

MEMORIA DE TÍTULO 2014

Profesor Guía: Mario Torres J.

fau

UNIVERSIDAD DE CHILE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
Y URBANISMO  
ESCUELA DE PREGRADO  
CARRERA DE ARQUITECTURA



# Plan Maestro de Regeneración Urbana Av. Matta 2055

Nicolás González Viteri  
Licenciado en Arquitectura





UNIVERSIDAD DE CHILE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ESCUELA DE PREGRADO  
CARRERA DE ARQUITECTURA

PROYECTO DE TÍTULO 2014

Profesor guía: Mario Torres Jofré

Autor: Nicolás Eduardo González Viteri  
Licenciado en Arquitectura



*A Mario Torres por guiarme en las etapas finales de mi carrera y responder a cada una de las inquietudes que nacieron a lo largo de este proceso.*

*A los docentes que desde sus diversos ámbitos profesionales hicieron un aporte para enriquecer el resultado del presente proyecto: Gustavo Carrasco, Carolina Devoto, Ricardo Hurtubia, Ernesto López, Constantino Mawromatis, Orlando Sepúlveda, Rebeca Silva, Paola Velasquez y Cecilia Wolff.*

*A Victor Nadal por orientarme y abrirme las puertas al mundo laboral.*

*Finalmente a mi familia y amigos que me acompañaron a lo largo de todo el proceso de la carrera, principalmente en esta etapa final.*



# PRESENTACIÓN

Este documento expone la memoria del proyecto de título "Plan Maestro de Regeneración Urbana Av. Matta 2055", correspondiente al 6to año de la carrera de arquitectura de la Universidad de Chile, el cual se realizó durante el año 2014.

Desde el inicio de la carrera, me ha interesado el área del urbanismo. Conocer del área, me ha permitido saber de los procesos de desarrollo de una ciudad, las relaciones que establecen sus diversos habitantes, su historia y evolución, y de esta manera, entender el entorno cotidiano, tanto físico como social, que habitamos a diario. Profundizando en la materia, realicé mi seminario de investigación sobre la gestión urbana y participación ciudadana, enfocado principalmente en la manera en que influyen y se considera a los ciudadanos en la transformación de la ciudad.

Hoy, con este proceso, se me presenta la oportunidad de mostrar mis capacidades en el área en la cual me gustaría profundizar mis conocimientos, aplicando las herramientas otorgadas durante estos 6 años de carrera en la universidad.

El proyecto se centra en una regeneración urbana a partir de la intervención en la infraestructura y ordenamiento del transporte urbano, área de la cual, desde mi perspectiva, nos hemos mantenido al margen como arquitectos, dejándolo hasta el día de hoy como un tema netamente ingenieril, dando pie a

diversas problemáticas relacionadas principalmente con la calidad de los espacios que habitamos, del cual somos completamente responsables.

La investigación se estructura en 7 capítulos. Mostrando en un comienzo la relevancia de la problemática escogida y los posibles escenarios si no se toman cartas en el asunto. Le sigue la propuesta de localización y su correspondiente escala de intervención. Desde esa base, y profundizando en el tema, se realiza un exhaustivo diagnóstico para determinar las problemáticas del sector, para luego proponer los objetivos y alcances del proyecto. Finalmente se da muestra de las principales estrategias de diseño, y la propuesta general de estructuración, la cual contempla tanto el diseño mismo como la propuesta programática, de sostenibilidad, político-normativa y el plan de gestión necesario para la realización de una intervención de esta envergadura en la ciudad.

Durante la lectura se hará referencia en ciertos puntos al portafolio de proyecto, el que se encuentra de manera digital en la tapa posterior del documento. Este, complementa la presente memoria con material gráfico, el cual resulta necesario para la correcta comprensión del proyecto y su proceso de diseño.





# ÍNDICE

<u>CAPÍTULO PRIMERO: INTRODUCCIÓN</u>	06	<u>CAPÍTULO QUINTO: PLAN ESTRATÉGICO</u>	38
<u>CAPÍTULO SEGUNDO: PROBLEMÁTICA</u>	10	5.1 OBJETIVOS DE PROYECTO	39
2.1 BAJO INCENTIVO AL TRANSPORTE PÚBLICO	11	5.2 ESTRATEGIAS DE DISEÑO	41
2.2 FALENCIAS EN EL DISEÑO DE CORREDORES	13	<u>CAPÍTULO SEXTO: PROPUESTA</u>	44
<u>CAPÍTULO TERCERO: LOCALIZACIÓN</u>	16	6.1 PROPUESTA PROGRAMÁTICA	45
3.1 PRESENTACIÓN DEL LUGAR	17	6.2 PROPUESTA POLÍTICO-NORMATIVA	51
3.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL LUGAR	19	6.3 PROPUESTA DE SOSTENIBILIDAD	53
3.3 ÁREA DE INFLUENCIA	23	6.4 PLAN DE GESTIÓN	
<u>CAPÍTULO CUARTO: DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO</u>	24	6.4.1 Institucionalidad del proyecto	55
4.1 RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES	25	6.4.2 Etapas del proyecto	57
4.2 ANÁLISIS ESTRATÉGICO (FODA)	31	<u>CAPÍTULO SÉPTIMO: CONCLUSIONES</u>	60
4.3 EVALUACIÓN ESTRATÉGICA	35	<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	64





capítulo primero

# INTRODUCCIÓN

BANDEJÓN CENTRAL AV. MATTA  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

# INTRODUCCIÓN

El transporte de las personas ha tomado cada vez más relevancia en la agenda urbana, principalmente debido a que la acción de desplazarse de un lado a otro de la ciudad, ocupa cada vez más tiempo, exigiendo a las personas desarrollar un plan cotidiano de movilidad urbana, cuyo éxito demanda la intervención del Estado para garantizar una oferta de espacios adaptados a cada forma de movilidad y de transporte, situación que hasta el día de hoy no ha sido encarada de la manera correcta.

La práctica ha demostrado que se requiere cambiar el enfoque y los métodos con los que hasta ahora se ha planificado el transporte urbano, orientados principalmente al automóvil, en desmedro del transporte público y los desplazamientos no motorizados como la bicicleta o el viaje a pie.

Los planes de desplazamiento urbano deben basarse en una concepción integral de la movilidad, considerando que su planificación implica tanto los medios de transporte en sí mismos como los elementos contextuales que inciden en su funcionamiento, tales como la organización de los diferentes usos del territorio o el ordenamiento de las diversas funciones en el espacio público. Este último elemento, en particular, es un bien finito, con una fuerte competencia en su aprovechamiento, por lo cual es necesario asignar adecuadamente ese espacio entre los medios de transporte y los otros usos de la vía pública, como las relación social, recreación, la actividad comercial, entre otros.

La riqueza del espacio público proviene precisamente de la diversidad de actividades que se pueden dar en él y a su capacidad de mutar en el tiempo, adaptándose a los cambios de actividad que allí se generen. Ese ha sido el criterio principal para comenzar el proyecto. Supone tener en cuenta que ninguna de las actividades que se produzcan en el espacio público debe tener tal protagonismo que expulse a las demás. Y de ser necesario, es mejor asumirlo como un espacio especializado, que intentar hacer compatibles funciones que no pueden coexistir en él.

En consecuencia, planificar la movilidad urbana requiere de la integración de dos ámbitos tradicionales: el ordenamiento territorial y urbanístico, por un lado, y la organización de los servicios e infraestructuras del transporte, por otro. Desde esa perspectiva, la propuesta parte de la premisa de que la planificación del transporte urbano no tiene por qué desfavorecer los espacios públicos ni perjudicar las áreas dedicadas al habitante y sus actividades.

En dirección contraria a esa premisa, se han planificado y diseñado los corredores exclusivos para el transporte público, orientados a reducir los tiempos de viaje y regularizar las frecuencias de los recorridos en varios ejes de la capital. Dichos corredores, responden meramente a indicadores cuantitativos, sin considerar el costo social ni las externalidades negativas que han dejado en su entorno, como la disminución de áreas verdes y la segregación de los barrios, entre otras.

**"Aquí sólo se privilegió la velocidad de los buses y no la realidad de los vecinos".**

Sergio Echeverría, Alcalde de San Joaquín, en referencia a la construcción del corredor de Santa Rosa en el año 2012. (Figura 01)

Asegurar el funcionamiento eficaz del transporte urbano es una prioridad indiscutible. Sin embargo ese objetivo no tiene por qué ser incompatible, con el desarrollo del espacio público. Muy por el contrario, el transporte público, más allá de su condición conectora de sectores a distancia, puede representar un polo de desarrollo urbano, que signifique el emplazamiento de servicios públicos y de usos mixtos, que se alimentan del transporte y viceversa.

Se abre así una oportunidad, para plantearse cuáles son las condiciones que debe reunir un diseño urbano para que sea capaz de integrar la calidad del transporte y la calidad del espacio público que lo acoge. El presente proyecto se hace cargo de esa oportunidad en Av. Manuel Antonio Matta en Santiago Centro, impulsando la regeneración urbana de aproximadamente 89 ha. vinculadas a los planes y proyectos de transporte público. Así, proponer la manera para que el diseño de los corredores pueda conjugarse con un ordenamiento y revitalización de los espacios urbanos, integrando apropiadamente los requerimientos específicos de cada zona.

Si junto con asegurar un plan de movilidad eficaz, impulsamos su relación con las actividades y los espacios del entorno, estaremos contribuyendo a mejorar no sólo el transporte, sino el paisaje urbano, poniendo en el centro de la propuesta las necesidades del peatón, que es habitante y pasajero a la vez.

Figura 01: Corredor Santa Rosa



Figura 01: Espacio Público, "Transporte como Motor de Integración Social Urbana". Octubre 2013





capítulo segundo:

# PROBLEMÁTICA

AVENIDA MATTÁ  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

## 2.1 Bajo incentivo para el uso del transporte público

El desafío central de un plan de movilidad urbana es generar un programa de inversiones y de gestión equilibrado, que promueva tanto los viajes no motorizados -como la bicicleta o el desplazamiento a pie-, como la provisión de transporte público de alta calidad y cobertura, de modo de frenar la tendencia natural hacia el uso del automóvil. (Portafolio - Lámina 01)

Sin embargo, el uso masivo del automóvil en Chile ha producido serias transformaciones en las morfologías de sus ciudades, entre las que podemos destacar: la extensión urbana, la disminución y empobrecimiento del espacio público y una pérdida progresiva de la escala humana en la ciudad (ESCUADERO, 2014: 216).

Santiago, como todas las grandes metrópolis del mundo, sufre de graves problemas de congestión que se han vuelto aún más complejos y crónicos debido al aumento del número de automóviles en la ciudad<sup>1</sup> y porque el sistema de transporte público no logra la eficiencia que la ciudad necesita.

Al hablar de transporte público en nuestra capital, la referencia al Transantiago es inevitable. Su puesta en marcha marcó un antes y un después en la historia y desarrollo de la ciudad. Y es que desde su implementación se hicieron evidentes las deficiencias en su planificación, diseño y ejecución.

Si bien este sistema de transporte público metropolitano ha ido mejorando progresivamente, aún mantiene una baja calificación por parte de los usuarios<sup>2</sup>. Se suma a ello que la situación se ha vuelto más crítica en los últimos años debido al aumento en los niveles de congestión asociados al crecimiento del parque automotriz, y a la lenta ejecución de proyectos de infraestructura de transporte público.

Pese a este panorama y a los enormes recursos gastados en el Transantiago, el transporte público sigue siendo visto como un asunto de naturaleza meramente de la ingeniería; un tema en el que priman los indicadores de flujos o tiempos de viaje y cuyo gran objetivo es uno solo: bajar a la gente del auto para reducir la congestión; lo que no ha funcionado, como evidencia la fuerte caída del transporte público entre los años 2007 y 2011.

El Ministerio de Transporte ya ha anticipado que este escenario empeorará significativamente en los próximos 10 años, si no se invierte decididamente en transporte público. Según ha proyectado, la participación del transporte público respecto de los viajes motorizados caerá del 52% al 35%, en tanto el parque automotriz aumentará en un 104%, duplicándose tanto la congestión vehicular como el tiempo de viaje promedio en Santiago. (Figura 02)

<sup>1</sup>En Santiago circulan 1,6 millones de vehículos motorizados diariamente, lo que representa aproximadamente el 40% del total del país.

<sup>2</sup>En la encuesta Adimark de septiembre del 2013, apenas el 20% de los encuestados aprobó la gestión del transporte público en Santiago.



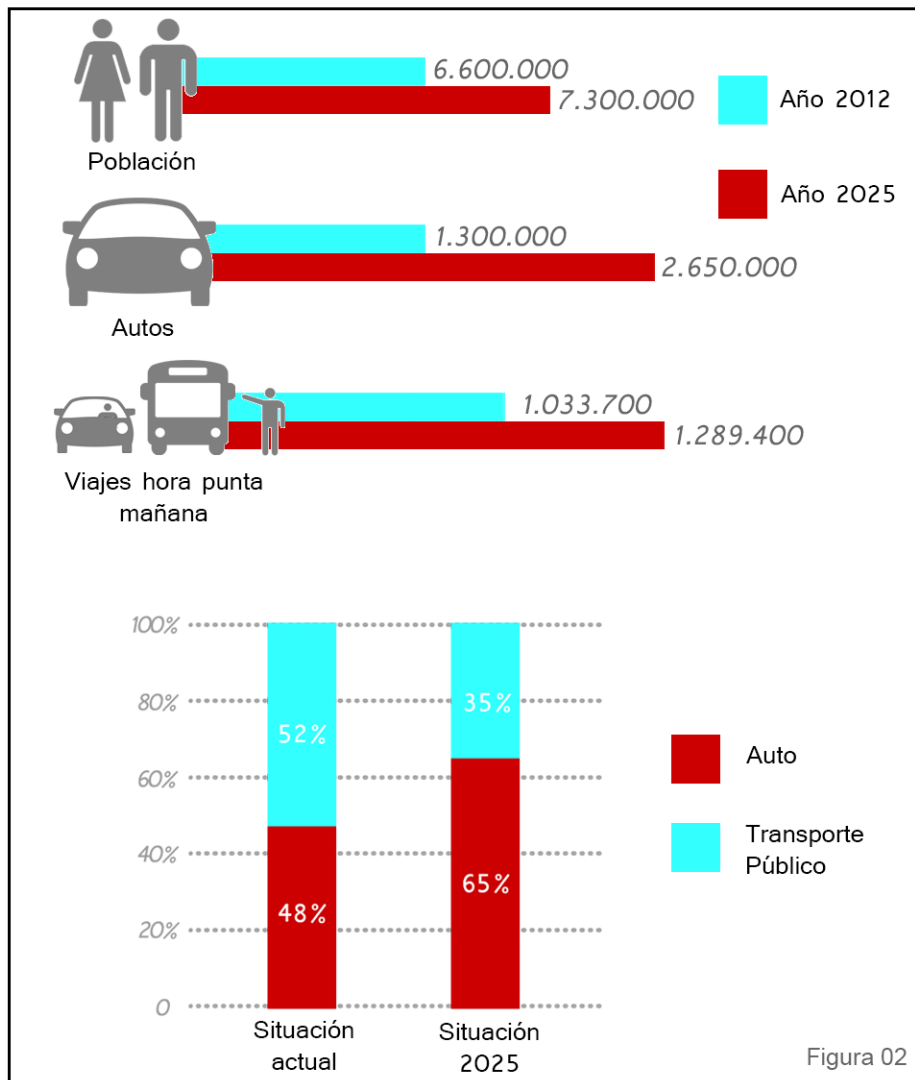


Figura 02

En paralelo, si los tiempos de viaje empeoran, muchos hogares se "alejarán" de los centros urbanos, generando una segregación importante de las zonas de menores recursos, ubicados en la periferia de la ciudad. Espacio Público, fundación dedicada a la investigación de las políticas públicas en Chile, calculó cómo se reduciría el territorio ubicado a 45 minutos del centro metropolitano de Santiago, si la velocidad de circulación cae de 30 a 20 kilómetros por hora, que es lo que se estima ocurrirá al año 2020. (Figura 03)

De esta manera, el problema de la congestión vehicular, se llegará a transformar, con alta probabilidad, en uno de los conflictos políticos de mayor presión ciudadana, y es ilógico esperar que hacer más de lo mismo conduzca a resultados diferentes.

Figura 03

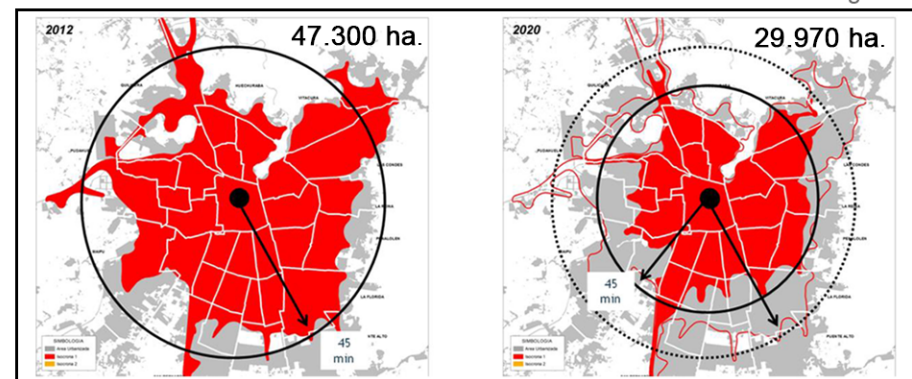


Figura 02: Elaboración propia en base a Plan de Transporte 2025, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones 2012.

Figura 03: Espacio Público, "Transporte como motor de integración social urbana. 2013

# PROBLEMÁTICA GENERAL

## 2.2 Falencias en el diseño de corredores

Una forma de resolver este problema es reducir o mantener los tiempos de viaje y la regularidad de las frecuencias, objetivos que requieren de una inversión en infraestructura especializada. Sin embargo, en Chile, desde hace varias décadas, la gran mayoría de las políticas públicas e inversiones en transporte urbano, han estado orientadas a dar facilidades al transporte motorizado privado.

Según la norma vigente de pavimentación, en vías locales el 74% del espacio destinado a circulación queda asignado a los vehículos y en vías troncales ese porcentaje aumenta a 78%. Así, el espacio destinado a los modos no motorizados es simplemente lo que queda después de privilegiar a los modos motorizados<sup>3</sup>.

Proyectos de autopistas urbanas, algunos sumamente conflictivos como la infraestructura de Vespucio Oriente informan claramente el predominio que el automóvil mantiene en las visiones sobre la ciudad que imperan en la cultura urbanística local (BOOTH, 2014: 201). Esta situación se refleja al observar la distribución de montos de inversión en transporte proyectados en el Plan de Transporte 2025, en donde es posible constatar que el mayor porcentaje de los recursos se asignaría a proyectos viales para el transporte privado. En contraste, un muy bajo porcentaje destinado a proyectos de infraestructura

para el transporte público, materializados en corredores de vías exclusivas, que independizan el transporte público de los autos particulares. (Figura 04)

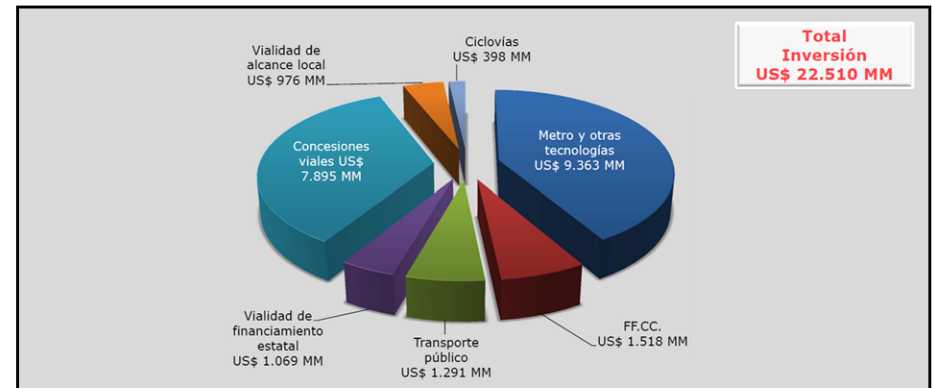


Figura 04 - Distribución de montos de inversión proyectos Plan de Transporte 2025

Un catastro comparativo<sup>4</sup> que analizó distintas vías de la capital y los tiempos de viaje promedio que registran, detectó que la diferencia entre las velocidades promedio de las vías donde se mezclan buses y automóviles particulares, respecto de los ejes que cuentan con alguna medida de

<sup>3</sup>SOCHITRAN (2013) Desafíos del sector transporte. Santiago, Chile.

Figura 04: Distribución de montos de inversión proyectos de transporte, Plan Maestro de Transporte 2025, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) 2013

<sup>4</sup>Estudio realizado por la Universidad Católica de Chile, financiado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y por el Bus Rapid Transit Centre of Excellence de la Universidad Católica.

segregación -como los corredores o las pistas sólo para buses- puede llegar hasta el 41,7% a favor de estas últimas. (Figura 05)

Aunque existe consenso en que los corredores son la infraestructura clave para asegurar que los buses cumplan en frecuencia y regularidad, la ejecución de estos ha avanzado más lento de lo que la ciudad requiere, presentando atrasos importantes. En el año 2010 se anunció la construcción de una red de 247 kilómetros de corredores con vías exclusivas para el año 2014, los que serían claves para mejorar la velocidad y controlar las frecuencias de los buses. Sin embargo, según el informe de Gestión 2012 del Directorio de Transporte Urbano Metropolitano, para ese año sólo existían 62,7 kilómetros, atraso que representa una genuina amenaza para el escenario de congestión que se avecina.

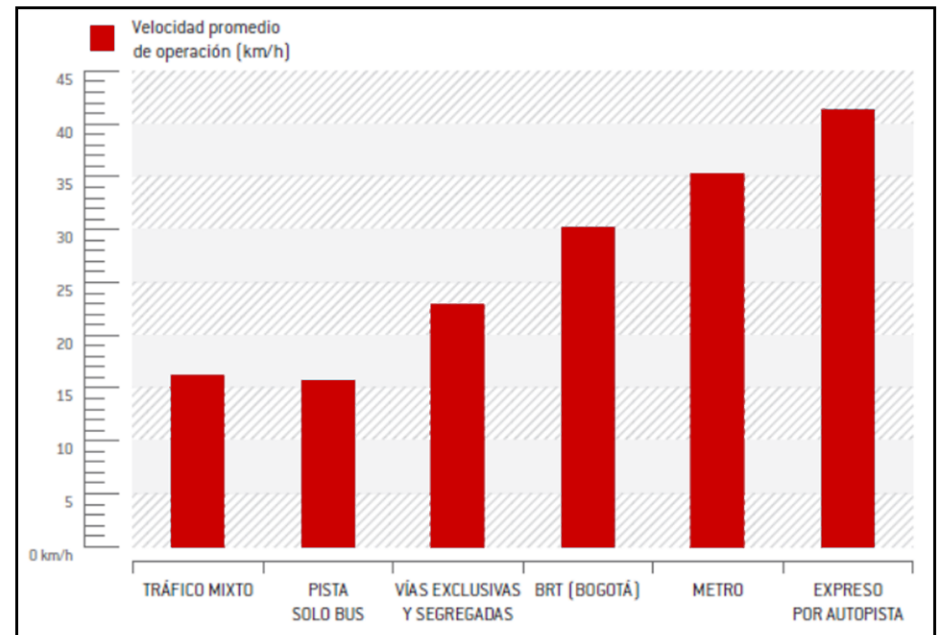


Figura 05 - Catastro comparativo de tiempos de viaje promedio de los distintos usos de la vía.

Figura 05: Estudio realizado por la Universidad Católica de Chile, financiado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y por el Bus Rapid Transit Centre of Excellence de la Universidad Católica.

## PROBLEMÁTICA GENERAL

La demora en la ejecución de los corredores se explica en buena medida por las falencias de diseño que presentan. Se trata de obras con perfiles demasiado anchos para las fajas disponibles, lo que implica muchas expropiaciones, percibiendo -los residentes y sus alcaldes-, que el diseño ha respondido meramente a indicadores cuantitativos, -cómo "pasar rápido"- con el único beneficio de ahorrar tiempo al usuario, sin medir el costo social de las externalidades generadas sobre su entorno. (Portafolio - Lámina 02)

A modo de ejemplo, en vías como Pedro Aguirre Cerda, Departamental Poniente o Santa Rosa, es notorio que el objetivo central fue mejorar la eficiencia del transporte, en desmedro de aceras, mobiliario o áreas verdes. Se han distanciado además los frentes de las avenidas en que se insertan, obligando al peatón a recorrer largas distancias para llegar de un lado al otro. (Figura 06)

En lo que respecta a su infraestructura, salvo en casos puntuales donde los corredores han sido concesionados y una empresa se encarga de mantenerlos, en los demás -la mayoría-, la falta de mantención se ha traducido en pérdida de áreas verdes y su reemplazo por sitios eriazos o micro basurales, con paraderos rayados y en mal estado.

Y en relación al impacto social que generan estos corredores, esto se refleja en la necesidad de expropiación de cientos de manzanas, afectando zonas

comerciales que proveen de servicios, empleo y vida de barrio, efectos que nunca han sido medidos como un costo al intervenir las vías, aun cuando lo son y de manera relevante.

Figura 06: Corredor Santa Rosa

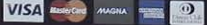


Figura 06: Espacio Público, "Transporte como Motor de Integración Social Urbana", Octubre 2013.



MUEBLES CANTILLANA

WWW.MUEBLESCANTILLANA.CL



1427

1425

capítulo tercero:

# LOCALIZACIÓN

I.C.H AV. MATTA  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

## 3.1 PRESENTACIÓN DEL LUGAR

Como se ha mencionado anteriormente, la creación de corredores de transporte público representa una oportunidad para revitalizar espacios urbanos y generar nuevos polos de desarrollo en la ciudad. Desde esa perspectiva, el lugar escogido para realizar el presente proyecto debía contemplar dos condiciones: la primera, ser un lugar que en la actualidad signifique un conflicto a nivel vial y que, por ende, requiera una remodelación para que pueda responder a las exigencias futuras de movilidad planteadas anteriormente; y en segundo lugar, que sea un sector en deterioro o amenazado por diversos motivos, requiriendo de una intervención para renovarse y adaptarse a los cambios que la ciudad necesita.

En esa línea, la comuna de Santiago recibe grandes masas de población flotante a diario, siendo el sector de la ciudad con mayor flujo de personas durante el día. Esto se explica principalmente por la concentración de equipamientos, oficinas y servicios ubicados en la comuna.

Este escenario exige un plan de movilidad eficiente, que logre dar respuesta a la gran cantidad de desplazamientos que se realizan dentro de la comuna. Sin embargo, podemos observar los importantes conflictos que surgen en las horas punta del día, tanto en transporte público de superficie como de subsuelo. Esto se explica principalmente por la falta de complementariedad entre los distintos modos de desplazamiento dentro de la comuna, encontrando zonas con una saturación importante de vías, en contraposición a sectores deficientemente conectados. (Figura 07) (Portafolio: Lámina 03)

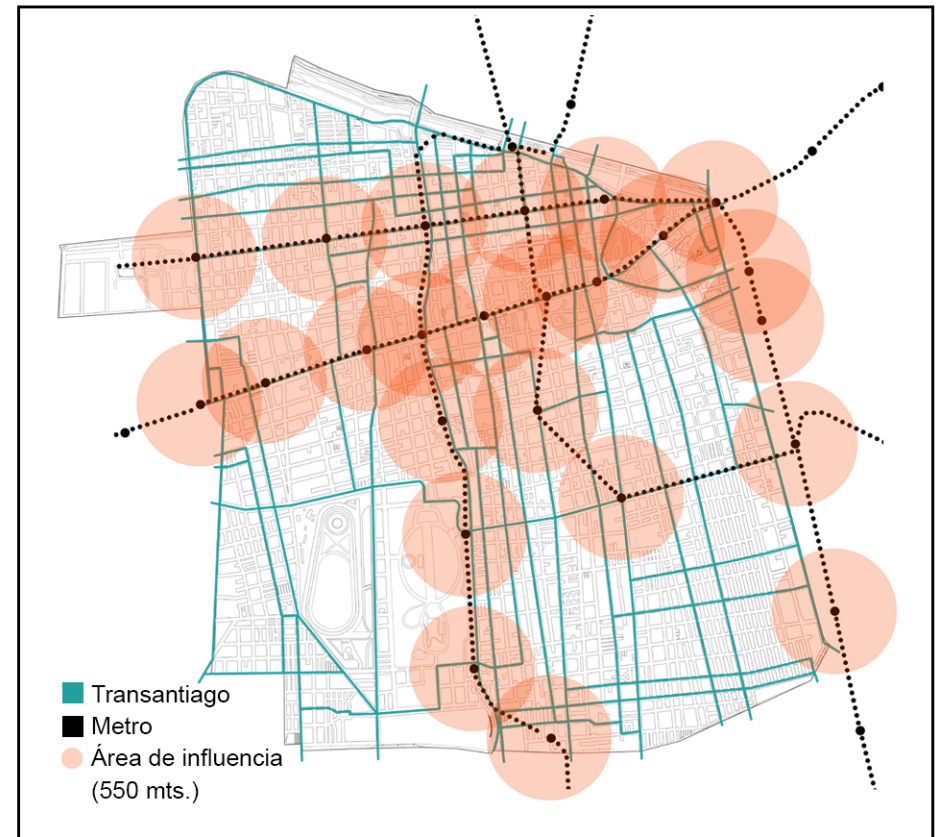


Figura 07: Conectividad en superficie y subsuelo.

Figura 07: Elaboración propia en base a planificación Metro de Santiago 2018 y Departamento de Transporte Público Metropolitano 2013.

Por otra parte, Santiago centro ha experimentado una importante renovación en los últimos años, debido principalmente a la necesidad de densificar los sectores centrales de la capital, situación que en conjunto al alto grado de deterioro que presenta la comuna, ha generado la llegada de varias empresas inmobiliarias, las cuales han desarrollado numerosos proyectos de edificación en altura, las cuales a partir de un Plan Regulador permisivo ha generado una constante amenaza al patrimonio arquitectónico y social de la comuna.<sup>5</sup>

Tal es el caso de Avenida Matta en el sector sur de la comuna. La llegada de la futura línea 3 del Metro (Estación Matta), ha transformado el sector en un lugar en potencia para las grandes empresas inmobiliarias, quienes ya han desarrollado proyectos de vivienda en altura de gran escala, las cuales amenazan con quitarle la identidad que por varios años se ha mantenido en el lugar, obligando a muchos de sus habitantes a migrar hacia otros sectores de la ciudad.

De esta manera, la propuesta comprende el desafío de integrar la necesidad de renovación de sectores centrales de la capital, con las de preservación del valor patrimonial y social. Se pretende, entonces, a partir de la intervención y creación de nueva infraestructura de transporte público, revitalizar y mejorar la condición de los espacios públicos, potenciando tanto el desarrollo local como una densificación controlada que permita la llegada de nuevos habitantes a los sectores centrales de la capital.



Figura 08: Avenida Matta en la comuna de Santiago.

<sup>5</sup> Para revertir esta situación en noviembre del año 2013, la Municipalidad de Santiago publicó su nuevo Plan Regulador, el cual reduce la altura máxima de las edificaciones en gran parte del territorio comunal. Además declara alrededor de 10 zonas de conservación histórica, con el objetivo de mantener y preservar el valor patrimonial y social que representan ciertos sectores de la comuna.

Figura 08: Elaboración propia en base plano Google Earth 2014

## 3.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL LUGAR

A lo largo de su historia, Av. Matta ha sido uno de los ejes más importantes de la comuna. Ya en 1828 se regularizaba el trazado del "Callejón de los monos" que mas tarde tomó sucesivamente los nombres de "Camino de Cintura", entonces límite sur de la comuna de Santiago, para luego adoptar el nombre de Avenida Manuel Antonio Matta.

Actualmente, presenta una gran jerarquía dentro del sector transformándose en la vía principal de acceso al Parque O'Higgins, el cual desde el año 1873 ha sido el principal lugar de encuentro y recreación de la capital, escenario de importantes actividades cívicas y grandes eventos masivos.

Si bien, acualmente Av. Matta no ha perdido su jerarquía dentro de la comuna, es innegable afirmar que ha sufrido varias transformaciones en los últimos años. Es por ello que resulta necesario dar a conocer los elementos particulares que caracterizan al actual eje Matta.

### Valor Patrimonial (Portafolio - Lámina 04)

Destaca en el sector la existencia de construcciones de valor arquitectónico, patrimonial y social tales como iglesias, colegios, galerías, cité, museos, entre otros. Además presenta una diversidad de fachadas, edificación continua que otorgan identidad barrial, la cual se ha mantenido hasta el día de hoy. (Figura 09)



Figura 09 - Portal Eliseo del Campo en Av. Matta esquina Portugal.

### Zona de Conservación Histórica

La situación anterior, y tras la solicitud de un grupo organizado del sector, generó que en noviembre del año 2013, la Municipalidad de Santiago, delimitara en su nuevo Plan Regulador todo el eje Matta como Zona de Conservación Histórica, declarando dentro de ella, varias edificaciones como Inmuebles de Conservación Histórica (Figura 10). Esto permitió controlar la densificación en el sector, manteniendo una altura máxima de 7 pisos.

Figura 09 - Elaboración propia



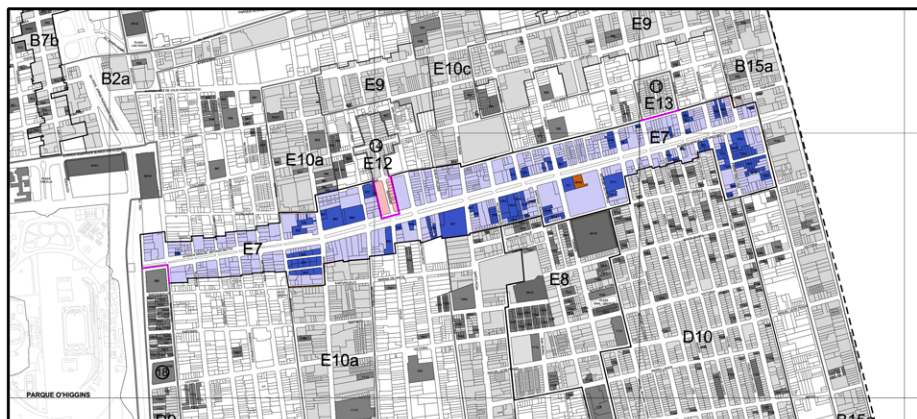


Figura 10: Plan Regulador Comunal de Santiago

### Grandes equipamientos y servicios (Portafolio - Lámina 05)

Destaca la presencia de grandes equipamientos a nivel metropolitano, como el Hospital San Borja Arriarán, el Colegio María Auxiliadora, el Parque O'Higgins o el Museo Histórico Militar.

Av. Matta, San Diego, Victoria y Copiapó aparecen como los principales ejes comerciales del sector, encontrando gran variedad de comercio y servicios. Además se reconocen zonas especializadas como mueblerías en el sector poniente de Matta, servicios de bicicleta en San Diego o comercio de calzado en Victoria, actividades que atraen gran flujo de gente al sector.

### Nueva estación de Metro Matta

En la esquina de Av. Matta con Santa Rosa se construye la nueva estación "Matta" de la línea 3 de Metro, la cual mejorará significativamente la conectividad en el sector, fomentará la llegada de nuevas actividades, aumentará la plusvalía de los inmuebles, atrayendo nuevas inversiones que impulsen la renovación del sector.

De este modo, se puede constatar que el área va a poseer 3 estaciones de Metro: Estación Parque O'Higgins (L2), Estación Irarrázaval (L5-L3) y la nueva estación Matta (L3), cada una de ellas separadas por aproximadamente 1,5 kms de distancia. De esta manera se abre la posibilidad de conexión con distintos sectores de la ciudad.

### Deterioro de los inmuebles (Portafolio - Lámina 06)

Existe un alto grado de deterioro en las edificaciones y el espacio público del sector. Las principales razones son el sub-uso de los inmuebles, como industrias, bodegas y talleres que han ido desplazando al uso residencial y la gran cantidad de inmuebles abandonados y deteriorados que en conjunto con terrenos baldíos se han convertido en micro basurales y focos de delincuencia. (Figura 11)

Figura 10: Ilustre Municipalidad de Santiago

## 3.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL LUGAR



Figura 11 - Inmueble de Conservación Histórica en deterioro

### Áreas verdes (Portafolio - Lámina 07 y Lámina 29)

Si bien la comuna de Santiago no posee un déficit crítico de áreas verdes como si lo tienen las comunas del sector sur y poniente de la capital, podemos apreciar que ellas se concentran en grandes paños en sectores puntuales de la comuna, como lo son el Parque Quinta Normal o el Parque O'Higgins, dejando el resto del territorio comunal con mínimas áreas verdes. Así, el sector de avenida Matta arroja un estándar de  $0,91 \text{ m}^2$  por habitante, el más bajo de todo el territorio comunal, y muy por debajo del recomendado por la OMS ( $9\text{m}^2/\text{hab}$ ).

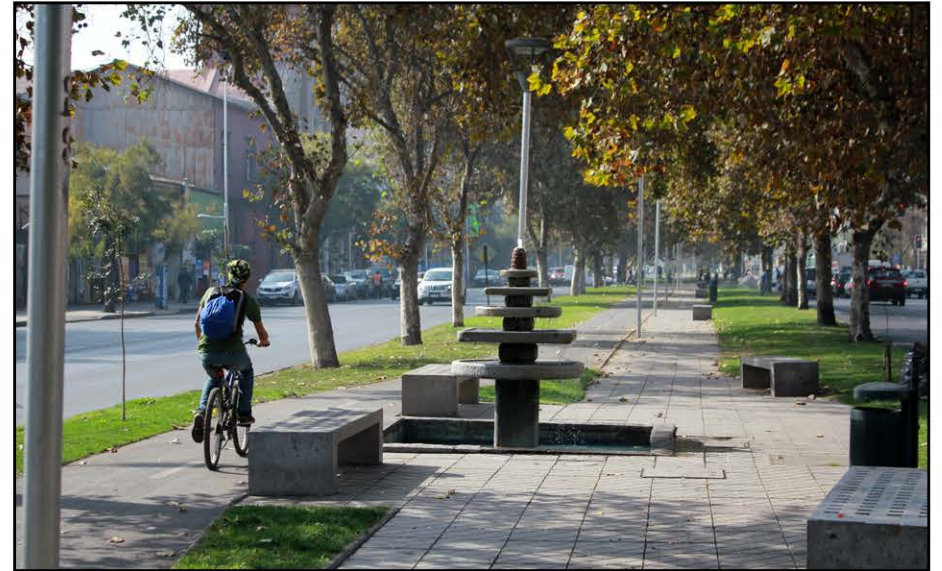


Figura 12 - Bandedón central Av. Matta

La falta de espacios verdes en el sector, le otorga un gran protagonismo al bandedón central de Av. Matta, el cual posee distintos perfiles a lo largo del eje con diversa vegetación de gran valor histórico. De este modo, se convierte en un lugar de encuentro y recreación para los habitantes del sector. (Figura 12)

---

Figura 11: Elaboración propia

Figura 12: Elaboración propia



Figura 13: Densificación descontrolada

### Proyectos inmobiliarios de gran escala (Portafolio - Lámina 08)

El sector presenta en su mayoría viviendas de 1 o 2 pisos. Las edificaciones de mayor altura son principalmente equipamientos y servicios.

Sin embargo, el sector, producto del antiguo plan regulador comunal, ha experimentado en los últimos 5 años una importante renovación residencial en altura de más de 10 pisos, ubicadas tanto en los ejes principales como en las calles interiores de la comuna.

Si bien resulta necesario la densificación en altura de los sectores centrales de la ciudad, esta tipología no genera ningún aporte hacia el espacio público, debido a que son netamente de uso residencial, generando barreras y cerramientos en los primeros niveles, situación que ha fracturado la escala barrial, generando un proceso de pérdida de identidad del sector.

Figura 13: Elaboración propia

### 3.3 ÁREA DE INFLUENCIA

Para la definición de los límites del área de intervención, se consideró un radio de 500 metros desde los puntos de conectividad más importantes, relacionados con las estaciones de Metro situadas en el eje de Avenida Matta. Esta, representa el área de influencia directa con el transporte público urbano.

Las estaciones son: Estación Parque O'Higgins (Línea 2), Estación Matta (Futura Línea 3), Estación Irrazábal (Combinación Línea 5 y futura Línea 3). De esta manera, el polígono de intervención queda limitado por las calles Copiapó al Norte, General Bustamante al Oriente, Victoria al Sur, y Viel hacia el Poniente. (Figura 14)

La situación anterior requiere de la integración a un sistema comunal, a partir de sus ejes estructurantes. (Portafolio - Lámina 09) Ellos tienen por objetivo:

1. Mejorar el funcionamiento del transporte público en superficie, fortaleciendo su infraestructura.
2. Promover el uso del transporte no motorizado, aumentando y revitalizando los espacios destinados a peatones y ciclistas.
3. Aumentar las áreas verdes, fomentando en ellas actividades de recreación y esparcimiento.
4. Densificar y promover el uso mixto del suelo.
5. Potenciar las calles interiores como espacios de estancia y de relación social, protegiendo las áreas urbanas más sensibles de la intrusión del automóvil.



Figura 14: Área de influencia del proyecto.

Figura 14: Elaboración propia



ZONA DE MUEBLERÍAS AV. MATTÁ  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

capítulo cuarto

## DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO

## 4.1 RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES

En el presente capítulo, se dará muestra de los distintos antecedentes recopilados durante el proceso de investigación, con el objetivo de lograr una comprensión completa del caso de estudio que luego permita realizar un diagnóstico acabado sobre el territorio. Para ello, el estudio contempla 2 áreas:

**TERRITORIAL:** (Portafolio - Lámina 10 a Lámina 17)

**Físico-espaciales:** Corresponde a características propias del medio ambiente natural, sumado a elementos construidos sobre estos. Para ello, se analizó la zona de intervención escogida a partir de imágenes geo-referenciadas. Además se realizaron visitas a terreno, las cuales se complementaron con la herramienta Street View de Googlemaps. Esto permitió el estudio de los usos de suelo, zonas especializadas, conectividad en superficie y subsuelo, altura de edificación, entre otros.

**Socio-cultural:** Corresponde a la conformación de grupos dentro de los habitantes de un territorio, relacionados por similitud u oposición. Para ello, se analizó utilizando estudios realizados por oficinas de urbanismo e instituciones públicas, los antecedentes demográficos que permitieron conocer el nivel socio-económico de sector.

**Político-Económico:** Corresponde a antecedentes sobre la administración del territorio y las políticas públicas relacionadas con este. Para ello, se analizó las políticas y planes a nivel nacional como lo son la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano y el Plan de Transporte 2025. Además se analizó el plan regulador y las Ordenanzas Municipales involucradas en el sector.

**TÉCNICO:** (Portafolio - Lámina 18)

Corresponde al estudio del funcionamiento del transporte público y privado en el sector escogido, analizando la eficiencia en variables de tiempo y espacio de los distintos medios de transporte. Para ello y con el objetivo de conocer en la práctica las diferencias de tiempo real que se evidencian en el sector escogido para la intervención, entre vías de uso mixto (Transporte Público y Privado), con las que poseen algún tipo de segregación de ambas, se realizó una observación participante, la cual a partir de 10 viajes en hora punta mañana y 10 viajes en hora punta tarde, permitió comparar los tiempos de recorrido entre ambas vías.

De este modo, los viajes (realizados durante los meses de mayo y junio del presente año), comienzan en la estación de Metro Grecia (Av. Grecia con Américo Vesputio) y finalizan en la estación de Metro Parque O'Higgins (Av. Matta con Autopista Central), para luego tomar el mismo recorrido en sentido opuesto.

Se puede observar en el plano 4.1.4 que el tramo recorrido posee un largo total de 8 kms. aproximadamente, de los cuales 2,88 kms. (Tramo 1, Av. Matta, zona de intervención) posee una calzada con uso mixto de la vía. Y los 5,14 kms. restantes (Tramo 2, Av. Grecia) posee un corredor de vías segregadas para el transporte público en ambos sentidos.

Al analizar los datos entregados por la observación participante, podemos dar cuenta que efectivamente los buses alcanzan una velocidad promedio mayor en vías segregadas -superando muchas veces el doble de velocidad- que en vías de uso mixto.

Otra de las observaciones que queda en evidencia, con los datos entregados, es la poca constancia en las velocidades de los buses en el tramo de intervención. Se pudo constatar que los tiempos de recorrido en horario punta tarde, son considerablemente mayor que los de la mañana. Así podemos constatar incluso velocidades promedio de 6 kms/hr, lo que se asimila a la velocidad promedio de una persona caminando (5 km/hr). No así, en el recorrido del tramo dos, los cuales si bien varían, mantienen una regularidad en los tiempos y velocidad, lo que luego se traduce en una regularidad en su frecuencia.

Esto se explica principalmente por la alta congestión vehicular presente en el horario punta tarde, lo cual genera la poca fluidez en los recorridos del transporte público.

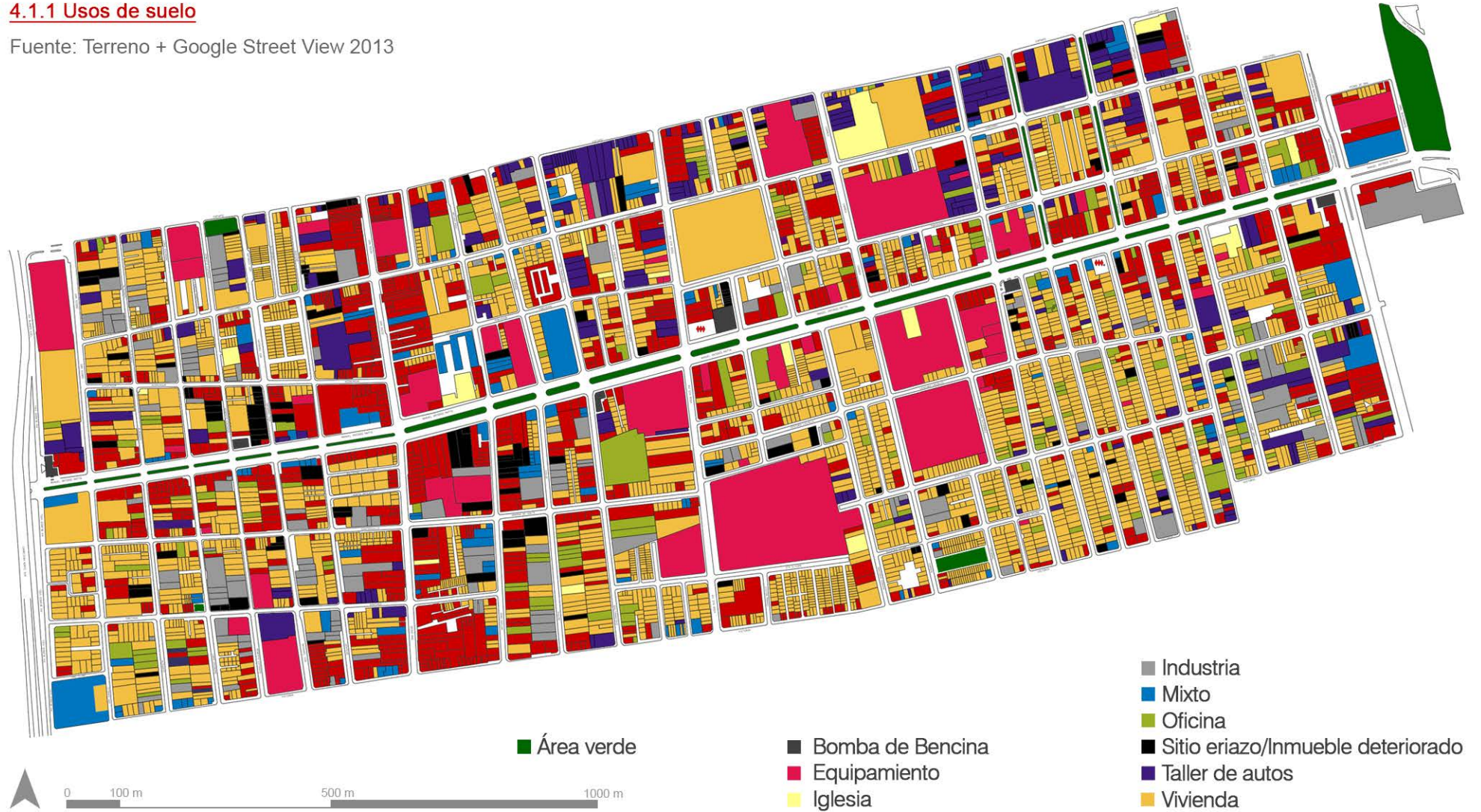
Podemos afirmar luego de este estudio y su posterior análisis, que si consideramos netamente la variable de eficiencia en el transporte, la que considera tiempo y frecuencia de los recorridos, el corredor de vías segregadas se presenta como una solución efectiva. De todos modos, cabe destacar, que para que este estudio sea válido como una herramienta de planificación del transporte urbano, requiere de un mayor análisis de variables y en un tiempo más extenso. Por lo mismo no pretende exponerse como tal, dado los plazos acotados del proceso de investigación.

Sin embargo, este estudio empírico realizado por el autor, permitió entregar cifras y tendencias comparativas entre los dos escenarios expuestos anteriormente, para así comprobar y validar los estudios mostrados en el primer capítulo de la presente memoria.

# 4.1 RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES

## 4.1.1 Usos de suelo

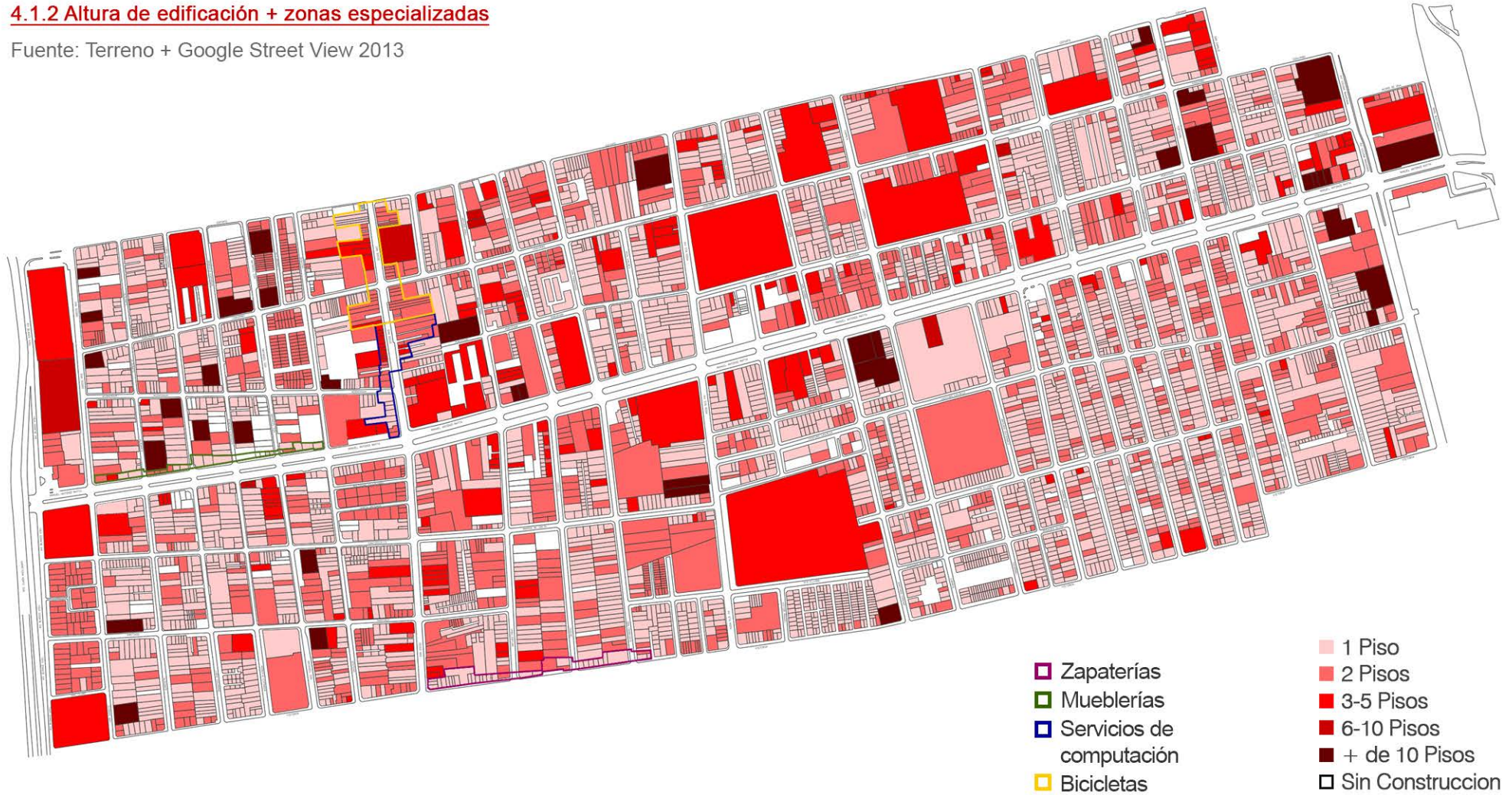
Fuente: Terreno + Google Street View 2013





#### 4.1.2 Altura de edificación + zonas especializadas

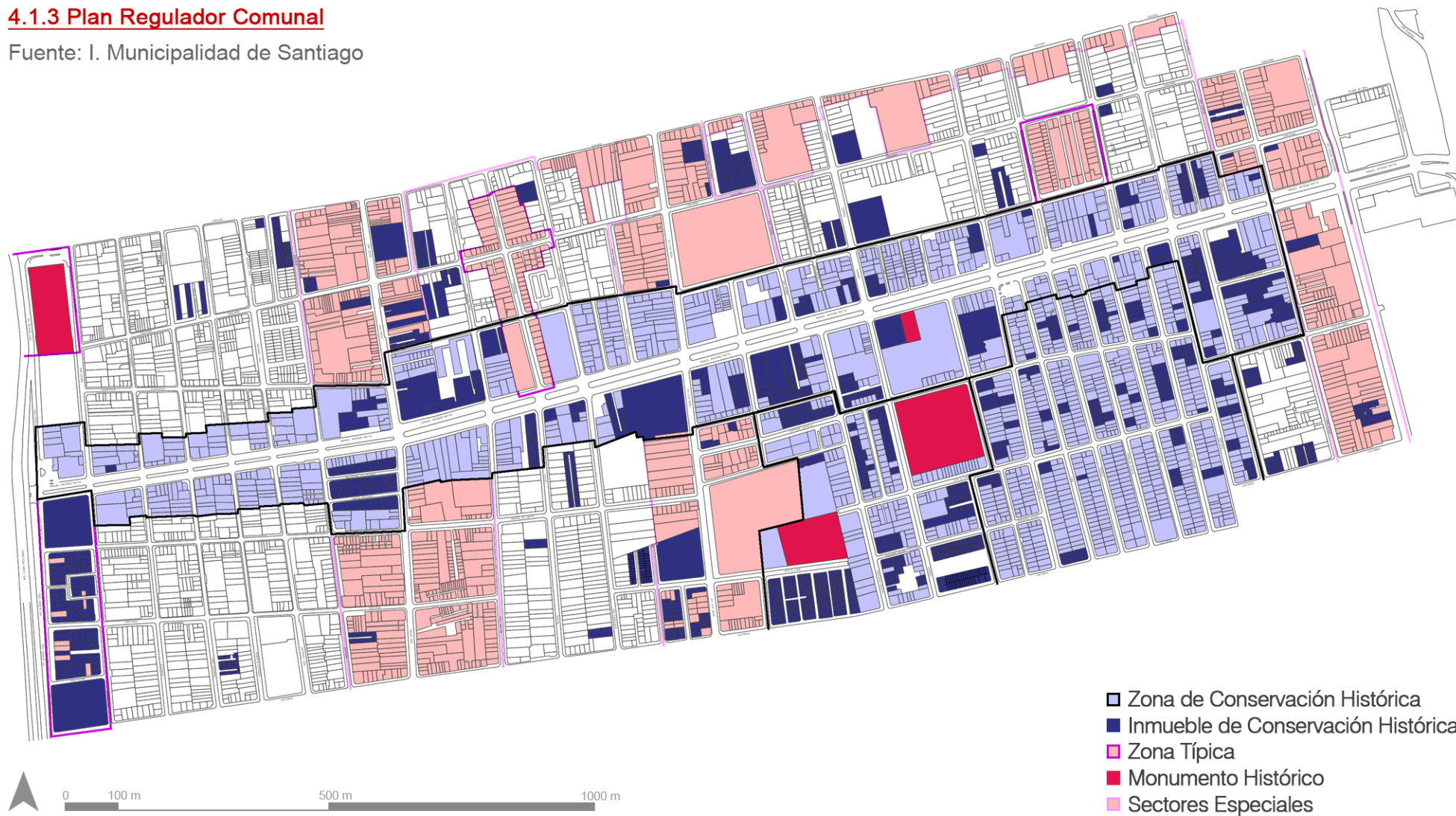
Fuente: Terreno + Google Street View 2013



## 4.1 RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES

### 4.1.3 Plan Regulador Comunal

Fuente: I. Municipalidad de Santiago



#### 4.1.4 Recorrido - Observación Participante

Fuente: Google Earth 2014 + elaboración propia



	Largo	Corredor	Paradas	Distancia máx. entre paradas	Distancia mín. entre paradas	Semáforos	
Tramo 1	2,88 kms.	No	9	470 m.	177 m.	14	● Paradas sentido Oriente-Poniente
Tramo 2	5,14 kms.	Sí	9	753 m.	434 m.	17	● Paradas sentido Poniente-Oriente

## 4.2 ANÁLISIS ESTRATÉGICO (FODA)

### 4.2.1 FORTALEZAS:

- **Presencia de equipamiento completo:** Dentro del polígono de intervención, se emplazan diversos usos: comerciales, industriales, de servicio, habitacional, etc., lo cual logra mantener el sector con características de uso mixto.

El comercio especializado como los talleres de muebles, el comercio de calzados, servicios de bicicleta, aparecen como actividades consolidadas, los cuales le otorgan una identidad social y comercial al sector.

Los equipamientos de gran escala como el hospital San Borja Arriarán, colegios, teatros, etc., generan un importante flujo de población flotante en el sector, lo que podría ser aprovechado por el comercio y servicio de nivel local.

- **Patrimonio tangible e intangible:** La existencia de construcciones de valor arquitectónico, patrimonial y social otorgan una riqueza al espacio público, lo que permitiría generar un reconocimiento del barrio a través edificios históricos.

- **Presencia de agrupaciones vecinales:** Se destaca en el sector la valoración por parte de los residentes sobre el entorno que habitan. Esta situación ha generado grupos de vecinos organizados que buscan proteger el sector de

cualquier determinación por parte de las autoridades que modifique de mala manera los espacios que han habitado hace años, tales como el comercio local, viviendas de valor arquitectónico y principalmente el espacio público.

De esta manera, han canalizado las exigencias de la gran mayoría de los habitantes del sector a través de comités formado por los mismos vecinos.

- **Buena accesibilidad:** El polígono de intervención se encuentra ubicado en el centro de la comuna de Santiago, la cual posee la mayor cantidad de equipamientos y servicios a nivel metropolitano. Situación que mantiene el sector a cortas distancias de los principales polos de desarrollo de la ciudad.

Posee 3 estaciones de Metro, cada una de ellas de distintas líneas que mantienen conectado el polígono de intervención en sentido norte-sur y oriente-poniente con otros puntos de la ciudad.

#### 4.2.2 OPORTUNIDADES:

- **Grandes proyectos e intervenciones urbanas:** Dentro de los anuncios de desarrollo de infraestructura comunal se cuenta la construcción de grandes proyectos urbanos los cuales mejorarían el entorno del sector analizado, tales como el Parque Inundable en el Zanjón de la Aguada y el Parque sobre la Autopista Central.

En materia de transporte aparecen las nuevas líneas 3 y 6 de Metro, las cuales mejorarán significativamente la conectividad del sector. Tomando en cuenta además la estación “Matta” ubicada dentro del polígono de intervención, la cual significará el aumento en la plusvalía de los inmuebles.

En menor escala se encuentra la remodelación y creación de nuevas infraestructuras para la bicicleta, principalmente nuevas ciclovías que se conectan a las ya existentes, y que promueven el desplazamiento más sustentable de las personas.

- **Integración con los grandes parques:** El Parque O’Higgins, el Parque Quinta Normal, el Parque Forestal y el Parque Almagro, aparecen como los principales lugares de esparcimiento de la comuna, los cuales al integrarse entre ellos podría generar un sistema de áreas verdes comunales.

- **Políticas urbanas:** Dentro de las oportunidades a largo plazo aparecen los anuncios de políticas públicas que significan un avance en materia de planificación urbana y de transporte, que en la práctica serían un importante impulso a las intervenciones propuestas en el presente proyecto.

En esa línea destacan, la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano, el Plan de Transporte 2025, la nueva inversión en infraestructura para el Transantiago anunciado en Mayo 2014, y la modificación al DFL 2, la cual permite la densificación en torno a ejes de metro y corredores de transporte público.

## 4.2 ANÁLISIS ESTRATÉGICO (FODA)

### 4.2.3 DEBILIDADES:

- **El sub-uso de inmuebles:** El área de estudio posee una alta concentración de actividades productivas de pequeñas industrias, bodegas y una proliferación de talleres que han ido desplazando el uso residencial. Con ello, el sector ha sufrido la pérdida de innumerables construcciones de valor patrimonial, por el cambio de destino a actividades productivas, las que han arrebatado los atributos arquitectónicos de innumerables fachadas y han vaciado su interior, reemplazándolo por edificaciones livianas.

- **La llegada de grandes proyectos inmobiliarios:** El sector, producto del antiguo plan regulador comunal, ha experimentado una importante renovación residencial en altura de más de 10 pisos, situación que ha fracturado la escala barrial, generado un proceso de pérdida de identidad.

- **Invasión del espacio público por parte de las actividades comerciales:** Principalmente en la zona de mueblerías se puede apreciar una disminución del espacio de vereda por parte de los comerciantes debido a que la utilizan para exhibir sus productos.

- **Prioridad a los espacios destinados al automóvil:** Av. Matta concentra gran cantidad de vehículos motorizados, que la transforman en una línea de paso entre las comunas del oriente y poniente de la capital. De este modo, y

utilizando las 4 pistas disponibles, los vehículos generan un atochamiento importante, reduciendo al mínimo el espacio para otros tipos de desplazamientos. Las causas principales de esto son:

- Uso mixto de la vía: Esta situación genera que los buses del Transantiago deben compartir la demora ocasionada por la congestión causada por la gran cantidad de vehículos privados.

- Saturación de vías y paradas del Transantiago: Muchas de las vías y paradas destinadas al paso del transporte público de superficie se encuentran a distancias que pueden ser recorridas fácilmente a pie, y que hoy generan importantes aumentos en el tiempo de recorrido de los buses.

- No existe la infraestructura propicia para otros medios de desplazamiento: La ciclo vía presente en el bandejón central se encuentra truncada en ambos extremos, lo que la independiza de cualquier otra ruta. Por otro lado los espacios destinados al desplazamiento a pie son mínimos, y además deben competir por su uso con la actividad comercial, la cual la utiliza como espacio de exhibición de sus productos.

- **Mínimos espacios de áreas verdes:** El polígono de intervención posee un estándar de 0.91m<sup>2</sup> de área verde por habitante, el más bajo de todo el territorio comunal, y muy por debajo del recomendado por la OMS (9 m<sup>2</sup>/hab).

#### 4.2.4 AMENAZAS:

- **Cambio en la normativa:** Respecto a las zonas de protección, las cuales permiten frenar la densificación descontrolada.
- **Construcción de autopistas urbanas en Santiago:** Todos los proyectos que incentiven el uso del automóvil como medio principal de desplazamiento se convierten en una amenaza a seguir con la situación actual de congestión vehicular, los cuales van en dirección opuesta a los objetivos que se plantean en el presente proyecto.
- **Densificación de gran escala:** Durante el año 2013 se realizaron más de 96 nuevos proyectos inmobiliarios en altura en la comuna de Santiago Centro, los que se convirtieron rápidamente en un escenario habitual dentro del territorio comunal. Si bien, han disminuido la cantidad de permisos de edificación, con la modificación al Plan Regulador comunal aprobado en Noviembre del 2013, aún se mantienen sectores con varias obras en proceso de construcción, lo que se convierte en una verdadera amenaza para la zona de intervención. Entre ellos, aparece el eje de Blanco Encalada, Portugal, Santa Isabel y Carmen, entre otros.
- **Oferta prioritaria de tipologías de 1 dormitorio:** Acompañado de la situación anterior, las tipologías que se ofertan en el mercado son principalmente de uno o dos dormitorios, apostando a estudiantes o familias pequeñas, convirtiéndose en “vivienda-dormitorio”, lo que en sí, no representa un mayor aporte al uso del espacio público.
- **Incorporación de usos discordantes:** El aumento de bodegas, galpones o industrias generaría una incompatibilidad de actividades, sumado a que estas tipologías se niegan al espacio público y normalmente resultan en inmuebles ensimismados y deteriorados, que van en dirección opuesta al carácter público que se pretende con el presente proyecto.
- **Actividades conflictivas:** Principalmente el desarrollo de actividades ilícitas que generan espacios inseguros y descuidados como la prostitución y la comercialización de productos robados. Por otro lado, las actividades que generan una incompatibilidad con otras; como moteles, cafés con piernas, desarmaduras, las cuales además no aportan en el uso del espacio público.

## 4.3 EVALUACIÓN ESTRATÉGICA

### 4.3.1 POTENCIALIDADES: (Oportunidades + Fortalezas)

- **INTEGRAR** los grandes parques comunales con el polígono de intervención a través de corredores de transporte público y espacios destinados a los desplazamientos no motorizados, como los viajes en bicicleta o a pie.
- **VINCULAR** la nueva estación de Metro Matta con las estaciones ya existentes, a través de redes de transporte público en superficie y espacios para los desplazamientos no motorizados.
- **APROVECHAR** la nueva estación de Metro para impulsar el carácter comercial y de servicio que posee el sector.
- **APROVECHAR** los nuevos proyectos de transporte público para potenciar, ordenar e integrar los grandes equipamientos presentes en el sector.
- **CONECTAR** los elementos patrimoniales del sector a partir de circuitos verdes para medios de transporte no motorizados.
- **COMUNICAR** las zonas de comercio especializado con los principales puntos de conectividad del sector.

### 4.3.2 DESAFÍOS: (Oportunidades + Debilidades)

- **RENOVAR** los inmuebles deteriorados por el tiempo, potenciando usos que se sirvan del transporte público y viceversa.
- **TRANSFORMAR** Av. Matta en un eje comercial y de servicios conectado a los principales puntos de conexión metropolitana.
- **IMPULSAR** la densificación controlada en el sector.
- **POTENCIAR** los lugares de esparcimiento dentro de la zona, vinculados a las zonas de comercio especializado.
- **RESTRINGIR** las actividades que generan deterioro en los inmuebles y el espacio público del sector.



#### 4.3.3 RIESGOS: Fortalezas + Amenazas

- **AUMENTAR** la densificación descontrolada, fomentando la destrucción del patrimonio tangible e intangible.
- **PROMOVER** la congestión vehicular en desmedro del transporte público y los desplazamientos no motorizados.
- **MANTENER** el desarrollo de actividades que generan deterioro en los inmueble.

#### 4.3.4 LIMITACIONES: Debilidades + Amenazas

- **RESTRINGIR** usos que generen deterioro en inmuebles en el espacio público.
- **DISMINUIR** los espacios residuales e inseguros que se presten para el desarrollo de actividades conflictivas.
- **MITIGAR** la congestión vehicular a partir de un orden en el uso de las vías.





capítulo quinto:

# PLAN ESTRATÉGICO

I.C.H AV. MATTA  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

## 5.1 OBJETIVOS DE PROYECTO

Luego de la recopilación de antecedentes y su posterior análisis y evaluación estratégica, se plantea el siguiente objetivo de proyecto, el cual se desgloza en objetivos específicos, estrategias y acciones sucesivamente: (Portafolio - Lámina 19)

### Objetivo general:

Impulsar la regeneración urbana del centro de Santiago vinculada al desarrollo de proyectos de transporte urbano.

### Objetivos específicos:

**1. CONECTIVIDAD: Incentivar los desplazamientos en transporte público, bicicleta o a pie.**

1.1 Disminuir el consumo del espacio público por parte del automóvil.

1.1.1 Generar zonas protegidas del ingreso del automóvil.

1.1.2 Determinar vías de ingreso exclusivo para residentes, vehículos de carga/descarga y emergencia.

1.1.3 Crear plazas de estacionamiento en estaciones de Metro ubicadas en el límite comunal, para combinación auto-Metro.

1.1.4 Aplicar mecanismos de gestión que desincentiven el uso del automóvil.

1.1.4.1 Tarificación del acceso a la comuna para el transporte privado.

1.1.4.2 Fijación de un costo de estacionamiento alto dentro de la comuna.

1.2 Crear la infraestructura especializada de transporte.

1.2.1 Establecer las redes específicas para las diferentes formas de movilidad.

1.2.2 Determinar zonas de parada de buses, estaciones de Metro e intermodales.

1.3 Entregar el protagonismo a los medios más sustentables de desplazamiento.

1.3.1 Definir vías exclusivas para bicicletas y peatones.

1.3.2 Determinar zonas de estacionamiento de bicicletas.

1.3.3 Localizar los puntos de transbordo con otros sistemas de transporte.

## **2. RENOVACIÓN: Densificar y ordenar las formas de ocupación de suelo.**

### 2.1 Determinar áreas de densificación.

2.1.1 Generar un área de protección de las zonas de menor densidad.

2.1.2 Definir tipologías habitacionales.

### 2.2 Reforzar usos de comercio, equipamiento y servicios.

2.2.1 Plantear la reconversión de los usos obsoletos.

2.2.2 Fomentar la llegada de nuevas actividades.

2.2.3 Identificar y definir sectores de actividades especializadas.

### 2.3 Promover la creación de espacios y equipamientos para atraer nuevos habitantes al sector.

2.3.1 Impulsar el desarrollo de edificios y espacios públicos.

2.3.2 Crear plazas que potencien las relaciones sociales.

2.3.3 Adaptar el espacio público a su uso compatible con la calle.

## **3. PATRIMONIO: Proteger, rehabilitar y poner en valor los barrios históricos y el patrimonio construido.**

### 3.1 Rehabilitar los inmuebles deteriorados o en desuso.

3.1.1 Reacondicionar los inmuebles para el desarrollo de nuevas actividades.

### 3.2 Poner en valor los Inmuebles de Conservación Histórica y Monumentos Históricos.

3.2.1 Generar un circuito peatonal histórico a través de los inmuebles de valor patrimonial.

3.2.2 Generar espacios dedicados a la contemplación de ellos.

3.2.3 Fomentar el desarrollo de actividades potencien su valor arquitectónico.

### 3.3 Aplicar nuevos mecanismos de gestión para la protección de inmuebles de valor patrimonial, arquitectónico y social.

3.3.1 Regular nuevas construcciones en predios colindates.

3.3.2 Aplicar una normativa que prohíba el desarrollo de actividades que generen daños al inmueble.

3.3.3 Aplicar subsidios de rehabilitación patrimonial.

## **4. MEDIO AMBIENTE: Integrar y dar continuidad a las grandes áreas verdes de la comuna.**

### 4.1 Entregar una mayor cantidad de áreas verdes, aumentando la presencia vegetal en el sector.

4.1.1 Preservar y consolidar las especies arbóreas de mayor valor.

4.1.2 Incorporar nuevas especies arbóreas integradas al espacio público natural.

### 4.2 Aplicar mecanismos de gestión para la protección de las áreas verdes.

4.2.1 Diseñar mobiliario urbano en armonía con la naturaleza.

4.2.2 Proyectar una normativa para la incorporación de vegetación en los inmuebles, promoviendo las fachadas verdes.

4.2.3 Definir una normativa publicitaria que evite la invasión del espacio público.

4.2.4 Aplicar un mecanismo de recolección de aguas lluvias.

## 5.2 ESTRATEGIAS DE DISEÑO

El desarrollo de las estrategias de diseño se realizó en base a la evaluación estratégica dada a conocer en el capítulo anterior y a los objetivos planteados para el proyecto. Es importante mencionar que en este caso se busca tener una coherencia entre cada acción, para que sean conducentes hacia los objetivos.

Las estrategias de diseño se centran en 4 áreas de desarrollo, relacionadas directamente con los objetivos específicos. Están por ello enmarcadas en acciones específicas las cuales después tendrán un diseño formal específico. Estos son: (Portafolio - Lámina 20)

**CONECTIVIDAD:** Reconocer los principales puntos de conexión del sector, y potenciar entre ellos el transporte público y los desplazamientos no motorizados. Cada uno de los modos de desplazamiento posee requerimientos espaciales distintos (Portafolio - Lámina 23), los cuales deben ser atendidos con la prioridad correspondiente para integrarse a un uso compartido del espacio público. (Figura 15).

**RENOVACIÓN:** Densificar los ejes estructurantes, generando una línea de protección a las zonas de menor densidad de los altos flujos presentados en ellas. Además se busca potenciar el uso mixto de la vía que se sirva del transporte público, otorgando una mayor eficiencia a este. (Figura 16)

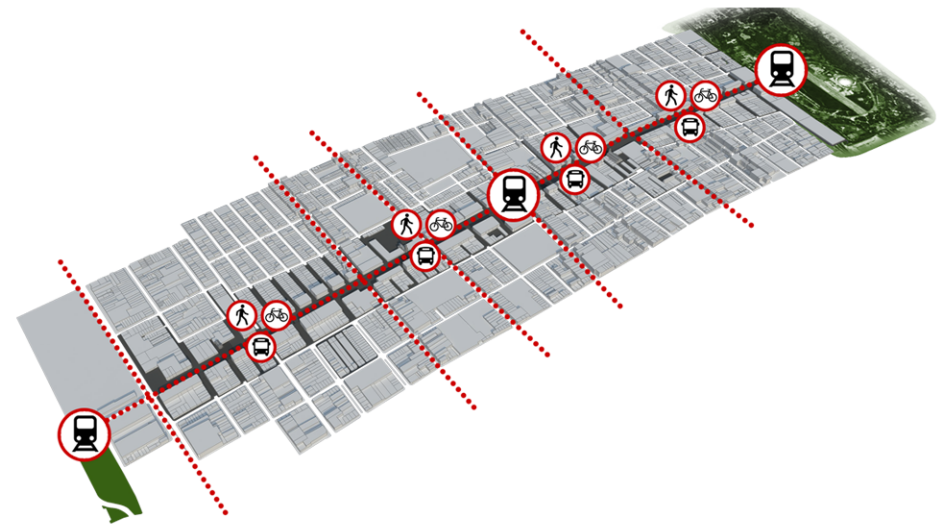


Figura 15 - Conectividad

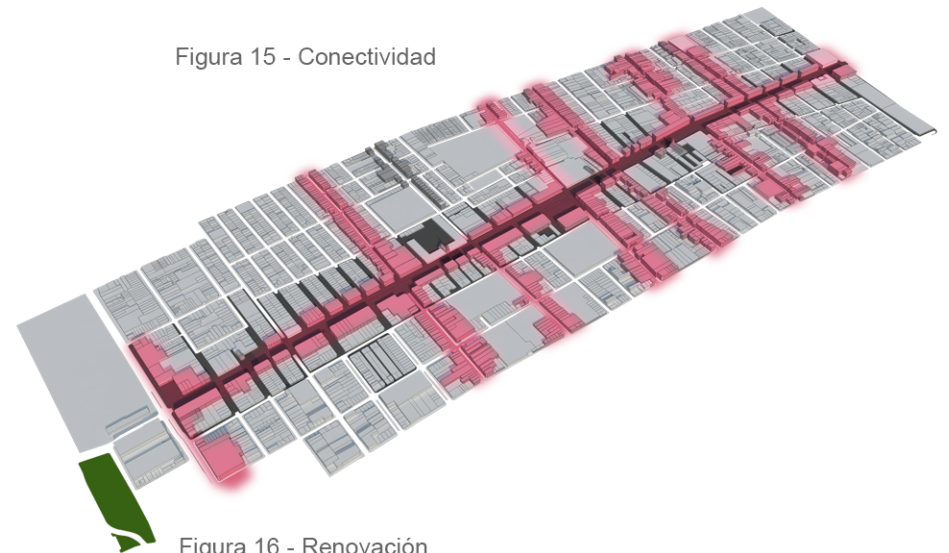


Figura 16 - Renovación

**PATRIMONIO:** Reintegrar a la ciudad los inmuebles deteriorados o en desuso, para ponerlos en valor. De esta manera, reconocer el barrio a partir de un circuito a través de los inmuebles de valor patrimonial, arquitectónico y social. (Figura 17)

**MEDIO AMBIENTE:** Preservar e incorporar especies arbóreas integradas al espacio público natural. De esta manera, unificar el inicio y remate del eje a partir de un parque lineal, entregando continuidad a las grandes áreas verdes de la comuna. (Figura 18)

Las estrategias de diseño vienen a culminar el proceso que comenzó con la determinación de la problemática y temática a tratar, y que ha sido explicado a lo largo de esta memoria. Ahora corresponde dar paso a las propuestas llevadas al territorio con formas determinadas para dar respuesta a los objetivos y estrategias presentadas.

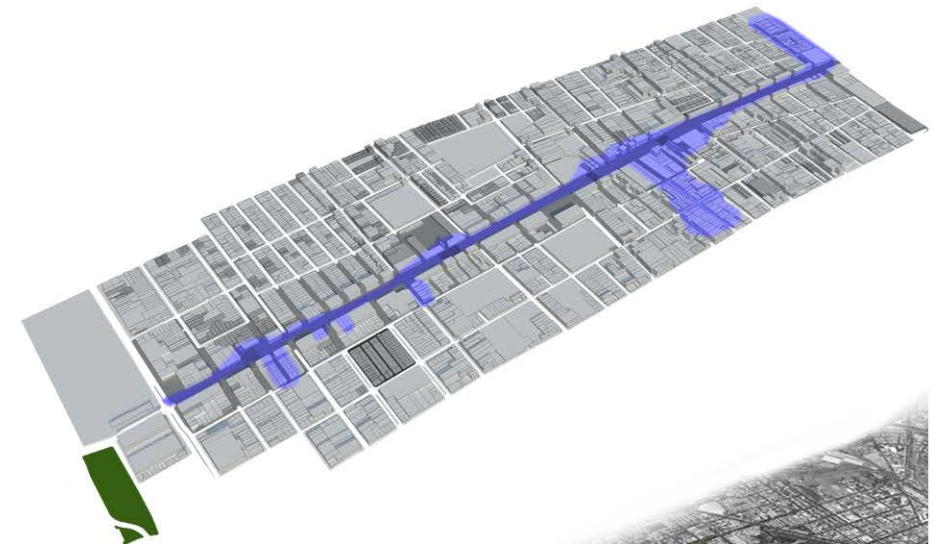


Figura 17 - Patrimonio

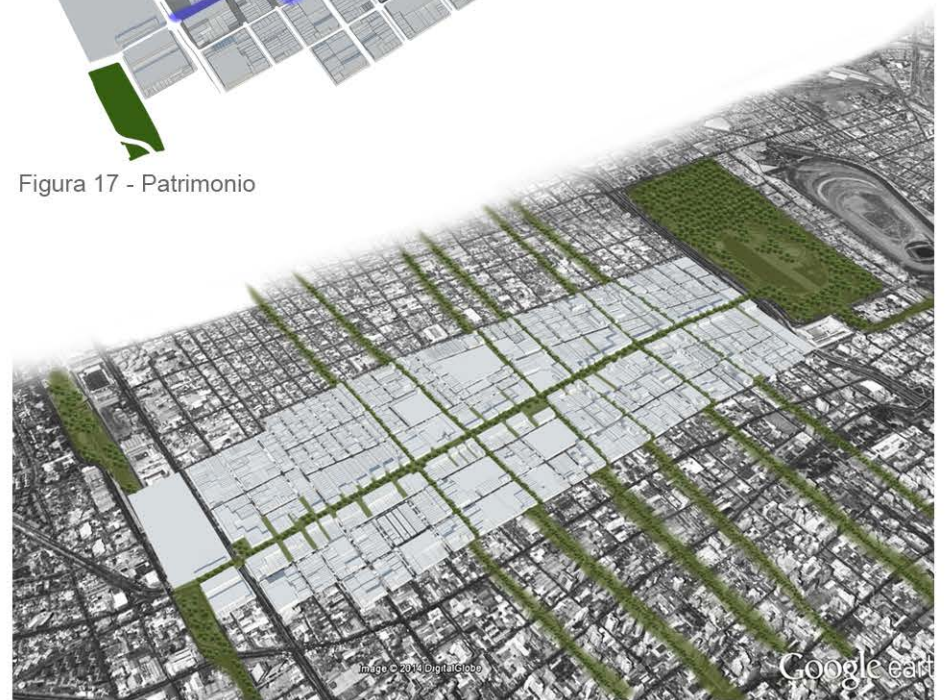


Figura 18 - Medio ambiente







capítulo sexto:

# PROPUESTA

VISTA HACIA EL ORIENTE AV. MATTÁ  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

## 6.1 PROPUESTA PROGRAMÁTICA

Dentro de la propuesta programática aparecen todos los espacios relacionados con los puntos de conexión más importantes del sector, con los Inmuebles de Conservación Histórica, con las zonas especializadas, y las áreas verdes. De esta manera se generan los siguientes proyectos específicos a lo largo de Av. Matta:

**Plaza San Eugenio:** Espacio de encuentro ubicado en la estación Irarrázaval, la cual desde el 2018 comenzará a funcionar como estación combinación entre la línea 3 y 5 del Metro. Es por ello que este espacio se crea en función de los altos flujos que genera el transbordo entre los distintos modos de transporte. Se propone además estacionamientos subterráneos que permitan la combinación auto-Metro, sin la necesidad del ingreso a la comuna en vehículo.

**Zona de oficinas:** Se generan tres sectores especializados de oficinas, relacionados directamente con las 3 estaciones de Metro presentes en el área de intervención.

En la estación Irarrázaval, un sector de mayor densificación, relacionado con el punto de conexión más importante del área, transformándose en la portada de la renovación.

En la estación Matta, se proponen oficinas relacionadas con los servicios de salud entregados en el Hospital San Borja, conformando así un sector especializado, en relación a este nuevo punto de conexión de metro.

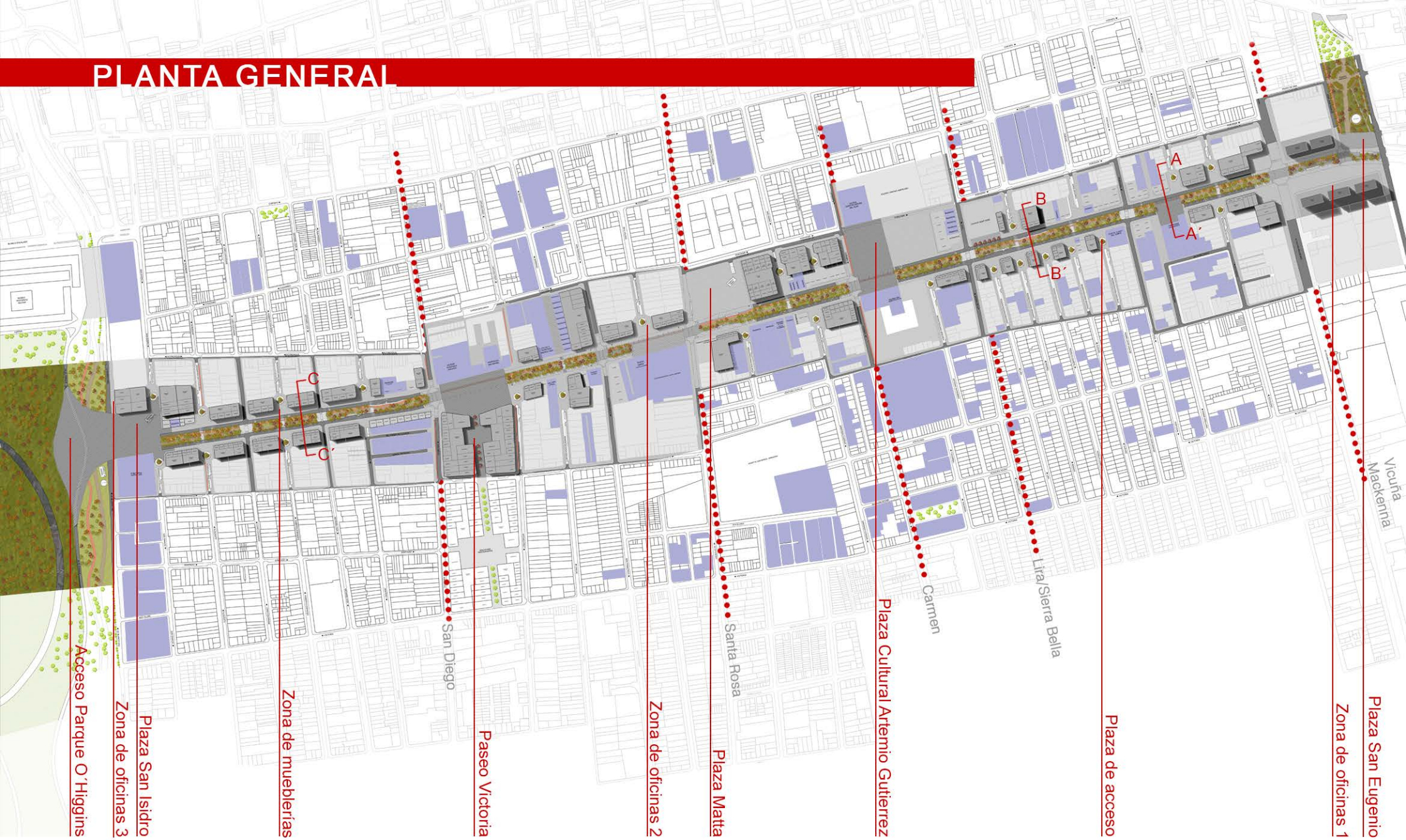
Finalmente en la estación Parque O'Higgins se genera el último sector de oficinas relacionado con el funcionamiento del parque y las actividades que allí se realizan.

**Bandejón central:** La disminución de 4 a 2 pistas por lado en Av. Matta, permite la ampliación de su bandejón central, ahora potenciado como un parque lineal que integra las grandes áreas verdes ubicadas en el inicio y remate del eje. En él se genera un ciclovía bidireccional, un paseo peatonal, zonas de ejercicios y zonas de juegos infantiles relacionadas con los colegios. Finalmente permite entregar una mayor cantidad de áreas verdes a un sector que hoy día presenta un importante déficit del mismo. (Figura 19)

**Plazas de acceso:** El cierre de las calles de menor jerarquía permite generar vías de acceso restringido a los residentes y vehículos de carga y descarga, los cuales rematan en plazas de acceso vinculadas a las nuevas edificaciones de densificación mayor. Estas aparecen como un espacio público de menor escala, otorgando una gradualidad entre el eje comercial y el espacio privado.

**Plaza Cultural Artemio Gutierrez:** Se potencia en este sector una actividad cultural relacionada con el Colegio Hispano Americano, la Iglesia Nuestra Señora del Pilar y la Iglesia del Buen Pastor -estas dos últimas, Inmuebles de Conservación Histórica-. Se potencia en ella actividades de interacción social y encuentro entre vecinos del sector.

# PLANTA GENERAL



 Inmueble de Conservación Histórica

## 6.1 PROPUESTA PROGRAMÁTICA

**Plaza Matta:** Espacio dedicado al flujo relacionado con la nueva estación de Metro Matta y el Hospital San Borja, lo cual en conjunto generará uno de los puntos de mayor confluencia de gente durante el día. Se potencia en ella comercio y servicios que acompañen las actividades antes mencionadas, pero principalmente que responda a las exigencias de una movilidad eficiente.

**Paseo Victoria:** Boulevard relacionado con el comercio de cuero y calzado desarrollado en la calle Victoria, ubicada al sur de Av. Matta. Se pretende con esto, fomentar una de las actividades con mayor flujo de gente, enriqueciéndolo a partir de un paseo peatonal que finaliza en Av. Matta, integrándolo al comercio desarrollado en este eje.

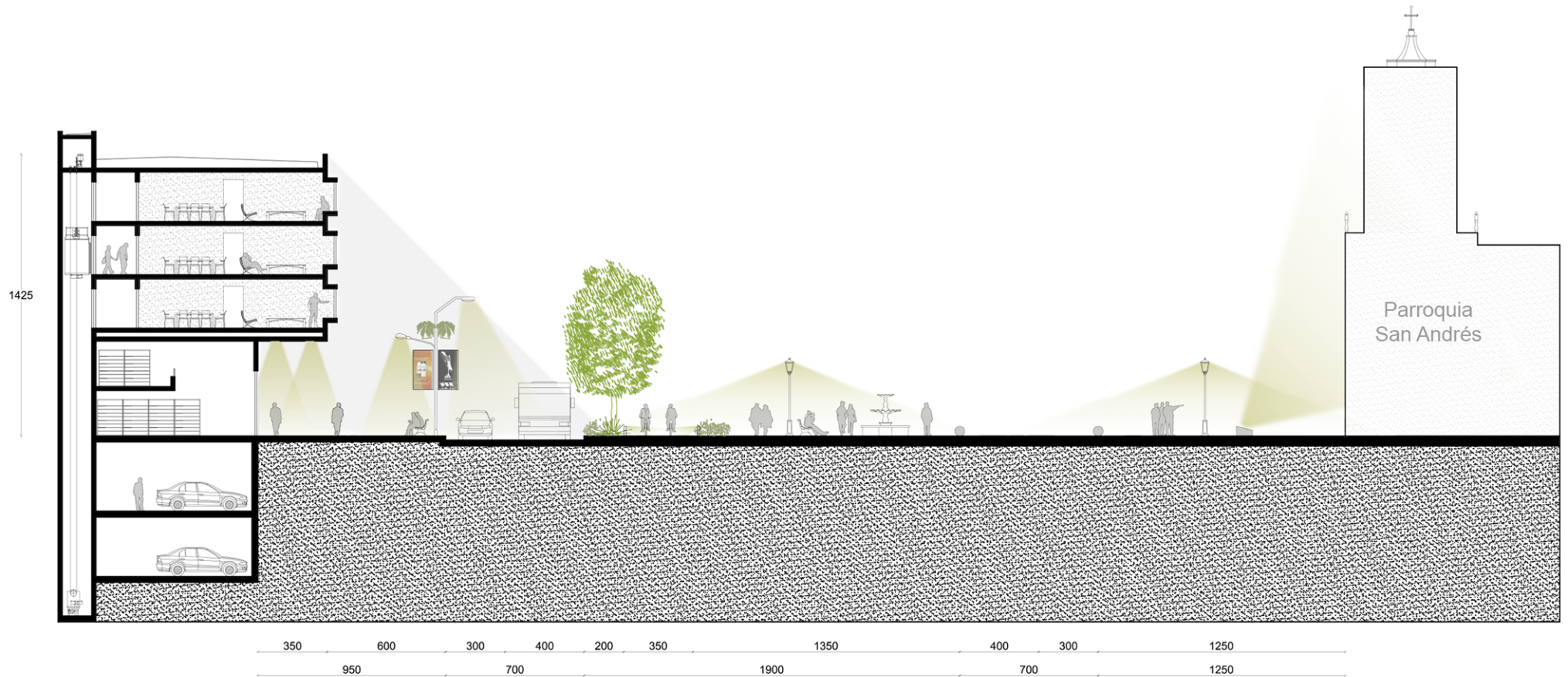
**Zona de mueblerías:** Sector dedicado al comercio de muebles, potenciando otra de las zonas especializadas detectadas en el sector. Este espacio permite la exhibición de muebles en el espacio público, generando un boulevard que acompaña el flujo de Avenida Matta. Se propone además estacionamientos subterráneos relacionados directamente con este comercio. (Figura 20)

**Plaza San Isidro:** Espacio dedicado al flujo de gente relacionado con la estación Parque O'Higgins. Se potencia en este lugar el desarrollo de comercio relacionado con las actividades masivas realizadas en el Parque O'Higgins, tales como boleterías, además de servicios que potencien la plaza como un lugar de encuentro entre vecinos y usuarios del parque.

**Acceso Parque O'Higgins:** Se potencia en este sector los desplazamientos no motorizados, enriqueciendo el acceso peatonal a uno de los parques más emblemáticos de Santiago. Esto se logra a partir del soterramiento de la Autopista Central y la línea 2 de Metro, lo que permite generar una estación de transbordo subterránea entre el bus y el metro. De esta manera el espacio en superficie adquiere un carácter de espacio de encuentro familiar, entregando una propuesta alternativa a los conflictos observados actualmente en este punto. Este gran espacio urbano se transforma en el remate de la zona de renovación planteada en el presente proyecto.

Como se puede apreciar dentro de la propuesta programática, aparecen distintos usos de suelo, vivienda, oficina, áreas verdes, servicio y equipamiento. De esta manera, se pretende potenciar las zonas centrales de la capital como sectores de uso mixto que permitan una cercanía entre estos distintos puntos de destino, logrando además una mayor eficiencia del transporte urbano.

# CORTE AA'



En los sectores de I.C.H se generan plazas que permiten la contemplación de las edificaciones de valor patrimonial, arquitectónico o social. Para ello se utilizan recursos espaciales y de iluminación.

Se propone además una altura de densificación menor que no compita con el inmueble de valor.

Tal es el caso de la Parroquia San Andrés, para la cual se genera una plaza/atricio integrada al bandejón central.

Figura 19 - Zona de I.C.H

# CORTE BB'



La zona de parada de buses se propone en el bandejón central y de manera escalona. De este modo se evita el encajonamiento del bandejón generado por paradas ubicadas de frente.

Figura 20 - Bandejón central en zona de parada de buses

## CORTE CC'



En la zona de mueblerías se propone un ensanchamiento de vereda, que permite el uso del espacio por parte del comercio de muebles, generando un boulevard dedicado a su venta.

Con respecto a las fachadas se hacen consideraciones con respecto a su orientación. De este modo aparecen balcones en la fachada norte y vanos amplios en la fachada sur.

Figura 21 - Zona de mueblerías

## 6.2 PROPUESTA DE SOSTENIBILIDAD

La propuesta de sostenibilidad del proyecto se comprendió en términos de integración social, energéticos y de impacto ambiental.

**Sostenibilidad social:** Tal como se ha expresado anteriormente, el proyecto busca generar un equilibrio entre los distintos modos de desplazamiento, evitando el uso masivo del automóvil, potenciando tanto el transporte público como la bicicleta y poniendo el énfasis en el viaje a pie. Este último, es un medio de transporte que puede utilizar la inmensa mayoría de las personas, de cualquier edad, a excepción de quienes padecen algún tipo de deficiencia motora. Consecuentemente, caminar es la forma de desplazamiento más equitativa socialmente hablando. Favorecer los desplazamientos a pie en la ciudad, es favorecer igualmente a todos sus habitantes, que siempre son peatones en algún instante de su desplazamientos.

Finalmente, caminar proporciona un contacto directo con las personas. La presencia de de gente en el espacio público facilita la interacción social, a través del encuentro, la identificación, el conocimiento y la relación entre ellas.

Por otra parte, luego de analizar las zonas especializadas del sector, como las mueblerías o la zonas de calzado en Victoria, el proyecto busca no solo mantenerlas, sino también potenciarlas como actividades que generan un importante flujo de gente en el sector. De esta manera, se integra a los vecinos, comerciantes y actividades del sector en la intervención propuesta.

**Sostenibilidad energética:** El proyecto busca el menor consumo energético posible, tanto en el espacio público como en el privado. De esta manera se propone alumbrado público solar a lo largo de todo el eje, promoviendo el ahorro total de energía eléctrica. Por otra parte, dentro de las tipologías habitacionales propuestas en el proyecto, se hace la diferenciación entre las fachadas norte y sur de Av. Matta, a partir de vanos amplios en el lado sur, y balcones en el lado norte, permitiendo una mayor eficiencia de la luz natural y el menor consumo de la luz artificial. (Figura 22)

Figura 22: Sistema de alumbrado público solar.



Figura 22: <http://www.bio-sol.net/>



**Sostenibilidad ambiental:** Una primera postura del proyecto fue cambiar el enfoque con que hasta ahora se ha planificado el transporte urbano en la ciudad, orientado al uso masivo del automóvil, lo que permite reducir los conflictos ambientales relacionados con este, tales como el ruido, contaminación, congestión.

En segundo lugar, la preservación, consolidación e incorporación de áreas verdes permitió mejorar las condiciones ambientales, aumentando la presencia vegetal en el sector. Estas nuevas zonas verdes, poseen un sistema de recolección de aguas lluvias que permite la reutilización de esta.(Figura 23)

Finalmente, el proyecto aplica normativas a través de ordenanzas municipales para el diseño de fachadas, mobiliario urbano y publicidad, definiendo elementos en armonía con la naturaleza.

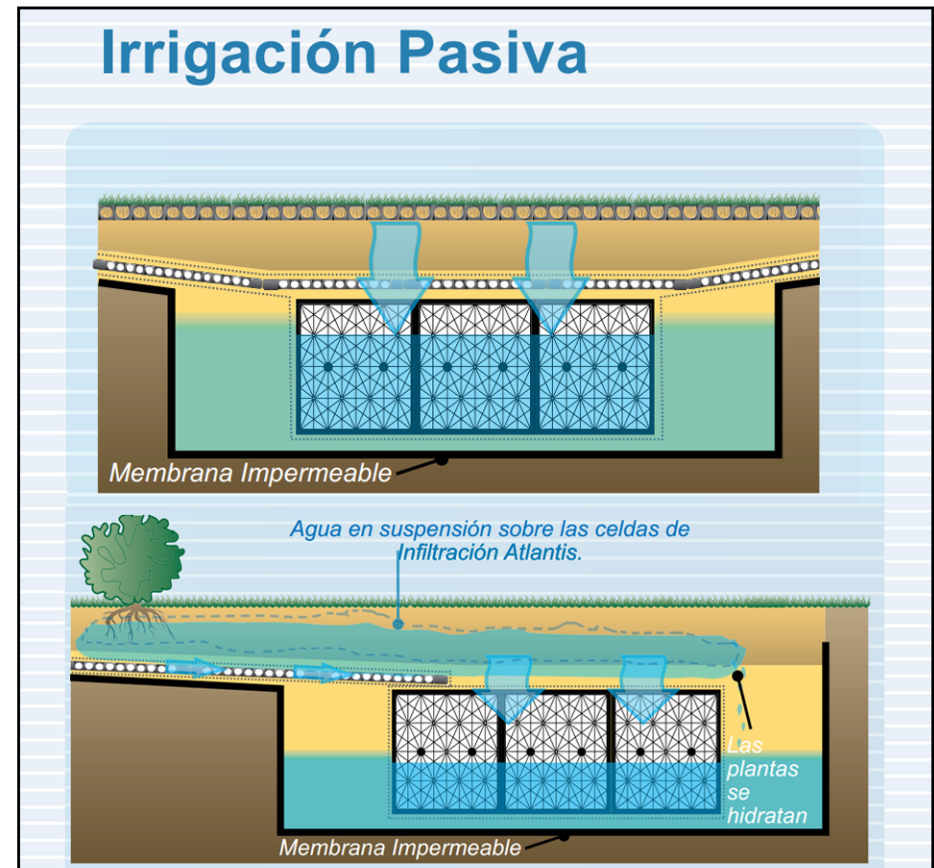


Figura 23: Sistema de recolección de aguas lluvias.

Figura 23: ATLANTIS <http://www.sistemasgeotecnicos.cl/>

## 6.3 PROPUESTA POLÍTICO-NORMATIVA

Para la puesta en marcha de un proyecto como el que se presenta en esta memoria, es preciso, no solo una propuesta de programa y diseño, sino que requiere además de un marco legal que permita tanto la ejecución como la mantención en el tiempo de la intervención.

En primer lugar, resulta necesario establecer el plan maestro como instrumento de planificación territorial, el cual debe ser vinculante para el proceso posterior del plan seccional. Este permitirá, entregar las condiciones físico-espaciales que debiese adoptar dicho instrumento. El objetivo de generar una imagen urbana a partir de un plan maestro puede ir desde la rehabilitación de zonas deterioradas, la protección de zonas de valor patrimonial, una regeneración urbana, etc.

En segundo lugar, el plan considera necesaria la creación de sociedades respaldadas en un marco legal, compuesta por todos los actores involucrados en la planificación de la ciudad. Hablamos del gobierno central -a través de las instituciones públicas pertinentes-, el gobierno local, el sector privado y la ciudadanía, agrupados en un plan de gestión inclusivo. La formación de estas sociedades permitirá asegurar la permanencia en el tiempo del proyecto, dada la obligatoriedad para quienes la integran.

Se hace hincapié en la inclusión de todos los actores relacionados con la planificación urbana, debido a la actual falta de un marco legal que establezca

canales constantes de integración de la comunidad en el desarrollo de proyectos urbanos.

Lo señalado anteriormente, se refleja principalmente en que la ciudadanía permanece al margen de las decisiones, y en general, no se le asigna un papel activo en las políticas e intervenciones urbanas de nuestro país. En esa medida, la comunidad queda reducida a ser una observadora pasiva de los resultados de una decisión ya adoptada por terceros.

De esta manera, en tercer lugar, para el desarrollo del presente proyecto resulta fundamental generar un marco legal que establezca que las decisiones u opiniones de la ciudadanía son vinculantes en todas las etapas de este, entendiendo que son ellos, los receptores de la intervención a realizar. Esto permitirá identificar, con mayor facilidad, los intereses, necesidades y cambios que requiere el territorio. De este modo, la acogida que pueda tener el proyecto en los ciudadanos dependerá principalmente del grado de integración física y social de éste con el medio intervenido.

Por otra parte, la planificación de este proyecto no puede verse de manera sectorial, considerando que analiza y propone temas en materia de transporte público, integración social, que deben ser resueltos con una visión integral de ciudad. Para ello, se requiere establecer una autoridad que coordine y unifique los criterios de cada gobierno local.

Con esto no se pretende crear una nueva autoridad, debido a una posible superposición de funciones. Sin embargo se propone usar el cargo del intendente y traspasarle competencias y recursos desde los ministerios y los municipios. En este escenario, la planificación y ejecución del proyecto se integran a un plan metropolitano en temas claves como el transporte, la recuperación de barrios o la densificación de zonas centrales de la capital, entre otros.

Finalmente, y con respecto a la normativa del gobierno local, el plan busca el equilibrio entre las necesidades físicas y sociales de la ciudad -tales como la integración social a través de la densificación-, con los intereses del municipio y del sector privado.

Para ello, se propone añadir a la zona de conservación histórica -la cual limita la altura máxima en 7 pisos-, un artículo que posibilite el aumento de altura en los sectores de plazas públicas y de transbordo. La cantidad de metros cuadrados añadidos será un porcentaje relacionado con los metros cuadrados de la plaza que enfrenta. De esta manera se potencia la densificación en los puntos de mayor flujo de gente. Las condiciones de morfología urbana-arquitectónica de estos, estarán dadas a partir de un plano seccional.

## 6.4 PLAN DE GESTIÓN

### 6.4.1 Institucionalidad del proyecto

La gestión del proyecto está basada en la conformación de la "Asociación Matta 2055", una entidad sin fines de lucro integrada por cinco agrupaciones. Cada una de ellas representa los diferentes actores relacionados con la intervención urbana a realizar. La convergencia de estos permite asegurar la permanencia en el tiempo del proyecto, dada la obligatoriedad para quienes la integran. Esta situación se complementa con mecanismos de evaluación, coordinación, planificación, ejecución, fiscalización y mantención en el tiempo del presente proyecto, velando por la concreción de cada una de las etapas definidas en el plan de gestión.

La primera agrupación corresponde al sector público representado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y el Ministerio del Medio Ambiente (MMA). Esta conforma una sola entidad representante del gobierno central.

El segundo sector involucrado -también desde la administración pública-, está constituido por la Municipalidad de Santiago. Cabe destacar que si bien el proyecto se concentra principalmente en la comuna de Santiago, también posee una intervención en la comuna de Ñuñoa, por lo que resulta necesario coordinar el trabajo entre estas dos instituciones.

La tercera agrupación es del sector privado, compuesta por la Cámara Chilena de la Construcción (CChC), la Cámara de Comercio de Santiago (CCS), Metro S.A, e inversionistas presentes en el sector.

La cuarta agrupación la conforman universidades y Organizaciones no gubernamentales aportando estudios y propuestas de diseño para los proyectos específicos del sector.

Por último, está la agrupación de organizaciones sociales presentes en el sector, que se compone del Comité Matta Sur, Centro Cultural Matta Sur, juntas vecinos, mueblistas, comerciantes, entre otros.

El financiamiento de la construcción de la propuesta está conformado por tres partes. La primera es a través de la Ley de Presupuesto, en el ítem "Transferencias para gastos de capital" en la partida del Ministerio de Obras Públicas, la que permitirá la inversión inicial necesaria para la expropiación.

En segundo lugar, y para los proyectos específicos, se utiliza el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) aportado desde el Convenio de programación. Estos se encuentran definidos en la ley 19.175, como un "programa de inversiones públicas, con finalidades de compensación territorial, destinado al financiamiento de acciones en los distintos ámbitos de infraestructura social y económica de la región, con el objeto de obtener un

desarrollo territorial armónico y equitativo”. La clasificación del proyecto corresponde con esta definición.

Por último, se encuentran los aportes provenientes del sector privado, las organizaciones no gubernamentales y las organizaciones de vecinos y comerciantes del sector. De esta manera, la inversión y el financiamiento del proyecto se realiza de manera mixta, en donde tanto el sector público como privado realizan aportes para la planificación, ejecución y mantenimiento en el tiempo del presente proyecto.

La mantención en el tiempo resulta de alta importancia dado su condición de proyecto a largo plazo. El financiamiento para la mantención en el tiempo proviene de las ganancias generadas por la plusvalía de los terrenos, la actividad comercial y los servicios de transporte. De este modo, el proyecto tiene una propuesta tanto para materializarse como para mantenerse en el tiempo.

La propuesta de este plan de gestión va en función de revalorizar y reconstruir los procesos de participación de todos los sectores sociales y económicos en la planeación y gestión de la ciudad, ya que en la ejecución de los grandes proyectos urbanos no bastan las condiciones de viabilidad financiera y legal, si no se alcanza el nivel de transparencia y de consenso entre los actores involucrados para la necesaria aprobación de estos.

Figura 24: Institucionalidad del proyecto

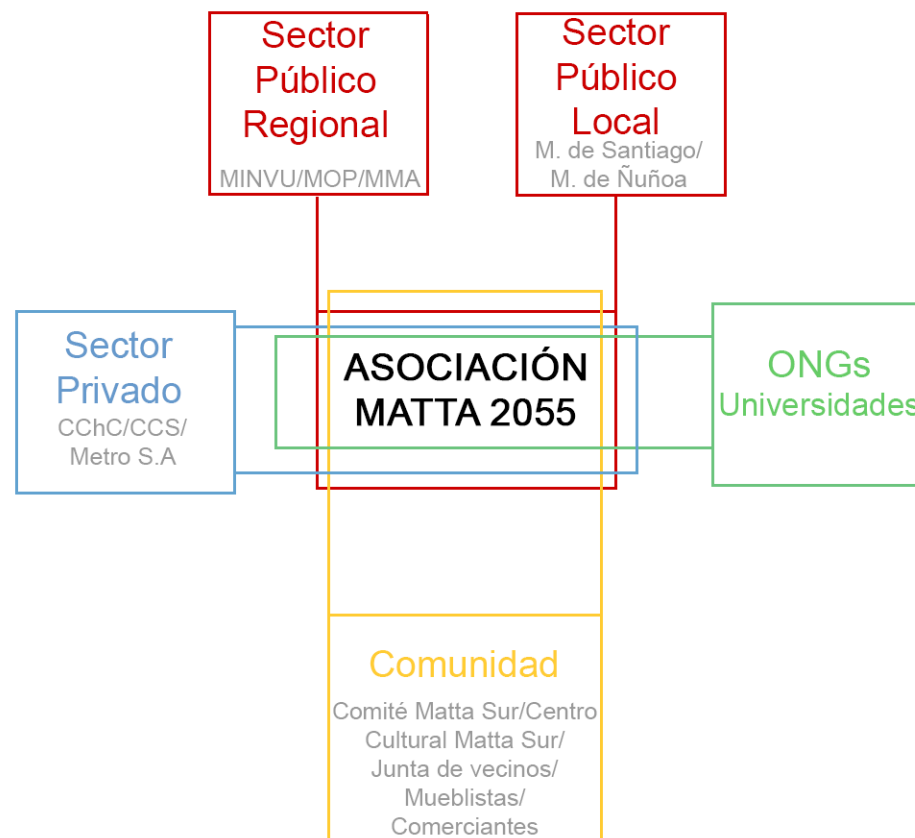


Figura 24: Elaboración propia

## 6.4 PLAN DE GESTIÓN

### 6.4.2 Etapas del proyecto

El Plan Maestro de Regeneración Urbana de Av. Matta, como proyecto de ciudad no sólo es el resultado de cuestiones formales, sino que es un proceso que se inscribe en el contexto de una sociedad en la que interactúan diversos poderes, agentes e instituciones.

Es por ello que resulta necesario que el proyecto se materialice de manera gradual, definiendo las etapas de planificación y ejecución para lograr los objetivos que el proyecto se plantea para el año 2055. (Portafolio - Lámina 21)

Cada uno de estos objetivos, requiere acciones que implican, por un lado, mecanismos de gestión, como la tarificación integral de transporte, y de diseño y construcción, como las plazas o zonas de densificación, por otro; Por lo que cada una de ellas requiere un tiempo distinto para su realización.

El plan de gestión se hizo en base a un estudio de licitaciones públicas, programas municipales y gubernamentales de renovación urbana los que dieron un tiempo estimado de realización para cada uno de los proyectos específicos.

El plan contempla etapas de evaluación cada 5 años, que permitirán reacondicionar los distintos objetivos específicos del proyecto, entendiendo

este como un proceso que va mutando según las necesidades que puedan ir surgiendo en su planificación y ejecución.

El proceso se divide en 4 etapas, cada una de ellas separadas por 10 años, comenzando en el año 2015 y finalizando el 2055. Estas son:

La primera etapa, tiene por objetivo generar un plan de movilidad eficiente que desincentive el uso del automóvil. Para ello, se requieren por un lado mecanismos de gestión, y por otro el diseño y construcción de la infraestructura para los desplazamientos en transporte público, bicicleta o a pie.

La segunda etapa, contempla la integración de nuevas viviendas en el sector aprovechando los nuevos medios de conexión tanto motorizado como no motorizado, para lo que resulta necesaria la expropiación correspondiente para la posterior densificación.

La tercera etapa, contempla el mejoramiento y renovación del espacio público, lo que requiere una segunda etapa de expropiación.

La cuarta y última etapa, contempla el cumplimiento de los objetivos propuestos por el proyecto, que finalizan con el soterramiento de la Autopista Central, en conjunto con la línea 2 de Metro.









capítulo séptimo:

# CONCLUSIONES

BANDEJÓN CENTRAL AV. MATTA  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

# CONCLUSIONES

Al concluir este documento, se destaca en primera instancia la importancia de la definición de una metodología para concebir el proyecto urbano. El resultado que este pueda tener, solo será gracias al establecimiento detallado de cada una de las etapas a desarrollar propuestas por el autor. Desde el planteamiento del problema hasta las propuestas de diseño emplazadas en el territorio.

Es de alta importancia establecer tanto las etapas como los alcances del proyecto debido a las infinitas problemáticas que podrían ser abordables con proyectos de esta envergadura.

Si bien, los conocimientos específicos sobre la temática abordada por este proyecto en particular no fueron adquiridos en el transcurso de la carrera, si lo fueron las competencias y aptitudes para desenvolverse en las temáticas presentes en la ciudad. Son éstas capacidades, las que posibilitan el poder aportar a la solución de problemas urbanos de cualquier índole, teniendo el diseño como elemento esencial.

El aporte del arquitecto es determinante en la posibilidad de una acción sobre el territorio, teniendo el potencial de contrarrestar problemas de alta complejidad urbana. Y así lo fue para el desafío que se planteó el presente proyecto. El transporte urbano.

Transportarse en Santiago es hoy un tema crítico y de alto impacto en la calidad de vida de los habitantes. Lo es cada vez más. Tanto, que no es exagerado pensar que ha ido cobrando una incidencia social similar a la que generan problemas como la delincuencia, la contaminación ambiental o las deficiencias en el área de la salud o la educación. Prueba de ello es el creciente número de artículos y notas de prensa referidos a conflictos del transporte urbano que han sido publicados a lo largo del año que ha durado este proceso de título<sup>6</sup>.

Al concluir este estudio, puedo afirmar que la arquitectura se ha mantenido al margen de este problema, considerándolo como un tema netamente técnico, que apunta principalmente a conectar de la manera más rápida y eficiente un punto A con un punto B. Dando respuesta netamente a los indicadores cuantitativos, como el tiempo de traslado, la velocidad o la frecuencia de los buses.

El rol del arquitecto, debiese extenderse más allá de esa frontera, sumando a la dimensión técnica de la movilidad urbana, las dimensión social y espacial-morfológica (ESCUDERO, 2014: 212). En otras palabras, el

---

<sup>6</sup> En abril del presente año, el transporte público obtuvo el último lugar -por segundo año consecutivo- del Índice Nacional de Satisfacción de Clientes, realizado desde hace 13 años por la Universidad Adolfo Ibáñez (UAI) y la consultora Praxis. El transporte público -que agrupó en esta ocasión a Transantiago y a Metro- obtuvo el 3% de satisfacción entre los usuarios.

arquitecto debiese determinar las problemáticas físico-espaciales y socio-culturales del espacio público entre esos dos puntos y plantear su mejora en función de los planes y proyectos de transporte urbano ideados para ese trayecto. Es el objetivo que se propuso el presente proyecto.

El Plan Maestro Matta 2055 apunta vincular la calidad del transporte urbano con la calidad del espacio público, de modo que los objetivos, estrategias y acciones fueron destinadas a mejorar tanto la movilidad de los pasajeros como la calidad del espacio urbano involucrado, optimizando la experiencia y la forma de vivir ese espacio en los desplazamientos que hacemos día a día en la ciudad.

Con este proyecto se demuestra que nuestra ciudad podría mejorar drásticamente la calidad de algunos espacios públicos en relación al transporte urbano, los cuales actualmente se encuentran desaprovechados o deteriorados por el mismo.

En esa línea, la propuesta concibe los desplazamientos urbanos a partir de la persona, en su condición de pasajero y de habitante, y no desde la eficiencia de un modo de transporte. De allí que resulte fundamental considerar a los ciudadanos en esa tarea, ya que finalmente son ellos quienes darán uso y vida a las intervenciones propuestas en la ciudad.

Ese, es además, uno de los sellos que recojo de mi formación como arquitecto de la Universidad de Chile y que pude fortalecer en el proceso de seminario de investigación (Modelo de Gestión Urbana y Participación Ciudadana - Caso: Autopista Vespucio Oriente). Me refiero al sentido de servicio que se le otorga a nuestra profesión -servicio al cliente, a la comunidad o al país-, entendiendo que el receptor de nuestro trabajo es un personaje activo en el desarrollo de la obra, por lo tanto, su voz y su opinión resultan fundamentales para el servicio arquitectónico. De ahí la importancia de efectivos procesos participativos, que transformen a los ciudadanos en protagonistas del desarrollo de su ciudad y no en meros receptores de los proyectos desarrollados por terceros.

Finalmente, si bien, el proyecto no pretende solucionar el problema del transporte urbano en Santiago, dado que este es un tema de alta complejidad que requiere un plazo de tiempo mayor y el aporte de distintas disciplinas, si se puede asegurar que propicia la manera de conjugar dos lenguajes -el desplazamiento y el paisaje- en la planificación urbana. El presente documento presentó justamente la visión particular del autor sobre cómo debiesen concebirse las ciudades con respecto a esa temática.





# BIBLIOGRAFÍA

BANDEJÓN CENTRAL AV. MATTA  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

# BIBLIOGRAFÍA

- **BUS RAPID TRANSIT (BRT) (2010)** Guía de planificación de sistemas BRT, Autobuses de Tránsito Rápido. New York, Estados Unidos.
- **BOOTH R. (2014)** Motorización, infraestructuras y medio ambiente urbano: un desafío permanente para la ciudad. En: Chile urbano hacia el siglo XXI. Editorial Universitaria. Santiago, Chile.
- **ESCUADERO N. (2014)** Movilidad sustentable, eje estructurante de la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano. En: Chile urbano hacia el siglo XXI. Editorial Universitaria. Santiago, Chile.
- **ESPACIO PÚBLICO (2013)** Transporte como motor de integración social urbana. Documento de referencia 06. Ivan Poduje-Oscar Figueroa. Santiago, Chile.
- **ESPACIO PÚBLICO (2013)** Vía rápida para reducir la desigualdad. Informe de políticas públicas 02. Alejandro Aravena-José de Gregorio-Iván Poduje. Santiago, Chile.
- **FERNANDEZ GÜELL J. (2006)** Planificación estratégica de ciudades, nuevos instrumentos y procesos. (2da Edición) Editorial Reverté. Barcelona, España.
- **HERCE M. (2009)** Sobre movilidad en la ciudad, propuesta para recuperar un derecho ciudadano. Editorial Reverté. Barcelona, España.
- **JIRÓN P. (2014)** Más allá del transporte: la experiencia de la ciudad desde la movilidad cotidiana. En: Chile urbano hacia el siglo XXI. Editorial Universitaria. Santiago, Chile.
- **LÓPEZ E. (2014)** Desarrollo inmobiliario, mercado de suelo y exclusión social en áreas metropolitanas chilenas. En: Chile urbano hacia el siglo XXI. Editorial Universitaria. Santiago, Chile.
- **MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES (MTT) (2012)** Plan maestro de transporte 2025. Santiago, Chile.
- **MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO (MINVU) (2013)** Densificación urbana como herramienta para la integración social. Santiago, Chile.
- **MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO (2013)** Memoria explicativa Barrio Matta. Santiago, Chile.
- **POLITÉCNICO DE TORINO (2003)** Estrategia de imagen urbana para el área metropolitana de Torino. Editorial: Lybra Immagine. Torino, Italia.

- **POZUETA J. (2009)** La ciudad paseable. Proyecto FONDECYT. Madrid, España,
  
- **SOCIEDAD CHILENA DE INGENIERÍA DE TRANSPORTE (SOCHITRAN) (2013)** Políticas de transporte urbano para nuestras ciudades, un aporte a la nueva política de desarrollo urbano. Santiago, Chile.
  
- **SOCIEDAD CHILENA DE INGENIERÍA DE TRANSPORTE (SOCHITRAN) (2013)** Desafíos del sector transporte, un aporte al debate programático presidencial. Santiago, Chile.