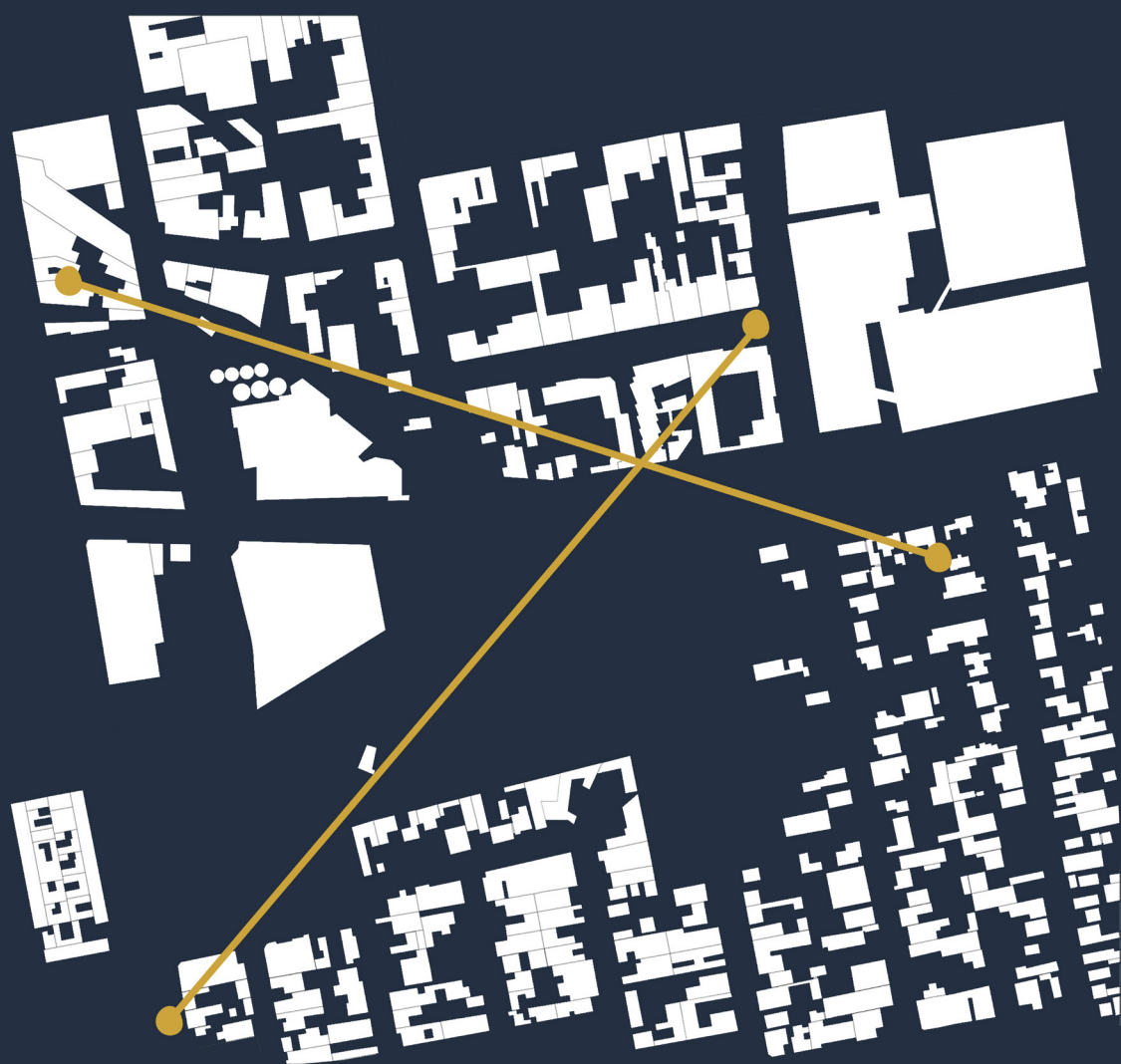


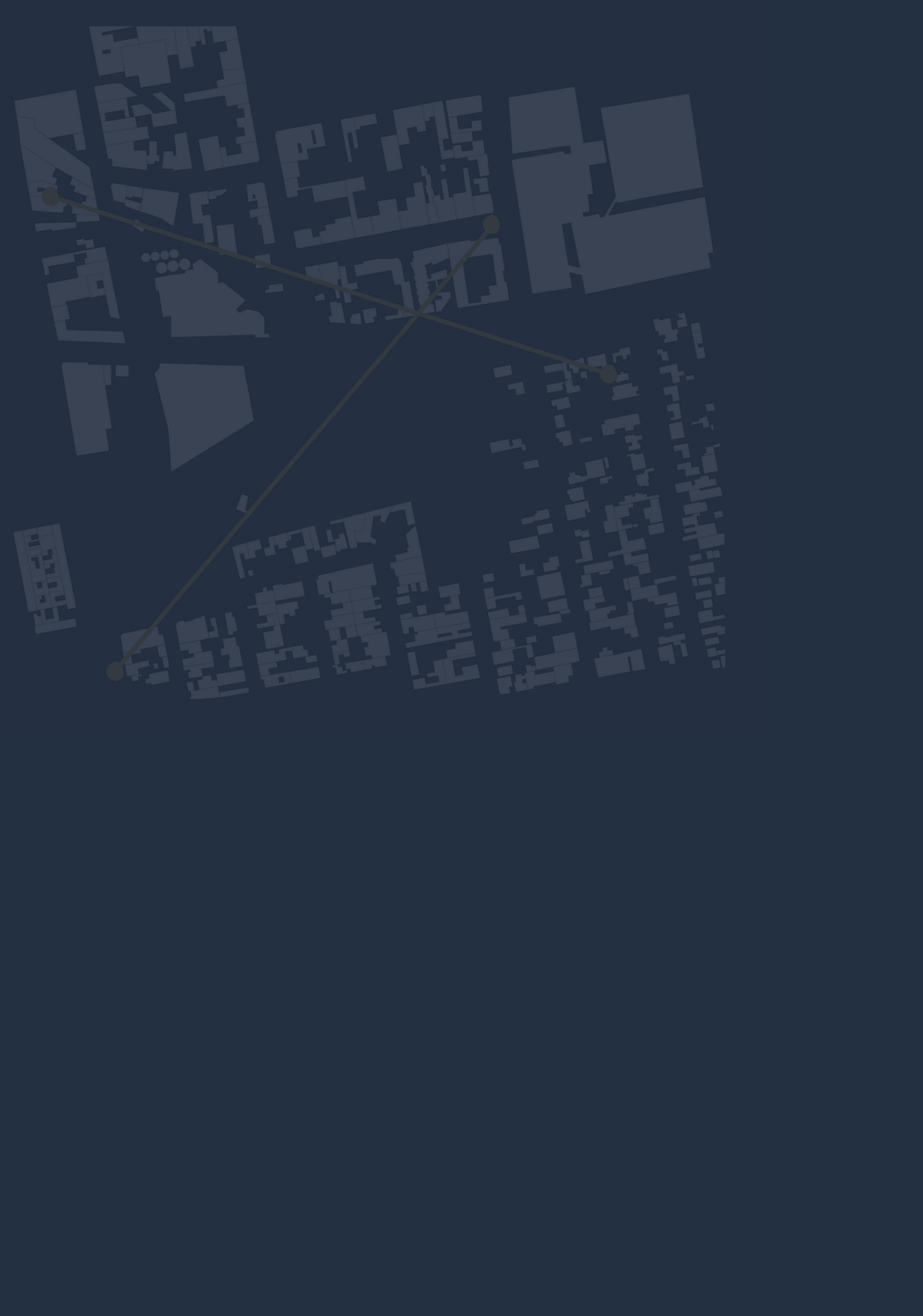
Explanada Pública Vacío Cordillera

*Equipamiento de distribución y revalorización
de Puente Alto como Ciudad Intermedia*



Antecedentes de Proyecto de Título

Escrito por: Carlos Alarcón Soto
Profesor Guía: Juan Sabbagh Pisano



Resumen

La expansión urbana en Santiago de Chile se ha manifestado, desde el último cuarto del Siglo XX, en una imposición de identidades globales y nuevos lineamientos de diseño que desintegran progresivamente el carácter de los ex subcentros regionales, como es el caso de la actual comuna de Puente Alto, cuya identidad fundacional de carácter rural se ha visto relegada frente a las nuevas órdenes urbanas, expresando así su cicatriz en el olvido, deterioro y posterior desaparición de espacios de carácter fundamental para la identidad del municipio, lo cual desencadena en el desarraigo sobre fenómenos y experiencias características del histórico lugar.

Las tendencias globalizadoras en los habitantes y diseñadores hacen evidente la pérdida memorial de aquel lugar definido durante gran parte de su historia por el transporte férreo, como aquella parada externa al ajetreo santiaguino, donde primaba el encuentro cultural, musical y el intercambio comercial de carácter comunitario.

Ante aquella situación, existe la necesidad de generar propuestas a nivel comunal que revaloricen los lugares identitarios y rescaten experiencias en olvido, pero que también incentiven la transformación de nuevos espacios en elementos jerárquicos de encuentro y auto reconocimiento para la conservación y transferencia del patrimonio inmaterial. De esta manera, se propone un **“círculo patrimonial de resignificación de Puente Alto”**, un recorrido de encuentro intergeneracional que localiza a los habitantes dentro del centro histórico y revive los sentidos de pertenencia de los distintos espacios.

Dentro de este círculo, la extensión del Proyecto Ave Fénix que tiene por objetivo recuperar el recorrido del ex Ferrocarril al Volcán, en conjunto con la antigua “Estación Puente Alto” ubicada en el ex Regimiento de Ferrocarrileros, volverá a resignificar aquel subcentro como un punto medio entre lo urbano y lo rural.

De carácter central para el “círculo patrimonial”, la **“Explanada Pública Vacío Cordillera”** se establece en un vacío urbano central para Puente Alto, y bajo el concepto de “vacío arquitectónico”, como una nueva centralidad y punto de convocatoria dentro del caso histórico, otorgando equipamiento para los habitantes y turistas de paso de la comuna; Resulta relevante ahondar en el equipamiento intermodal, pues le otorga a la explanada la facultad de convertirse en un centro distribuidor, enmarcándose como una entrada y salida independiente de los servicios de la provincia de Santiago.

Explanada Pública Vacío Cordillera

*Equipamiento de distribución y revalorización
de Puente Alto como Ciudad Intermedia*

Agradecimientos

*A mi familia, que siempre ha sido mi pilar primordial y fundamental
A mi profesor guía, por su paciencia, comprensión y buena disposición*



Antecedentes de Proyecto de Título
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile
Semestre Primavera 2021

Escrito por: Carlos Alarcón Soto
Profesor Guía: Juan Sabbagh Pisano

Índice

I. PRESENTACIÓN DE TEMA

1. Introducción Temática
2. Motivaciones
3. Planteamiento de Problema

II. ANTECEDENTES DE PROBLEMÁTICA

1. Marco Conceptual
 - 1.1 Memoria, cultura e identidad
 - 1.2 Patrimonio y olvido, ¿Cómo abordarlos en la actualidad?
 - 1.3 Globalización y oportunidades del espacio público
2. Puente Alto: ciudad intermedia de memoria y olvido
 - 2.1 Siglo XIX: Origen de un subcentro en la precordillera
 - 2.2 Siglo XX (1900-1961): Estación Puente Alto: centro de esparcimiento, comercio y reunión
 - 2.3 Siglos XX (1962-1999) y XXI: Resistencia a la ciudad contemporánea y nuevo carácter dormitorio de Puente Alto
 - 2.4 2019-2021: Problemáticas a la luz, estadillo social y pandemia

III. IDEA DE PROYECTO Y OBJETIVOS

1. Propuesta de revalorización comunal
 - 1.1 Proyecto Ave Fénix
2. Masterplan “Explanada Pública Vacío Cordillera”

IV. ANÁLISIS DE LOCALIZACIÓN

1. Vías estructurantes
2. Subcentro histórico y normativa
3. Hitos fundacionales en olvido
4. Hitos en la actualidad
5. Zonificación según usos actuales
6. Vacío urbano estructurante: ex Regimiento de Ferrocarrileros
7. Vacío urbano en la actualidad: obsolescencia y abandono

V. PROPUESTAS DE REVALORIZACIÓN

1. Circuito Patrimonial de Resignificación de Puente Alto
2. Explanada Pública Vacío Cordillera

BIBLIOGRAFÍA

I. PRESENTACIÓN DE TEMA

1. Introducción Temática
2. Motivaciones
3. Planteamiento de Problema

1. Introducción Temática

La expansión urbana se puede comprender como este fenómeno ligado al crecimiento demográfico, al desarrollo tecnológico y a la búsqueda de mejores condiciones de habitabilidad, factores los cuales incentivan las políticas de desarrollo horizontal de las ciudades, junto a la posterior migración desde el campo y desde los centros metropolitanos hacia los nuevos y renovados asentamientos periféricos, alejados del ajetreo pero sin estar totalmente excluidos, además de ser muy dependientes del vehículo motorizado.

Los barrios suburbanos tienen la posibilidad de crecer hasta lo que les permita la geografía del terreno, pudiendo así generar grandes áreas metropolitanas mediante la unificación de ciudades y poblaciones enteras; Dicho es el caso de Santiago de Chile, que con la implementación del plan de erradicación de campamentos durante la década de 1970 comienza “poco a poco a extender sus límites territoriales, proceso que conllevó a que muchas comunas fueran absorbidas dando paso a lo que se conoce como el Gran Santiago” (Pozo, 2020).

El recibimiento poblacional de localidades como Puente Alto y San Bernardo, junto a su posterior unificación con el área urbana santiaguina generaron cambios abruptos en su identidad fundacional (Municipalidad de Puente Alto, 2012), esto debido a que la falta de equipamiento comenzó a vislumbrar una dependencia con la ciudad principal, pasando así a transformarse en barrios periféricos. Es posible ahondar en esta dependencia como una manera de expresar aquel carácter globalizador de la expansión, un enfoque disperso y centralizador en el cual existe una ciudad principal, dispuesta ante las corrientes contemporáneas, que se impone por sobre las demás comunidades agregadas, tanto cultural como sistemáticamente.

“Se podría considerar que dichas áreas urbanas (metropolitanas) son el ejemplo máximo de la globalización (...) (Las ciudades) han perdido sus características más autóctonas para dejar paso a grandes franquicias o corporaciones. (...) Son estos procesos los que se empiezan a apreciar en las ciudades intermedias, con lo que sus principales activos (los recursos endógenos, el arraigo territorial, la tradición y las costumbres) pueden encontrarse en peligro de banalización urbana” (Muñoz, 2008; Llorente del Río, Transformaciones Territoriales).

El proceso de crecimiento globalizador genera cambios en las relaciones espaciales de las localidades incorporadas, provocando fenómenos de obsolescencia de lugares y actividades que alguna vez fueron de carácter fundamental e identitario para toda la comunidad, lo cual puede desembocar en la desaparición u olvido definitivos; además, la naturaleza discontinua y desarticulada de la expansión (Peña, 2005) se va haciendo notar con el nuevo carácter de periferia, constituyéndose los espacios en deterioro como vacíos urbanos y programáticos que generan un “quiebre en el potencial de transmisión histórica que poseen los elementos de la ciudad” (Troncoso, 2007).

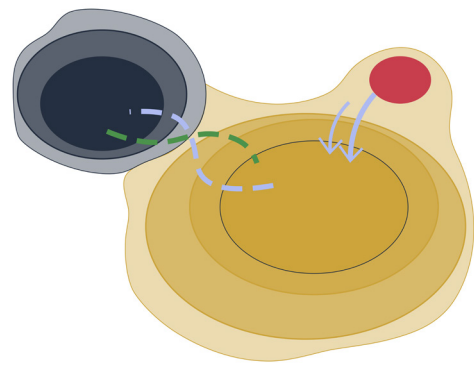


Figura 1: Esquema de expansión urbana, dependencia y conformación de área metropolitana. Fuente: Elaboración propia.

2. Motivaciones

“La arquitectura, en ese sentido, cumple un rol fundamental si consideramos la posibilidad que tiene de trabajar sobre el espacio y traducirlo a una experiencia vivida, a una experiencia de sentidos y percepción, permitiéndole ser un actor educativo y formativo muy potente en tanto puede evitar que las nuevas generaciones se queden sin los referentes físicos de aquel pasado” (Troncoso, 2007. Museo Memorial de Sitio)

El presente documento busca la generación de un proyecto integral que sea capaz de satisfacer algunas de las principales necesidades del ser humano: identidad; apropiación y sentido de pertenencia, tan relevantes en la actualidad, pero que no han podido llegar a consolidarse en muchísimas urbanizaciones del país.

De esta manera, Puente Alto se establece como un relevante ejemplo de ciudad integrada, cabeza de la provincia Cordillera y umbral entre lo urbano y lo rural, la cual hace más de medio siglo se presentaba como una propia centralidad y punto medio entre Santiago y San José de Maipo, pero que hoy en día se ha convertido en un suburbio capitalino más, en una urbanización periférica; Mi propia experiencia me ha permitido comprender como el contexto histórico e identidad fundacional de aquel territorio parecieran estar quedando solo en la retina de algunos individuos más avanzados de edad, como si no tuvieran el sustento para poder transmitirse; Los individuos contemporáneos se deben acomodar a la nueva estructuración de la ciudad, al diseño urbano que direcciona hacia el centro y que conforma extensas ciudades de carácter dormitorio.

Dicho lo anterior, existe una doble intencionalidad en el tema del actual proyecto: por un lado, el aporte social que significará la dotación de equipamiento para recuperar la identidad fundacional y reavivar el carácter valórico de una ciudad intermedia, a la vez que suplirá las carencias en temáticas de trabajo y espacio público existentes en la comuna; y por otra parte, el aporte urbano que será capaz de desarrollar el proyecto en cuanto a su carácter de movilidad y localización; El enfoque multiescalar es visto como una fortaleza para poder establecer un correcto manejo de las diferentes áreas del proyecto, a modo de manipular la búsqueda de identidad y memoria colectiva en el entorno comunal, sin dejar de lado ni pasar a llevar el escenario capitalino de crecimiento y desarrollo.

3. Planteamiento de Problema

La expansión urbana en Santiago de Chile se ha manifestado, desde el último cuarto del Siglo XX, en una imposición de identidades globales y nuevos lineamientos de diseño que desintegran progresivamente el carácter de los ex subcentros regionales, como es el caso de la actual comuna de Puente Alto, cuya identidad fundacional de carácter rural se ha visto relegada frente a las nuevas órdenes urbanas, expresando así su cicatriz en el olvido, deterioro y posterior desaparición de espacios de carácter fundamental para la identidad del municipio, lo cual desencadena en el desarraigo sobre fenómenos y experiencias características del histórico lugar.

De esta manera, las decisiones urbanas y la desaparición de hitos comunales han ido consolidando progresivamente al municipio como una ciudad de carácter dormitorio, como una localidad periférica de naturaleza habitacional dependiente de los medios de transporte metropolitanos y del Metro de Santiago, esto debido a que los habitantes del lugar ven más oportunidades de equipamiento y de trabajo en otras comunas más centrales del área metropolitana.

“Muchos de los empleos que ofrecían estas comunas (periferia sur de Santiago) se saturaron, por lo que gran cantidad de los nuevos inquilinos se empezaron a dedicar al área del servicio y otros empezaron a pensar las comunas como residencias de descanso ya que sus trabajos se encontraban en otros sectores de Santiago, a este concepto se le conoce como “comuna dormitorio”” (Pozo, 2020. La Telaraña de la Memoria).

Existe entonces, una pérdida de rastro físico del patrimonio inmaterial lo cual puede ser tanto una causa como una consecuencia de un sostenido deterioro de la memoria colectiva; Dicha pérdida de memoria y rastro territorial no permiten la consolidación de la ciudad intermedia puentealtina, lo que se expresa en un deterioro del espacio público, en una ruptura de la apropiación y del esparcimiento comunitario, para dar cabida al reforzamiento del carácter difuso de identidad vehicular, a través de la implementación de supermercados, estacionamientos de buses y aparcamientos de automóviles, pero también mediante la existencia de sitios eriazos que ponen en juego la movilidad y seguridad peatonal.

Las tendencias globalizadoras en los habitantes y diseñadores hacen evidente la pérdida memorial de aquel lugar definido durante gran parte de su historia por el transporte férreo, como aquella parada externa al ajetreo santiaguino, donde primaba el encuentro cultural, musical y el intercambio comercial de carácter comunitario.

“Consolidar hacia el interior (...) consolidar los espacios de la periferia que, por su carácter, hoy no se encuentran completamente desarrollados; Incluyendo en este sentido también la recuperación de los espacios públicos y áreas verdes, y la rehabilitación de los vacíos interiores, considerando terrenos olvidados como potenciales reestructuradores de su entorno” (Peña, 2005. Talleres para la acción cultural).

II. ANTECEDENTES DE PROBLEMÁTICA

1. Marco Conceptual
 - 1.1 Memoria, cultura e identidad
 - 1.2 Patrimonio y olvido, ¿Cómo abordarlos en la actualidad?
 - 1.3 Globalización y oportunidades del espacio público
2. Puente Alto: ciudad intermedia de memoria y olvido
 - 2.1 Siglo XIX: Origen de un subcentro en la precordillera
 - 2.2 Siglo XX (1900-1961): Estación Puente Alto: centro de esparcimiento, comercio y reunión
 - 2.3 Siglos XX (1962-1999) y XXI: Resistencia a la ciudad contemporánea y nuevo carácter dormitorio de Puente Alto
 - 2.4 2019-2021: Problemáticas a la luz, estadillo social y pandemia

1. Marco Conceptual

1.1 Memoria, cultura e identidad

Pozo (2020) introduce y especifica el concepto de memoria, muy relevante para el conocimiento de la historia e identidad de los individuos de una comunidad, expresándose como este conjunto de imágenes, impresiones y experiencias que marcan la existencia de las personas (Pozo, 2020), otorgándoles una visión y enfoque individual sobre su propia localidad.

Darnton afirma que el fenómeno de la memoria se encuentra ligado profundamente a la cultura de las comunidades, en cuanto a la formación de costumbres, corrientes de pensamiento y, en el caso de Puente Alto durante el Siglo XX, a la conexión espacial y el sentimiento de apropiación por exclusivos lugares de encuentro, en los cuales se establecían lazos comunitarios (Pozo, 2020). De esta manera, la cultura se puede traducir tanto en elementos tangibles que han sido apropiados por parte de la sociedad, ya sean libros, monumentos, lugares y otros objetos, como también en elementos intangibles que se pueden traspasar de generación en generación.

Es posible elevar el concepto de memoria a una escala mayor, tal como lo establece Halbwach en la denominada memoria colectiva, como aquella suma de recuerdos y memorias individuales que, a modo de consenso comunitario, atesoran y destacan los miembros de una colectividad. De esta manera, se puede vincular lo anterior con una memoria de largo plazo cuya huella “está consolidada y es duradera” (Troncoso, 2007), pero que también puede sufrir de momentos de vulneración.

Ambos conceptos, memoria y cultura, son los detonadores de la identidad de las comunidades actuales, en cuanto a que permiten comprender el conjunto de cualidades específicas con las que un grupo de personas se ve íntimamente conectado, y que lo distinguen conceptualmente de otros, lo hacen enfrentarse a las adversidades de cierta manera y experimentar el mundo según sus propios conocimientos.

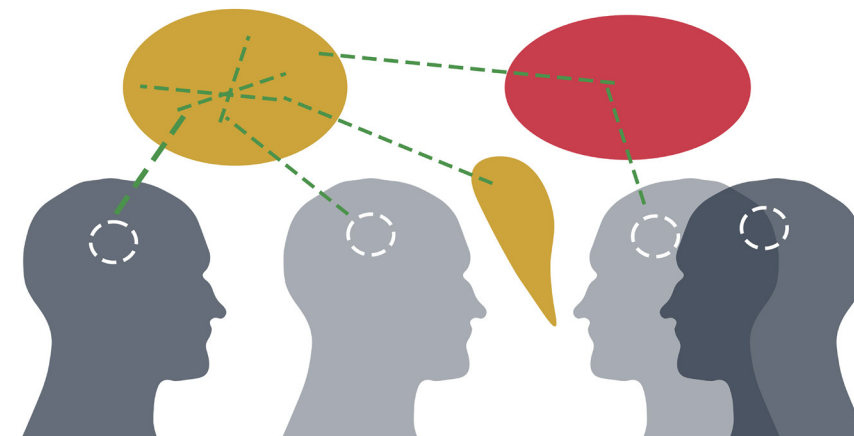


Figura 2: Esquema de memoria colectiva como suma de memorias individuales. Fuente: Elaboración propia.

1.2 Patrimonio y olvido, ¿Cómo abordarlos en la actualidad?

El patrimonio, entendiéndolo como el lugar de preservación de la memoria e identidad, se puede establecer a partir de una dualidad comprendida por bienes tangibles e intangibles (Pozo, 2020), siendo estos últimos los inmanentes que residen en el espíritu mismo de las colectividades, y que requieren tan solo de prevalecer a través de las generaciones.

Por su parte, el patrimonio material se ve expresado en aquellos lugares, monumentos y objetos, en los cuales se puede visualizar la huella de las experiencias e identidades propias, representando de alguna manera aquel rastro físico de lo intangible, aquellos hitos geográficos de la cultura y de la memoria heredada. De esta manera, el patrimonio tangible toma su valor en cuanto a la prevalencia de acciones que sigan estableciendo un sentido de pertenencia por parte de la población hacia estos lugares y objetos, de modo que no se puede establecer el carácter patrimonial creado por un grupo selecto “desde arriba”, sino que debe ser adquirido desde las generaciones pasadas y ancestros, mediante las memorias y actividades.

“Mientras exista una actividad o espacio, que para el sujeto sea significativo, el patrimonio prevalecerá y desaparecerá la idea de que este es ajeno y no “representativo”, pues como se ha planteado este es producto de una identidad cultural, y como tal, es múltiple en su significatividad cultural” (Pozo, 2020. La Telaraña de la Memoria).

Cuando el patrimonio tangible se ve vulnerado, disminuido frente a los nuevos diseñadores de la ciudad, frente al nuevo carácter global contemporáneo, entra en juego la longevidad del patrimonio inmaterial, es decir, de aquellas pertenencias culturales y actitudes que son capaces de prevalecer en una comunidad y permitirles adecuarse a los nuevos fenómenos globales que imponen identidades desde el exterior. Entendiendo que “el patrimonio cultural inmaterial sólo puede serlo si es reconocido como tal por las comunidades, grupos o individuos que lo crean, mantienen y transmiten” (Unesco), si este no posee un fuerte arraigo por parte de las nuevas generaciones, puede desencadenar en el fenómeno del olvido generalizado, en una crisis de la memoria colectiva a largo plazo.

“(...) en Chile ha existido una falta de compromiso social y de voluntad política frente a los lugares (...) Esto se expresa, urbanamente, de diversas formas (somatización): a través de la negación, el ocultamiento, la demolición y la desaparición, para finalmente transformarse en olvido y abandono” (Troncoso, 2007).

Esta desaparición intencionada del patrimonio provoca una pérdida de transmisión histórica y formativa de los elementos de la ciudad, lo cual desemboca en la privación de valoración del pasado y, por ende, en una negación de identidades y enseñanzas. Además, en muchas ocasiones la necesidad de ocultamiento trae consigo consecuencias en el patrimonio histórico de una comunidad (Pozo, 2020). Tal es el caso del vacío historiográfico del antiguo Regimiento de Ingenieros de Montaña N°2 de Puente Alto,

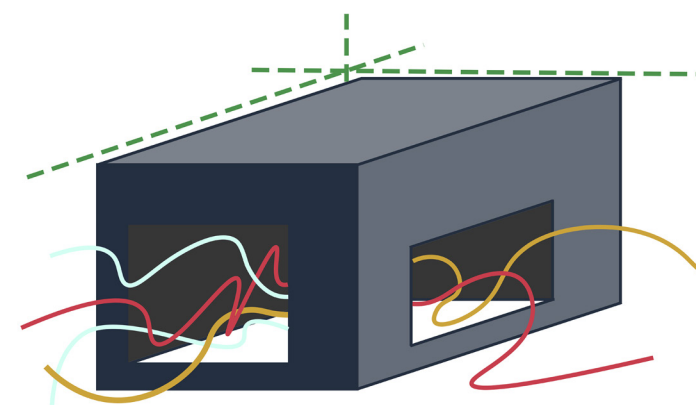


Figura 3: Esquema de espacio patrimonial contenedor del patrimonio inmaterial (curvas de experiencias). Fuente: Elaboración propia.

el cual fue demolido llevándose consigo todo rastro de la línea férrea que estaba en su poder, para dar paso años después a un supermercado en un tercio de su terreno.

Rescatando las consideraciones de Todorov, la situación de olvido patrimonial requiere entonces de una búsqueda de los elementos que la memoria colectiva ha decidido preservar, y antes de que sea demasiado tarde, establecer la generación de nuevos espacios significativos capaces de contenerla, transmitirla y conmemorarla. Hay que tomar en cuenta también, que ciertas morfologías y conceptos pueden ser interpretados de distinta manera por las generaciones actuales y futuras, por lo cual se deberá abordar un juego de equilibrio entre tradición y modernidad: Una resignificación del pasado, que a la vez es capaz de generar nuevos significados y sentidos de pertenencia, sin dejar de lado las necesidades que vienen de la mano de la globalización. “La memoria intenta preservar el pasado sólo para que le sea útil al presente y a los tiempos venideros. Procuremos que la memoria colectiva sirva para la liberación de los hombres y no para su sometimiento” (Todorov, 2000).

1.3 Globalización y oportunidades del espacio público

Una de las implicancias de la globalización y modernidad corresponde a la importancia de la “cultura comercial”, identidad que se ve reflejada en la utilización del espacio público: centros comerciales, cines, supermercados, malls con espacios interiores rodeados de locales, forman parte de las nuevas necesidades de una población cada vez más homogénea y tecnológica (Pozo, 2020). En las periferias y ex subcentros, dicho proceso se refleja en la banalización de las particularidades, esto debido al diseño urbano que busca desaparecer lugares identitarios y utilizar todo terreno disponible para la explotación comercial y habitacional densificada.

A través de la arquitectura, es posible trabajar en estos espacios que van quedando a la deriva y traducirlos en experiencias de sentidos y percepción, transformándolos en verdaderos actores educativos y formativos de la memoria para las generaciones más jóvenes, y también en un refugio para los mayores (Troncoso, 2007).

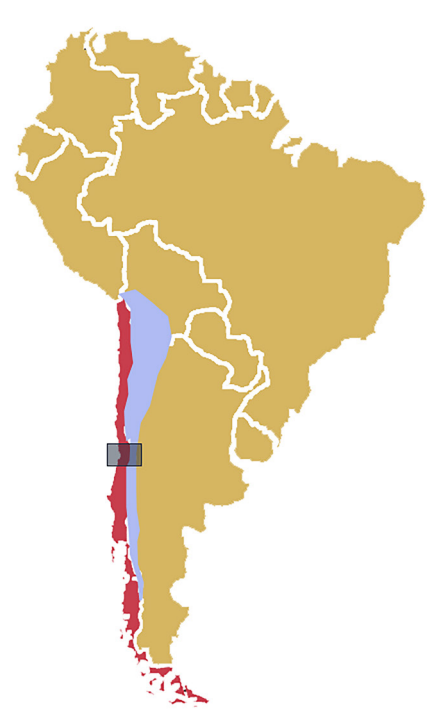


Figura 4: Ubicación de la zona central chilena en el contexto sudamericano. Fuente: Elaboración propia.

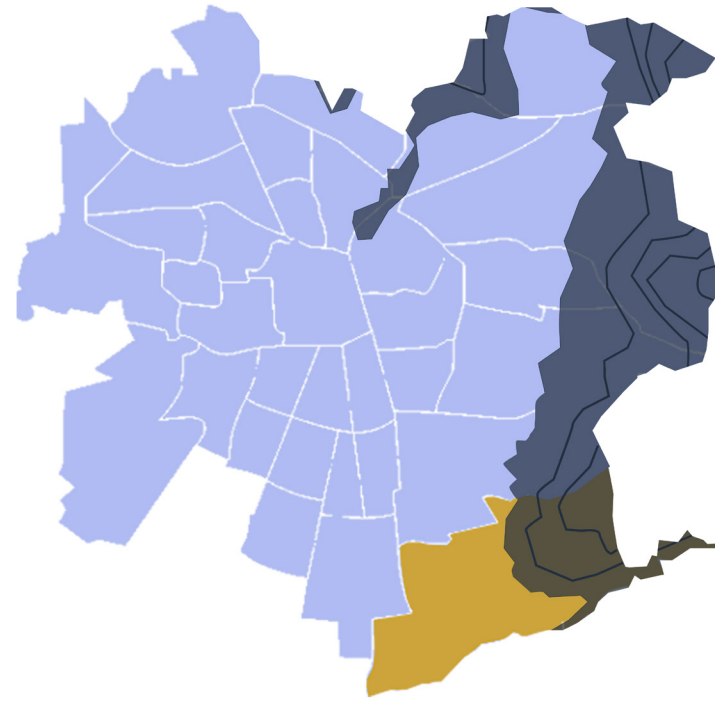


Figura 5: Localización de Puente Alto en el sur oriente del área metropolitana de Santiago, con casi la mitad de su territorio ocupado por la Cordillera de Los Andes. Fuente: Elaboración propia.

Borja esclarece las potencialidades que ofrece un sitio eriazo capaz de transformarse en un espacio público de calidad; además de otorgar carácter y valor ciudadano a las infraestructuras, funciona como un instrumento elemental para suturar los tejidos urbanos, pudiendo hacer ciudad sobre las periferias, mantener y renovar los antiguos centros, e inclusive producir nuevas centralidades. Todas estas oportunidades tienen que ver con el uso y apropiación del espacio público, el cual se traduce en un derecho ciudadano de primer orden al que todos los individuos de todas las colectividades debiesen tener igualdad de acceso; La utilización del espacio público corresponde a uno de los pilares fundamentales del hábitat residencial de las ciudades.

“¿Qué es un puente? Preguntaba el falsamente ingenuo Julio Cortázar. Y se respondía: una persona atravesando el puente. ¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente; Un espacio público, abierto y protegido; Un lugar es decir un hecho material productor de sentido; Una concentración de puntos de encuentros. En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, sólo después vendrán los edificios y las vías (espacios circulatorios)” (Borja, 2000. El espacio público, ciudad y ciudadanía).

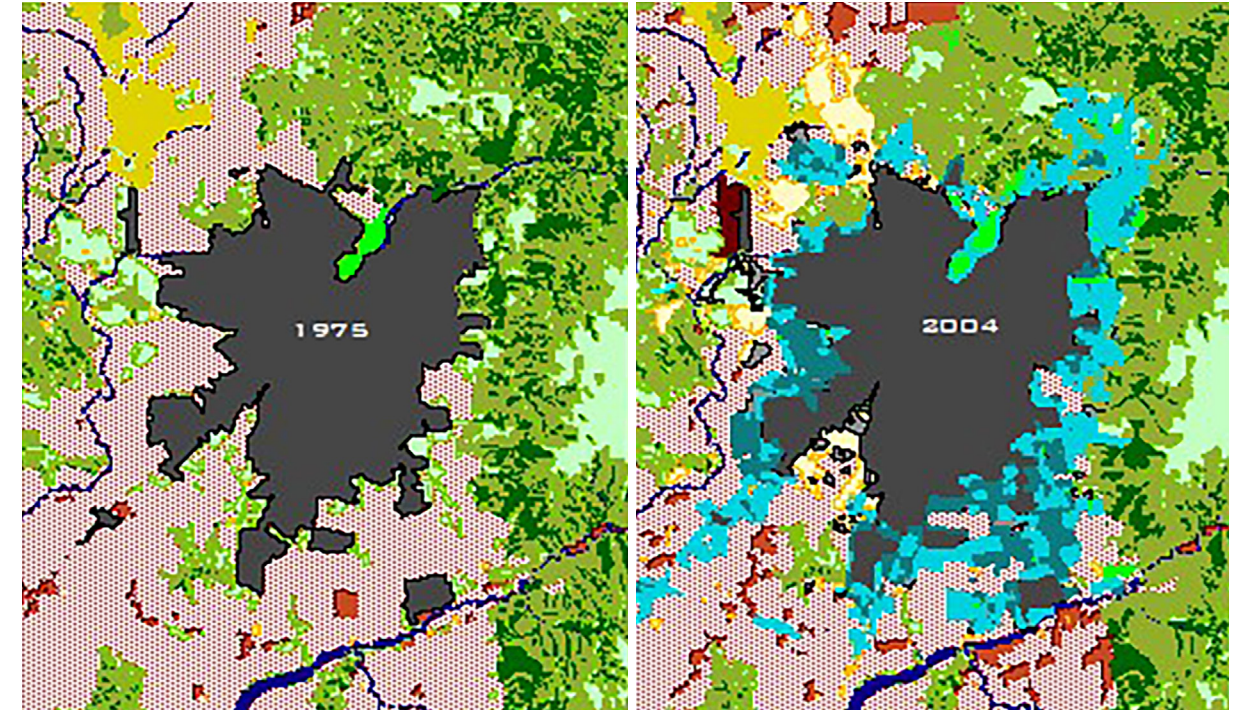


Figura 6: Cambios en el uso y la cobertura de suelo santiaguino entre los años 1975 y 2004. Se puede apreciar a Puente Alto separado del radio urbano en 1975, mientras que en 2004 ya se encuentra inserto en él. Fuente: Departamento de Geografía de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.

2. Puente Alto: ciudad intermedia de memoria y olvido

2.1 Siglo XIX: Origen de un subcentro en la precordillera

Desde su fundación en 1892, Puente Alto se ha perfilado como una comuna en constante evolución; Inicialmente, poseía un carácter sumamente agrícola (sector primario) el cual durante la primera mitad del siglo XX se fue sometiendo ante el carácter industrial (sector secundario) para finalmente convertirse en un municipio de usos mixtos, principalmente de carácter residencial y comercial (sector terciario).

Durante el siglo XVIII, el fértil y extenso territorio comprendido entre el Río Maipo y el Río Mapocho se caracterizaba por su dificultoso tratamiento agrícola, esto debido a su accidentada geografía y pendiente que no permitían el trabajo de la tierra en algunos sectores; Sin embargo, con la creación de los canales San Carlos y Eyzaguirre durante la primera mitad del siglo XIX, se logró regar todo el valle así aumentando la productividad agraria. En este contexto, es creada la comuna de Puente Alto en el antiguo Departamento de La Victoria, sumándose así al carácter agrícola fundacional de la región.



Figura 4: Río Maipo y Cordillera de Los Andes, representando los hitos geográficos principales. Fuente: terram.cl.

Figura 5: Cerro La Ballena y contexto actual en Puente Alto. Fuente: laderasur.



La localidad se originó en el marco de una lucha entre la planificación urbana y la naturaleza fragmentada del lugar, definida por el curso de las aguas y los elementos geográficos que condicionaban cualquier tipo de intervención humana; Dentro de los principales hitos geológicos de Puente Alto se encuentran el Río Maipo, los cerros La Ballena y Las Cabras, la Falla de Ramón y su propia ubicación en la precordillera del Cajón del Maipo, esta última haciéndolo poseedor de un microclima andino con elementos identitarios tales como el viento “raco”.

Dicha situación geográfica es representativa para la identidad fundacional de Puente Alto, y se ve reflejada en las actividades de los habitantes sobre el terreno: la trama geográfica de la subdivisión agrícola; la trama urbana tipo damero irregular debido a la accidentada geografía precordillerana; la construcción de puentes que, según se cuenta, es lo que generó el nombre de la comuna; la construcción de viñedos gracias a los beneficios únicos del lugar, y en general todo lo que representa el rastro de la huella geográfica.

2.2 Siglo XX (1900-1961): Estación Puente Alto: centro de esparcimiento, comercio y reunión

Durante el siglo XX se termina de consolidar el patrimonio puentealtino, en el marco de una localidad de paso de carácter pueblerino

Los avances de luz y telefonía provocaron un aumento poblacional en los primeros años del siglo XX, el cual coincidió con el auge de las industrias más importantes del sector hasta entonces: la bodega de la Viña San Carlos (actual monumento nacional), la Viña Concha y Toro (ubicada en el límite entre Pirque y Puente Alto), la industria Textil Victoria y la industria Vulcanita, todas representando el aprovechamiento de los elementos que la propia cordillera ofrecía, además de convertirse en las principales fuentes de trabajo de los habitantes del lugar.

El crecimiento comunal fue generando este subcentro capitalino, el cual se vio consolidado con la llegada de infraestructura de movilidad: el Ferrocarril del Llano del Maipo, que conectaba la ribera del Río Maipo con la “Estación Pirque” de Santiago, y más tarde en 1906, el Ferrocarril Militar de Puente Alto al Volcán, que terminaba de consolidar este punto medio entre los pasos cordilleranos y el centro de la ciudad. Para aquel entonces, la elevada circulación de productos agrícolas, yeso y mercadería constituían el imaginario social más constante de la identidad puentealtina.

En 1920, la excelente conectividad y la naturaleza del lugar incentivaron la construcción de la Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones (CMPC), a la cual se le atribuye la consolidación definitiva de Puente Alto como una ciudad mediana de identidad propia; La industria generó conjuntos habitacionales para sus trabajadores, lo cual atrajo a muchas



Figura 6: Población Papelera destinada a los trabajadores de la fábrica CMPC. Fuente: puentealtomitologico.

Figura 7: Ferrocarril Llanos del Maipo. Fuente: flickr.



personas de todos los lugares e incentivó el auge del comercio, definiendo así un nuevo carácter obrero industrial, pero que rescata la identidad fundacional puentealtina como centro de villa rural. Era perfecto; un entorno semi rural alejado del ajetreo de la capital, pero con oportunidades de trabajo y abastecimiento.

Con este nuevo panorama de crecimiento y desarrollo, la “Estación Puente Alto” que unificaba ambos ferrocarriles tomó aún mayor relevancia; El recorrido hacia “El Volcán”, que inicialmente era visto como una estrategia en caso de guerra con Argentina, es abierto al público general y se transforma en un recorrido turístico, además de transportar los productos industriales, convirtiendo a la estación en el punto inicial del paseo hacia el Cajón del Maipo, una nueva situación identitaria de esparcimiento para la comuna.

La llegada y salida del ferrocarril de la estación comprendía un verdadero espectáculo para los habitantes, quienes se congregaban a su alrededor y realizaban sus actividades diarias en un momento de esparcimiento y comunidad, esto mientras los trabajadores recibían los elementos provenientes de la cordillera, los comerciantes aprovechaban para vender sus productos y los turistas de afuera se preparaban para tomar el tren, todo esto en un espacio de densidad y diversidad.

“Ambos ferrocarriles se convirtieron en iconos de la comuna, las estaciones se convertían cada domingo en un verdadero carnaval de música, chistes y recitaciones que animaban a los turistas, tanto a los que regresaban del Cajón del Maipo hacia Santiago o viceversa. La plaza era testigo de un momento de alegría que permitía sacudir la monotonía semanal” (Pozo, 2020. La Telaraña de la Memoria).

2.3 Siglos XX (1962-1999) y XXI: Resistencia a la ciudad contemporánea y nuevo carácter dormitorio de Puente Alto

Durante la segunda mitad del siglo XX, se empezó a consolidar un proceso de profundos cambios en el subcentro precordillerano, lo que sería la progresiva conurbación entre Puente Alto y la ciudad de Santiago; Los primeros indicios de aquel fenómeno corresponden a denominaciones de carácter político, tales como la fundación del Departamento de Puente Alto en 1958 y el reconocimiento del municipio como parte del área urbana de la ciudad en el Plan Intercomunal de Santiago de 1960 (Municipalidad de Puente Alto, 2012).

Pero existe un acontecimiento aún más relevante que comenzaría a indicar el fin del apogeo puentealtino como subcentro de carácter rural: el cierre del Ferrocarril del Llano del Maipo en 1962, incentivado por la obsolescencia del servicio frente a las nuevas necesidades de la creciente población que prefería aprovechar la rapidez de los buses para dirigirse al centro de la capital; De esta manera, cambia el imaginario colectivo del trayecto entre Puente Alto y Santiago, más ligado a la necesidad funcional que a la contemplación y esparcimiento que otorgaban los trenes. Lo mismo ocurriría con el viaje en tren al Cajón del Maipo, viéndose



Figura 8: Puente Alto durante los años 1960, desde una esquina de la plaza Manuel Rodríguez. Se pueden observar los vehículos de la época y los edificios identitarios frente a la plaza, entre ellos la farmacia Estrella y el Teatro Palermo en el centro de la imagen. Fuente: Seminario de grado “La telaraña de la memoria” (2020).

Figura 9: Regimiento de Ingenieros de Montaña N°2 durante inicio de los años 1960. Lugar de administración del Ferrocarril al Volcán. Fuente: Seminario de grado “La telaraña de la memoria” (2020).



disminuido desde 1950 y cerrado definitivamente el año 1985.

El crecimiento exponencial de la población comunal que tuvo lugar desde la década de 1970 debido a las políticas de migración terminaría por reforzar el cambio de relaciones interpersonales e identidades con el espacio público, provocando alteraciones de densidades y un aumento en la demanda de servicios y equipamiento. El principal responsable del aumento demográfico fue la implementación de una de las políticas habitacionales más relevantes del siglo XX: el plan de erradicación de campamentos, una iniciativa que buscaba cubrir el déficit cuantitativo de viviendas, pero que dejaba relegadas las dimensiones barriales y del entorno inmediato, otorgando beneficios habitacionales alejados de los centros urbanos y sin mayores preocupaciones por el espacio público ni servicios necesarios para la correcta relación entre la vivienda y el exterior (Municipalidad de Puente Alto, 2012).

Así, Puente Alto pasa de tener 76.694 habitantes en 1970 a 113.211 habitantes en 1982 (Municipalidad de Puente Alto, 2012) transformándose en una de las cuantas comunas del sector sur capitalino receptoras de una gran masa de población sin arraigo por su territorio, en sectores poco accesibles y en viviendas de baja calidad, siendo uno de los casos más llamativos el de la población Bajos de Mena.

A la par de este crecimiento urbano, la población original de la comuna expresaba sus derechos de encuentro y esparcimiento ciudadano dentro de los numerosos colegios e iglesias, establecimientos que se encargaron de recibir diversas actividades públicas de reunión, así como también el Gimnasio Municipal, cuna de los eventos escolares, recitales folclóricos y eventos deportivos; Otro lugar importante de expresión durante la década de 1980 corresponde al Teatro Palermo, administrado por el sindicato papelerero, el cual en el marco de las restricciones en las manifestaciones y libertades de expresión se convirtió en cuna de los eventos de contracultura y actividades de resistencia del patrimonio inmaterial y fundacional obrero (Pozo, 2020).

“ (El puentealtino) por medio de su cultura y memoria fue capaz de establecer lazos comunitarios, sabía en quienes confiar, sabía dónde reunirse, en definitiva, conocía su comuna. A su vez se produce una conexión espacial, que lo llevó a asociar lugares como el Teatro Palermo, a un espacio de reunión, una reunión que no respondía necesariamente a un sentimiento nacional de resistencia más bien es local, es de la comunidad. Hugo Vezzetti señala este sentimiento de comunidad como parte de la memoria colectiva” (Pozo, 2020. La Telaraña de la Memoria).

En esta época entonces se puede apreciar como cambió el uso del espacio público, el cual antes giraba al aire libre, en torno a las estaciones del ferrocarril y borrando los límites entre las actividades comerciales y recreativas, pasando a relegar el esparcimiento y el encuentro comunitario a espacios cerrados mediante la eliminación y el olvido de los activadores del espacio público.



Figura 10: Construcciones de la antigua bodega de vinos de la ex viña San Carlos. Fuente: monumentos.gob.cl.

Figura 11: Vagones de la Línea 4 del Metro de Santiago. Fuente: fayerwayer.com



Ya en la década de 1990, la integración de Puente Alto con el área metropolitana era total, mientras que los lugares de encuentro del casco histórico comenzaron a asimilar la avalancha de locales comerciales de grandes tiendas y emprendimientos que hasta hoy en día conforman el centro de esta ciudad intermedia.

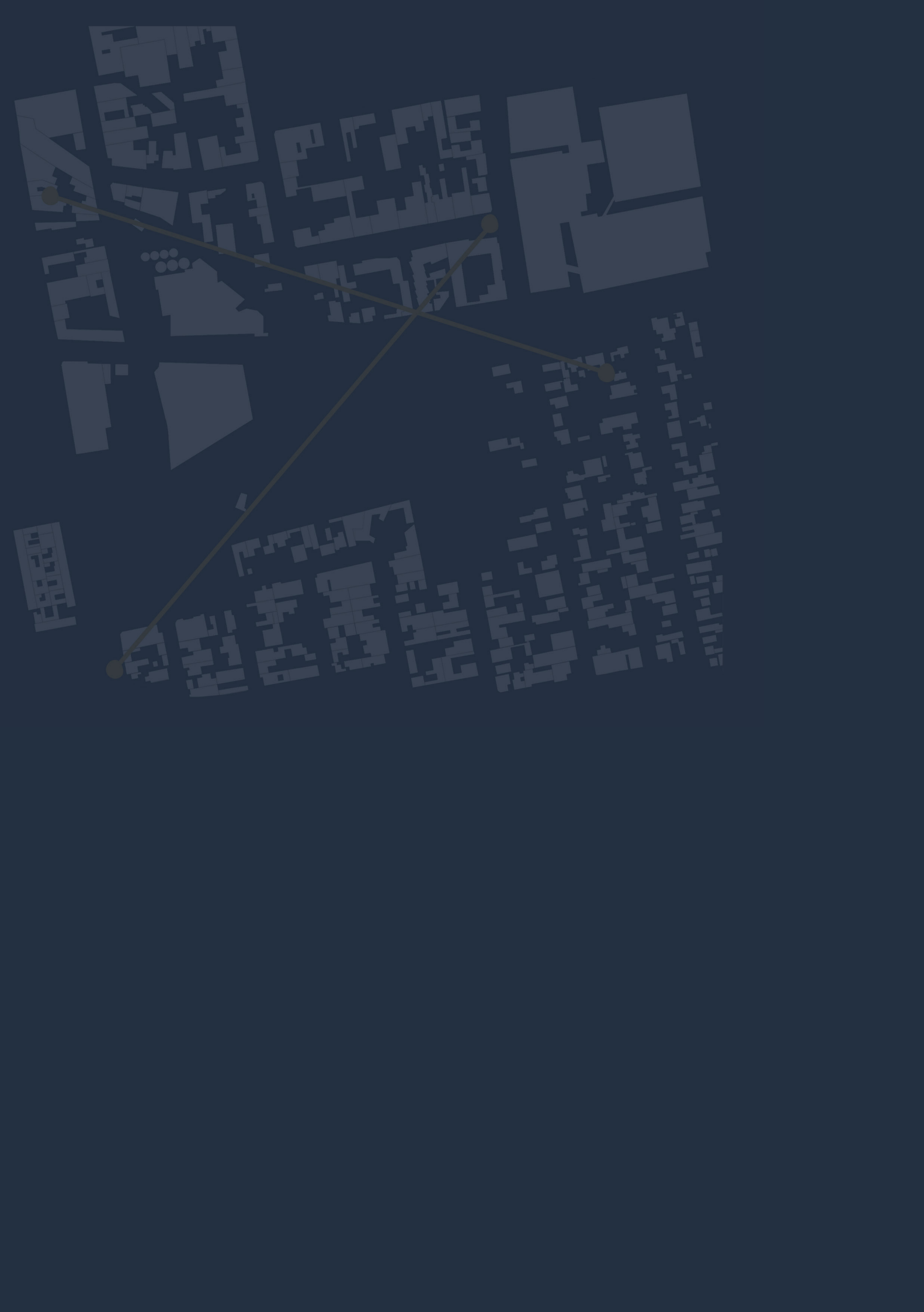
El espacio público en la actualidad puentealtina refleja el olvido y la falta de apropiación por parte de las nuevas identidades, encontrándose en proceso de revalorización en el marco de la globalización (Aliste. Huellas en la Ciudad). Los sitios muchas veces son convertidos en espacios pseudo públicos como malls y condominios, o son aprovechados por cadenas de grandes marcas, las cuales generan llenos en estos potenciales espacios públicos que ponen “en valor la exclusividad de manera muy próxima a la exclusión” (Aliste. Huellas en la Ciudad). Se comienza a ver al espacio público como parte de una circulación que te lleva a un destino, como conformador de programas dispersos y de estacionamientos, cuando podría revalorizarse como un destino generador de experiencias.

2.4 2019-2021: Problemáticas a la luz, estadillo social y pandemia

Si hay algo que define el reciente cambio de década en Chile es la manifestación de problemáticas de desigualdad en diferentes temáticas y ámbitos de la vida cotidiana, las cuales se han visto expresadas por el descontento social desde octubre de 2019 y fueron posteriormente llevadas al límite por la pandemia de Coronavirus.

La arquitectura y el urbanismo se hacen presente dentro de los ámbitos que han generado controversias; la densificación, el tamaño de los departamentos en nuevas tipologías de edificios, la baja condición de habitabilidad en contraste con el elevado precio del suelo de las construcciones y la imposibilidad para acceder a comprar una vivienda (Undurraga, 2019) corresponden a problemáticas en torno al espacio interior que experimentan los habitantes, y que se acrecentaron al momento de estar encerrados en cuarentena.

En cuanto a la escala barrial, existe una enorme diferencia entre los niveles de preocupación por el espacio público en las comunas de la capital. La carencia de áreas verdes se hace presente en comunas como Puente Alto, la cual presenta 1,5 m² de áreas verdes accesibles por habitante, menos que cualquier otro municipio de Santiago y preocupante en contraste con los 9 m² recomendados por la OMS, lo cual resulta sumamente relevante en periodo de cuarentenas, cuando una de las necesidades más importantes como lo es la conexión con elementos naturales y espacios abiertos se encuentran restringidas.



III. IDEA DE PROYECTO Y OBJETIVOS

1. Propuesta de revalorización comunal
 - 1.1 Proyecto Ave Fénix
2. Masterplan “Explanada Pública Vacío Cordillera”

1. Propuesta de revalorización comunal

Para rescatar el carácter de ciudad intermedia puentealtina, y tomando en conocimiento la existencia de una memoria colectiva extendida en cierto porcentaje de la población, pero que se ha visto vulnerada en su rastro físico, existe la necesidad de generar propuestas a nivel comunal que revaloricen los lugares identitarios y rescaten experiencias en olvido, pero que también incentiven la transformación de nuevos espacios en elementos jerárquicos de encuentro y auto reconocimiento para la conservación y transferencia del patrimonio inmaterial. De esta manera, se propone un **“circuito patrimonial de resignificación de Puente Alto”**, un recorrido de encuentro intergeneracional que localiza a los habitantes dentro del centro histórico y revive los sentidos de pertenencia de los distintos espacios.

OBJETIVO PRINCIPAL

Revalorizar el ex subcentro puentealtino como una nueva ciudad de carácter intermedio para el Siglo XXI, un centro independiente y autosustentable.

OBJETIVOS SECUNDARIOS

1. Transformar una comuna dormitorio con un centro histórico desvalorizado, de paso rápido y funcional, en un subcentro con un caso histórico de fenómenos y experiencias, rescatando el carácter perdido de umbral entre lo urbano y lo rural.
2. Reinterpretar y resignificar hitos, espacios y actividades que forman parte de la memoria colectiva, pero que van desapareciendo en el marco de la inminente globalización, caracterizada por el comercio de grandes empresas y la movilidad urbana en torno al automóvil.
3. Rescatar el carácter de paso y esparcimiento olvidado, el cual logra independizar a la comuna de la provincia de Santiago.

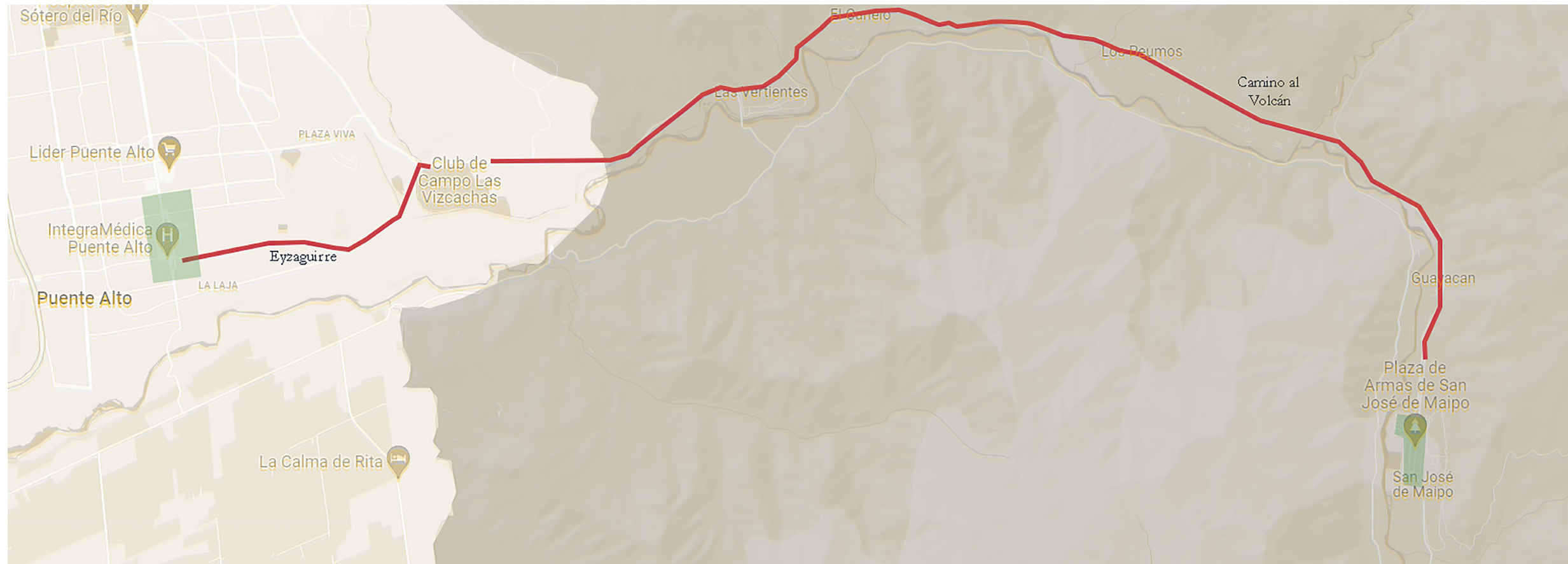


Figura 12: Recorrido del ex Ferrocarril al Volcán, unificando Puente Alto con San José de Maipo. Fuente: Elaboración propia, a partir de imagen de Google Earth.

1.1 Proyecto Ave Fénix

Parte del incentivo por la conservación y revancha patrimonial de la provincia Cordillera se hace presente en el proyecto Ave Fénix, el cual se enmarca en la recuperación del pintoresco ferrocarril que conectaba la ciudad de Puente Alto con el Cajón del Maipo, mediante la reposición de un tramo de las vías que comprende desde El Melocotón hasta San Alfonso; Como afirma Ernesto Vargas, un escritor de la comunidad Amigos del Tren, el centro de la propuesta se enmarca en la necesidad de volver a establecer el turismo familiar de fin de semana, ese paseo de escape capitalino en el cual el viaje y la contemplación del paisaje correspondían al foco de la actividad.

En este contexto, la extensión de dicho proyecto hasta abarcar la totalidad del antiguo tramo responderá al rescate identitario geográfico y de esparcimiento necesarios para la revalorización de las comunas de Puente Alto y San José de Maipo, en un intento por revitalizar la conexión entre el área metropolitana de Santiago y la cordillera, mientras que el rescate de la “Estación Puente Alto” volverá a resignificar aquel subcentro como un punto medio entre lo urbano y lo rural.

“Visto solo desde el punto de vista funcional, este ferrocarril ya no tendría razón de existir (...) las personas cuentan en muchos casos con vehículos propios o hacen uso de la locomoción colectiva” (Vargas, s.f).

Para contrarrestar dicha situación, surge la iniciativa por diseñar la estación pensando en la modernización del antiguo tren, no así en una total reestructuración; La idea es que el ferrocarril sea primordialmente el motivo del viaje, pero también que sea una competencia para los vehículos particulares y colectivos.

2 Masterplan “Explanada Pública Vacío Cordillera”

De carácter central para el “circuito patrimonial”, la explanada se conforma como un lugar de congregación para la ocurrencia de eventos espontáneos, bajo el concepto de vacío arquitectónico, un espacio público diseñado de tal manera que los lugares abiertos de encuentro e intercambio se transforman en los destinos experienciales, mientras que los llenos adquieren el carácter de articuladores. Dicha explanada busca generar una nueva centralidad y punto de convocatoria dentro del caso histórico, otorgando equipamiento para los habitantes y turistas de paso de la comuna de Puente Alto, el cual se puede englobar en siete grupos: de tipo intermodal, cívico, educacional, cultural, recreativo, comercial y residencial.

Resulta relevante ahondar en el equipamiento intermodal, pues le otorga a la explanada la facultad de convertirse en un centro distribuidor, enmarcándose como una entrada y salida independiente de los servicios de la provincia de Santiago.

IV. ANÁLISIS DE LOCALIZACIÓN

1. Vías estructurantes
2. Subcentro histórico y normativa
3. Hitos fundacionales en olvido
4. Hitos en la actualidad
5. Zonificación según usos actuales
6. Vacío urbano estructurante: ex Regimiento de Ferrocarrileros
7. Vacío urbano en la actualidad: obsolescencia y abandono

1. Vías estructurantes



Figura 13: Puento Alto con eje este-oeste, conformado por Av. Eyzaguirre y Camino al Volcán, y eje norte-sur conformado por Av. Concha y Toro. Fuente: Elaboración propia, en base a Plan Regulador Comunal de la Municipalidad de Puento Alto.

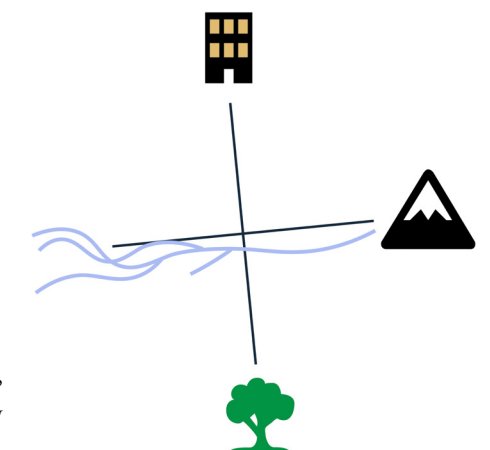
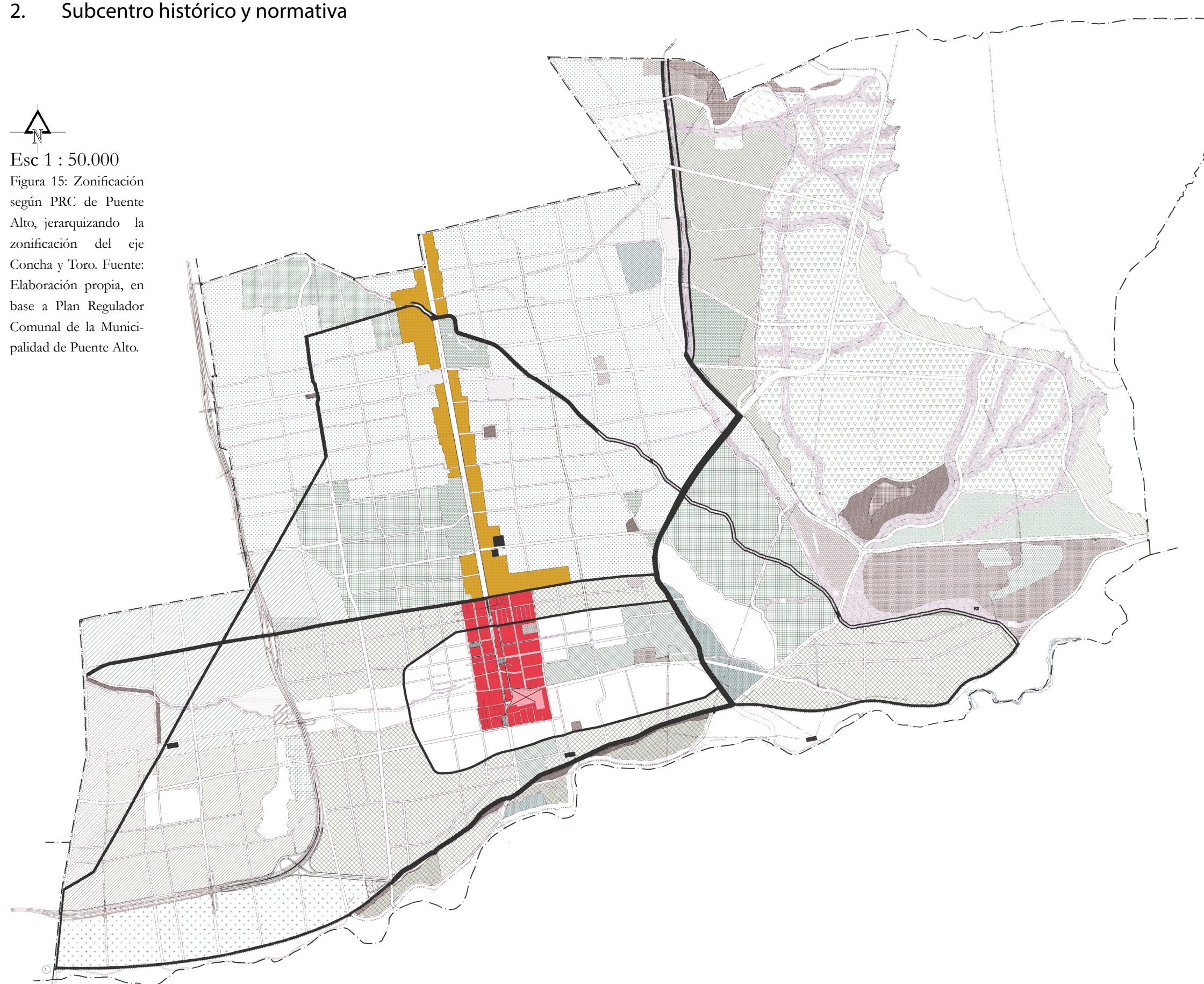


Figura 14: Caminos adquieren carácter de ejes de coordenadas, teniendo como punto central la intersección entre Eyzaguirre y Concha y Toro. Fuente: Elaboración propia.

2. Subcentro histórico y normativa

Esc 1 : 50.000
 Figura 15: Zonificación según PRC de Puente Alto, jerarquizando la zonificación del eje Concha y Toro. Fuente: Elaboración propia, en base a Plan Regulador Comunal de la Municipalidad de Puente Alto.



Zona HE (m) 1
 Subcentro de Equipamiento de Nivel Intercomunal y/o Metropolitano según Artículos 3.1.1.2 y 5.1.1 del P.R.M.S.

- Esta zona mixta preferentemente de equipamiento posee los siguientes usos permitidos:
- Residencial
 - Equipamiento de: Salud, Educación, Culto y Cultura, Social, Seguridad, Deporte, Comercio y Servicios
 - Infraestructura de Vialidad, Aguas Lluvias, Ferroviarias, Terminal de Transporte Terrestre (Intermodal)
 - Espacio Público, según Artículo 2.1.30
 - Área Verde, según Artículo 2.1.30

Coef. Constructibilidad

- Residencial: 1,5
- Otros usos: 5,0

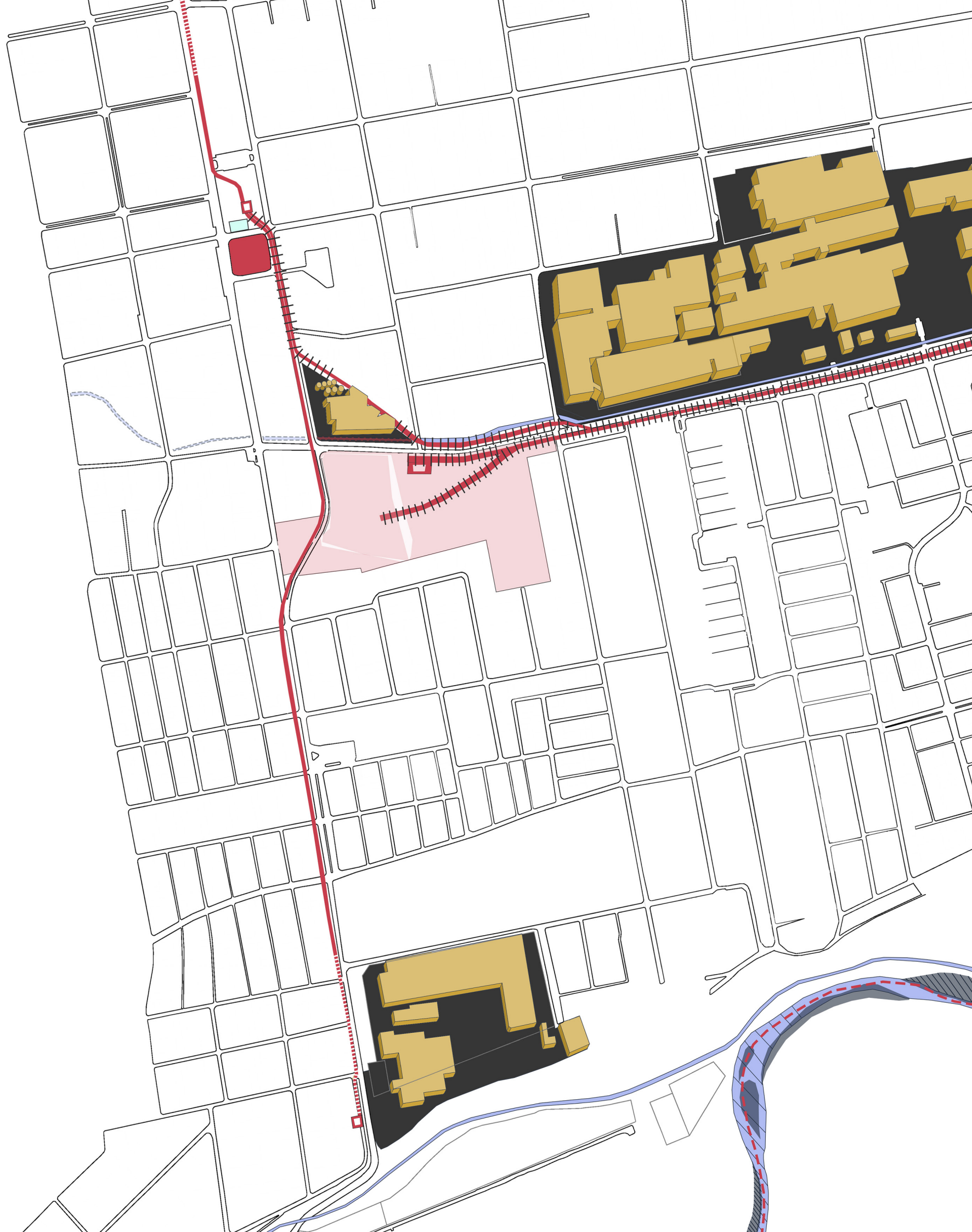
Zona HE (m) 2
 Zona de Equipamiento y Densificación Residencial

- Esta zona, localizada en torno al eje de Av. Concha y Toro, posee los siguientes usos permitidos:
- Se repiten los mismos usos permitidos que en la Zona HE (m) 1.

Coef. Constructibilidad

- Residencial: 1,2
- Otros usos: 4,0

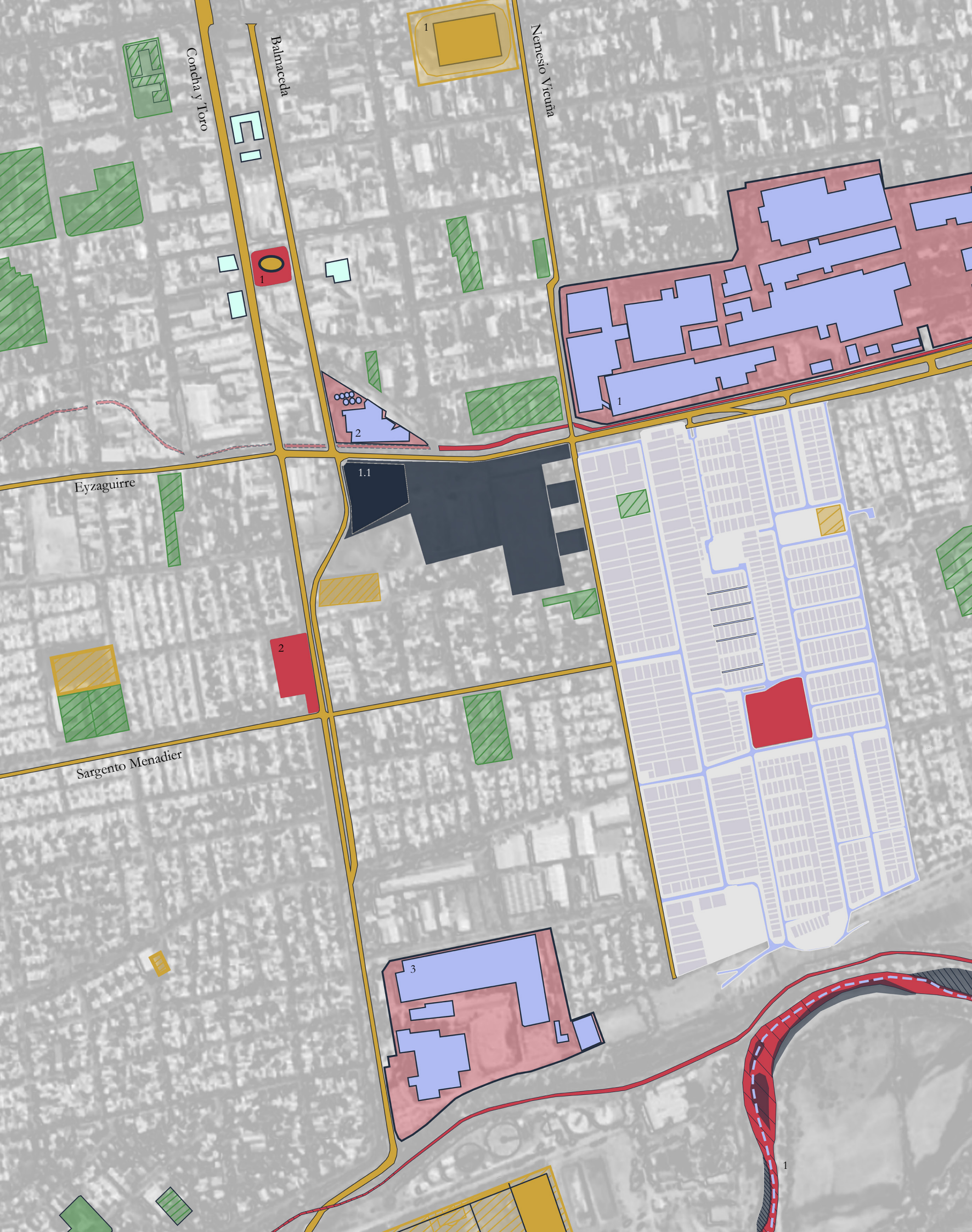
3. Hitos fundacionales en el olvido



Esc 1 : 7.000

Figura 16: Reconocimiento de hitos fundacionales con experiencias en el olvido. Fuente: Elaboración propia, en base a imagen de Google Earth.

4. Hitos en la actualidad

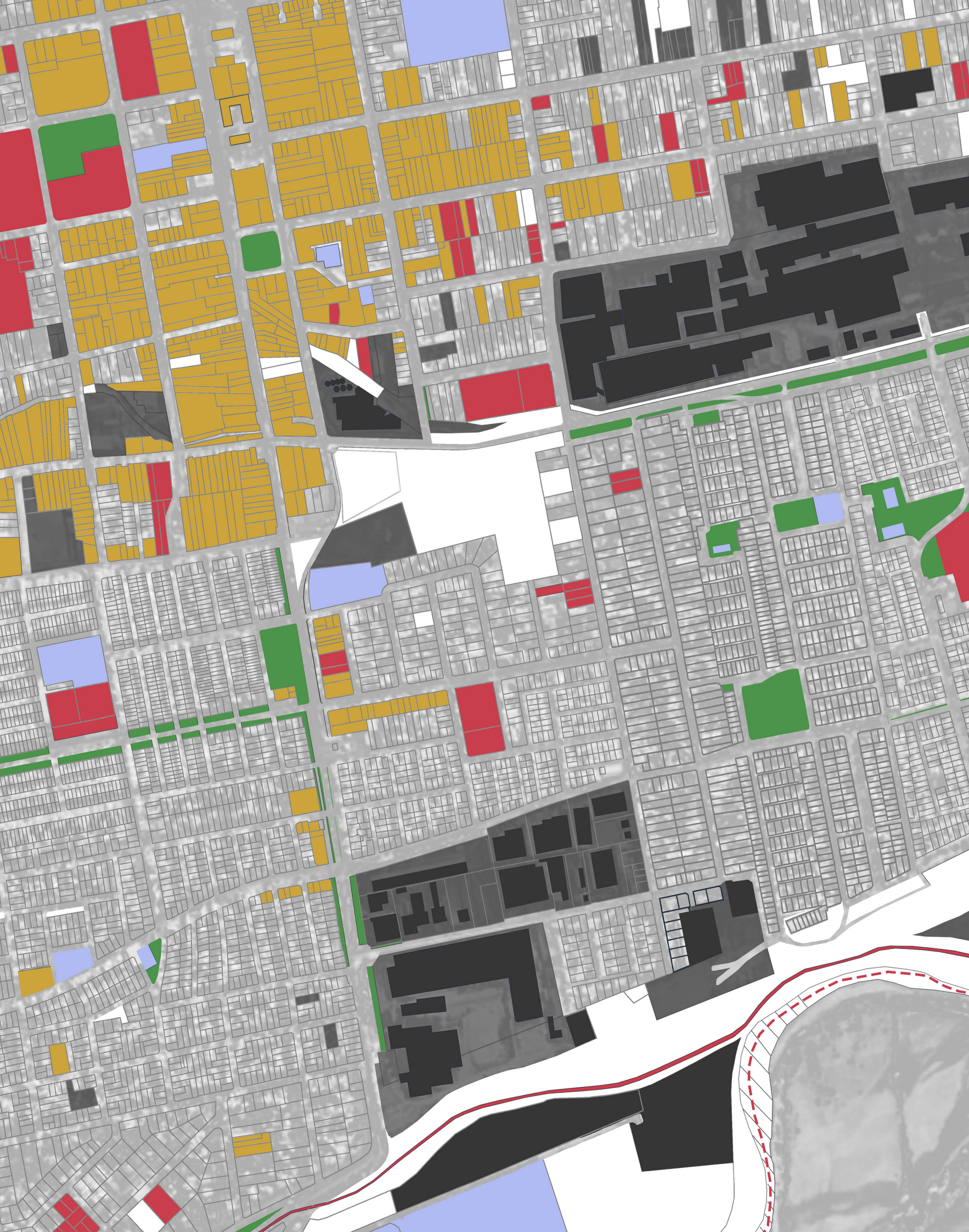


- Industria Fundacional**
 - 1. Molino de Puente Alto
 - 2. Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones
 - 3. Industria Volcanita
- Plaza Cívica**
 - 1. Plaza Manuel Rodríguez / Metro Puente Alto
 - 2. Extensión Plaza de Puente Alto
- Culto y Educación**
- Recreación y Deporte**
 - 1. Estadio Municipal
- Servicios Cívicos**
- Elementos Geográficos**
 - 1. Río Maipo
- Avenidas Principales**
- Población Papelera Fundacional**

1.1. Vacío urbano en intersección de avenidas de coordenadas

Esc 1 : 7.000
 Figura 17: Reconocimiento de espacios identitarios para la memoria colectiva puentealtina, que persisten de manera tangible hasta la actualidad y con cierto grado de valorización. Fuente: Elaboración propia, en base a imagen de Google Earth.

5. Zonificación según usos actuales



Esc 1 : 7.000

Figura 17: Reconocimiento de los usos de suelo actuales en cada predio de la intersección estructurante. Los lugares no catastrados se engloban en el uso de suelo residencial. Fuente: Elaboración propia, en base a imagen de Google Earth.



6. Vacío urbano estructurante: ex Regimiento de Ferrocarrileros

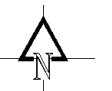
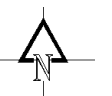
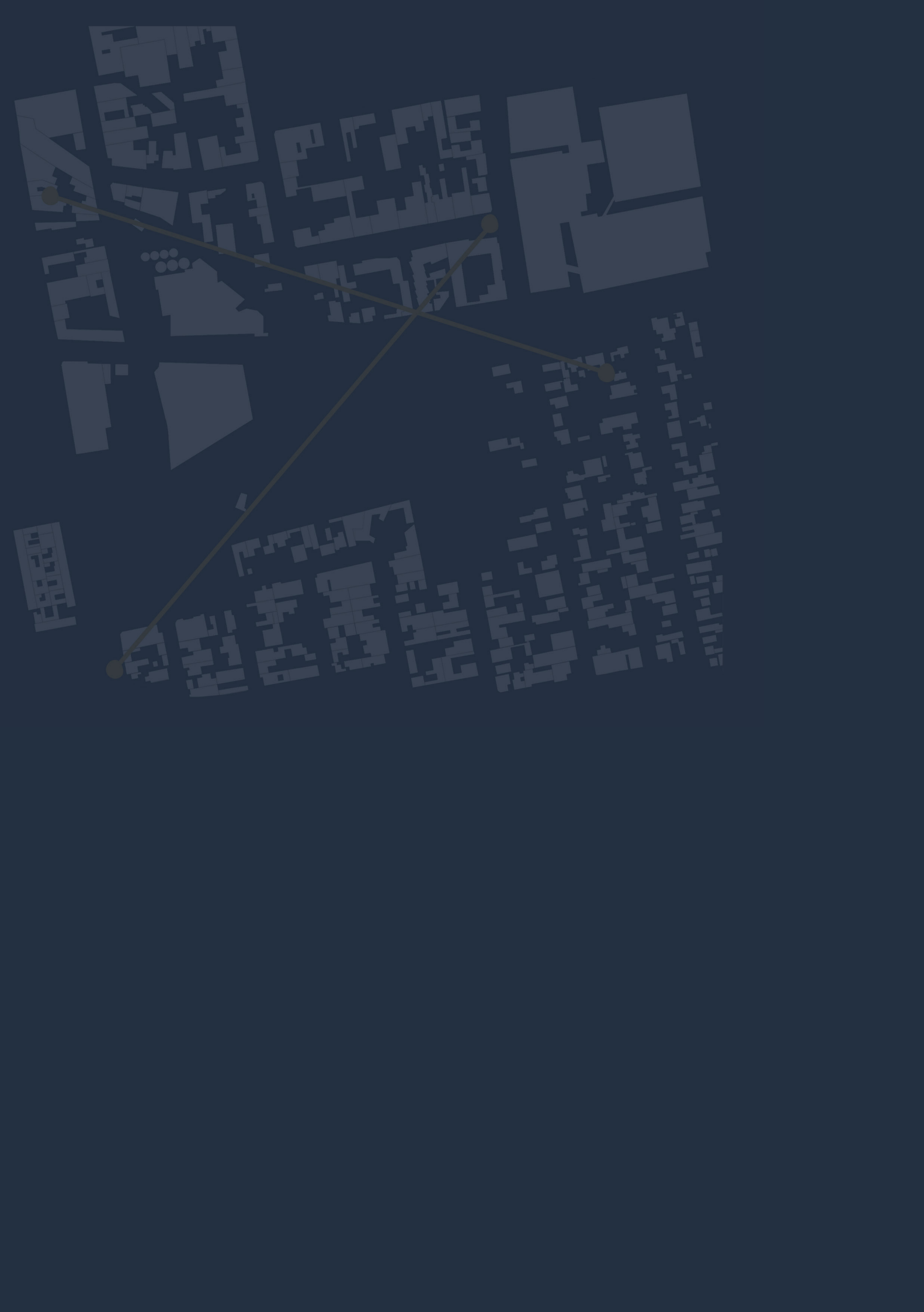


Figura 18: Planta esquemática del ex Regimiento de Ferrocarrileros de Puente Alto, propietarios del ex Ferrocarril al Volcán y activadores del terreno de la esquina de Eyzaguirre con Balmaceda hasta 2004. Fuente: Elaboración propia, en base a imagen de Google Earth de 2004 y a esquemas de agrupación *Memorias en Resistencia Provincia Cordillera*.



Figura 19





V. PROPUESTAS DE REVALORIZACIÓN

1. Circuito Patrimonial de Resignificación de Puente Alto
2. Explanada Pública Vacío Cordillera

1. Circuito Patrimonial de Resignificación de
Puente Alto

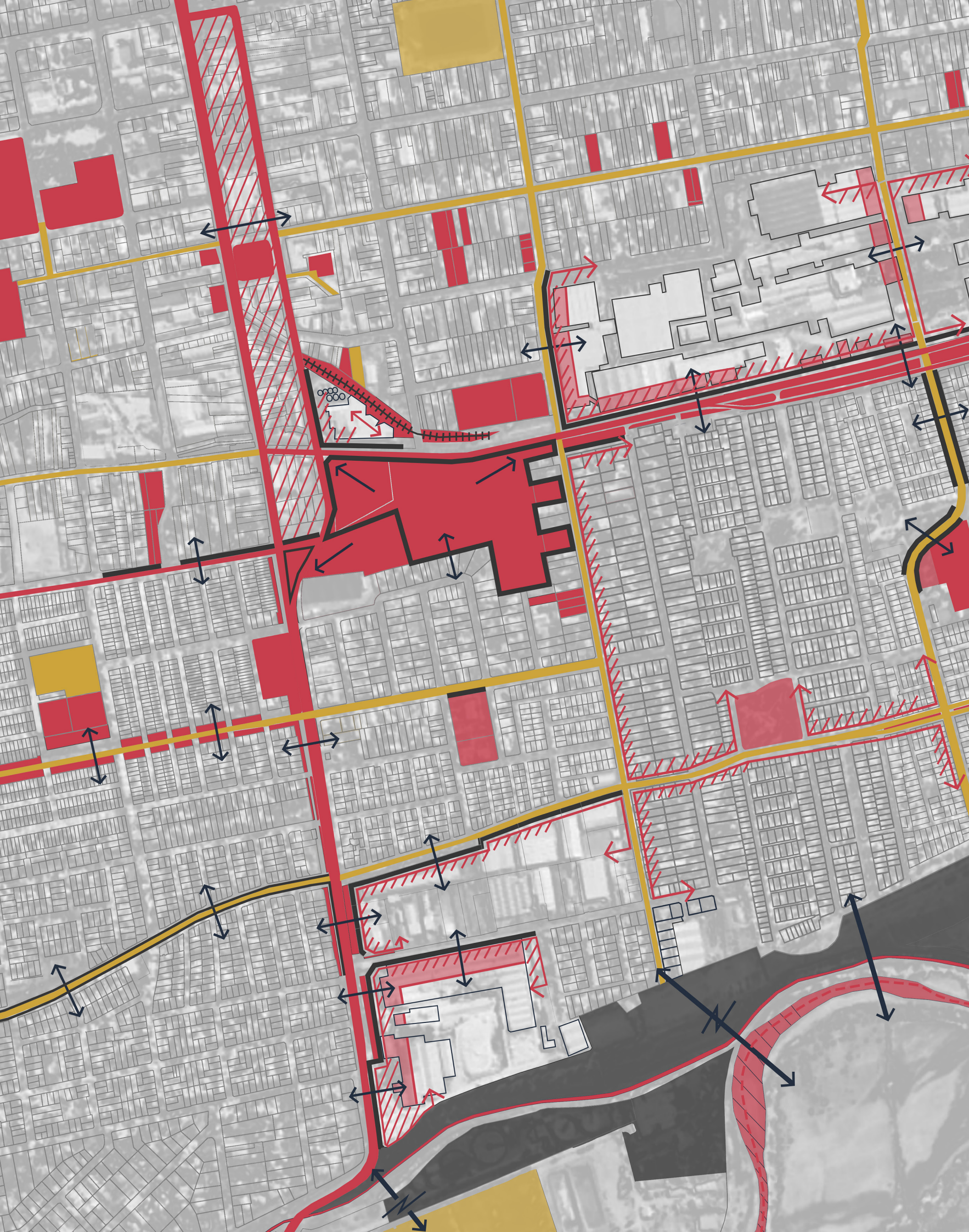
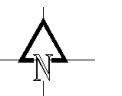
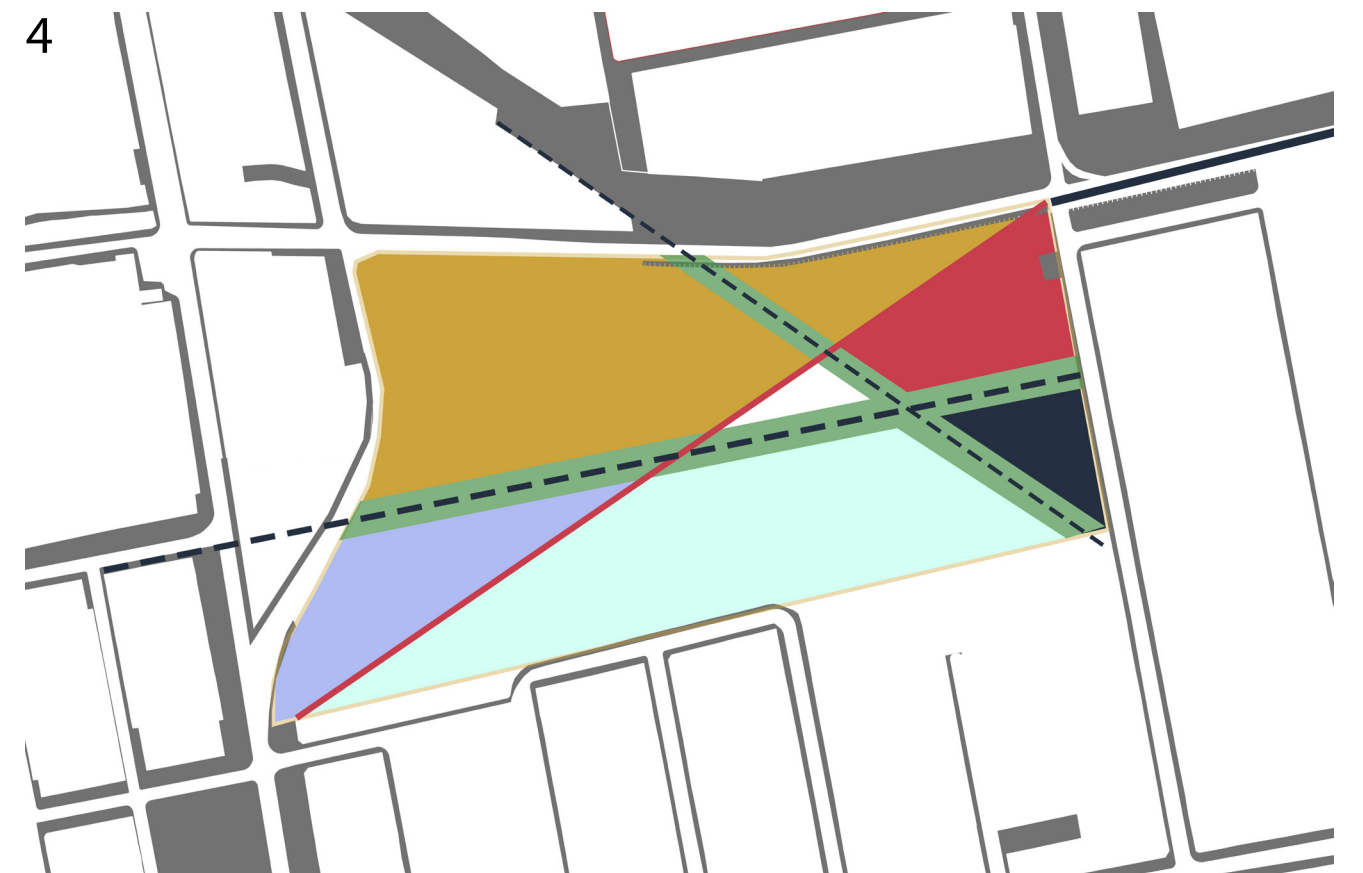
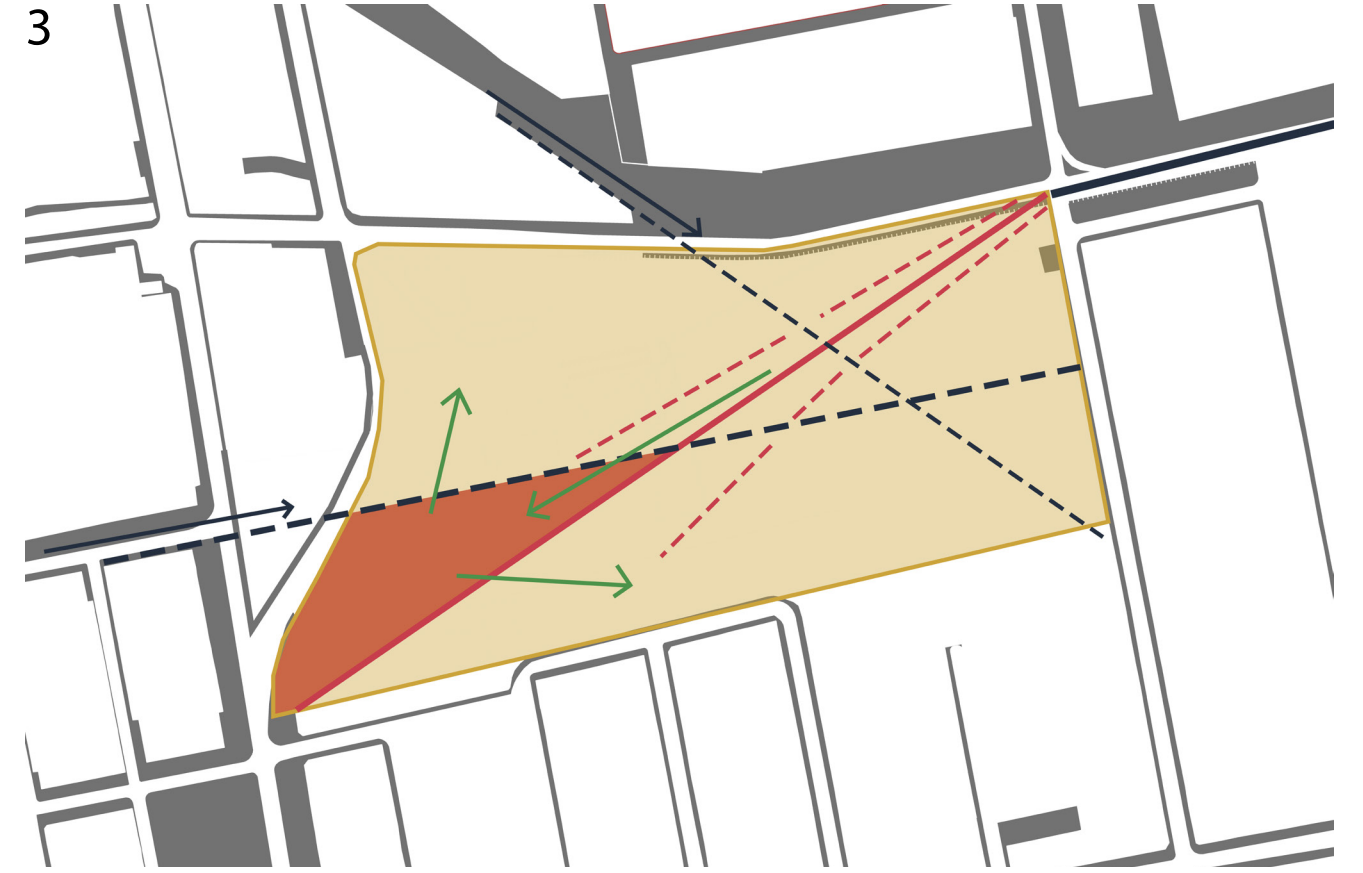
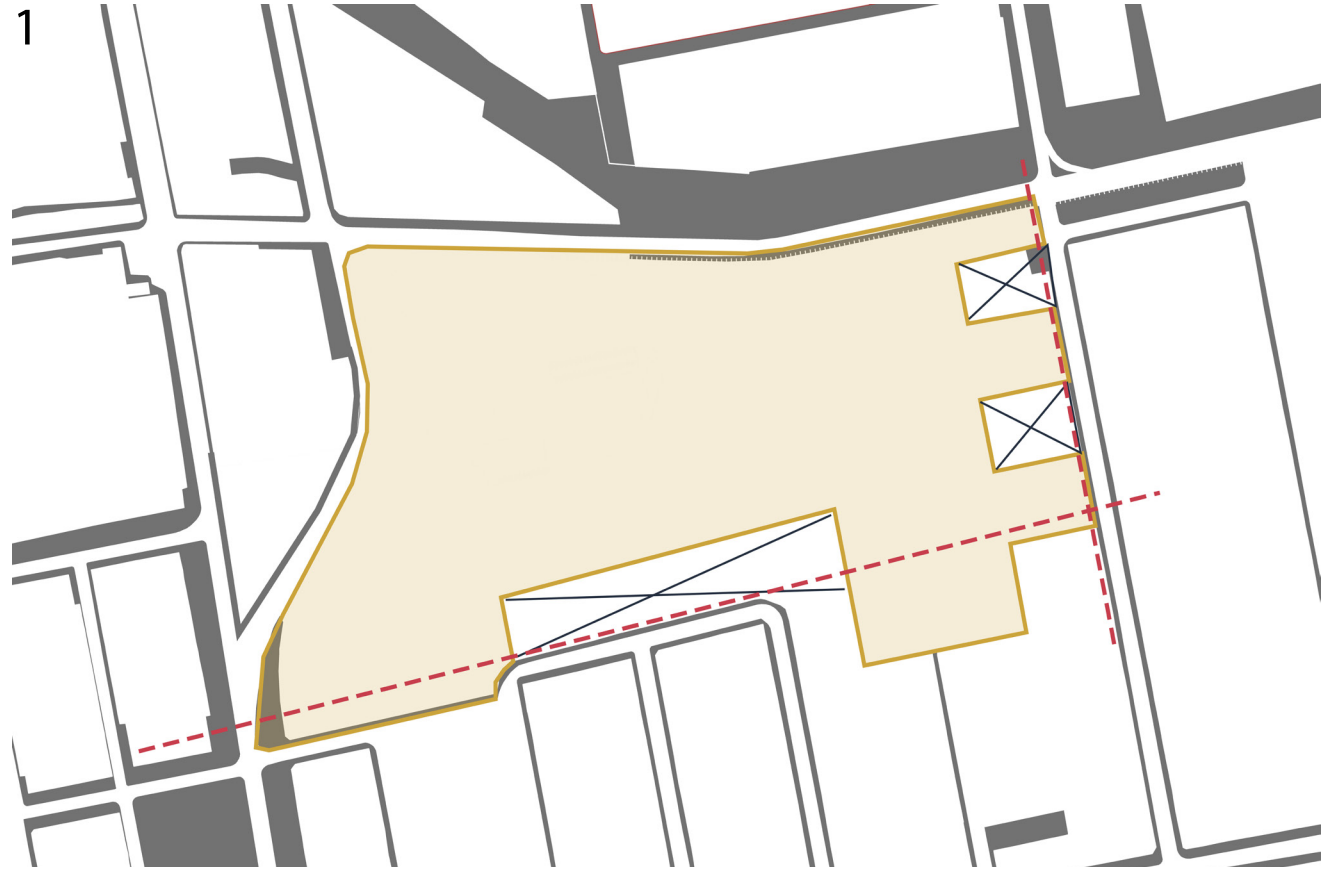


Figura 20





BIBLIOGRAFÍA

- Aliste, E. (2008). *Huellas en la ciudad: territorio y espacio público como testimonio para una geografía social. Transformaciones del espacio público : ponencias II Escuela Chile-Francia; Chile, Santiago;pp.49-58.*
- Boisier, S. (2001). *La odisea del desarrollo territorial en América Latina. La búsqueda del desarrollo territorial y de la descentralización. Santiago de Chile.*
- Borja, J. & Muxi, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, España.*
- Canales, P. (2007). *Soporte para la distribución y difusión cultural del Cajón del Maipo-Estación San José. Universidad de Chile.*
- Carrasco, G. (2017). *Desarrollo urbano y patrimonio: entre la renovación y la conservación. En: Imilan, W; Larenas, J; Carrasco, G y Rivera, S (eds). ¿Hacia dónde va la vivienda en Chile?: nuevos desafíos en el hábitat residencial (pp.81-93). Santiago de Chile: INVI, MINVU, Adrede.*
- Estraube, M. (2007). *Feria Chacareros de Puente Alto, una experiencia refrescante. Preservación de la tradición cultural de la feria libre urbana, a partir de la actualización de los estándares de su imagen comercial. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.*
- Llorente, A. (S/F). *Transformaciones territoriales metropolitanas en las ciudades medias. Cambios de modelo urbano bajo los procesos de la globalización. El caso de Santander. Universidad de Cantabria.*
- Madariaga, N. (2016). *Tren de alta velocidad Stgo-Valpo. Terminal Viña del mar. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.*
- Municipalidad de Puente Alto. (2012). *Puente Alto/Siglos XX - XXI. Retrospectiva fotográfica 1892/2012. Departamento de Cultura.*
- Muñoz, S. (2017). *Análisis de segregación socioespacial en ciudad dormitorio de Chiguayante, Chile, mediante técnicas cromáticas. Espacio y Desarrollo N° 30, 2017, pp. 85-99 (ISSN 1016-9148). Universidad de Concepción. Chile.*
- Pozo, J. (2020). *La telaraña de la memoria: testimonios del Palermo y el rescate de una identidad cultural en Puente Alto (1980-1985). Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/178104>.*
- Todorov, T. (2000). *El abuso de la memoria. Paidós. Barcelona, España.*
- Troncoso, S. (2007). *Museo-memorial de sitio: Ex cuartel Borgoño. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.*
- Vargas, V. (2011). *Puesta en valor ferrocarril militar puente alto al volcán. Estación San Alfonso: centro de sanación y contemplación del paisaje. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.*
- Vera, C. (2020). *En lo que concierne al vacío. Observando desde el vacío una ciudad contemporánea de damero. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.*

PÁGINAS WEB UTILIZADAS

- <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-3319.html>
- <https://www.volcan.cl/historia>
- <https://www.culturapuntealto.cl/patrimonios/hito/18/la-fabrica-de-tejidos-victoria/>
- <https://www.behance.net/gallery/116361539/EL-VACIO-EN-EL-PROYECTO-URBANO-ARQ-V>
- <https://twenergy.com/ecologia-y-reciclaje/curiosidades/que-es-la-intermodalidad-1014/>
- <https://www.f3arquitectura.es/urbanismo/vacios-urbanos/>
- <https://idoc.pub/documents/concepto-de-plano-nolli-1430300xov4j>
- <https://whatsupwithamsterdam.com/ndsm/>
- <https://www.iamsterdam.com/en/about-amsterdam/amsterdam-neighbourhoods/ndsm/things-to-do>
- <https://decologia.info/medio-ambiente/expansion-urbana/>
- <https://hablandoenvidrio.com/ciudades-intermedias-desarrollo-urbano/>
- <https://decologia.info/medio-ambiente/expansion-urbana/>
- https://web.uchile.cl/vignette/revistaurbanismo/CDA/urb_simple/0,1310,S-CID%253D21160%2526SID%253D734%2526IDG%253D2%2526ACT%-253D0%2526PRT%253D21158,00.html
- <http://www.modulor.cl/ordenanza-general-de-urbanismo-y-construccion-articulo-2-1-30-el-tipo-de-uso-espacio-publico/>
- <https://www.amigosdeltren.cl/historia-del-fc-de-puente-alto-a-el-volcan>
- <https://www.culturapuntealto.cl/admin/media/files/1564111379-historia-de-puente-alto.pdf>
- <https://www.emol.com/noticias/Economia/2019/08/29/959512/Comprar-vivienda-expertos.html>
- <https://www.latercera.com/noticia/puente-alto-y-el-bosque-las-comunas-con-menor-acceso-a-areas-verdes/>
- <https://coes.cl/prensa-hubo-senales-que-advirtieran-del-actual-estallido-social/>