

VELOTOPIA

Memoria para optar al título de arquitecta
Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
2019



UNIVERSIDAD DE CHILE
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Rector: Ennio Vivaldi Véjar
Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo: Manuel Amaya Díaz
Profesor Guía: Albert Tidy
Estudiante: Odette Garrido

Textos e imágenes : Odette Garrido Kogan
Contacto : odette.garrido@ug.uchile.cl
Formato : 21 x 21 cm
Papel : couche opaco 130 gr
Tipografía : Cambria

Agradecimientos :

A Albert Tidy por guiar y acompañar con tanta pasión el andar de cada proyecto del taller, en sus avances y retrocesos, porque el camino para llegar de un lugar a otro no siempre es recto ni lineal.

A mi familia por su inconmensurable apoyo.

VELOTOPIA puede ser reproducida o transmitida, mediante cualquier sistema electrónico, mecánico de fotocopia, de grabación, o de recuperación de información, señalando su origen y a los autores.

“Velo-topia [del francés vélo: bicicleta, y del griego topos: lugar] concepto introducido por el arquitecto y urbanista Steven Fleming. En esta utopía estas invitado a imaginar un lugar en el futuro en que convive la bicicleta dentro de los espacios cotidianos.”

CONTENIDO

0.0 PRÓLOGO	07
Capítulo 1 PRESENTACIÓN	
1.1 Introducción	11
1.2 Motivaciones	12
1.3 Tema	13
1.4 Problema arquitectónico	14
1.5 Objetivos	15
Capítulo 2 ANTECEDENTES	17
2.1 Circular	21
2.1.1 La bicicleta, transporte en Chile	22
2.1.2 La bicicleta, transporte en Santiago	24
2.1.3 Caracterización del usuario	26
2.1.4 Santiago comuna destino	30
2.2 Trabajar	33
2.2.1 Evolución histórica de los espacios de trabajo	33
2.2.2 Trabajo compartido	44
2.2.3 Referentes latinoamericanos	45
2.2.4 Co-work en Santiago	46
Capítulo 3 LUGAR	49
3.1 Criterios de selección	51
3.2 Barrio Almagro	52
3.3 Análisis del barrio	53
3.4 Eje Santa Isabel	58
3.5 Normativa	59

Capítulo 4 PROYECTO	63
4.1 Programa	65
4.2 Cambio de paradigma	66
4.3 Componentes básicos	67
4.4 Estrategias de diseño	68
4.5 Planetaria	69
4.6 Imágenes	70
Capítulo 5 BIBLIOGRAFÍA	75

0.0 PRÓLOGO

La siguiente memoria se enmarca en el “Taller de título 2019” de la Carrera de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, guiada por el arquitecto Albert Tidy.

Sin previa imposición tres aristas confluyen en un mismo punto, **la ciudad contemporánea**, argumento común entre los integrantes del taller ¹.

El trabajo se desarrolla en torno a una temática actual, cercana y cotidiana, pero muchas veces invisibilizada por la rapidez en la que ocurren.

La arquitectura no ha sido capaz de seguir el paso a los fenómenos que vivimos habitualmente. Estas nuevas dinámicas se esconden detrás de la ciudad de los flujos, el espectáculo y la variedad de usos.

La complejidad de la ciudad contemporánea también escondía profundos intereses personales, que sirvieron de excusa al taller para hablar de arquitectura en cada sesión. Son múltiples las interrogantes que surgieron, probablemente no todas fueron respondidas, pero lo relevante fue cuestionar y criticar la actual forma de vivir en ciudades.

La resultante de este proceso es un proyecto arquitectónico que se plantea hoy, simultánea a los hechos, pero con la mirada puesta en el futuro, entendiendo que cuando el fenómeno explote la arquitectura sea capaz de contener a sus necesidades.

(1) integrantes del taller
Matías Carvajal
Odette Garrido
María Fernanda González

CAPITULO I
Presentación

1.1 INTRODUCCIÓN

La manera en la que habitamos la ciudad contemporánea no es la misma que hace 10, 15 o 20 años, las nuevas dinámicas de movilidad y trabajo han conducido a transformaciones tanto urbanas como espaciales.

(2) **Sinergia:** acción de dos o más causas cuyo efecto es superior a la suma de los efectos individuales (RAE)

Esta observación es el punto de partida del proyecto que reconoce dos fenómenos, el primero de ellos es el **crecimiento exponencial del uso de la bicicleta**, y el segundo es una modalidad de **trabajo compartido o “co-working”**. Ambas dinámicas propias del mundo actual se encuentran al interior de un espacio común.

Estas dos ideas aparentemente opuestas (circular y trabajar) dan forma y contenido a un programa poco habitual.

Las observaciones mencionadas son parte de una resistencia a la ciudad contemporánea y a sus imposiciones. Se plantea un nuevo paradigma que rompe con los estigmas de *lo propio* y *lo privado* para dar paso a un ideal *común y colectivo*.

Es revolucionario pensar en un mundo en que la forma de desplazamiento solo genere beneficios, que puedo acceder con ella hasta mi espacio de trabajo, donde no hay jerarquías y somos todos parte de una *sinergia*² laboral. Esta utopía tiene lugar al interior del barrio Almagro, sector privilegiado dentro de la comuna Santiago y con una carga histórica que incentiva el uso de la bicicleta.

Si cambiamos nuestra forma de movernos y trabajar, ¿Por qué la arquitectura no reconoce a estas dinámicas? ¿Por qué no se introducen nuevas variables? ¿Por qué la bicicleta no ha sido incorporada en los espacios de trabajo?. Estas son algunas de las preguntas que serán abordadas en el proyecto.

¡BIENVENIDOS A VELOTOPIA!

1.2 MOTIVACIONES

Velotopia, nace de un interés personal por cuestionar la forma en la que nos movemos actualmente de la ciudad, reflexionar sobre el tiempo y espacio de tránsito. Introducir la arquitectura a las nuevas dinámicas del mundo actual, extender los límites a un área poco abordada por la disciplina, pero que día a día vemos explotar con más fuerza.

Al observar la ciudad es innegable el movimiento de los cuerpos en tracción. Después de tanto andar, la bicicleta se despega del cuerpo y toma su posición de objeto.

Entendiendo el origen de la bicicleta, existe la motivación de no solo descubrir a cómo y dónde van a parar, si no por de convertir el proyecto de arquitectura en su destino.

Finalmente, la idea de movilidad se cruza y combina con el destino que es trabajo, pero bajo las lógicas y parámetros de esta ciudad contemporánea.

El proyecto se construye como una crítica hacia el actual sistema de transporte urbano, pero que proyectado en el futuro se transforma en una oportunidad para integrar y visibilizar la bicicleta en la arquitectura.

1.3 TEMA

“La bicicleta al interior de espacios arquitectónicos”

“Si Henry Ford se reencarnara como un fabricante de bicicletas, Le Corbusier como arquitecto de edificios y ciudades para bicicletas, y Robert Moses como su aliado en el gobierno, y apasionado por las bicicletas, los planes de hoy para la bicicleta serían mucho más ambiciosos”³

(3) Antonio García,
Arquitecto y escritor de la
columna “La bicicleta en la
arquitectura”

Entendiendo el rol que juegan las bicicletas en la movilidad urbana actual, es importante caracterizar al fenómeno para poder introducirlo en la arquitectura, la bicicleta como objeto ocupa un lugar en la ciudad y se traslada con un recorrido fijo y específico bajo la acción habitar - trabajar, es decir, desde el espacio domiciliario hasta el espacio laboral.

Lo que ocurre cuando llegan a su destino es que se enfrentan a la imposibilidad de protección y seguridad al interior de los espacios de laborales, apropiándose de espacios públicos que no le pertenecen y que no han sido diseñados para ellas.

El proyecto introduce la bicicleta al interior del espacio de trabajo, dando respuesta a un plan más ambicioso que lo cotidiano del objeto.

1.4 PROBLEMA ARQUITECTÓNICO

“Incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte y la falta de integración a los espacios laborales”

En la actualidad el tráfico vehicular se ha convertido en uno de los principales problemas de movilidad en el mundo, asociado al crecimiento de la población y al aumento desregulado del número de automóviles en las calles.

La realidad de la ciudad contemporánea es que existen distintas formas de movernos, ya sea en un medio motorizado, público, privado, subterráneo, o por superficie. Pero existe un medio en particular con un crecimiento exponencial del 20% anual⁴ que realiza más de 1,2 millones de viajes diarios, que no distingue rango etario, situación económica, ni ubicación geográfica. Hablamos del sistema de transporte más eficiente en un radio de 7 km, LA BICICLETA.

La bicicleta se configura como una alternativa dentro del transporte urbano. El masivo incremento de este medio responde a lógicas poco convencionales ya que promueve un sistema de desarrollo sustentable, inclusivo, reduce costos, trae beneficios para la salud y capaz de mitigar externalidades negativas de la movilidad urbana actual.

Actualmente este medio de transporte no ha sido reconocido ni incorporado por la arquitectura como una variable más de diseño, se ha relegado a espacios residuales, mobiliario u ornamento. Pero la potencialidad de este medio de transporte emergente nos conduce a la búsqueda de nuevas formas y lugares, que permitan su correcta inserción dentro de la arquitectura.

⁽⁴⁾ Crecimiento anual del 20%, dato extraído del índice de ciclismo mundial realizado por Eco - Counter y Newcities

1.5 OBJETIVOS

Objetivo General

Proponer a través de un proyecto arquitectónico nuevas combinaciones programáticas, en las que conviva el circular y trabajar contemporáneo, es decir, la bicicleta y el espacio de trabajo colaborativo. Haciendo énfasis en la importancia de estos nuevos fenómenos en la ciudad y su proyección en el futuro.

Objetivos Específicos

- + Desarrollar un proyecto de arquitectura, que independiente de su concepción utópica, se enmarque en la normativa del lugar para acercar el ejercicio académico al mundo profesional.
- + Identificar y caracterizar las nuevas formas de movilidad.
- + Identificar los nuevos espacios de trabajo y analizar su transformación en el tiempo.
- + Desarrollar soluciones de espacio y distribución para la convivencia de estos dos fenómenos contemporáneos al interior de un edificio.

CAPITULO II
Antecedentes

2 ANTECEDENTES

“La ciudad contemporánea es una criatura incierta. Su condición de amalgama de variables sociales y económicas, culturales y políticas, temporales y espaciales, la convierte en un hojaldre múltiple difícil de aprehender. Infinidad de teorías e historias llevan décadas intentándolo, de lo que ha derivado un corpus doctrinario igualmente vasto y complejo.”

Esta ciudad como la define Carlos García,⁵ ha sido estudiada desde la economía, la política, la sociología y por supuesto desde nuestra disciplina, la arquitectura y el urbanismo, es importante recordar que de la ciudad contemporánea se habita en distintas escalas introduciéndose en barrios, edificios, y personas. Todas estas variables **figura1** conviven al interior de esta criatura denominada “ciudad contemporánea” un cuerpo vivo que respira. Por lo que situar a las personas como agente de cambio es primordial para comprender las transformaciones y complejidades del mundo actual.

Entenderemos por ciudad contemporánea, a la que habitamos actualmente y que empieza a tomar forma desde la **revolución industrial**, puesto que desde allí se produce el cambio de paradigma, sin embargo Carlos García hace la distinción y asegura que la ciudad contemporánea nace con la segunda revolución tecnológica, es decir, la década de los motores a gasolina y eléctricos desde entonces la ciudad se vuelve un ente radicalmente complejo. Su origen nos habla de un cambio y transformación de la ciudad entendida desde múltiples aristas. La ciudad contemporánea, llena de contradicciones pero que tiene la certeza de haber dejado atrás aquellos principios basados en la mono-función de las acciones. Hoy los espacios son multiprogramáticos y responden a más de una variable, así lo evidencia la **figura2** con el cruce de acciones, cuya materialización se traduce en espacios arquitectónicos conocidos o por descubrir.

(5) Carlos García Vázquez,
Doctor Arquitecto, docente
en la universidad de Sevilla.
Escritor y autor del libro
“Teorías e historias de la
ciudad contemporánea”

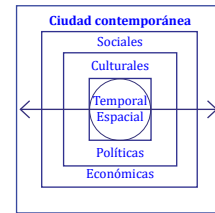


Figura 1: variables de la ciudad contemporánea

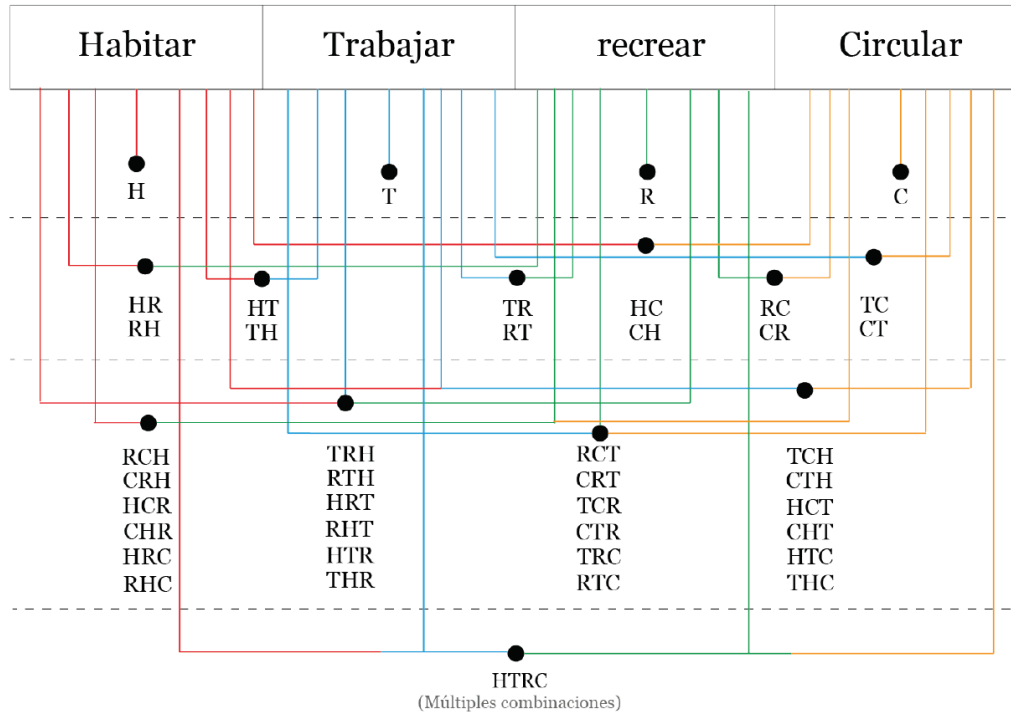


Figura 2:
 Esquema de relaciones de verbos (propuesto en la Carta de Atenas, 1933) nuevas situaciones a partir de la combinación de acciones.
 Fuente: Amaro Donoso.
 LUDOTECA

Dentro del contexto de la ciudad contemporánea hablaremos de dos acciones que dan sentido al proyecto, **circular y trabajar**, ellas se dividen en dos capítulos dentro de los cuales se expondrán los argumentos que dan validez a la temática. La primera parte consta de la **observación del fenómeno urbano actual**, seguido por su **caracterización** y finalmente la **combinación programática**.

2.1 CIRCULAR

Derecho a la movilidad

Antes de introducirnos en la bicicleta como sistema de transporte, es necesario entender la escala global del asunto y dejar en evidencia que la movilidad⁶ es parte de un derecho humano, esto queda expresado de forma implícita en el Art 25 que señala : *“Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud, el trabajo, la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios...”*⁷

El derecho a cada uno de esos servicios queda condicionado por las posibilidades de desplazamiento, por lo tanto, la movilidad adquiere un rol fundamental al garantizar acceso⁸ a cada uno de los servicios mínimos que aseguran un nivel de vida adecuado.

Para fines de esta memoria, hablaremos de movilidad como la experiencia de recorrido de un usuario que realiza sus desplazamientos en bicicleta, ya que es este el medio de transporte en estudio que introduciremos como nueva variable al interior de espacios arquitectónicos.

(6) **Movilidad**: conjunto de características relacionadas con el desplazamiento de individuos de un punto a otro. (CEPAL 2013)

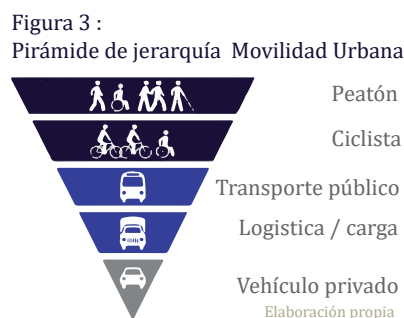
(7) Extracto del Art 25: **“derecho a un nivel de vida adecuado”** (DDHH)

(8) **Acceso**: Acción de llegar a un lugar (RAE)

2.1.1 La bicicleta, sistema de transporte en Chile

El interés por este sistema de transporte emergente, trasciende lo personal y queda plasmado en la ley Chilena, dentro del ámbito de las políticas públicas, la Política Nacional de Desarrollo urbano, establece dentro de sus prioridades *“fomentar el tránsito peatonal y el uso de la bicicleta a través de normativas, interrelación armónica entre los modos y uso compartido del espacio”* (PNDU, 2014).

El Plan de Movilidad Urbana de Santiago 2019, promueve las practicas sustentables alejándose del vehículo particular y aproximándose a los modos no motorizados.(Figura 3)



Por otra parte el Plan maestro de Transporte de Santiago 2025, señala dentro de sus objetivos: *“promover el uso de la bicicleta como un modo de transporte más accesible, menos contaminantes y de menor costo para los usuarios”* (SECTRA, 2015)

Sumado a las prioridades y objetivos de la política, existe una manifestación física tras la voluntad de incentivar el uso de la bicicleta, con la creación de un plan de infraestructura para el país. (figura 4).

El fenómeno de andar en bicicleta va en un constante aumento, expresando un crecimiento anual del **20%** según la medición internacional queda clasificado en un **crecimiento fuerte**, ante ello el urbanista, Tomás Echiburú, menciona lo impresionante de las cifras, considerado lo poco que se ha hecho en términos de ciudad para incentivar la bicicleta, incluso asigna el alza a causas externas, tales como congestión vehicular, tarifas excesivas e ineficiencias en el transporte público. Además Chile se compara con países tales como España, USA, y Australia cuyo crecimiento no superó el 5% anual.

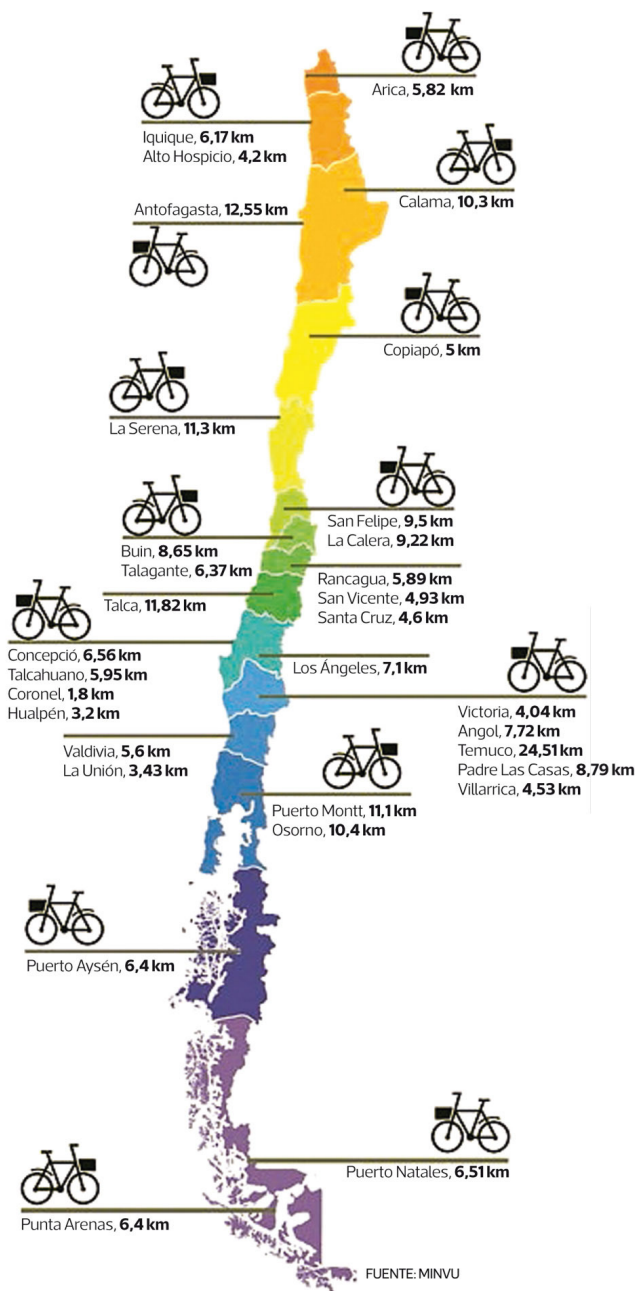
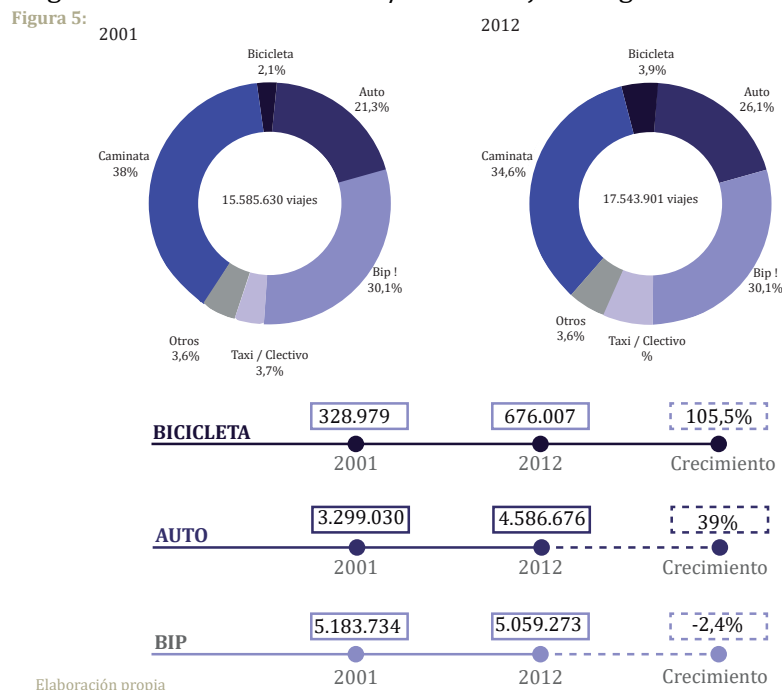


Figura 4: Proyectos de ciclovia en Chile. (impulsados por SECTRA)

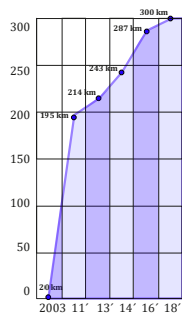
2.1.2 La bicicleta, sistema de transporte en Santiago

Dentro de Santiago las formas de movernos son múltiples, la encuesta origen – destino del año 2001 /2012 arroja las siguientes cifras:



El aumento en la participación modal parece insignificante respecto a los demás medios de transporte, pero en su análisis particular observamos un crecimiento de 105,5%, cifra que va en aumento constante promoviendo la movilidad sustentable al interior de las ciudades.

Kilómetros de ciclovías en Santiago



Las intenciones políticas expresadas anteriormente, en Santiago se materializan en la construcción de ciclovías (indicador tangible).

La transformación de Santiago comienza el año 2003 con 20 km de ciclovía, contrastados con los más de 350 km que existen actualmente.

La distribución de estos kilómetros está señalada en la **figura 6**, a pesar del considerable aumento en los últimos años, la ciudad aun presenta contradicciones, no solo por la brecha entre una comuna y otra si no por la falta de continuidad de sus vías.

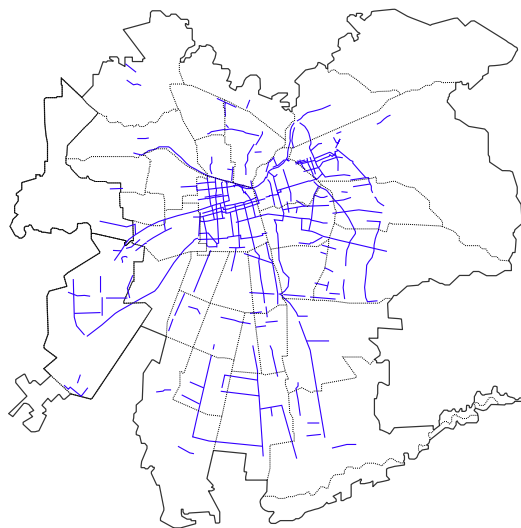


Figura 6:
Red de ciclovías en la
región metropolitana
Elaboración propia



Figura 7:
Cantidad de kilómetros de
ciclovías por comuna
Elaboración propia

Santiago	49,3 k
Providencia	27 km
La Pintana	25,11 km
Nuñoa	22,5 km
Peñalolén	21,5 km
Puente Alto	19,8 km
Las Condes	18,3 km
La Florida	17,28 km
Maipú	17,2 km
La Reina	14,4 km

2.1.3 Caracterización del Usuario

Los datos extraídos de la Encuesta Origen Destino (EOD) 2012, nos revelan la información necesaria para identificar el perfil de nuestro usuario. A continuación se exponen los gráficos de : **edad, propósito, frecuencia y ocupación** de los ciclistas en la ciudad de Santiago.

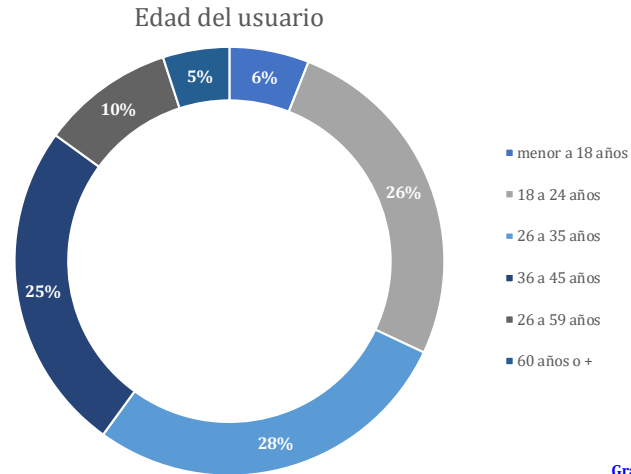


Gráfico 1:
"Edad del usuario"
Fuente: EOD 2012
Elaboración propia

El **gráfico 1**, muestra que no existe una distinción en el rango etario para andar en bicicleta en la ciudad de Santiago, puesto que los porcentajes que se concentra entre los 19 - 45 años, representan cifras similares, no se evidencia un grupo etario predominante dentro de la muestra analizada .

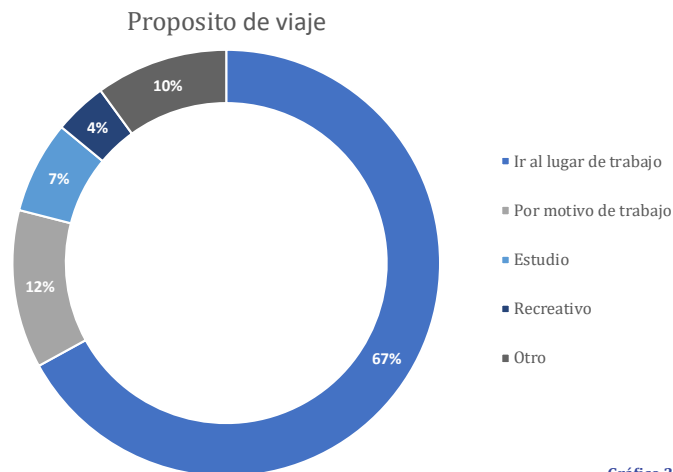


Gráfico 2:
 "Propósito de viaje"
 Fuente: EOD 2012
 Elaboración propia

El **gráfico 2**, revela el propósito de su viaje en bicicleta, es decir, la razón de su desplazamiento. En un primer lugar con un **67%** de las preferencias **ir al lugar de trabajo**, seguido por un **12%** que declara usarla **por motivos de trabajo**, cifras que van en aumento con un sistema de movilidad sustentable y con las nuevas modalidades de trabajo delivery y el uso de la bicicleta como herramienta de trabajo.

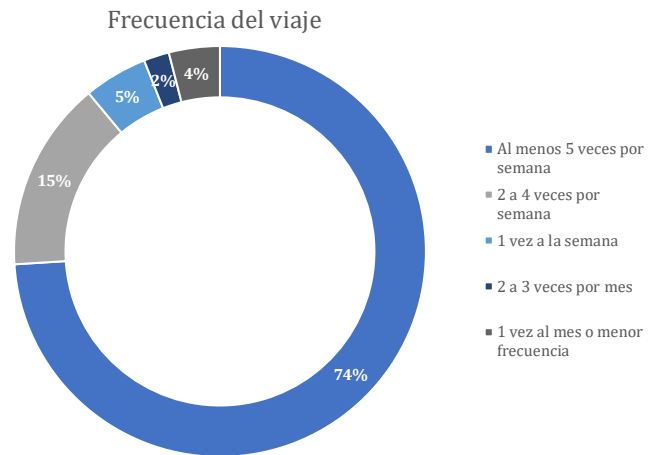


Gráfico 3:
 "Frecuencia del viaje"
 Fuente: EOD 2012
 Elaboración propia

El **gráfico 3**, indica la frecuencia del viaje, independiente del propósito señalado anteriormente.

El **74%** de los usuario declara utilizar la bicicleta como medio de transporte al menos **5 veces por semana**, un **15%** la utiliza de **2 a 3 veces por semana**. Dejando en evidencia la constancia del usuario con su medio de transporte.

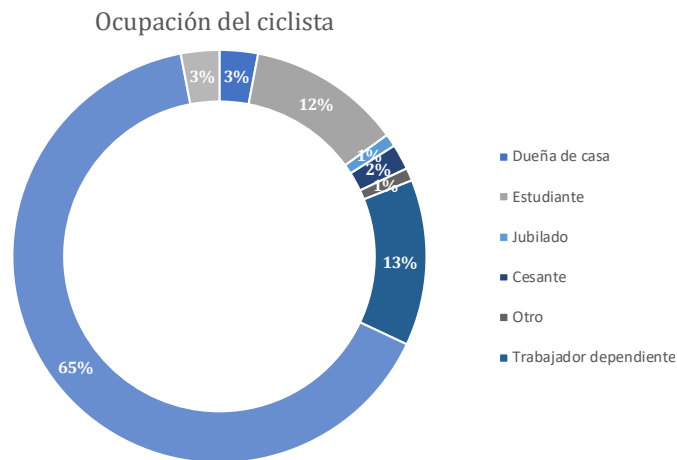


Gráfico 4:
 "Ocupación del ciclista"
 Fuente: EOD 2012
 Elaboración propia

El **gráfico 4**, señala la ocupación del ciclista que en un **65%** se declara **trabajador independiente**.

De los datos recopilados por los cuatro gráficos podemos concluir que el usuario que se desplaza en bicicleta por Santiago de forma predominante **tiene entre 26 a 35 años, se mueve para ir a su trabajo al menos 5 días a la semana y es un trabajador independiente**.

2.1.4 Santiago comuna destino

Nos vemos por una razón muy cotidiana, el trabajo, este sistema opera bajo las lógicas de la ciudad contemporánea, densa, centralizada y en expansión, por lo que no sorprende las distancias que se deben recorrer. La **figura 7** muestra los principales flujos de las comunas de la región metropolitana a Santiago, comuna de estudio.



Elaboración propia

Figura 7:
Desplazamiento diario de
persona por motivos de
trabajo a Santiago 2012
Elaboración propia

De a poco se comienza a esclarecer el cuestionamiento inicial, el destino de este medio se concentra en la ciudad y en sus lugares de trabajo o entorno inmediato, debido a la inexistencia de un espacio integrado para las bicicletas y el trabajo. Este objeto de estudio tiene un impacto en la forma en que se enfrenta a la ciudad desde la manera más básica en que individualmente se adosa a elementos verticales, se agrupa en colectivo, se transforma en una masa crítica hasta su rol más subversivo.
(Ver imágenes)

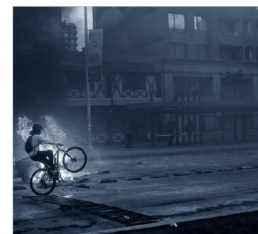
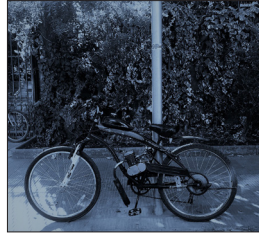
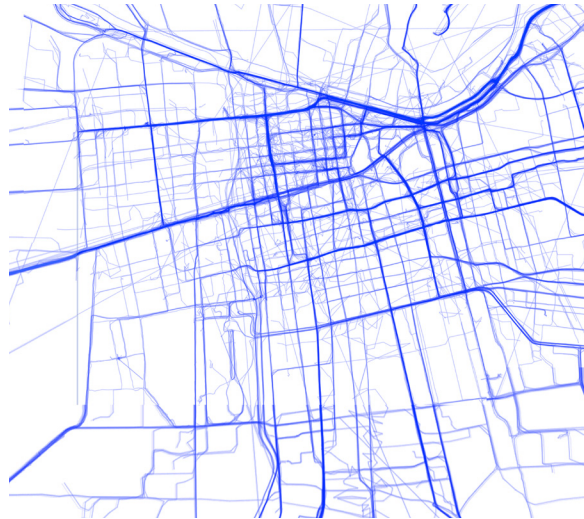


Figura 8 :
Flujo de ciclistas en la
comuna de Santiago
Elaboración propia en base
a KAPPO.



Diariamente más de 1.250.000 personas se desplazan en bicicleta dentro de la ciudad de Santiago, según datos del ministerio de transporte, este movimiento urbano y social día a día consigue más adeptos ¿qué esperas para cambiarte a la bicicleta?

“Santiago es una ciudad cien por ciento pedaleable porque es esencialmente plana, en general con buen clima, con poca lluvia, así que es un lugar para que la bicicleta se desarrolle aún más”. (Cesar Garrido, vocero ciclistas furiosos)

Potenciar la bicicleta en Santiago resulta ser la herramienta más lógica para descongestionar el centro, para movernos en un transporte más amigable, sustentable, económico e eficaz.

Es posible realizar el cambio e introducir este sistema de movilidad, pero para ello necesitamos visibilizarlo y construir un consigna comenzando con los espacios cotidianos, aquellos a los que nos dirigimos todos los días. Resonando con fuerza el trabajo, ese espacio que habitamos en colectivo, lo que hoy parece una intuición por un nuevo usuario y su relación con el espacio arquitectónico laboral es el inicio de una revolución y transformación para futuro.

2 TRABAJAR

En la actualidad el sistema de redes e Internet acelera los procesos, somos personas cada día más digitales en fricción con lo virtual, a pesar de ello la naturaleza propia del ser humano y su condición social requieren de espacios físicos en los cuales encontrarse y compartir con el otro. Es por esto que el espacio físico laboral no desaparece, solo se transforma.

(9) Trabajo: Idea de "hacer algo" "algo hecho" o las acciones que te llevaron a ello. (RAE)

Entender en el lugar de trabajo significa comprender el destino de la bicicleta y las potencialidades que le otorga el medio al lugar y viceversa.

Para entender como han mutado los espacios de trabajo hasta este nuevo modelo colaborativo denominado **co- working** es preciso indagar en la historia para entender como los espacios laborales se han transformado en reflejo de una sociedad que los habita.

2.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS ESPACIOS DE TRABAJO

Existe una relación indisoluble entre la condición humana y el trabajo⁹, desde la historia de la humanidad, el ser humano tuvo que trabajar para conseguir el sustento de él y su familia, entendiendo al trabajo como la energía humana que genera progreso, riquezas y beneficios (Lastra, 2000)

El gran punto de inflexión en la historia del trabajo está marcada por la revolución industrial, con ella el mundo occidental se introduce una serie de cambios dando origen a una nueva sociedad, la contemporánea (Grima; Salom, 1890)

La revolución industrial trajo consigo la creación de los primeros espacios de trabajo, mientras el mundo se maravillaba con la mecanización y producción en serie, los trabajadores sucumbían al interior de una arquitectura que no estaba preparada para recibirlos.

"Iluminaciones cenitales translucidas permitían que la luz exterior entrase con timidez a las instalaciones; muros de ladrillo y piedra cerraban los laterales ocultando al exterior la producción; estructuras metálicas acompañaban la maquinaria haciendo de esos sitios un lugar muy alejado de lo que realmente les esperaba en el mundo exterior."

(Carlos Martínez, 2016, pag 12)

Nos enfrentamos a nuevas formas de trabajar y a su vez estamos en presencia de nuevos espacios. En sus orígenes la industria fue localizada al interior de la ciudad atrayendo hacia a ella la concentración de servicios.

Entre los siglos XVIII y XIX se producen profundos cambios en torno a los derechos y libertades de los individuos en oposición a las instituciones que privilegiaban a la elite, dando origen a la creación de sindicatos.

En este periodo surge el movimiento obrero y sus actividades comienzan a ser parte del interés normativo del Estado, surgiendo así un conjunto de normas emanadas desde el poder legislativo, cuyo objetivo consiste en regular el trabajo en sus múltiples dimensiones. (Lastra, 2000)



Movimiento obrero
Fuente: AV 103

La dimensión relevante para esta construcción de esta síntesis laboral, está enfocada en el espacio físico y las repercusiones espaciales en la arquitectura no son concretas si no hasta inicios del siglo XX cuando las empresas comienzan a transformar sus instalaciones, visibilizando que es necesario realizar cambios que aporten al bienestar de sus trabajadores.

El ejemplo más representativo de lo mencionado anteriormente es el edificio de la compañía Larkin en Buffalo, Nueva York.

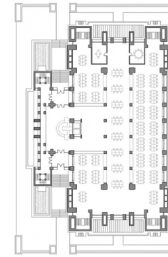
Este edificio se convirtió en un símbolo de las mejoras y transformaciones de la industria, llevando a cabo una estrecha relación entre el rendimiento del espacio y bienestar de sus trabajadores.

En sus inicios la compañía Larkin desarrollaba productos domésticos de aseo personal, pero la masificación de sus productos y la innovación tecnológica de envíos por correo produjo requerimientos en una nueva área, la necesidad de un espacio administrativo, distinto al espacio de producción, marcando la diferencia entre la fábrica y la oficina.

El **edificio administrativo de la compañía Larkin** fue construido en el año **1904** por el arquitecto **Frank Lloyd Wright**, su composición era una planta rectangular cerrada por muros de ladrillo, con cuatro torres macizas una en cada esquina, en su interior una nave central, este plano central se configuraba como un espacio abierto y sin obstáculos para la disposición de los escritorios en orden.

Los muebles modulares quedaban incorporados a los muros laterales en correspondencia con las ventanas. En este punto se identifica la idea germen detrás de lo que hoy denominamos **planta libre**, un espacio abierto con variedad en su configuración.

Además, el edificio se adelanta a su época introduciendo climatización para sus trabajadores. Según el propio Wright el proyecto era: *“Una expresión sencilla de una llanura, un tipo utilitario con muros enteros de ladrillo y unas simples líneas superiores en piedra”*



Planta edificio Larkin
Fuente: AV 103

Vista interior del
edificio Larkin (demolido)
Fuente: AV 103

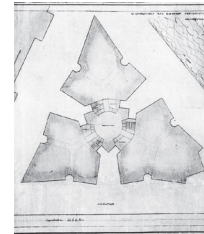


Otro ejemplo relevante para entender los espacios de oficina es el proyecto para el **concurso de un rascacielos en la Friedrichstrasse, en Berlin**. Este proyecto fue desarrollado por **Mies Van Der Rohe** en **1921**, dentro de su propuesta presento un prima de base rectangular, dividido en tres cuerpos de 20 pisos que ocupaba la totalidad del terreno.

En su interior, justo en el centro geométrico de la figura se disponía en núcleo de circulación. En su exterior edificio estaba revestido completamente de cristal. Mies sobre su propuesta señala que: *“El sitio era triangular, trate de usarlo completo, la profundidad del sitio me oblige a agrietar los frentes, para que el centro interior recibiera luz”*.

El aporte que realiza Mies con esta aseveración es la configuración básica del edificio de oficinas la **relación entre el perímetro y el núcleo**. En otras palabras, a mayor perímetro, mayor superficie y por ende mayor distancia al centro geométrico. De esta forma el principio de subdividir en tres cuerpos reduce la distancia al punto de convergencia que para este caso es centro y núcleo. Además, la separación entre los cuerpos permite iluminación natural a todos los recintos.

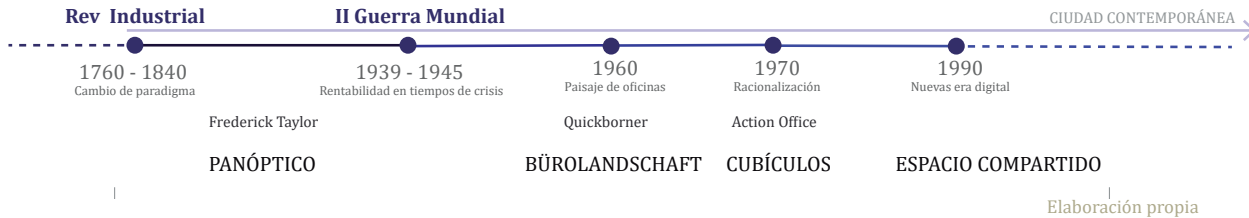
Posterior a este edificio Mies desarrollo dos años más tarde otro edificio de oficinas, pero en hormigón armado sosteniendo que *“El edificio de oficinas es una casa del trabajo, de la organización, de la claridad, de la economía. Grandes salas de trabajo luminosas, diáfanas, sin obstáculos para la vista, sin subdivisiones, articuladas únicamente a semejanza de la propia organización de la empresa. Máximo efecto con el menor empleo de medios”*



Planta tipo proyecto
rascacielos
Friedrihstrasse
Fuente: ARQ 66



Perspectiva proyecto
rascacielos Friedrichstrasse
(concurso)
Fuente: ARQ 66



La **revolución industrial** introduce un cambio de paradigma, desde entonces se habla de la ciudad contemporánea y del espacio de oficina. Este **primer periodo** está marcado por el “El Taylorismo” término acuñado en nombre del ingeniero americano **Frederick Taylor**, quien obsesionado con la eficiencia y control, crea el método de organización industrial, publicado en su libro “Los Principios de la Administración Científica” basada en un sistema de vigilancia y panóptico. Los trabajadores se agrupaban en una planta libre y eran vigilados por los jefes desde sus oficinas privadas. Dentro de esta jerarquía vertical se produce un espacio de control y ambiente de trabajo interrumpido.

El **segundo periodo** está marcado por el hito de la **II Guerra Mundial**, donde continúa operando la misma lógica espacial de Taylor, pero se producen variaciones en su entorno, ahora las oficinas se trasladan a la periferia de la ciudad, con el fin de descentralizar los servicios y evitar el foco de atracción en edificios emblemáticos que pudieran ser objeto de destrucción.

Las cajas de ladrillo que antes albergaban a los trabajadores, posterior a la segunda guerra mundial son reemplazadas por estructuras metálicas y fachadas de vidrio, marcando un sello a la hora de diseñar, la presencia del movimiento moderno y sus arquitectos norteamericanos.

Un ejemplo de lo mencionado es el **Equitable Building de Portland**, obra de **Pietro Bellucci** construida en **1948** quien incorpora una envolvente de aluminio excedente de la guerra y un primitivo vidrio aislante, desde entonces y durante los años 50' esa fue la pauta de diseño.



Vista de el Equitable
Building de Portland
Fuente: AV 103

Hacia los años 60' presenciamos la corriente de dos lugares, por una parte **Alemania** introduce el paisaje de oficina denominado “**Bürolandschaft**”, la incorporación de una estructura orgánica que responde a la configuración de puestos según la función realizada, rompiendo con la idea de puestos fijos y su control en el espacio.

Esta variación estuvo a cargo del equipo **Quickborner** (Wolfgang + Eberhard Schnelle) quienes promovían una organización comunitaria efectiva, bajo una estructura horizontal acompañada de naturaleza.

Un ejemplo de este movimiento es la **oficina OSRAM** en Múnich, obra de **Walter Henn** en 1963, quien define al interior de una planta libre la circulación y comunicación entre trabajadores sin jerarquía.

Teóricamente es la primera aproximación a los espacios de trabajo compartidos, pero su orgánica natural fracaso por falta de privacidad.

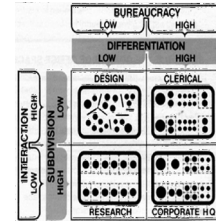
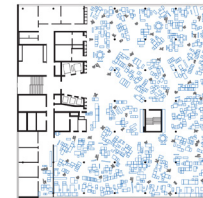


Diagrama de organización



Planta Oficinas OSRAM

>

Vista interior
Oficinas OSRAM

Paralelo al movimiento desarrollado en Alemania, **Estados Unidos** se ve influenciado por esta nueva manera de concebir los espacios de trabajo, racionalizando la oficina abierta y comunitaria en la individualización del trabajo. De esta manera **Herman Miller** inspirado en Bürolandschaft crea **Action Office** en **1968**, un sistema de mobiliario para oficinas que busca la adaptación en el trabajo, módulos hexagonales con muros bajos que dividen el espacio entre un trabajador y otro.

Este mobiliario que pretendía ser flexible al interior del espacio laboral en la década de los 70' - 80' comenzó a llevarse al extremo, originando granjas de cubículos, el espacio mínimo para cada trabajador, aislados e individuales, retornando a los orígenes de la máxima productividad. Las oficinas se convierten en un modelo de negocio económico del cual se exige rentabilidad.

Granja de cubículos <



En la década de los 90' con la fuerte llegada de la revolución tecnológica se producen cambios nuevamente, la oficina ya no es un lugar donde producir unicamente el papeleo administrativo, si no que se transforman en lugares para producir y transmitir conocimiento.

Sus influencias radican en las empresas y compañías de software, el imaginario de espacios como en Silicon Valley, cuna global de compañías tecnológicas. Se crea un cambio de paradigma en las relaciones laborales, jerarquías, comunidad, estética y ocio.

En el año 1991 el arquitecto **Frank Gehry** diseña la **Agencia de publicidad Chiat/Day** en Los Ángeles aunque no se finalizó hasta 2001 por problemas durante la obra. Con un acceso peculiar a través de unos prismáticos nos introducimos al mundo del espacio compartido.



Planta Agencia de
publicidad Chiat / day

> Vista interior
Agencia Chiat/day

2.2.2 TRABAJO COMPARTIDO / COWORK

El cowork es una práctica que nace a partir de la necesidad de trabajadores independientes por tener un espacio donde poder trabajar y reunirse con clientes, esa es la base de un término que se materializa por primera vez el año 2005 en San Francisco, USA y que se ha masificado por el mundo.

Los actuales usuarios de estos espacios han transformado el mercado laboral y la percepción que se tiene sobre el trabajo. Un puesto para toda la vida, estable y duradero, ya no interesa a las nuevas generaciones, se buscan espacios más flexibles que permitan adaptarse al cambio.

Esta forma de trabajo compartido es utilizada por las nuevas compañías sociales, tales como Google, Facebook, Instagram, Uber, Pinterest etc. Todas bajo la misma lógica espacial analizada previamente un gran espacio abierto o **planta libre**, puntos claros de **nucleos de circulación**, espacios cerrados que mantengan la **privacidad**, circulaciones que permitan el **libre tránsito**, además de la incorporación de servicios comunes.

Este modelo de trabajo se ha consolidado y así lo demuestra la Encuesta Global sobre Coworking, realizada por Deskmag en colaboración con el equipo de Coworking Europe el año 2018 (estudio realizado a más de 1900 personas de 52 países distintos). La encuesta arroja valor en la comunidad, incremento en círculos sociales y productividad, además del intercambio con otras disciplinas como un valor adicional en el trabajo.

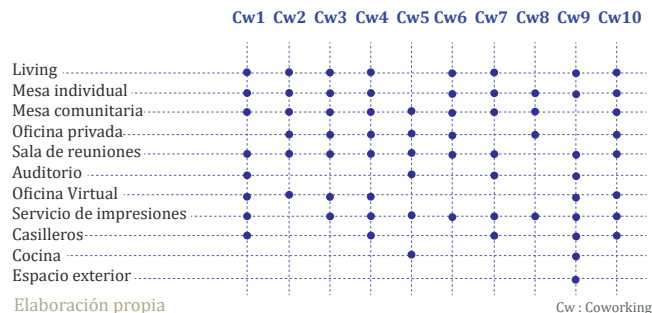
Los beneficios de trabajar en un espacio compartido se reflejan en la red de contactos y la reducción de gastos. Un punto de encuentro para sinergias profesionales y momentos de ocio.

2.2.3 REFERENTES LATINOAMERICANOS

El modelo de negocios de las oficinas compartidas se ha popularizado durante la última década, es por esto que The Next Web blog (uno de los 10 Blogs más influyentes del mundo), publicó a finales del año 2011 un ranking que seleccionaba los “10 espacios coworking latinoamericanos más relevantes”, entre los países involucrados estaba: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Panamá .

1. URBAN STATION	<i>(Buenos Aires, Argentina)</i>
2. AREATRES	<i>(Buenos Aires, Argentina)</i>
3. CENTRO MOVISTAR INNOVA	<i>(Santiago, Chile)</i>
4. PUNTO DE CONTACTO	<i>(Sao Paulo, Brasil)</i>
5. BEES OFFICE	<i>(Rio de Janeiro, Brasil)</i>
6. THE CASCO STATION	<i>(Ciudad de Panamá, Panamá)</i>
7. USINA INTERATIVA	<i>(Porto Alegre, Brasil)</i>
8. EL 3ER ESPACIO	<i>(Ciudad de México, México)</i>
9. HUBBOG	<i>(Bogotá, Colombia)</i>
10. ALDEIA COWORKING	<i>(Curitiba, Brasil)</i>

Servicios prestados por los Coworking destacados



2.2.4 CO-WORK EN SANTIAGO

Este fenómeno global aterriza en Chile el año 2011, cuando por primera vez se triplica la demanda de espacios de oficina en Santiago respecto el año anterior, de esta forma la oferta comenzó a buscar nuevas alternativas, arrendando un puesto de trabajo, un escritorio, una sala común o oficina privada. Todo dentro de un mismo espacio, ofreciendo a sus clientes dirección comercial y tributaria, número de teléfono, asesoría comercial, asesoría legal y hasta diseño web de su empresa.

El sistema de coworking se había instaurado en el país, además se vivía un crecimiento de trabajadores independientes lo que fomentaba a un más esta lógica operacional, arriendo por hora, día y espacio.

El primer referente en Santiago fue Club Origen, empresa de oficinas en Providencia ofreciendo espacios individuales y compartidos, auditorios, salas de reuniones, auditorios. Desde el 2011 hasta la fecha se amplió el abanico de opciones, extendiéndose a regiones e involucrando a empresas nacionales e internacionales que se hacen cargo de este sistema de trabajo laboral.

A continuación se realiza un catastro de los espacios de co-work en la región Metropolitana para detectar la cantidad y ubicación de los servicios existentes, posterior a ello se filtran según la institución responsable.

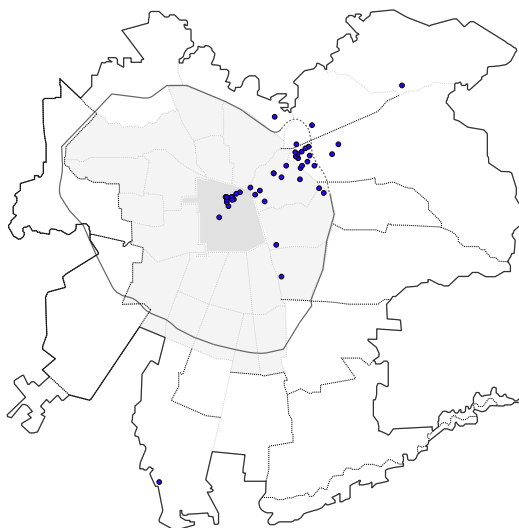


Figura 9:
Mapeo de los espacios
co - work en Santiago
Elaboración propia

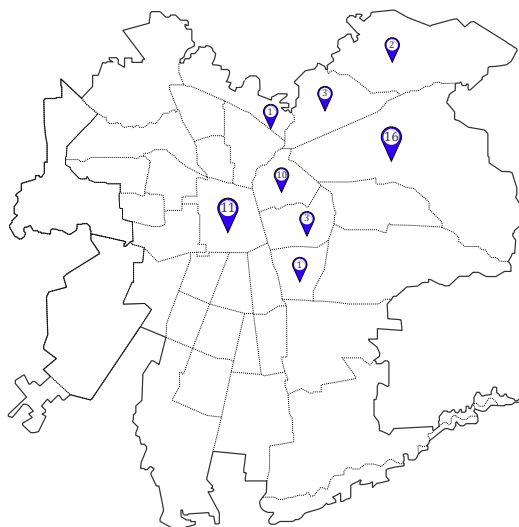


Figura 10:
Cantidad de espacios
co - work por comuna
Elaboración propia

Clasificación de co work en Santiago

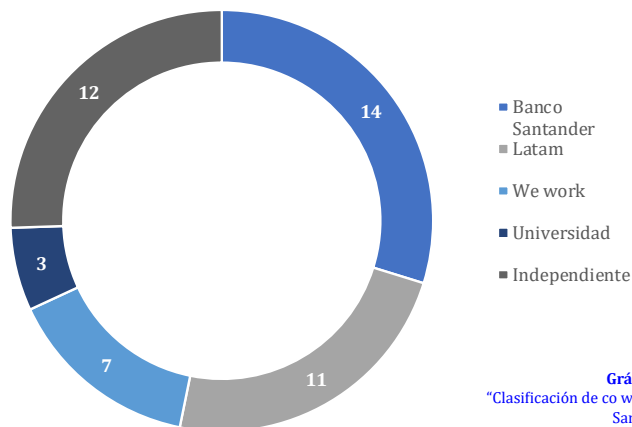


Gráfico 5:
"Clasificación de co work en Santiago"
Elaboración propia

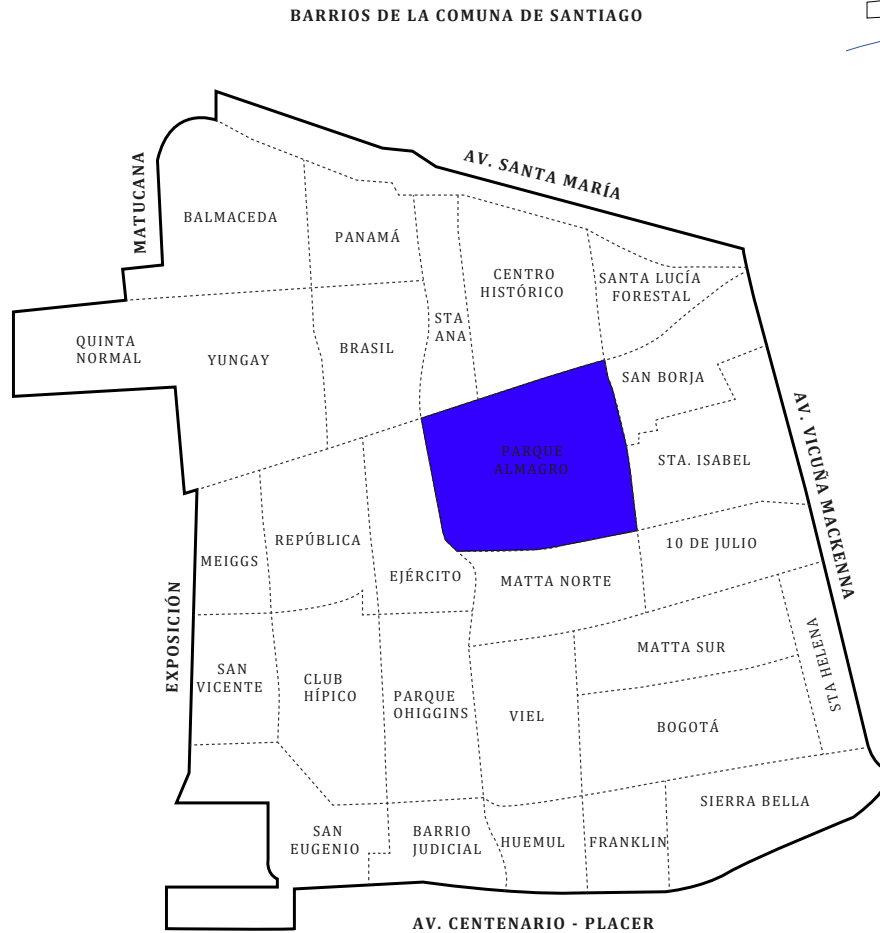
Los últimos datos expuestos son revelan la ubicación de los 47 espacios de trabajo colaborativo en Santiago, y su fuerte concentración en el sector norponiente de la región. El **gráfico 5**, nos permite identificar la institución a la que pertenecen, todas a cargo de una empresa privada que se hace cargo de una o más sedes en la región.

Para algunas de estas instituciones, como el Banco Santander, las sucursales co-work se convirtieron en una herramienta de marketing.

El co-work es un modelo de gestión en si mismo, opera bajo la lógica de un financiamiento privado, cuya rentabilidad no se mide en metros cuadrados si no que en puestos de trabajo (un estar, una mesa, una sala). Introduciendo un cambio de paradigma a lo que conocemos habitualmente individuos que no se conocen comparten un espacio, dirección comercial, secretaria, sala de reunión, estacionamiento, cafetería, baños y el servicios adicional que presten. Escondiendo detrás de ellos un estilo de vida.

CAPITULO III
Lugar

3 LUGAR



El proyecto se sitúa como punto de partida en la comuna de Santiago, en un entorno conocido. Las decisiones que permiten llegar a un barrio:

1. Accesibilidad en ciclovia dentro de la comuna y el barrio
2. Inexistencia de espacios co-work dentro del barrio
3. Lugares de interés
4. Programas complementarios



San Diego, camino real.
Fuente: dibujo de Agustina
Abarca y Juan Ramón
Samaniego

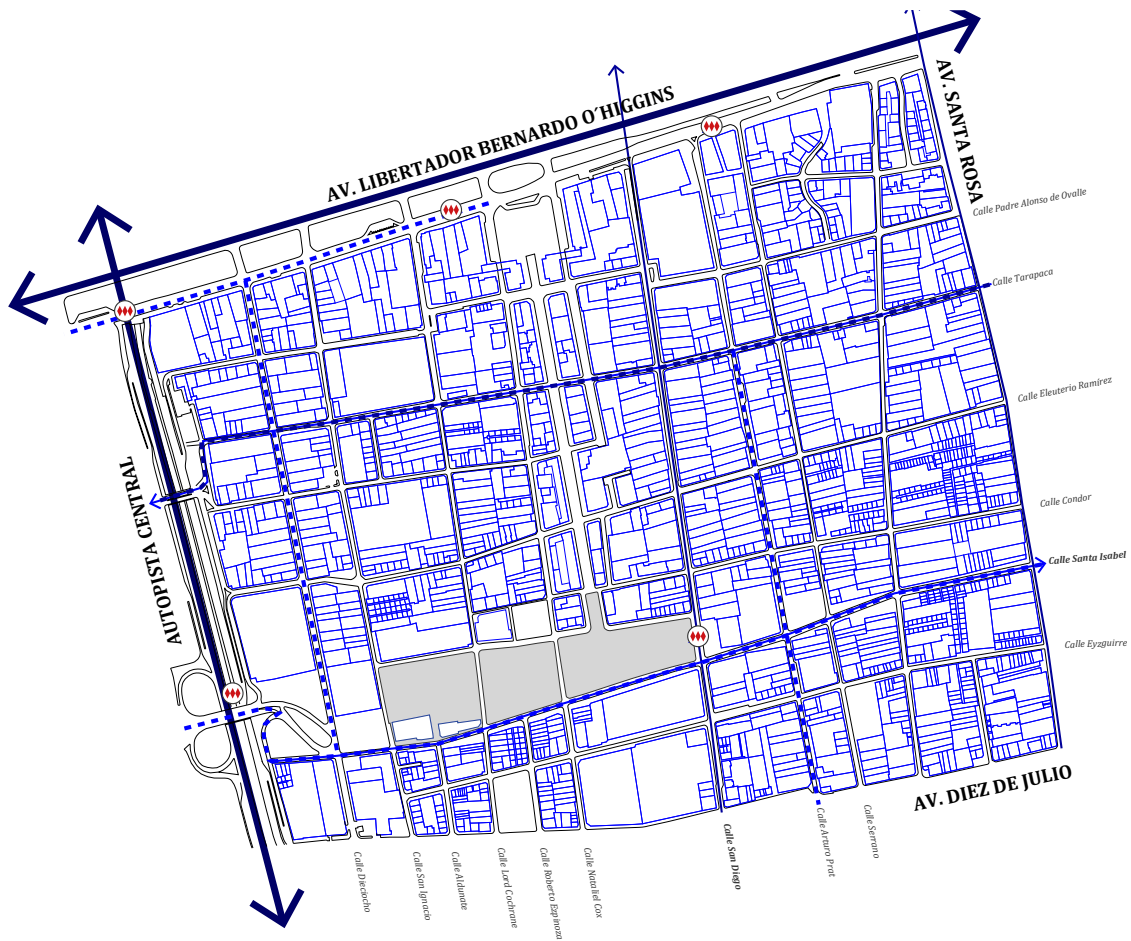
3.2 Barrio Parque Almagro

Históricamente la Calle San Diego, marca el inicio de este sector de la ciudad, este fue el eje de crecimiento sur para Santiago siempre se caracterizó por un rol comercial, por ella transitaban productos y mercaderías. Tal fue el alcance de este tránsito comercial que comenzaron a asentarse en la plaza Almagro como punto de descanso clave entre los movimientos de la ciudad. Otorgando posteriormente el mismo nombre al parque.

Esta vía se caracterizaba además, por la variedad de programas reuniendo un conjunto de inmuebles, actividades gastronómicas, cines y teatro. Hacia los años 20' se comienza a construir la Basílica de los Sacramentinos, obra de Ricardo Larraín inspirado en el Sacre Coeur de París, constituyendo el primer gran hito urbano del barrio.

En los años 30' se plantea el proyecto de barrio cívico, impulsado por Karl Brunner, enfocado en un eje público que permita la visibilidad hacia La Moneda, lo que hoy es conocido como eje Bulnes y plaza de la ciudadanía. En la década de los 40' se comienza la construcción de este eje, pero a finales de los 50' se produce un quiebre en el proyecto en respuesta a una crisis de la construcción dejando sitios erizos y desinterés por intervenir.

El deterioro físico alejó a los privados de consolidar este sector. A fines de los 70' la ciudad invirtió en la construcción del metro y la autopista, quitándole protagonismo a la circulación al interior del barrio, con ello disminuyeron los intercambios comerciales. Desde entonces la consolidación del barrio como estructura urbana quedó libre dejando pendiente la consolidación del parque y el ensanche del eje Santa Isabel.



Simbologia vial Barrio Almagro

Elaboración propia

- Vias metropolitanas
- - - Vias intercomunales
- · · Ciclovia



Simbología eje comercial San Diego

Elaboración propia

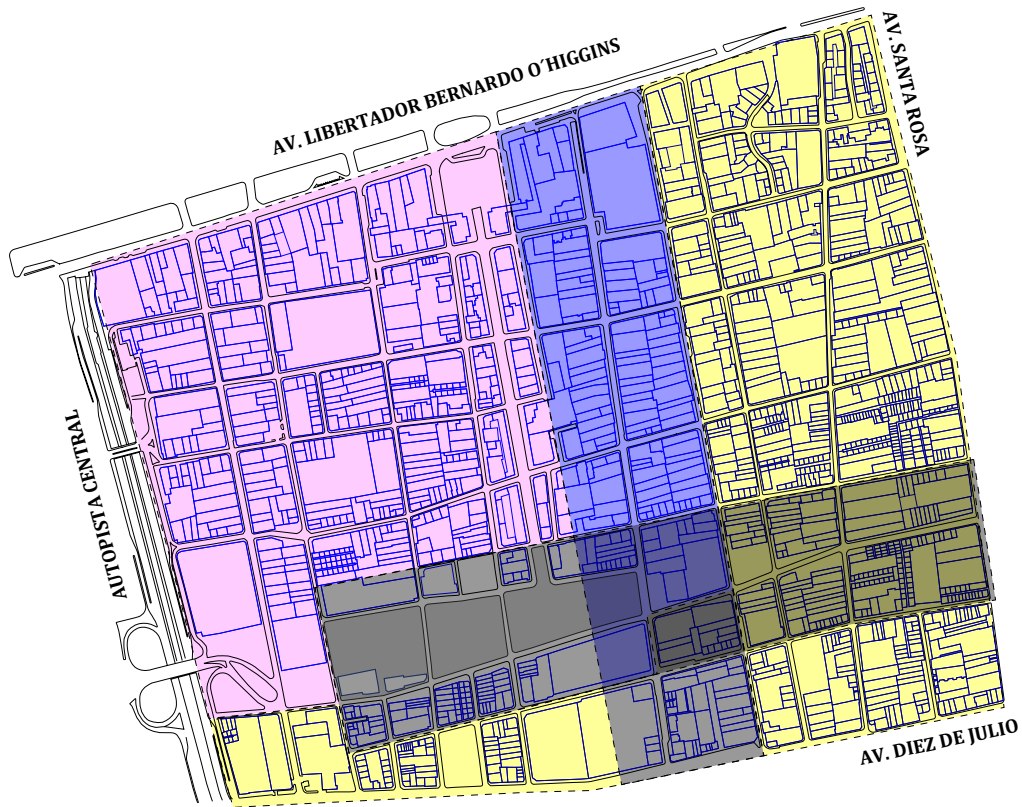
- Libros / imprenta (16 locales)
- Bicicletas venta / taller (18 locales)
- Computación (11 locales)



Espacios Educativos

Elaboración propia

- | | |
|---|-----------------------------|
| 1. Escuela E-10 Cadete Arturo Prat Chacón | 11. Universidad Central |
| 2. Colegio San Ignacio | 12. Universidad Bolivariana |
| 3. Instituto Nacional Jose Miguel Carrera | 13. Universidad de Chile |
| 4. Jardín Grace Garden | 14. IP Iplasex |
| 5. Vitamina sala cuna y jardín | 15. IP Valle Central |
| 6. Jardín infantil tía Sarita | 16. IP Los Leones |
| 7. Sala cuna Suiza | 17. CFT ICEL |
| 8. UTEM | 18. CFT CANNON |
| 9. UTEM | 19. Preuniversitario FECH |
| 10. Universidad Central | 20. DUOC sede Padre Ovalle |



Simbología Zonas del Barrio Almagro

Elaboración propia

- Zona Cívica
- Zona Comercial
- Zona Residencial
- Zona de Renovación

3.3 ANÁLISIS DEL BARRIO

1.Vialidad: El barrio esta limitado al norte por la Alameda, al sur por 10 de Julio, al poniente la autopista central y al oriente Santa Rosa. Estos limites lo separan programaticamente del centro de la ciudad, su estructura regular permite una continuidad fluida de sus vías, especialmente para las calles Tarapaca, Santa Isabel (oriente - poniente) y para las calles dieciocho y Arturo Prat (norte - sur) que son el foco de atención para observar la continuidad de ciclovias, ellas se extienden hasta los barrios aledaños, proporcionando una buena conectividad vial.

2.Comercio: El eje San Diego es famoso por su concentración de servicios para la bicicleta, es por esto que el análisis comercial se enfoco exclusivamente en esta vía para dimensionar la realidad del sector, en ella destacan 18 locales destinados a su uso exclusivo, extendiendose mas allá del barrio, sumado a otros comercios que completan la vida del barrio.

3.Educación: Este punto es relevante de estudiar, ya que como menciona Matamala, 2016. Los focos de educación otorgan potenciales usuarios de co-work ya que representan en un futuro emprendedores, profesionales y trabajares independietes con necesidad de espacio donde surgir. creando una red de colaboración entre la educación y el trabajo.

4.Zonas: La historia de este barrio nos dejo zonas claramente diferenciadas unas de otras, una con un rol civico, otro comercial y residencial. Ademas de un eje longitudinal en proceso de transformación, que nos da paso a la búsqueda de sitios eriazos donde intervenir.

El barrio se presenta como una alternativa de intervención al interior de la comuna de Santiago, un sector en constante cambio y transformación. El proyecto encuentra su lugar en la inserción de las diferentes zonas, articulando usos separados y proponiendo algo inexistente para Santiago.

3.4 ENSANCHE SANTA ISABEL

La estructura urbana del barrio, quedo incompleta puesto que existe un proyecto de ensanche establecido en el PRMS de 1994 y vigente hasta la fecha. Este plan fue elaborado en un contexto metropolitano de la calle Santa Isabel, dada su relevancia intercomunal, su flujo vehicular y su particular condición de ser una arteria paralela a la Alameda.

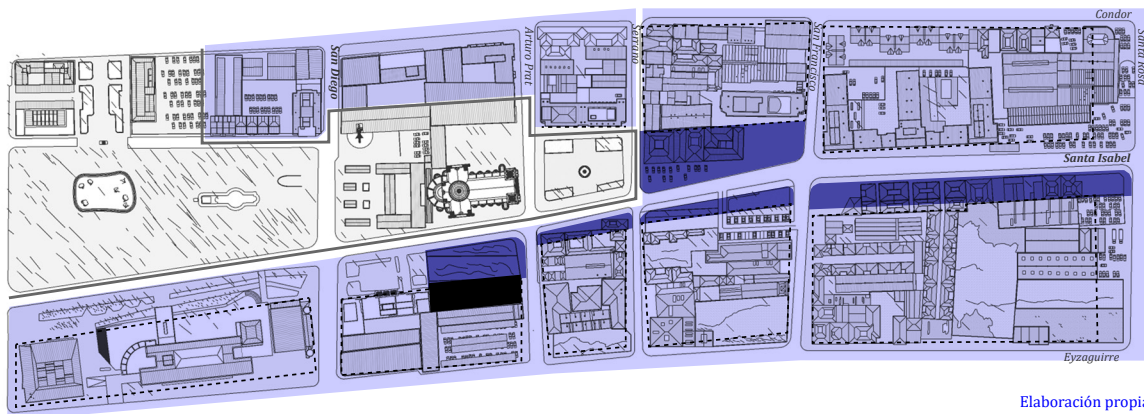
El proyecto plantea la expropiación del eje, generando una vista directa a la basílica los Sacramentinos y una prolongación del parque. 50 metros entre línea oficial, como lo muestra la planta inferior.

Actualmente las inmobiliarias han colonizado el eje resolviendo de forma particular cada fragmento del lugar.

Intervenir dentro de este contexto implica posicionarse en un escenario futuro, con la visión de transformar y anticipar lo que va a pasar.

Simbología

- Zona Especial 2B
- Zona Típica
- Línea Oficial
- Frente expropiado
- Terreno seleccionado



Elaboración propia

3.5 NORMATIVA

La normativa específica que aplica en esta zona del barrio Almagro está definida en la siguiente tabla resumen:

ZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO: Zona B SE B2 subsector B2a corredor Santa Isabel		
Superficie terreno (20m x 68m)	ALTURA EDIF. MÁXIMA	SISTEMA DE AGRUPAMIENTO
1360 m ²	30,5 m	continuo
COEF DE CONSTRUCTIBILIDAD	COEF DE OCUPACIÓN	OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES
7,0	1	0,7
RASANTE	ADOSAMIENTO	USOS PERMITIDOS
70°	40%	servicios, oficinas

Carga ocupación oficina	10m ² /per	OCHAVO	SI	VEREDA ORIENTE	4 mts
-------------------------	-----------------------	--------	----	----------------	-------

Sumado a la normativa del lugar la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción define:

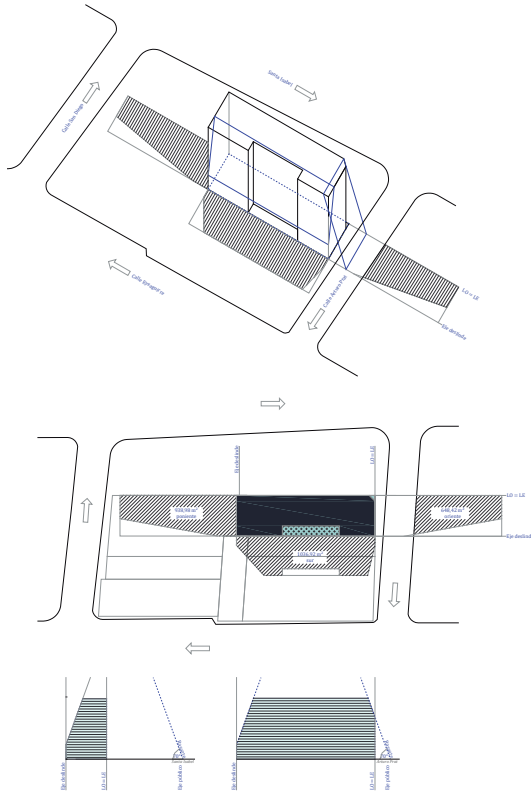
“Edificio de oficinas”: el conformado por recintos destinados a la prestación de servicios profesionales, administrativos, financieros, de seguros, intermediación de intangibles y otros análogos.

Art 4.1.1. En las edificaciones o parte de ellas destinadas a oficinas se considerarán:

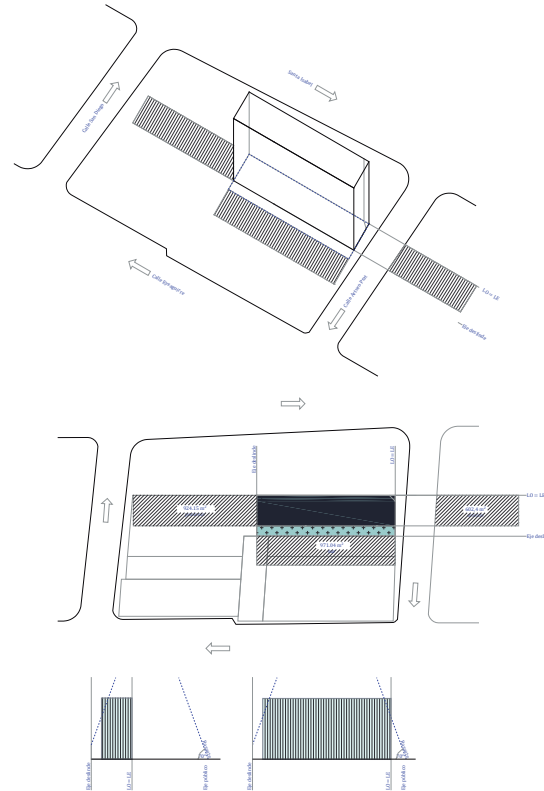
1. Locales habitables: salas de estar, oficinas, salas de reunión y salas de venta.
2. Locales no habitables: los destinados al tránsito o estadía esporádica de personas, tales como cuartos de baño, cocinas, vestíbulos, galerías o pasillos. (Estipulando condiciones habitables mínimas)

3.3.1 ESTUDIO DE SOMBRA

Volumen teórico:

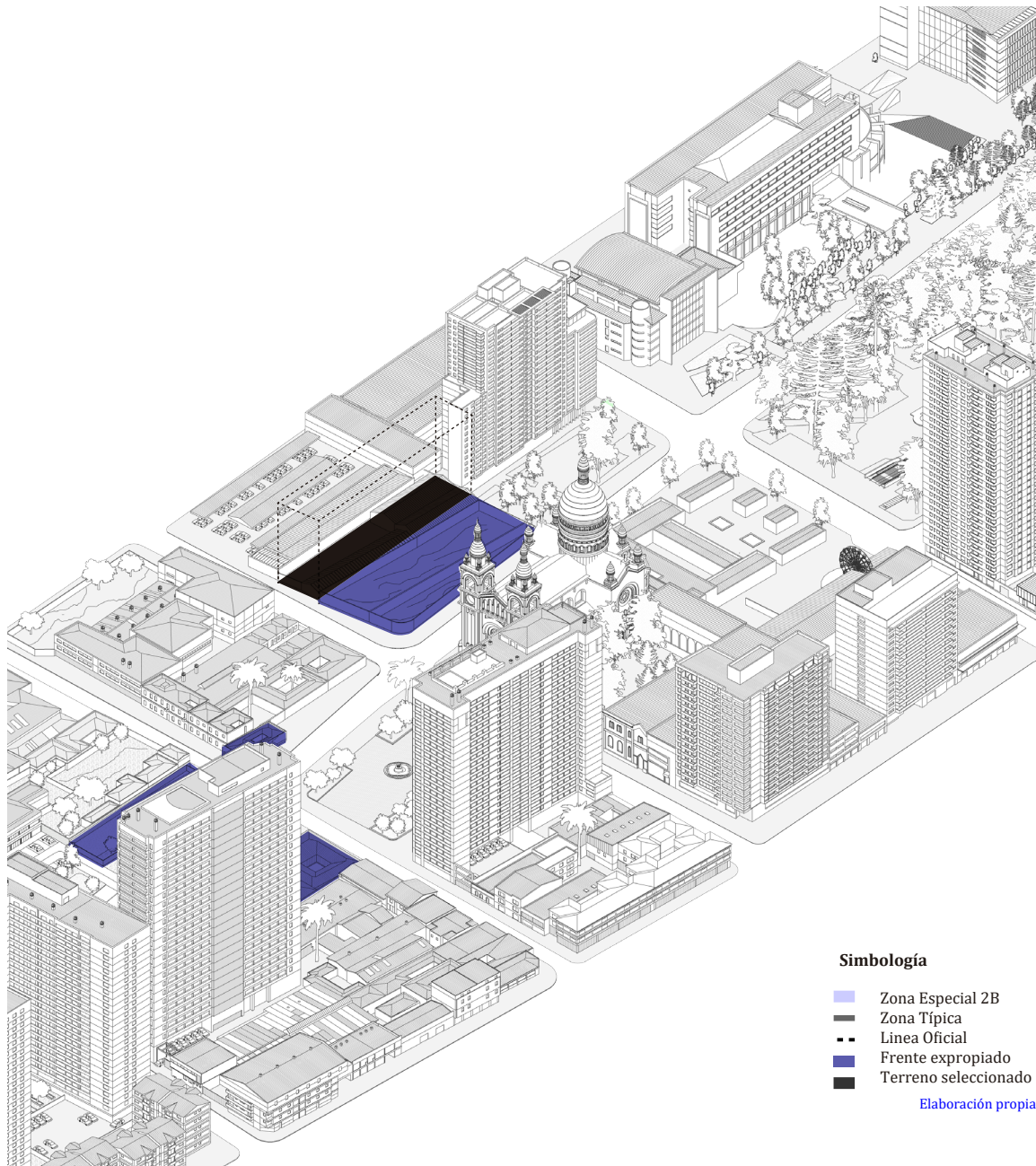


Volumen propuesto:



	VOLUMEN TEÓRICO	VOLUMEN PROPUESTO	DIFERENCIA
	superficie sombra (m ²)	superficie sombra (m ²)	superficie sombra (m ²)
SUR	1036,92 m ²	971,04 m ²	65,88 m ²
ORIENTE	648,42 m ²	602,4 m ²	46,02 m ²
PONIENTE	938,98 m ²	924,15 m ²	14,83 m ²
TOTAL	2624,32 m ²	2497,59 m ²	126,73 m ²
Altura máx	30,5 mts	30 mts	0,5 mts

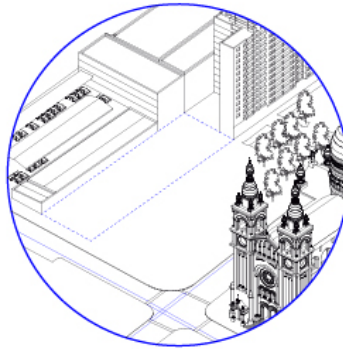
El artículo 2.6.11 de la normativa permite generar un prisma regular exento de rasantes, gracias a que su sombra proyectada no supera el área de las sombras proyectadas por el volumen teórico. Este volumen propuesto alcanza la máxima rentabilidad del suelo disponible.



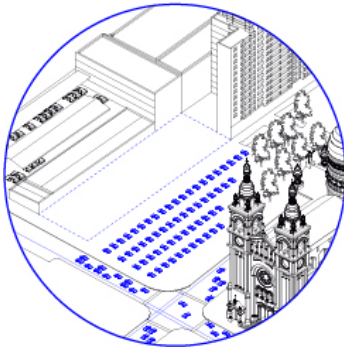
CAPITULO IV
Proyecto

4.1 PROGRAMA

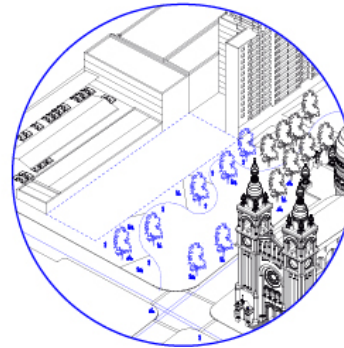
LUGAR



DISTOPIA



UTOPIA



¿Qué hacer con este sitio eriazo?

El futuro de este lugar puede devenir en caminos totalmente opuestos, por una parte la distopía apunta al triunfo del automóvil sobre el espacio público. En cambio el proyecto apuesta por la **utopía**, el éxito rotundo de la bicicleta como medio de transporte integrado a la vida cotidiana y todas sus dimensiones posibles.

Enfocado en el trabajador independiente, que se mueve en bicicleta los cinco días de la semana, una experiencia de trabajo que apunta a un nuevo estilo de vida, haciendo de la arquitectura un acto cotidiano y extraordinario.

4.2 CAMBIO DE PARADIGMA

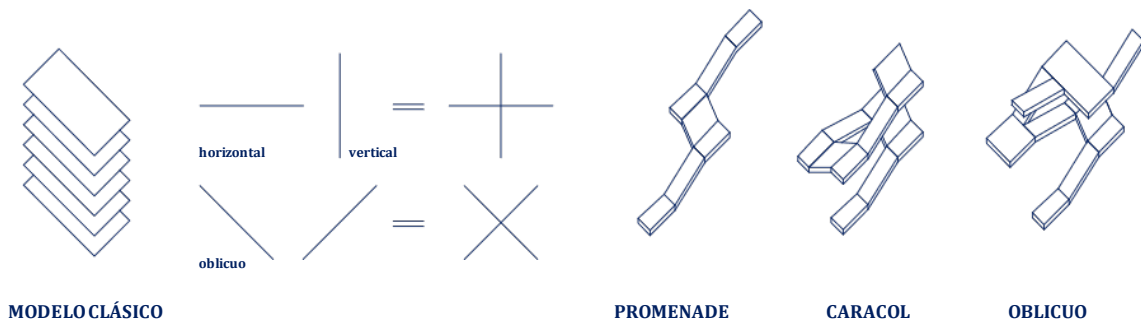
4.2.1 FORMA:

“En lugar de apilar un nivel encima de otro, los planos del piso se manipulan para conectarse; formando así una trayectoria que atraviesa toda la estructura como un boulevard interior deformado.”

Jussieu Two Libraries, OMA, Paris. 1992.

El modelo clásico de construcción busca la máxima rentabilidad del suelo, superponiendo un nivel sobre otro, circulando horizontalmente por cada planta y vertical en comunicación con el siguiente.

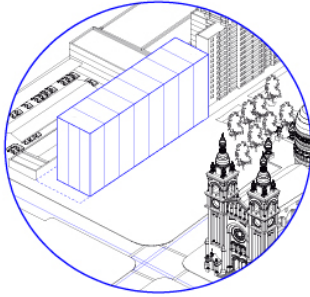
El proyecto busca romper con esta lógica, transformarlo a un espacio oblicuo, continuo y fluido. Inspirado en ideas anteriores como el Promenade de Le Corbusier y el sistema de caracol aplicado en las galerías comerciales del país.



Elaboración propia

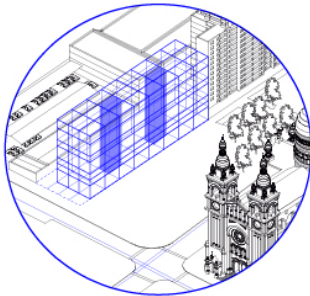
4.3 COMPONENTES BÁSICOS

FORMA



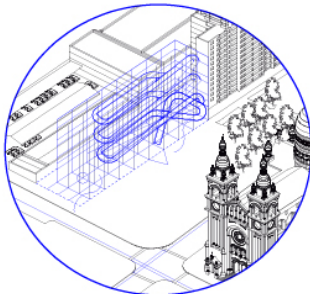
La forma del proyecto queda determinada por la normativa y sus aplicaciones, cuya resultante es un prisma puro de dimensiones 15 x 64 x 30 mts

ESTRUCTURA



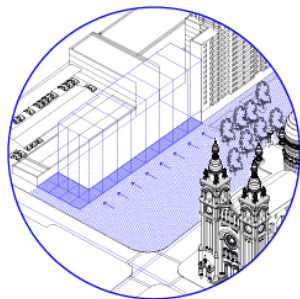
La estructura del proyecto se determina por una grilla modulada de 5 x 8 mts por en planta y alturas variables, además de dos núcleos de circulación centrales.

FUNCIÓN



El programa del proyecto responde al usuario ciclista que circula libre al interior de un edificio de oficinas compartidas particular que incorporando servicios para el usuario y sus actividades laborales.

4.4 ESTRATEGIAS DE DISEÑO

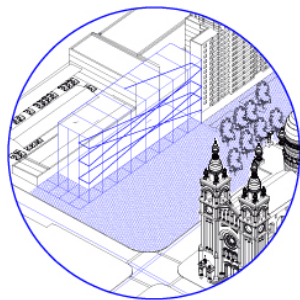


1. respetar el ensanche de Santa Isabel liberando un primer nivel público

4.4.1 ESTRUCTURA Y ESPACIO

*“Una estructura **abierta, libre, muy amplia**, que posibilite la invención de nuevas relaciones con el clima, el entorno y la actividad, que produzca las condiciones de la **movilidad** y de lo **lúdico**. Una estructura que genere urbanismo por su capacidad de inmiscuirse en lo existente y activar el deseo de **continuar la ciudad**.“*

Anne Lacaton y Jean Phillipe Vassal.

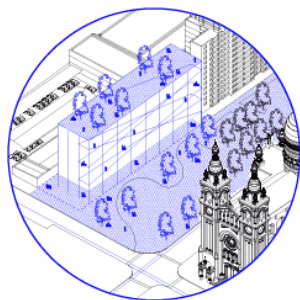


2. circulación a través de una rampa oblicua, continua y ascendente .

4.4.2 CIRCULACIÓN

“La ausencia de obstáculos al movimientos, al tiempo, a la conciencia de la propia corporalidad producida por la resistencia ejercida al movimiento en subida, y el incremento de la energía en la bajada, producirían en el ser humano un devenir consciente de si mismo en el tanto ser corporal, activo y ya no pasivo, móvil y ya no movido”

Claude Parent y Paul Virilio, Vivir en lo oblicuo



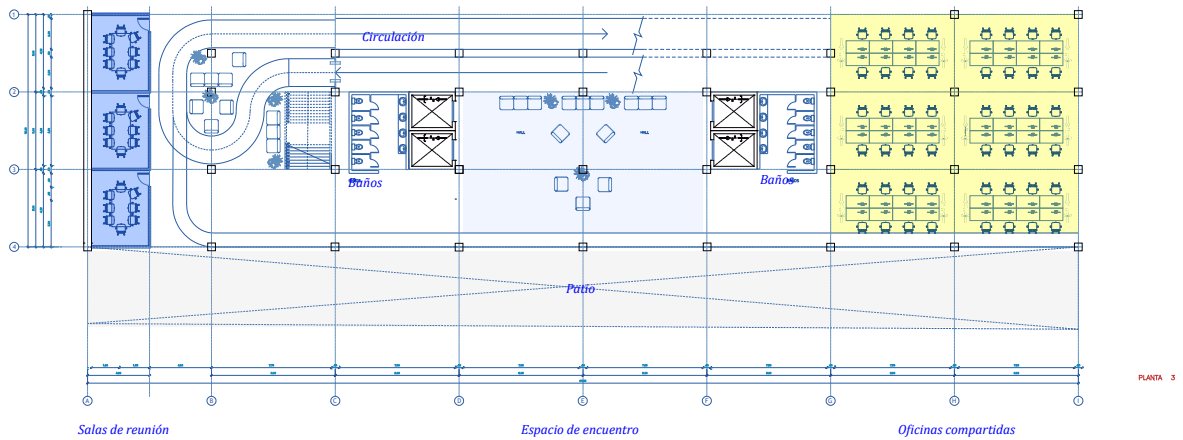
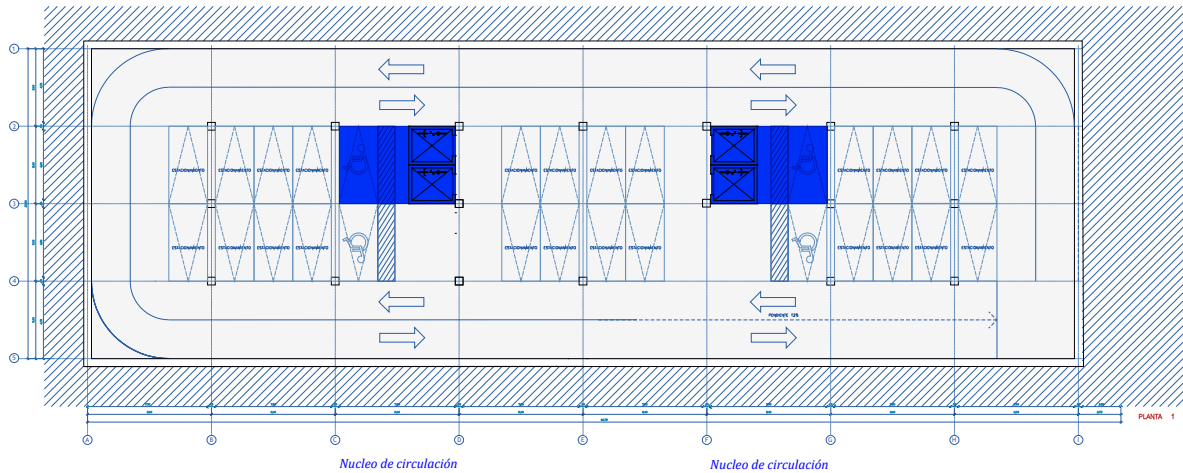
3. incorporación de espacio público en la cubierta

4.4.3 CUBIERTA

*“Una nube, una cubierta o un simple trozo de tela flotando ingrávido. Un **espacio público** no es un lugar sino es un espacio en el que tendrá lugar. Tendrá lugar lo desconocido, lo no pensado, lo azaroso, lo sorprendente, lo que dejamos que los propios ciudadanos decidan. Por ello, no puede tener ni forma ni geometría. No puede estar abajo ni entre nosotros, sino que debe estar **arriba**.“*

Federico Soriano Peláez, La otra cara de la moneda.

4.5 PLANIMETRIA



VELOTOBÍA VELOTOBÍA VELOTOPIA

Prisionero en un cuerpo que no le pertenece,
se siente atrapado, contenido e inquieto.
Comienza a desarmarse por dentro, se
mueve, se quiebra se transforma.

Desde afuera, las cadenas,
Desde afuera, un esqueleto desnudo
que revela el movimiento de quienes
habitan el cuerpo.
Hay que entrar para conocerlo.

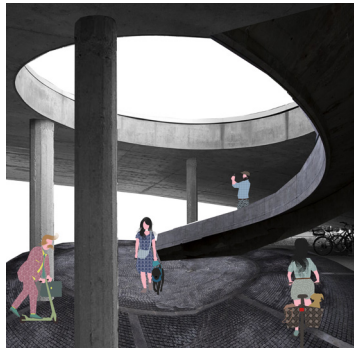


Imagen de proceso
Elaboración propia

4.6 IMÁGENES

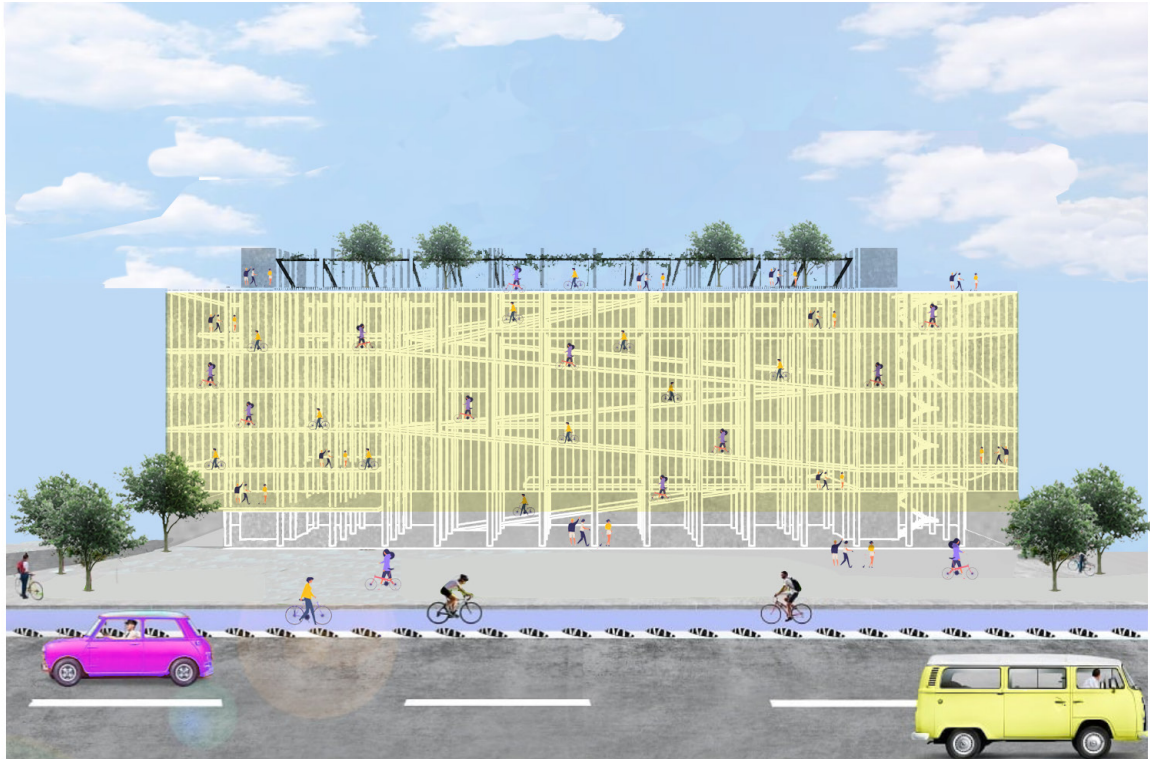
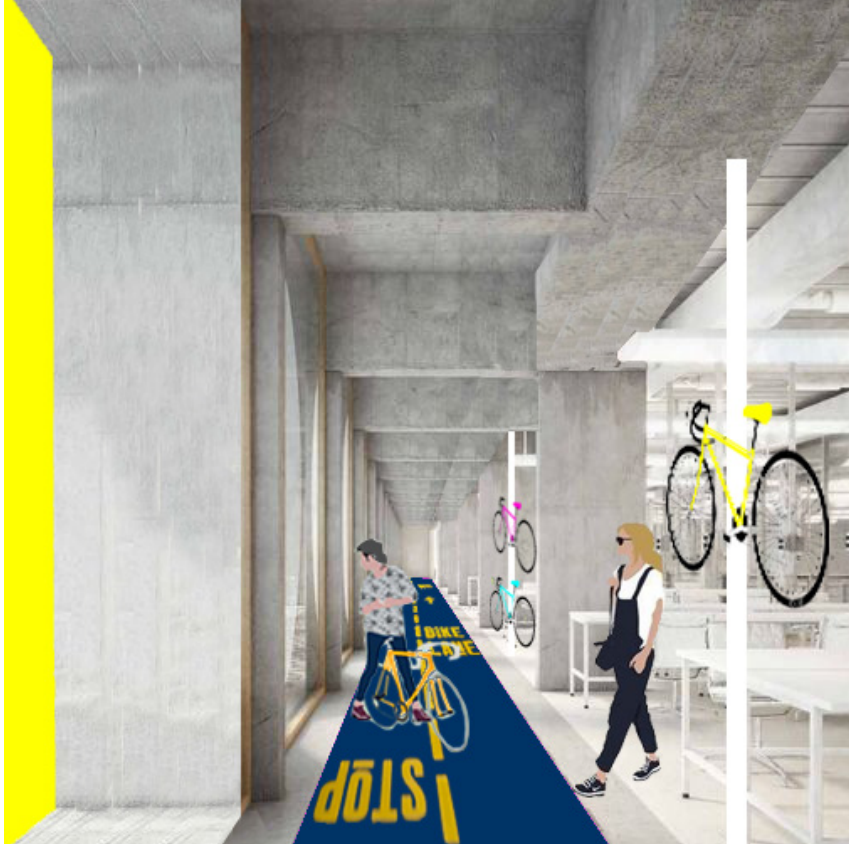


Imagen de proyecto
Elaboración propia



Vista interior circulación
Elaboración propia



Vista interior de oficinas
Elaboración propia



Vista interior de oficinas
Elaboración propia

CAPITULO VI
Bibliografía

6 BIBLIOGRAFÍA

Documentos Académicos

- Carlos Martínez Montero, 2016, “El espacio de trabajo colaborativo. Caso de estudio”
- César Fulvio Matamala Astete, 2014, “Oportunidad de inserción de un modelo de arriendo de oficinas en Concepción: el caso de las oficinas compartidas.”
- María Renée Salas Venegas, 2018, “El uso de la bicicleta: reproductor del acceso desigual a la movilidad cotidiana urbana: Caso de Santiago”
- María Constanza Zerega Troncoso , 2012, “Estación cultural sacramentinos : Regeneración urbana de barrios en áreas centrales”

Revistas

- ARQ 66 “Espacios de Trabajo”
- AV 103 “ Tipos de Oficina”
- Revista pedalea

Paginas web

- Carlos García Vázquez: ‘La ciudad contemporánea nació como un gran negocio’
<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/803791/carlos-garcia-vazquez-la-ciudad-contemporanea-nacio-como-un-gran-negocio>
- Crecimiento anual y datos de ciclismo, <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2019/06/22/952157/Usode-la-bicicleta-en-Chile-subea-un-10-anual-Medicion-internacional-lo-califica-como-crecimiento-fuerte.html>
- <https://www.eco-compteur.com/es/application/movilidad-sostenible/>
- <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2015/09/25/751621/La-bicicleta-como-alternativa-al-transporte-convencional.html>
- Ciclovías y flujo de ciclistas en Santiago, <https://pedalheat.kappo.bike/santiago/?lang=es>
- Red de Cowork en Chile, https://www.chilecowork.org/que_es_Chile_Cowork.html

-Cowork en Santiago,
<https://www.coworklatam.com/sedes-coworking/>

[https://www.wework.com/es-LA/l/santiago-de-chile?utm_campaign=1371406306&utm_term=52258038422&utm_content=284818794928&utm_source=ads-google&utm_medium=cpc&featured=apoquindo_5950&gclid=EAIaIQobChMI7Z607-bn5gIVh4GRCh2MkAjrEAAYASAAEgISr_D_BwE&gclid=aw.ds](https://www.wework.com/es-LA/l/santiago-de-chile?utm_campaign=1371406306&utm_term=52258038422&utm_content=284818794928&utm_source=ads-google&utm_medium=cpc&featured=apoquindo_5950&gclid=EAIaIQobChMI7Z607-bn5gIVh4GRCh2MkAjrEAAYASAAEgISr_D_BwE&gclid=aw.ds&?gclid=EAIaIQobChMI7Z607-bn5gIVh4GRCh2MkAjrEAAYASAAEgISr_D_BwE&gclid=aw.ds)
<https://www.workcafe.cl/encuentra/>

- Espacios de coworking destacados en Santiago, 2019,
<https://chilefreelance.cl/cowork-chile-guia-opciones/>
<https://www.redbull.com/cl-es/coworks>

- Anna Heim, The Next Web, 2011, “10 Espacios de Coworking latinoamericano que debes conocer” <http://thenextweb.com/la/2011/09/01/eleven-latin-americanco-working-spaces-you-should-try-out/>

- IDacción Business News, “La fiebre del coworking: compartir conocimientos y Espacios”, <http://idnews.idaccion.com/la-fiebre-del-coworking/>

- María-Christina Rus – Co fundadora de Coworkingon.es, “Porque trabajar en un espacio coworking?”, www.redactorfreelance.com/2013/02/por-que-trabajar-en-un-espacio-de.html

Documentos consultados

- Encuesta Origen Destino, 2001 / 2012

- Manual de Diseño para el Tráfico de Bicicletas (CROW)

- Ordenanza General de Urbanismo y Construcción

- Política Nacional de desarrollo Urbano, ciudades sustentables y calidad de vida, 2014

- Plan de movilidad integrada para la comuna de Santiago, 2019

- Plan Maestro de transporte de Santiago 2025

