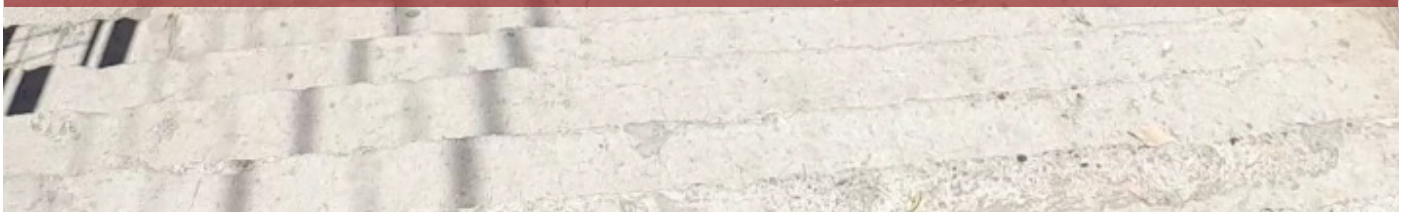




**ACCESIBILIDAD Y CALIDAD DE VIDA:
CONJUNTO LAS CANTERAS DE HUECHURABA**

Planteamiento Integral del Problema de Título,
Carrera de Arquitectura.
Alumna: Francisca Fernanda Hernández Alarcón.
Profesor: Lorenzo Berg.





Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

“ACCESIBILIDAD Y CALIDAD DE VIDA: CONJUNTO LAS CANTERAS DE HUECHURABA”

*«La calidad de tu vida es la calidad del lugar donde
vives emocionalmente».*

Tony Robbins.

*«El movimiento es la vida. La vida es un proceso,
si mejoras la calidad del proceso,
mejorarás la calidad de la vida misma».*

Moshe Feldenkrais.

*«Cuando la que falta es la libertad, la seguridad se
vive como una esclavitud o una prisión».*

Bauman.

Planteamiento Integral del Problema de Título,
Carrera de Arquitectura.
Alumna: Francisca Fernanda Hernández Alarcón.
Profesor: Lorenzo Berg.

Semestre Primavera
Santiago, Chile
2021

ÍNDICE

CAPÍTULO 1: Presentación

1.1. Resumen.....	07
1.2. Introducciones.....	07
1.3. Motivaciones.....	08

CAPÍTULO 2: Planteamiento del problema

2.1. Tema y problema arquitectónico.....	10
2.2. Argumento proyectual.....	11
2.3. Objetivos.....	12
2.3.1. General.....	12
2.3.2. Específicos.....	12
2.4. Antecedentes.....	12
2.4.1. Marco legal, habitacional y programas de mejoramiento.....	12
2.4.3. Manuales de diseño.....	16

CAPÍTULO 3: Marco Teórico

3.1. El entorno en conjuntos y condominios de vivienda.....	19
3.2. Calidad de vida residencial en el habitar colectivo.....	20
3.3. Conjuntos y condominios de vivienda.....	21
4.3.1 Accesibilidad y espacios comunes.....	22
3.4. Accesibilidad y movilidad en el entorno residencial.....	22
4.4.1. Movilidad y rutas accesibles.....	23

CAPÍTULO 4: Caso de Estudio

4.1. Criterios de selección.....	25
4.2. Elección del caso: Conjunto Las Canteras de Huechuraba.....	25
4.3. Contexto y emplazamiento.....	40
4.4. Habitantes.....	44

CAPÍTULO 5: Propuesta

5.1. Lineamientos generales y enfoque.....	47
5.2. Análisis F.O.D.A.....	48
5.3. Estrategias generales de proyecto.....	50

CAPÍTULO 6: Reflexiones.....

54

CAPÍTULO 7: Bibliografía.....

56



1.1. Resumen

El presente documento aborda el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad y de la calidad de vida en los espacios comunes del conjunto Las Canteras de Huechuraba. Esto debido, a que se encuentra emplazado en la ladera del cerro del mismo nombre, y las soluciones de diseño presentadas en el proyecto para solventar la condición de pendiente, están enfocadas en un ideal de corporalidad y no responden a reales necesidades de movilidad de los residentes, afectando su participación y experiencias del habitar en el conjunto, y con ello finalmente, en la calidad de vida residencial. Junto con esto, los espacios comunes, han quedado como espacios resultantes del diseño y configuración de las viviendas, siendo espacios de circulación los cuales no se han trabajado bajo un enfoque de habitabilidad, ya que, no reconocen la diversidad corporal, lo que, provoca que estos espacios no generen experiencias en el habitar.

Se propone, la reconversión de los espacios comunes del conjunto, transformándolos en espacios habitables que formen parte de las experiencias de movilidad en el diario vivir colectivo de todos los residentes, de forma autónoma y sin barreras, conectando la vivienda con todos los espacios existentes dentro del conjunto y el espacio público. Además rehabilitar aquellos espacios en desuso dentro del conjunto para que contribuyan a mejorar la movilidad y calidad de vida residencial, incorporando nuevo equipamiento comunitario que de soporte a las nuevas necesidades de los habitantes.

Palabras clave:

Calidad de vida, Accesibilidad, Espacios Comunes,

1.2. Introducción

El planteamiento del problema de título se enfoca en el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad y calidad de vida de los espacios comunes del conjunto Las Canteras de Huechuraba. Para ello, este documento se divide en 4 capítulos principales.

En primer lugar, se presenta el tema y problema arquitectónico, abordando la importancia de la accesibilidad en diversas escalas, desde la ciudad hasta el entorno de la vivienda, a los espacios comunes, y cómo impacta en la calidad de vida de las personas la falta de ésta, seguido del argumento proyectual, y cómo se aborda este problema desde la arquitectura y enfoques de trabajo, luego los objetivos y antecedentes en los que se apoya el planteamiento, como el marco legal y habitacional, programas de mejoramiento y manuales de diseño accesible chilenos, finalizando con reflexiones generales. del capítulo.

En segundo lugar, se presenta el Marco Teórico, que incluye la revisión de teorías y conceptos que son abordados en el planteamiento del tema de título para su posterior desarrollo.

En tercer lugar, se aborda el caso de estudio, donde se exponen los criterios de selección del caso y la elección de éste, correspondiendo al Conjunto Las Canteras de Huechuraba, detallando sus condiciones y características morfológicas, físico-espaciales, emplazamiento, contexto social actual y habitantes.

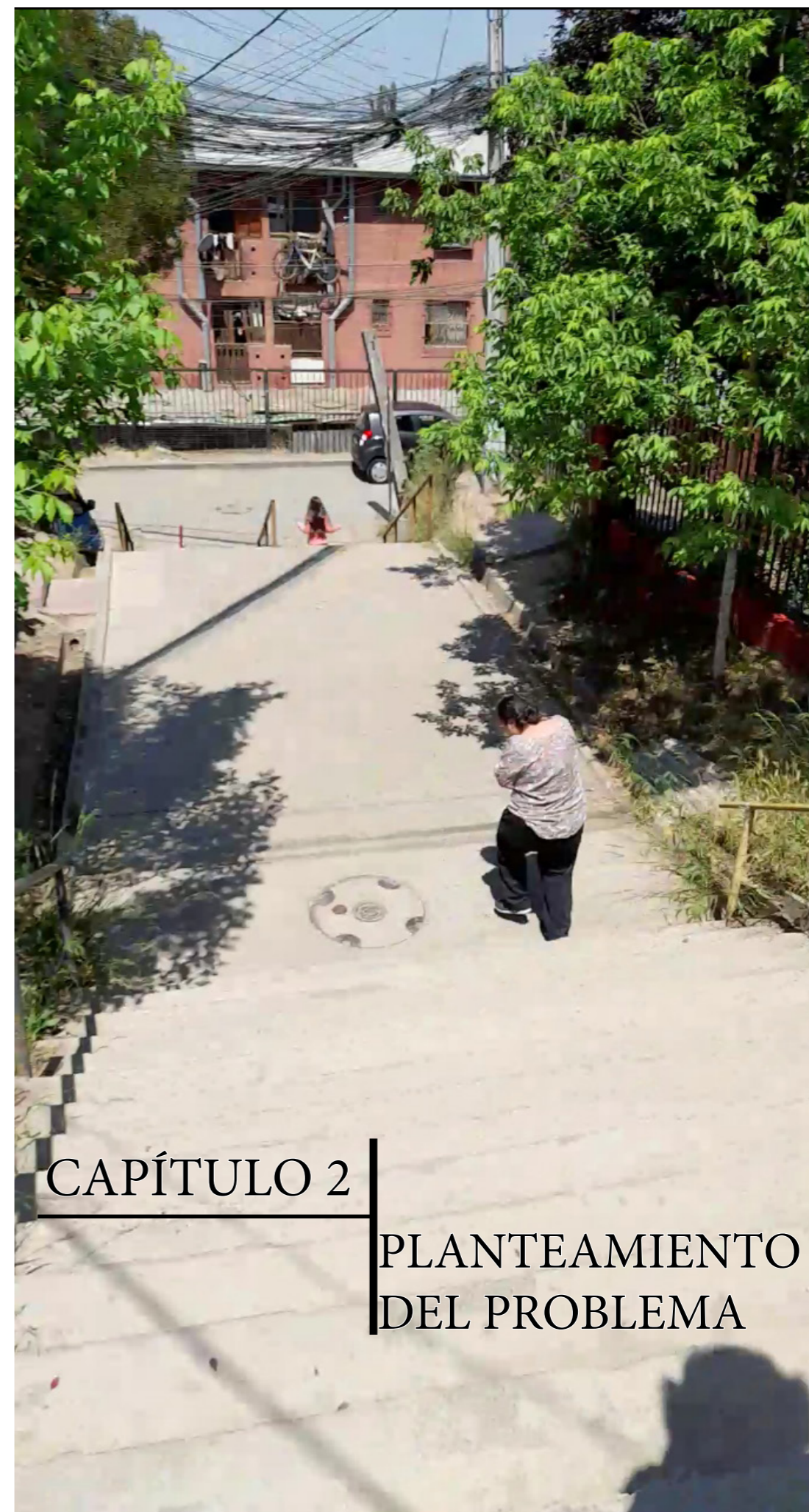
Por último, se presentan los primeros lineamientos generales de la propuesta y enfoques a ser abordados, así como también las primeras estrategias y partido general de proyecto.

1.3. Motivaciones

En primer lugar, el planteamiento del proyecto de título es la culminación del proceso de formación académica, donde podemos implementar y aplicar el conocimiento teórico y experimental adquirido en el diseño de un proyecto. El cual, se desarrolla dentro de un área de interés personal, lo que, otorga mayor libertad de exploración y seguir contribuyendo en complementar vacíos que pudieron quedar debido a lo limitado del plan de estudio y las mallas académicas de la escuela.

Dentro de la formación académica, he revisado y trabajado la accesibilidad y movilidad de forma superficial, ya que, los proyectos poseen diversos enfoques dentro de los cuales, la movilidad no ha sido uno de los principales, entendiéndose así, que la accesibilidad se acota al diseño e implementación de rampas y pavimentos, que responden a una necesidad meramente física e individual. Mi primer acercamiento a la accesibilidad fue con un electivo de especialización, el cual, me orientó para desarrollar mi seminario de investigación sobre ello, desarrollado dentro del habitar colectivo en conjuntos habitacionales.

Mi interés en temas de accesibilidad y calidad de vida surgen mediante una experiencia familiar personal, específicamente con mi abuela materna, quien habitaba su vivienda desde hace décadas y por una enfermedad su vida cambió radicalmente, cada vez le era más difícil realizar su diario vivir, ya que, presentaba problemas de movilidad, no era autónoma. Su vivienda era la misma pero ella no, sus necesidades y prácticas de movilidad eran diferentes que las de hace unos años. Entonces su salud, seguridad y calidad de vida se veían afectados sólo por habitar la vivienda, cuyos espacios respondían a necesidades de otro tipo de corporalidad y movimiento. Esto sumado a un nivel socioeconómico bajo, donde la vivienda presentaba condiciones de precariedad.



CAPÍTULO 2

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1. Tema y problema arquitectónico

En los espacios públicos todas las personas juegan un papel fundamental, contribuyendo a una apropiación e identidad simbólica (López Roa, 2012). Tener acceso al espacio público es parte fundamental de ejercer el derecho a la ciudad, la ausencia de condiciones que aseguren este derecho favorece la exclusión, la pérdida de la identidad comunitaria y de la comunicación, derivando en una fragmentación social que afecta la calidad de vida de las personas (López Roa, 2012: 105).

La planificación es el origen de las decisiones de diseño, la cual está constituida y enfocada en un ideal de la población, condicionando el uso futuro de los espacios producidos y los sujetos involucrados en ello, donde no hay una completa representación y participación de todos los estratos de la población, invisibilizando necesidades y prácticas espaciales.

Las personas poseen un ciclo de vida y una evolución física, lo que repercute en sus necesidades y prácticas de movilidad, las cuales cambian con el paso del tiempo. La movilidad en el espacio es fundamental, ya que el cuerpo percibe especialmente cuando se mueve (Urry 2007, en Gaete-Reyes, 2015), cada cuerpo es diferente y percibe el mundo de forma diferente a través de experiencias móviles (Jirón, 2017). Cuando hay movilidad segura e independiente, existe una apropiación del espacio, generando una identidad relacionada con el lugar que se habita (Gaete-Reyes et al, 2019), cuyas experiencias impactan en el hábitat de forma individual y colectiva, desde un componente físico y objetivo de los espacios hasta una visión cualitativa derivada de la interacción con estos, lo cual, genera cambios en la calidad de vida de los habitantes.

Los espacios y edificios no reconocen la transformación física de las personas, las interacciones entre el tiempo y el habitante. Estos no envejecen junto al usuario ni se adaptan a nuevos requerimientos fácilmente. Generalmente es el usuario quien se adapta a las condiciones presentes en el espacio.

Dentro del enfoque de hábitat residencial, se ve la vivienda como un sistema y el entorno es fundamental en la calidad de vida de las personas (Haramoto, 1987). El diseño de los espacios asociados a la vivienda no reconoce la diversidad, invisibiliza a las personas en situación de discapacidad, privilegiando imaginarios idealizados de corporalidad (Gaete-Reyes, 2017). La accesibilidad en el entorno residencial es fundamental para ejercer el derecho a la ciudad y la práctica de

ciudadanía, y con ello, mejorar la calidad de vida residencial, ya que, el espacio público más próximo es el del entorno a la vivienda.

En los conjuntos y condominios de vivienda, los espacios comunes son la transición entre la vivienda y el espacio público. Por lo que, si no hay condiciones de accesibilidad en los espacios comunes, la vivienda se vuelve un lugar de confinamiento. Esto repercute en la participación de los residentes a las convocatorias de toma de decisiones de su hábitat, impactando en la gestión de accesibilidad de los espacios y en la calidad de vida residencial, la cual, se construye por un modo de vida comunitario. Si las personas no pueden salir de sus viviendas no pueden levantar sus demandas.

En Chile existen 1.555 conjuntos habitacionales correspondiente a condominios de viviendas sociales, alcanzando 344.402 departamentos a nivel nacional. En base a esto, la región Metropolitana posee 671 conjuntos (Catastro nacional de condominios sociales, MINVU, 2014).

Dentro de las tipologías y sistemas de agrupamientos de los condominios de vivienda, se destacan como más frecuente el A1 (bloque de acceso vertical interno) con un 25% (alternativa a producción), luego el B1 (bloques paralelos compactos) con un 15%, también está el B2 (bloques paralelos independientes) con un 15% también y finalmente, el A2 (Bloque con acceso horizontal externo) con 12% de producción. Esta última tipología es una de las más vulnerables según el Catastro de Condominios Sociales del MINVU (2014). Al desarrollarse en comunas periféricas de la ciudad, por lo que, poseen mala accesibilidad urbana y un mal índice de mantención del condominio.

En base a la densidad habitacional, es relevante mencionar que, debido al aumento del valor del suelo, esta ha aumentado considerablemente, por lo que, es relevante estudiar condominios de viviendas sociales de alta densidad, que son aquellos que poseen desde 160 y más departamentos y/o viviendas por hectárea (Catastro nacional de condominios sociales, MINVU, 2014).

En base a todo lo planteado, se selecciona el caso del conjunto Las Canteras de Huechuraba, un conjunto de condominio de viviendas sociales de alta densidad construido en 2008, conformado por 10 condominios de 3 pisos de altura con 276 departamentos, cuya tipología es A2.

Emplazado en la ladera del cerro Las Canteras en Huechuraba, se acentúa la necesidad de condiciones de accesibilidad física y calidad de vida por las

características de su emplazamiento en pendiente y alta densidad habitacional. Las inadecuadas soluciones de diseño implementadas en el conjunto, derivan en una incompleta recopilación de las necesidades y demandas de los residentes al momento de tomar decisiones.

En base al tema y problema expuesto es que se plantea la siguiente pregunta; ¿Cómo mejorar las condiciones de accesibilidad y calidad de vida de los espacios en conjuntos de condominios sociales?.

2.2. Argumento proyectual

En primer lugar, en base al considerable aumento de la densidad habitacional, por el aumento del valor del suelo, es relevante estudiar condominios de viviendas sociales de alta densidad (Catastro nacional de condominios sociales, MINVU, 2014). Es por esto, que se pretende abordar un gran número de habitantes, donde cada vez es mayor la conciencia corporal, de movilidad y la necesidad de accesibilidad para mejorar la calidad de vida.

Se debe comprender que la accesibilidad es un medio para lograr inclusión social y es una necesidad fundamental, sobre todo en un futuro donde el envejecimiento de la población es inminente y por ello nacen nuevas necesidades de movilidad respecto a esta nueva etapa del ciclo de vida. Y ahí es donde surge un nuevo desafío desde la Arquitectura, en cómo adecuamos el medio construido a estas nuevas necesidades de movilidad, cómo otorgar flexibilidad a los espacios definidos y como intervenir edificaciones donde han habitado más de una generación, en donde el habitante envejece junto a lo construido y la evolución debiese ser mutua.

Se pretende abordar la accesibilidad como una herramienta, un medio, que prioriza la calidad de vida y experiencias de los habitantes, por lo que, no se acota solamente a una condición física. A pesar de esto, es relevante considerar conceptualmente el modelo relacional de discapacidad, en el sentido que reconocen la relación e interacción entre el cuerpo, la mente y el entorno socio espacial, entendiendo la discapacidad como todo aspecto negativo de la interacción entre el individuo y los factores contextuales (Organización Mundial de la Salud, 2001, p. 1.), lo cual se aplica al enfoque de un diseño inclusivo, para todos, que responda a las necesidades de la más amplia gama de personas posible.

El hábitat residencial se considera como un sistema dinámico y complejo de relaciones, en donde, la experiencia subjetiva y el habitar de las personas

según sus necesidades, son fundamentales para entenderlo como un proceso continuo, del cual todos tenemos derecho de formar parte de manera autónoma y sin barreras (Campos L. y Medic A., p.10, 2014). Por lo que, se toma como lineamiento de trabajo el enfoque de Hábitat Residencial, el cual expone las relaciones e interacciones en el espacio y su identidad, ya que, no es algo exclusivamente físico.

Dentro del hábitat residencial, es fundamental abordar el proyecto con un enfoque desde la movilidad, donde el hábitat está en constante cambio. Las experiencias del habitar son móviles y dinámicas. Dentro de la movilidad, estas experiencias varían según la persona, el trayecto y el tiempo (Jirón, 2017). Los trayectos se refieren a las interacciones del habitante con el entorno donde incorporan sus experiencias, encontrando así una ruta en el habitar (Jirón M., P., Lange V., C., & Bertrand S., M., 2010). La movilidad y el libre tránsito por los espacios, los convierte en un canal para promulgar la ciudadanía, donde diferentes corporalidades experimentan de manera distinta el mundo.

Desde la Arquitectura los espacios comunes de los conjuntos y condominios de vivienda son una pieza clave al momento de diseñar, siendo el eslabón de una cadena de movilidad y la transición de la vivienda al espacio público, donde la accesibilidad es una necesidad fundamental para la calidad de vida de los residentes.

Los espacios comunes, han quedado como espacios resultantes del diseño y configuración de las viviendas, como espacios de circulación los cuales no se han trabajado bajo un enfoque de habitabilidad, ya que, no reconocen la diversidad corporal y están diseñados para un ideal de habitante, lo que, provoca finalmente, que estos espacios no generen experiencias en el habitar.

Por lo que, se ha infravalorado su rol dentro del habitar colectivo y las experiencias de movilidad.

Incluso en el ámbito normativo, se especifican normas y consideraciones de accesibilidad dentro de la vivienda y en el espacio público, no así en los espacios comunes, dónde sólo se replican soluciones estándar de otro tipo de espacios y solamente en casos específicos de edificaciones que presten un servicio público.

Para el proyecto se propone reconvertir los espacios comunes existentes de un conjunto habitacional, mejorando las condiciones de accesibilidad, transformándolos en espacios habitables que formen parte de las experiencias de movilidad de todos los residentes, de forma autónoma y sin barreras conectando las viviendas con todos los espacios del conjunto, y con el espacio público. Además, se considera rehabilitar aquellos espacios en desuso dentro del proyecto existente, que contribuyan a mejorar la movilidad y la calidad de vida de los residentes, lo que conlleva a la incorporación de nuevo equipamiento comunitario que responda a estas nuevas necesidades de los habitantes.

2.3. Objetivos

2.3.1. General

Mejorar las condiciones de accesibilidad de los espacios comunes del conjunto Las Canteras de Huechuraba, articulando las viviendas y el espacio público, generando experiencias de movilidad, apropiación e identidad en el entorno de su hábitat residencial, contribuyendo a mejorar la Calidad de vida y satisfacción residencial.

2.3.2. Específicos

1-. Demostrar la importancia de la accesibilidad en la calidad de vida del hábitat Residencial mediante experiencias de movilidad en los espacios.

2-. Caracterizar las condiciones de accesibilidad actuales de los espacios comunes del conjunto Las Canteras de Huechuraba, identificando barreras físicas y facilitadores espaciales.

3-. Poner en valor el entorno residencial mediante condiciones de accesibilidad y equipamiento comunitario.

4-. Rehabilitar espacios comunes en desuso, que contribuyan a mejorar la movilidad de los residentes en el conjunto.

2.4. Antecedentes

2.4.1. Marco legal, habitacional y programas de mejoramiento

a)-. Ley N.º 20.422 (Ministerio de Planificación, 2010).

En respuesta a la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con Discapacidad (2008), Chile crea esta ley que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad. Definiendo conceptos como Accesibilidad, Diseño Universal, Entorno y Persona con Discapacidad, entre otros (MINVU, 2010). Junto con la promulgación de la ley se establecieron diversos organismos públicos que abordan y regulan los desafíos que trae consigo, como el Servicio Nacional de la Discapacidad (SENADIS), el Comité de Ministros (actual Comité de Desarrollo Social y Familia), el Consejo Consultivo de la Discapacidad y el Registro Nacional de la Discapacidad.

Los principios fundamentales de la ley son; la Vida Independiente (libre participación y toma de decisiones, de manera autónoma en la comunidad), Accesibilidad y Diseño Universal (llevado a las condiciones del entorno y sus componentes), Intersectorialidad (como elemento transversal de los derechos de las personas con discapacidad), Participación y Diálogo Social (de las personas en situación de discapacidad y organismos que los representan, relacionado con la actividad de elaboración y seguimiento de políticas públicas) (art.3, Ley 20.422).

Uno de los conceptos tratados es el de persona en situación de discapacidad, que se define como:

“...aquella persona que teniendo una o más deficiencias físicas, mentales, sea por causa psíquica o intelectual o sensoriales, de carácter temporal o permanente, al interactuar con diversas barreras presentes en el entorno, ve impedida o restringida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás” (art.5, p.2).

Esta definición que se inscribe dentro del modelo relacional de la discapacidad que se toma como base en la investigación, ya que el entorno es el que genera las barreras que impactan en la participación social, siendo este “El medio ambiente, social, natural y artificial, en el que las personas desarrollan su

participación social, económica, política y cultural, a lo largo de todo su ciclo vital.(art.6, ley 20.422).

Los conceptos que define la ley no se vinculan solamente con la deficiencia, sino también con la participación de las personas en situación de discapacidad y el desarrollo autónomo de sus actividades del diario vivir. Por lo que se contemplan medidas para asegurar la igualdad de oportunidades, desarrollando la accesibilidad en el entorno físico y transporte, en el acceso a la cultura información y comunicaciones, accesibilidad a la educación e inclusión escolar, acceso a la capacitación e inclusión laboral, acceso a franquicias arancelarias y el reconocimiento de la lengua de señas (Título IV, ley 20.422).

Los deberes del estado son promover la eliminación de barreras arquitectónicas, a través de la accesibilidad universal (Título IV, ley 20.422), estableciendo medidas contra la discriminación, realizando ajustes necesarios, con la prevención de conductas de acoso y exigencias de accesibilidad, las cuales se entienden como “los requisitos que deben cumplir los bienes, entornos, productos, servicios y procedimientos, así como las condiciones de no discriminación en normas, criterios y prácticas, con arreglo al principio de accesibilidad universal.” (art.8, ley 20.422). Para poder acceder a los beneficios y prestaciones que trae la ley, las personas en situación de discapacidad deben registrarse y obtener la documentación del Registro Nacional de la Discapacidad (art. 4, ley 20.422).

b)-. Decreto Supremo (D.S.) N° 50 (MINVU, 2016).

Este decreto modifica el Decreto Supremo N°47, de Vivienda y Urbanismo, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, actualizando sus normas a las disposiciones de la Ley N°20.422, sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social y personas con discapacidad (MINVU, 2016).

Se modifican conceptos, estándares y condiciones de accesibilidad, especificando características que deben poseer los espacios de circulaciones, veredas, rampas y ubicación de mobiliario, entre otros. Los cambios más relevantes fueron a los artículos 2.2.8. y

4.1.7. de la OGUC, con el objeto de “asegurar el uso, permanencia y desplazamiento de todas las personas en forma autónoma y sin dificultad, incluidas las personas con discapacidad, especialmente aquellas con movilidad reducida, en los nuevos espacios públicos y aquellos existentes que se remodelen (...)”. (DS 50, art. 2.2.8., p.2). Se establecen diseños, dimensiones e implementación de elementos como rampas, veredas, ruta accesible, entre otras en los espacios públicos y edificaciones para personas con diferentes discapacidades (MINVU, 2016).

A las edificaciones existentes de uso público o que presten un servicio comunitario posteriores a la norma, se les otorga un período de tres años para realizar adecuaciones de accesibilidad (DS 50, art. 3 transitorio). También se establece que el acceso al transporte público y bienes nacionales de uso público deberán ser accesibles y ser utilizados de forma autovalente, sin dificultad para personas con discapacidad, especialmente aquellas con movilidad reducida. Se fijó un período de ocho años para realizar las adecuaciones a través de programas en el espacio público como plazas, parques, áreas verdes, entre otros (DS 50, art. 1 transitorio). La accesibilidad en edificaciones colectivas se exige a través de una ruta accesible.

c)-. Decreto Supremo (D.S.) N° 27 (MINVU 2019).

El presente decreto regula el Programa de Mejoramiento de Viviendas y Barrios, con subsidios que buscan facilitar la vida en comunidad a través de obras de alta calidad que permitan solucionar déficits o recuperar lugares de encuentro para las familias (MINVU, 2019) y detener el proceso de obsolescencia de barrios y viviendas. Por ello los proyectos para viviendas y condominios de viviendas se dividen en 4 capítulos según los tipos de obras a realizar (MINVU, 2019). Estos proyectos financian en una parte con el subsidio que otorga el Estado, más aportes adicionales opcionales y un ahorro mínimo, postulando de manera colectiva con una entidad patrocinante, excepto en el capítulo 2, en el que la postulación se puede realizar también de manera individual.

1. Capítulo 1: Proyectos para el Equipamiento Comunitario.

En este tipo de proyectos el principal objeto a intervenir es el equipamiento comunitario, que es definido como “Inmuebles (...) tales como plazas, plazas de juegos infantiles, sedes comunitarias, multicanchas y bibliotecas, entre otros, siempre que se emplacen en áreas urbanas y sean bienes nacionales de uso público; terrenos destinados a equipamiento comunitario de propiedad fiscal o municipal, (...) Juntas de Vecinos y demás Organizaciones Comunitarias o inmuebles de propiedad de dichas organizaciones.” (MINVU, 2019, p.6), clasificándose en 5 categorías de tipos de proyectos, cuyos montos de subsidios varían entre 250 UF a 7.500 UF.

Los proyectos de accesibilidad universal en el subsidio se refieren a aquellos que “permiten adecuar las obras existentes a las exigencias contenidas en la Ley N° 20.422, que Establece Normas sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad, en relación con rutas accesibles, rampas, rebajes de veredas, circulaciones con textura de guía y alerta, señaléticas y adecuación de mobiliario, entre otras de similar naturaleza.” (MINVU, 2019, p.29).

2. Capítulo 2: Proyectos para la Vivienda.

En este tipo de proyectos se busca beneficiar y favorecer las condiciones de habitabilidad y seguridad con el mejoramiento de la vivienda, intentando combatir el hacinamiento con la ampliación de la vivienda. El monto del subsidio varía según el tipo de proyecto, también afecta el hecho de si el postulante es un adulto mayor, el cual hace que disminuya el ahorro para aportar al financiamiento del programa (MINVU, 2019).

Este subsidio financia proyectos de mejoramiento de la vivienda, tales como, obras estructurales, instalaciones sanitarias, eléctricas o de gas, reparación de envolvente y mantención de terminaciones, pinturas, ventanas, cierros, entre otros (MINVU, 2019). También financia ampliaciones de la vivienda, que aumentan la superficie existente para resolver problemas de hacinamiento o sanitarios, como la construcción de un nuevo dormitorio, baño o cocina (MINVU, 2019). Para el mejoramiento de la accesibilidad física, se otorgan hasta 45 UF, si el proyecto incluye “obras que generen y/o mejoren las condiciones de accesibilidad para un integrante del grupo familiar con movilidad reducida a causa de una discapacidad permanente.” (MINVU, 2019, p.36).

3. Capítulo 3: Proyectos para Condominio de Vivienda.

En este tipo de proyectos este subsidio está destinado para reparar y/o mejorar los bienes comunes de los condominios y la ampliación de la vivienda en copropiedad que presentan deterioro, apoyando a la comunidad en su uso y administración de los bienes de la copropiedad enmarcados en la Ley N° 19.537 de Copropiedad Inmobiliaria (MINVU, DS 27). Se definen los bienes comunes como “Bienes muebles o inmuebles que pertenecen a todos los copropietarios, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2° número 3, de la Ley N° 19.537, Sobre Copropiedad Inmobiliaria.” (MINVU, 2019, p.5).

Las Obras de mejoramiento que financia son, por ejemplo, cierres perimetrales, áreas verdes, techumbres, obras en ascensores y escaleras, fachadas, iluminación, redes de servicio, refuerzo estructural, eficiencia energética y accesibilidad universal (MINVU, 2019). Las obras de Accesibilidad Universal en los condominios de vivienda objetos de subsidio corresponden al “conjunto de obras orientadas a proveer las condiciones mínimas que deben cumplir los bienes comunes para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.” (MINVU, 2019, p.43).

d)-. Ley de Copropiedad 19.537 (MINVU, 1997).

La ley de Copropiedad 19.537 (MINVU, 1997) regula los condominios, definidos por el MINVU como “terrenos o construcciones donde coexisten bienes que son de todos y bienes que son de cada propietario. Por lo general corresponden a edificios de departamentos o de casas que se han construido sobre un terreno común” (MINVU, 1997, art.2). Cumplen un requisito territorial de emplazamiento en zona urbana y otro de carácter estructural, el que consiste en la posesión de dominio exclusivo sobre una parte y dominio común sobre otra. Los predios pueden ser de distinta índole, habitacional, comercial, industrial, etc. (MINVU, 2019).

Esta ley es clave en lo que ese refiere a la administración de este tipo de propiedades y la regulación de la vida en comunidad y las situaciones que esto conlleva, impulsando una buena convivencia. Como se indica en el artículo 32 de la ley:

“los copropietarios, arrendatarios u ocupantes

a cualquier título de las unidades del condominio, deberán ejercer sus derechos sin restringir ni perturbar el legítimo ejercicio de los derechos de los demás ocupantes del condominio. (...). Tampoco se podrá ejecutar acto alguno que perturbe la tranquilidad de los copropietarios o comprometa la seguridad, salubridad y habitabilidad del condominio o de sus unidades, (...).”

Esta ley les brinda a los miembros administrativos de los condominios la posibilidad de participar activamente en la toma de decisiones y en la organización de la copropiedad, reglamentando el accionar de la administración, otorgando transparencia y tranquilidad a los copropietarios en lo que respecta a la administración de los recursos de la copropiedad.

Se presenta un reglamento de copropiedad, el que establece principalmente los siguientes objetos; determinar un régimen administrativo, establecer con precisión sus derechos y obligaciones como residentes y sus limitaciones, definir un mínimo y máximo de asistencias necesarias para las asambleas para adoptar acuerdos, fijando la periodicidad de estas asambleas, también establecer las unidades que integran el condominio y como este se divide junto a los bienes comunes. En relación a los bienes comunes se define su mantenimiento con los gastos y multas (art.28). En los condominios, los recursos serán destinados a los bienes de dominio común, con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes (art.41, título 4).

e)-. Decreto Supremo (D.S.) 255 - Programa de Protección del Patrimonio Familiar (PPPF) (MINVU, 2006).

Este decreto reglamenta el Programa de Protección del Patrimonio Familiar (PPPF) – D.S. N°255 (MINVU, 2006), contempla subsidios, que son otorgados a las familias, con el fin de contribuir a la calidad de vida de las personas y/o familias de sectores vulnerables, a través de una acción colectiva de los habitantes, mejorando y manteniendo el entorno, calidad y ampliación de la vivienda, evitando que pasen a un nivel de deterioro irreversible.

Se otorgan los subsidios para que las familias en conjunto con el sector privado y el Estado puedan financiar obras que reparen, mejoren o amplíen las viviendas y su entorno. Por lo que estos proyectos se clasifican en tres títulos del programa para poder realizar la postulación:

1. Título I - Mejoramiento del entorno y /o Equipamiento comunitario: Consiste en financiar los proyectos de mejoramiento del espacio público, equipamiento comunitario o bienes nacionales de uso público cercanos a la vivienda, o efectuar obras en el terreno donde se emplaza su condominio y obras de eficiencia energética.

2. Título II - Mejoramiento de la vivienda: Se pretende financiar las obras y proyectos de mantenimiento, habitabilidad y seguridad de la vivienda, de los bienes comunes y obras de eficiencia energética.

3. Título III - Ampliación de la Vivienda: Financia las obras de ampliación de la vivienda, por medio de la creación de un dormitorio, ampliación del lavadero o logia, estar-comedor y la ampliación de un recinto destinado a cocina o baño.

Los residentes de viviendas SERVIU o construidos por algunos de sus antecesores legales (CORVI, CORHABIT, COU) pueden postular al programa, también quienes residan en viviendas sociales, excepto en los condominios los cuales deben ser propietarios y las viviendas no deben superar los 650 UF. (MINVU)

f)-. Programa de Recuperación de Barrios Quiero Mi Barrio (PQMB) (MINVU, 2006)

El programa de recuperación de Barrios Quiero Mi Barrio del MINVU nace en el año 2006 y contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de barrios que presentan problemas de deterioro urbano, segregación y vulnerabilidad social, a través de un proceso participativo ciudadano inclusivo, como elemento fundamental de la política habitacional y urbana, para la recuperación de espacios públicos y de los entornos urbanos de las familias (MINVU, 2006).

El programa conformado por un componente social y urbano busca reforzar la organización comunitaria local y sectorial, en lo que refiere al mejoramiento del hábitat desde el espacio público, las áreas verdes, equipamiento deportivo y comunitario, hasta el mejoramiento de calles y veredas, propiciando integración en el barrio. El programa busca desarrollar durante todo su proceso de proyecto (diagnóstico, proyectos e iniciativas de inversión, fiscalización, evaluación y proyección), el uso del espacio público con el ejercicio ciudadano colaborativo, en que la comunidad pasa a ser usuarios con deberes y derechos (MINVU, 2006).

Este programa se enmarca en ejes transversales que delinean el desarrollo de mejoramiento barrial, los cuales son: Participación ciudadana, Patrimonio cultural e Identidad, Conectividad Digital, Seguridad y Medio Ambiente; trabajando integrados entre sí, conectando las intervenciones físicas y sociales de cada etapa y los productos del programa. Busca modificar conductas aprendidas, impulsando la resignificación de los espacios públicos, movilizándolo a los agentes locales y generando espacios efectivos de diálogo y acuerdo. El decreto que crea y regula el programa es el Decreto Supremo N°14 del 22.01.2007. (MINVU, 2006).

2.4.3. Manuales de Diseño Accesible.

Para la investigación se hará referencia a dos manuales de diseño accesible. De los cuales se profundizará más en el Manual de Accesibilidad Universal (Corporación Ciudad Accesible, Boudeguer & Squella ARQ, 2010).

a)-. **Manual de Accesibilidad Universal, Corporación Ciudad Accesible, Boudeguer & Squella ARQ, 2010.**

La Corporación Ciudad Accesible confecciona un manual basado en la accesibilidad universal y diseño inclusivo. Entrega una propuesta técnica que mira el desarrollo de las ciudades y los entornos naturales, enfocado principalmente en las diferentes capacidades de sus habitantes.

Este manual establece principios generales para un entendimiento conceptual de la accesibilidad, la cual es definida como “el conjunto de características que debe disponer un entorno urbano, edificación, producto, servicio o medio de comunicación para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía por todas las personas, incluso por aquellas con capacidades motrices o sensoriales diferentes” (Corporación Ciudad Accesible, Boudeguer & Squella ARQ, 2010, p.12).

Un concepto relevante para la investigación tratado en el manual es la cadena de accesibilidad, entendida como la “capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones” (Corporación Ciudad Accesible, Boudeguer & Squella ARQ, 2010, p.12). Promueve una movilidad libre por los espacios, conectando todas sus partes. Otro concepto tratado es “diseño universal”, entendido como el “diseño de productos y entornos aptos para el uso del mayor

número de personas sin necesidad de adaptaciones ni de un diseño especializado” (Corporación Ciudad Accesible, Boudeguer & Squella ARQ, 2010, p.14).

Este manual proporciona dimensiones y criterios de diseño para el espacio público (Fig.1), para veredas, cruces peatonales, recintos, espacios culturales, de recreación, entre otros. Expone factores que favorecen la movilidad, referido a maniobras en el desplazamiento, cambios de nivel, apoyos, alcances manuales, visuales y materialidades en soluciones de diseño. Además, propone dimensiones que aseguren que los espacios puedan ser utilizados por todos de manera libre y autónoma, incluyendo como caso ejemplificador el uso de la silla de ruedas, ya que, si el espacio es óptimo para la utilización de esta, entonces sirve para todos.

b)-. **Diseño Universal en el Espacio Público, SERVIU 2013 (manual de diseño universal).**

Bajo el contexto de la ratificación de la Convención Internacional de la Discapacidad en 2008, se crea este manual, teniendo en consideración conceptos tratados en la ley 20.422 y el D.S. 50. Presenta criterios de diseño universal específicamente para el espacio público, proporcionando medidas de la persona con discapacidad y cómo éstas se aplican en el entorno al moverse en el espacio público (Fig. 2). Estas medidas poseen un carácter obligatorio en las calles de tuición del SERVIU metropolitano con financiamiento público o privado para eliminar barreras urbanísticas, obteniendo un espacio público inclusivo que sea utilizado por todos sin limitaciones, garantizando así la continuidad de las rutas accesibles, sin obstáculos para una movilidad autónoma.

Figura 1: Dimensiones y consideraciones para el desplazamiento en el espacio público.

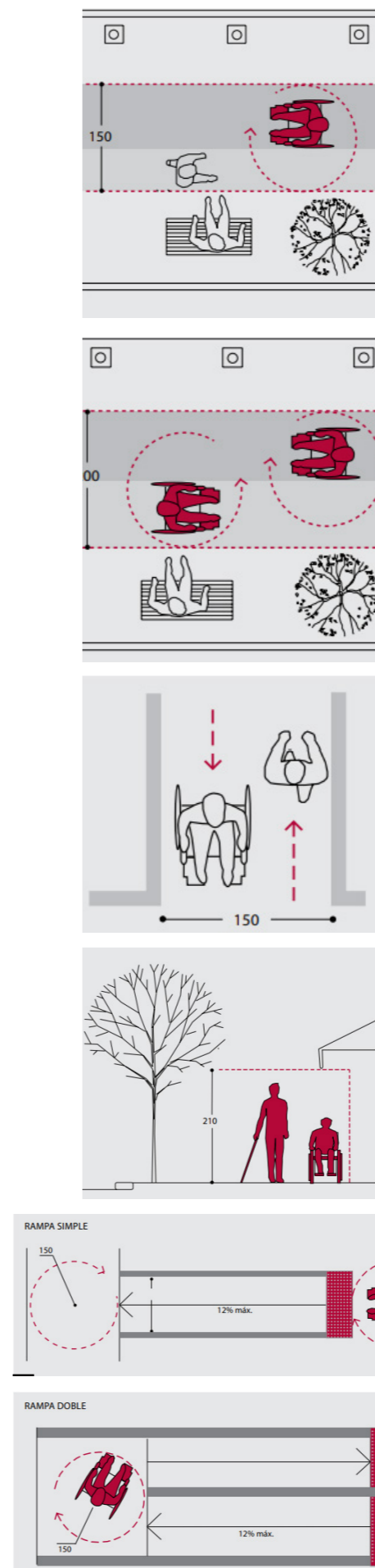
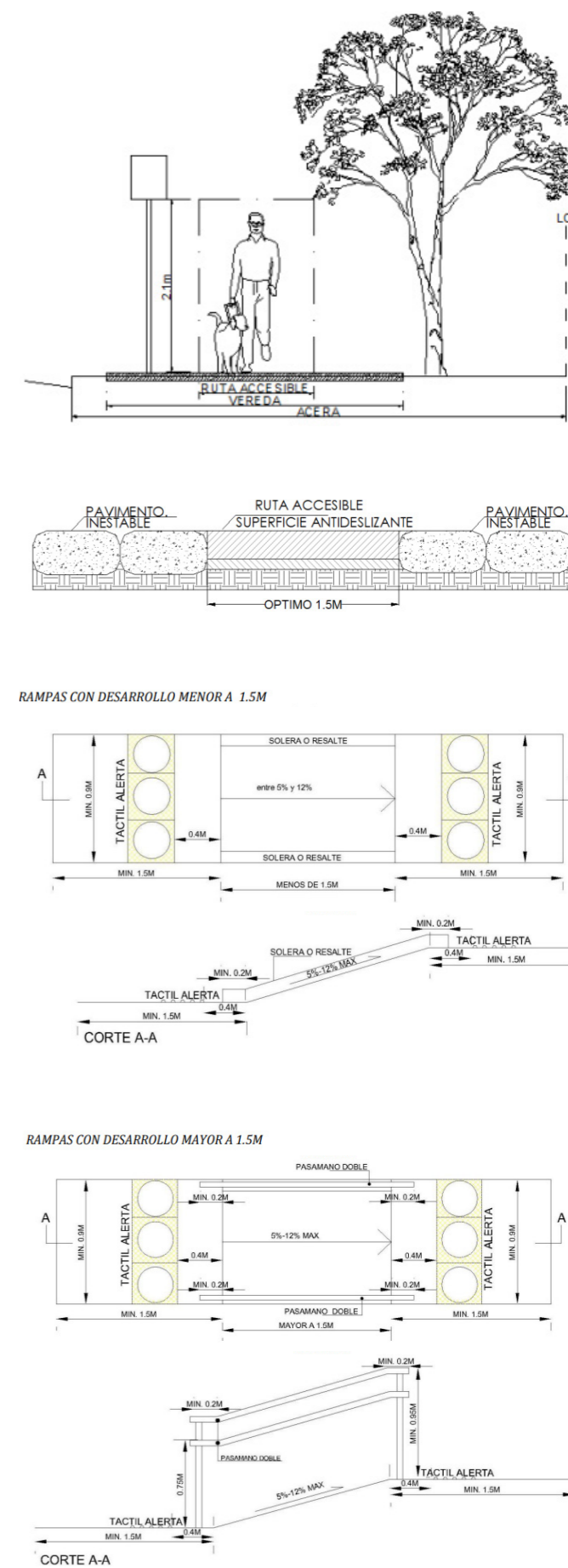


Figura 2: Dimensiones y consideraciones para el desplazamiento en el espacio público.



Fuente: Manual de Accesibilidad Universal, Corporación Ciudad Accesible Boudeguer & Squella ARQ, 2010. P.23-38.

Fuente: Manual de Diseño Universal, SERVIU 2013, p.9-10.



CAPÍTULO 3

MARCO TEÓRICO

3.1. El entorno en conjuntos y condominios de vivienda.

En primer lugar, es necesario comprender que el entorno a la vivienda está inserto en un sistema mayor de relaciones, en un hábitat, el cual, podemos comprender fusionando dos definiciones complementarias. En primer lugar, se plantea que “En términos amplios la vivienda no sólo es el “techo”, sino un sistema que además incluye el terreno, la infraestructura y el equipamiento social –comunitario según una localización y dentro de un contexto social, cultural, económico, político, tecnológico y físico” (Haramoto, 1987). Bajo esta perspectiva el Hábitat se entiende como un proceso de construcción social.

En segundo lugar, está la definición que lo presenta como “el resultado de un proceso en permanente conformación de lugares en distintas escalas referidas al territorio, que se distinguen por una forma particular de apropiación, dada por un vínculo cotidiano con unidades de experiencias singulares, potenciando relaciones de identidad y pertenencia, a partir de lo cual el habitante lo interviene y configura” (INVI, 2005).

Ambas definiciones consideran el hábitat como un sistema dinámico y complejo de relaciones, en donde, la experiencia subjetiva y el habitar de las personas según sus necesidades, son fundamentales para entenderlo como un proceso continuo, del cual todos tenemos derecho de formar parte de manera autónoma y sin barreras (Campos L. y Medic A., p.10, 2014). Se presenta la vivienda como un núcleo y centro en sí misma, por los diversos sistemas de interacciones que la involucran y las múltiples escalas en que se desarrollan con diversos actores involucrados. Este enfoque expone las relaciones e interacciones en el espacio y su identidad, ya que no es algo exclusivamente físico, considerando así las dimensiones territorial, sociocultural y político económica. Como Campos L. y Medic A (2014) indican:

La dimensión territorial, se refiere a la apropiación del espacio, producida por las interacciones que se desarrollan entre el medio natural y el construido. Dada por la capacidad de intervención de las personas que organizan y dan forma al espacio. Expresándose en distintas escalas jerarquizadas, las cuales son la vivienda y su entorno inmediato, el conjunto habitacional y el barrio, y la ciudad y la región.

La Dimensión sociocultural aborda a las relaciones sociales que establecen los habitantes en un territorio

determinado, donde la identidad cultural, pertenencia e integración son ejes fundamentales que dan forma y significado a una configuración espacial. Por lo que el hábitat es producto de estas relaciones y significados.

La dimensión político-económica, se refiere al conjunto de procesos políticos y económicos que inciden e impactan en la configuración del hábitat. Por lo que la participación de las familias y agentes externos es clave para poder articular los servicios públicos con las viviendas. El ser parte del desarrollo de proyectos en comunidad que beneficien el hábitat, provoca una mayor significación y sentido de pertenencia del espacio (Campos L. y Medic A., 2014).

En los conjuntos y condominios de vivienda, el entorno inmediato a la vivienda, se entenderá y estará conformado por los espacios o bienes comunes de los condominios establecidos en la ley N° 19.537 de copropiedad y también por aquellos elementos arquitectónicos que incidan en la movilidad en el espacio. Finalmente, el entorno inmediato a la vivienda es todo aquel “territorio entre lo público y lo privado que cuenta con diversas dimensiones y tipologías incluyendo pasajes, calles pequeñas, plazas, patios comunes o corredores” (Jirón, P.; Toro, A. Caquimbo, S.; Goldsack, L. y Martínez, L., 2004).

3.2. Calidad de vida residencial en el habitar colectivo.

La vivienda se puede utilizar, disfrutar y habitar de múltiples formas, lo cual, condiciona el diario vivir de las personas y cómo estas se relacionan con su entorno. Por lo que, es relevante lograr que los habitantes se involucren en procesos y toma de decisiones de su entorno, que lleven a mejorar sus experiencias del habitar y de vida en los espacios asociados a la vivienda.

La calidad de vida en el entorno a la vivienda es fundamental, sobre todo en el habitar colectivo, ya que, es una red con significado y sentido que parte desde lo físico-espacial hasta desenvolverse en las relaciones interpersonales construidas a lo largo del tiempo entre los residentes en su vida cotidiana (Tamarit, 1999), por lo que, se refiere al modo mediante el cual se satisface un sistema interrelacionado de necesidades humanas correspondientes a un grupo de personas o una comunidad (Haramoto, 1992).

La calidad de vida es una construcción social, la que, se ha construido por un observador colectivo, por esto, la calidad de vida puede ser evaluada por la persona que la experimenta (Sepúlveda R., 2005).

Entonces, la calidad de vida se construye principalmente por un modo de vida comunitario, en espacios donde confluyan y se relacionen los residentes, promoviendo la participación ciudadana y comunitaria, brindando redes de apoyo, generando una identidad simbólica, proporcionando bienestar y satisfacción residencial, en otras palabras, que puedan gestionar sus vidas y lo que impacta en ellas en igualdad de oportunidades (Schalock 1997). Además, se refiere a aspectos de bienestar social, que pueden ser instrumentados mediante el desarrollo de infraestructuras y equipamiento en centros poblacionales, es decir, soportes materiales físicos que alberguen el bienestar y condiciones cualitativas.

La calidad de vida residencial no depende exclusivamente de las características objetivas que se manifiestan como atributos de la vivienda, del entorno o forma de agrupación de un determinado conjunto residencial, las percepciones y valoraciones de estos mismos atributos que poseen los habitantes del conjunto son igual de relevantes, percepciones y necesidades presentadas de manera individual o colectiva de los que habitan el territorio, transformándose en un medio para medir el bienestar, satisfacción o felicidad de las personas en su sentido más alto (Haramoto, 1998). La satisfacción residencial es una de las dimensiones de la calidad de

vida, siendo una manera de abordar el componente cualitativo de un determinado hábitat.

Dentro de los aspectos objetivos del entorno y espacios, algunos estándares de mejoramiento de la calidad de vida se encuentran en la inclusión de mayores estándares constructivos y el aumento de las superficies mínimas de viviendas, así como también exigencias sobre la inclusión y el diseño de espacios públicos y de equipamientos comunitarios.

En el contexto actual de producción masiva de unidades habitacionales, es relevante entender que no se debe únicamente producir viviendas individuales como un bien de consumo, el cual, prioriza un enfoque cuantitativo sobre el cualitativo, si no que, éstas deben estar insertas dentro de un sistema, en entornos sociales y urbanos adecuados y satisfactorios. Se debe reconocer el potencial de acción pública al mejorar los entornos residenciales, los cuales mejoran los índices de satisfacción de los residentes y mejoran la calidad de vida con el involucramiento de los habitantes en dichos procesos de mejora.

En base a esta libertad de acción y desarrollo, es que los entornos evolucionan, cambian y se adaptan a las necesidades de quienes los habitan, donde cada persona cumple un papel fundamental, puesto que, todos tienen algo que decir sobre los espacios donde desarrollan su vida.

Es por esto, que el ciclo de vida de una persona es clave al momento de planificar y diseñar el entorno construido, ya que, estamos en constante cambio, nuestras necesidades varían según la etapa en la que nos encontremos, como, por ejemplo, la movilidad. Cuando hay movilidad segura e independiente, se genera una apropiación del lugar y los espacios, la percepción del cuerpo en movimiento varía según el sujeto, donde sus experiencias de movilidad impactan directamente en la calidad de vida residencial, es por esto que, una herramienta para poder generar experiencias de movilidad es logrando entornos accesibles.

En primer lugar, la accesibilidad es fundamental para ejercer el derecho a la ciudad y la práctica de ciudadanía (Gaete-Reyes, 2015). En los espacios públicos todas las personas juegan un papel fundamental, contribuyendo a una apropiación e identidad simbólica (López Roa, 2012). Tener acceso al espacio público es parte fundamental de ejercer el derecho a la ciudad, la ausencia de condiciones que

3.3. Conjuntos y condominio de vivienda.

Los conjuntos de vivienda aparecen como una solución a los problemas habitacionales, son planificados en altura con alta densidad poblacional, controlando así la expansión urbana y territorial. Según el Catastro del MINVU (2016), hay un total de 1.626 conjuntos habitacionales, donde la Región Metropolitana concentra el 42.7% del total nacional. Dentro de las escalas territoriales del hábitat residencial, el INVI (2005) identifica un conjunto habitacional por el trazado de sus límites administrativos, estableciéndolo como:

“Territorio conformado por una agrupación de unidades de viviendas, que pueden ir desde agrupaciones mínimas (12-25 viviendas) hasta las de gran tamaño (400-1500 viviendas), de una densidad variable, un equipamiento comunitario y social básico, una organización de elementos espaciales y nodales, que en conjunto con el espacio intersticial (vacío o construido), conforman la estructura (...)” (p.9).

Entonces, un conjunto intenta abarcar la mayor densidad de población en un espacio determinado, agrupando y conectando viviendas que están destinadas a un alojamiento permanente. Es una unidad identificable por sus habitantes, debido a diversos factores que lo componen, tales como; la morfología y el contexto donde se encuentra, la existencia de espacios y equipamientos de uso común, la integración de los residentes en el conjunto y las interacciones entre ellos y su entorno, una denominación común, entre otros. (INVI, 2001, p.7). Estos factores dotan de una identidad a la edificación y sus espacios, el cual como unidad está completamente integrada al tejido urbano. Además, se le asignan grupos familiares de rangos socio económicos similares, para evitar así una segregación urbana (INVI, 2001).

En el proyecto se trabajará con un conjunto que alberga diversos condominios de vivienda, estos se definen como una tipología de estructuras residenciales de alta densidad, que se configuran a partir de varias unidades habitacionales de mediana altura o blocks, bajo una relación de copropiedad, los cuales se vinculan a través de bienes o espacios de dominio común (MINVU, 2014). También se reconocen en el artículo 2, de la ley de copropiedad N°19.537 los tipos de condominios acogidos a la ley, que se dividen en dos grupos, los condominios de Tipo A y Tipo B. En el primer grupo se encuentran las construcciones divididas en unidades que están emplazadas en un terreno de dominio común. Luego

se encuentran los predios con construcciones o con proyectos de construcción aprobados, donde en el interior hay deslindes que definen sitios de dominio exclusivo de cada propietario y terrenos de dominio común de todos ellos.

3.3.1. Accesibilidad y espacios comunes

Los espacios comunes o bienes de dominio común están definidos en la ley de Copropiedad N° 19.537, como los bienes muebles o inmuebles que pertenecen a todos los copropietarios, terrenos de dominio común tales como, fachadas, muros exteriores, estructura, recinto de calderas, sistema de comunicaciones, energía eléctrica, agua potable, alcantarillado, techumbre y estanques. También se consideran bienes comunes las circulaciones horizontales y verticales, terrazas y dependencias comunes, oficinas o espacios de administración y habitación del personal. Aquellos bienes destinados permanentemente al servicio, la recreación y el esparcimiento común de los propietarios y los que permitan a todos y a cada uno de los copropietarios el uso y goce de las unidades de su dominio exclusivo (art. 2.3).

Se comprenden los espacios comunes como aquellos que conectan las edificaciones, siendo los articuladores o espacios de transición entre los espacios públicos y privados. Los sitios que pertenezcan en dominio exclusivo a cada copropietario deberán tener acceso directo a un espacio de uso público, a través de aquellos de dominio común destinados a la circulación (Art. 9). La accesibilidad de estos espacios se rige y exige a través de la ruta accesible. En los condominios se deberá contemplar al menos una ruta accesible que conecte su acceso desde el espacio público hasta las unidades de vivienda o los edificios que componen el proyecto, conectando también los estacionamientos, locales y recintos de uso común (OGUC, art. 2.6.17.). La ruta accesible que se proyecte en los terrenos comunes deben tener un ancho mínimo de 1,20 m de ancho por 2,10 m de alto, cumpliendo con el art. 2.2.8. de la OGUC.

Si por las características topográficas del terreno, no se puede cumplir con las disposiciones mencionadas, el ancho de la ruta accesible podrá ser reducida a no menos de 0,90 m. En el caso de no poder quitar los obstáculos en el terreno y persistan las dificultades en el desplazamiento, el Director de Obras Municipales, con una solicitud puede autorizar otras soluciones para asegurar el desplazamiento de las personas en situación de discapacidad y especialmente aquellas con movilidad reducida (Art 1.10, DS 50).

3.4. Accesibilidad y movilidad en el entorno residencial.

La accesibilidad no es un fin en sí mismo, es un medio para lograr la inclusión social (SENADIS, 2015). Por lo que la accesibilidad universal es definida como:

“la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.” (OGUC, DS 50, art. 1.).

Los principales criterios de diseño (tratados en los manuales vistos anteriormente), son enfocados en la eliminación de barreras arquitectónicas para lograr un espacio público inclusivo volviendo accesible la mayor cantidad de espacios, con el fin de que puedan ser utilizados por todos, sin limitaciones. Se garantiza la continuidad de Rutas Accesibles, libres de obstáculos, con el fin de que todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas o psicomotoras, puedan circular por la ciudad de manera segura y lo más autónoma posible, ya que la accesibilidad debe ser parte integrante de un proyecto desde sus inicios y no un agregado posterior.

La accesibilidad en los entornos se puede generar a través de dos enfoques principales, los cuales son: el Diseño Universal y el Diseño Inclusivo. En primer lugar, el diseño universal, se define como “la actividad por la que se conciben o proyectan, desde el origen, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas de forma que puedan ser utilizados por todas las personas o en su mayor extensión posible.” (OGUC, DS 50, art. 1.). Hay siete principios básicos del diseño universal tratados en el manual de Accesibilidad Universal de la Corporación ciudad Accesible (2010), las cuales son:

1. Igualdad de Uso: utilización adecuada y fácil por todas las personas independiente de sus capacidades y habilidades.
2. Flexibilidad: que sea versátil y se adecúe a una variedad de capacidades.
3. Uso simple y funcional: que se entienda fácilmente, sin complejidades, sin instrucciones y de uso intuitivo.
4. Información comprensible: intercambia información con el usuario de diversas formas contrastando con el medio, brindando ayuda para aquellos con limitaciones sensoriales.
5. Tolerancia al error: dispone de elementos que reducen los riesgos, peligros y consecuencias adversas.
6. Bajo esfuerzo

físico: eficiencia en el uso con mínimo esfuerzo, minimiza las acciones realizadas manteniendo una postura neutra en la utilización de los elementos. 7. Dimensiones apropiadas: tamaños apropiados para su manipulación y alcance, sin importar su tamaño, posición o movilidad.

Estos principios entregan una guía para realizar mejoras de diseño y para poder integrar características que respondan a las necesidades de la mayor cantidad de usuarios posible.

En segundo lugar, está el diseño inclusivo, que busca garantizar que todos los productos y servicios respondan a las necesidades de la más amplia gama de consumidores posible, independientemente de su edad y habilidades. Enfatiza el trabajo con los usuarios críticos para ampliar los programas de diseño (Coleman R., 1999 en Gaete-Reyes, 2020). Los principales criterios de este enfoque son: 1. Posicionamiento de las personas en el centro del diseño. 2. Reconocimiento de la diversidad y la diferencia. 3. Alternativas de soluciones de diseño para los usuarios. 4. Flexibilidad de uso. 5. Edificios y entornos para el libre goce y disfrute por todas las personas (CABE, 2008 en Gaete-Reyes, 2020).

Por lo que el diseño inclusivo, se refiere a un diseño no excluyente, que sea para todos, garantizando el desplazamiento autónomo y seguro de todos los usuarios (SENADIS, 2015).

3.4.1. Movilidad y Rutas Accesibles.

El hábitat residencial está en constante cambio, ya que las experiencias del habitar son móviles y dinámicas. Dentro de la movilidad, estas experiencias varían según la persona, el trayecto y el tiempo (Jirón, 2017). Los trayectos se refieren a las interacciones del habitante con el entorno donde incorporan sus experiencias, encontrando así una ruta en el habitar, como Jirón M., P., Lange V., C., & Bertrand S., M. (2010). Indican: “Los viajes tienen más de un objetivo y cambian con la experiencia (...) es necesario entender situaciones de movilidad y las experiencias de aquellos involucrados y no sólo la finalidad de la movilidad en diferentes contextos...”

La movilidad se refiere a una práctica social de desplazamiento a través del espacio tiempo, no alude solo al transporte (Jirón et al., 2010), por lo que es importante “evitar reducir la movilidad al movimiento, y, pese a que el movimiento es un componente importante de la movilidad, no se refiere a lo mismo” (Jirón et al., 2010).

La infraestructura de la movilidad y el transporte, en conjunto con algunas prácticas sociales limitan la movilidad y participación ciudadana, invisibilizando las necesidades de personas con discapacidad (Gaete Reyes, 2015). La movilidad y el libre tránsito por los espacios, los convierte en un canal para promulgar la ciudadanía, donde diferentes corporalidades experimentan de manera distinta el mundo.

La ruta accesible, es una ruta que contribuye a ejercer la ciudadanía, convirtiéndose en una columna vertebral de los proyectos y finalmente de la ciudad (Gaete Reyes, 2015). En primer lugar, la OGUC define la ruta accesible como:

“parte de una vereda o de una circulación peatonal, de ancho continuo, apta para cualquier persona, con pavimento estable, sin elementos sueltos, de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y percepción de su recorrido.” (DS 50, art. 1).

Todo proyecto que llegue a intervenir en el espacio público debe contar con una ruta accesible, por lo que es parte fundamental en la movilidad y en las experiencias de los recorridos. Esta ruta conecta el espacio público con todos los accesos del edificio, las unidades o recintos de uso público o que contemplen atención de público, las vías de evacuación, los servicios higiénicos, los estacionamientos para personas con discapacidad, y ascensores que sean parte de esta ruta. (OGUC, art. 4.1.7).

Un concepto afín a la ruta accesible tratado en el manual de Accesibilidad Universal de la Corporación Ciudad Accesible (2010) es la “Cadena de Accesibilidad” y se define como la “capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Si cualquiera de estas acciones no son posibles de realizar, la cadena se corta y el espacio o situación se torna inaccesible.” (p.12). La importancia de esta cadena radica en el traspaso de los límites de la edificación al espacio público, analizando una secuencia de acciones y elementos que se relacionan entre sí desde un punto de origen y un destino, los cuales son el acceder, desplazarse y el uso (SENADIS, 2017).



4.1. Criterios de selección

Se definieron criterios para seleccionar el caso a abordar en el proyecto, los cuales integran conceptos revisados anteriormente.

Como primer criterio el conjunto debe albergar condominios de tipo A, esto quiere decir que las construcciones divididas en unidades están emplazadas en un terreno de dominio común. Luego el año de construcción debe ser hasta el 2011, de esta manera los espacios comunes proyectados no están regulados por la normativa de accesibilidad, además, de encontrar diversas generaciones de habitantes dentro del conjunto desde su entrega.

Otro criterio de selección es la densidad del conjunto, el cual debe ser de alta densidad, esto quiere decir que debe tener como mínimo 160 viviendas (MINVU, 2014), esto distribuido en edificios de hasta 4 pisos de altura, lo que implica ausencia de ascensores en el conjunto. Luego, se considera como criterio las condiciones de accesibilidad existentes, donde se presente un dominio de barreras espaciales, las cuales corresponden a componentes físico-espaciales propios del proyecto desde su planificación y diseño.

4.2. Elección del caso: Conjunto Las Canteras de Huechuraba.

De acuerdo con los criterios de selección mencionados anteriormente, es que se selecciona el conjunto Las Canteras de Huechuraba. Este conjunto además de cumplir con todos los criterios presenta una condición especial de emplazamiento, el cual, está ubicado en la ladera del cerro Las Canteras, lo que implica que el conjunto está en pendiente, esto acentúa las necesidades y consideraciones de accesibilidad en el proyecto (Fig. 3).

Otro criterio a considerar es el emplazamiento y localización del conjunto, que debe estar ubicado en la periferia de la Región Metropolitana de Santiago, esto porque allí se desarrollaron tipologías de condominios de vivienda para satisfacer el déficit habitacional en sectores de población vulnerable, esto también constituye un criterio de selección, ya que, posiblemente poseen prioridades y necesidades en lo que respecta al mejoramiento de espacios residenciales que no necesariamente se relacionan con la accesibilidad universal.

Finalmente, se toma como criterio la tipología de los condominios del conjunto, que corresponda a una de las más construidas, las cuales serían las tipologías A1-A2-B1-B2 (MINVU, 2014), esto con el propósito de que las soluciones de diseño realizadas en el proyecto, puedan ser adaptadas e incentiven a ser replicadas en la mayor cantidad de conjuntos posibles que así lo requieran.

El conjunto está ubicado en la comuna de Huechuraba, en el sector norte de la ciudad de Santiago, en la ladera del cerro Las Canteras, en el barrio que lleva el mismo nombre (Fig. 4). Se construyó en el año 1998, donde en el año 2000 recibió a sus primeros habitantes.

Presenta una alta densidad, el cual, está conformado con 10 condominios de 3 pisos de altura, con 279

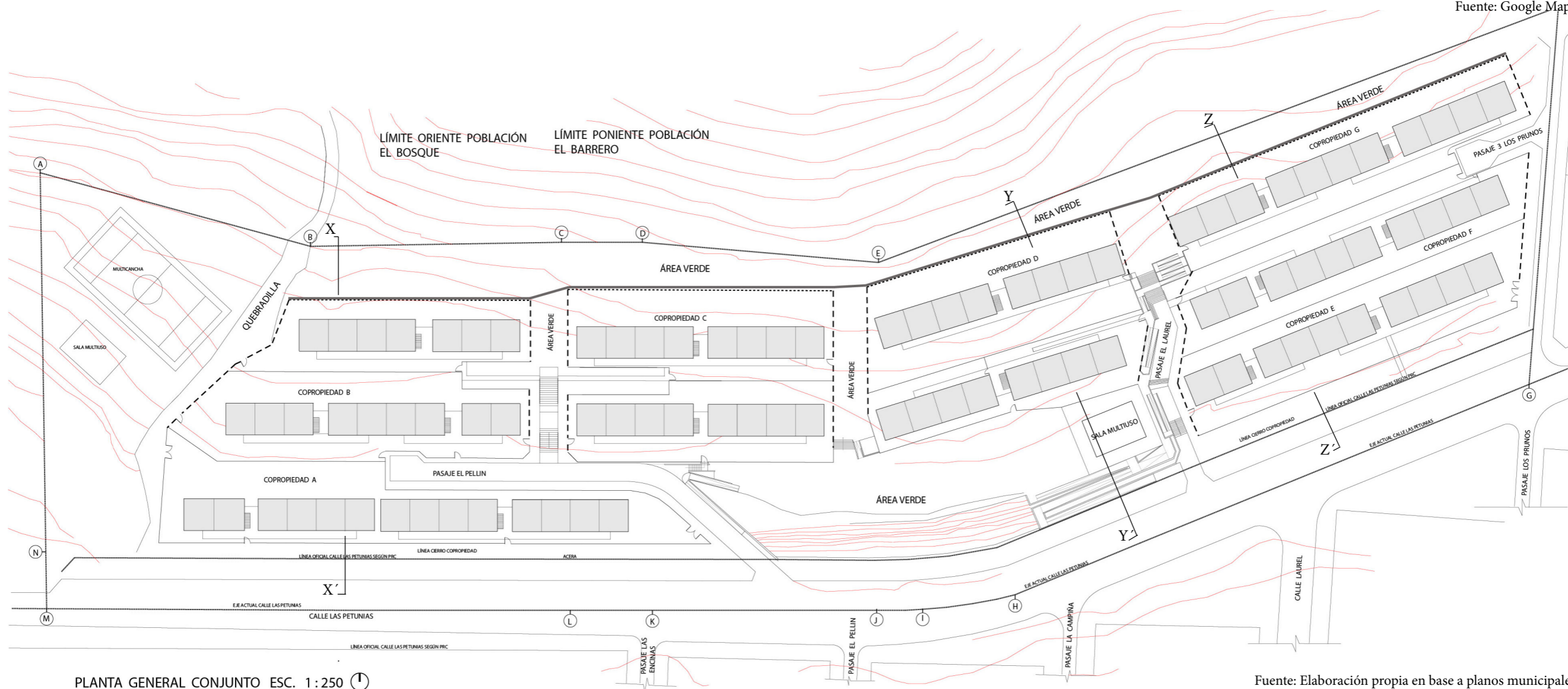
Figura 3: Condición de pendiente conjunto Las Canteras.



Figura 4: Emplazamiento conjunto Las Canteras



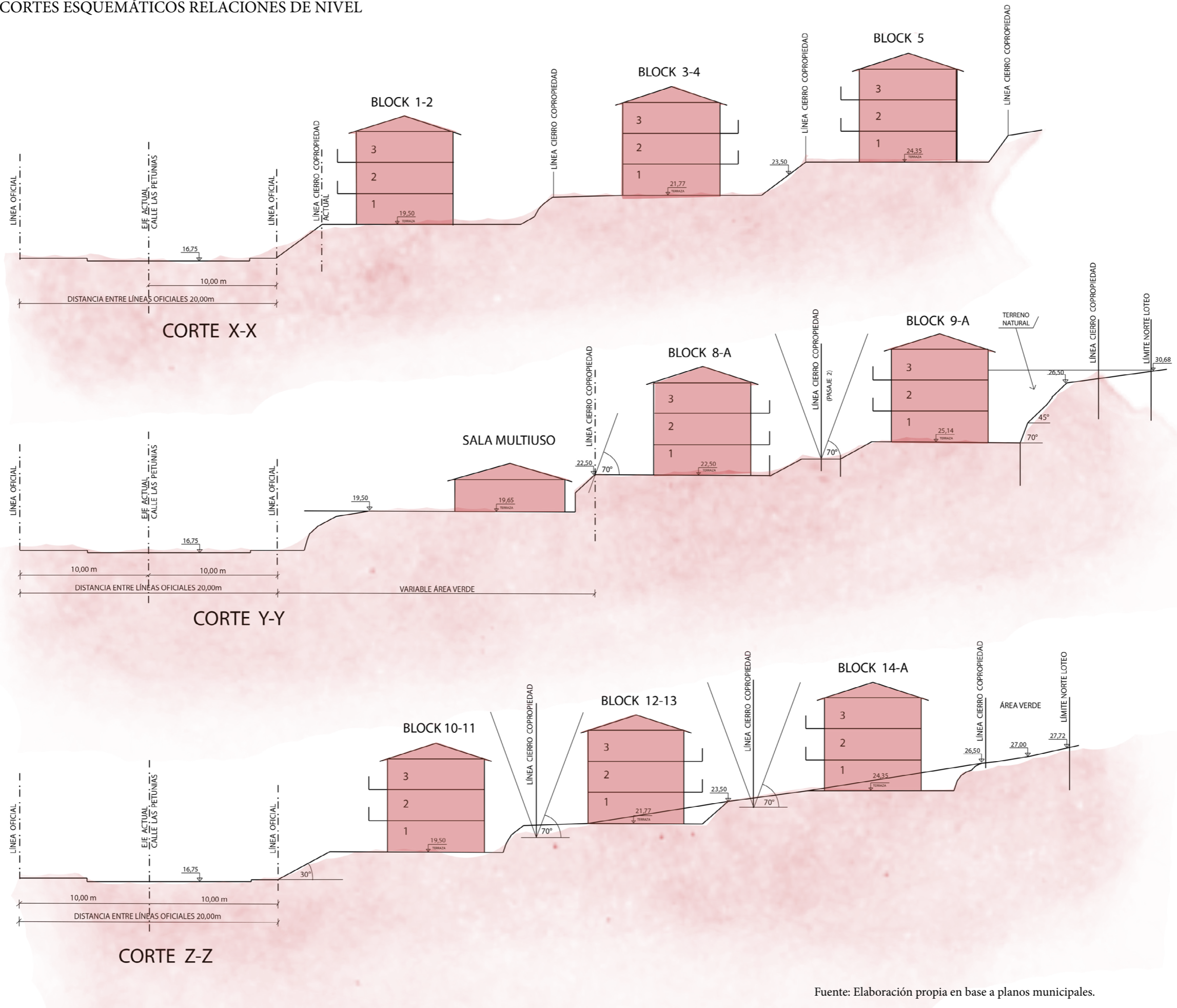
Fuente: Google Maps.



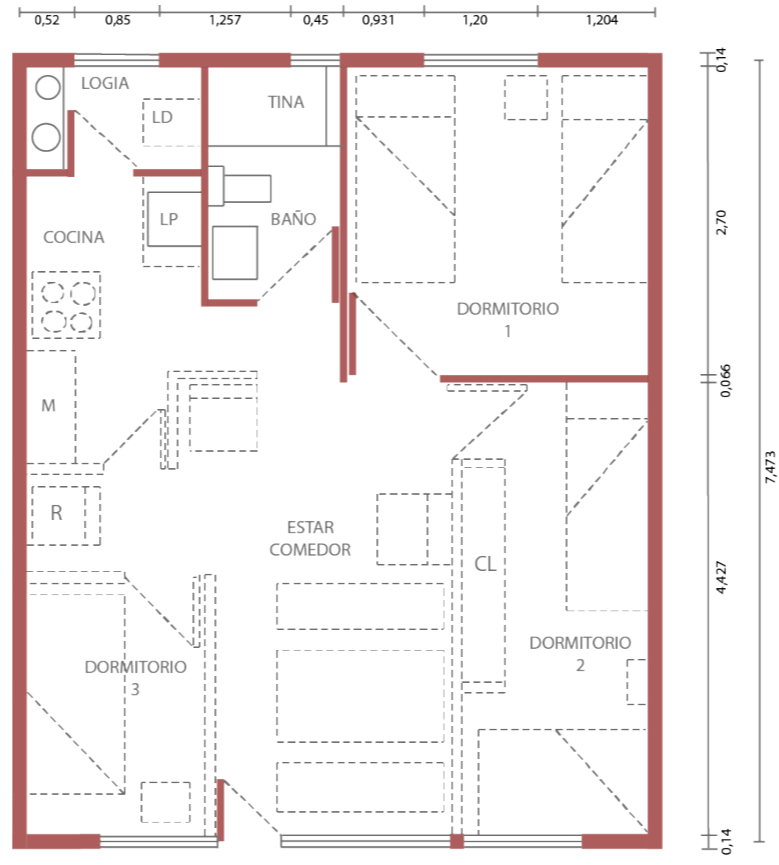
PLANTA GENERAL CONJUNTO ESC. 1 : 250

Fuente: Elaboración propia en base a planos municipales.

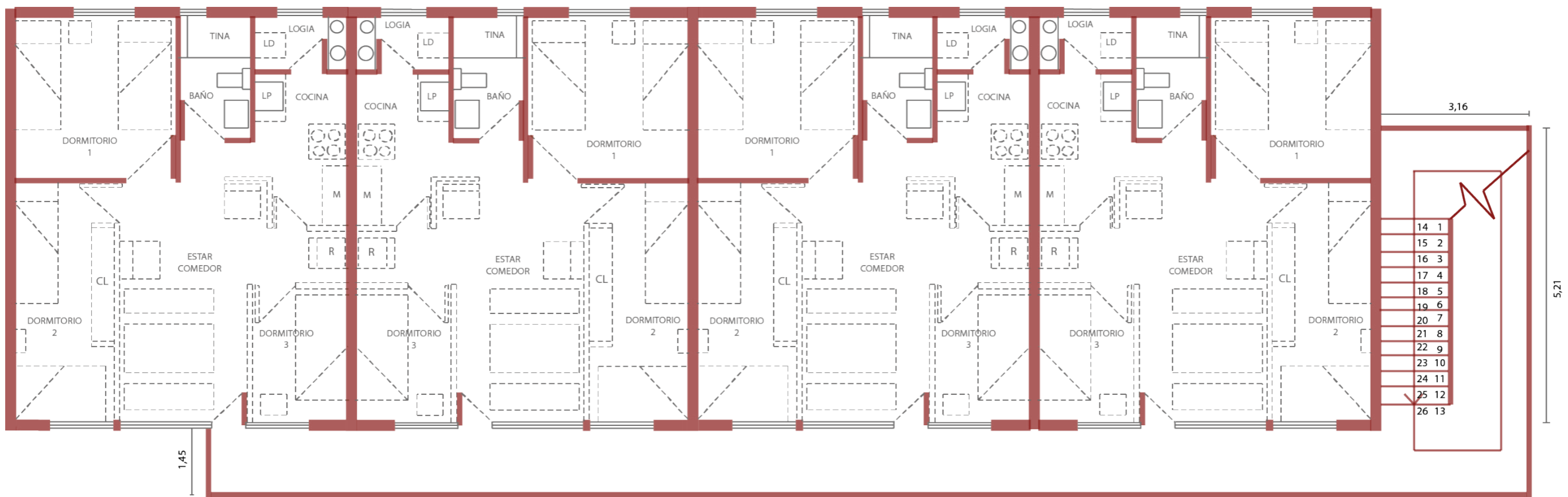
CORTES ESQUEMÁTICOS RELACIONES DE NIVEL



Fuente: Elaboración propia en base a planos municipales.



PLANTA DEPARTAMENTO TIPO



PLANTA PISO DEPARTAMENTO TIPO

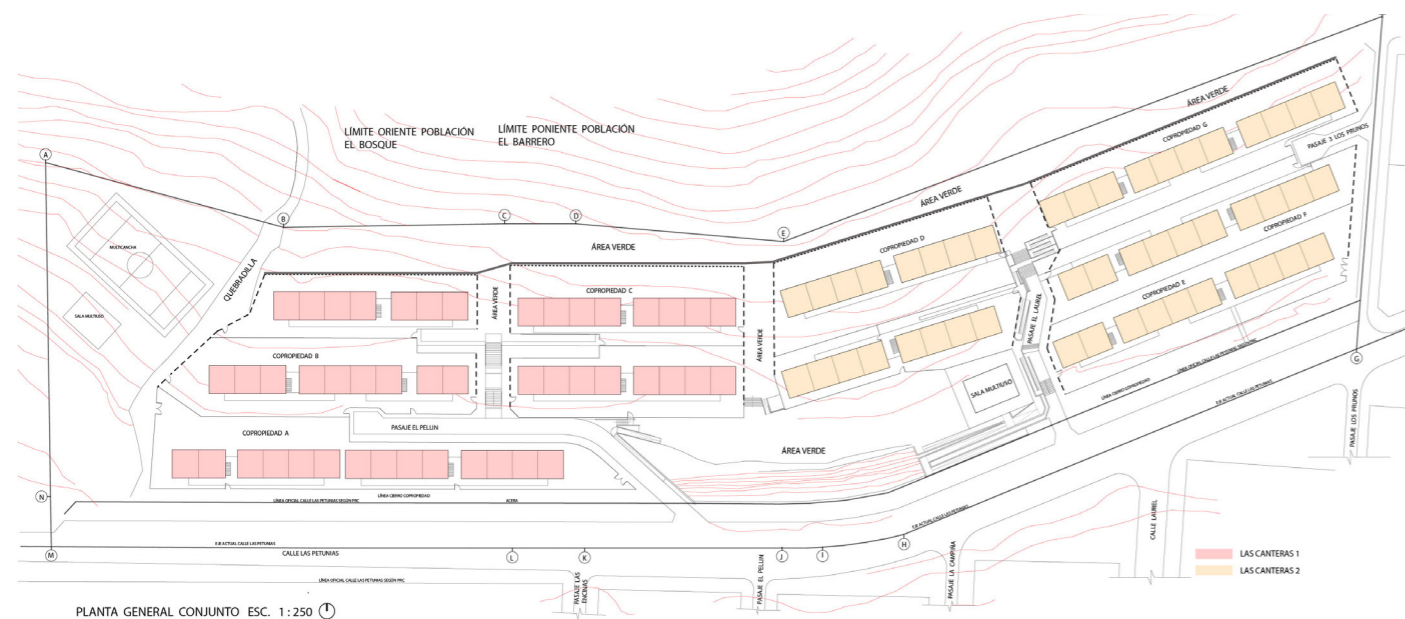
departamentos de 46 m², albergando un total de 1300 personas aproximadamente.

Los bienes comunes (MINVU, DS 27, p.5), que posee el conjunto son 2 sede sociales, una multicancha y una plaza.

La tipología de los condominios es A2, conformada por bloques con acceso horizontal externo, es una de las tipologías más vulnerables según el Catastro de Condominios Sociales del MINVU (2014). Al desarrollarse en comunas periférica de la ciudad, poseen mala accesibilidad urbana y un mal índice de mantenimiento del condominio.

El conjunto Las Canteras participó en el Programa de Mejoramiento de Barrios, Quiero Mi Barrio, en el cual se transformaron los espacios comunes, entre ellos, la plaza principal (MINVU, 2010). El conjunto ha pasado por 3 fases del programa. La fase 1 (2008), fue de evaluación y de detección de las necesidades

Figura 5: Las Canteras 1 y Las canteras 2.



Fuente: Elaboración propia en base a planos municipales

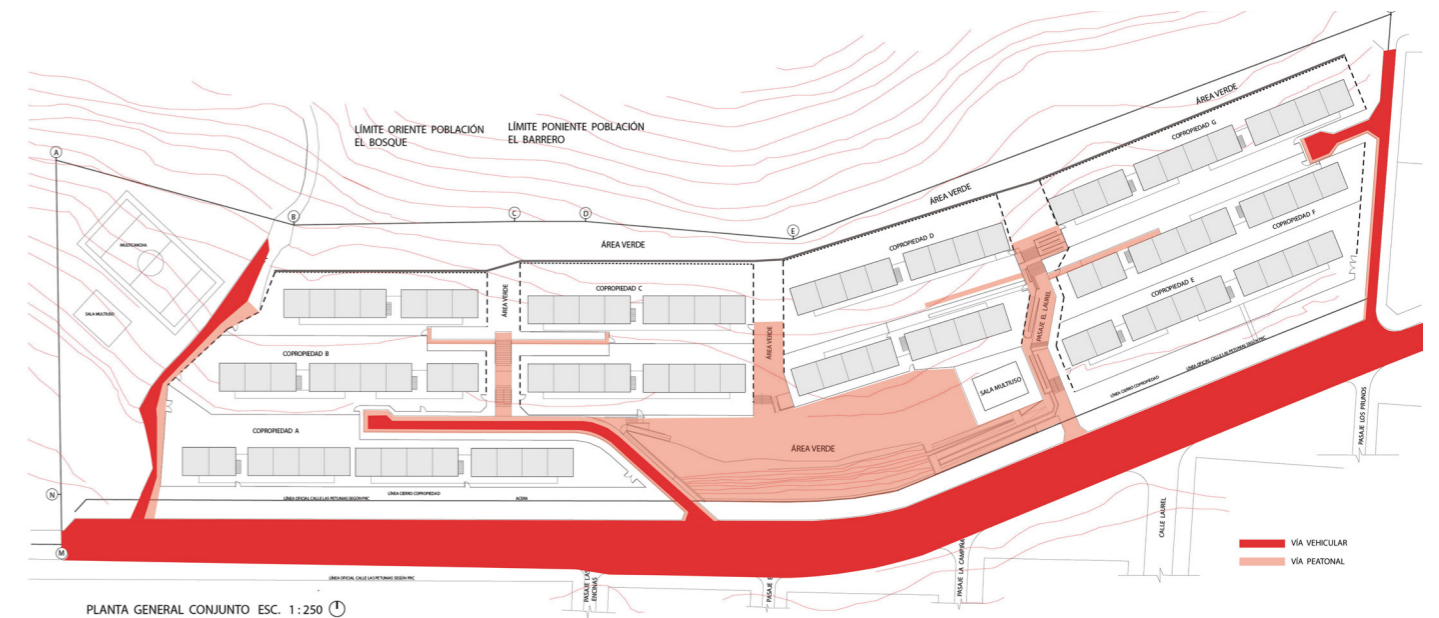
En primer lugar, se identifican las diferentes vialidades y recorridos existentes en el conjunto, compuesto por dos vías peatonales principales, cada una articulando un sector de las Canteras. Las vías de automóviles son principalmente perimetrales en el conjunto, excepto por un único ingreso de automóviles hacia el interior en uno de sus pasajes (Fig. 6).

de los residentes del conjunto. En la fase 2 (2009-2010), se desarrolló el plan de acción y ejecución de los proyectos planificados. Finalmente, en la fase 3 (2010), se evaluó el transcurso y proceso de todo el programa de recuperación, para desarrollar un plan para continuar con todos los proyectos pendientes. El conjunto Las Canteras de Huechuraba, como bien su nombre indica está conformado por dos sectores, cada uno con 5 copropiedades, denominados Canteras (Fig. 5).

El conjunto posee diversos espacios comunes por su envergadura, donde el principal foco de proyecto son todos aquellos espacios desde que uno sale de la vivienda hasta la calle Las Petunias. Configurándose una red de espacios conectados de diferente jerarquía que son recorridos diariamente por sus múltiples residentes.

En las Canteras 1 y 2 sus circulaciones son compuestas principalmente por extensas escaleras y calles en pendientes elevadas, mientras más cerca del cerro se encuentre el condominio aumenta considerablemente la cantidad de escaleras a recorrer y la inclinación de estas junto a los escasos planos sin pendiente, que corresponden únicamente a los descansos de las escaleras y pasillos de circulación al interior del condominio.

Figura 6: Vías y senderos.



Fuente: Elaboración propia en base a planos municipales

Al llegar al conjunto en su perímetro por el poniente, nos encontramos en primer lugar con un camino sin pavimentar, completamente de tierra y sus tramos son siempre en pendiente hasta llegar al cerro. Existe un paso para automóviles y escaleras para el ingreso peatonal. Este camino conduce a la multicancha del conjunto y una de las salas multiuso o sede social, además de conectar con los bloques de la segunda y tercera línea (Fig. 7).

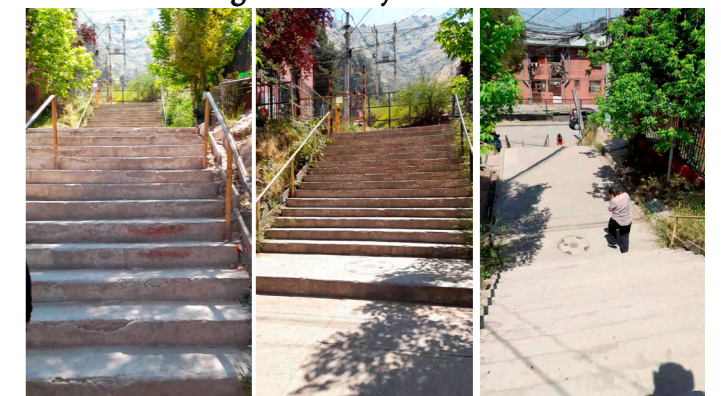
Figura 7: Pasaje peatonal 2, camino la Quebradilla.



Fuente: Extraído de Google Maps.

Luego, se encuentra el pasaje peatonal El Pellín de las Canteras 1, el cual posee un primer tramo en pendiente, donde se encuentra una rampa acompañada de una escalera para ingresar a los primeros bloques de la copropiedad C y acceder a la plaza, luego continúa la calle en plano hasta la segunda corrida de bloques, conectando a una escalera central, en medio de la copropiedad B y C, compuesta por dos largos tramos y un descanso central, llegando hasta los últimos bloques del conjunto en la cota más alta (Fig. 8).

Figura 8: Pasaje El Pellín.

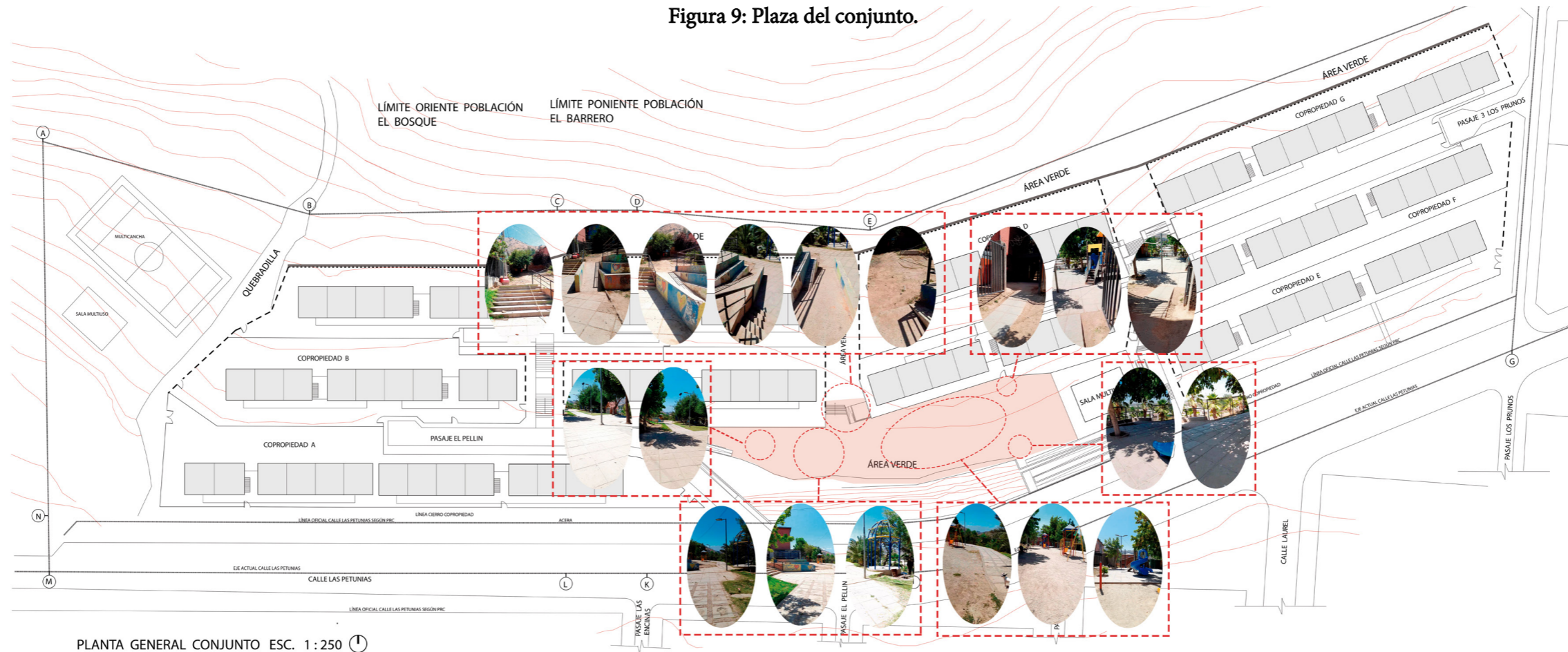


Fuente: Elaboración propia en terreno.

Siguiendo el recorrido de los espacios, nos encontramos con la plaza, que es el gran espacio común del conjunto, ya que conecta ambas Canteras y es el punto de mayor congregación de los habitantes. La plaza está compuesta principalmente por juegos infantiles guiados por un camino con baldosas. El centro de la plaza conecta directamente con los bloques y el cerro (Fig. 9), habilitándose un paso al lado de la sala multiuso entre los bloques de la copropiedad B para salir al pasaje principal El Laurel de las Canteras 2. Además, existe una rampa de acceso directo del lado sur de esta hacia la calle las petunias y conecta con el pasaje El Laurel.

El pasaje El Laurel, está compuesto por una red de rampas y escaleras de diversos tramos que conectan los accesos de los bloques en las 3 cotas, además de brindar acceso a la sala multiuso del sector. Esta red de rampas también fue gestionada muchos años después de la entrega de los departamentos.

Figura 9: Plaza del conjunto.



PLANTA GENERAL CONJUNTO ESC. 1:250

Fuente: Elaboración propia en base a planos municipales

En el interior de los bloques, en los primeros pisos se encuentran espacios libres que son utilizados por los residentes para albergar materiales de construcción (Fig. 10), las circulaciones, escaleras y pasillos (Fig. 11) son iguales en cada uno de los bloques.

El conjunto posee dos sedes sociales, correspondiente a cada una de las juntas vecinales de Las Canteras 1 y 2 (Fig. 12), de las cuales, se evidencian diferentes estados de conservación y mantenimiento, donde la sede de Las Canteras 1 se encuentran en peores condiciones

respecto al de las Canteras 2, además cabe mencionar el contraste de las condiciones de los ejes de movilidad para llegar a ellas, en Las Canteras 1 con una calle sin pavimentar en pendiente y en las Canteras 2 con un sistema integrado de rampas en hormigón armado (Fig. 13).

Figura 10: Primeros pisos y materiales.



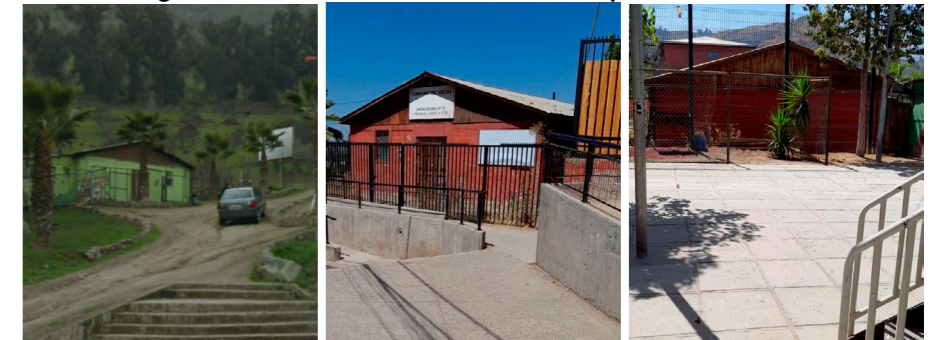
Fuente: Elaboración propia en terreno.

Figura 11: Interior condominios de vivienda.



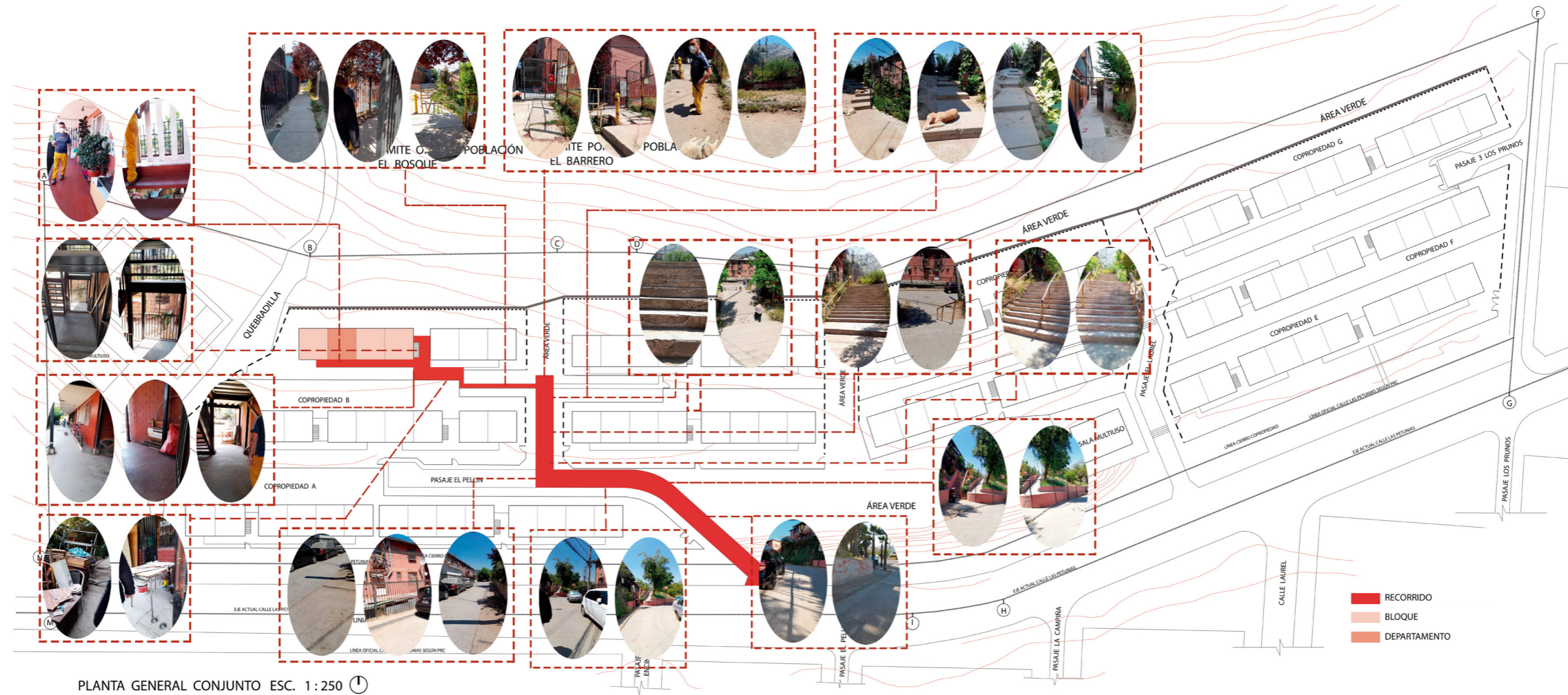
Fuente: Elaboración propia en terreno.

Figura 12: Sede social Las Canteras 1 y las Canteras 2.



Fuente: Elaboración propia en terreno.

Figura 13: Pasaje El Pellín.



Fuente: Elaboración propia en base a planos municipales

En el conjunto predominan las barreras físicas, en primer lugar, las escaleras de los pasajes el Pellín y el Laurel. estas presentan un gran deterioro, poseen desprendimiento de material y los pasamanos del pasaje El Pellín presentan oxido en su estructura, además de ser irregulares y discontinuos, siendo un foco de peligro para la salud de los residentes que los utilizan (Fig. 14).

Particularmente en las Canteras 1, el comienzo de la escalera se utiliza como estacionamiento, ya que, estos no están contemplados en el conjunto como proyecto y esto suma más dificultades de desplazamiento a los residentes con movilidad reducida, acortando considerablemente los espacios de movilidad, sumado a un fierro que pusieron los residentes como tope, para liberar ese espacio de automóviles (Fig. 15).

Las zonas superiores al terminar las escaleras en la cota más alta no poseen un pavimento continuo, además el camino sigue hacia los bloques a través de peldaños distanciados (Fig. 16).

Figura 14: Deterioro pasamos y escalera pasaje el Pellín y pasaje El Laurel.



Fuente: Elaboración propia en terreno.

Figura 15: Estacionamiento comienzo escalera el Pellín.



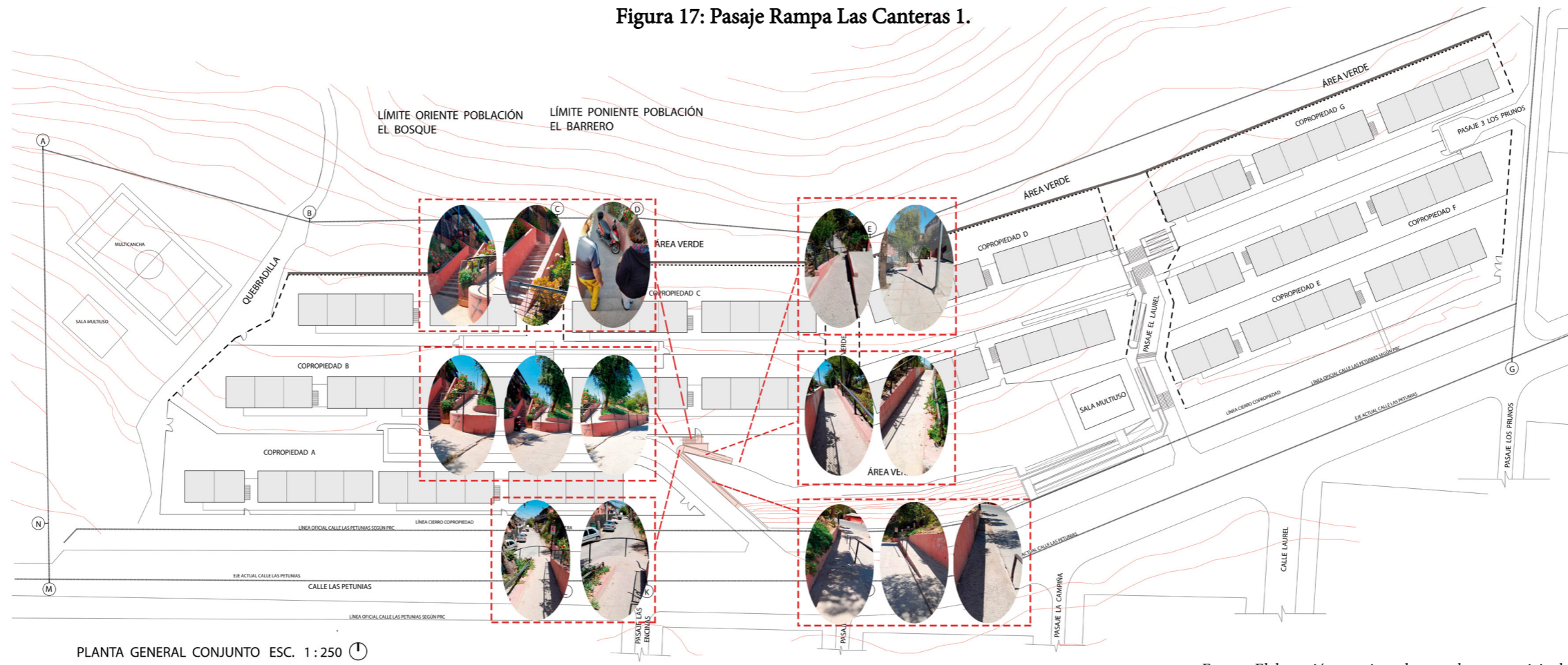
Fuente: Elaboración propia en terreno.

Figura 16: Sede social Las Canteras 1 y las Canteras 2.



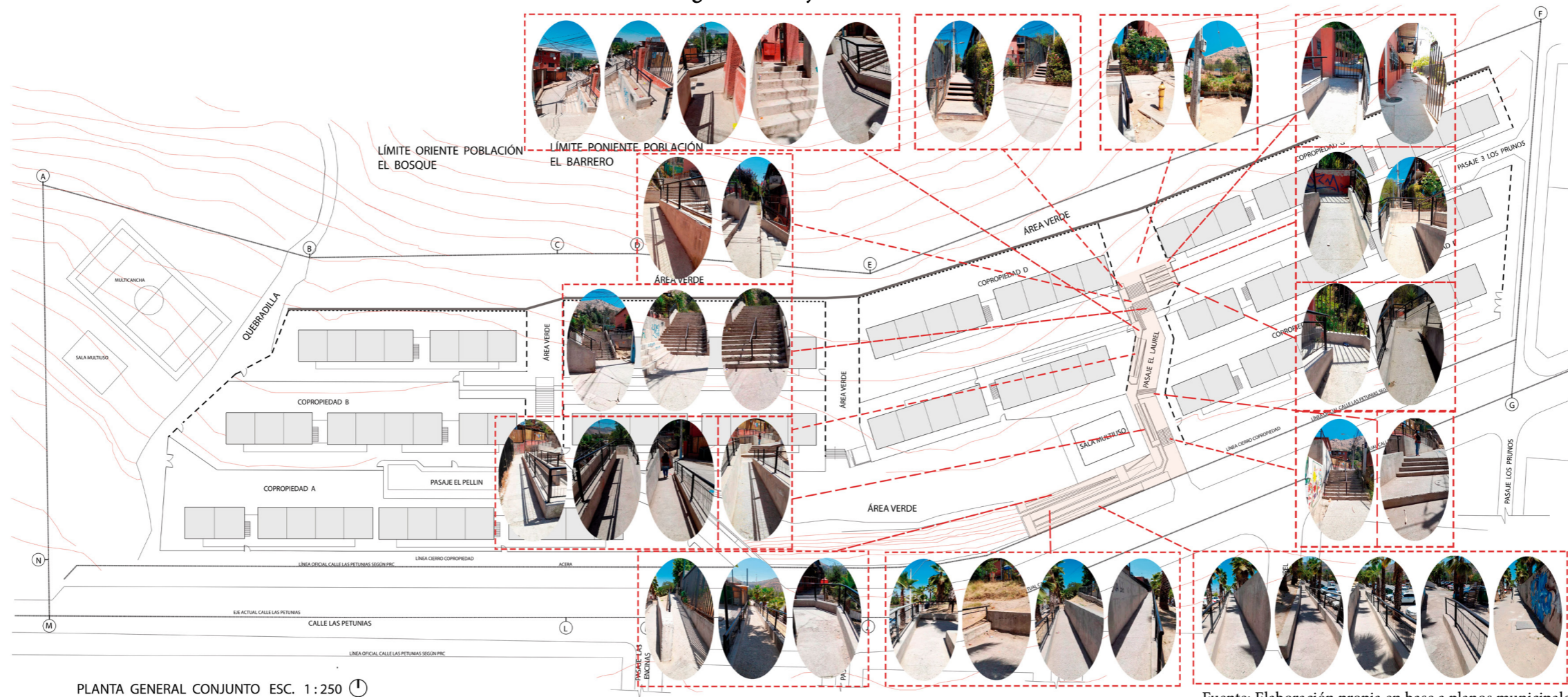
Fuente: Elaboración propia en terreno.

Figura 17: Pasaje Rampa Las Canteras 1.



Fuente: Elaboración propia en base a planos municipales

Figura 18: Pasaje El Laurel.



Fuente: Elaboración propia en base a planos municipales

4.3. Contexto y emplazamiento

En primer lugar, la comuna de Huechuraba se encuentra en el sector norte de la Región Metropolitana, formando parte de las 32 comunas de la provincia de Santiago, siendo parte del límite norte de esta, limitando al poniente con Quilicura, al sur con Conchalí y Recoleta, hacia el oriente con Vitacura y hacia el Norte con Colina. Está contenida por los cerros y por la circunvalación Américo Vespucio en el sur y la autopista Los Libertadores por el norte (Fig. 19).

Hacia el oriente se encuentra el sector llamado El Barrero, donde está ubicada la Población las canteras en la ladera del cerro con el mismo nombre (Fig. 20), el cual, pertenece al cordón montañoso Manquehue.

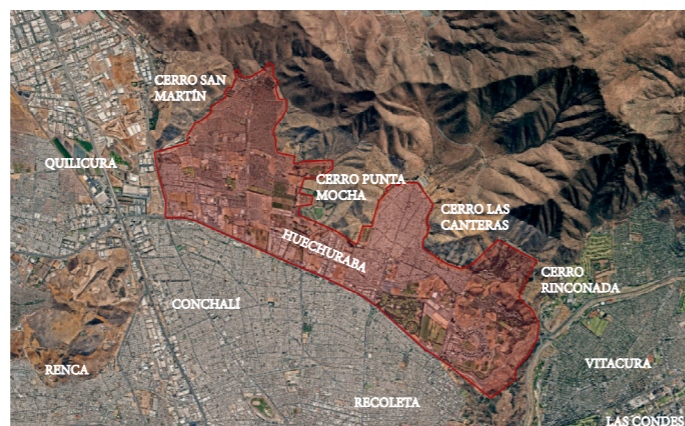
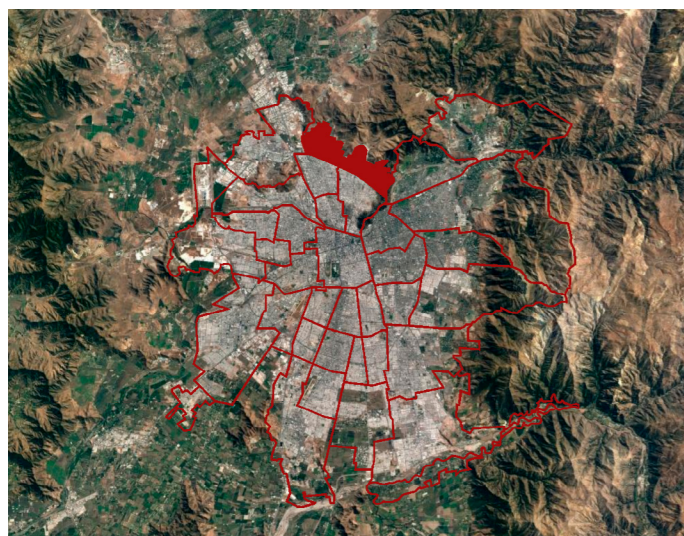
El área del cerro Las Canteras se encuentra inmersa en un ambiente denominado técnicamente matorral

de Chile central, el que es propio del clima mediterráneo dominante en la zona central de Chile. Donde se observan tres formaciones vegetales básicas en el área: -Matorral degradado sobre la cota 500. -Pradera de herbáceas que domina laderas áridas y áreas antrópicamente intervenidas del fondo de quebradas y valles. -Sitios bajo la cota 500 con zonas arbóreas, pero casi exclusivamente exóticas.

El predominio de malezas sufre cambios acorde a las estaciones del año, por ello en verano la vegetación se seca y el cerro se transforma en un foco latente de incendios, tanto por las condiciones climáticas como por focos intencionados o por descuidos de los habitantes.

Además, la mayor parte de la franja del límite urbano con los cerros del cordón Norte de la comuna está

Figura 19: Localización comuna.



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Figura 20: Localización población Las Canteras.



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

deteriorada con avanzados procesos de desertificación debido a la tala indiscriminada de espinos y árboles nativos del sector que los pobladores de las inmediaciones usan como fuente de energía para cocinar o como combustible de calefacción en invierno.

En el último tiempo, han surgido levantamientos de construcciones fuera de norma en la ladera del cerro Las Canteras, tomas de terreno que han ido poblando progresivamente el cerro en las cercanías de la población Las Canteras (Fig. 21), las cuales evidencian precariedad en su construcción y traen consigo riesgos, tales como incendios, que ya se han generado. Todo esto producto de un gran déficit de viviendas en el sector y una nula acción del gobierno y autoridades municipales, lo que ha traído consigo diversas manifestaciones por parte de los habitantes.

El sector de la ladera del cerro es parte de las reservas del SERVIU, en donde las autoridades municipales se habían comprometido con la población en la construcción de viviendas sociales, ya que, se realizaron cambios en Plan Regulador Comunal. En las mesas de trabajo y procesos municipales que no han sido transparentados a la comunidad, el municipio quiere construir un parque ignorando las demandas de los pobladores, los cuales han propuesto integrar ambos proyectos y que las viviendas formen parte del parque, las cuales no superan el 30% de ocupación del terreno.

Estas condiciones de la localidad mencionadas anteriormente, han generado un ambiente de incertidumbre e inseguridad en los residentes de la población Las Canteras, tanto por la contaminación y peligro latente de los incendios, que cada vez están más cerca del conjunto debido a las construcciones informales y los altercados que han tenido con las autoridades, donde el conjunto Las Canteras queda en medio de un punto de conflicto territorial.

Cabe mencionar, que el proyecto contemplaba en su entrega puentes que conectaban los bloques de viviendas, los cuales, se convirtieron en focos de delincuencia por la conexión directa que daban con el cerro y fueron derribado por los mismos residentes (Fig. 22).

En el sistema urbano y usos de suelo en la comuna se distinguen tres sectores que componen la estructura urbana de la comuna: Pedro Fontova, La Pincoya y Ciudad Empresarial (Fig. 23).

Figura 22: Vestigios puentes entre bloques.

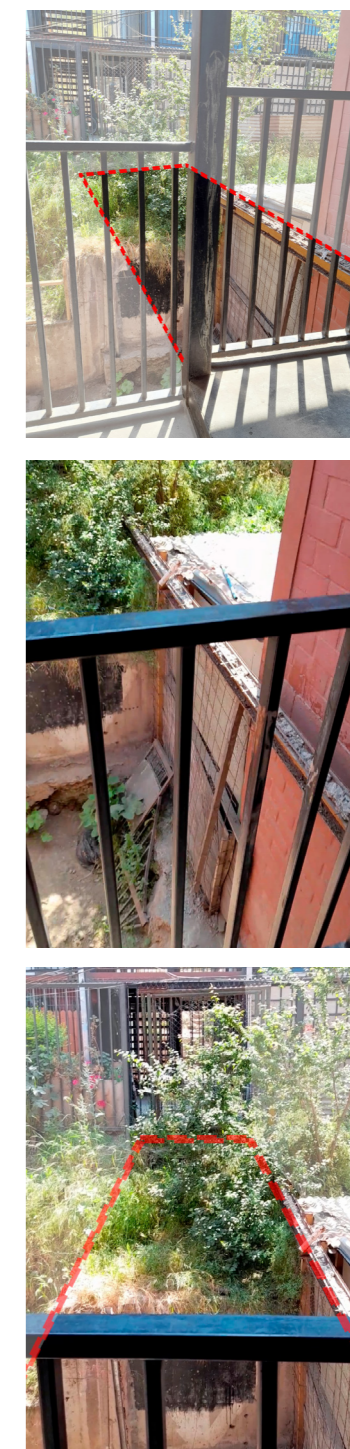
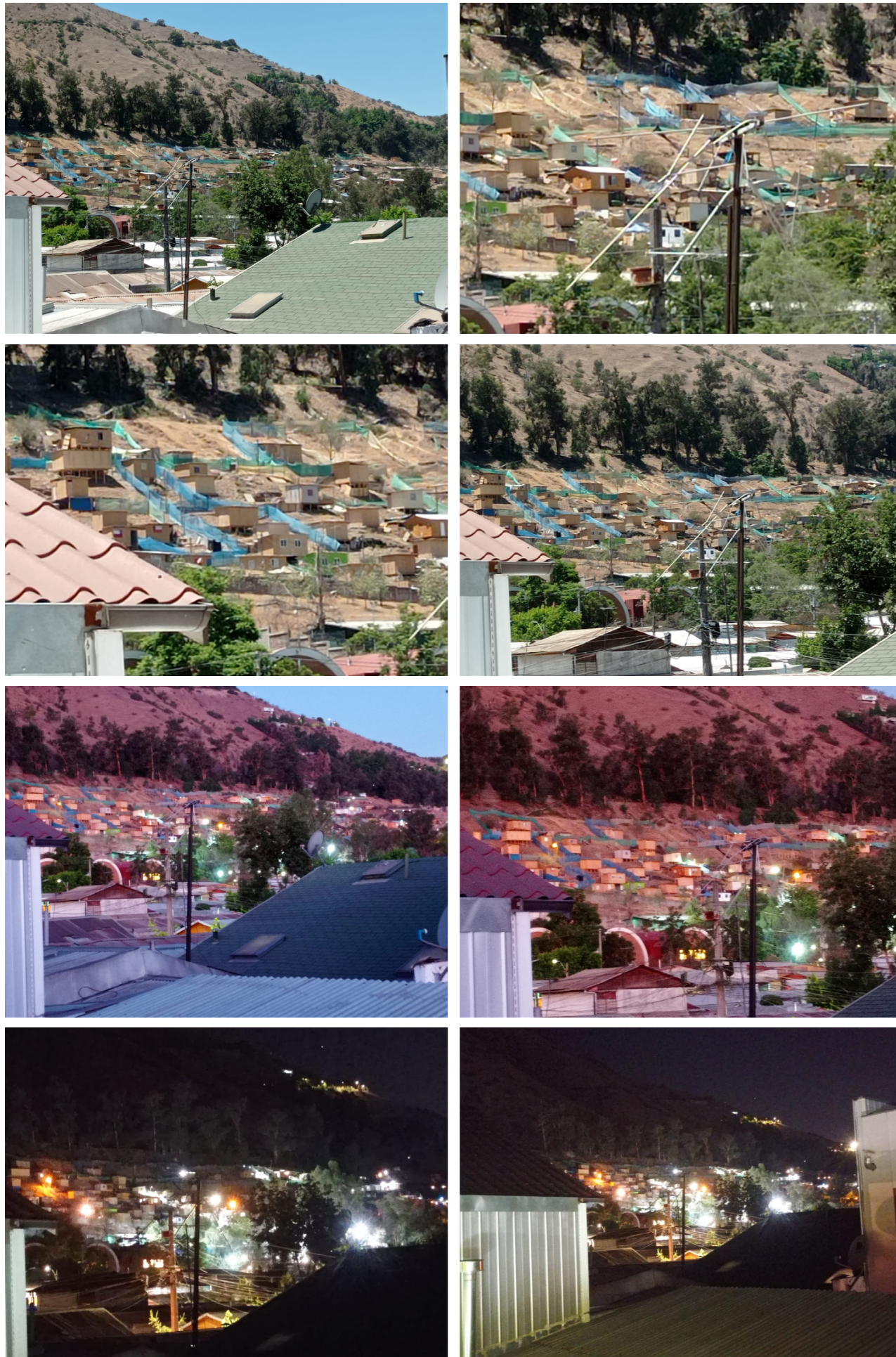


Figura 23: Sectores estructurantes de la comuna.



Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Figura 21: Tomas de terreno y construcciones informales en la ladera del cerro Las Canteras.



Fuente: Elaboración propia.

La comuna presenta un dominio de uso residencial del suelo, pero también se encuentran usos industriales y comerciales, esto debido a su buena localización y conectividad con la ciudad, por lo que, caracterizan así las manzanas y zonas de la comuna (Fig. 24).

En primer lugar, Pedro Fontova, está estructurado en base al eje vial con el mismo nombre, donde se desprenden diferentes vías que conectan a villas y condominios abiertos y cerrados hasta edificación en altura de carácter residencial en el pie de monte.

Su carácter predominantemente residencial se interrumpe por el centro comercial Mall Plaza Norte y por el carácter que ha adquirido Pedro Fontova como eje de servicios y comercios de escala local y sectorial como bares, minimercados, supermercados y strip centers - servicios promovidos por el PRC de la comuna y adecuado al carácter residencial y suburbano de este sector.

Luego, tenemos el sector de La Pincoya, donde avenida Recoleta, que es un eje relevante a nivel intercomunal y conecta con la comuna de Recoleta, posee una condición mixta entre avenida principal del centro cívico de la comuna y también, como eje de la población La Pincoya. Históricamente el sector se caracterizó por ser residencial, la avenida se encuentra en una fase de transición, donde está adoptando un carácter mixto, con su función cívica por los servicios comunales, comerciales y residenciales.

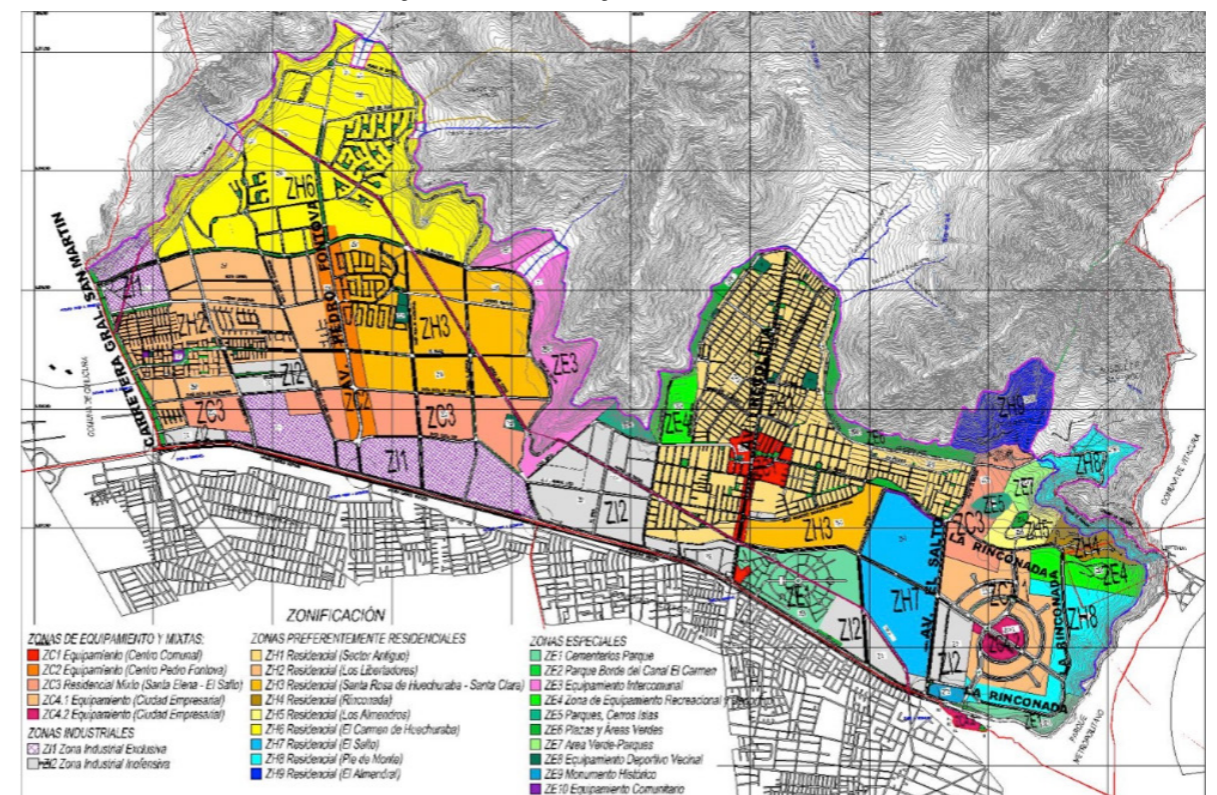
Por último, tenemos el sector de Ciudad Empresarial, en esta zona la comuna se establece como un gran centro de negocios con importancia metropolitana, la cercanía que posee con Vitacura genera externalidades debido a su localización, ubicado en un sector residencial de alta renta, a pesar de su condición mixta de negocios, comercio, residencia y educación, no se genera una integración territorial, por lo que, tiende a una fragmentación.

Cada uno de los sectores mencionados anteriormente, se articulan en torno a un eje norte sur: Pedro Fontova, Recoleta y El Salto respectivamente. Además, la comuna presenta un alto índice de sitios eriazos, sectores agrícolas e industriales, gran parte ubicados en su mayoría, en la franja paralela a Américo Vespucio, comprendida entre las calles Pedro Fontova y Recoleta.

Se observa un predominio de las zonas no urbanizadas, ya que representa el 36,5% del territorio. Estas áreas se encuentran principalmente en el sector poniente de la comuna. El segundo uso de suelo más importante, corresponde al uso residencial con un 26,27% de ocupación en el territorio, ubicada mayoritariamente en el sector oriente comunal.

Un 15,8% corresponde al uso industrial, éste se encuentra en ambas áreas (oriente y poniente), con una leve predominancia en el área poniente. Una de las características de la comuna es que en un mismo territorio coexiste el uso residencial con el industrial.

Figura 24: Plan regulador Huechuraba.



Fuente: Pladeco Huechuraba.

4.4. Habitantes

La comuna de Huechuraba contiene 3 sectores diferenciados en cuanto a morfología, emplazamiento y nivel socioeconómico de los habitantes (Fig. 25). En primer lugar, está el sector de Pedro Fontova, el cual, presenta mayor diversidad o mixtura socioeconómica, con preponderancia de grupos medios altos y altos que residen en los condominios, casas y edificios que se han construido en los últimos 20 años.

Luego, está el sector de La Pincoya - El Barrero, donde hay mayor homogeneidad residencial de grupos medios bajos y bajos, dada la constitución histórica de esta zona asociada a la autoconstrucción y radicación de vivienda social.

Importante destacar la desigualdad en cuanto a usos de suelo, ya que el área oriente de la comuna, presenta establecimientos educacionales, recintos de salud, áreas verdes, además de equipamiento, no así en el área poniente de la comuna, donde la mayor parte de los usos de suelos descritos no se encuentran o se encuentran en menor cantidad, siendo predominante el uso agrícola. Esto se debe al reciente ingreso del área poniente, al proceso de urbanización. De todos los usos presentes en la comuna, las áreas verdes corresponden a las de menor presencia en el territorio.

Finalmente, está el sector de la Rinconada El Salto: Zona homogénea, de nivel socioeconómico alto, que muestra cierta auto segregación en conjuntos de condominios cerrados poco integrados a la trama urbana, con menor accesibilidad a servicios públicos, pero mayor equipamiento comercial al tener como centro comercial la Ciudad Empresarial.

Según datos del MINVU (2019), Huechuraba tiene uno de los más bajos índices de integración social con un 13,4%. Según datos del Ministerio de Desarrollo Social, Huechuraba tiene un alto índice de hacinamiento externo e interno, concentrado en el sector La Pincoya - El Barrero (Fig. 26).

Desde el año 2000 sólo se han ejecutado 3 proyectos de vivienda social al interior de la comuna. En este sentido, se destaca que a nivel comunal existen 43 comités de vivienda que representan a 1.735 familias, de los cuales 26 corresponden a comités de allegados y 36 se encuentran en el sector La Pincoya, lo que demuestra un gran potencial de organización social y participación local principalmente en los barrios históricos.

En el conjunto Las Canteras de Huechuraba existe diversidad generacional, puesto que recibió a sus primeros habitantes en el año 2000 y hoy en día, posee poco más de 1.300 familias aproximadamente. Aún así, se comienzan a destacar grupos etarios dentro del conjunto, como los adultos mayores, los cuales son un grupo que comienza a crecer de forma importante, según la presidenta de la junta de vecinos de Las Canteras 2 Patricia Aburto comentó que:

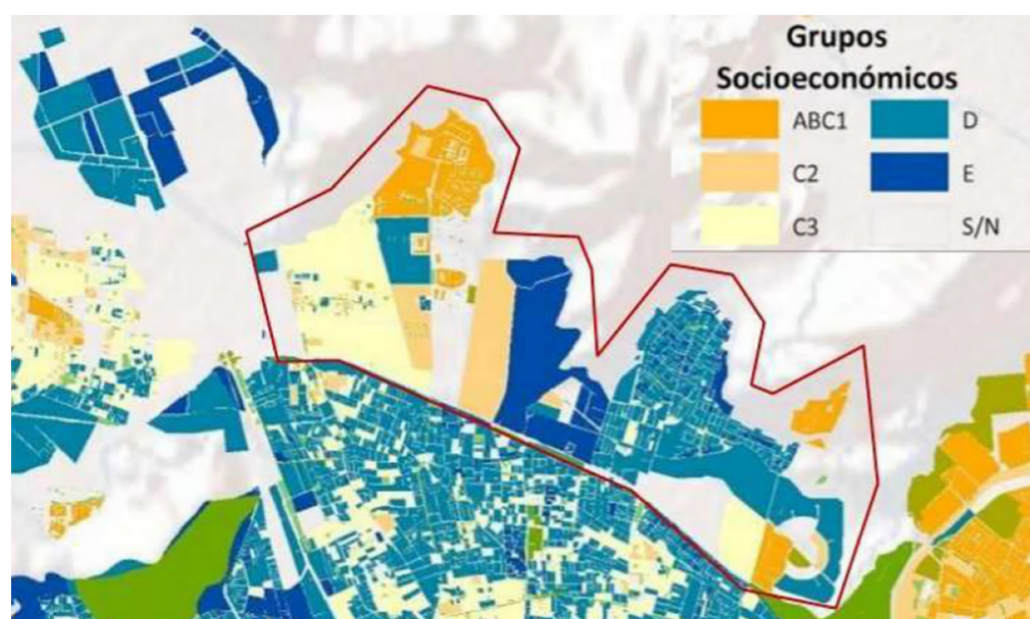
(...) el otro día estuvimos contando y hay gente que yo no creía que ya habían pasado de los 70 o 75, (...), se ve un poco más de adulto mayor acá sí, ya tenemos entre 10-12 personas aquí en la junta de vecinos, por eso nos están diciendo ellos mismos de que quieren que ya en marzo empecemos hacer un grupo de adulto mayor para poder hacer algo porque se van a empezar a quedar en las casas y por lo general uno termina enfermando (...). (Hernández F, 2020, p.41.).

Para el proyecto se pretende agrupar a los habitantes por grupos etarios, esto debido a que al encontrarse en una etapa diferente del ciclo de vida poseen diferentes necesidades de accesibilidad y calidad de vida.

Se considerarán 3 grandes grupos, en primer lugar se encuentran los niños y jóvenes entre 8 y 24 años, luego, se tendrán a los adultos entre 25 y 60 años, finalmente al grupo de adultos mayores de +60 años.

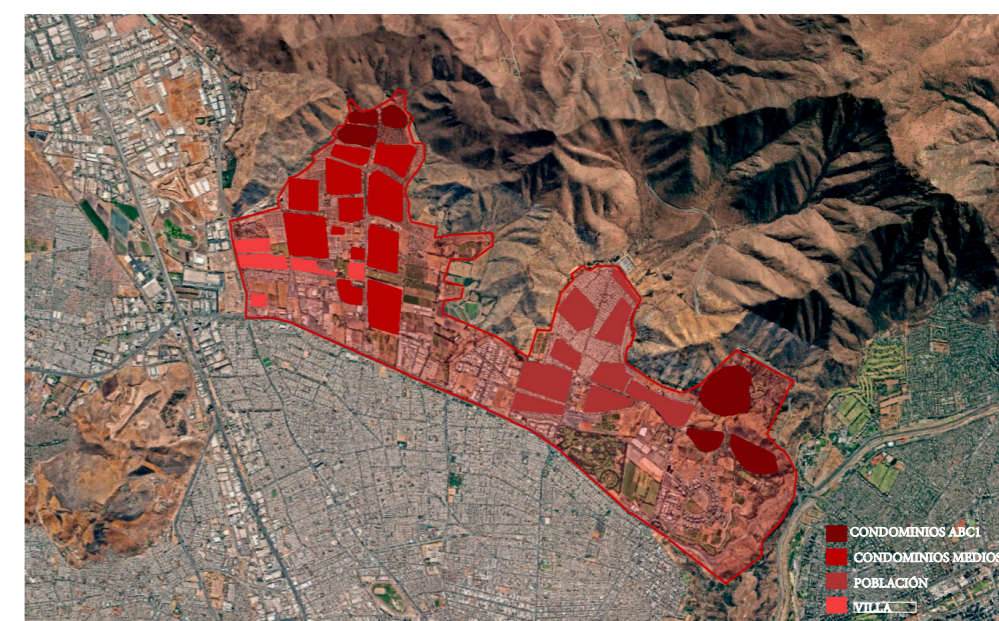
Una condición fundamental a considerar además del grupo etario, serán las condiciones de movilidad y/o situación de discapacidad de los residentes, entendiéndose que, una persona se encuentra en una situación de discapacidad al no poder desenvolverse en igualdad de oportunidades o de la misma forma que los demás, serán todas aquellas reacciones negativas dadas por la interacción entre la persona y su entorno.

Figura 25: Grupos socioeconómicos.



Fuente: Ocuc.cl a partir de INE, 2002, en documento Plan de integración urbana cerro Punta Mocha.

Figura 26: Barrios en Huechuraba.



Fuente: Elaboración propia en base a documento Plan de integración urbana cerro Punta Mocha.



5.1. Lineamientos generales y enfoque.

El proyecto busca el mejoramiento de las condiciones de la calidad de vida mediante la accesibilidad en los espacios comunes del conjunto Las Canteras de Huechuraba.

Emplazado en la ladera del cerro que le da el nombre al conjunto, presenta pendientes en toda su extensión y las soluciones de diseño proyectadas en los espacios del conjunto para solventar dicha condición, están enfocadas en un ideal de corporalidad y población, presentando escaleras de gran extensión para poder llegar a las viviendas, caminos sin pavimentar y calles cuyas pendientes no se han trabajado. Es por esto que se busca diseñar espacios bajo un enfoque de movilidad que respondan a reales necesidades de desplazamiento de los residentes y que contribuyan a experimentar y vivir el conjunto de forma satisfactoria, mejorando su diario vivir.

Para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida se debe priorizar la vida comunitaria, el encuentro y el derecho a la ciudadanía, propiciando espacios y equipamiento que den soporte a este habitar colectivo y de toma de decisiones, los cuales, actualmente están segregados por la división de copropiedades y juntas vecinales en dos polos: Las Canteras 1 y 2, además de encontrarse en malas condiciones.

Los espacios a intervenir serán todos aquellos espacios comunes desde que se sale de la vivienda hasta llegar al espacio público, dada la envergadura del conjunto son diversas las oportunidades de intervención, integrando estos espacios a las experiencias de los residentes y que no sean solo una resultante de la configuración y composición de los condominios, si no que, estén contemplados como espacios habitables.

Se plantean 3 escalas o ejes de trabajo en el proyecto:

Escala macro: con aquellas estrategias y propuestas que impacten al conjunto en toda su extensión, a nivel macro e incluso comunal.

Escala intermedia: correspondientes a aquellas intervenciones que se relacionen directamente con los condominios de vivienda y su alrededor.

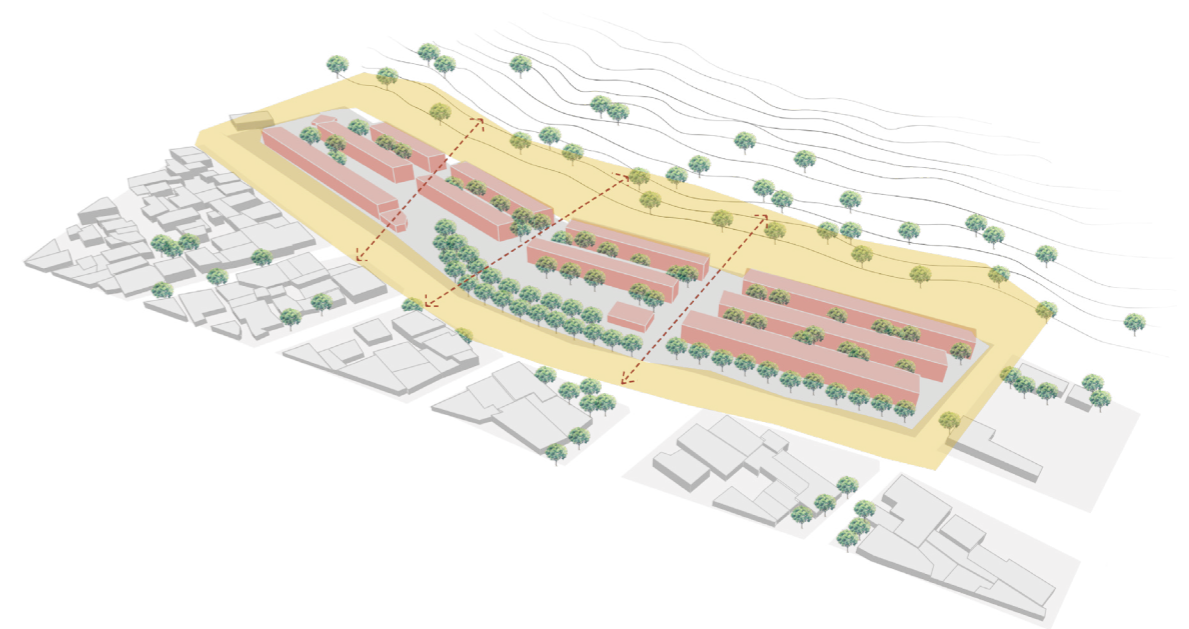
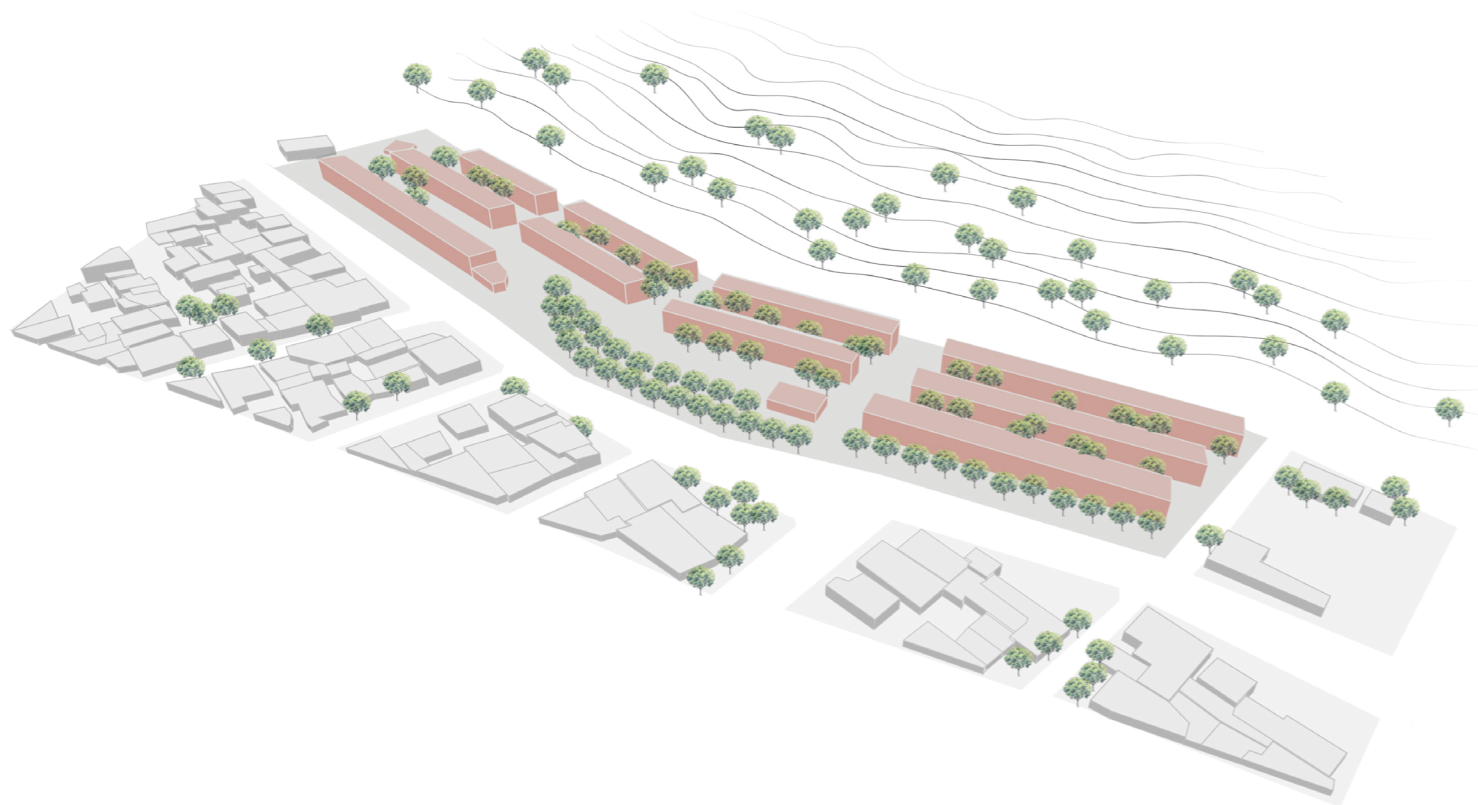
Escala micro: siendo aquellas que se involucran particularmente con el habitante e intervenciones puntuales en ciertos sectores.

F.O.D.A.

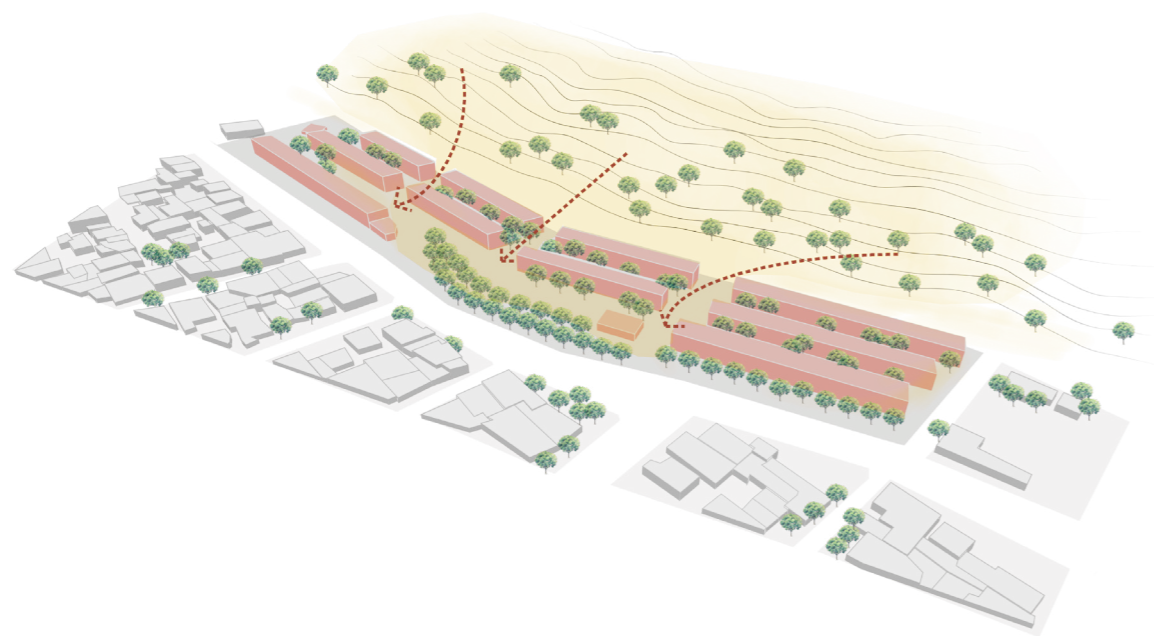
FORTALEZAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
Activa organización comunitaria de Las Canteras e iniciativa a postulación de proyectos municipales	Mantener activa y comunicada ambas juntas vecinales de las Canteras para lograr proyectos conjuntos.	Facilitar la llegada a los equipamientos comunitarios y sedes sociales, con recorridos accesibles.
El peatón es el actor principal del conjunto, recorrible a pie, vialidad predominantemente peatonal.	Poner en valor lo peatonal del conjunto, para generar mejores experiencias de movilidad y calidad de vida.	Generar recorridos y vías de movilidad inclusivas, para que todos los residentes las practiquen y habiten de forma autónoma y segura.
Presencia de vegetación en gran parte del proyecto y entorno natural del cerro Las Canteras.	Potenciar las experiencias de movilidad y calidad de vida con áreas verdes en todos los espacios del conjunto.	Áreas verdes que complementen los principales ejes de movilidad del conjunto.
DEBILIDADES		
Emplazamiento en pendiente, soluciones de diseño no responden a las necesidades de movilidad de todos los residentes.	Solventar la condición de pendiente con soluciones de diseño que respondan a reales necesidades de movilidad de todos los residentes del conjunto.	Eliminar barreras físicas arquitectónicas en espacios principales de movilidad y diseñar ejes complementarios con tramos sin pendiente y rampas, reconstrucción de espacios.
Deterioro de espacios y ejes principales de movilidad en el conjunto.	Reacondicionar los espacios y ejes principales de movilidad.	Proyectar un equipamiento comunitario para todo el conjunto sin divisiones administrativas para realizar reuniones periódicamente y coordinar.
División administrativa de copropiedades generan dos polos organizacionales de la comunidad en el proyecto, ambas Canteras poseen necesidades e iniciativas diferentes de accesibilidad y calidad de vida.	Catastrar y compatibilizar las necesidades de ambas Canteras, generando una propuesta integral y unitaria.	Proyectar zonas de estacionamiento al rededor del conjunto cerca del cerro.
El proyecto no contempla estacionamientos, lo que, provoca un uso extra con la ocupación de automóviles en espacios de movilidad.	Liberar los ejes principales de movilidad.	Diseño de nuevos espacios para la congregación de residentes, aprovechar la plaza del conjunto como gran espacio de acción comunitaria.
Escaso equipamiento comunitario, en deterioro y desuso.	Rehabilitar el equipamiento comunitario existente y diseñar nuevos espacios para la comunidad.	Proyectar y diseñar en los primeros pisos espacios de uso programático complementario a las viviendas.
Focos de concentración de escombros y residuos en primeros pisos de los condominios, espacios sin uso ni programa.	Liberar completamente los primeros pisos alrededor de los condominios.	Crear espacios complementarios a la movilidad y desplazamiento en el conjunto, recreacionales, comunitarios y complementarios a la vivienda.
OPORTUNIDADES		
Gran cantidad de espacios intersticiales y en desuso alrededor de los condominios (sin uso programático).	Reacondicionar/reconvertir/rehabilitar espacios en desuso para que sean habitables y aporten a las experiencias de los residentes.	Generar espacios accesibles en todo el proyecto en sus diferentes cotas, relacionándose con los condominios, el cerro y el espacio público, promoviendo usos y relaciones de privacidad en cuanto a la congregación de personas, redireccionar los flujos.
Interés e iniciativa de la comunidad en mejoras de accesibilidad y calidad de vida.	Propiciar el encuentro comunitario de toma de decisiones para llevar a cabo las iniciativas.	Gesto de incorporar el cerro al conjunto y que las condiciones naturales sean un componente base para todo el proyecto, continuidad con el cerro.
Considerable flujo de personas (residentes, y externos, conexión con el cerro).	Fomentar el uso de espacios comunes y públicos del conjunto.	Diseño de un amortiguador al rededor del conjunto, espacio público de transición hacia el cerro Las Canteras y el barrio Las Canteras.
Conexión y condiciones naturales del cordón de cerros al borde del proyecto y de la comuna.	Potenciar condiciones naturales de emplazamiento directamente con el proyecto.	
AMENAZAS		
Condiciones naturales de emplazamiento en la ladera del cerro Las Canteras, foco latente de incendios.	Disminuir riesgo de propagación de incendios para que no afecte al conjunto.	
Disputas territoriales y tomas de terreno en la ladera del cerro al costado del conjunto Las Canteras, generan inseguridad e incertidumbre.	Controlar los espacios de acceso al conjunto, sin generar aislación con el espacio público y el cerro Las Canteras.	
Desconfianza de la comunidad con gente externa al conjunto, está inserto en un contexto de delincuencia.		

5.3. Estrategias generales de proyecto.

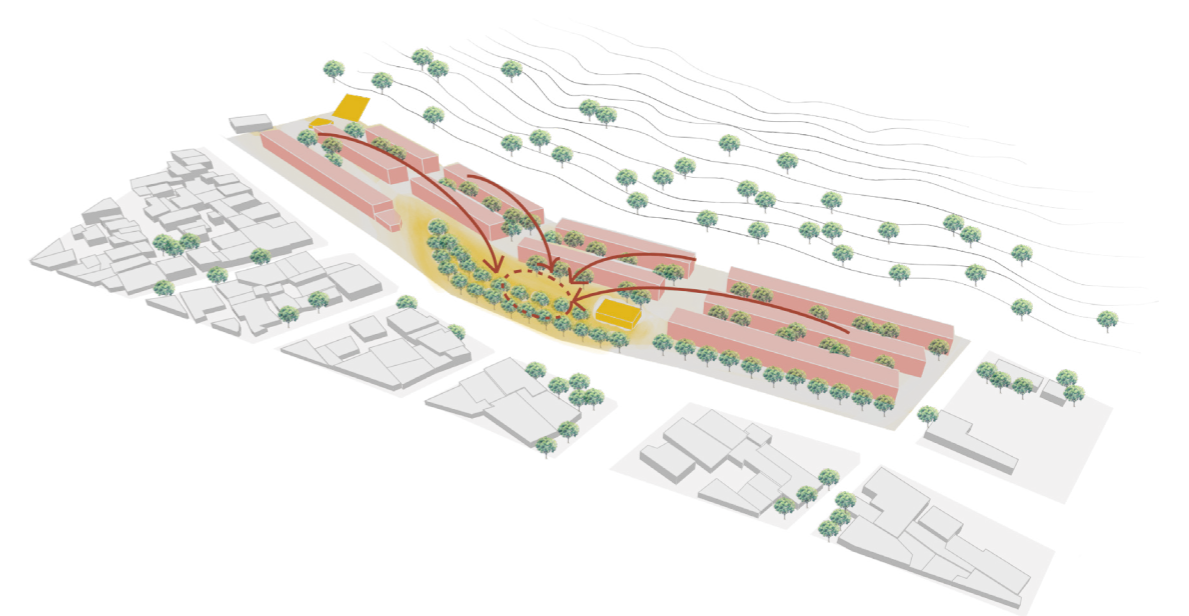
En base al análisis F.O.D.A. se agrupan las diferentes estrategias para llevar a cabo en el proyecto, de forma conceptual y general, sin llegar aún a un partido general concreto. Dónde nos encontramos con estrategias de impacto comunal y local.



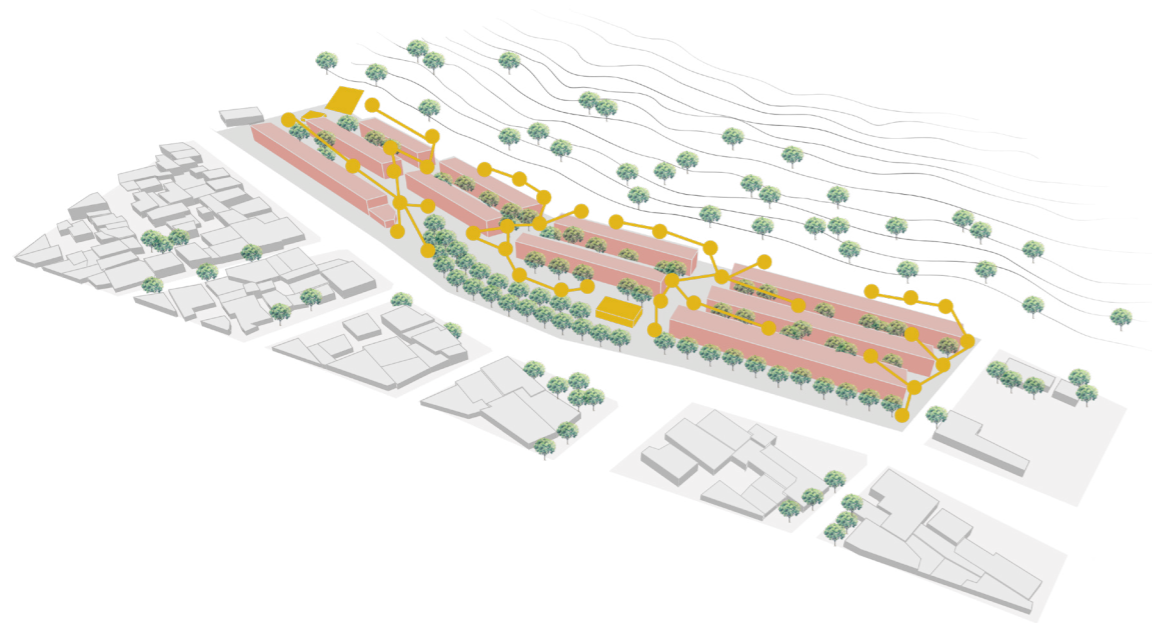
Diseño de un amortiguador al rededor del conjunto, espacio público de transición hacia el cerro Las Canteras y el barrio Las Canteras, control de los espacios de acceso al conjunto, sin generar aislación con el espacio público y el cerro Las Canteras.



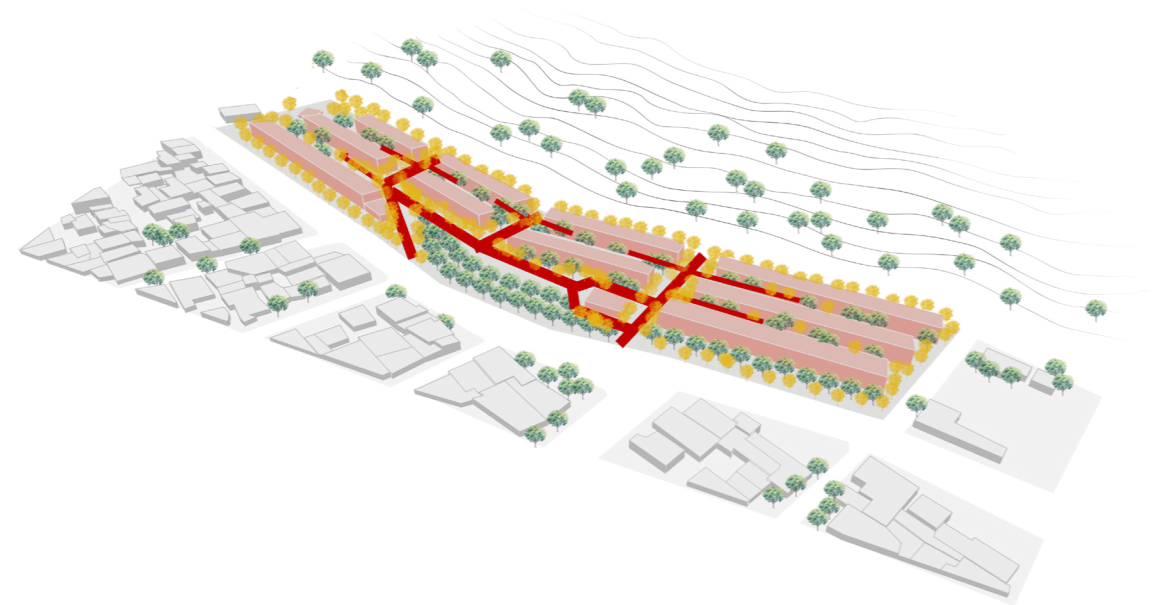
Potencialidad natural del cordón de cerros que existe en todo el borde de la comuna: Gesto de incorporar el cerro al conjunto y que las condiciones naturales sean un componente base para todo el proyecto, continuidad con el cerro.



Diseño de un equipamiento comunitario para todo el conjunto sin divisiones administrativas para realizar reuniones periódicamente y coordinar, nuevos espacios para la congregación de residentes, aprovechamiento de la plaza del conjunto como gran espacio de acción comunitaria.



Generar espacios accesibles en todo el proyecto en sus diferentes cotas, relacionándose con los condominios, el cerro y el espacio público, promoviendo usos y relaciones de privacidad en cuanto a la congregación de personas, redireccionar los flujos. Crear espacios complementarios a la movilidad y desplazamiento en el conjunto, recreacionales, comunitarios y complementarios a la vivienda.



Eliminar barreras físicas arquitectónicas en espacios principales de movilidad y diseñar ejes complementarios con tramos sin pendiente y rampas, reconstrucción de espacios existentes. Generar recorridos y vías de movilidad inclusivas, para que todos los residentes las practiquen y habiten de forma autónoma y segura, además de facilitar la llegada a los equipamientos comunitarios y sedes sociales, con recorridos accesibles. Áreas verdes que complementen los principales ejes de movilidad del conjunto.



CAPÍTULO 6

REFLEXIONES

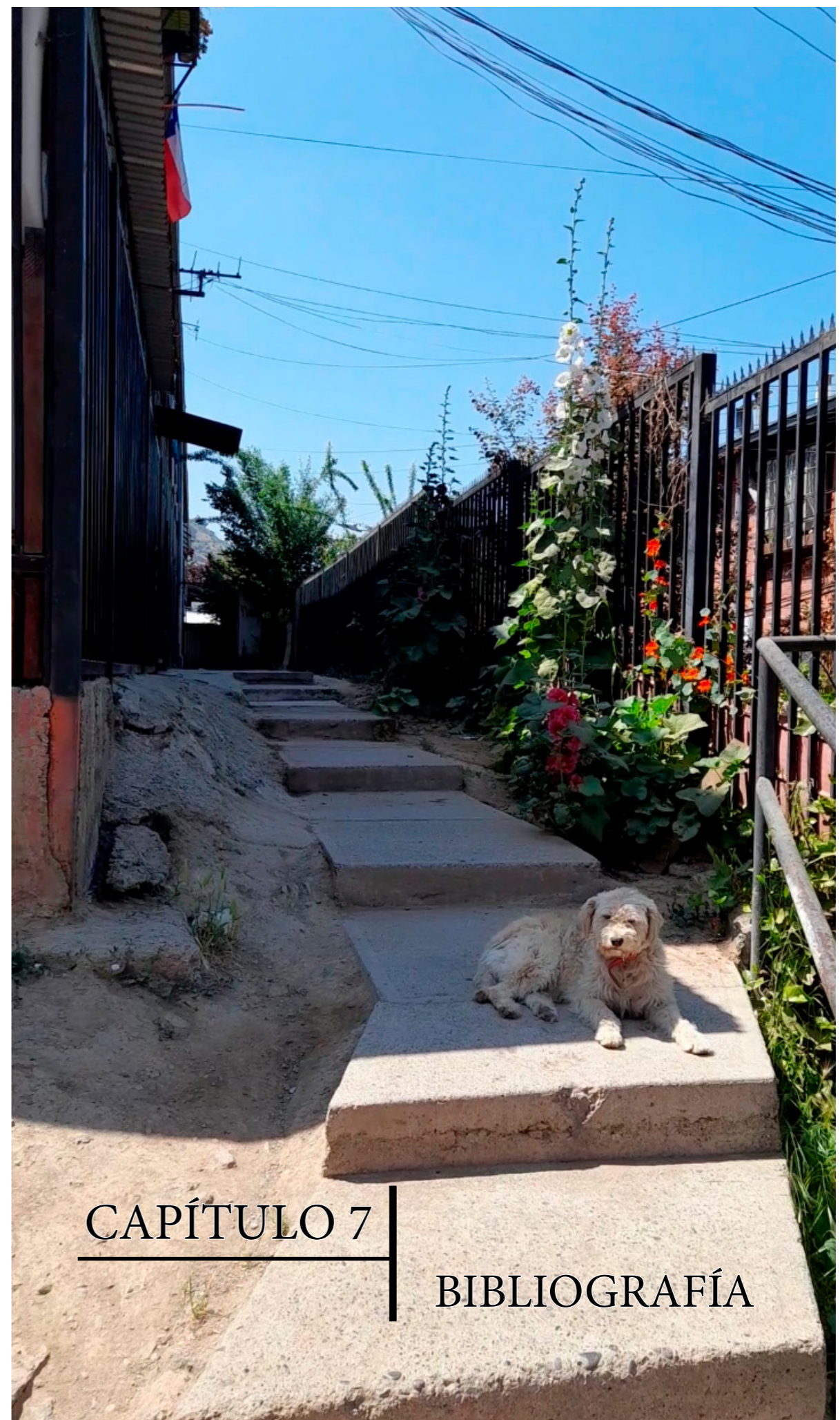
La estandarización del diseño de infraestructuras de la movilidad impacta en el derecho a la ciudad y la práctica de ciudadanía de las personas en diversos espacios. Es clave tener acceso al espacio público para levantar demandas colectivas y personales, y así generar cambios y hacer valer nuestros derechos, donde el entorno que se habita es parte de un proceso continuo de constante cambio, esto debido a que, nosotros somos dinámicos. Es por esto que es indispensable una cadena de movilidad en los diversos espacios de la ciudad y en diferentes escalas desde que se sale de la vivienda, donde todos los espacios son importantes.

Las experiencias en el espacio son móviles y dinámicas, varían según cada persona, ya que, a través del cuerpo experimentamos y nos relacionamos de diversas formas con el entorno físico y abstracto. Y mediante estas experiencias se genera una identidad local y comunitaria, donde también existe una apropiación de los espacios. La vida en comunidad es clave en el habitar colectivo, una comunidad organizada genera cambios en el entorno acordes a reales necesidades de los habitantes y esto da paso a la mejora de la calidad de vida residencial, donde sólo aquellos que experimentan dichos espacios pueden contribuir a esta mejora.

La accesibilidad no es un fin en sí mismo, es una herramienta que en este caso lleva a la mejora de la calidad de vida de forma cualitativa y objetiva, siendo un ciclo, ya que, las experiencias impactan en el espacio físico y lo transforman, así como el espacio físico también condiciona dichas experiencias subjetivas.

Los espacios comunes forman parte de una red de movilidad residencial, lo que no se acota únicamente a la circulación, aunque vivamos en movimiento esto no quiere decir que no generemos experiencias de vida, por el contrario, donde quiera que estemos habitamos y vivimos, es por esto, que sin importar en que lugar se esté, este debe tener condiciones para albergar a las personas, que sean habitables.

También es necesario reflexionar sobre costos y medio ambiente, generalmente se aplican soluciones parche en proyectos relacionados con accesibilidad y calidad de vida, siendo que deberían formar parte desde su planificación y orígenes de diseño, no como un agregado posterior, lo que, agrega costos asociados a dichos trabajos, producción de materiales y procesos extra, lo que supone un desafío para futuros proyectos y pone en duda el enfoque de diseño de estos de forma ética, y no diseñar un bien de consumo, priorizando únicamente la entrega del proyecto y sus rentas, si no que, el enfoque sea realmente el habitante considerando su ciclo de vida.



CAPÍTULO 7

BIBLIOGRAFÍA

Borja, J. (2004). "Los derechos en la Globalización y el Derecho a la Ciudad". Fundación alternativa.

Campos L., Medic A. (2014). "Hábitat Residencial: Instrucciones de uso". Material de apoyo Docente, Magíster en Hábitat Residencial.

Campos-Medina L., Gaete-Reyes M. y Silva-Roquefort R. (2019). Inclusividad y .Arquitectura. Perspectivas actuales sobre una relación incipiente. Revista AUS. Vol. 25, 62-67. Recuperado desde <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/164064>

Coordinación nacional de Accesibilidad-Senadis. (2017). Informativo técnico de Accesibilidad sobre el D.S. n°50 y otras normas relacionadas. Santiago de Chile. Recuperado de <https://www.senadis.gob.cl/descarga/i/4670/documento>

Corporación Ciudad Accesible y Boudeguer & Squella ARQ. (2010). Manual de accesibilidad universal. Ciudades y espacios para todos. Recuperado de http://www.ciudadaccesible.cl/wpcontent/uploads/2012/06/manual_accesibilidad_universal1.pdf

Gaete-Reyes (2020). Accesibilidad, enfoques de diseño y diversidad corporal. Electivo de especialización, Produciendo un hábitat accesible. Unidad 2, parte II, Diversidades Corporales. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile, Santiago, Chile. Recuperado de https://www.u-cursos.cl/fau/2020/1/AUA70061/1/material_docente/

Gaete-Reyes, M. (2015). Citizenship and the embodied practice of wheelchair use. *Geoforum*, 64, 351-361. <http://dx.doi.org/10.1016/j.geoforum.2014.09.010>

Gaete-Reyes, M. (2017). Discapacidad y hábitat residencial: una emergencia en Chile. En W. Imilán, J. Larenas, G. Carrasco y S. Rivera (Eds.), ¿Hacia dónde va la vivienda en Chile? Nuevos desafíos en el hábitat residencial (pp. 277-292). Santiago de Chile: Adrede Editora.

Haramoto, Edwin (1990). "Un enfoque cualitativo del entorno inmediato a la vivienda social" *Revista INVI*, 5 (9).

Haramoto Edwin. (1998). Diseño y tipología habitacional: reflexiones sobre el asentamiento popular y el derecho a la calidad residencial. EN: Reflexiones sobre la pobreza crítica y las necesidades habitacionales. Seminario sobre Pobreza Crítica y Necesidades Habitacionales. Santiago, Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Haramoto, Edwin; MOYANO, Emilio; KLIWADENKO, Iván (1992). "Espacio y Comportamiento. Estudio de casos de mejoramiento en el entorno inmediato a la vivienda social", CEDVI, FABA, U. Central de Chile.

Hernández F. (2020). Accesibilidad en espacios comunes del conjunto Las Canteras de Huechuraba. Seminario de investigación, carrera de Arquitectura. Facultad de Arquitectura y urbanismo, Universidad de Chile. Santiago.

INVI. (2001). Estudio diagnóstico sistema de medición de satisfacción de beneficiarios de vivienda básica, Informe final. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Santiago, Chile.

INVI. (2005). Glosario Hábitat Residencial. Sistema de Información en Vivienda (SIV).

Iturra, L. y Jirón, P. (2016). Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes. *Aus*, 19, 4-9. <https://doi.org/10.4206/aus.2016.n19-02>

Jirón M., P., Lange V., C., & Bertrand S., M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68). Recuperado desde <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/491/504>

Jirón Martínez. P. (2017). El Hábitat Residencial observado desde la movilidad cotidiana urbana. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/144894>

Jirón, P. & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*, 39, 44-57.

Jirón, P.; Toro, A. Caquimbo, S.; Goldsack, L. y Martínez, L. (2004). Bienestar Habitacional: Guía de Diseño para un Hábitat Residencial Sustentable. Santiago, INVI FAU Universidad de Chile.

Lagos C. (2015). Satisfacción residencial sobre el entorno inmediato a la vivienda y el rol del espacio público: el caso del conjunto de vivienda social "Don Vicente" de la comuna de Puente Alto, en Santiago de Chile. Actividad formativa para postular al grado de magister en Hábitat Residencial. Universidad de Chile, Santiago, recuperado el 8 de Mayo del 2020 desde <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/130219>

López Roa C. (2012). El derecho al espacio público. *Provincia*, núm. 27, pp. 105-136. Universidad de los Andes. Mérida, Venezuela. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=55526545002>

Ministerio de Planificación. (1997). Ley de Copropiedad N° 19.537. Recuperado de <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=81505>

Ministerio de Planificación. (2010). Ley N° 20.422: Normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad Chile. Recuperado de www.leychile.cl/Navegar?idLey=20422

MINVU - Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2014). 77 años de vivienda social en copropiedad. Catastro nacional de condominios Sociales. (Presentación de resultados previos, 15 de enero de 2014).

MINVU (2006). Decreto Supremo N° 255, (V. y U.). Reglamento Programa de Protección del Patrimonio Familiar, Gobierno de Chile.

MINVU (2014). "Vivienda Social en Copropiedad. Catastro Nacional de Condominios Sociales". Mónica Bustos. Editora. Área de Estudios, Secretaría Ejecutiva de Desarrollo de Barrios. Santiago de Chile. Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Marzo 2014, 1ª edición.

MINVU. (2006). Programa Quiero mi Barrio. Recuperado el 1 Mayo del 2020 desde <https://pdba.georgetown.edu/Security/citizenssecurity/chile/politicas/QuieromiBarrio.pdf>

MINVU. (2016). Decreto Supremo N°50, modifica decreto Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley N°20.422. <http://www.ciudadaccesible.cl/wp->

MINVU. (2019). Decreto supremo N°27. Chile. Recuperado de <https://www.minvu.cl/elementos-tecnicos/decretos/decreto-27-2016/>

Orrego Salinas D. (2018). Análisis del programa de mejoramiento de condominios sociales frente al deterioro del hábitat residencial de Conjuntos Habitacionales en el AMS. Tesis de grado para optar al título de Arquitecto. Universidad de Chile, Santiago.

Roitman, S. (2011). Distinción social y hábitat residencial en América Latina. *Revista INVI*. Recuperado de <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/589/819>

Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. (1978). Glosario de términos sobre asentamientos humanos. México, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

SENADIS. (2017). Plan Chile Accesible. Bases metodológicas para la gestión de un plan territorial de accesibilidad. Programa de Gobierno 2014-2018. Recuperado 1 de Mayo de 2020 desde <https://www.senadis.gob.cl/descarga/i/4722/documento>

Sepúlveda, R., Martínez, L., Tapia, R., Jirón, P., Zapata, I., Torres, M. y Poblete, C. (2005). "Mejoramiento del Parque Habitacional", *Revista del Instituto de la Vivienda INVI*, mayo, 2005, pp. 86-123, Santiago de Chile.

Servicio de Vivienda y Urbanización de la Región Metropolitana, Serviu R.M. (2013). Diseño universal en el espacio público. Recuperado de http://pavimentacion.serviurm.cl/doc/MPALL/Manual_Dise%C3%B1o_Universal.pdf

Tamarit J. (1999). La calidad de vida en los entornos residenciales y de vivienda. ZERBITZUAN N° 37/99. Recuperado el 3 de Mayo de 2020 desde <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2698755.pdf>

Vaccaro L. (2011). Análisis de la accesibilidad desde la perspectiva de la movilidad. Memoria para optar al Título Profesional de Geógrafo. Universidad de Chile, Santiago.

