interdependencia de la cual depende su forma de vida y su bienestar"

Melvin Webber¹⁶

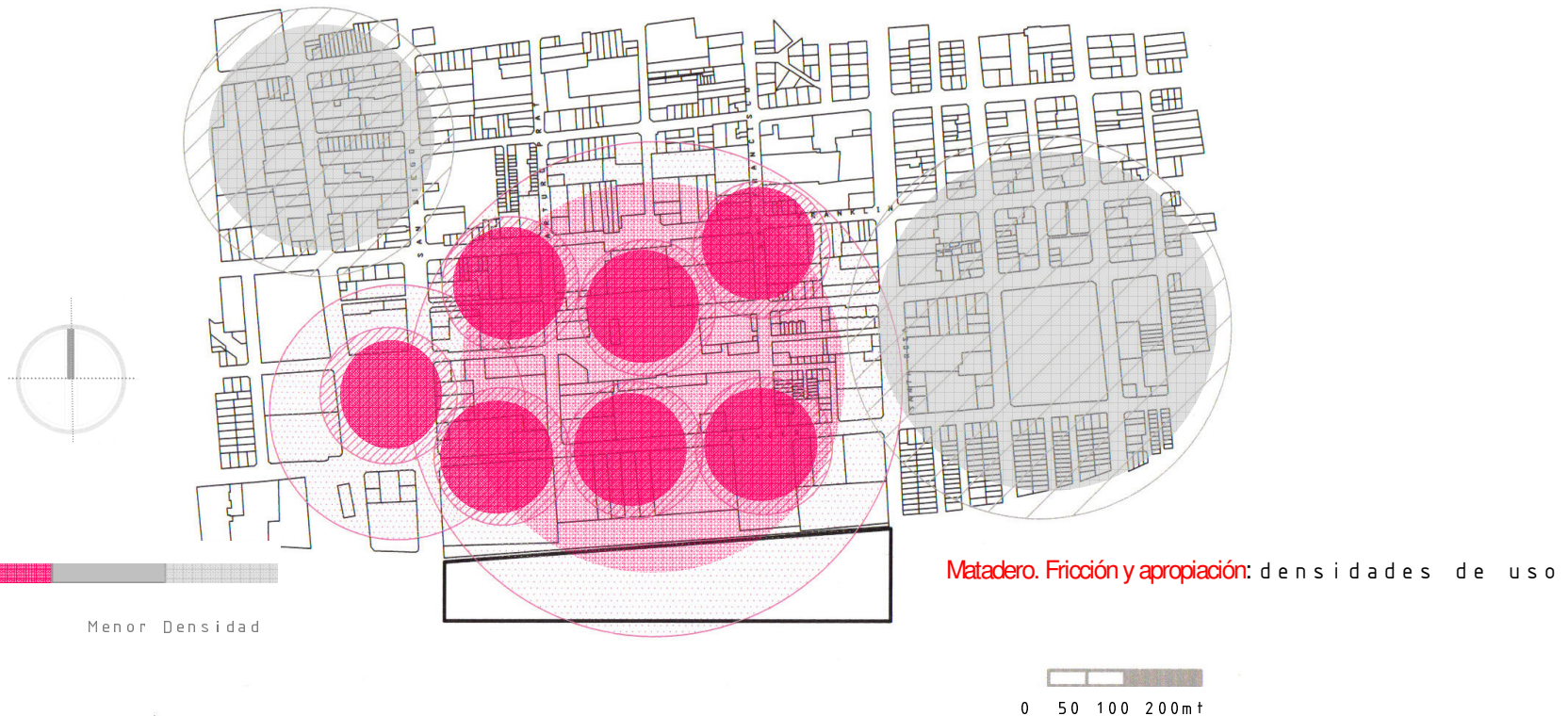
Cuando nos acercamos al barrio Franklin como espacio de fricción y encuentro de los cuerpos en el espacio, nos acercamos a la comprensión y construcción del territorio en base a las relaciones cotidianas que en él tienen lugar, alejadas de variables inoperantes y exclusivamente cuantitativas que muchas veces pretenden entregarnos una perspectiva distanciada de la acumulación de roces, experiencias, azares e incertidumbres que suele suponer un territorio consolidado. Definitivamente nos aproximamos al lugar como aquel escenario-activador de las relaciones de la comunidad urbana, que supone no sólo la aproximación material a un determinado lugar, sino más bien, la manifestación del conjunto de elementos que actúan de manera combinada, independiente e incluso superpuesta en el lugar, acercándonos a la veracidad del territorio como soporte espacial de la superposición de actividades, afectos y efectos de la interacción hombre-territorio.

En tal sentido, el acercamiento al barrio Franklin, al espacio de fricción y contacto que su estructura física y psicológica nos sugiere, permite aventurarnos no sólo al "qué" o al "cuánto", sino a un espacio de vínculo que gana importancia en la medida en que somos capaces de identificar "cómo" son los acontecimientos, "cuándo" tienen lugar y bajo que circunstancias. La extensión del barrio Franklin nos remite al concepto de trama urbana¹⁷, es decir, un proceso de vínculo y conformación de la realidad urbana en base a

¹⁶ El lugar urbano y el dominio urbano ilocal, En Indagaciones sobre la estructura Urbana Editorial Gustavo Gili. Barcelona. 1964.

¹⁷ Véase El lugar urbano y el dominio urbano ilocal. En Indagaciones sobre la estructura Urbana Editorial Gustavo Gili. Barcelona. 1964. Melvin Webber.

todos y cada uno de los factores que en el tienen participación, en todas sus formas de expresión, considerando variables tan distintas como las económicas hasta la interdependencia afectiva. Diálogo permanente entre el entorno físico y los grupos participantes de las actividades del barrio, enriquecimiento y proceso de construcción y delimitación constante en el tiempo. Es justamente esta interacción de las distintas tramas sociales que habitan y configuran el territorio Franklin en un tiempo-espacio determinado, y como se dijo muchas veces superpuesto, lo que permite iniciar un proceso de definición de la vocación-carácter del lugar. Cuerpo social- conductas, modos de vida-actividades y funciones-manifestaciones físicas, definen el área de los contactos en una estructura participativa y conflúyete, permitiendo además procesos continuos de ocupación-adaptación del espacio, convertido irremediamente en espacio colectivo, propiciando eventos libres y espontáneos asociados al deseo, prescindiendo por momentos del tan mentado intercambio con valor de consumo. Franklin se hace y des-hace conforme las actividades-usos, programas-habitantes que se congregan o dispersan, Franklin es la manifestación de la definición de lugar como el resultado entre las acciones sociales en función de los atributos físicos del territorio.





Barrio Franklin-Matadero / Fotos: Felipe Corvalán

0.4 Problemática. Franklin: consolidación del contacto e incorporación a las redes

Como hemos podido apreciar, el área comprendida por el Barrio Franklin Matadero, corresponde a un espacio Territorial altamente consolidado, configurado y definido a partir de la singularidad de los modos y maneras en que las prácticas sociales encuentran, nunca mejor dicho, “lugar” en las distintas espacialidades ofrecidas por el barrio. Dando pie a una estructura de funcionamiento definida a partir de la lógica de dispositivo y espacio de fricción anteriormente descrita, es decir, la presencia de un eje espacial-programático capaz de dotar de actividades de uso y, fundamentalmente, de sentido al lugar.

Ahora bien, junto con identificar aquéllas características que permiten entender la identidad del lugar, cercana a la superposición de eventos en función de la actividad comercial ofrecida, debemos preguntarnos por las posibilidades y oportunidades del barrio de cara al futuro, entendiendo el estado actual del mismo tanto en términos “locales”, es decir, su composición interna, así como también a nivel de relación de esta sub-área con el resto de la ciudad, con el circuito metropolitano. Para nadie es un misterio que la serie de re-adequaciones espaciales y programáticas experimentadas por el barrio, a partir del cambio de uso de suelo que supuso el alejamiento definitivo de actividades comerciales y del edificio Matadero como centro de abastecimiento a gran escala, y la posterior consolidación del sector como núcleo comercial, han generado un fuerte impacto morfológico y ambiental en la estructura del barrio, manifestando síntomas para nada favorables en la constitución de Franklin, lamentablemente consolidados en las últimas dos décadas. El evidente deterioro ambiental y la sub-utilización de predios caracterizados por su fuerte potencial de desarrollo, son quizás las muestras más evidentes de un proceso de re-adequación que no termina de consolidar, de manera clara y decidida, las posibilidades del Barrio, sugiriendo más bien una configuración estancada y por momentos en franco decaimiento. La potencialidad del sector, la posibilidad de re-novación¹⁸ e incorporación del barrio a procesos de desarrollo y “saneamiento”, manteniendo la lógica de

¹⁸ Referencia a la renovación de la edificación, equipamiento e infraestructuras de la ciudad, necesaria como consecuencia de su deterioro o adaptación a los nuevos usos y actividades demandadas.

comportamiento que en lo esencial define y dota de sentido al lugar, parecen entramparse en vicios consolidados en el presente, como la especulación en los valores de terrenos en des-uso , transformados en centros de almacenaje o cuidado de vehículos, malamente mantenidos y sub-utilizados, y sobre todo el evidente deterioro físico-ambiental que manifiesta el área, configurando un escenario más que propicio para el establecimiento permanente de prácticas sociales que incrementan la noción de inseguridad y peligrosidad en los habitantes del barrio y por cierto, en sus potenciales visitantes-consumidores.

En tal sentido, la necesidad de mantener al barrio como centro alternativo de intercambio comercial y a la vez como escenario de encuentro e intercambio social, supone no sólo el reconocimiento de las virtudes, vigencias y posibilidades latentes de esta unidad-barrio, sino también la incorporación definitiva del barrio al mapa metropolitano, síntoma inequívoco e iniciático de su vigencia como sub-centralidad alternativa, presencia nunca perdida de manera radical, pero cada vez más amenazada por la permanente atmósfera de especulación, deterioro e inseguridad. De esta manera , recordando la reflexión que da inicio a esta tesis proyectual, diremos que proponer una arquitectura y fundamentalmente una ciudad capaz de reconocerse en la fricción y en la incertidumbre del encuentro y los contactos, no propone la anulación de la ciudad como elemento en movimiento permanente, asociado a redes de traslado y desplazamiento, por el contrario, propone la incorporación y complementación definitiva entre la lógica de conexión mayor de la ciudad y la consolidación en el tiempo de aquellas áreas características y fuertemente identitarias, como el caso emblemático del barrio Franklin, evitando que la movilidad y los desplazamientos sean sinónimos de fragmentos anónimos y des-territorializados

Estado Actual Ex estación San Diego





Foto aérea Ciudad de Santiago. Google Earth.

5

Estrategia Intervención / Re-leer la ciudad y Habi(li)tar el **Vacío**

0.1 Re-Lectura de la ciudad: Franklin en el marco Metropolitano

Como hemos mencionado anteriormente la re-valorización de sectores tan particularmente caracterizados y consolidados como el barrio Franklin, está directamente relacionado con la manera en que tales áreas se comunican con el resto de la ciudad, exaltando sus elementos definitorios y propiciando instancias detonadoras-referenciales que terminen de situar al área en el marco global que una ciudad sugiere. Es justamente la fuerza activadora producida por una ciudad deseosa de re-leer y reconocer su presencia quien puede apurar y estimular procesos de desarrollo y mejoramiento de estos verdaderos sub-centros programáticos y sociales, consolidados a partir de la relación de dependencia y comunicación con la ciudad.

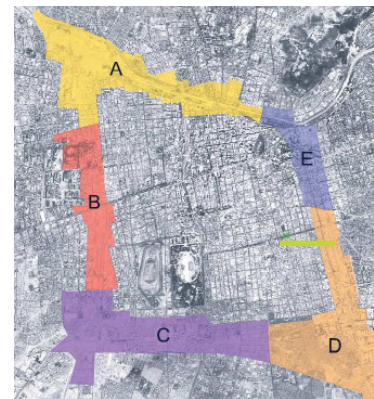
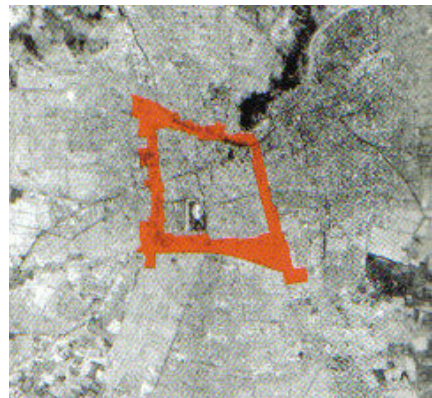
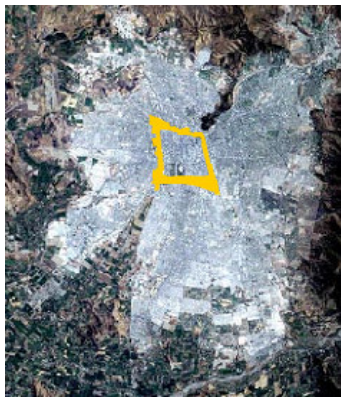
En tal sentido, proyectos como el de la recuperación del “Anillo Central Metropolitano”¹⁹ son un claro ejemplo en esta dirección, un proyecto de intervención urbana a gran escala, que apuesta al enriquecimiento de las partes para así alcanzar la consolidación de un circuito mayor a nivel metropolitano. Es así como en el marco de la celebración del bicentenario de nuestro país, se desarrollan un sin número de proyectos de intervención urbana-arquitectónica destinados a priorizar las operaciones en la ciudad a modo de una gran reforma urbana, dando paso a soluciones integrales capaces de entender y abordar las problemáticas, funcionamientos y potencialidades de las principales ciudades de nuestro país, combinando soluciones y herramientas proyectuales con modelos de ejecución y financiamientos. Sin duda la elaboración del plan de recuperación del anillo interior de la ciudad de Santiago, antiguo cinturón de hierro, plataforma del ferrocarril urbano de circunvalación enmarcado en el camino de cintura ideado por Vicuña Mackena, resulta la obra más paradigmática proyectada para la región metropolitana, dentro del marco de celebración del segundo centenario de nuestro país. La operación de intervención de la antigua área del ferrocarril urbano, de las distintas zonas que la conforman²⁰ es un desafío de renovación, una visión de desarrollo integral, destinada a construir y constituir un proceso de integración de la ciudad de Santiago enfatizando tal integración no sólo desde el ámbito físico material, sino también agregando una connotación socio-cultural, integrando efectivamente el capital humano de cada una de las zonas que dan cuerpo a esta estructura perimetral. El anillo interior de Santiago nos sugiere la consolidación de todos y cada uno de los fragmentos representativos, áreas programáticas, sociales y

¹⁹ Véase “Anillo Interior de Santiago: Un desafío de Gestión Urbana Estratégica”. Ministerio de Vivienda y Urbanismo. 2003

²⁰ Segmento A: Parque de los Reyes – Yungay / Segmento B: Eje Matucana-Estación Central / Segmento C : Maestranza-Zangón de la Aguada / Segmento D: Vicuña Mackena – Isabel Riquelme / Segmento E: Parque Bustamante – Plaza Italia.

culturales que definen la integridad de nuestra ciudad, consolidando un nuevo borde, convirtiendo el antiguo límite de la ciudad, hoy marcado por la obsolescencia y el abandono, en un nuevo límite de reconocimiento, lugar donde la ciudad se mira y es mirada, lugar de la identificación colectiva, constituyendo una nueva frontera de vínculo e identidad. Tal operación, no puede sino ser entendida como un re-lectura de la ciudad a partir de una nueva área de recorrido y desplazamiento por su borde interior, por aquellas zonas de alta carga histórica, caracterizadas por un gran nivel de identificación colectiva por parte de sus habitantes.

El barrio Franklin, los vestigios de las antiguas instalaciones de la estación San Diego-Matadero, constituyen uno de estos fragmentos conformadores del total. Así la revitalización programática del sector en su límite sur, constituye parte esencial en esta macro estructura de mejoramiento urbano, incorporando al barrio como estación relevante de este circuito de recorrido. Tal intervención sugiere dos operaciones fundamentales diseñadas por el plan hacia el barrio, por un lado la proyección de viviendas de alta densidad y por otro la proyección del parque Isabel Riquelme, continuación natural del Parque de la Aguada, ambas operaciones en los terrenos de la ex estación al sur del núcleo Matadero. Además, ambas transformaciones serán acompañadas por la reestructuración vial que supone la incorporación de la nueva avenida Centenario, eje conector del anillo, trazada entre las calles Placer y Carlos Silva Vildósola, dividiendo el paño de la ex estación en dos verdaderas islas territoriales, constituidas por un lado por la actividad comercial de los galpones al sur de la calle placer y por otro el nuevo referente habitacional al norte de avenida Carlos Silva Vildósola. La presencia del anillo central, estimula y cuestiona a Franklin, a través de la modificación programática y vial ofrecida, dando pie a las respuestas desde la otra vereda, la del barrio, gesto de acercamiento “desde” el barrio hacia la ciudad, oportunidad definitiva de incorporación y comunicación.





Barrio Franklin: Situación Actual



Barrio Franklin: Situación Proyectada



0.2 Desplazamientos. Franklin Movilidad y Encuentro.

Procesos de Re-lectura y Re-conocimiento como el que supone la puesta en marcha del proyecto de recuperación del borde interior Metropolitano, no sólo propone y dispone el mejoramiento de las partes, sino también nos invita a genera nuevas formas de recorrer y movernos entre los distintos puntos de la ciudad. En tal sentido la movilidad como factor de encuentro y reconocimiento, es vital en aquéllos procesos destinados a la revitalización y actualización de las unidades territoriales de Santiago. Para nadie es un misterio que la estructura de organización y configuración de la ciudad contemporánea encuentra como variable fundamental de configuración los modos y maneras en que sus habitantes se mueven y desplazan a lo largo del espacio-ciudad. Ahora bien, la consolidación de una estructura urbana determinada por los desplazamientos, no sólo propone una aproximación tecnológica la problemática, a modo de respuesta, sino más bien una mirada integral que reconozca en el desplazamiento una oportunidad de vínculo más que una forma de habitar frenética. Plantear, en definitiva, una arquitectura/diseño urbano capaz de responder adecuadamente a la cultura de lo móvil, respuestas que se acerquen a un sistema de comprensión y manipulación de tales fenómenos mediante respuestas de diseño e innovaciones programáticas que consoliden la movilidad como un viaje al encuentro y al contacto y no al fragmento desconexo.

De igual manera que el proyecto de intervención del ex perímetro ferroviario, el proyecto **Transantiago** se presenta como una verdadera oportunidad en la dirección anteriormente mencionada, estimulando respuestas desde la arquitectura a aquellos problemas coyunturales asociados a la movilidad en nuestras ciudades, convirtiéndose en una verdadera fuerza de desarrollo para esta. El plan de modernización del transporte público de Santiago, es una apuesta de modificación a las maneras de conexión de sus habitantes, agrupando conceptos como accesibilidad, integración y mejoramiento en los estándares de calidad de vida, estimulando nuevos estándares tecnológicos y nuevos circuitos territoriales de comunicación. La apuesta, en un contexto de franca redistribución de la partición modal en beneficio del automóvil²¹, no sólo debiera evidenciar mejoras técnicas propias a su establecimiento (ambientales, de infraestructura o vialidad) sino también una oportunidad de mejoramiento en las áreas conectadas. La aventura de consolidar un proyecto de transporte público integral corresponde al desarrollo de un plan de construcción de ciudad, la oportunidad certera de

²¹ En 1991 la Encuesta "Origen-Destino" especificaba que de 5.996.118 viajes diarios en Santiago, el 59,6% se producía en buses del transporte público. La misma encuesta realizada en el año 2001, arroja que de un total de 10.147.247 viajes diarios, el 42,1% corresponde a buses, mientras que el 38,1% se realiza en automóvil.

pensar espacios públicos de encuentro, a partir de la premisa de equipar de manera equitativa la posibilidad de acceso a los centros de abastecimientos y servicios a los habitantes de nuestras ciudades.

Nuestra área de estudio se relaciona de manera directa con tal proceso de recuperación del transporte público, pues avenida Santa Rosa, definido como límite oriente del área estudiada, constituye en la actualidad y en la proyección del Transantiago un eje primordial en la conexión norte-sur de nuestra ciudad, conectando la comuna de Santiago centro con la comuna de La Pintana por el sur, convirtiéndose en límite territorial entre las comunas situadas al sur de Santiago. Pues bien el plan Trasantiago pretende convertir el tramo central de la avenida Santa Rosa en un “par corredor segregado para los buses del transporte público”²², dividiendo la avenida en tres zonas principales, tramo Santa Rosa-San Francisco / tramo Zanjón de la Aguada- Callejón Lo Ovalle / tramo Callejón Lo Ovalle-Américo Vespucio. Es justamente el primero de estos tramos el que atraviesa el barrio Franklin, cuestión que sumado a la futura implementación de la avenida Centenario ya descrita, modifica de manera decidida la estructura y morfología de los principales sistemas viales del barrio, por ende su forma de comunicarse. En la actualidad y debido fundamentalmente al ancho ofrecido por las calles en estas zonas, a partir de la calle Placer y en dirección norte, la avenida Santa Rosa presenta una única dirección de conexión hacia el norte, configurando con la calle San Francisco, calle paralela ubicada inmediatamente hacia el poniente, un par bidireccional, asumiendo San Francisco la carga de movilización del tramo en dirección contraria a Santa Rosa, dirección sur. En la actualidad, San Francisco²³ termina en calle Placer, encuentro donde los vehículos doblan al oriente y se conectan con Santa Rosa que hacia el sur se convierte en avenida de doble sentido. Transantiago no sólo mantiene la condición de par bidireccional anteriormente descrita, además genera una conexión directa entre las calles Santa Rosa y San Francisco, atravesando el territorio de la ex estación Matadero, el mismo territorio proyectado como parque y áreas residencial por el anillo central

Sin duda, a partir de sus propias potencialidades y a raíz de las intervenciones explicadas, es justamente el límite sur del barrio quien comienza a sugerirse como una verdadera puerta de entrada de conexión y diálogo con la ciudad, punto de comunión entre el funcionamiento permanente del barrio y la nueva cara programática y de conexión territorial que la ciudad desea ofrecer. Puerta abierta por la ciudad, posibilidad inigualable de incorporación del barrio a los planes de desarrollo Metropolitano.

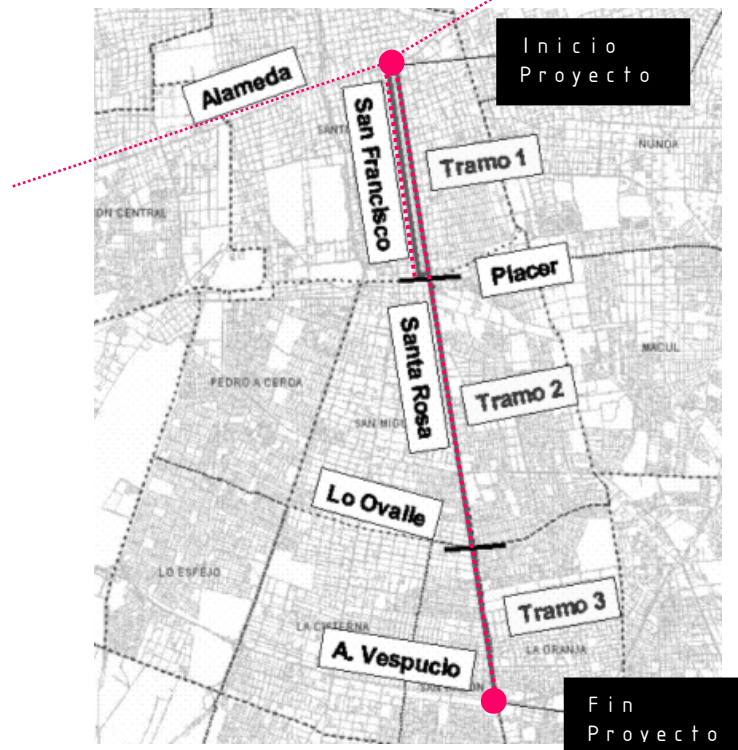
²² Santa Rosa corresponde a un eje Trocal dentro del plan Transantiago, es decir, una red de alcance Metropolitano, perteneciente al grupo de ejes viales más importantes en la ciudad cuyo flujo de pasajeros es superior a las 2500 pasajeros por hora.

²³ San Francisco alcanza un promedio de 126 buses del transporte público en horas de alta frecuencia, presentando entre las calles Franklin y Placer un movimiento de pasajeros que suben y bajan cercano a las 200 personas por hora. Fuente: Gabriela Ramos, Transantiago.

Corredor Santa Rosa



Par Bidireccional: Santa Rosa + San Francisco



Barrio Franklin: Situación Actual



Barrio Franklin: Situación Propyectada



Foto aérea Ex estación Matadero. www.invia.cl

0.3 Estrategia y Área intervención. Habilitar y Habitar el vacío.

"Nuestras ciudades han crecido y ocupado todo aquello que era comfortable ocupar: Lo que queda es pues lo más conflictivo. Sino queremos ocupar este tipo de áreas residuales con las típicas piezas de manual, más o menos forzadas o adaptadas para salir del paso en situaciones particularmente difíciles por su topografía, por su entorno, lo que debemos hacer es inventar lugares nuevos y usos nuevos, o mas que inventarlos, recogerlos"

Eduard Bru²⁴

La intervención en áreas como la de la ex estación San Diego Matadero, permiten aproximarnos a aquellos silencios-pausas de la ciudad que estimulan nuestra capacidad de imaginar las posibilidades espaciales que pueden ser ofrecidas por la ciudad, en la medida en que entendemos que tales silencios territoriales son espacios latentes, que permiten construir ciudad a partir de la obsolescencia funcional, la imprecisión de lo indefinido y la incertidumbre de la ausencia. Los terrenos en aparente abandono pueden ser abordados como espacios expectantes, potenciales, ausencias que abren una oportunidad, espacios-omisión que permiten proyectar y apropiarnos del vacío, su forma y disposición.

Los dos proyectos de integración metropolitana anteriormente descritos, son claramente una oportunidad de convertir un áreas desocupada en síntoma de renovación y encuentro. La operación restante queda en manos del barrio, en su capacidad de asumir el llamado de incorporación e involucrase de manera definitiva al contexto metropolitano. En tal dirección, la propuesta de intervención asumida por este proyecto de título pretende dar respuesta a los procesos de modificación iniciados por la ciudad sobre el barrio, en base al convencimiento que tal proceso de interacción puede ser un verdadero activador del desarrollo interno del mismo. Estrategia de respuesta en base a dos ideas-conceptos: **Habilitar** y **Habitar**. **Habilitar**, experiencia efectiva de incorporación, voluntad de hacer participe mediante respuestas arquitectónicas y espaciales que faculten al barrio (otorguen la capacidad) para su eficaz conexión con el circuito ciudad. **Habitar**, referencia al uso-apropiación, a la generación programática que resuelva necesidades del lugar y permita el efectivo uso del proyecto, uso enmarcado en los modos y maneras propias del lugar, cercanas al espacio colectivo y a la superposición de encuentros, reflejando modos de apropiación espacial propios del lugar.

²⁴ "El vacío Urbano". Revista Quaderns 183, año 1998.

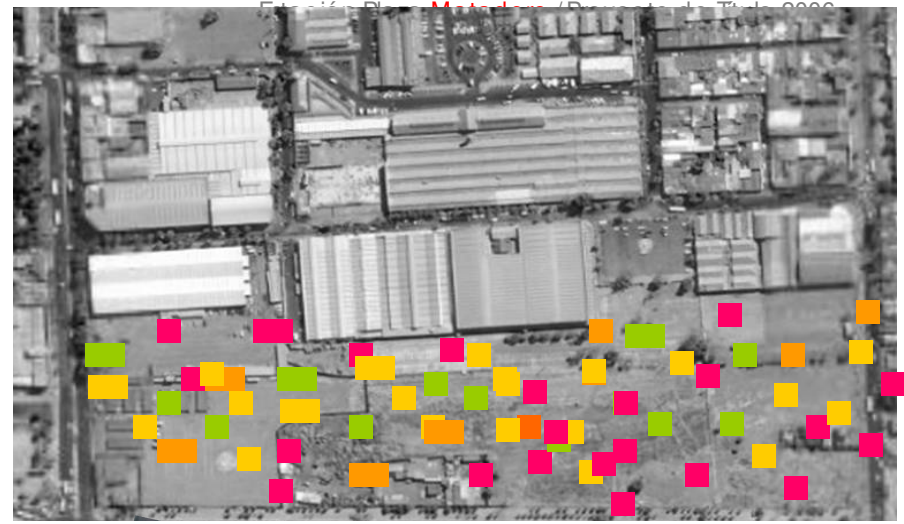
En definitiva, ambas estrategias sugieren la instauración de una suerte de puerta de conexión, entrada-salida al barrio, desde el barrio, referencia e interfase que comunica su presencia. Sin duda, es el límite-borde sur del barrio quien se perfila como área relevante en tal voluntad de conexión, vacío dejado por la ex estación, área cuestionada tanto por Transantiago como por el proyecto del anillo interior. Es justamente esta área la definida como epicentro de intervención de este proyecto de título, específicamente la plaza ubicada inmediatamente al norte de la nueva avenida centenario, vacío dejado entre los galpones de comercio y límite actual de la Calle San Francisco hacia al sur. Actual Plaza Los Toros, síntoma de la sub-utilización de espacios potenciales, actualmente transformada en plaza espontánea de estacionamiento y próximamente segregada por el paso de la proyección de la Calle San Francisco, espacio sugerido como potencial territorio de encuentro y comunicación entre la actividad del barrio y la fuerza de los proyectos mencionados, anclados justamente en el límite sur del barrio, propiciando la posibilidad de generar una zona fronteriza de conexión y comunicación definitiva. Plaza Los Toros, espacialidad negada por el actual estado de decaimiento del barrio, espacio olvidado, próximamente transformado en vía de articulación. Plaza Los toros que a través de este ejercicio proyectual, pretende ser recuperada y repositionada como referente del barrio, como la manifestación espacial de la incorporación del barrio como estación de reconocimiento de la ciudad de Santiago, equilibrando las nuevas lógicas de conexión de nuestra ciudad y la fuerza de un barrio fundado en sistemas de sociabilidad aparentemente obsoletos.



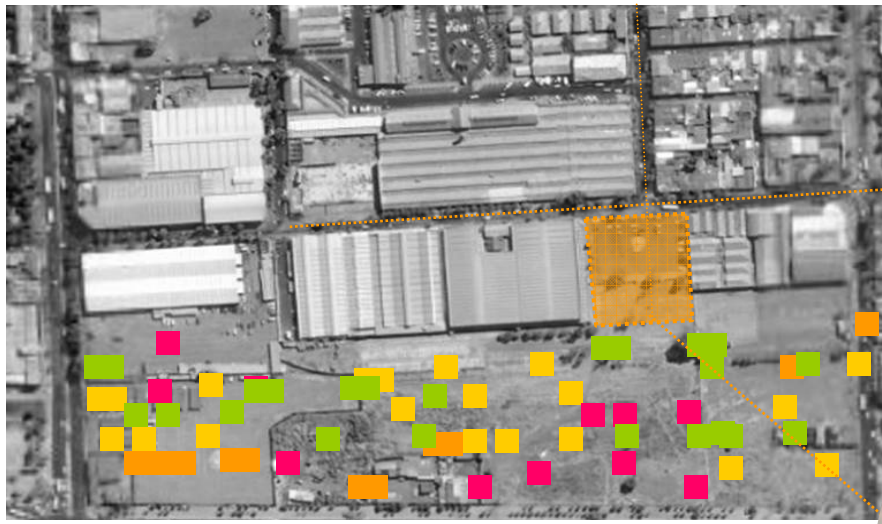
Barrio Franklin: Borde Sur / Ex estación Matadero



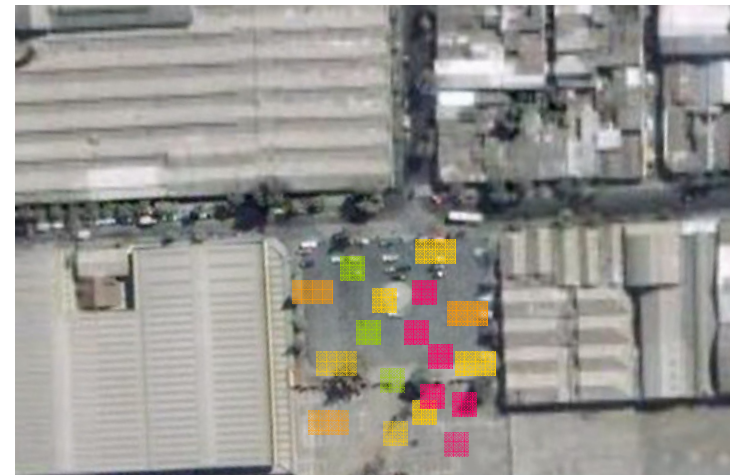
0.1 Barrio Franklin: Borde Sur / 10 Hectáreas.



0.2 Anillo interior + Transantiago: Proyección Zona Ex - Estación



0.3 Plaza de los Toros: Entrada al Barrio



0.4 Estación Plaza Matadero: Hab(i)tar Plaza los Toros.
8.000 mt²



Foto calle Placer.

6

Propuesta arquitectónica / **Estación plaza matadero** habi(li)tar el vacío

0.1 Estación Plaza Matadero. Definición propuesta arquitectónica.

“ Vivir es pasar de un espacio a otro haciendo lo posible por no golpearse ”

Georges Perec²⁵.

La aventura de volver a mirar nuestra ciudad, nos permite aproximarnos a ella como un verdadero circuito, una estructura programática y territorial integrada, “todo” evidenciado por la sumatoria de todas y cada una de las “partes” que la conforman y la componen, siendo primordial en tal aventura, el reconocimiento de estos fragmentos particulares y definitorios de la ciudad a nivel macro. Re-lectura y Re-conocimiento que estimulan la consolidación de recorridos de encuentro con zonas de alta significación histórica y alta identificación colectiva. Sistema de desplazamiento que encuentra sentido en la medida en que se fortalece por el reconocimiento de los puntos que lo conforman.

En tal contexto de acción, marcado por la recuperación de la ciudad como la sumatoria de áreas interconectadas, surge la necesidad de generar la aparición y consolidación de instancias arquitectónicas capaces de vincular entre si tales zonas territoriales, constituyéndose como puntos de referencia en este circuito metropolitano. Necesidad de implantar elementos de parada, inflexiones en el recorrido, estaciones de vínculo y reconocimiento mutuo, entre la ciudad y estas áreas, en muchas ocasiones transformadas en barrios consolidados como el caso de Franklin, área territorial con carácter propio. Arquitectura referencial, capaz de constituir zonas de inicio, ingreso y salida, estaciones urbanas que permiten la operación de reinsertar y poner en circulación barrios y subcentralidades, detonador interno y puerta de entrada desde el exterior. La apuesta, mediante la proyección de lo que denominaremos Estación Plaza Matadero (e.p.m), sugiere la conformación de una nueva frontera, un elemento de entrada al barrio Franklin, a su naturaleza de funcionamiento y apropiación, respuesta a los procesos de re-estructuración mencionados con anterioridad. Estación de re-conocimiento, proceso de reincorporación y constitución fronteriza. Estación/plaza, habilitar/habitar, llegar/encontrar-se, dispositivo/fricción.

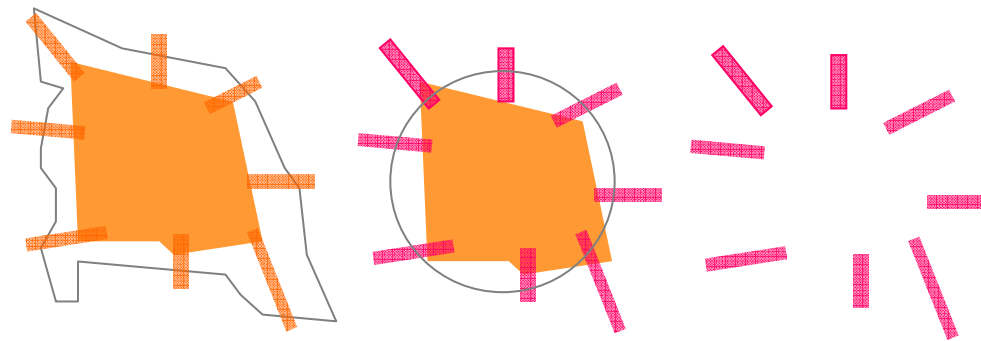
²⁵ Especies de espacios. Editorial Montesinos, 1999.

Llegar. Estación Dispositivo. *“Los nuevos espacios necesarios emergen de los proyectos recabados por un orden del movimiento, un orden del movimiento que distinga el movimiento interminable del continuo, que incluya la idea de parada.....Las autopistas son ríos que necesitan puentes, las calles son canales que necesitan atracaderos, la arquitectura de los puntos de parada es de importancia análoga a las grande murallas que rodeaban las ciudades medievales”*

Louis **Khan**²⁶

Bienes y objetos de consumo, personas, medios de transportes, flujos de información. Todo parece moverse, convirtiendo la presencia de tales elementos en fragmentos inquietos. La ciudad contemporánea parece aproximarse a un conjunto de elementos en tránsito permanentes. Los lugares existen, en gran medida, si son capaces de conectarse con las estructuras de circulación. Los puntos de conexión, las plataformas de llegada que tengan la cualidad de unir y vincular, no son sólo eso, medio de traspaso de un lugar a otro, sino también una instancia espacial de “conquista”, de reconocimiento mutuo entre el área explorada y la ciudad, entre el visitante y el visitado. Señales comunicantes que reciben al visitante y definen la presencia del territorio visitado. Estación, elemento arquitectónico que entiende la llegada más allá de la condición física de conectar dos territorios, sino más bien, como aquél avistamiento y reconocimiento entre una ciudad en movimiento y el barrio como identidad.

Estación de llegada



²⁶ “La ciudad no es una Hoja en Blanco, Hechos del Urbanismo” .Josep Parcerisa Bundo-Maria Rubert De Ventos. Ediciones ARQ 2001. Originalmente en “El Sistema del Movimiento y la Reestructuración de la Ciudad., Filadelfia 1957-1962”, Louis I. Kahn, Revista N° 4, 1957.

Encuentro. Plaza Fricción.

El espacio público es móvil, el espacio privado es estático.

El espacio público es disperso. El espacio privado es concentrado

El espacio público esta vacío, es la imaginación. El espacio privado esta lleno de objetos y memorias.

El espacio público es indeterminado. El espacio privado es funcional.

El espacio público es el soporte. El espacio privado es el mensaje

El espacio publico esta, en fin, en equilibrio inestable. El espacio privado es necesariamente estable.

Existen otros espacios que no son públicos ni privados, sino ambas cosas a la vez, son los espacios colectivos.

Federico Soriano²⁷.

Persistencia de nuevos modos y maneras de comunicarse equivalen a nuevas posibilidades de generación de espacios colectivos, espacios de encuentro. Llegar no es sólo pasar de un espacio a otro, llegar es encontrar, llegar es encontrar-se, con áreas territoriales particulares, con una estructura programática efectiva. Zonas de estar, zonas de espera, equivalen a zonas de intercambio social, espacios colectivos de encuentro. El espacio colectivo no es sólo el negativo de la ciudad compacta, el espacio colectivo es la recuperación de instancia de roce, soporte de interacción. Si el espacio colectivo desaparece como lo solíamos conocer, debemos buscarlo y constituirlo a partir de los nuevos modos y maneras que la sociedad contemporánea usa para relacionarse. Estación Plaza Matadero, llegada y encuentro, estrategia de traspaso, medio de intercambio.

Nueva Frontera



²⁷ "Es Pequeño llueve adentro y hay hormigas". Federico Soriano. Ediciones Actar año 2000.



Franklin es un territorio construido por la superposición de tramas sociales, identificadas con áreas territoriales específicas, que encuentran lugar en las diversas espacialidades ofrecidas por el barrio asociando su presencia a una estructura de uso determinada. Franklin es sin duda, un gran escenario en constante reposición, que gana identidad a partir de la acumulación y superposición de eventos sociales de uso y apropiación. Habitante y espacio parecen construir un nexo de dependencia difícilmente reconocible en otras áreas de la ciudad, cimentado en el uso, la necesidad, pero también en la carga afectiva que tal escenario produce en el habitante.

La condición anterior, sumada la dualidad de escala a las que responde el proyecto, escala local y escala metropolitana, permiten imaginarnos una rotación constante en la masa de usuarios que concurran al nuevo proyecto, rotación que por lo demás propicia la condición de estación exhibida por el proyecto, asociada a la llegada/salida permanente de usuarios en espacios de tiempo diferenciados. En tal dirección, diremos que el proyecto deberá dar cuenta del impacto de su presencia tanto hacia el público permanente, asociado a la dinámica del barrio, conformado por los residentes y trabajadores del mismo, así como de la participación de masa fluctuante, que asegura la repercusión e impacto de la presencia del barrio en la ciudad. Tal condición, sugiere una densidad de uso diferenciada a lo largo del tiempo, alcanzando su punto de expresión máxima el fin de semana, pues las visitas externas al barrio alcanzan una población flotante cercana a las 300.000 personas. La definición de usuario de la Estación Plaza Matadero, no es única ni excluyente, por el contrario supone respuestas de necesidades a usos diversos, asociados a una carga de usuarios diferenciada y a estados temporales distintos. El proyecto debe dar respuestas a las necesidades diferenciadas presentes en la actualidad en el barrio, así como también, debe previsualizar la construcción de nuevos proyectos inmobiliarios, de alta densidad, proyectados en terrenos aledaños a la nueva estación, considerando una posible nueva carga de usuarios que aprovechen los servicios ofrecidos por el proyecto. Estación Plaza Matadero, vocación de encuentro y superposición, espacio participativo, cuya logia programática, a través de sus tres ejes directrices, orientación, servicios y espacio colectivo, pretende convertirse en un referente para el visitante, el residente y la interacción de estos en el territorio.

0.3 Restricciones Normativas. Área de Intervención.

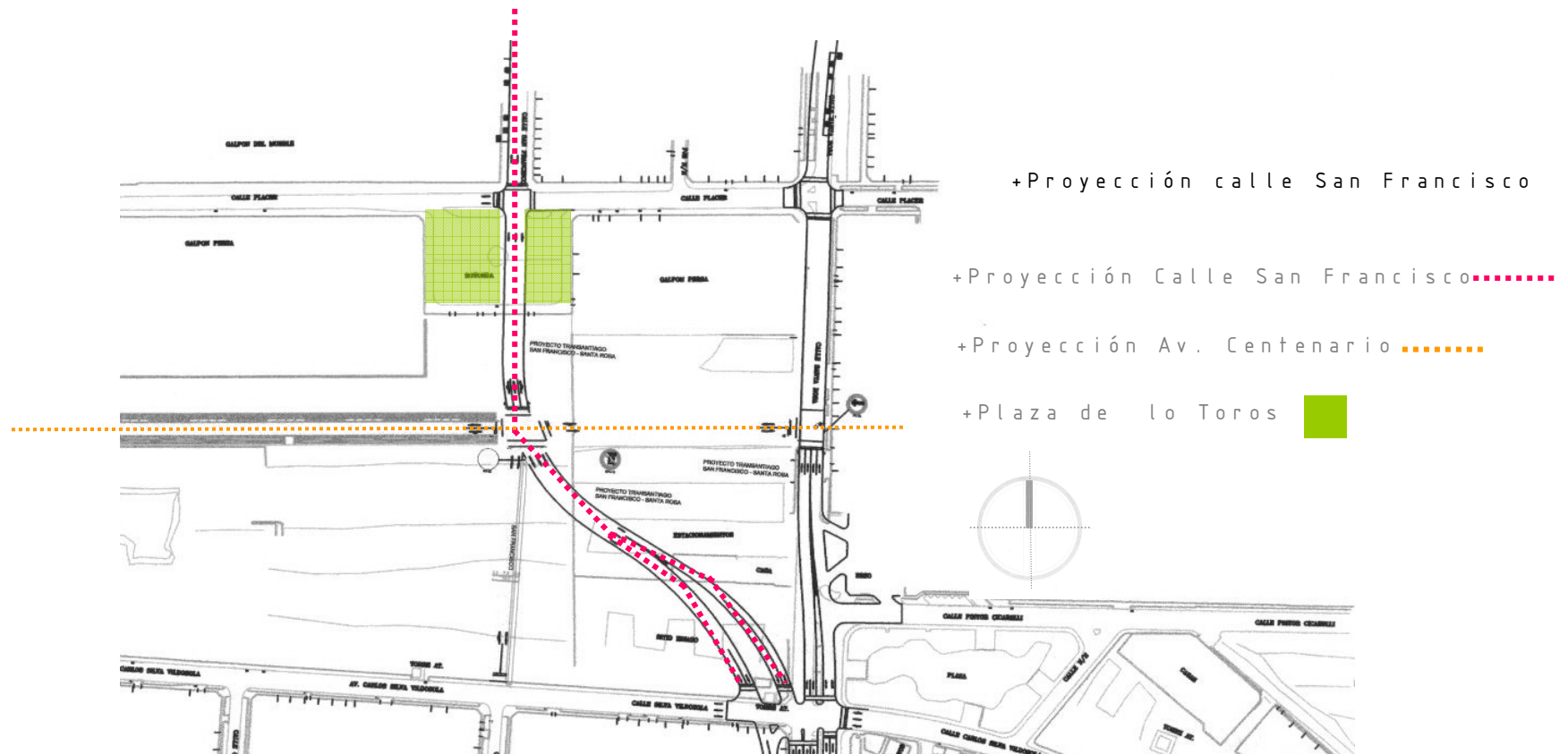
En términos generales diremos que el área estudiada, epicentro del barrio Franklin, corresponde según la Normativa del plan regulador de la comuna de Santiago, a zona tipo E, lo cual en términos prácticos, significa la posibilidad de disponer de zonas residenciales, actividades productivas, infraestructura, equipamiento, espacio público y áreas verdes, permitiendo una superficie predial mínima de 300 m² y un coeficiente de ocupación de suelo de 1.0, alcanzando una altura máxima de 14 metros. Normativa que nos habla de la vocación del barrio, de la superposición de actividades comerciales y áreas residenciales que definen las particularidades del barrio, cercanas a la acumulación y encuentro de actividades diversas.



- +Área verde, Zona F Plaza de Los Toros
- +Zona E
- +Calle San Francisco

Ahora bien, el área específica de intervención, actual Plaza Los toros, remate de la calle San Francisco por el sur y limite norte de los terrenos des-ocupados de la Ex Estación Matadero, corresponde en términos normativos a una Área Verde Existente, esto es, zona F de acuerdo al Plan Regulador Comunal, permitiendo sólo espacio públicos y áreas verdes, no permitiendo la subdivisión predial,

exigiendo un máximo de ocupación de suelo de 0.01 y aceptando sólo construcciones complementarias a estos espacios públicos y áreas verdes.



Pues bien la extensión de la calle San Francisco sobre los terrenos de la Plaza Los Toros, nos propone la revisión de la estructura normativa que hoy rige sobre la plaza, pues inevitablemente, con la implementación de este nuevo circuito vial, modificará su condición como predio, obligándonos a revisar su actual nombramiento como espacio-área verde. En tal sentido se propone la revisión de la estructura normativa actual, pudiéndose conformar un nuevo seccional para el área que permita entender la nueva condición de

la actual plaza, por lo demás ya en la actualidad desafectada como área verde, por la espontánea e informal consolidación de un lugar de estacionamientos en el predio. Tal seccional no debiera abandonar la vocación inicial del predio como espacio público y área verde, pero si adecuar tales características a la implementación de una calle de división, permitiendo la incorporación de programa asociado a la futura irrupción de la prolongación de la calle San Francisco, habilitando a través de programa e instancias arquitectónicas la incorporación de la calle al sistema de ocupamiento espacial del barrio.

Como se verá en el proyecto, la Estación Plaza Matadero, no sólo permite la incorporación efectiva de la calle, sino también tiene la voluntad de constituir, y de alguna manera reparar, aquella área verde y espacio colectivo seccionado por la presencia vial. De esta manera, se recupera la lógica de la normativa inicial, pero a la vez se propone su revisión de acuerdo a la nueva condición del predio y su repercusión en el resto del barrio. Este tipo de iniciativas, tiene como objetivo la validación de respuestas arquitectónicas frente a los inminentes cambios que las nuevas vías de circulación y articulación generan en nuestra ciudad, entendiendo, como se menciona, que la oportunidad de generar y mantener espacios verdes, áreas recreativas, de ocio, en definitiva, espacios colectivos, no pasa por la negación de las transformaciones urbanas, sino por la incorporación de tales instancias a estos procesos de reforma.

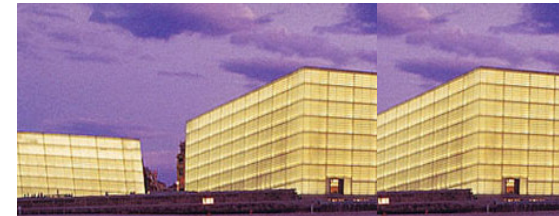
0.4 Estrategia Programática. Estación: (Dispositivo + Plaza de Fricción)

La estrategia programática de la nueva Estación Plaza Matadero, se organiza a partir de la definición de dos instancias arquitectónicas iniciales y tres conceptos generales de ordenamiento programático: Por un lado las instancias Estación (Dispositivo) y Plataforma Plaza (Fricción), y por otro la estructura programática en función de la capacidad del edificio de dar respuestas a tres necesidades asociadas a su condición de estación-plaza: orientación, servicios y espacio colectivo (llegada-encuentro), funciones del edificio arquitectónico como tal.

(Función edificio (e.p.m))
Elemento arquitectónico

0.1(Orientación)

Inflexión/referencia



0.2 (Servicios)

Requerimientos/respuestas



0.3 (Espacio colectivo)

Reunión / fricción



Orientación, que supone la instauración de un elemento arquitectónico representativo y referencia hacia el barrio como unidad (Faro referencial dentro del sistema espacial de acumulación y superposición). Servicios, complemento programático a las actividades comerciales y de consumo consolidadas en el barrio y al futuro crecimiento de la población residencial

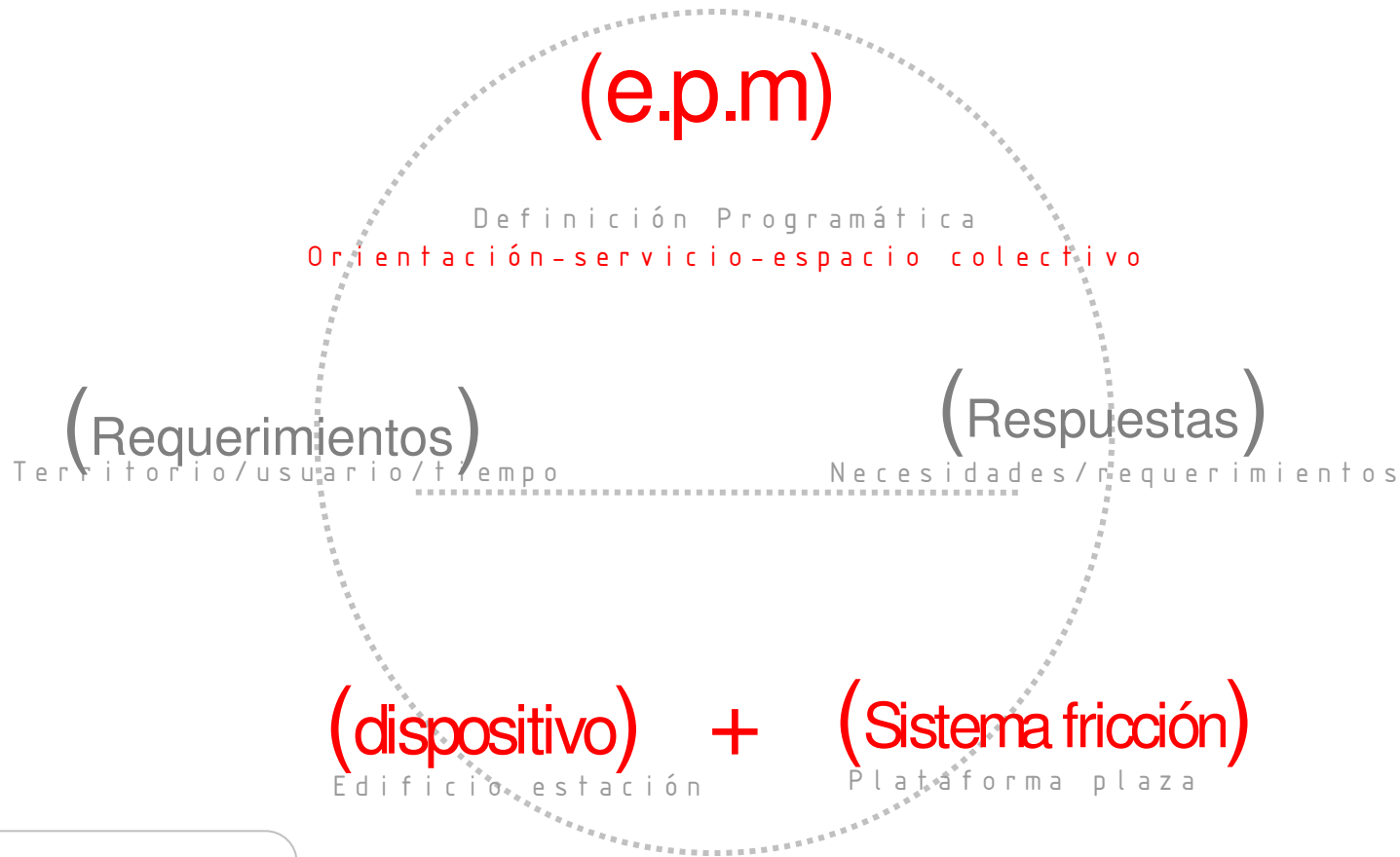
en las inmediaciones del nuevo edificio y a la necesidad de información y orientación por parte del visitante. Espacio Colectivo, espacio de llegada, conexión de-desde-hacia el barrio y su vínculo y comunicación con la red metropolitana, y a la vez espacios que permitan mantener los altos niveles de asociación social que actualmente presenta el barrio.

Paralelamente a lo anterior, a la definición de instancias arquitectónicas y funciones del edificio arquitectónico a partir de su condición tipología de Estación Plaza, se distinguen tres requerimientos principales que cuestionan la capacidad de satisfacer necesidades al edificio: *Escala territorio*, es decir, el reconocimiento de las escalas a las que el proyecto hace frente. *Usuario*, descrito anteriormente, que supone en términos generales la acumulación de población tanto residente como visitante. Y por último *Densidad-tiempo*, relación directa entre el usuario y el espacio-tiempo usados por este para tal o cual actividad.



De esta manera, la estructuración definitiva del programa de la Estación Plaza Matadero, surge de la interacción entre estos requerimientos, como se ve en el esquema anterior, entendiendo que las respuestas entregadas por el edificio satisfacen necesidades

integradas a partir de la relación escala-usuario- tiempo, además de las funciones sugeridas por la naturaleza tipológica del edificio, inicialmente definida.



Zona de llegada Transporte público, andenes, paraderos espera. Estacionamientos Transporte privado



0.2

Sistemas de información, comunicación /conexión. Sistemas de Orientación.



0.3

Zona de comidas, cafetería, baños Públicos



0.4

Plaza reunión, soporte intercambio social, ocio



0.5

Servicio complementario (sucursales bancarias sistemas de envío, centros de pago, farmacias, comercio menor etc.)



0.6

Gestoría Gestión financiera.

Bodegaje, almacenamiento.

Como hemos mencionado, el terreno que conforma en la actualidad la Plaza Los Toros del barrio Franklin, perteneciente a la Municipalidad de Santiago, se apresta a ser sometida a una reestructuración vial para permitir la extensión definitiva de la calle San Francisco, para de este modo vincular de mejor y mas directa manera esta calle con el eje troncal que compone Avenida Santa Rosa, intervención realizada por el Ministerio de Obras Públicas y a cargo del ente coordinador del plan de mejoramiento del transporte público de Santiago, Transantiago, contemplando una primera inversión pública para la habilitación efectiva de la calle San Francisco. Ahora bien, como sabemos, la instauración del Proyecto Transantiago, que comienza definitivamente el primer semestre del año 2007, se encuentra en un período de desarrollo comunicacional destinado a dar a conocer al usuario del sistema las ventajas y nuevos modos operativos del plan, siendo la infraestructura visible un elemento referencial en el aparato comunicacional del nuevo sistema de transporte. Nuevos vehículos de transporte, nuevos paraderos y principalmente nuevas estaciones de llegada constituyen una oportunidad de generar nuevas instancias programáticas dentro de la ciudad, a la vez de sugerirse como la cara visible de un plan que requiere para su efectiva incorporación la participación y fundamentalmente la aceptación por parte de los usuarios, asumiendo estos la integración no sólo de los nuevos “medios” de traslado, sino de nuevas maneras y comportamientos de llevar a cabo este traslado. Proyectos como el de la Estación Plaza Matadero constituyen una oportunidad en tal sentido, pues son una manera efectiva de involucrar a la población en el nuevo plan de transporte metropolitano, convirtiéndose en una verdadera imagen corporativa del plan.

Por otro lado, el decidido interés por parte de la Municipalidad de Santiago, en coordinación con el Minvu²⁸, de recupera las zonas características del Santiago a fin de favorecer proyectos inmobiliario dentro de la comuna, e incluso la oportunidad de incorporar tales zonas a lo que se denomina “turismo tradicional”, permite prever un compromiso en los estamentos municipales y Ministeriales para atraer inversiones de desarrollo en barrios como Franklin. Esto, sumado a la proyección hacia el año 2010 como escenario del desarrollo definitivo de los grandes proyectos de reforma urbana para la ciudad de Santiago, entre los que se encuentra el anillo central y la zona de la ex estación San Diego, generan un escenario favorable para nuevas inversiones. En tal sentido se propone, para el desarrollo de la Estación Plaza Matadero, una estrategia de gestión y financiamiento que coordine actores privados con actores públicos, que permitan la efectiva inversión que financie el proyecto, pero manteniendo estándares que propicien el desarrollo de espacios públicos y programas de apoyo a la comunidad. En concreto la operación propuesta permite la coordinación entre entes gubernamentales, esto es, la municipalidad de Santiago, como dueña de los terrenos, el Ministerio de Obras publicas y el Ministerio de Transporte a través del Transantiago, clave en la inversión vial inicial y el Ministerio de Vivienda, quien puede impulsar la

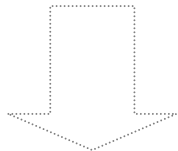
²⁸ Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Gobierno de Chile.

construcción del nuevo proyecto como elemento detonador de mejores características de conectividad y equipamiento para futuros planes inmobiliarios. Tales estamentos públicos podrán fomentar la participación de alguna estamento privado o fondo de inversión quien pueda asumir los gastos de desarrollo del proyecto y por cierto también las ganancias, mediante el arriendo o concesión de los locales comerciales, los sistemas de bodega y las plazas de estacionamiento. Apuesta de convergencia entre intereses económicos y un compromiso del país hacia la recuperación y manutención de espacios de contacto e intercambio colectivo.

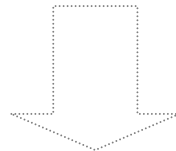
Coordinación general e **inversión** vial inicial



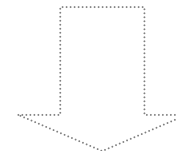
Coordinadora Sistema de Transporte Mtt.



Interés: Recuperación barrios característicos de la ciudad, subcentralidades de abastecimiento e integración ciudad. Interés turístico



Interés: Reestructuración vial, reemplazamiento de la comuna de Santiago. Reforma Urbana celebración Bicentenario 2010



Interés: Imagen Corporativa del nuevo sistema de transporte. Habilitación vías y paradas de circulación.

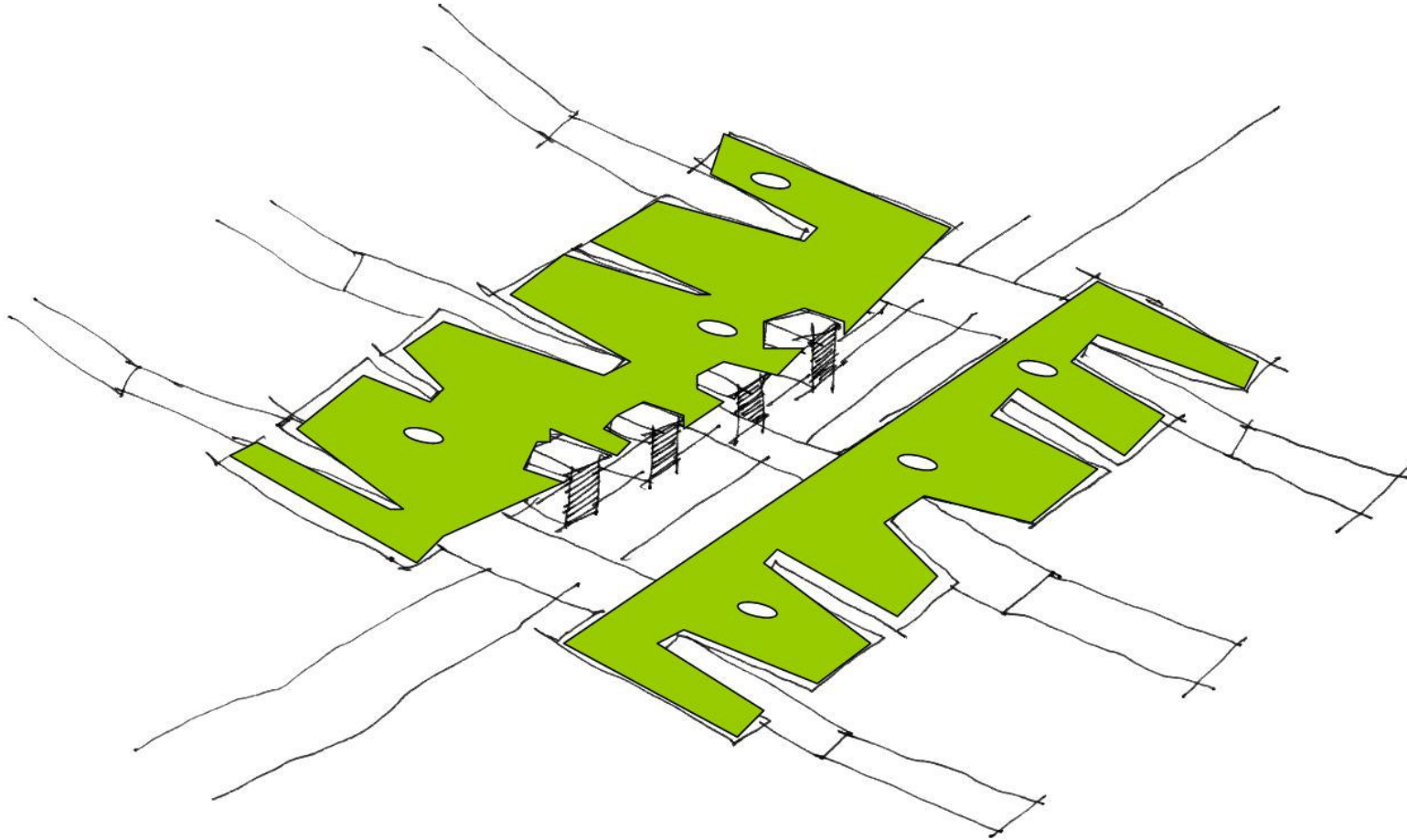
Inversión PRIVADA



Inversión: Financiamiento del proyecto, con la permanente coordinación de los estamentos públicos.

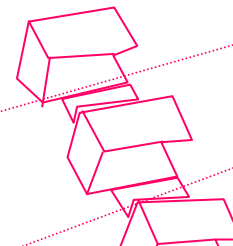


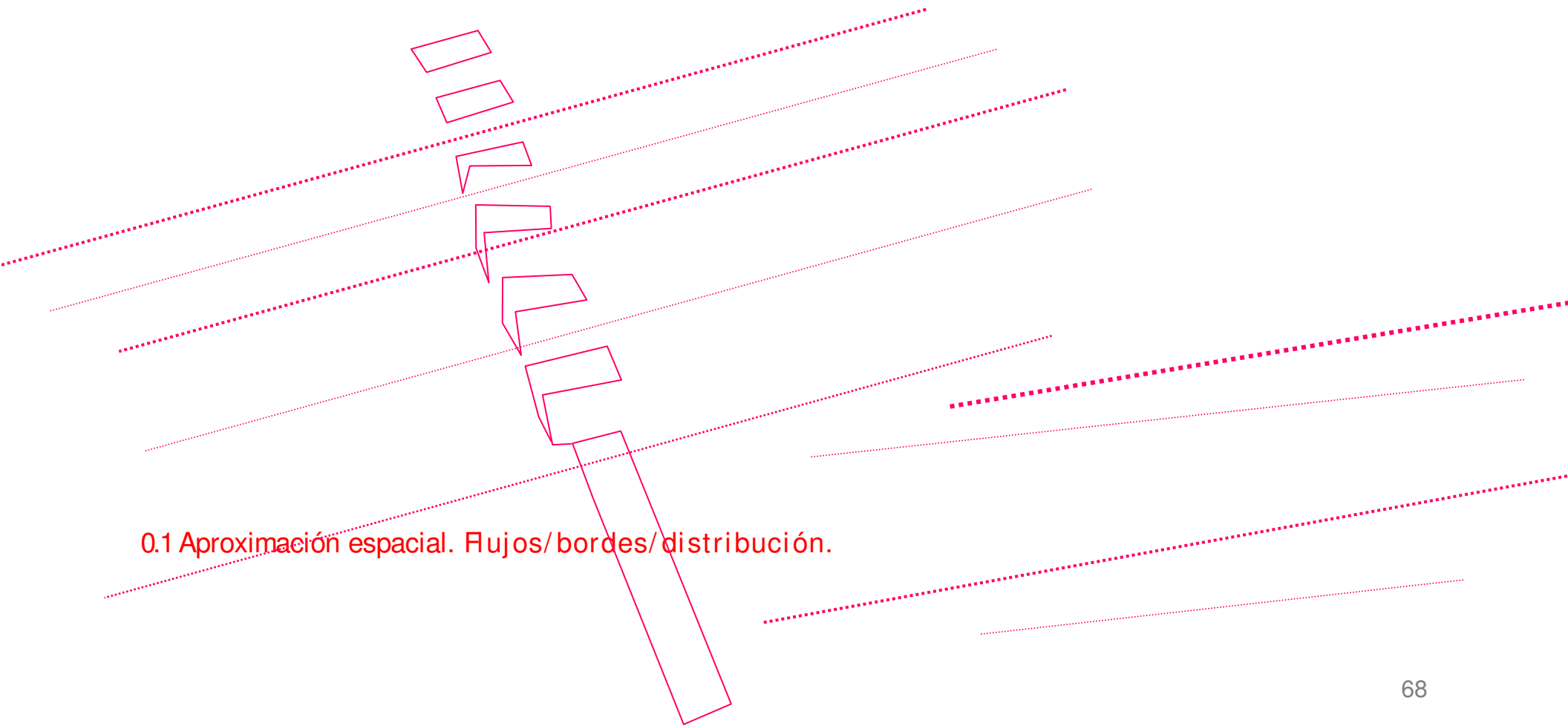
Ganancia: Concesión y/o arriendo de locales. Consumo de servicios. Plazas de estacionamiento



7

Propuesta Espacial / **Estacion plaza matadero**





0.1 Aproximación espacial. Flujos/bordes/distribución.

La estructura de organización espacial de la Estación Plaza Matadero, por cierto de las expresiones formales y volumétricas regidas por tal orden, surge de la comprensión tipológica del edificio, su vocación programática y fundamentalmente la manera en que el proyecto entiende la operación de situarse en el terreno a intervenir. En tal dirección, el acercamiento espacial al edificio, surge en función de tres operaciones principales: acercamiento a los **sistemas de flujos**, constitución de **bordes** y conformación de sistemas de **distribución y conexión**, tres instancias detonadoras de lo que será la imagen formal y volumétrica del proyecto.

+**Sistemas de Flujo**. El primer gesto de vinculación con el territorio y con la manifestación efectiva del rol asumido por el nuevo edificio, es el reconocimiento de la estructura de flujos de circulación, sistemas de movimiento presentes en el área de intervención, flujos vehiculares y/o peatonales existentes y flujos destinados a aparecer a partir de las re-estructuraciones viales próximas a realizarse en el barrio. Movimientos producidos bajo la lógica de simultaneidad y saturación, superposición y encuentro, en definitiva, sistemas de flujos que dan lugar a la vocación principal del proyecto: instancia espacial de recepción y traspaso.

+**Constitución de Bordes**. Si entendemos el nuevo edificio como un elemento de referencia, una instancia de recepción de los sistemas de desplazamientos ya mencionados, la constitución de bordes, espacios fronterizos, que permitan encausar el reconocimiento de estos sistemas de movimientos, constituye una operación central y esencial en la validación de la nueva estación como tal. Bordes constituyentes de los espacios de entrada/salida, bordes como referencia, demarcación entre una situación espacial-programática y otra. En definitiva, bordes como sistema de captura, margen de encauzamiento de los sistemas de movimiento y traslado, referencia comunicativa hacia tales sistemas, que permitan su traspaso y su nueva puesta en circulación.

+**Distribución-Conexión**. Si reconocemos la presencia de los sistemas de flujos del área de intervención, si somos capaces de generar bordes de referencia y contención que enmarquen y conduzcan tal movimiento, la operación restante sugiere la distribución del volumen en movimiento recibido y capturado, distribución que puede dar paso a una nueva puesta en circulación o la aproximación a espacios de pausa/espera. Perforación de los bordes de referencia, permitiendo la continuidad del desplazamiento, la elección del recorrido a seguir o la captura definitiva por parte de zonas programáticas. Reconocimiento de flujos, constitución de bordes, distribución y conexión, instancias de aproximación espacial, demarcación de la vocación espacial del proyecto, que como veremos, se traducirá en dos operaciones asociadas a su condición espacial/formal: continuidad y reconstitución.

Referentes
arquitectónicos



0.1 Aproximación formal. O



ción.

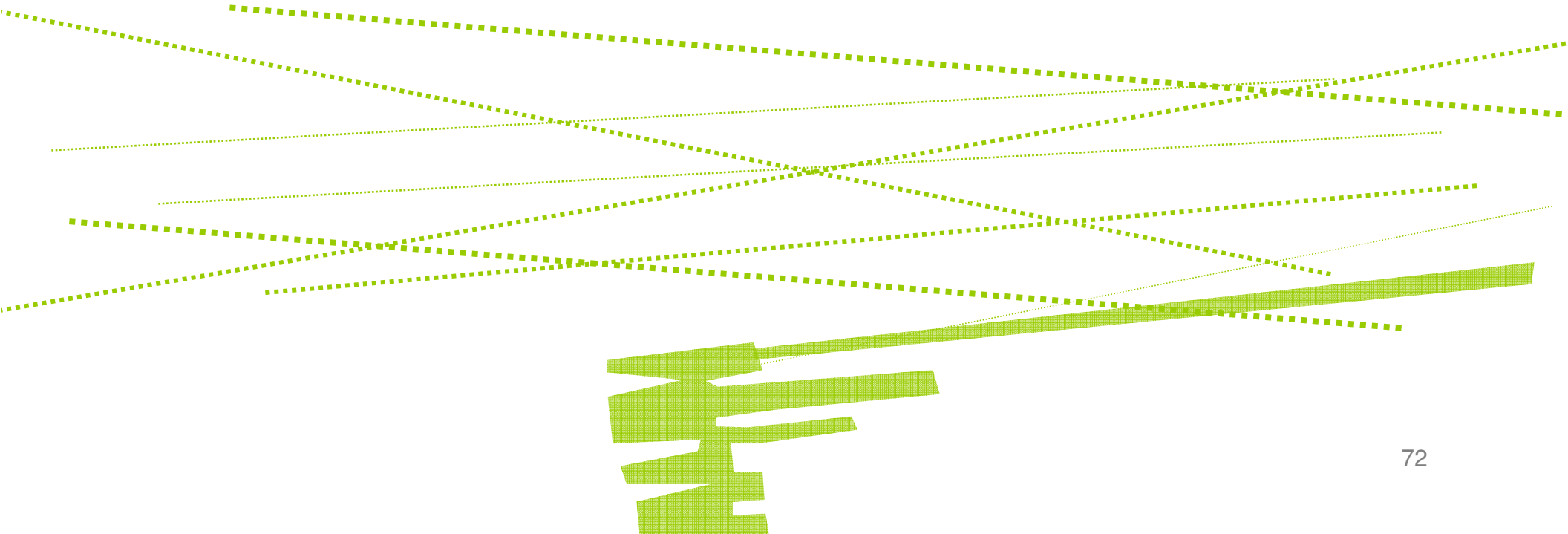
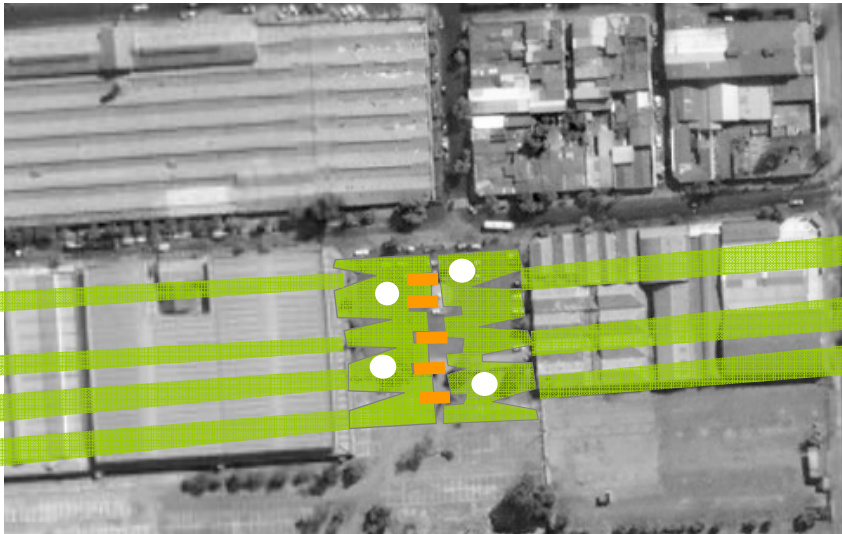


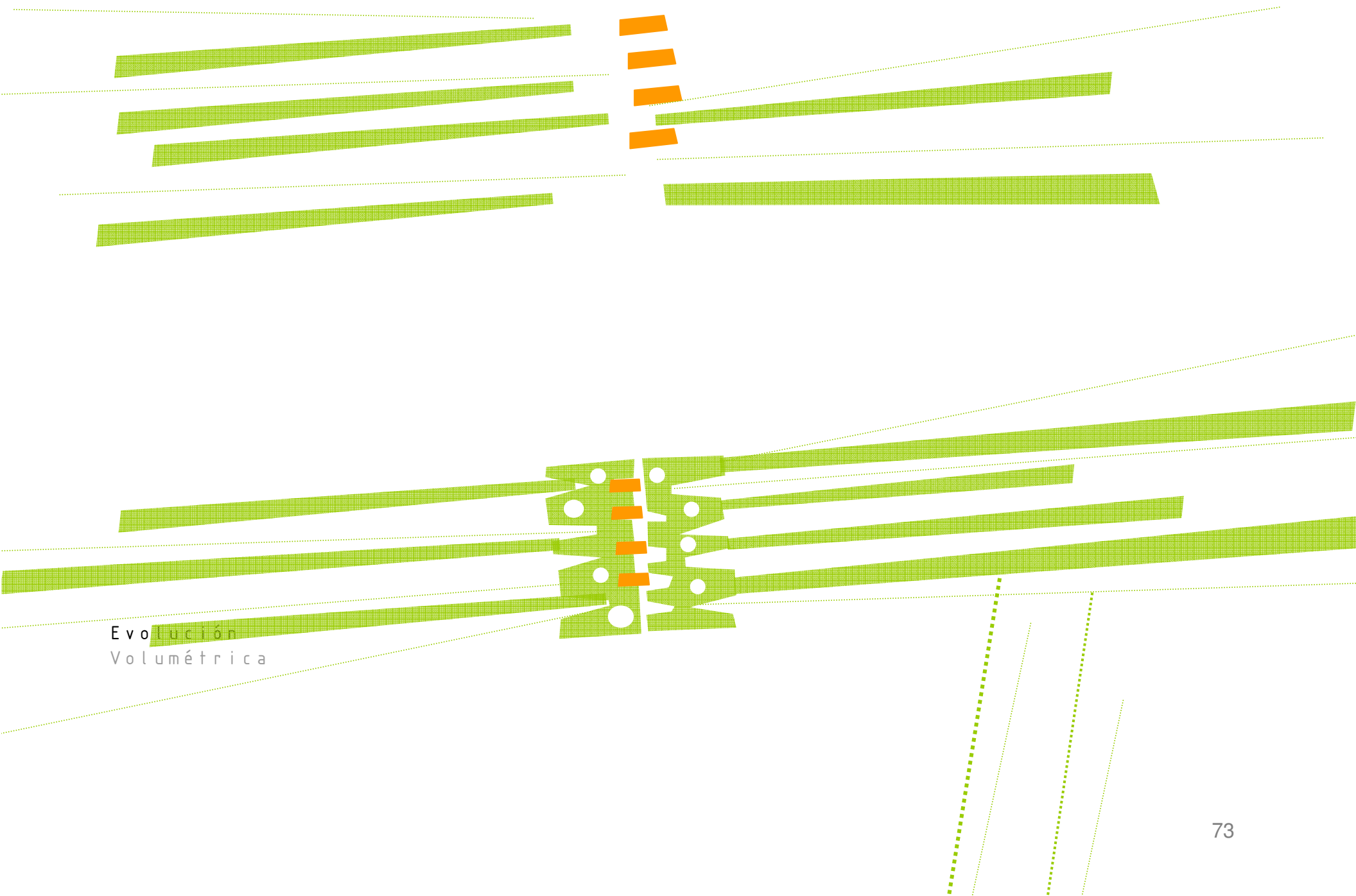
Definidas las tres operaciones esenciales de aproximación espacial a la nueva Estación, podemos distinguir la estrategia de desarrollo formal-volumétrico asociada a tal estructura espacial, desarrollo que supone el traspaso de tal vocación a una imagen arquitectónica de intervención. En tal dirección y bajo la premisa definitoria de la instauración del edificio como forma –volumen de referencia, punto de orientación tanto para el barrio como para la ciudad, se establecen dos ideas base de desarrollo formal : continuidad y reconstitución.

+Continuidad. Sistema de encadenamiento y prolongación, que supone la presencia de un área espacial de continuidad y traspaso, que si bien reconoce la incertidumbre que muchas veces supone la llegada, la elección del próximo recorrido o espacio de permanencia, pretende constituirse en un vínculo directo entre la lógica espacial del barrio, la nueva Estación y las vías de conexión con la ciudad. Tal condición exige la complementación del edificio con las estructuras espaciales y formales del barrio en directa relación con el área a proyectar, área marcada por la presencia inmediata, tanto al oriente como al poniente, de la tipología arquitectónica mas característica del lugar, los galpones comerciales, permitiendo una integración fluida entre tales estructuras, esenciales en la conformaron del escenario espacial del barrio y la Estación Plaza Matadero. Continuidad, estrategia de proyección que permite incorporar la presencia del nuevo edificio a la lógica espacial del barrio, cercana a la estructura de galerías interiores, permitiendo la intromisión del proyecto en tal tejido espacial, conectando al visitante a través de la Estación a la lógica de relación espacial consolidada por el barrio.

+Reconstitución. Aventura de re-hacer, de re-establecer, re-organizar el espacio-plaza invadido por la nueva estructura vial, sin dejar de evidenciar la nueva condición del lugar, pero incorporando soluciones que devuelvan el espacio como posibilidad de encuentro social. Reconstitución, que también permite asegurar la continuidad descrita anteriormente entre las zonas comerciales al oriente y poniente de la nueva vía de circulación, manteniendo la lógica de recorrido en espacios prolongados e interconectados entre sí. Reconstitución que asegura la continuidad. Continuidad que requiere la reconstitución, instancias formales que nos hablan no sólo de entregar una nueva puerta de entrada al barrio, sino también del reconocimiento y desarrollo de formas de uso en el espacio ya insaturadas como características esenciales del barrio.

Evolución
Formal



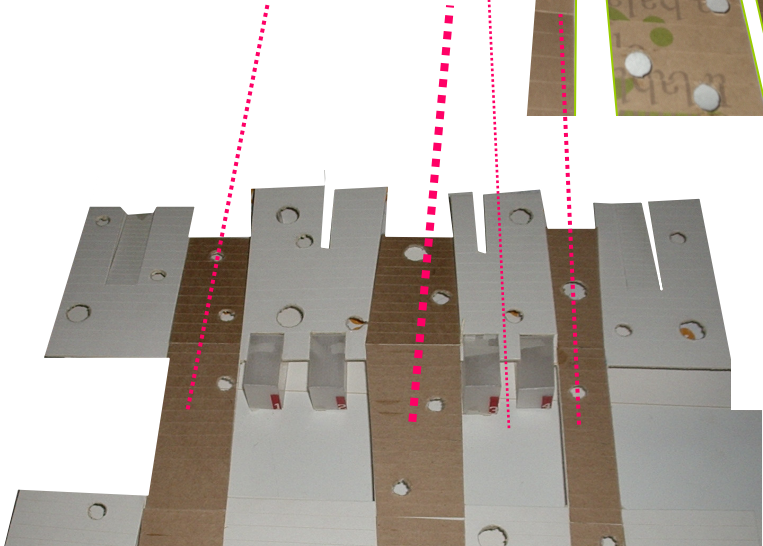
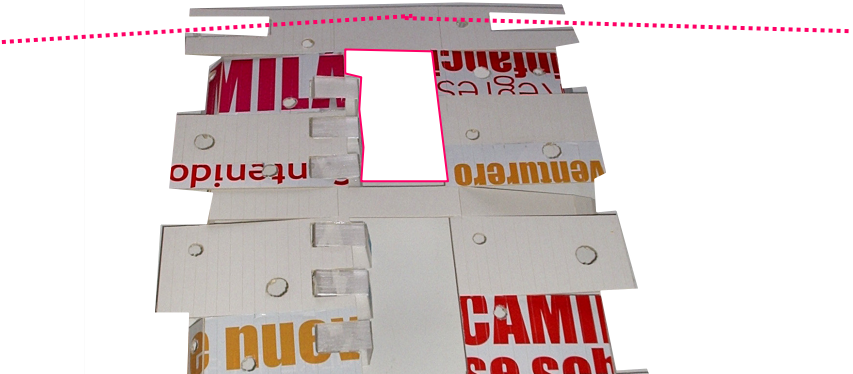
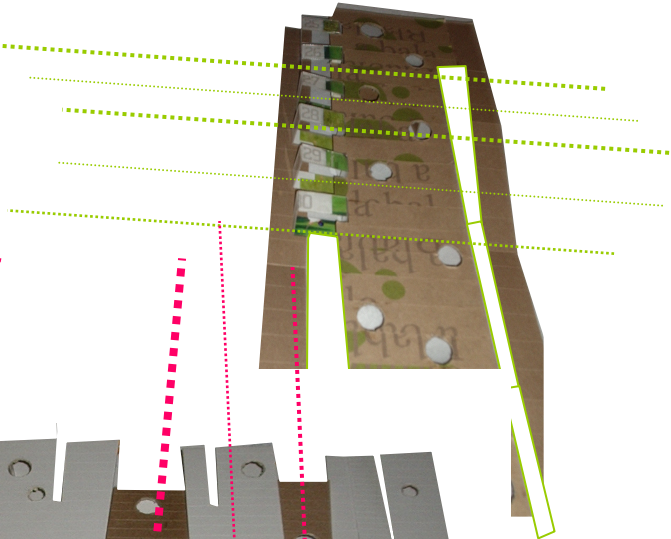
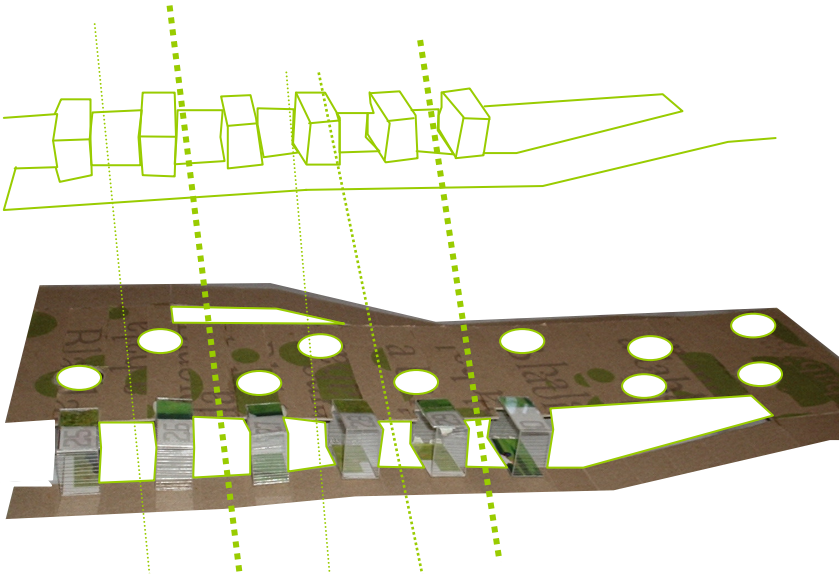


Evolución
Volumétrica

0.1



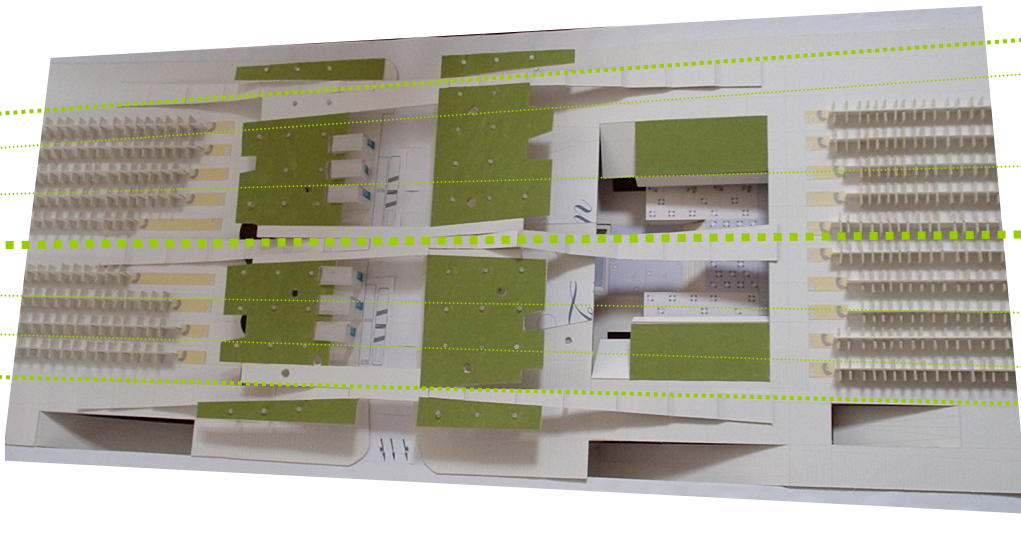
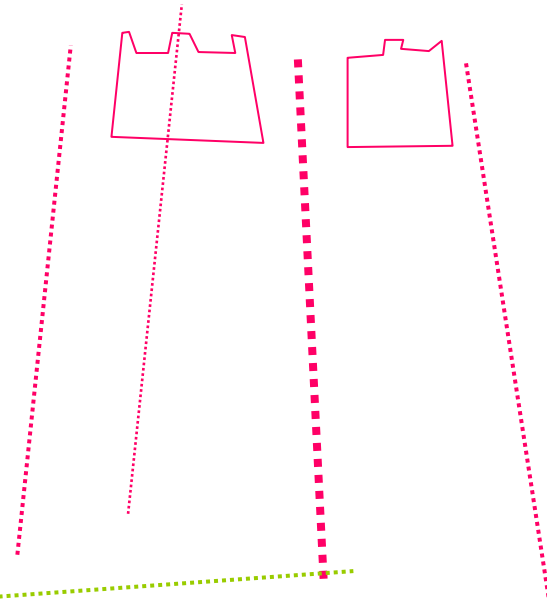
0.2



0.3



0.4



0.5

rama

Establecidas las estrategias de desarrollo espacial y formal del proyecto, la imagen de la intervención arquitectónica propuesta, podemos aproximarnos a la configuración final del proyecto, distinguiendo la disposición y manera en que espacialidad, forma y programa se disponen en el área de intervención de la ex Plaza Los Toros. En términos generales, diremos que el proyecto se configura a través de cuatro áreas espacial-programáticas, que configuran el proyecto, su manera de posicionarse y relacionarse con el barrio, dando cuenta de la magnitud de la intervención, así como de la necesidad de responder de la manera más adecuada a los requerimientos pre-establecidos, pues cada una de estas zonas hace referencia a la vocación programática del edificio y por cierto a las estrategias de intervención espacial y formal anteriormente descritas. Las cuatro áreas de desarrollo son: Plaza de Llegada, Plaza de servicios, Plaza Estacionamiento y Plaza área verde, zona final de reconstitución.

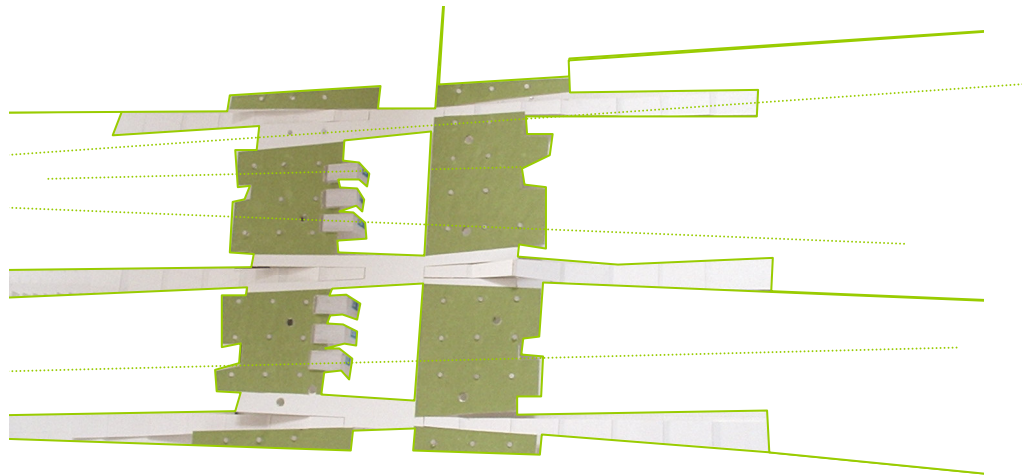
+Plaza de Llegada. Espacio intermedio entre los flujos de circulación vehicular y la lógica espacial del barrio, espacio de entrada y salida, de llegada y espera, zona de reconocimiento y posterior distribución, constitución del borde demarcador y de las instancias volumétricas referenciales, de la secuencia de continuidad.

+Plaza Servicios. Centro programático del proyecto, espacio de dotación de todos aquellos servicios complementarios a las actividades de consumo ya instauradas en el barrio y a la nueva voluntad residencial que el barrio comienza a adquirir. Es el área espacial más alejada de los sistemas de circulación, propiciando su vocación de área de atención y servicios.

+Plaza estacionamiento/ Si la plaza de llegada es la plataforma de conexión con el transporte público, la zona de estacionamiento supone la llegada de transporte privado. No sólo propone dar respuesta a una alta demanda de llegada de vehículos, sino también pretende constituirse en un elemento de orden en medio de la sub-utilización de espacios, mediante la implementación informal de zonas de estacionamientos, presentes en el barrio.

+Plaza área Verde / Es sin duda el gran gesto de continuidad y reconstitución del proyecto, manto superior que envuelve las tres áreas anteriormente descritas y que pretende reconstituir, devolver el espacio público perdido por la extensión vial de la calle San Francisco. Espacio verde, soporte de sociabilidad y actividades recreacional, de ocio. Flujos, bordes y distribución, continuidad y reconstitución, espacios de conexión pero también de integración, Estación Plaza Matadero, enlace de conexión entre el barrio y la ciudad.

+ Plaza Área Verde (Nivel + 1)



+Plaza Área Verde

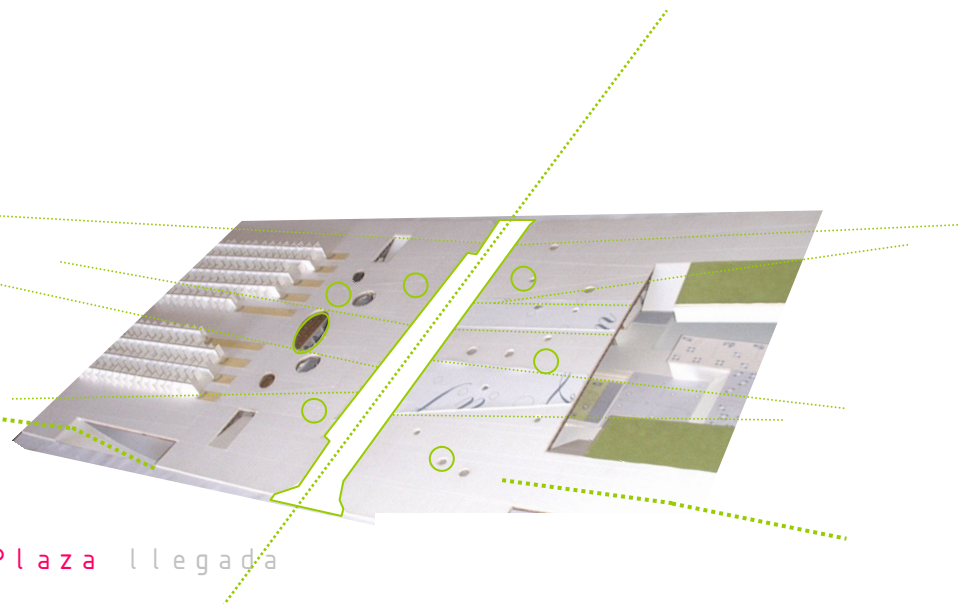
- +Área total: 5 . 3 8 0 m t 2 .
- +Área Verde (incluye zonas de estar) : 2 . 4 4 0 m t 2 .
- +Zonas estar + reunión: 4 3 0 m t 2
- +Área Circulación: 2 . 9 4 0 m t 2 .

+Plaza llegada (Nivel 0)

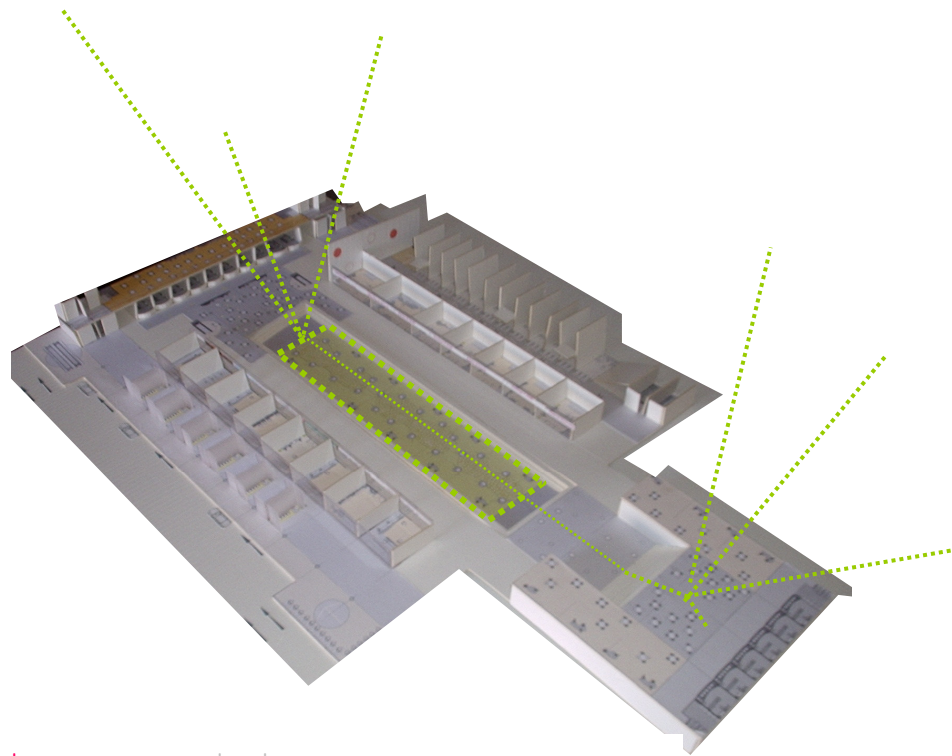
- +Área total: 5 . 4 0 0 m t 2 .
- +Plaza llega : 3 . 9 0 0 m t 2
- +Programa Plaza llega- conexión:
- + Zona andén: 3 8 5 m t 2 .
- + Zona espera/paraderos: 1 4 5 m t 2
- + Módulos de orientación: 1 8 m t 2 .
- + Módulos de seguridad: 1 8 m t 2
- +Módulos de comunicación/telefonía: 1 8 m t 2
- +Módulos servicios /revistas: 1 8 m t 2
- + Ascensores: 1 6 m t 2
- +Plaza Venta temática: 1 . 5 0 0 m t 2

+Plaza servicios (Nivel - 1)

- +Área total: 1 0 . 7 0 0 m t 2 .
- +Locales servicios: 1 . 5 3 6 m t 2
- +Locales comida: 4 1 9 m t 2
- +Patio comidas: 8 0 0 m t 2
- +Plaza interior expo Pymes: 1 0 2 4 m t 2
- +Baños públicos: 1 6 0 m t 2
- +Zona llegada colectiva: 1 . 0 2 4 m t 2
- +andén pasajeros colectivos: 4 3 4 m t 2
- +Paraderos colectivos: 9 0 m t 2
- +Espera/teléfonos públicos: 4 8 m t 2
- +Zona bodega ascensores y descarga: 6 4 m t 2
- +Camarín personal bodega: 6 4 m t 2
- +Circulación Bodega: 5 1 2 m t 2
- +Zona escaleras: 1 2 4 m t 2
- +circulación plaza servicios: 4 . 3 9 7



+Plaza llegada



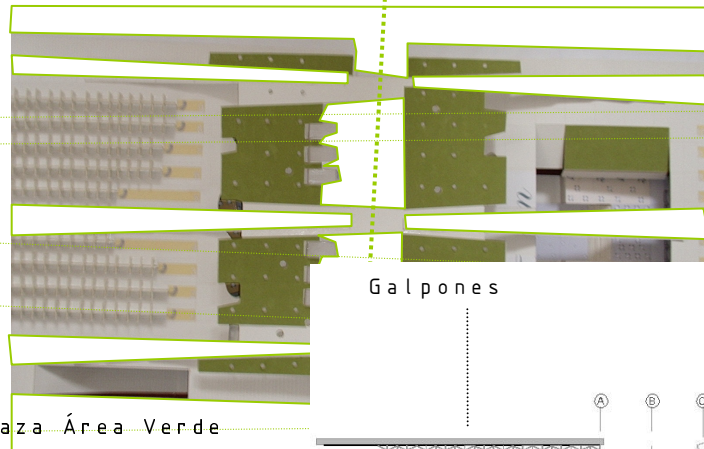
+ Plaza Estacionamiento (Nivel - 2)

- +Área total: 1 2 . 6 7 2 m t 2 .
- +Estacionamientos: 8 . 1 2 8 m t 2
- +circulación Autos: 6 . 1 1 4 m t 2
- +Administración: 3 2 m t 2
- +Zona espera /Teléfonos públicos: 3 2 m t 2
- +Baños: 6 4 m t 2
- +Camarín personal: 4 8 m t 2
- +Bodegas: 4 0 m t 2
- +Zona maquinas (Grupo electrógeno/estanque agua/C.C.T.V/sala basura/sala seguridad): 1 9 2 m t 2
- +Escaleras: 2 7 m t 2
- +Ascensores: 3 2 m t 2

+ Plaza servicios

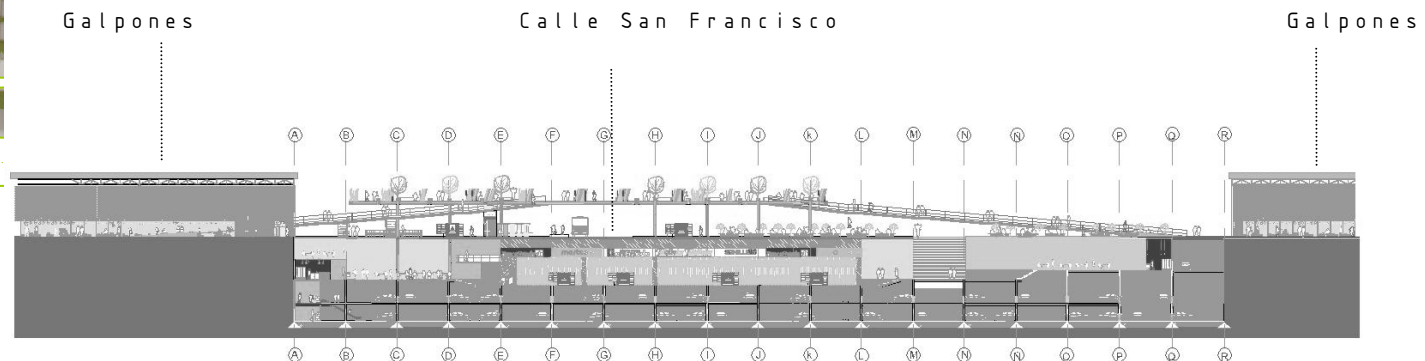
+ Plaza Estacionamiento (Nivel - 3)

- +Área total: 1 2 . 6 7 2 m t 2 .
- +Estacionamientos: 3 . 8 4 0 m t 2
- +circulación Autos: 6 . 6 5 6 m t 2
- +Administración: 3 2 m t 2
- +Zona espera /Teléfonos públicos: 3 2 m t 2
- +Baños: 6 4 m t 2
- +Comercio Menor: 1 2 8 m t 2
- +Anden Llegada mercadería: 7 6 8 m t 2
- +Zona maquinas carga: 6 4 m t 2
- +Zona de carga (ascensores): 1 2 8 m t 2
- +Escaleras: 5 4 m t 2



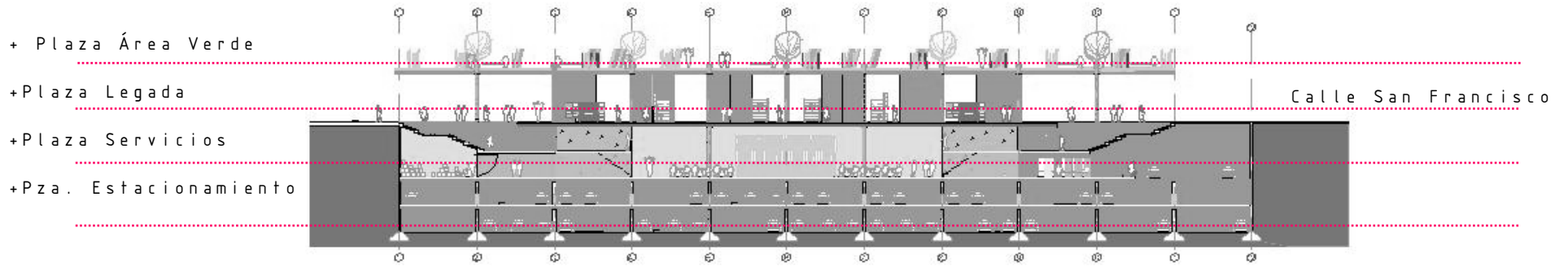
+ Plaza Área Verde

+ Estación Plaza Ma



- +Plaza llegada
- +Plaza servicios
- +Pza. estacionamiento

+Estación Plaza **Matadero** / corte esquemático oriente-poniente



+Estación Plaza **Matadero** / corte esquemático norte - sur



La arquitectura como evidencia.

Conclusiones. **La arquitectura como evidencia.**

"No hemos hecho nada más que descubrir lo que ya estaba allí"

Albert Viaplana²⁹

El Proceso de elaboración y desarrollo de la Estación Plaza Matadero supone un viaje de recuperación, viaje de reconocimiento de las expresiones arquitectónicas como soporte esencial de las actividades del hombre, como síntoma inequívoco de las conductas sociales, manifestación definitiva de los modos y maneras a través de las cuales el hombre interactúa con la realidad y fundamentalmente como escenario propicio de la interacción del hombre con sus pares, generando vínculos de identificación y diferencia altamente definitorios de la composición de nuestras sociedades. Viaje aparentemente inverso, en un mundo sesgado por el fragmento y maravillado por la virtualidad, donde las nociones corporales parecen encontrar cada vez menos lugar, cuestionando la condición material innegable de la arquitectura y su vocación de borde participativo de la interacción cultural.

En tal sentido, el acercamiento a estructuras territoriales como las del barrio Franklin, a su lógica de roce, acumulación y superposición, supone el encuentro con instancias sociales fundadas en la interacción, en la asociación directa entre usos y actividades y espacios como soportes, sistemas claves en la aventura de recuperar las posibilidades arquitectónicas como escenario de vínculo y relación. Ahora bien, tal recuperación no pretendía constituirse en una vía paralela, distanciada y aislada de los nuevos lenguajes y modos comunicativos consolidados en la sociedad contemporánea. La encrucijada consistía en hacer el viaje deseado sin ignorar los modos y mecanismos de sociabilización predominantes, pero a la vez enfatizando una mirada reflexiva que descubriera en tal nuevo panorama una oportunidad y no una restricción. En tal dirección la oportunidad de desarrollo se estableció a partir de la configuración de una instancia de llegada y vínculo entre la ciudad y uno de sus barrios característicos, oportunidad que dejaba de manifiesto una ciudad decidida a estimular la consolidación de sistemas de movilidad efectivos y al alcance de todos y un barrio consolidado en estructuras de interacción asociadas fuertemente a un territorio, vinculado de manera permanente el "aquí" y el "ahora". Interacción de dos lógicas de comportamiento aparentemente encontradas pero altamente dependientes: desplazamiento y territorio, fragmento y unidad, tiempo y espacio, cuerpo y fluido, en definitiva viaje a la arquitectura como medio vinculante.

El desafío de integración, resumido en las operaciones de habitar y habilitar, resumen el proceso de proyección de la Estación Plaza Matadero, la recuperación de la arquitectura como dispositivo, como membrana participativa de la interacción de los cuerpos en el espacio, que propicia la sociabilidad a la par de ofrecer soluciones efectivas, en este caso de comunicación y conexión. Estación

²⁹ Entrevista realizada por María Cevelló a Albert Viaplana. "Obra Viaplana/Piñón". Col.legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya 1996.

plaza matadero, habitar y habilitar, evidenciar e imaginar, conversión de espacios obsoletos en nuevas instancias programáticas de encuentro, recuperando a la arquitectura como una de las evidencias más profundas de la actividades del hombre en el tiempo y en el espacio.

Libros **consultados**

Bibliografía.

+Castells, Manuel. "El surgimiento de la Sociedad de Redes". Blackwell Publishers 1996.

+Col.legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya. "Obra Viaplana/Piñón". 1996

+Gausa, Manuel + **Gualart**, Vicente + **Muller**, Willy + **Morales**, José, + **Soriano**, Federico. "Diccionario Metapolis arquitectura avanzada". Ediciones Actar 2001.

+Ministerio de Vivienda y Urbanismo. "Anillo interior de Santiago: un desafío de gestión urbana estratégica/ Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Bienes Nacionales." Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2003.

+Oppici Favio + **Walker**, Enrique. "12 Entrevistas con Arquitectos". Ediciones ARQ. 1998

+Parcerisa Bundó, Josep. "La ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo". Ediciones ARQ 2001.

+Perec, Georges. "Especies de Espacios" /. Traducción Jesús Camarero. Ediciones Montesinos, 1999.

+Pérez M., Amalia. "Portal de eventos feriales de Franklin: anillo central metropolitano: intervención en ex estación San Diego ". Tesis de Título Facultad de arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile. Prof. Guía: Pablo Gil D.

+Real Academia Española. "Diccionario de la lengua Española". Ediciones Espasa Calpe, 1992.

Rhea Logan, Carlos. "Dinámica de cambio urbana: revisitando el barrio Franklin". Seminario Facultad de arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile. Prof. guía Alberto Gurovich Weisman.

+Roth, Leland M. "Entender la arquitectura, sus elementos, historia y significados". Ediciones Gustavo Gili 1999.

+Soriano, Federico + Palacios, Dolores. "Soriano-Palacios: es pequeño llueve dentro y hay hormigas". Ediciones Actar 2000.

+Virilio, Paul. "El ciber mundo o la política de lo peor/ Conversaciones con Phillipe Petit". Ediciones Cátedra 1999.

+Webber, Melvin. "Indagaciones sobre la estructura urbana". Editorial Gustavo Gili, S.A., España, 1964.

Revistas **Consultadas.**

+Revista Arq N° 52. "Desplazamientos" / Ediciones Arq. 2000

+Revista Arq N° 53. "Lecturas Políticas" / Ediciones Arq. 2001

+Revista Arq N° 60. "Arquitectura de Infraestructura" / Ediciones Arq. 2005

+Revista Arq N° 62. "Consumos" / Ediciones Arq. 2006

+Revista Arq N° 63. "Mecánica Electrónica" / Ediciones Arq/P.U.C. 2006

+Revista AV Monografía n° 104. "Casa, cuerpo, crisis". Arquitectura Viva SL. 2003

+Revista dearquitectura N° 12. "Certezas e incertidumbres". Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile. 2005.

+Revista dearquitectura N° 13. "Grandes Operadores/Pequeños Negocios". Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile. 2006.

+Revista **El Croquis**. "In Progress 1999-2002".

+Revista **El Croquis**. "Toyo Ito 2001-2005".

+Revista **El Croquis**. "Dominique Perrault 1990-2001".

+Revista **Quaderns nº 183**. Col·legi d'arquitectes de Catalunya. 1989.

+Revista **Quaderns nº 218**. "Mobilitat". Col·legi d'arquitectes de Catalunya. 1997.

+Revista **Quaderns nº 235**. "Ciudad Usada II". Col·legi d'arquitectes de Catalunya. 2002.

+Revista **Quaderns nº 238**. "Hiperurbano". Col·legi d'arquitectes de Catalunya. 2003.

+Revista **Quaderns nº 240**. Col·legi d'arquitectes de Catalunya. 2004.

Páginas Web **Consultadas**.

+www.thehighline.org

+www.bicentenario.gov.cl

+www.persa-biobio.com

+www.transantiago.cl

+www.ciudad.cl

E s t a c i ó n P l a z a Matadero. Habi(li)tar el vacío.
Memoria de Título .Octubre 2006.



