



Universidad de Chile

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Semestre Primavera 2021



El intersticio como lugar de intervención y rehabilitación urbana:

Centro de extensión y Teatro Bristol.

Planteamiento Integral del Problema de
Título 2021 -2022

Estudiante: Salvador Nicolás Oviedo
González

Profesor guía: Juan Pedro Sabbagh
Bottinelli



“Lo que creíamos que era una ciudad compacta aparece llena de unos huecos habitados, a menudo por distintas etnias. Si nos perdiésemos, no sabríamos dirigirnos ni hacia afuera ni hacia adentro. Y si lográsemos llegar a un lugar alto desde donde pudiésemos contemplar el panorama, la visión no sería muy tranquilizadora, puesto que resultaría difícil reconocer en este extraño magma una ciudad con un centro y una periferia. Más bien nos encontraríamos frente a una especie de piel de leopardo con unas manchas vacías dentro de la ciudad construida y unas manchas llenas en medio del campo” (Careri, 2002, p. 172-173).

ÍNDICE

I INTRODUCCIÓN

Presentación del tema y del taller
Motivaciones
Tema

II PROBLEMÁTICA

Vacíos urbanos
Orígenes y tipos de vacíos urbanos
Vacíos urbanos intersticiales
Vacíos urbanos intersticiales en el Centro Histórico de Santiago
Diagnóstico Vacíos urbanos intersticiales en el Centro Histórico de Santiago
Nicho proyectual: Vacíos urbanos intersticiales como problema y oportunidad

III LUGAR

Busqueda sitio específico
Contexto urbano sitio
Barrio Mapocho
Análisis Barrio Mapocho
Análisis manzana
Ex Hotel Bristol
Diagnóstico situación original y existente
Estado de conservación general
Valores del inmueble
Conclusiones del lugar

IV PROYECTO

Propuesta programática
Operaciones de proyecto

V REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

VI ANEXOS

I
INTRODUCCIÓN

Presentación y tema del taller

El presente informe se desarrolla dentro del marco de la primera parte del proceso de Titulación de la carrera de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, correspondiente a la generación de los antecedentes de proyecto. El proceso es guiado por el profesor Juan Pedro Sabbagh Bottinelli, quien propone llevarlo a cabo a modo de taller con otros compañeros bajo la temática general titulada “Ética del desuso: Ruinas contemporáneas, la arquitectura que nadie quiere hacer”. Cuyo objetivo planteado es “realizar un análisis de aquellos espacios de obra intersticiales estratégicos de la ciudad construida, que son capaces a través de su transformación de generar proyectos gatillantes que logren una costura con la red de sistemas que conforman el entorno”.

De esta manera, dentro de esta temática propuesta por el profesor, que aborda las edificaciones y espacios vacíos, sin uso y desaprovechados dentro de la ciudad consolidada, retomó un tema de mi interés desarrollado en mi Seminario de Investigación del año 2020 titulado “Vacíos urbanos intersticiales en zonas patrimoniales: el caso del centro histórico de Santiago”. Para darle una segunda vuelta, esta vez en modalidad de proyecto de título con todas las variables y requerimientos propios de un proyecto final.

Motivaciones

En ese sentido, la principal motivación que da el puntapie inicial de este proyecto de título es la curiosidad académica de poder trasladar mi investigación desarrollada en seminario a un proyecto práctico. Ya que, esta condensa temas de interés personal en el área de la arquitectura, como son los espacios remanentes o intersticiales de la ciudad construida y los contextos patrimoniales. Logrando conjugar ambas variables en una misma temática que llama de sobremanera mi atención debido a que en gran parte de la carrera el desarrollo de proyectos se dio en condiciones urbanísticas y sitios casi “ideales”, donde el contexto era más un escenario de referencia. En cambio, la temática propuesta plantea posicionarse en un contexto urbano complejo, con múltiples capas de información e historia que suponen un verdadero desafío para esta etapa final de la carrera.

Por lo que, este proyecto se plantea desde un principio dentro del centro histórico de la ciudad de Santiago, con la intención de generar una propuesta que logre articular tanto la ciudad histórica como contemporánea aprovechando estos espacios intersticiales que ha dejado el tiempo.

Tema

Este último tiempo los centros históricos de Latinoamérica han experimentado una creciente valorización, debido al proceso de globalización y transición demográfica que experimentan sus ciudades. Lo que ha determinado la tendencia actual de retorno a la ciudad construida, donde a través de distintas políticas públicas se ha impulsado la renovación de estos a través de incentivos para que las empresas privadas inviertan y construyan en estos lugares (Carrión, 2001).

En consecuencia, diferentes procesos de renovación urbana dentro del afán de revitalizar los centros históricos han generado una gran demanda que ha dejado, en contraparte, múltiples edificios y sitios abandonados o subutilizados porque no responden a la rentabilidad comercial actual del lugar. Así, a pesar de la renovación de estos lugares, se originan vacíos urbanos intersticiales que logran persistir dentro de áreas urbanas consolidadas (Rojas, 2004).

El centro histórico de Santiago no es una excepción a lo anterior, ya que, al caminar por esta zona es fácil encontrar multitud de estos espacios. Así, según Ruidiaz (2013) muchos de estos se han mantenido en el tiempo debido a la retención especulativa que los afecta, por lo que hoy en día se encuentran subutilizados y a la deriva de privados. Para Alday (2019) esto se debe también, a que gran parte de estos sitios en áreas patrimoniales presentan pequeñas dimensiones, en especial cuando están entre medianeras. Por lo tanto, no son fácilmente rentables bajo una lógica de maximizar ganancias y permanecen en estado de abandono.

En ese sentido, según Vásquez (2016, p. 12), existe “la necesidad e importancia de edificar en los huecos urbanos o predios baldíos existentes”, para lograr la armonía y unidad esperada de las áreas patrimoniales. Donde una despreocupada utilización, construcción o nula intervención de estos espacios puede corromper los valores arquitectónicos e históricos de la zona.

Por consiguiente, es imprescindible reconocer estos espacios en la trama urbana para propiciar su rehabilitación e integración a las dinámicas del Centro Histórico de Santiago y, de esta forma, darle importancia a un tema invisibilizado dentro de esta zona antigua, densa y compleja de la ciudad. A través de un proyecto de arquitectura que logre solventar tanto las consecuencias negativas de estos espacios como las carencias de su contexto.



Fig. 1
Vista aérea del centro histórico de
Santiago en 1964. Fuente: Archivo
Visual de Santiago.

II PROBLEMÁTICA

Vacíos urbanos

En distintas formas, cantidad y por múltiples razones los vacíos urbanos son un tipo de espacio que siempre han existido en nuestras ciudades. Sin embargo, esta problemática urbana ganó relevancia a finales del siglo XX durante el XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) de 1996, dirigido por Ignasi De Solà- Morales, quien planteó la base teórica y conceptual de estos espacios mediante el término *terrain vague* (Senís, 2016).

De Solà- Morales describe los *terrain vagues* como “lugares aparentemente olvidados, donde parece predominar el pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que solo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad” (De Solà-Morales, 2002, p. 126-127). Haciendo referencia a los grandes vacíos urbanos y estructuras industriales abandonadas presentes mayoritariamente en las periferias, con límites imprecisos debido a su magnitud. No obstante, el autor ve en estos espacios no solo un problema, sino también una oportunidad para la reestructuración de ciertas partes degradadas o aisladas de las dinámicas de la ciudad. “Vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación” (De Solà-Morales, 2002, p. 126).

Por otra parte, de forma más cercana al vacío urbano de interés, Rem Koolhaas en su ensayo “espacio basura” describe como el afán expansionista y edificatorio en la urbe contemporánea ha dejado como antítesis de su desarrollo, vacíos con uso y utilidad, pero carentes de vida y sentido para la ciudad. En concreto, son los espacios que resultan “después de que la modernización haya seguido su curso o, más concretamente, lo que se coagula mientras la modernización está en marcha” (Koolhaas, 2007, p. 5). El arquitecto extiende el universo de estos espacios incluyendo espacios resultantes, espacios interiores indeterminados e incluso edificaciones completas que no solo tienen lugar en la periferia, sino que también en todas las partes de la ciudad donde el desarrollo urbano está latente. Por ende, este concepto acerca este espacio a la realidad de muchos centros urbanos e históricos donde el deseo de construir sin control también ha destruido y dejado vacíos urbanos en el camino.

Asimismo, Francesco Careri (2002) manifiesta la existencia de vacíos urbanos interrelacionados y similares entre sí, pero de distintas escalas y características según su origen. Estos pese a no estar contruidos, igualmente generan el espacio para diferentes situaciones informales, incluso, su uso como lugar para habitar. El autor también denota el protagonismo y ex-

pansión de estos espacios en las periferias, ya que, es en estas zonas donde el dinamismo y rapidez del desarrollo de la urbe va dejando fácilmente espacios de este tipo en su interior. No obstante, también habla de su aparición en las zonas más consolidadas y antiguas de la ciudad, incluso, dificultando la distinción de un centro denso y compacto. En ese sentido, Careri es el autor que logra localizar de forma más cercana el vacío urbano al Centro Histórico de las ciudades.

En resumen, a pesar de que los distintos autores generan una base conceptual de estos espacios, estos describen enfoques particulares de vacíos urbanos, incluso dándoles distintos orígenes y ubicaciones. Sin embargo, coinciden en que son lugares olvidados, con uso y utilidad, pero con falta de sentido para la ciudad. Lo que permite la desafección de las dinámicas de esta y el desarrollo de situaciones informales. Por lo que, en las próximas secciones se ordenará y clasificará los distintos tipos de vacíos urbanos que son posibles de identificar en la urbe.

Fig. 2

Fotografía de *terrain vague* de índole industrial. Fuente: <http://www.oxidoaustral.com/2014/06/fabrica-de-zapatos-abandonada-temuco.html>





Fig. 3
Fotografía de vacío urbano de tipo geográfico. Fuente: <https://www.arquine.com/vacios-urbanos-espacio-de-oportunidad-del-pasado/>

Orígenes y tipos de vacíos urbanos:

No es de extrañar que estos conceptos hayan aparecido con mayor protagonismo en las últimas décadas, ya que, “notifica de un problema que se ha dado y enfatizado debido a la velocidad en que se han desarrollado las ciudades en los últimos tiempos” (Becerra, 2020, p. 5). También, según Berruete (2016, p. 119) “se podría situar la aparición de los vacíos urbanos en el periodo postindustrial, apareciendo como consecuencia de la desaparición de instalaciones fabriles”. Sin embargo, aparte de estas causas más evidentes existen otras que es necesario mencionar, ya que, según Careri (2002) estos distintos factores que originan estos espacios también definen sus características y, por lo tanto, sus distintos tipos:

1. Crecimiento urbano periférico (Vacíos geográficos)
2. Crecimiento urbano central (Vacíos intersticiales)
3. Obsolescencia de usos (Vacíos funcionales)
4. Intromisión de grandes infraestructuras (Vacíos residuales)

Crecimiento urbano periférico (Vacío geográfico):

La expansión indiscriminada de las ciudades hacia sus límites ha generado el tipo de vacío más visible y de mayor tamaño en la urbe: el vacío geográfico. Este vacío se caracteriza por ser de gran superficie y de límites imprecisos. Además, este surge cuando el crecimiento hacia la periferia se topa con ciertos sitios de gran escala del cual no pueden hacerse cargo las rápidas intervenciones que se dan en estos sectores de la ciudad. Generalmente, porque estos vacíos se sitúan en zonas indeterminadas entre lo urbano y rural y, también, por la presencia de hitos geográficos como ríos y cerros. Por lo que, no son utilizados y muchas veces quedan como grandes bolsas de terreno vacío y la ciudad sigue avanzando alrededor de ellos. Este vacío se caracteriza por ser de gran superficie y de límites imprecisos.

Crecimiento urbano central (Vacío intersticial):

No solo la expansión en las periferias genera nuevos vacíos, sino que también el crecimiento en sus centros urbanos e históricos. Pues, cuando los centros urbanos de las ciudades son valorados tanto por su centralidad y gran accesibilidad a servicios, existe una gran demanda de nuevas edificaciones y espacios que deja como antítesis de este crecimiento, la destrucción de antiguas construcciones para dar cabida a otras nuevas. Además, se genera el abandono e infrautilización de sitios y edificaciones debido a que no responden a la renta-



Fig. 4
Fotografía de vacío urbano de tipo intersticial. Fuente: <https://informatiu.apabcn.com/blog/buits-urbans/>

bilidad actual del lugar (Rojas, 2004). Ya que, el desarrollo se orienta primero por los sitios de mayor superficie y valor, quedando muchos sitios fuera de la órbita de interés de los inversionistas. Por tanto, el crecimiento urbano central genera vacíos intersticiales, los cuales se caracterizan por ser de mucho menor tamaño y por tener unos límites bien definidos (generalmente rodeados de edificaciones), al encontrarse en zonas más consolidadas y densas de la ciudad.

Obsolescencia de usos (Vacío funcional):

Por otro lado, el crecimiento y desarrollo de ciertas partes y actividades de la ciudad por sobre otras, resulta en la obsolescencia de zonas completas ligadas a funciones específicas. Ya que, debido a la globalización y cambios de las dinámicas de la urbe, han perdido su sentido y razón de funcionamiento. Específicamente, “las causas que se relacionan con este fenómeno no son sólo la consecuencia del traslado de los lugares de producción a los nuevos polígonos industriales, sino también la deslocalización de muchas de las actividades productivas en otros países” (Berruete, 2016, p. 119). En ese sentido, esta obsolescencia programática de edificaciones y zonas de la ciudad genera un tipo de vacío funcional. Caracterizado por encontrarse entre el centro urbano y las periferias, ser de mediana a gran superficie, con límites poco definidos y ligados generalmente a infraestructuras industriales y de transporte. Ejemplo de estos “son los grandes equipamientos industriales, los puertos y las estaciones ferroviarias” (Senis, 2016, p. 26).

Intromisión de grandes infraestructuras (Vacío residual):

En fin, es posible identificar una última causa de la aparición de estos espacios en la ciudad, la cual corresponde ya no a la obsolescencia de grandes infraestructuras, sino al impacto que genera a su alrededor la intromisión de nuevas de estas. Así, las infraestructuras que sustentan los hábitos de consumo contemporáneos, identificados por Marc Augé como “no lugares”, hacen un aporte a la creación de algunos vacíos, independiente de su vacío natural (Messen, 2005, p. 11). Ya que, estos crean grandes bordes y fraccionan la trama urbana, generando un entorno indeterminado a su alrededor. Por ende, la inserción de autopistas, vías férreas, aeropuertos, supermercados, entre otros, facilitan la creación de vacíos en su entorno, en este caso vacíos residuales, que constituyen espacios ligados a estas grandes infraestructuras y son resultado de su construcción. Estos se caracterizan por ser áreas o retazos ubicados tanto en las periferias como en lugares cercanos a los centros urbanos, dependiendo de la ubicación del no lugar. De pequeña a gran superficie, poseen límites poco definidos y no gozan de un grado de autonomía que permita intervenir fácilmente en ellos.



Fig. 5
Fotografía de vacío urbano de tipo funcional. Fuente: <https://www.f3arquitectura.es/urbanismo/vacios-urbanos-ii/>



Fig. 6
Fotografía de vacío urbano de tipo residual. Fuente: <https://www.archdaily.com/389484/under-the-elevated-design-trust-s-exciting-prospects-for-developing-public-space-in-the-interstitial-spaces-of-new-york-city-s-infrastructure>

En síntesis, a pesar de exponer una clasificación de las distintas causas y tipos de vacíos que comúnmente existen en las ciudades, la mayoría de estos espacios se generan por una suma de factores, más que por un origen en particular. Por ejemplo, en los centros urbanos puede suceder al mismo tiempo una obsolescencia funcional de una actividad con un proceso de renovación urbana que, en combinación, genera vacíos que serían tanto de tipo funcional como intersticiales.

Vacíos urbanos intersticiales

En el resto de este documento nos enfocaremos en el vacío urbano de tipo intersticial por ser la categoría de vacío más cercana al área de estudio en cuanto a sus características y ubicación dentro de la ciudad, pese a que muchos vacíos en esta área pueden ser intersticiales y al mismo tiempo caer en más de una categoría. Ya que, se desligará de este estudio la búsqueda de los orígenes del vacío, priorizando la búsqueda de un tipo de espacio con características particulares.

De este modo, se entenderá por vacíos urbanos intersticiales como aquellos “espacios carentes de identidad, en desuso o infrutilizados, que han subsistido dentro de un entorno urbano consolidado y que poseen el potencial de completar las partes faltantes de un tejido urbano patrimonial con nuevas construcciones que devuelvan la unidad y armonía al conjunto” (Oviedo, 2020, p. 25). Siendo su principal característica la preponderancia del vacío en relación con el volumen de su entorno. Debido a esto se destaca el carácter de “intersticial” refiriéndose a su concepción tradicional según la RAE (2021) como el “espacio, por lo común pequeño, que media entre dos cuerpos”.

Vacíos urbanos intersticiales en el Centro Histórico de Santiago

A simple vista en el centro histórico de Santiago es posible identificar una multitud de vacíos urbanos que son resultado de las distintas dinámicas que ha tenido la ciudad en su historia. Desde su fundación en 1542 la ciudad se veía expuesta a frecuentes terremotos e inundaciones que regularmente generaban vacíos urbanos que se tomaban como suelo disponible para reconstruir la ciudad. Estos se producían de forma casi aleatoria, pero concentrados en sus límites norte y oriente donde la ciudad se encontraba con fronteras geográficas como el Río Mapocho y el Cerro Santa Lucía, situaciones de borde donde se posicionaban las construcciones de menor importancia dado el peligro de las crecidas del río. Siglos más tarde hacia el primer centenario de la República (1910) debido a los avances tecnológicos en la construcción y al aumento de la población, el centro histórico logra consolidarse, incluso dominando su borde con el río y el cerro Santa Lucía. Llegando a su momento de menor presencia de vacíos urbanos en su interior hacia la década de 1940, cuando la comuna alcanzaba su mayor número de población (Rojas, 2004).

No obstante, en la década siguiente se produce un giro en el crecimiento central de la ciudad en favor del crecimiento periférico. Ya que, muchos habitantes migran hacia nuevos sectores en búsqueda de los atractivos que ofrecía los nuevos barrios tipo ciudad jardín (Rojas, 2004). Provocando la obsolescencia residencial del centro y, por lo tanto, el abandono y demolición de múltiples edificaciones y la posterior creación de vacíos urbanos. Así, según Vera (2012) para los años 60 existía un exceso de sitios eriazos utilizados como playas de estacionamientos que, incluso, generaron o fueron síntoma de una crisis del centro histórico de Santiago, expresada en su creciente deterioro y pérdida del valor del suelo del sector “por la falta de renovación urbana y el escaso mantenimiento de muchos edificios” (p. 40).

Esto sumado a la construcción de la carretera norte-sur, finalizada en 1975, y el cierre de la Estación Mapocho en 1987 que aumentaron el declive del sector. Pues, la primera provocó una ruptura en la trama urbana, cortando la continuidad de muchas calles y desconectando el centro histórico del sector poniente de Santiago (Silva, 2017). Dejando a su paso múltiples vacíos urbanos producto de su trazado y la reproducción de estos en su entorno, dada la condición de borde artificial que generaba la intervención. Mientras que la segunda generó la obsolescencia del límite norponiente del centro histórico, específicamente, de los usos y edificaciones ligados al transporte de pasajeros, lo que también provocó la proliferación de

vacíos urbanos en esa zona.

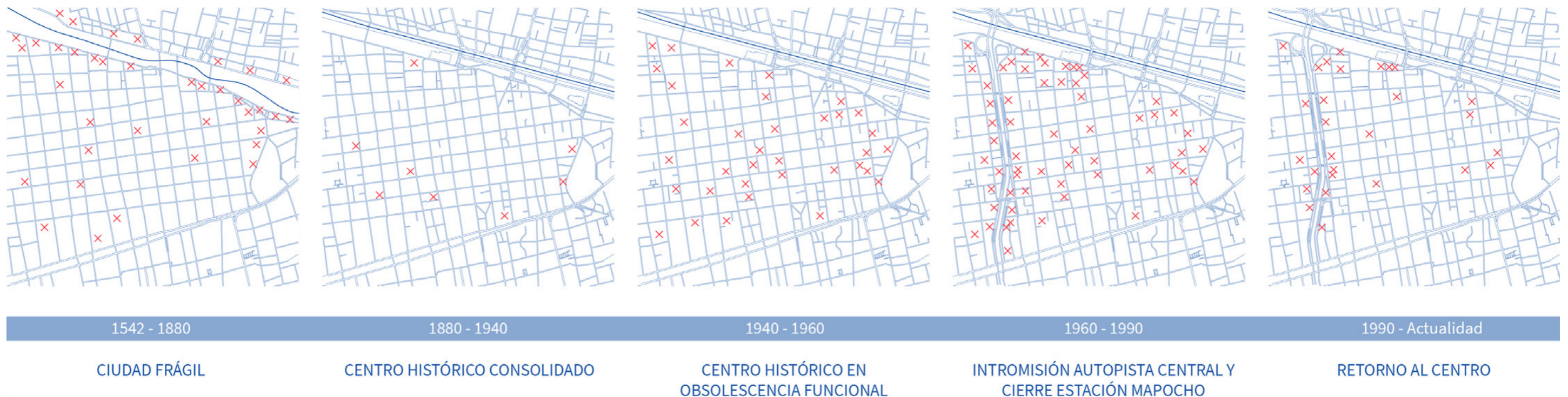
Posteriormente, en la década de 1990 el sector se encuentra en su punto de mayor pérdida de población y de vigencia como área residencial. “El fenómeno se aceleró como consecuencia del deterioro real en la calidad de vida del área generado por el remplazo creciente de las viviendas por actividades industriales y de servicios.” (Rojas, 2004, p. 164). Sin embargo, en la misma década la Municipalidad comienza un conjunto de proyectos estratégicos de recuperación de espacios abandonados y restauración de edificios públicos de interés histórico y arquitectónico, con el fin de retener las actividades existentes y sustituir las que generaban deterioro. Asimismo, este plan de revitalización se consolida con la creación del Plan de Repoblamiento en 1992 el cual estaba “orientado a promover los barrios antiguos del centro como lugares de interés residencial” (Rojas, 2004, p. 166). Aprovechando el gran número de sitios eriazos y edificaciones en mal estado que se habían acumulado en el sector y la accesibilidad incomparable a infraestructuras y servicios que gozaba la comuna central.

Sin embargo, no es hasta la década de los 2000 en que estos proyectos habitacionales comienzan a ver el centro histórico como un buen lugar para residencia. Tendencia que sigue hasta la actualidad, lo que ha ayudado a la disminución de gran

parte de los vacíos urbanos existentes en la zona. Por consiguiente, el centro histórico vive un boom de nuevas edificaciones residenciales, en especial en sus bordes, las que se caracterizan por su alta densidad y gran escala en relación a su entorno existente. Además, generando “el incremento de la congestión vehicular, la desaparición de inmuebles de valor o interés patrimonial, la pérdida de condiciones de habitabilidad de los inmuebles vecinos (...) y los procesos de gentrificación con su consiguiente expulsión de los pobladores originales” (Silva, 2017, p. 64).

Proceso de renovación que también ha generado nuevos vacíos urbanos y la mantención de algunos existentes. Debido a la demolición de construcciones antiguas, el abandono de otras por el decaimiento de las condiciones de habitabilidad del entorno y el encarecimiento del valor de suelo (retención especulativa). Pero, nada comparado a la cantidad de vacíos producidos por el abandono y deterioro del centro de las décadas anteriores. Incluso Rojas (2004) advierte que a pesar de las críticas al Plan de Repoblamiento, si no se hubiera aplicado quizás todo el centro hubiera desaparecido mediante la inserción de tipologías más dañinas al entorno patrimonial, como talleres mecánicos, galpones y playas de estacionamientos informales que se expandían sin control desde los años 70. Por lo que, hoy en día se puede decir que es una problemática urbana en retroceso.

Fig. 7
Línea de tiempo de la evolución de los vacíos urbanos intersticiales del centro histórico de Santiago.
Fuente: Elaboración propia



Diagnóstico vacíos urbanos intersticiales del Centro Histórico de Santiago

La ciudad de Santiago, actualmente, no está exenta de vacíos urbanos, de hecho, posee espacios de este tipo tanto en su periferia como en sus zonas más céntricas. Ya que, según una investigación del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Católica para el año 2013 existían 4.323 sitios eriazos en el Gran Santiago, la mayoría de ellos en las comunas periféricas (Valencia, 2013). Sin embargo, el mismo año existían 171 sitios eriazos solo en la comuna de Santiago y, específicamente, 19 sitios de estas características en el área del núcleo fundacional (Ruidíaz, 2013). A pesar de lo anterior, todos estos estudios no consideran aquellos terrenos que no cumplen la condición tradicional de sitio eriazo, por ende, dejan fuera a muchos espacios que entran en la categoría de vacíos urbanos, al poseer algún tipo de construcción o uso informal. Los que si se llegaran a incluir aumentarían mucho más la disponibilidad de suelo en el Gran Santiago y en su Centro Histórico.

En ese sentido, en mi seminario de investigación se logra ampliar el concepto de sitios eriazos a vacíos urbanos intersticiales a modo de abarcar todos los predios vacíos que, no siendo espacios públicos, generan un daño a la imagen de su entorno, al estar en desuso o infrautilizados y por poseer espacialmente una preponderancia del vacío en relación con el volumen construido de su contexto. Es decir, se hace referencia a los sitios eriazos del sector y, también, a las playas de estacionamientos, talleres y zonas de almacenaje. Que, además de ser actividades informales y prohibidas según la normativa de uso de suelo de la comuna de Santiago, no permiten un uso eficiente de estos espacios de gran centralidad (Oviedo, 2020).

Así, se logró identificar un total de 37 vacíos urbanos que cumplen con las restricciones antes mencionadas, añadiendo 18 espacios más con respecto al último catastro que solo consideraba sitios eriazos. Además, se observa que la mayoría de estos sitios se concentran en cercanía a los límites del centro histórico, principalmente de forma paralela al borde poniente generado por la Autopista Central. Quedando solo algunos sitios en el lado nororiente y dejando una gran franja central en sentido norte-sur donde no hay presencia de estos espacios. La cual coincide con las zonas patrimoniales más protegidas por la normativa. En esa misma línea, cabe añadir que 22 de estos espacios, se encuentran en predios susceptibles a normas que velan por la protección de edificaciones y áreas patrimoniales de la zona, dada su cercanía y relación.

Finalmente, otras conclusiones derivadas del catastro de estos espacios es que gran parte de estos poseen menos de 1000m² y son sitios entre medianeros, dejando los espacios de mayor

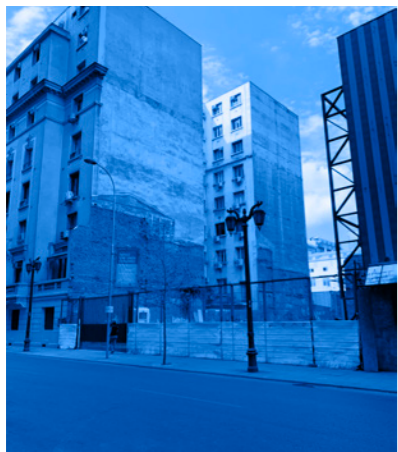
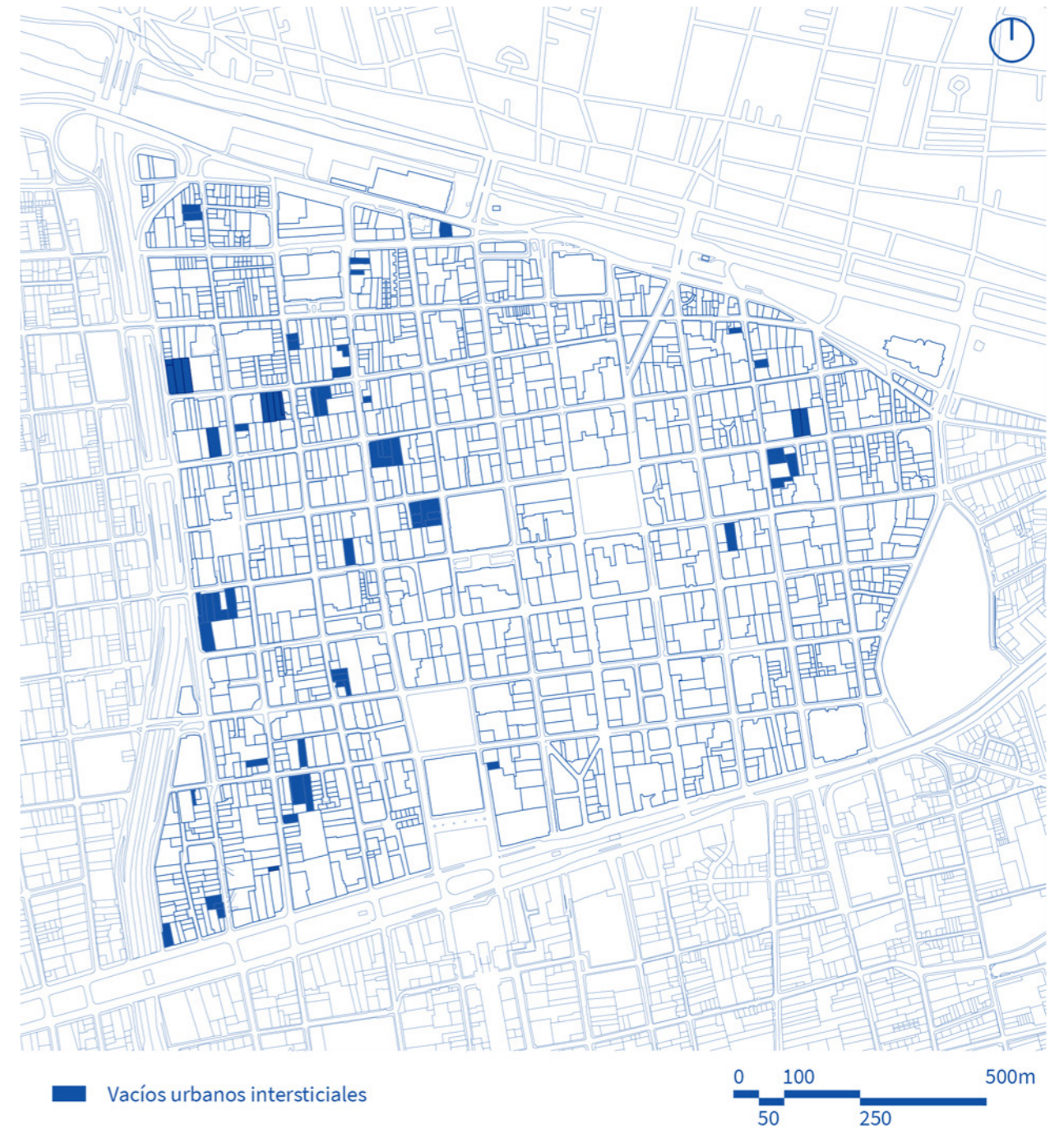


Fig. 8

Fotografía de vacío urbano intersticial en el centro histórico de Santiago. Fuente: Registro propio 2020



superficie y de otras tipologías (Esquina, cabecera, atraviesa la manzana, en “L” con salida a dos calles) como sitios más particulares. Sin embargo, todos “tienen una configuración que impacta incluso fuera de sus márgenes. Ya que, según el tipo de vacío detectado existen tendencias directas que definen tanto su forma, superficie, tipos de límites, visibilidad e impacto a la imagen de su entorno” (Oviedo, 2020, p. 136).

Fig. 9

Plano de catastro de los vacíos urbanos intersticiales del centro histórico de Santiago. Fuente: Elaboración propia.

Nicho proyectual: Vacíos urbanos intersticiales como problema y oportunidad

En vista de los antecedentes expuestos, cabe preguntarse si ¿es positivo que una ciudad posea vacíos urbanos?

Etulain (2011) reflexiona que estos espacios en la ciudad se mantienen debido a que poseen cierta resistencia al cambio por su historia, memoria e identidad. Es decir, mientras no llegue una idea transformadora más potente que esa resistencia, es mejor que ese espacio se deje a la utilización de generaciones futuras.

No obstante, los vacíos urbanos intersticiales del centro histórico de Santiago constituyen una problemática tanto urbana como arquitectónica que les concede cierta prioridad de intervención ante otros vacíos de la ciudad, ya que, generan un impacto negativo en el ambiente patrimonial del sector. Específicamente, “interrumpen el ritmo de las fachadas y pierden la continuidad de las manzanas. Además, son focos de deterioro, que generan inseguridad al centro” (Duran, 2012, p. 42). Sin embargo, también se transforman en espacios de oportunidad, al ser sitios de gran centralidad y cercanía a servicios. Y tener el potencial de generar proyectos gatillantes que regeneren la trama urbana de la zona y potencien su imagen urbana patrimonial mediante arquitectura de vanguardia que satisfaga las necesidades de sus habitantes.

En ese sentido, se plantea seguir el camino de proponer una idea transformadora que sea más fuerte que las razones que mantienen la condición de ser del vacío urbano intersticial. Para esto según De Solà Morales (1995) sólo una arquitectura del “dualismo, de la diferencia, de la discontinuidad” (p. 131) sería capaz de hacer frente al desafío. En pocas palabras, para intervenir estos vacíos urbanos se debe evitar la arquitectura estandarizada y conservadora, en especial pensando en ambientes patrimoniales, donde se tiende a caer en las alternativas de carácter historicista como medio de integración al contexto.

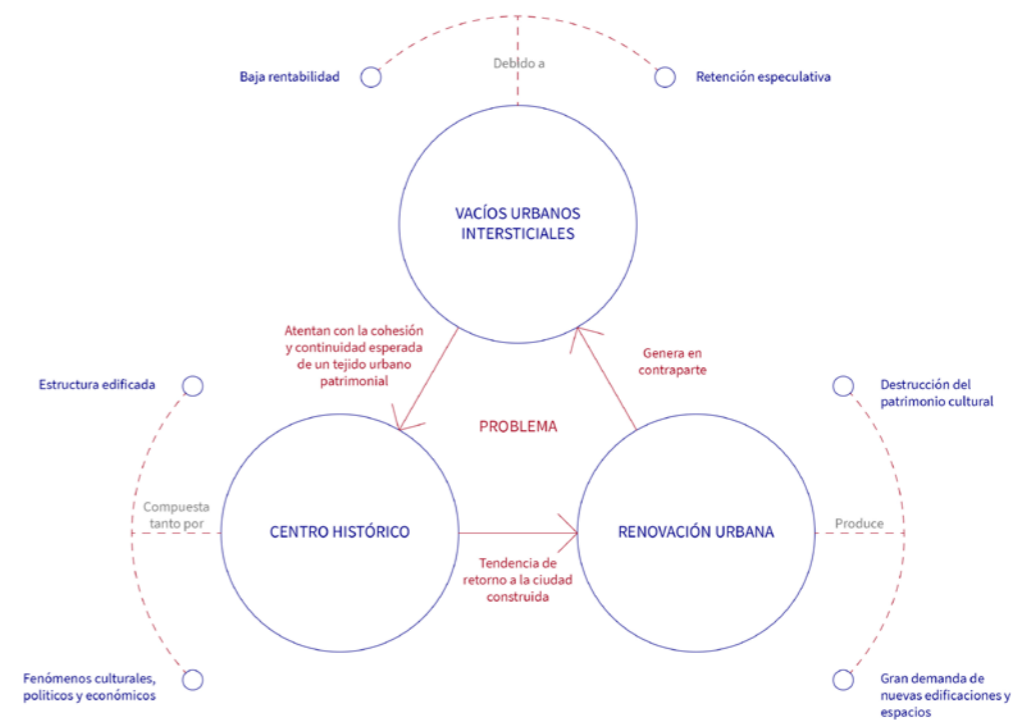


Fig. 10

Esquema síntesis de la problemática abordada. Fuente: Elaboración propia.



Fig.
Vista aérea Barrio Mapo-
cho en 1950. Fuente: [https://
twitter.com/alb0black/ta-
tus/648964268491206656?lang=gl](https://twitter.com/alb0black/status/648964268491206656?lang=gl)

III LUGAR

Búsqueda sitio específico

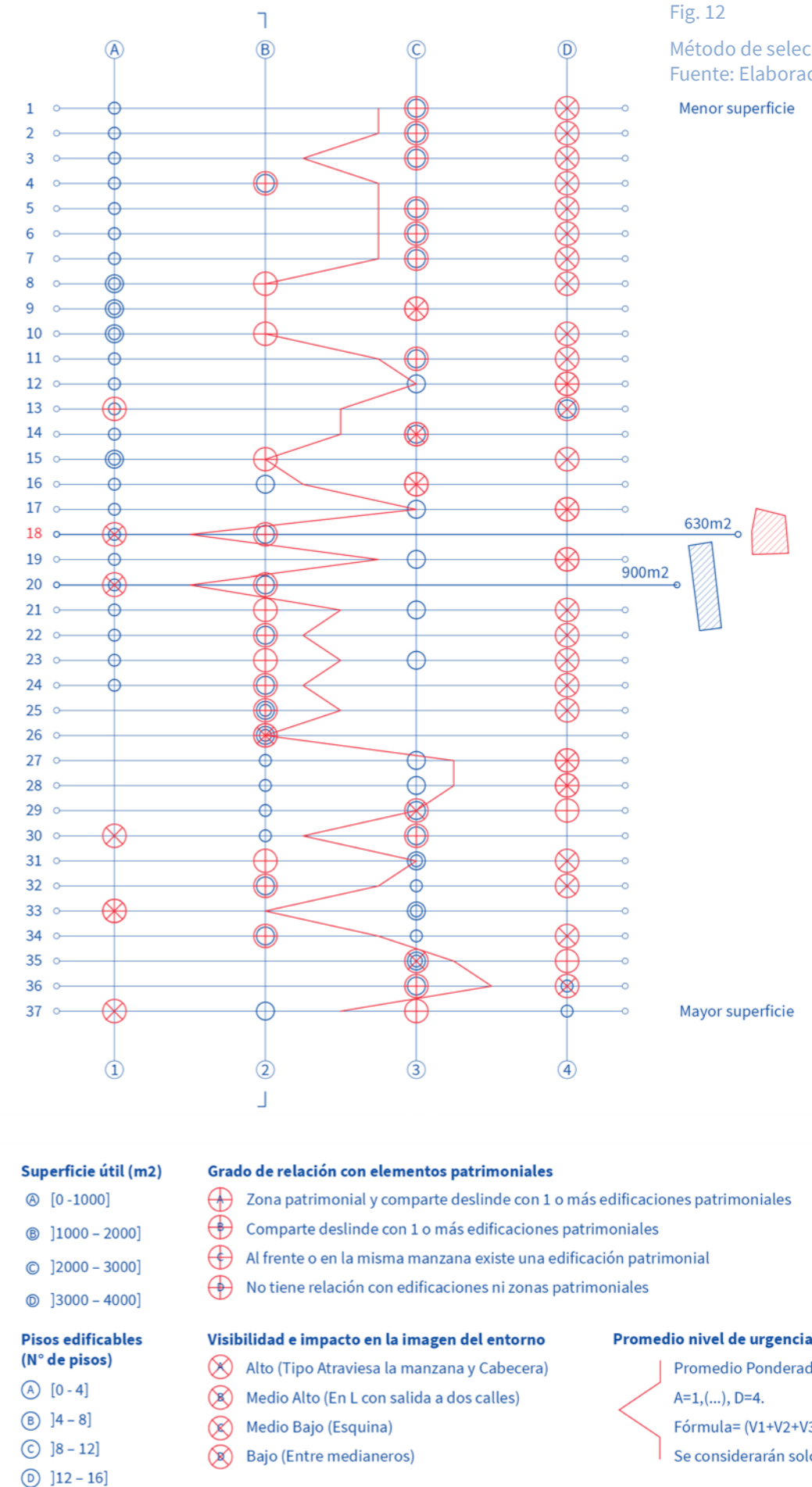
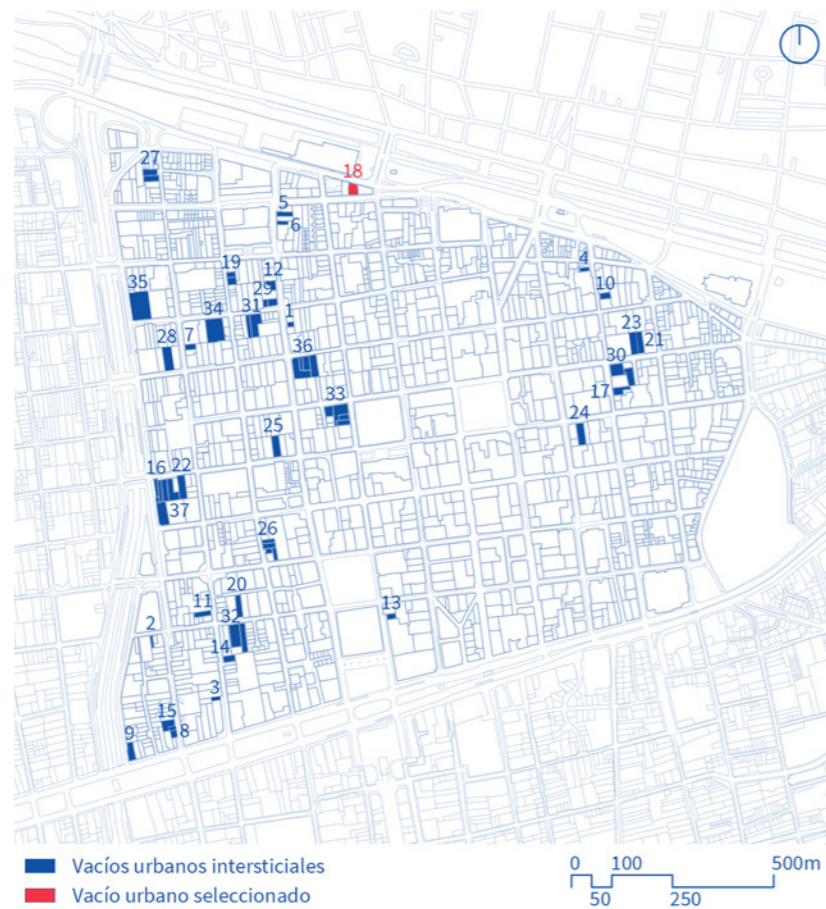
Para la selección de un vacío urbano a intervenir dentro del Centro Histórico de Santiago, se genera un método para encontrar el sitio con mayor nivel de urgencia de intervención. Es decir, que sea al mismo tiempo poco rentable (pocas posibilidades de ser utilizado) y, además, debido a su ubicación y morfología genere un mayor impacto negativo en el entorno y patrimonio de la zona⁵.

Para esto se establecen 4 variables: Superficie útil, Pisos edificables, Visibilidad e impacto en la imagen del entorno y grado de relación con elementos patrimoniales. Las dos primeras ayudan a buscar el sitio con menor rentabilidad, mientras que las dos últimas apuntan a su impacto en el entorno inmediato

Finalmente, se asigna un menor puntaje a los sitios menos rentables y que tengan un mayor impacto en su entorno. Así, se obtiene el promedio ponderado de las 4 variables resultando 2 sitios con mayor nivel urgencia de intervención. Siendo escogido el sitio numero 18 porque, además, de ser un caso representativo de la problemática de los vacíos urbanos, cumple con ubicarse en un lugar estratégico del centro histórico de Santiago que tiene el potencial urbano de dar cabida a un proyecto gatillante del sector.

5

Derivado de mi seminario de investigación, según el tipo de vacío urbano es posible determinar una mayor visibilidad e impacto en el entorno. Por ejemplo, los sitios de tipo "atraviesa la manzana" y "cabecera" dada su posición en la manzana y su tendencia a poseer formas complejas y límites difusos, tienen una mayor visibilidad e impacto en la imagen del ambiente.



Contexto urbano sitio:

El vacío urbano escogido se encuentra en una posición estratégica entre el centro histórico y la zona norte de Santiago, específicamente, en el borde norte del centro en un sector conocido como “Barrio Mapocho”.

Al encontrarse en una situación de borde, derivada por el paso del río, la zona adquiere la condición dual de ser un límite y a la vez un punto de empalme entre ambos sectores, con claras diferencias tanto en su configuración urbana como en sus programas. “Si bien al sur del río Mapocho la trama urbana fundacional es regular, al norte ésta se “desordena” ubicándose aquí grandes enclaves que ocupan predios de excepcional tamaño” (Observatorio de Ciudades UC, 2012, p. 4). Así, el centro se caracteriza por concentrar múltiples usos, principalmente comerciales de tipo mayorista y culturales, en edificios específicos. Mientras que el sector norte contiene grandes manzanas altamente especializadas en comercios minoristas y equipamientos de salud.

Sin embargo, el comercio es transversal a ambos sectores, ya que, se aprecia que el dinamismo comercial del centro, concentrado en las calles peatonales Ahumada y Estado, traspasa el río hacia el norte rematando mayormente en el sector de los mercados de “La Vega” y, en menor medida, en otros como Barrio Patronato y Avenida Independencia.

Asimismo, la zona posee una gran accesibilidad a múltiples redes de transporte como metro, bus, ciclovías, entre otros. Configurándose el entorno cercano al terreno como un nodo dentro del total, al confluir 2 líneas de metro, la autopista costanera norte y la ciclovía 42k. Funcionado así, como una plataforma intermodal para las personas que entran y salen del centro, lo que le confiere un gran flujo de peatones durante el día.

En resumen, el entorno cercano al terreno posee el rol urbano de “enlazar” el centro con el norte de Santiago. Lo que se ve reflejado en la intensidad comercial y alto flujo peatonal entre ambas riberas del río, en la multiplicidad de transportes que convergen en la zona y, también, en la presencia de espacios públicos de carácter metropolitano, como el Parque Forestal y el Parque de Los Reyes, que tratan de unir o amortiguar ambas situaciones urbanas.

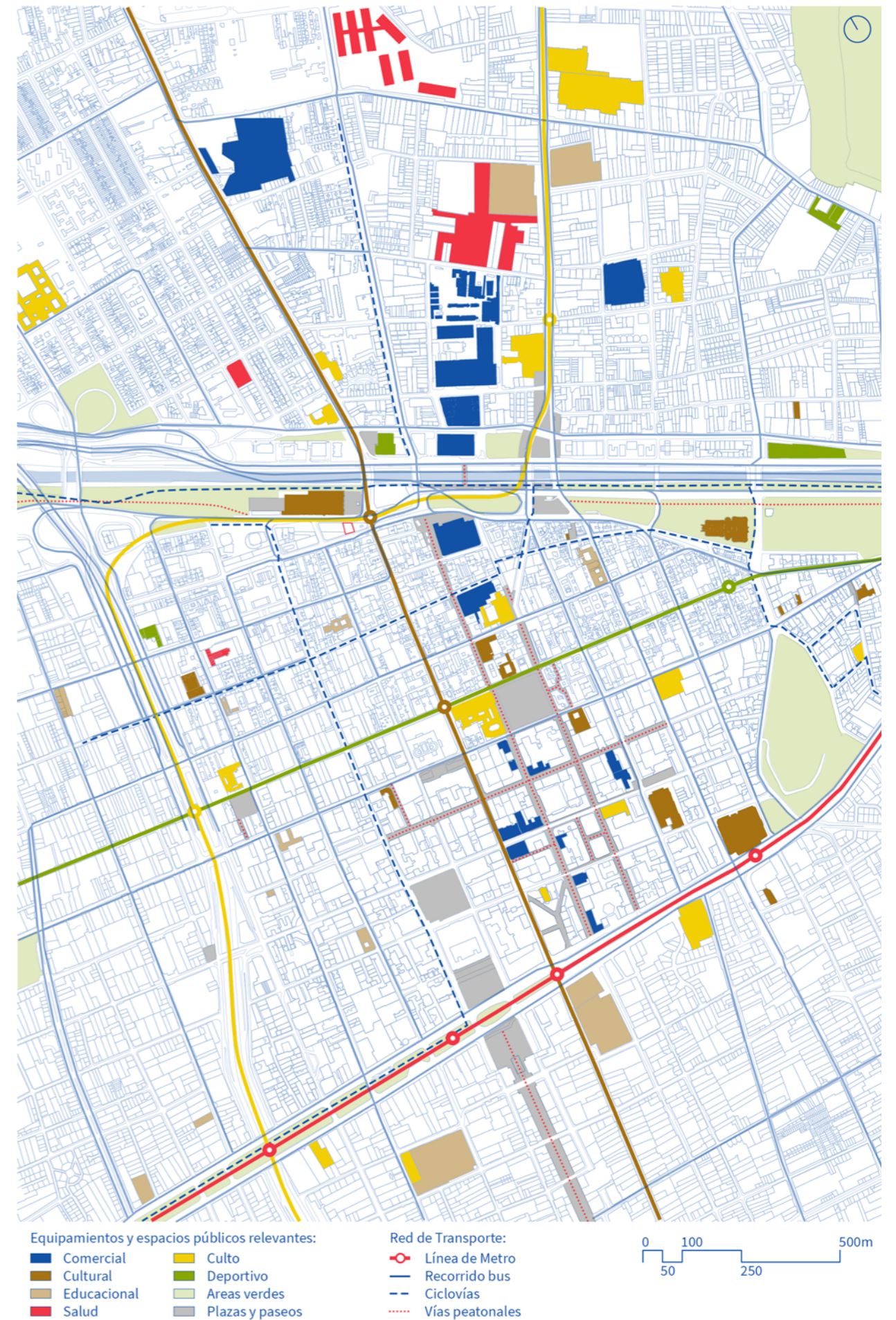


Fig. 13

Plano contexto urbano sitio. Fuente: Elaboración propia.

Barrio Mapocho

El terreno se encuentra dentro del Barrio Mapocho, sector que para efectos de este estudio se limita a la parte del borde norte del centro histórico entre la estación Mapocho y el Museo de Bellas Artes, correspondiente a la caja construida de la ribera sur del río. Sin embargo, dada la cercanía y relación con el borde norte conocido como sector de “La Vega” o “La Chimba”, este también se toma en cuenta para este análisis.

Como descripción general del barrio se realiza un ejercicio de “imagen del lugar” en que se destacan los elementos característicos y más perceptibles dentro de la zona. En ese sentido, el borde natural generado por el río es lo más predominante en el sector. Sin embargo, los “bordes fuertes no son necesariamente impenetrables. Muchos bordes son verdaderas suturas y unen en vez de ser vallas que separan” (Lynch, 2008, p. 82). Y este es el caso del Río Mapocho en esta zona de la ciudad, ya que el Barrio Mapocho constituye una de las conexiones más notables que tiene el centro de Santiago con el sector norte.

Asimismo, este borde natural tiene paralelamente un segundo borde artificial que se genera por la cercanía de las distintas edificaciones. Así, es posible distinguir una zona de transición en ambas riberas del río que es cerrada por este borde

construido y que está constituida por manzanas “islas”. Generalmente de formas alargadas y triangulares, producto de la adaptación del damero fundacional (centro histórico) y la trama periférica (sector norte de Santiago) a la geografía del lugar (Río Mapocho).

Por otro lado, es en estas manzanas donde se posan las edificaciones y espacios públicos más relevantes del sector. Por ende, es aquí donde es posible distinguir múltiples hitos cercanos como la Estación Mapocho, el Mercado Central, las iglesias de la ribera norte y el Museo de Bellas Artes, entre otros. Sin embargo, dada la apertura del sector generada por la presencia del río y el sistema de parques asociado a este, existe también una conexión visual con hitos distantes como la Cordillera de los Andes, el Cerro San Cristóbal y el Cerro Blanco, que definen el “telón de fondo” de este barrio y facilitan orientarse con respecto al resto de la ciudad.

Finalmente, el nodo principal del sector lo constituye el que se genera a la salida del Metro Cal y Canto y los mercados⁶, dada su condición de plataforma intermodal y de conexión peatonal entre zonas comerciales de alta intensidad. Mientras que las vías principales corresponden a vías de carácter metropolitano de sentido oriente-poniente y norte-sur que cruzan el lugar y lo conectan con el resto de la ciudad.

6

Además, cabe destacar que este nodo o confluencia de flujos se encuentra en directa relación con el terreno seleccionado.

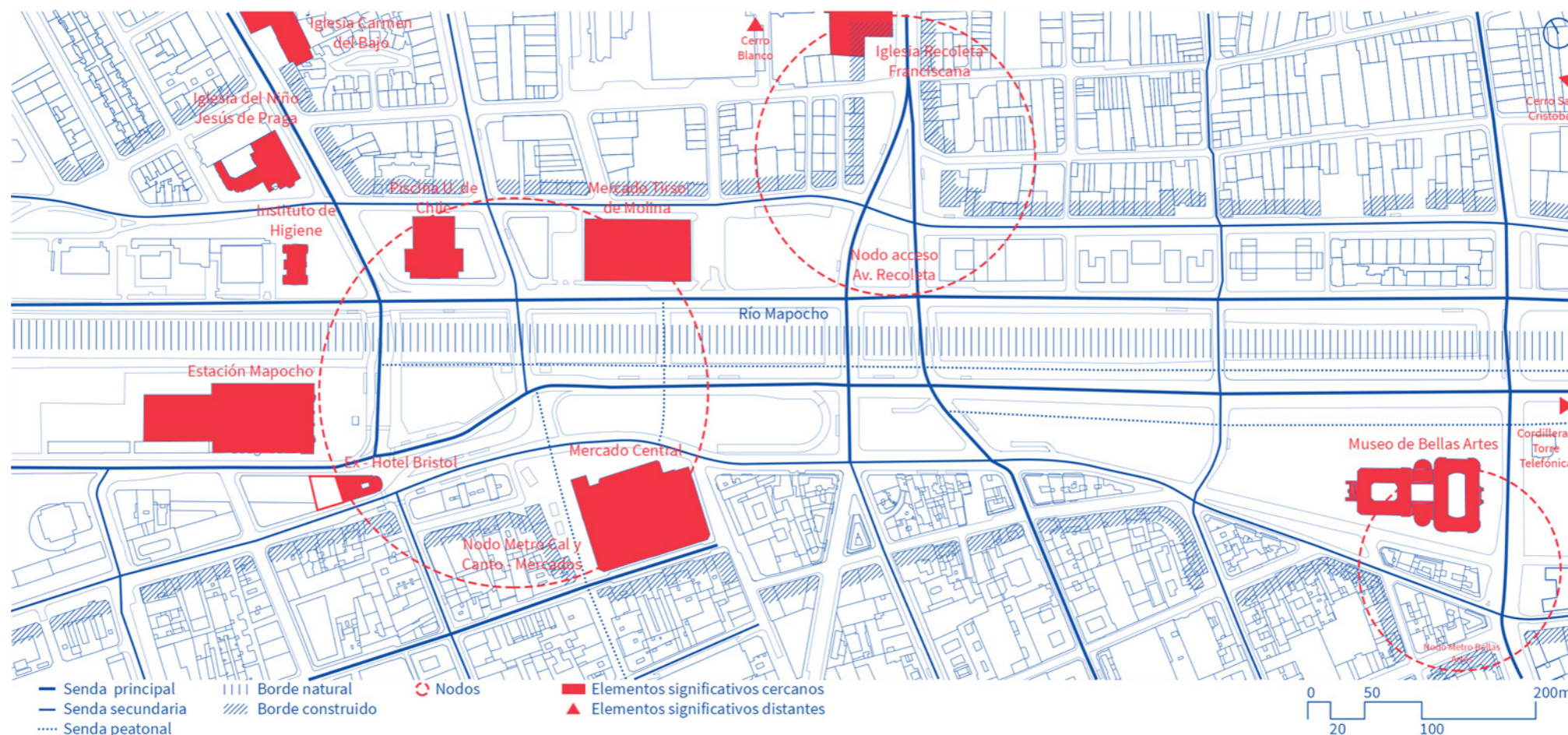


Fig. 14

Plano síntesis de la imagen del lugar. Fuente: Elaboración propia.

Análisis Barrio Mapocho

A continuación, se analiza en específico los componentes urbanos más importantes del sector. Con respecto a los llenos y vacíos del lugar, se destaca el gran vacío lineal y continuo que deja el río Mapocho y el sistema de espacios públicos asociados a este, que ayudan a unir y relacionar la masa construida con su entorno. Asimismo, es posible visibilizar de mejor manera esta franja de transición entre el río y la ciudad. Compuesta, como se dijo anteriormente, por manzanas islas que actúan como “fragmentos” que enlazan los sectores de grano urbano más denso con los espacios donde predomina el vacío, coincidiendo a la vez estos fragmentos urbanos, con hitos de relevancia para el sector.

Por otro lado, en cuanto a las alturas del lugar se aprecia una franja central de baja altura que atraviesa ambas riberas del río y que es coincidente con el remate de los paseos peatonales del centro y los mercados. Mientras que a partir de estos bordes las alturas crecen considerablemente con edificaciones de mediana y gran altura, principalmente concentradas en el borde del centro. En ese sentido, existe una mayor homogeneidad de alturas en la ribera norte del río, mientras que la ribera sur se caracteriza por una mayor heterogeneidad. Con edificaciones antiguas de baja y mediana altura compartiendo deslinde con edificaciones nuevas de gran altura, que dan lugar a edificios de departamentos y oficinas. Además, cabe destacar que esas diferencias de escala son mucho más notables en el entorno inmediato al terreno.

En cuanto a los usos de suelo se destaca el predominio del uso comercial, sobre todo en la franja central anteriormente mencionada, que logra expandirse también al Barrio Patronato en la ribera norte del área. Asimismo, la parte correspondiente al centro se caracteriza por tener una mayor mixtura de usos, mientras que la ribera norte posee grandes áreas de carácter mono funcional, ya sea sectores solamente residenciales (Población Ovalle al norponiente) o sectores netamente comerciales (Sector de La Vega y Patronato). También, se ve una tendencia de uso residencial y de equipamientos de importancia en las manzanas islas que enfrentan el río, aprovechando las mejores condiciones ambientales y mayor visibilidad asociadas a los grandes vacíos y espacios públicos del lugar.

Al respecto, estos espacios públicos cuando están de manera longitudinal al río toman forma de parques y plazas donde predomina la vegetación. Mientras que los espacios públicos transversales al río o que conectan la ciudad con este, toman la forma de paseos y plazas “duras”⁷. También, se generan plazas duras en los accesos a hitos y edificios importantes del sector. No obstante, se aprecia una fuerte fragmentación del

7

Es decir, con un diseño predominantemente de pavimentos con pequeñas áreas de vegetación, debido a su vocación más orientada a la movilidad que al descanso.



Fig. 14

Plano llenos y vacíos del Barrio Mapocho. Fuente: Elaboración propia.



Fig. 15

Plano alturas del Barrio Mapocho. Fuente: Elaboración propia.



Fig. 16

Plano usos del Barrio Mapocho. Fuente: Elaboración propia.

En ciertas zonas del nodo Cal y Canto más de 49 personas caminan por metro cuadrado por minuto (Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2016)

espacio público en el nodo de cal y canto que interrumpe la continuidad del sistema de plazas, parques y paseos de borde río. Esto producto de la convergencia de avenidas y puentes importantes de este sector, que priorizan al automóvil y la movilidad intercomuna antes que al peatón y su experiencia en el espacio. A pesar de que esta zona es uno de los puntos de mayor flujo de personas de la ciudad⁸.

En ese sentido, los flujos peatonales predominantes de la zona poseen dirección norte- sur motivados por la continuidad comercial entre el centro y la ribera norte. Los que son materializados por el Paseo Puente, avenida Independencia, La Paz, Recoleta y sus respectivos puentes. Mientras que los flujos vehiculares tienen una preponderancia en el sentido oriente-poniente por avenidas como Santa María y la autopista costanera norte. Asimismo, se distingue la concentración de salidas de metro y paradas de autobús en el nodo cal y canto. Elementos que tienen influencia directa en los mayores flujos peatonales que se dirigen de este sector hacia el norte, al constituirse como plataforma intermodal entre peatones, buses, metro e incluso bicicletas.

Finalmente, se realiza un diagrama síntesis del sector considerando todas las situaciones antes mencionadas. Así, se establece que el lugar se estructura por 2 ejes. El primero es un eje longitudinal al río que se materializa en un vacío lineal que agrupa a este y su sistema de espacios públicos asociados. Este eje comienza en la Estación Mapocho y remata en el Museo de Bellas Artes, por ende, en conjunto con los parques, se constituye como un eje cultural y de esparcimiento. Mientras que un segundo eje transversal al río se materializa en un vacío contenido por hitos que coincide con el nodo de metro Cal y Canto y constituye un punto focal o de pausa dentro del gran vacío lineal. Permitiendo así, en este punto particular conexiones peatonales, visuales y programáticas, al romper con la barrera natural generada por el río, mediante un “vacío espacial” que tensiona ambas riberas. Lo que se ve reflejado también en una mayor homogeneidad arquitectónica y urbana, agrupando edificios como la Estación Mapocho, el Ex Hotel Bristol, la Piscina de la Universidad de Chile y el Mercado Central, entre otros.

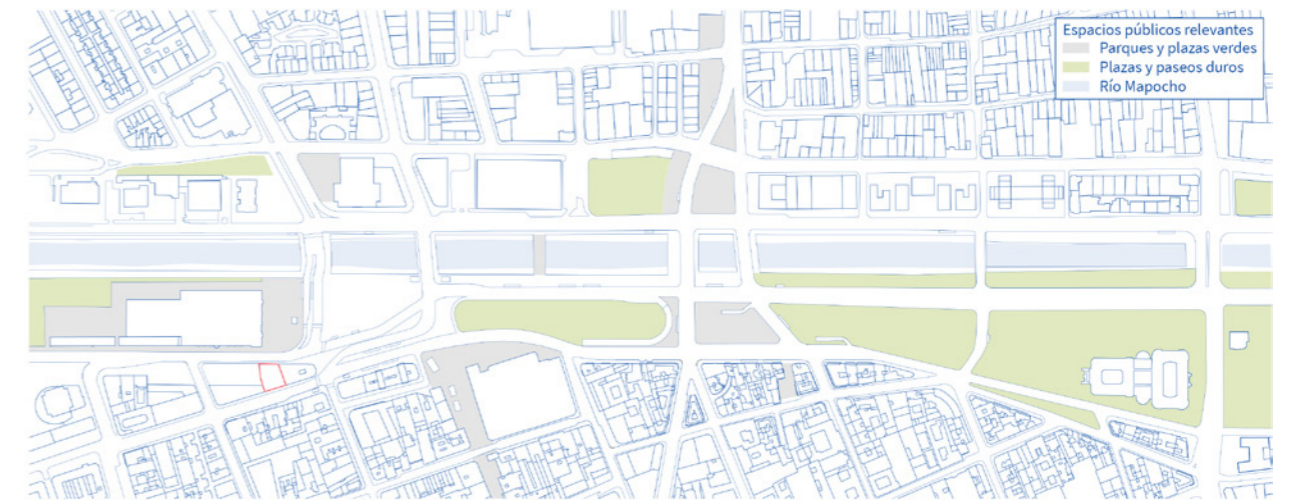


Fig. 17

Plano espacios públicos del Barrio Mapocho. Fuente: Elaboración propia.

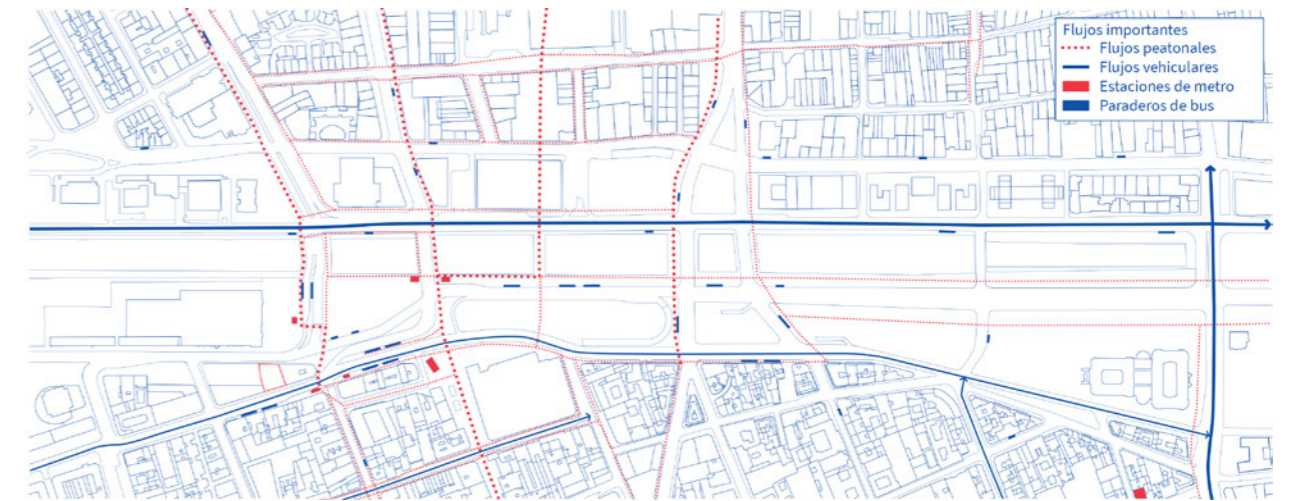


Fig. 18

Principales flujos del Barrio Mapocho. Fuente: Elaboración propia.

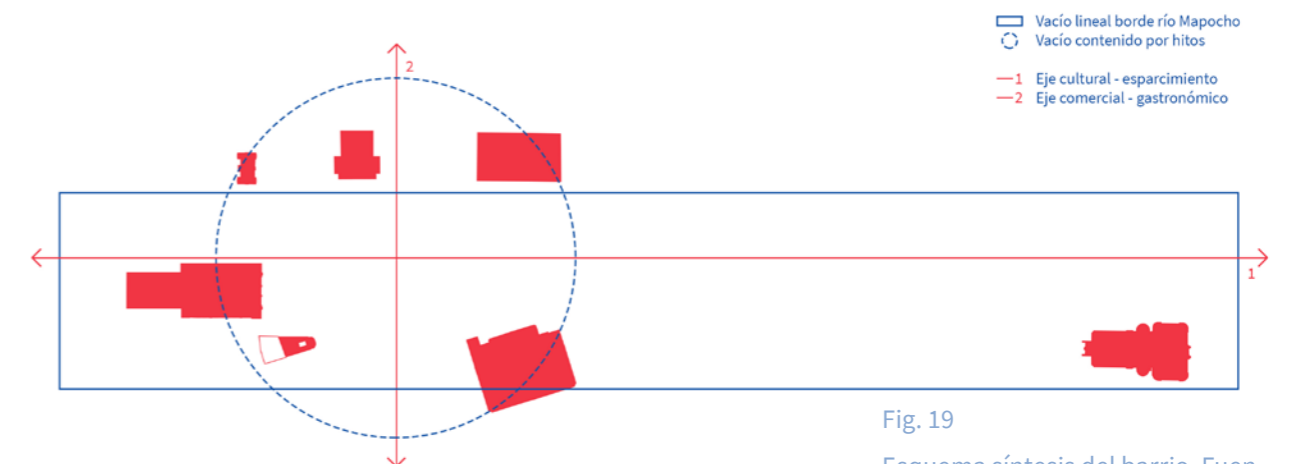
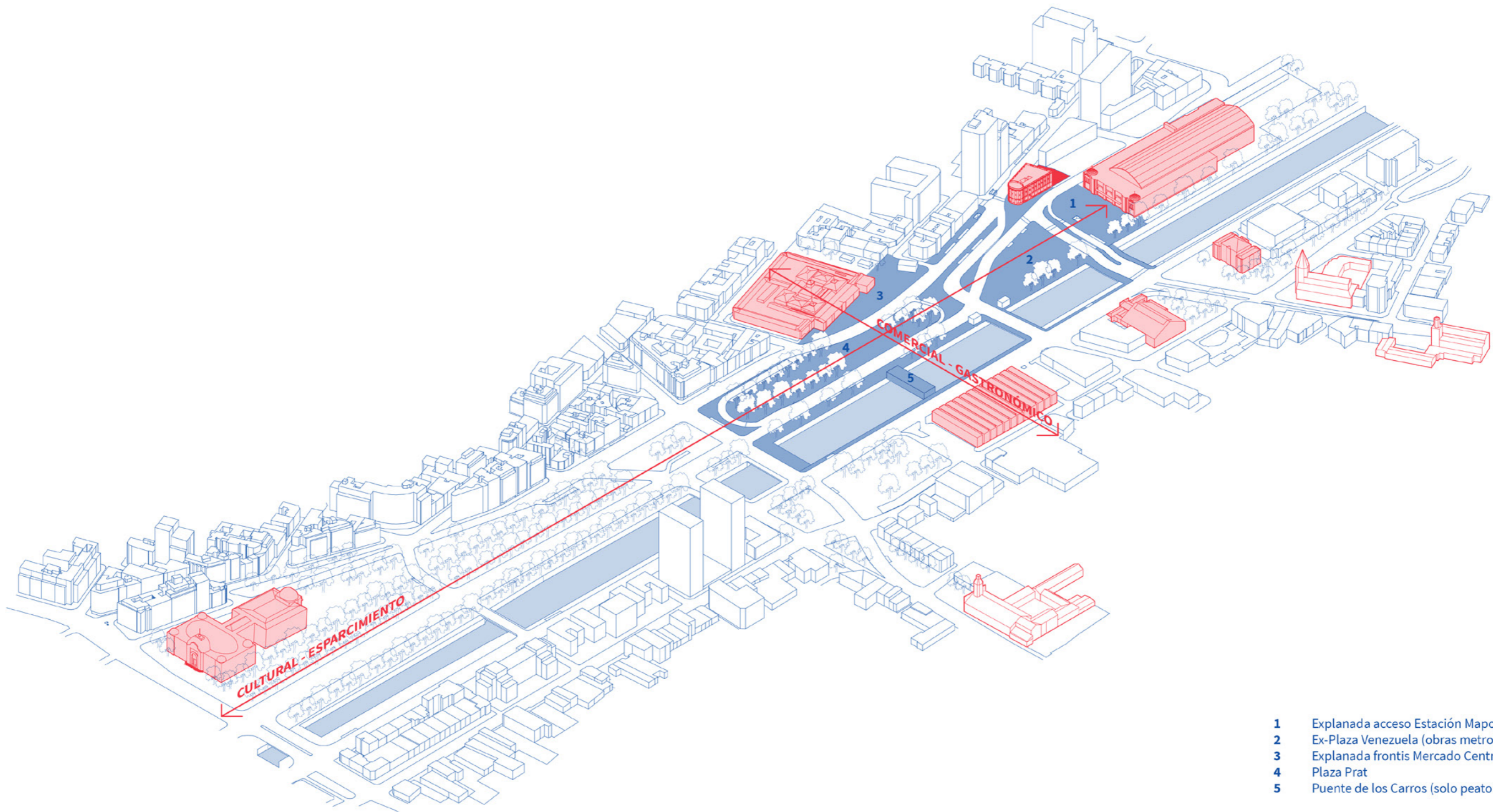


Fig. 19

Esquema síntesis del barrio. Fuente: Elaboración propia.



- 1 Explanada acceso Estación Mapocho
- 2 Ex-Plaza Venezuela (obras metro)
- 3 Explanada frontis Mercado Central
- 4 Plaza Prat
- 5 Puente de los Carros (solo peatonal)

Fig. 20
 Axonométrica síntesis del barrio.
 Fuente: Elaboración propia.

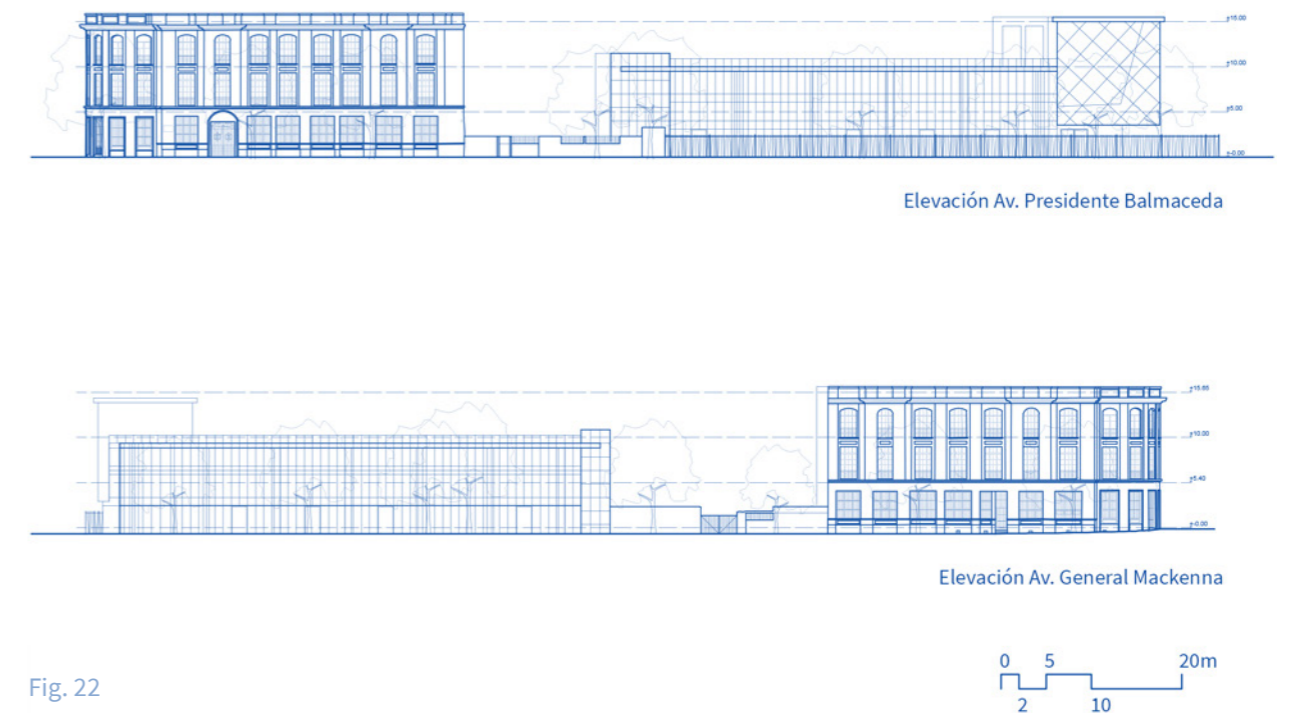
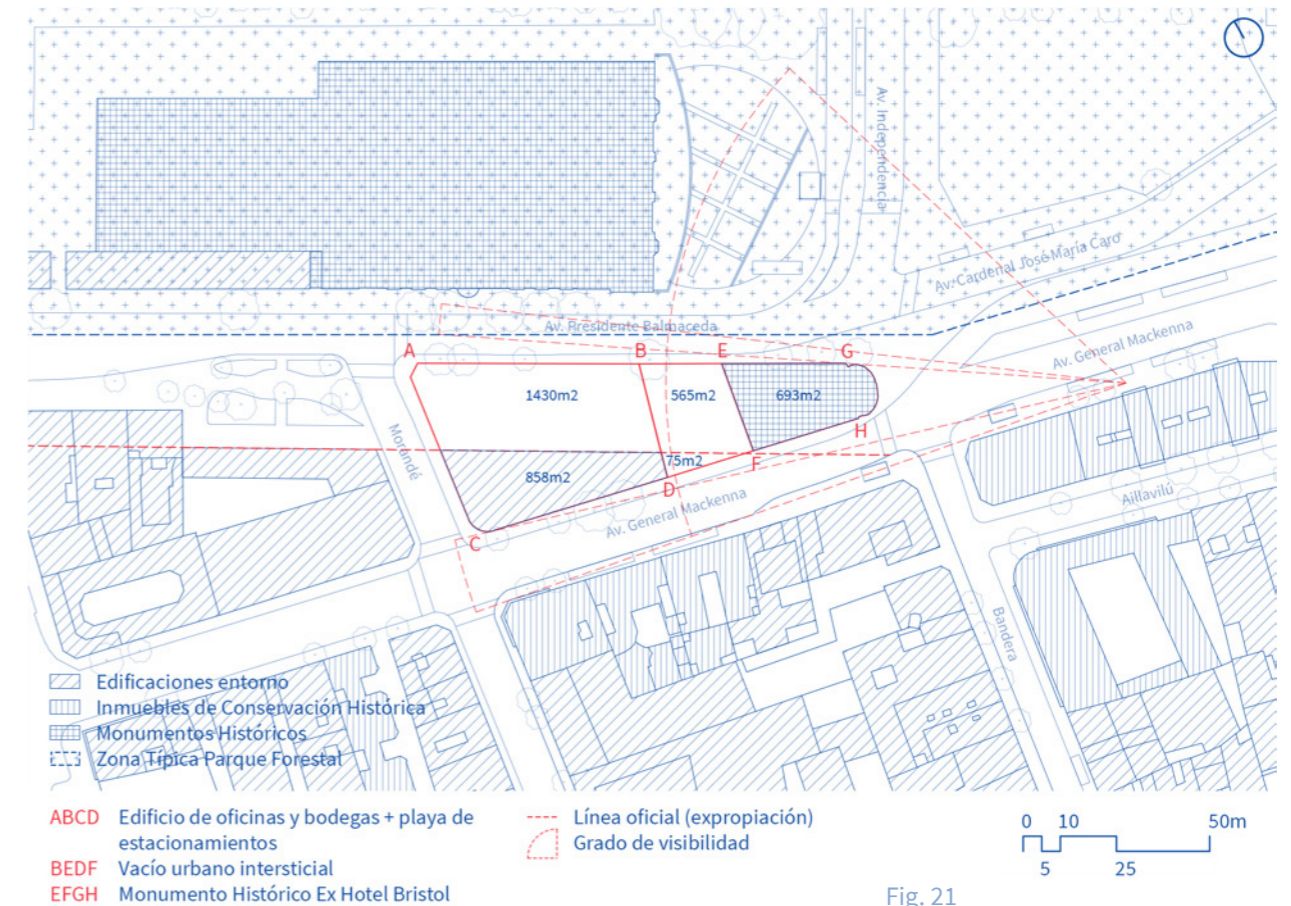
Análisis manzana

El vacío urbano seleccionado se encuentra al poniente del sector delimitado como Barrio Mapocho, específicamente, entre las calles Presidente Balmaceda al norte, General Mackenna al sur, Morandé al poniente y Bandera al oriente. Este se encuentra dentro de una manzana “isla” del sector, en este caso, de forma triangular, producto de la adaptación del damero fundacional al trazado del río Mapocho. La manzana se encuentra dividida en 3 predios, de los cuales el terreno entre medianeros (que también atraviesa la manzana) corresponde al vacío urbano que, es utilizado esporádicamente como playa de estacionamientos. Mientras que en el terreno hacia el lado poniente se ubica un reciente edificio vidriado de oficinas y bodegajes con estacionamientos. Y en el terreno hacia el lado oriente y consolidando la “punta de diamante” de la manzana, se encuentra el Monumento Histórico Ex Hotel Bristol, actualmente en desuso.

En cuanto a la normativa asociada a estos predios, estos no se encuentran en una zona especial de edificación, al estar en la Zona A de la normativa edificatoria de la comuna. Sin embargo, al ser uno de ellos un Monumento Histórico, aplican restricciones patrimoniales que afectan a todos los predios de la manzana. De esta manera, “las nuevas edificaciones que se proyecten deberán supeditar el tratamiento de fachadas, volumetría y altura a las de dichos inmuebles, cualquiera sean las alturas máximas o mínimas y el coeficiente máximo de constructibilidad establecidos para la respectiva zona o sector” (Ilustre Municipalidad de Santiago, 2019, p.24). Aun así, se conservan ciertas normativas de la Zona A no especificadas en las restricciones patrimoniales. Como la obligatoriedad de fachada continua, altura mínima de 3m en primer piso y prohibición de residencia en primer nivel, entre otros.

Por otra parte, la manzana actualmente está afecta a expropiación por el lado de Avenida Balmaceda, según lo establecido en el PRMS 1994, para la futura construcción de la vía troncal “Costanera Sur”. Lo que traslada la línea oficial unos metros, dejando casi inconstruible el vacío urbano en cuestión y en estado de futura demolición al Ex Hotel Bristol. Incluso, el edificio de oficinas construido recientemente en la manzana se limita a la nueva línea oficial utilizando menos de la mitad de la superficie total del terreno y dejando el resto como estacionamientos.

No obstante, se cuestiona la vigencia de esta línea de expropiación dada la inviabilidad de la realización Avenida Costanera Sur en este sector. Pues, la declaratoria de protección patrimonial del Ex Hotel Bristol en 2007 y, por lo tanto, la imposibilidad de demolerlo para la realización de la vía, hace irrea-



lizable este proyecto a nivel de suelo en este lugar. De hecho, la idea de proteger el edificio surgió a raíz del inminente paso de la costanera sur por avenida Balmaceda. Pues, según Sandra Gysling del departamento de Obras de Santiago: “Como la calle tiene cerca de 25 metros de ancho y la autopista necesita 40, para ampliarla se tendría que haber expropiado el Bristol (...) por eso nació la idea de proteger el edificio y declararlo monumento, lo que se logró en 2007. Ahora, cuando se haga la Costanera Sur por ese sector, deberá ser subterránea” (La Tercera, 2011).

Aun así, el proyecto que ha comenzado el año 2020 su primer tramo en la comuna de Cerro Navia, entre Américo Vespucio Norte y Avenida La Estrella, ha perdido con el tiempo su objetivo de funcionar como autopista paralela a la costanera norte, para pasar a ser más la remodelación de la avenida costanera sur preexistente. Pues, su primer tramo, contará solo con 2 pistas por dirección e incluirá obras de paisajismo, ciclovías y paraderos de gran capacidad (Revista Energía, 2021). Además, el solo hecho de pensar su trazado como autopista a nivel en el lugar estudiado, solo aumentaría la fragmentación del espacio público ya existente en el lugar, dificultando aún más los altos flujos peatonales sentido norte-sur y opacando la vocación de “gran espacio público” que tiene el área.

En resumen, la división de la manzana en 3 predios, con un Monumento Histórico en desuso, un edificio de oficinas y bodegas con un diseño disonante y aislado de su fuerte entorno patrimonial y un vacío urbano que se ha mantenido en el tiempo debido a la cuestionable vigencia de una línea de expropiación que lo condena a no ser utilizado, hace pensar la intervención de este vacío urbano no como algo puntual. Sino como un proyecto de manzana que mire más allá de la individualidad del predio y responda a la verdadera vocación de este tipo de manzana “isla” de articular el centro histórico con la ribera del río. Rol urbano que producto de la normativa y la separación en predios (por no decir distintos proyectos de ciudad) actualmente no se está cumpliendo

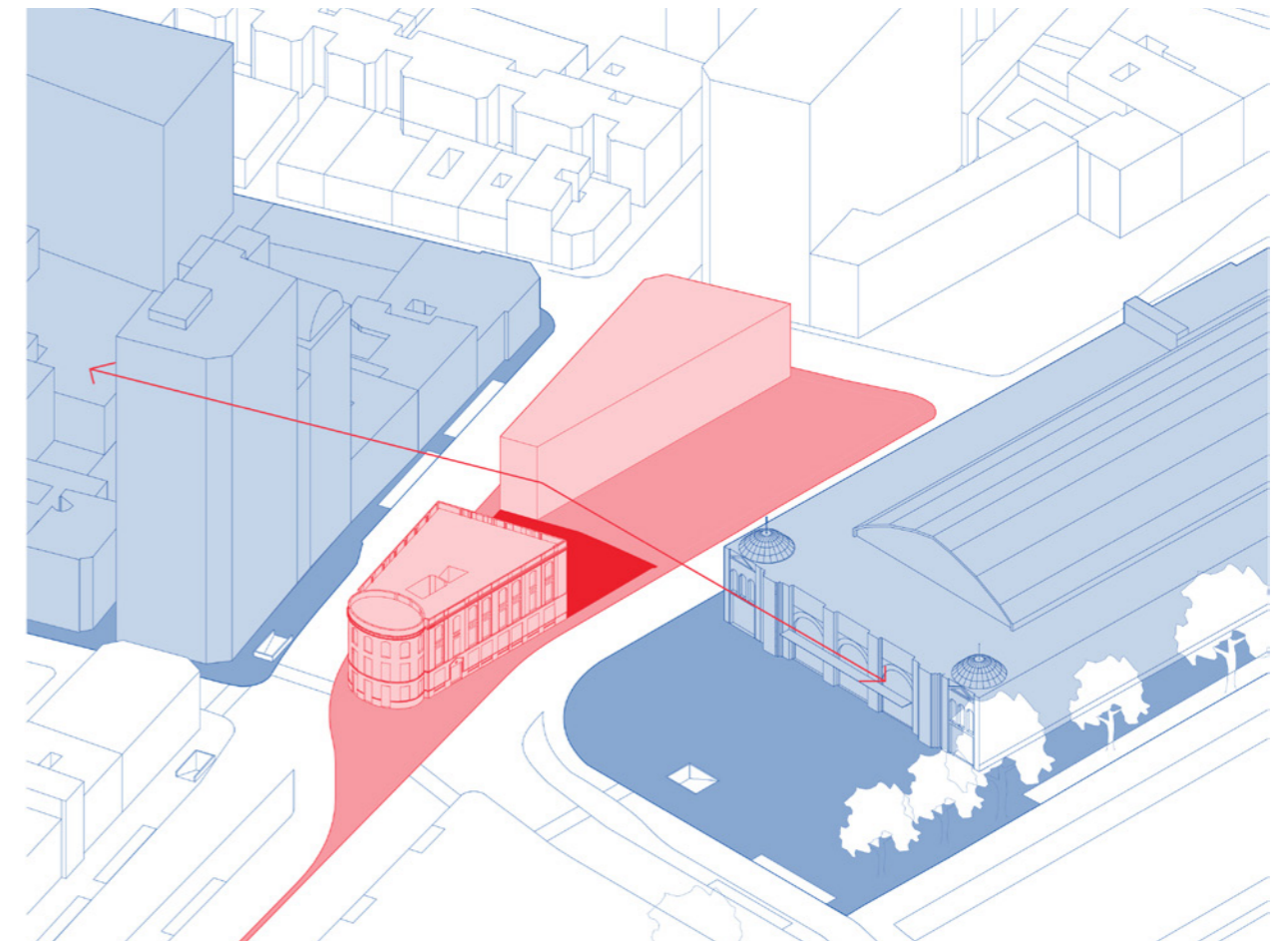


Fig. 23

Axonométrica síntesis manzana.
Fuente: Elaboración propia.

Ex Hotel Bristol

El ex Hotel Bristol fue construido en 1915 por el arquitecto español José Forteza Ubach, bajo el estilo de la arquitectura neoclásica y siendo a la vez una de las primeras construcciones de hormigón armado en Chile. Su origen tiene estrecha relación con la Estación Mapocho, ya que, empezó a ser edificado el mismo año de la inauguración del terminal de trenes, que en esos años era la principal puerta de entrada para los turistas extranjeros que arribaban al país vía el puerto de Valparaíso (La Tercera, 2011).

Sin embargo, su uso original no correspondía al hospedaje, sino que fue diseñado como vivienda unifamiliar para Humberto Quennette, para luego pasar a ser propiedad de León Durandín en 1934. Así, la fecha en que el edificio adoptó su destino principal como hotel, no es clara. Pero, en la publicación "Guía del Veraneante" de los Talleres Gráficos de los Ferrocarriles de 1944 ya aparece como tal (Archivo Fotográfico Dirección de Arquitectura, s.f). De esta forma, el edificio llega a su tiempo de máximo esplendor⁹ gracias a los múltiples pasajeros que arribaban a la Estación Mapocho.

Pero, es esta relación de dependencia lo que detona el comienzo de su declive hacia el año 1935, tras la inauguración del aeropuerto de Cerrillos. Pues, los turistas dejaron de llegar a Santiago utilizando el tren, lo que obligó al hotel a depender ahora de los turistas nacionales. Por lo que, bajó su demanda considerablemente y, además, esto causó que cambiara varias veces de dueño, mientras el sector iba tornándose más bohemio. Incluso, el hotel comenzó a arrendar sus habitaciones como departamentos (La Tercera, 2011).

El cierre de la Estación Mapocho en 1987 desencadenó también el cierre del hotel. Que estuvo abandonado unos años hasta que fue comprado por la Municipalidad de Santiago en 1991 para acoger algunas de sus dependencias. Para el año 2007 el anuncio del trazado de la Costanera Sur por Avenida Balmaceda y, por ende, la posibilidad de demolición del inmueble, motivó a declararlo Monumento Histórico por sus valores urbanos, formales e históricos.

Luego, por efectos de la pandemia del año 2020 los servicios presenciales instalados en el edificio perdieron funcionalidad, por lo que, se decide cerrar el edificio otra vez. Finalmente, el año 2021 fue entregado a "título gratuito" por la Municipalidad a la Policía Nacional de Investigaciones para la instalación de la nueva sede de la Prefectura Metropolitana Centro Norte de la PDI (Policía Nacional de Investigaciones, 2021). La cual buscará restaurar el inmueble luego de los meses en estado de abandono.

9

"Con sus 50 habitaciones, fina cocina y pasillos alfombrados, logró transformarse en un espacio de lujo, incluso, recomendado por guías internacionales de la época." (La Tercera, 2011)

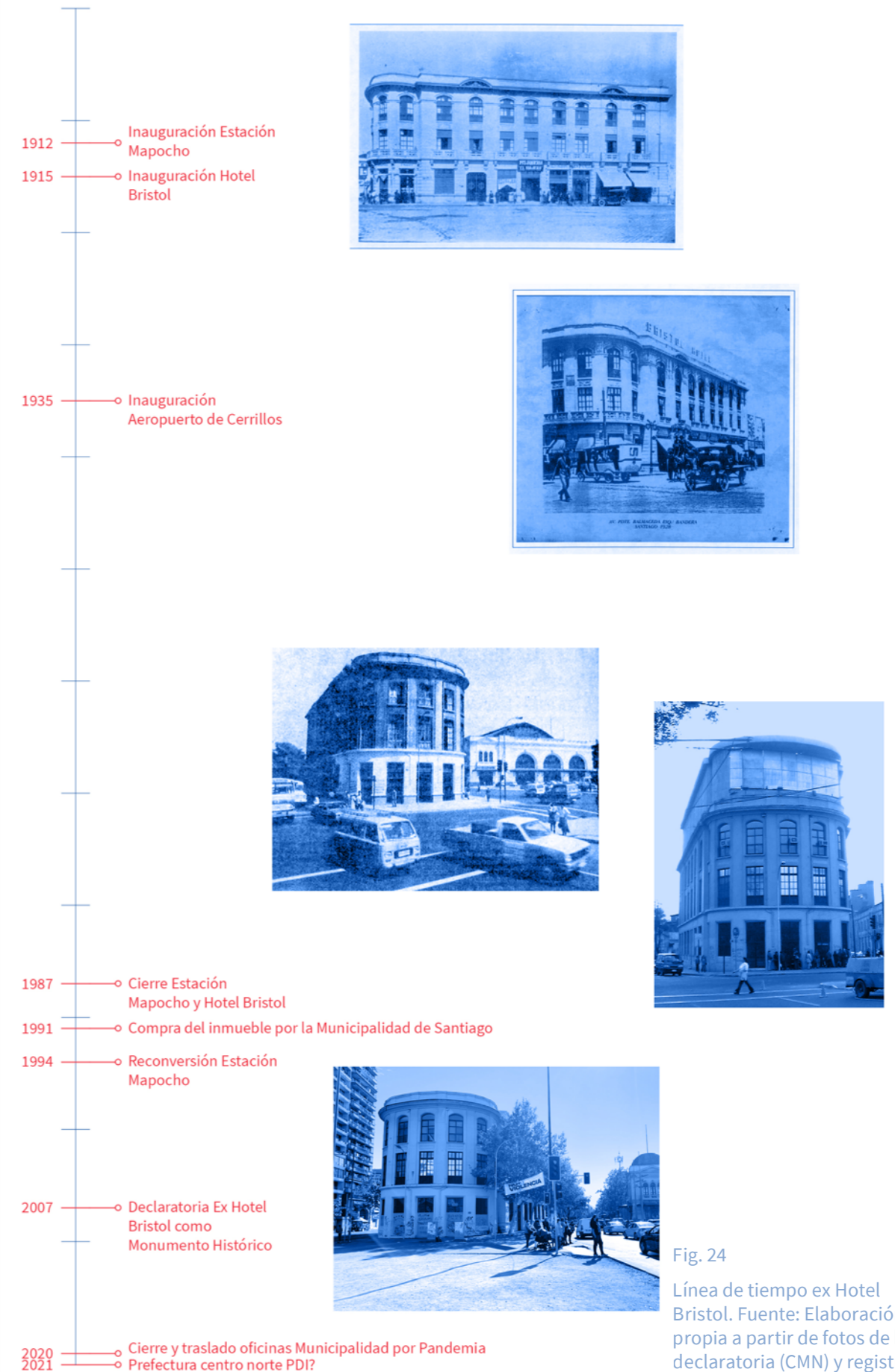


Fig. 24
Línea de tiempo ex Hotel Bristol. Fuente: Elaboración propia a partir de fotos de la declaratoria (CMN) y registro propio 2021

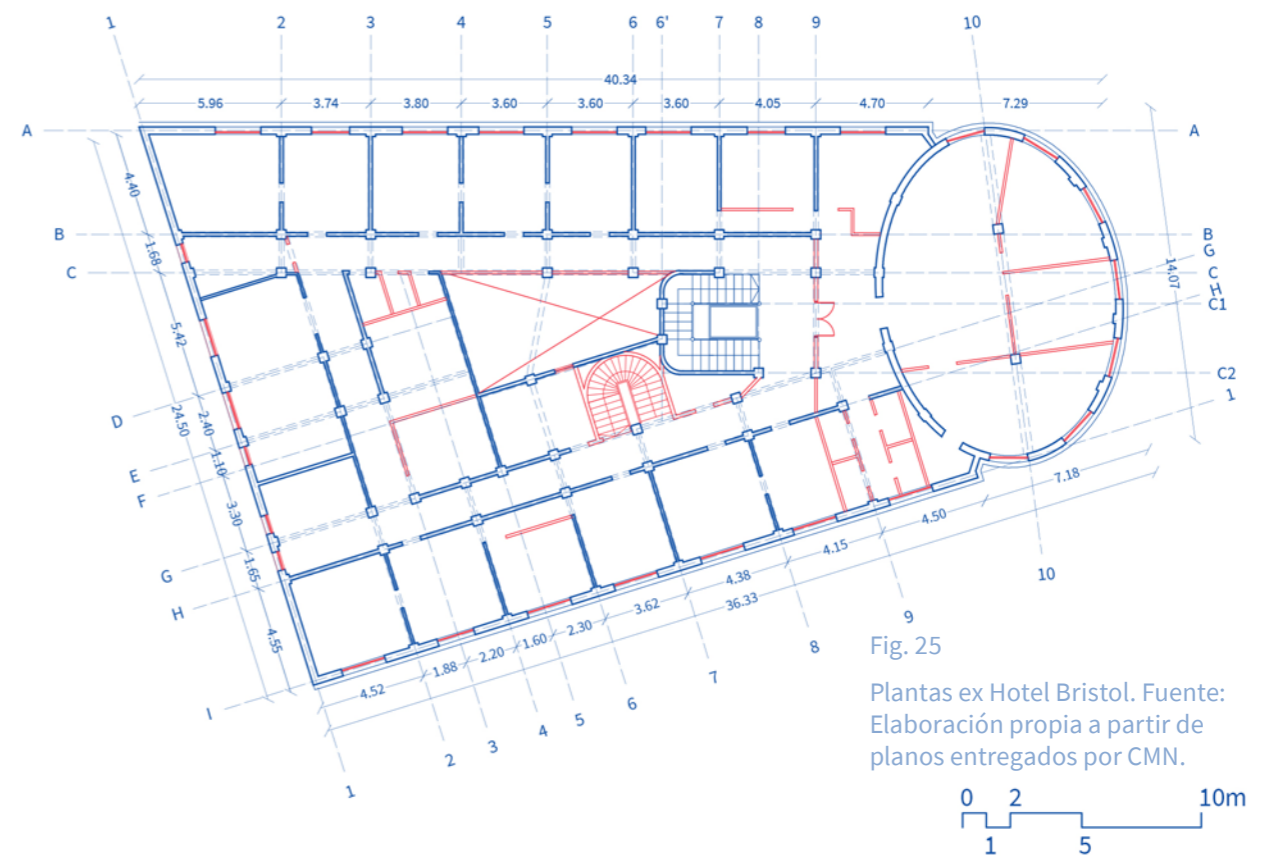
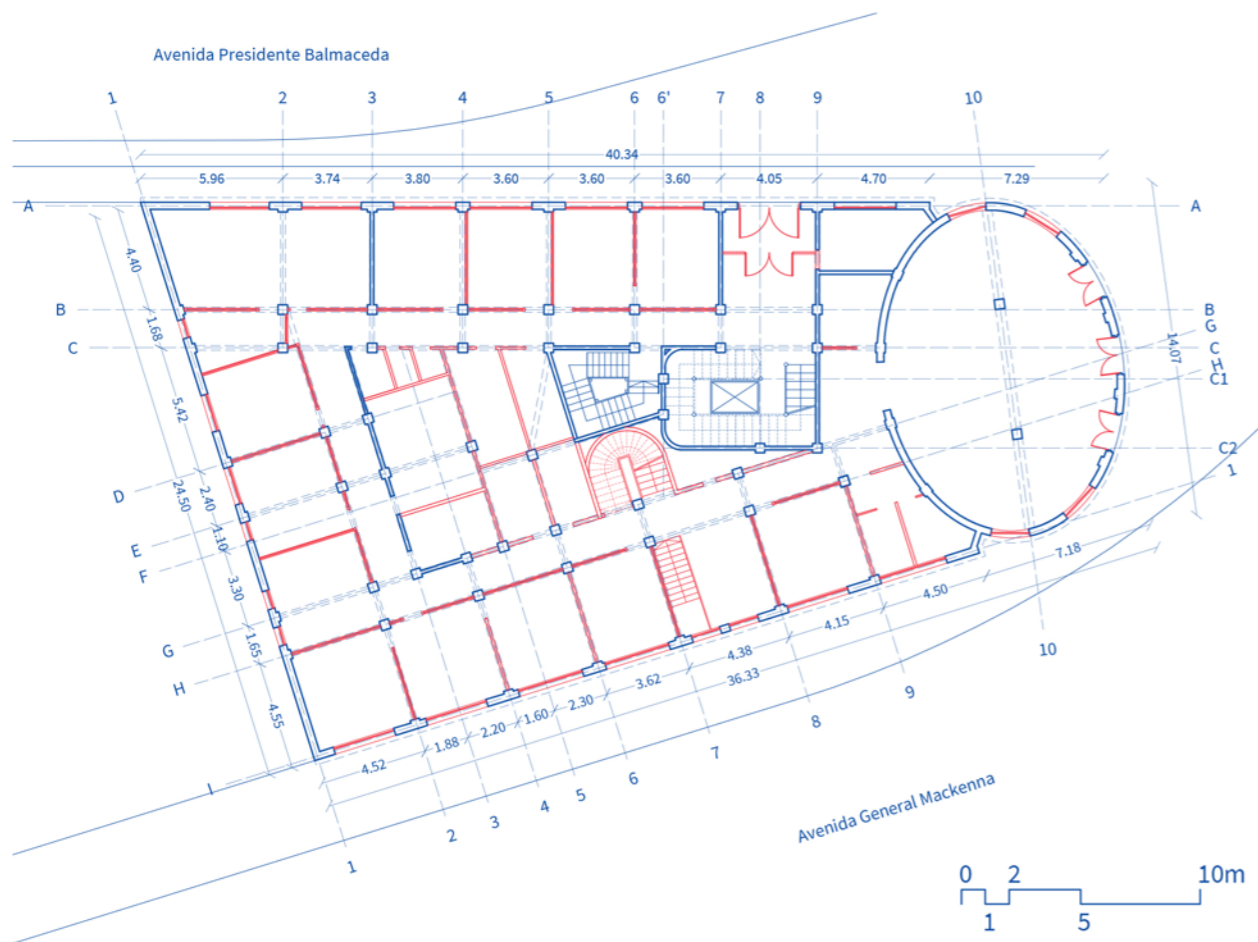
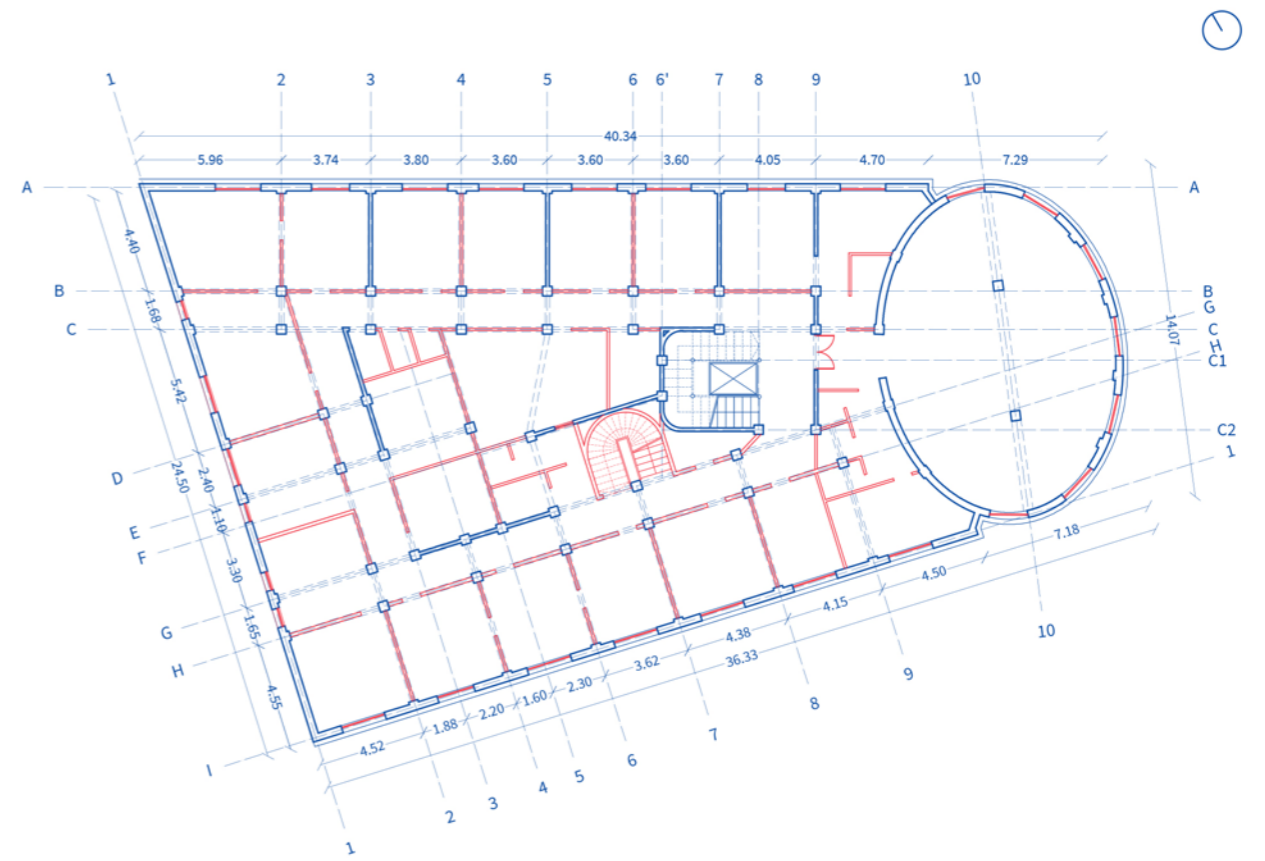
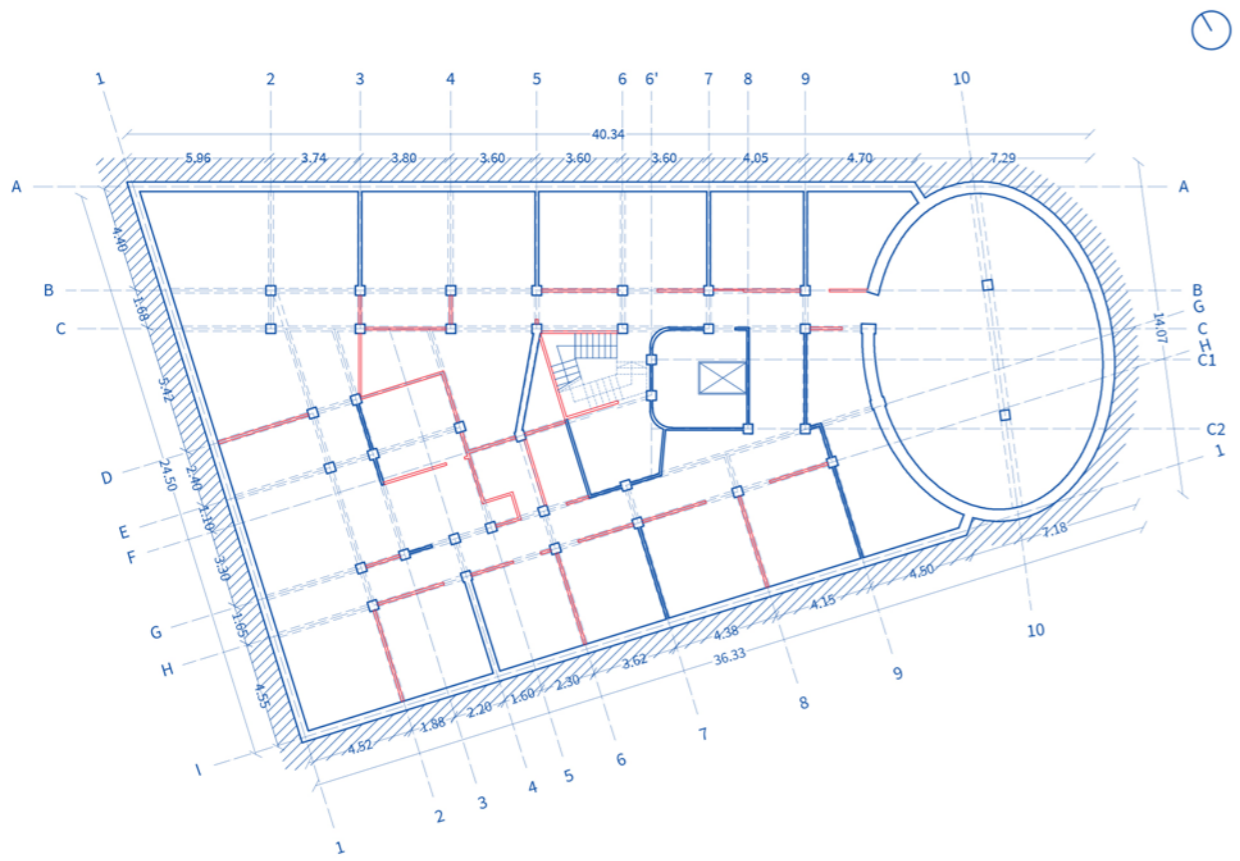


Fig. 25
Plantas ex Hotel Bristol. Fuente:
Elaboración propia a partir de
planos entregados por CMN.

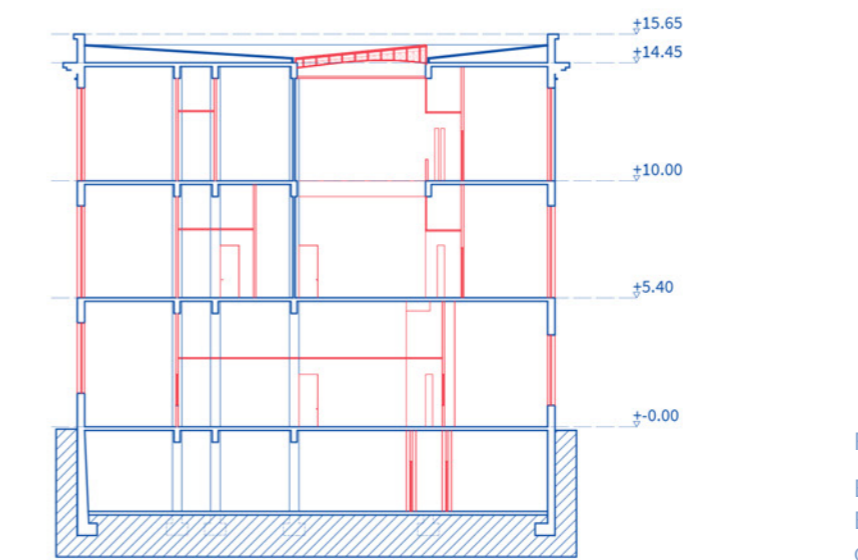
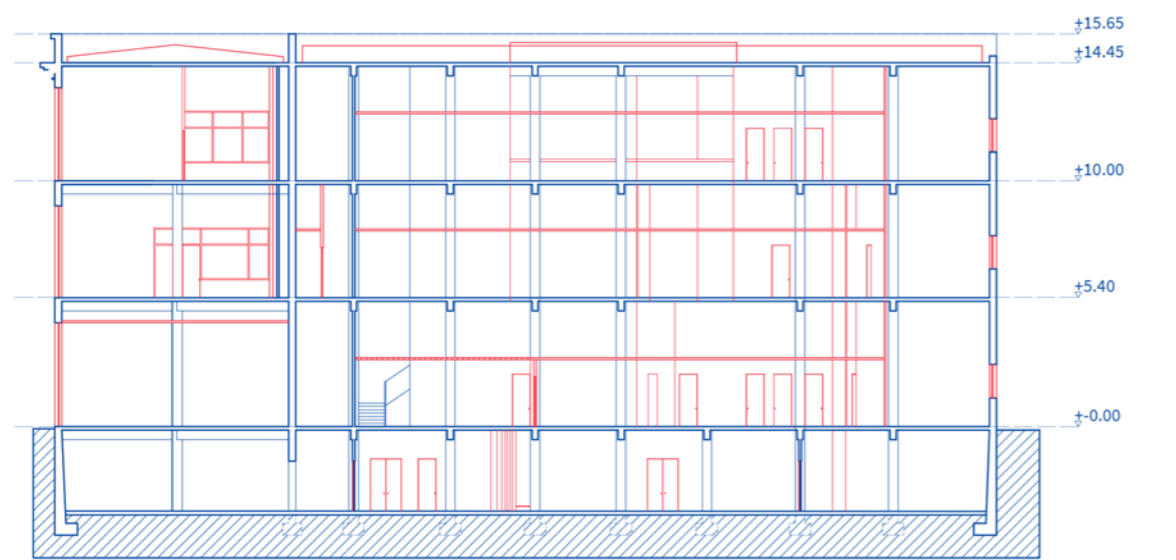
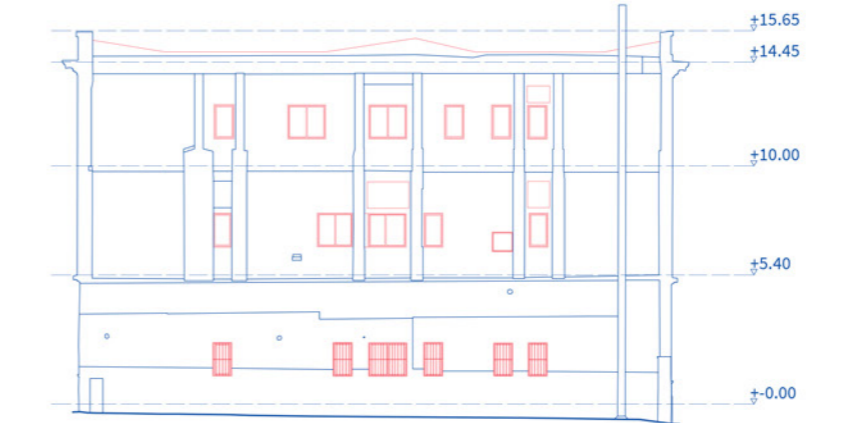
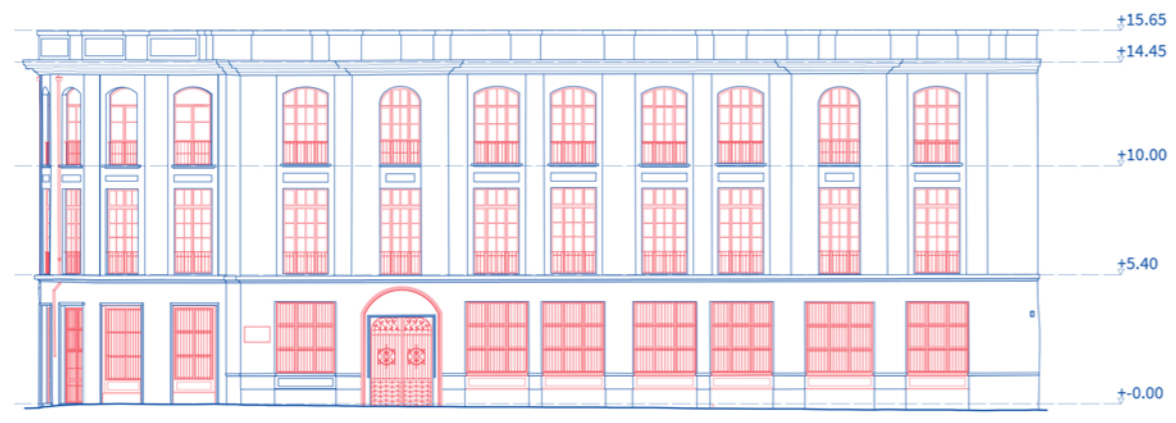


Fig. 26
Elevaciones y cortes ex Hotel Bristol, destacando elementos originales (azul) de los añadidos o modificados en el tiempo (rojos).
Fuente: Elaboración propia a partir de planos entregados por CMN.

Diagnóstico situación original y existente

Las múltiples etapas de uso, abandono y reutilización que ha tenido el ex Hotel Bristol han dejado repercusiones también en su estructura, espacialidad y expresión. Mediante el agregado, sustracción y remplazo de sus elementos:

Estructura:

La estructura principal del edificio está compuesta por un sistema de pilares y vigas de hormigón armado distribuido en 2 crujeías que siguen el ángulo de las fachadas norte y sur. Esta estructura es reforzada por muros de hormigón armado y muros de albañilería confinada que dan cerramiento a las fachadas, crean divisiones interiores y dan sustento al remate ovalado del edificio. En ese sentido, su estructura principal se mantiene casi sin alteraciones respecto al original, siendo solo los muros de albañilería (estructura secundaria) los que se han sustraído y perforado para ser remplazados por divisiones interiores modernas y para la creación de nuevos vanos en la fachada poniente.

Fachadas:

Se aprecia la división en basamento, desarrollo y remate, siguiendo el orden clásico. Sus vanos son rectangulares en los dos primeros niveles y con forma de arcos peraltados en el último. A su vez, son más anchos en el primer nivel (originalmente de uso comercial) y más estrechos en los pisos superiores (habitaciones). Respecto a su situación original, se observa mediante fotografías antiguas que hay actualmente una simplificación de los elementos formales de las fachadas (sustracción de balcones, cornisas y ornamentación), girando de una expresión neoclásica a una más racionalista. Asimismo, en el primer nivel se agregaron antepechos en los vanos originales (que iban de piso a cielo), restringiendo la conexión con el espacio público. Por otra parte, la fachada poniente, aprovechando la demolición de una antigua edificación y la posterior aparición del vacío urbano en cuestión, es perforada por pequeñas ventanas, que no guardan ninguna relación con los vanos originales.

Espacialidad:

Las principales modificaciones que ha vivido el edificio han tenido lugar en su interior. A través de la sustracción de algunos de sus muros interiores de albañilería confinada y la posterior adición de divisiones interiores de volcánita y perfilería metálica (con terminaciones opacas y acristaladas) y, además, de cielos falsos de fibra de madera (celotex). Elementos que han cambiado totalmente la espacialidad original, sobre compartimentando el interior, que ya era bastante restringido debido a su uso original como vivienda, y coartando la altura de los

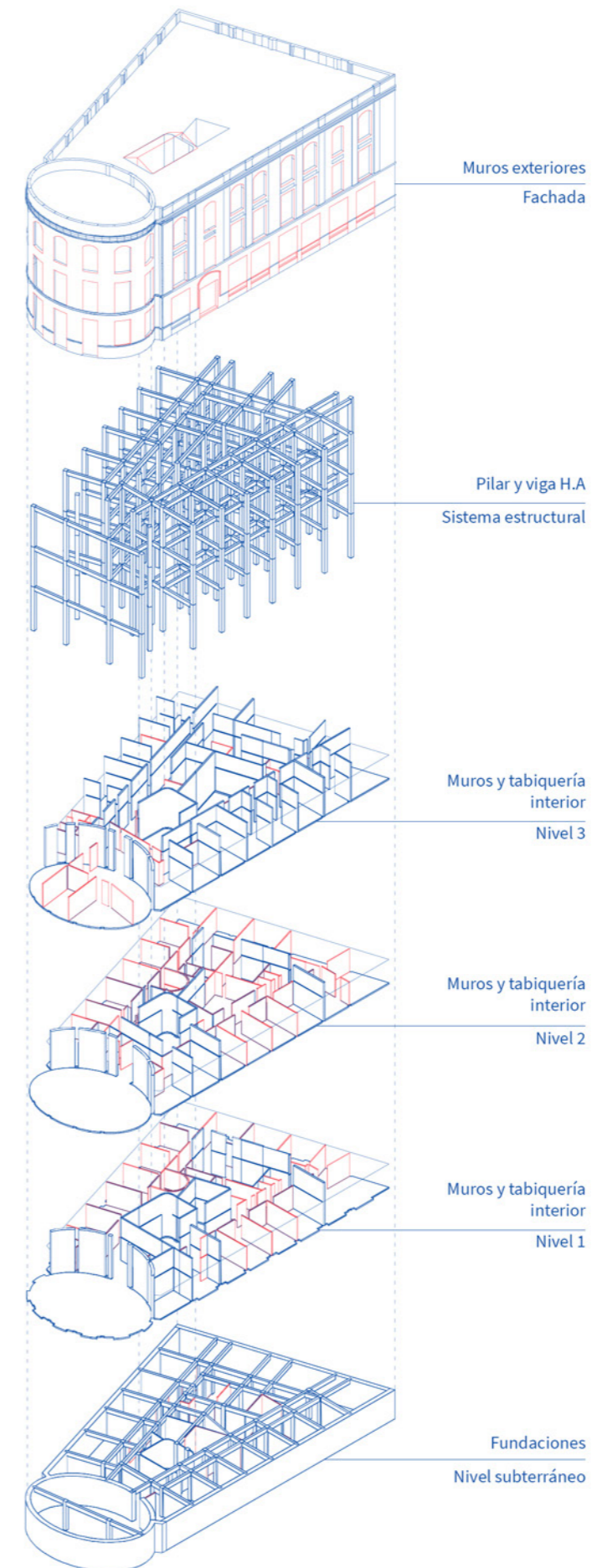


Fig. 27

Comparación fachada norte en 1918 y en la actualidad. Fuente: Elaboración propia a partir de foto antigua extraída de la ficha de declaratoria del CMN y foto actual de registro propio.

Fig. 28

Axonométrica explotada de los distintos componentes del ex Hotel Bristol. Fuente: Elaboración propia.

pisos para dar cabida a oficinas de altura estándar. Incluso, en los pisos más modificados el vacío central del diseño original ha perdido jerarquía ante la incorporación de muros y tabiques nuevos.

Circulaciones:

La circulación vertical se da mediante 3 escaleras y 1 ascensor. La principal corresponde a la escalera original que conecta el primer piso con los pisos superiores y, además, posee un antiguo ascensor (actualmente inhabilitado). La segunda escalera une el primer nivel con el subterráneo y también venía incluida en el diseño original. Sin embargo, la tercera escalera (orientada hacia la fachada sur) corresponde a una circulación vertical agregada para complementar el núcleo vertical original. Las circulaciones horizontales se mantienen perimetrales al vacío central al igual que en la situación original del edificio y se mantiene el acceso principal original por la fachada norte. No obstante, se añade un acceso trasero (actualmente inhabilitado) por la fachada sur, mediante la división de un vano original en dos partes.

Estado de conservación general:

Finalmente, respecto al estado de conservación arquitectónico del edificio, este concentra lesiones y fisuras en la fachada norte (en el basamento y antetecho) y desprendimiento de material y fisuras en la fachada poniente, asociadas a la intromisión de vanos no originales. En cuanto al estado de conservación estructural, según el último estudio realizado por Metro de Santiago (2019), los elementos estructurales presentan agrietamientos y lesiones focalizadas, en columnas, muros, vigas y losas, que son síntoma de las intervenciones de corte realizadas en ellos. En síntesis, el estado de conservación tanto arquitectónico como estructural del edificio es regular, ya que, las lesiones son de carácter puntual y superficial, lo cual se puede solucionar mediante obras de restauración.



Fachada oriente.



Fachada norte.



Fachada norte.



Fachada norte.



Fachada poniente.



Fachada sur.



Oficinas espacio ovalado, segundo piso.



Espacio de oficina, tercer piso.



Cuarto de baño, tercer piso.



Acceso espacio ovalado, primer piso.



Espacio de oficina, segundo piso.



Escalera principal, tercer piso.

Fig. 29

Registro fotográfico del ex Hotel Bristol. Fuente: Elaboración propia a partir de fotografías del autor (2021), para el caso de las imágenes exteriores. Mientras que las imágenes interiores fueron extraídas del estudio del estado de conservación del edificio realizado por Metro de Santiago (2019).

Valores del inmueble

El principal valor del inmueble corresponde a su posición e integración urbana con el contexto. Así, su emplazamiento en la “punta de diamante” de la manzana y su volumetría única marcan un hito en el sector, articulando el centro histórico con la ribera del río y siendo parte, al mismo tiempo, de un borde construido armónico en conjunto a la Estación Mapocho y otros edificios patrimoniales. Además, posee un valor arquitectónico por ser representativo del estilo neoclásico y un valor histórico al estar presente en la memoria colectiva de los pasajeros que utilizaban la Estación Mapocho, donde el Ex hotel Bristol hacia de “telón de fondo” de su plaza de acceso. Por ende, los principales valores del edificio se encuentran en su posición y relación con el conjunto y en su imagen externa. No obstante, posee otros atributos que son necesarios conservar o interpretar para la apropiada recuperación del edificio:

Organización entorno a un núcleo:

El edificio se organiza en torno a un núcleo transversal a todos los niveles, que agrupa la escalera principal, un patio de luz y una zona húmeda. Se valora esta distribución funcional, dejando los espacios servidores al centro y los espacios servidos de forma perimetral a este espacio.

Vocación pública del basamento:

La gran altura del basamento como la proporción de los vanos que posee, hablan de su rol público intrínseco. Sin embargo, este valor se ha perdido hoy en día, debido a que una de las intervenciones realizadas en el tiempo, “taponó” la gran mayoría de vanos del primer nivel (que antes iban de piso a cielo). Desconectándose del espacio público para dar cabida a usos que se abstraen tanto del edificio como del sector.

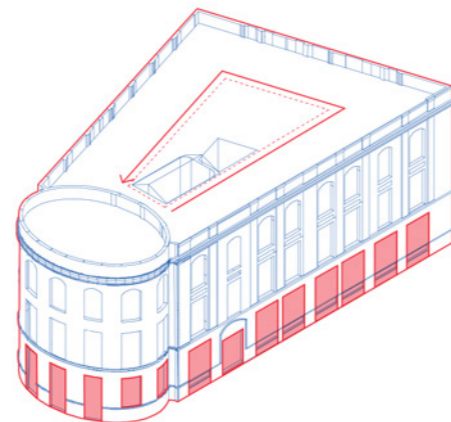


Fig. 20

Axonométrica síntesis de los valores del inmueble. Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones del lugar

Como idea transversal surgida tras la realización del análisis del lugar, desde el contexto urbano hasta la manzana y el ex Hotel Bristol, se puede declarar que existe una coherencia en el rol que tienen los diferentes elementos urbanos y arquitectónicos en sus distintas escalas. Es decir, tanto el Barrio Mapocho, como la manzana “isla”, donde se encuentra el vacío urbano, y el edificio patrimonial adyacente, poseen la vocación de articular diferentes situaciones. Lo que se expresa en los cambios de dirección de la trama urbana y la forma de las manzanas y edificaciones. Sin embargo, el problema está en que esta articulación actualmente se encuentra pendiente, siendo un problema también, presente en todas las escalas.

Pues, en el barrio, el vacío contenido por hitos pierde fuerza como punto focal dentro del gran vacío lineal, al presentar una fragmentación en su espacio público por la convergencia desordenada de avenidas. Asimismo, la manzana se ve restringida tanto por las intervenciones “predio por predio”, que no logran llegar a un proyecto unitario de manzana, como por la aplicación de normativas inconsecuentes con el carácter patrimonial y peatonal del sector (línea de expropiación). Factores que han derivado incluso en el surgimiento y mantenimiento del vacío urbano seleccionado. Que, a pesar de ser un espacio vacío, al estar en desuso y cerrado al público, no se logra incorporar al “vacío espacial” adyacente.

Finalmente, el ex hotel Bristol además de estar en desuso, posee una gran alteración de su espacialidad interior original. Pudiéndose hablar incluso de que la fachada es un edificio y el interior corresponde a otro. Debido a la gran cantidad de usos y dueños que ha tenido en el tiempo. Pues, la función que se le da al interior se ha dissociado de la edificación misma y del lugar. No obstante, ha logrado conservar su valor urbano y arquitectónico como hito del barrio, valorando por sobre todo su emplazamiento, su forma y volumen particulares y su fachada de estilo neoclásico.



Fig. 21

Vista mirando el vacío urbano
seleccionado con el fondo de la Es-
tación Mapocho. Fuente: Registro
propio 2021.

IV PROYECTO

Propuesta programática

A partir del análisis del lugar se decide intervenir la manzana en su totalidad a modo de insertarla nuevamente en las dinámicas del barrio. Sin embargo, primero es de suma importancia definir una función o usos determinados que den vida a las nuevas intervenciones que se realicen en ella. Sobre todo, pensando en el ex Hotel Bristol que ya ha pasado por diversos usos y períodos de abandono. Pues, casi todas las intervenciones que han tenido lugar en el edificio han fallado en su modelo de gestión. En el sentido de que se han enfocado más en la restauración del edificio que en buscar un uso acorde al inmueble y al lugar. Así, según María Paz Troncoso, directora de la Secretaría de Planificación de la Municipalidad de Santiago, “a diferencia de otros hitos de la capital, como los museos, no existe un propósito definitivo para el ex Bristol” (La Tercera, 2011).

Al respecto, debido a la dificultad de proponer usos pertinentes en una de las zonas con mayor accesibilidad a equipamientos y servicios de la ciudad, como estrategia se realiza un catastro de las funciones y servicios que ofrecen los equipamientos principales que son parte de los dos circuitos programáticos identificados previamente en el análisis del barrio (ver fig.). Con el fin de proponer nuevos usos que complementen los existentes y se añadan fácilmente a la oferta programática del sector, sin saturar con funciones ya existentes y satisfaciendo posibles carencias. Así, dentro del circuito cultural y de esparcimiento se consideran el Centro Cultural Estación Mapocho, el Centro Balmaceda Arte Joven, la Piscina de la Universidad de Chile, el Museo de Bellas Artes y Museo de Arte Contemporáneo. Mientras que dentro del circuito comercial y gastronómico del sector se consideran el Mercado Central y el Mercado Tirso de Molina, sin agregar el resto del sector de “La Vega”, por poseer lógicas propias que escapan de los circuitos mencionados.

Por otra parte, para facilitar la comparación entre los distintos usos, se separan en categorías temáticas y, además, se miden en superficie (m²) y porcentajes dentro del total para cuantificar la verdadera escala e importancia de los programas existentes. Así, el comercio se posiciona como la principal actividad del sector, seguido por los espacios multipropósito y los servicios básicos como baños, bodegas y estacionamientos. Dejando como actividades con potencial para seguir explotando las de índole cultural, gastronómico y deportivo. Por lo que, se seleccionan estas áreas temáticas y se buscan usos que complementen las actividades identificadas en ellas (ver fig.).

Actividades culturales:

En concreto, dada la gran cantidad de salas de exposiciones y galerías existentes en el circuito, concentradas en los Museos y en el Centro Cultural Estación Mapocho, se proponen talleres de conservación y de restauración, que generen un lugar específico para estas funciones curatoriales, apoyado también en la cercanía a estos espacios de exposición metropolitanos. Luego, debido a la cercanía de Balmaceda Arte Joven y su oferta programática de salas de ensayo para teatro, danza y música, se propone incorporar una gran sala de teatro que se añada al circuito cultural del sector y potencie el posicionamiento en las artes escénicas de Balmaceda Arte Joven. Además, se plantea nuevas salas de ensayo para Teatro y Danza acorde a las dimensiones del escenario del nuevo Teatro, que logren, además, descongestionar el limitado número de salas del vecino edificio.

Actividades gastronómicas:

Se busca potenciar el circuito gastronómico existente entre el mercado central y el mercado tirso de molina mediante la adición de un tercer punto gastronómico en la manzana en cuestión, que ayude a captar visitantes para el teatro propuesto.

Actividades deportivas:

Finalmente, se propone un gimnasio que complemente las actividades deportivas realizadas en la piscina de la Universidad de Chile, dado que los espacios del edificio están orientados a actividades deportivas específicas (natación, artes marciales y halterofilia) y no existe un espacio determinado para la realización ejercicios generales.

Además, fuera de las actividades culturales, gastronómicas y deportivas se propone la adición de residencias para artistas del mundo teatral y musical, que den lugar temporal a artistas nacionales y extranjeros que hacen giras por la ciudad de Santiago y que específicamente practicarán o presentaran sus obras en el teatro propuesto.

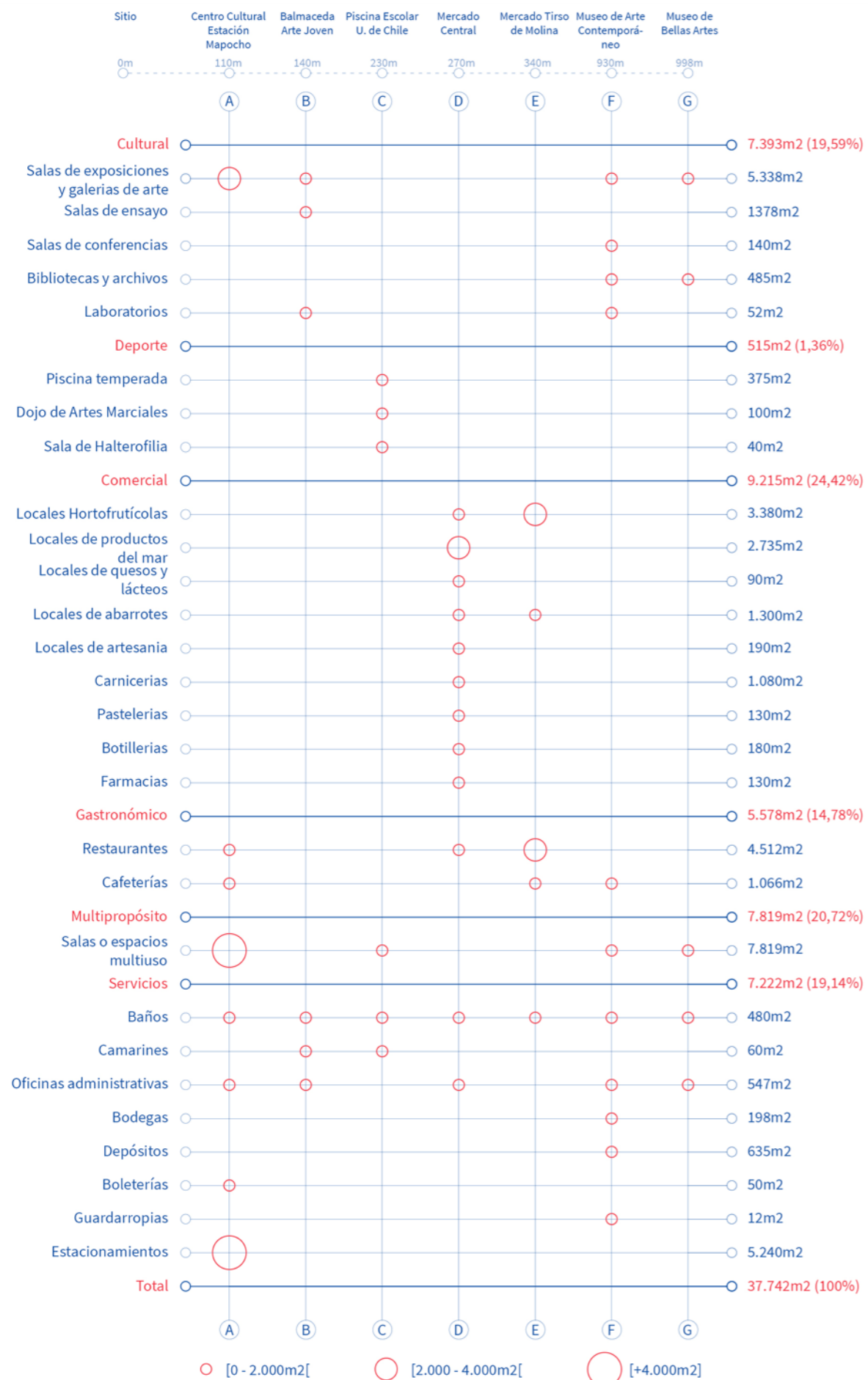


Fig. 22

Catastros de usos existentes de los circuitos programáticos principales. Fuente: Elaboración propia.

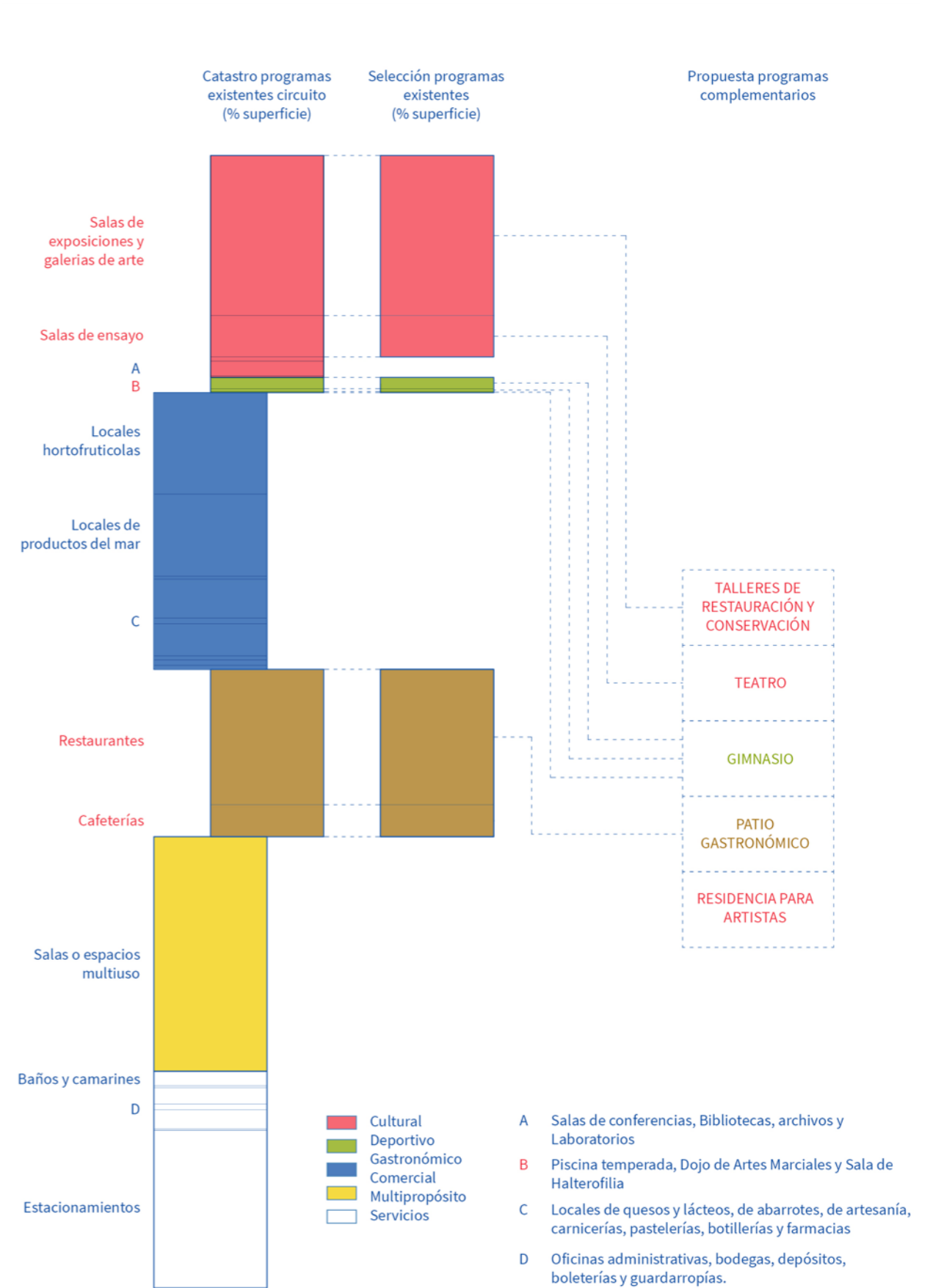


Fig. 23

Diagrama catastro de programas existentes en porcentajes de superficie, la selección de aquellas con potencial y su respectiva propuesta de programas complementarios. Fuente: Elaboración propia.

Operaciones de proyecto

Antes de hablar de las operaciones específicas sobre la manzana, se plantea el rediseño del espacio público del “vacío contenido”, tomando como referencia los lineamientos del proyecto ganador de la “Explanada de los Mercados” que interviene el mismo lugar. Así, se propone unificar y nivelar el espacio público entre la manzana del ex Hotel Bristol y el frontis del mercado central, para responder apropiadamente al alto flujo peatonal entre las dos riberas. Para esto, además, se reordenan flujos vehiculares, se elimina el nudo que conectaba la calle Bandera con Avenida La Paz, ahora continuando directo hacia Independencia y, además, se rehabilita la ex Plaza Venezuela, ampliando a su vez el espacio contiguo (ver anexos).

Por otra parte, al pasar a la intervención específica de la manzana, surge la duda de cómo actuar sobre ella. Por lo que, se procede a una experimentación de la masa y el vacío por medio de maquetas de estudio, buscando potenciar el rol de la manzana y el lugar de articular el centro histórico con el río Mapocho y su sistema de espacios públicos. Pasando primero, por la consolidación continua y total de la manzana, que significa el seguimiento de la normativa y de las reglas morfológicas del centro. Luego, por la división en 2 grandes fragmentos (ex Hotel Bristol y nueva edificación), que constituye un gran bloque continuo atravesado por una plaza, que conecta con la explanada de la Estación Mapocho. Por último, la división en 3 fragmentos más pequeños (ex Hotel Bristol y 2 edificaciones), que articulan la manzana al sector mediante una explanada que enfrenta a la fachada sur de la Estación Mapocho y conectando también con su explanada de acceso. Así, se opta por la tercera opción como estructura más apropiada y eficiente para articularse con el lugar. Pues, la consolidación del borde cercano al centro histórico mediante un “edificio barra”, delimita el fin de este sector y, a su vez, abre hacia su otro lado una explanada que da un “aire” a la fachada sur de la Estación Mapocho, conectándose visualmente y a nivel peatonal con su plaza de acceso y el resto de los sistemas de espacios públicos de la zona. Para realizar lo anterior, se establecen 6 operaciones iniciales de diseño:

Colonizar manzana:

Derivado del análisis del lugar, se piensa el proyecto como una intervención global de la manzana, eliminando el edificio de oficinas existente, por no aportar arquitectónicamente a realzar el ex hotel Bristol y por ser un edificio cuyo diseño es meramente resultado de la línea de expropiación (ya cuestionada anteriormente). Además, el edificio patrimonial, debido a su alto grado de transformación en su interior y su alta compartimentación (tanto original como resultado de las interven-

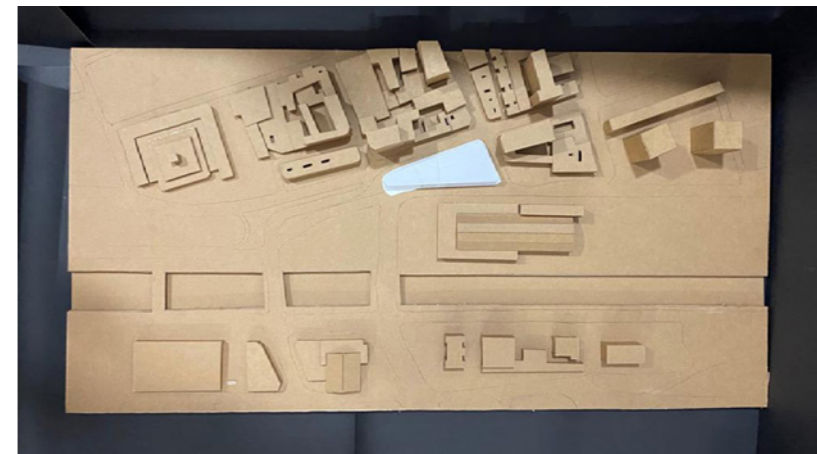


Fig. 24

Maqueta de estudio manzana continua. Fuente: Elaboración propia.



Fig. 25

Maqueta de estudio manzana fragmentada en 2 partes. Fuente: Elaboración propia.

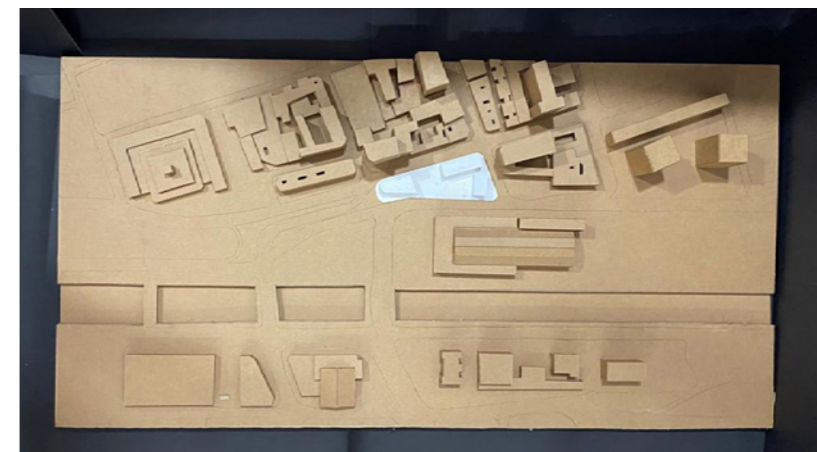


Fig. 26

Maqueta de estudio manzana fragmentada en 3 partes. Fuente: Elaboración propia.

ciones posteriores), se propone vaciar el interior edificio para entregarle mayor libertad. Por ende, se conserva solamente la fachada al ser, según el análisis realizado, lo que posee mayor valor. Conservando así su emplazamiento, forma e imagen exterior característica, para reestructurar su interior y dar cabida a un nuevo uso que realmente se encuentre al nivel de este hito urbano.

Consolidar borde:

Se proyecta un edificio barra que da un “cierre” al sector del centro histórico de, morfología continua y densa, generando hacia su otro lado una explanada, que responde a las lógicas urbanas de la ribera del río, mediante un vacío que se añade a su sistema de espacios públicos.

Contener explanada:

Esta gran explanada se logra contener por el lado poniente mediante la adición de un volumen mas pequeño. Así queda cerrada por el ex hotel Bristol y por el nuevo volumen, con el fin de definir un espacio propio de la manzana, pero que también se abre hacia el norte, respondiendo a la dirección de flujo predominante del sector.

Permeabilizar encuentros:

Las uniones de estos nuevos volúmenes se utilizan para crear ejes que conecten la manzana con sus bordes y con el contexto. Definiendo un eje principal norte – sur que une una salida del metro con la plaza de acceso de la Estación Mapocho y un eje secundario que conecta la explanada con el borde poniente.

Conectar volúmenes:

Los volúmenes al ser separados para conectar la manzana con su contexto, se vuelven a conectar mediante la utilización del eje oriente poniente como circulación horizontal trasversal a esta. Mientras, que en las uniones de los volúmenes se establecen núcleos de comunicación vertical.

Unificar conjunto:

Por último, se unifica el conjunto creado, mediante una cubierta que, además, genera un mayor confort climático tanto en la explanada como en los edificios.

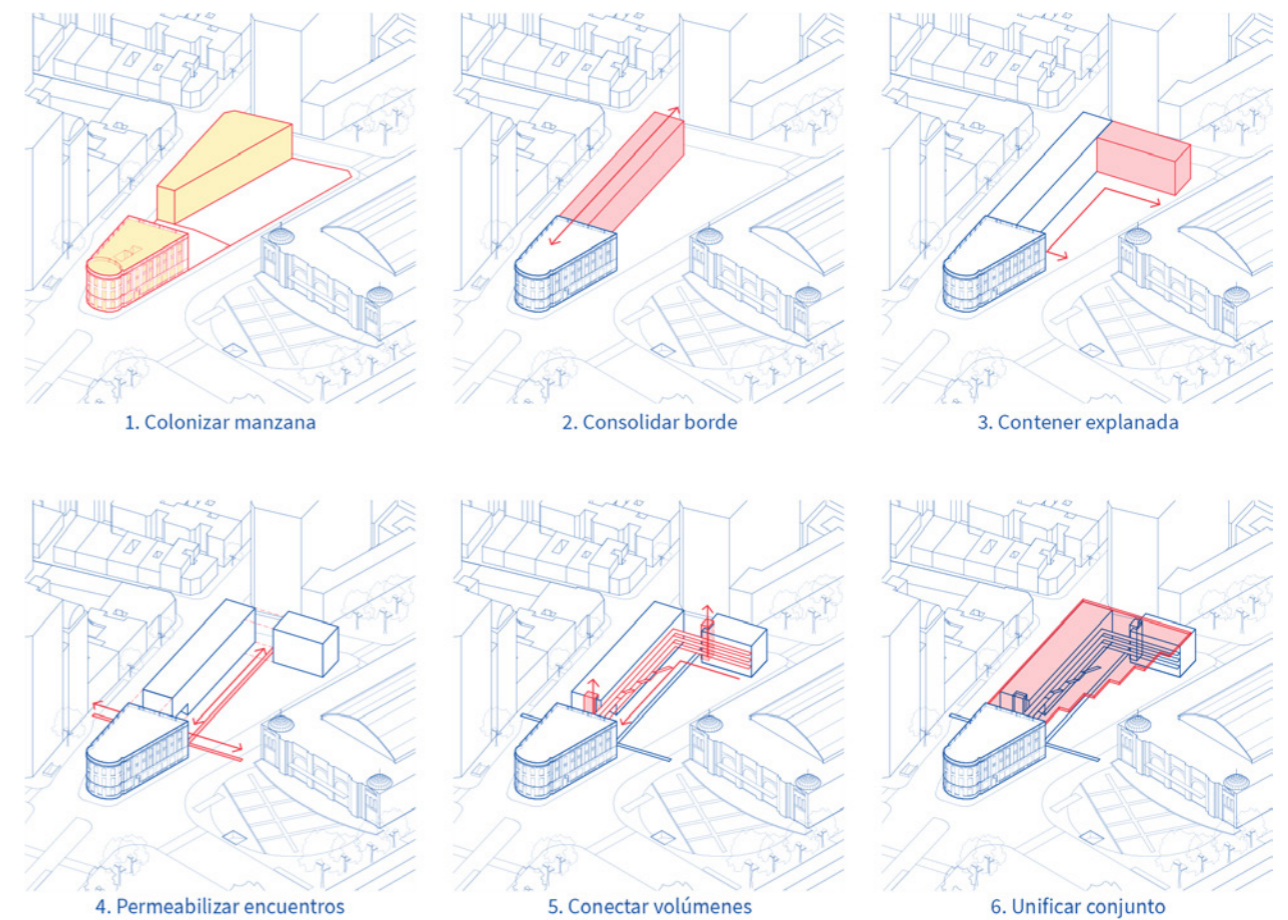


Fig. 27
Operaciones de diseño. Fuente:
Elaboración propia.

V
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Referencias bibliográficas

Alday, I. (2019). *Renovación urbana en barrios patrimoniales: Modelo de gestión del suelo urbano para la inserción de vivienda colectiva de arriendo subsidiario en sitios eriazos de pequeñas dimensiones en Santiago Centro* (tesis de maestría). Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.

Archivo Fotográfico Dirección de Arquitectura. (s.f). Hotel Bristol. *Archivo Fotográfico Dirección de Arquitectura*. Recuperado de https://www.afda.cl/detalle_imagen2.php?i=DC-002879&bus-q=santiago&pag=55&modo=1&v=324419762229a8b4272e101fb59724eb32a43538e1a3401db-3353bfd90184bf73371c5c22658282ab10213b77ea9bde4cc3dfbcc3a2ddd999e3d3ef2b9653ac7&cat=diapositivas [Consulta: 10-11-2021].

Becerra, P. (2020). *Terrain vague en eje Matucana* (memoria de título). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Santiago.

Berruete, F. (2017). Los vacíos urbanos. Una nueva definición. *Urbano*, (35), pp. 114-122.

Careri, F. (2002). *Walkscape*, El andar como práctica estética. Barcelona: GG.

Carrión, F. (2001). *Las nuevas tendencias de urbanización en América Latina*. FLACSO: Quito.

De Solà-Morales, I. (1995). *Terrain vague*. *Anyplace*, 118-123.

Durán, F. (2012). *Habitar colectivo urbano. Residencia en el centro histórico de Santiago* (memoria de título). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Santiago.

Gobierno Regional Metropolitano de Santiago. (2016). *Santiago Camina: La calle como espacio público*. Recuperado de <https://www.gobiernosantiago.cl>

Ilustre Municipalidad de Santiago. (2019). *Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Santiago*. Santiago: Asesoría Urbana – Ilustre Municipalidad de Santiago

Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

Koolhaas, R. (2007). *Espacio Basura*. Barcelona: Gustavo Gili.

La Tercera. (2011). ¿Por qué nadie ha logrado reparar el ex Hotel Bristol?. *La Tercera*. Recuperado de <https://www.latercera.com/diario-impreso/por-que-nadie-ha-logrado-reparar-el-ex-hotel-bristol/> [Consulta: 30-11-2021].

Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili

Messen, R. (2005). *Exploración y puesta en valor de “Vacíos” urbanos, como estrategia de desarrollo para barrios periféricos marginales de Santiago*. Recuperado de http://fidonline.ucecentral.cl/pdf/t_e/rodrigo_messen.pdf

Metro de Santiago. (2019). *Catastro y estudio del estado de conservación de edificios de valor patrimonial. Ex Hotel Bristol*.

Observatorio de Ciudades UC. (2012). *Estudio elaboración de un Plan Maestro de Regeneración para el Barrio Mapocho La Chimba*. Recuperado de https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2014/doc/estudios/Estudio_Elaboracion_de_un_Plan_Maestro_de_Regeneracion_para_el_Barrío_Mapocho_La_Chimba,_2012.pdf

Oviedo, S. (2020). *Vacíos urbanos intersticiales en contextos patrimoniales. El caso del centro histórico de Santiago* (Seminario de Investigación de quinto año). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Santiago.

Policía Nacional de Investigaciones. (2021). Histórico edificio albergará a Complejo Policial.

Policía Nacional de Investigaciones. Recuperado de <https://www.pdichile.cl/centro-de-prensa/detalle-prensa/2021/03/01/hist%C3%B3rico-edificio-albergar%C3%A1-a-complejo-policial> [Consulta: 30-11-2021].

RAE. (2021). Intersticio. *Real Academia Española*. Recuperado de <https://dle.rae.es/intersticio> [Consulta: 09-10-2021].

Revista Energía. (2021). Costanera Sur se convertirá en el eje vial más moderno de Chile. *Revista Energía*. Recuperado de <https://www.revistaenergia.com/23889/> [Consulta: 09-10-2021].

Rojas, E. (2004). *Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales*. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.

Ruidíaz, E. (2013). *Suelo urbano como bien de mercado: Causas explicativas y potencialidades de los sitios eriazos en el triángulo fundacional de Santiago de Chile* (Seminario de Investigación de quinto año). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Santiago.

Senís, E. (2016). *Espacios de oportunidad en la ciudad. Recuperación y uso. Casos de estudio*. (tesis de pregrado). Universidad politécnica de Valencia. Valencia.

Servicio de Impuestos Internos [SII]. (2015). *Preguntas frecuentes*. Recuperado de http://www.sii.cl/preguntas_frecuentes/bienes_raices/001_004_1966.htm [Consulta: 10-09-2021]

Silva, C. (2017). *Revisitando el centro histórico de Santiago: El rol del patrimonio urbano en iniciativas y planes revisados en tres periodos clave (1872-2015)* (tesis de maestría). Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.

Valencia, M. (2013). Santiago tiene más de 4 mil sitios eriazos: casi todos cerca de colegios y recintos de salud. *Plataforma urbana*. Recuperado de <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/06/12/santiago-tiene-mas-de-4-mil-sitios-eriazos-casi-todos-cerca-de-colegios-y-recintos-de-salud/> [Consulta: 30-10-2021]

Vásquez, P. (2016). *Arquitectura contemporánea en contextos patrimoniales: una metodología de integración*. Guadalajara: ITESO. Recuperado de https://books.google.cl/books/about/Arquitectura_contempor%C3%A1nea_en_contextos.html?id=PJtyDAAQBAJ&redir_esc=y

Vera, R. (2012). Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional: Los edificios de estacionamientos de Santiago Centro. *Revista 180*, (29), 38-43. Recuperado de <http://www.revista180.udp.cl/index.php/revista180/article/view/101/99>

**VI
ANEXOS**

