

# LAS HUELLAS DEL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN DE SANTIAGO

Un nuevo espacio para la cultura y el arte  
en Santiago



FACULTAD DE  
ARQUITECTURA  
Y URBANISMO  
UNIVERSIDAD DE CHILE

# LAS HUELLAS DEL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN DE SANTIAGO

Un nuevo espacio para el arte y la cultura en Santiago

Memoria de Antecedentes de Proyecto

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO  
UNIVERSIDAD DE CHILE

Estudiante: Diego Ignacio Plaza Mardones  
Profesor Guía: Juan Pedro Sabbagh Bottinelli  
Semestre de Primavera 2021

## MEMORIA DE ANTECEDENTES DE PROYECTO

### Profesor Guía

Juan Pedro Sabbagh Bottinelli

### Estudiante

Diego Plaza Mardones

### Edición y diseño

Diego Plaza Mardones

### Portada principal, de capítulos e índice

Elaboración propia en base a diseños de trama de cubierta del proyecto

### Colaboración en producción de documento

Camila Pabla Gutiérrez - Edición de imágenes

Denis López González - Edición de material gráfico de propuesta



*A mi familia, a Denis, a mis amigxs les agradezco profundamente el apoyo y preocupación constante, sobre todo en aquellos momentos más duros de sortear.*

*A mi profesor guía, por la disposición y entrega a orientar y guiar en este difícil proceso, hasta encontrar el logro.*

*A mis compañerxs de título, por resistir siempre juntxs el proceso.*

*Gracias.*

# ÍNDICE

Capítulo 1: PREFACIO	
1.1 Resumen	Pág. 10
1.2 Motivaciones	Pág. 11
Capítulo 2: LA OBSOLESCENCIA EN LA ARQUITECTURA	
2.1 Los vacíos urbanos en la ciudad	Pág. 14
2.2 La huella del Ferrocarril de Circunvalación de Santiago	Pág. 16
Capítulo 3: EL VACÍO URBANO COMO ELEMENTO FRAGMENTADOR	
3.1 Cicatriz y herida abierta a la vez	Pág. 20
Capítulo 4: BARRIO MATADERO FRANKLIN	
4.1 La transformación de lo tradicional a lo cultural	Pág. 24
4.2 Faja entre Santa Rosa y Carmen	Pág. 29
Capítulo 5: UN NUEVO ESPACIO ABIERTO PARA EL ARTE Y LA CULTURA	
5.1 Programa abierto, la clave contra la obsolescencia	Pág. 42
5.2 Operaciones proyectuales	Pág. 44
5.3 Planta General	Pág. 50
5.4 Planta de Cubierta	Pág. 52
5.5 Vista Isométrica	Pág. 54
Capítulo 6: CIERRE	
6.1 Referentes	Pág. 58
6.2 Bibliografía	Pág. 60

# PREFACIO

---

1.1 RESUMEN  
1.2 MOTIVACIONES

# 01

## 1.1 RESUMEN

El paso histórico del Ferrocarril de Circunvalación de Santiago sirvió como una muestra de la prosperidad económica e industrial que tomó parte protagónica en la composición de la ciudad entre los siglos XIX y XX. Luego, con el paso del tiempo y el crecimiento acelerado de la ciudad, tal y como ocurrió en muchos casos alrededor del mundo, esta portentosa infraestructura comenzó a ver venir sus días finales y con ello una inminente desaparición de prácticamente toda su red, dejando muy pocos vestigios que perduran hasta nuestros días. Las vías férreas por sobre todo fueron las que más huellas dejaron en la ciudad, y un punto en específico de este fenómeno es el que sirve como terreno de soporte para la propuesta de proyecto que se detalla en esta memoria.

El vacío urbano generado por el desaparecido paso de la vía férrea deja una cicatriz muy pragmática dentro del barrio Matadero Franklin, y constituye una oportunidad muy potente para generar una solución a un problema que aqueja profundamente a dicho barrio, aun cuando su funcionamiento no dé cuenta de ello.

La itinerancia de este lugar, su composición formal y ubicación, así como su nivel de conexión con el resto de la ciudad forman un contexto idóneo para proyectar una propuesta arquitectónica que puede tener un efecto no solo inmediato en la ciudad, si no que abarcar un área de influencia mucho mayor por las cualidades del barrio, y a la vez retribuir a la comunidad al generar una nueva forma de espacio público, libre y abierto a las personas.

Bajo todo el marco anterior es que el presente documento contiene la memoria del proceso de búsqueda de una problemática que gatille en una propuesta de proyecto arquitectónico en la ciudad de Santiago. Sirve como una síntesis de todo el proceso creativo y exploratorio detrás de la propuesta, abordando los análisis realizados en terreno, tanto de forma como perceptuales, así como también las exploraciones plásticas que condujeron a la forma final con que se abordaron las operaciones proyectuales y además incluye algunos referentes que orientaron las decisiones formales tomadas durante el proceso.

## 1.2 MOTIVACIONES

Durante el proceso formativo de la carrera, un ejercicio constante que se les encomienda a los alumnos es salir a la ciudad a explorar cada lugar, cada espacio con que se trabajará, o simplemente salir a recorrer la ciudad, a ser parte del flujo de personas que la invaden día a día. Bajo esa mirada, es que se comienzan a desarrollar gustos e intereses por espacios en particular, aquellos que despiertan la curiosidad sobre cómo se constituyeron, por qué son lo que son hoy, o cómo fue que terminaron en el estado que se encuentran. Es así como se comienza a forjar una inquietud por abordar dichos sitios, y poder desarrollar un estudio o trabajo en torno a estos, indagando de manera activa en las inquietudes surgidas durante el proceso formativo. Las asignaturas cursadas durante el período de estudios también juegan un rol fundamental a la hora de comenzar a vislumbrar una senda por la que forjar el proyecto de título de arquitectura, el cual es un proceso no menor al ser cúlmine y que pone en valor todas las aptitudes y conocimientos aprehendidos en toda la carrera y con todas las experiencias que esta trae consigo.

Por su parte, el estallido social que tomó lugar en las calles de la ciudad de Santiago y todo Chile el 18 de octubre de 2019, abrió una nueva visión sobre la toma de espacios, de cómo la población reclamaba las calles, el espacio público para manifestarse y mostrar abiertamente el descontento provocado por una acumulación de medidas y decisiones tanto del gobierno de turno como anteriores, que no lograron mayor contención. Así, las calles se vuelven un escenario vivo, con muestras constantes de manifestaciones sociales, que iban tomando forma hacia una reclamación colectiva de un espacio que se había dado por perdido, o quizás por sentado, pero no realmente utilizado. Esta nueva visión de utilización y apropiación del espacio deja una puerta abierta a entender que la sociedad es consciente de la calle, de su valor y de sus posibilidades de uso, antes ignoradas, y que obligan a la disciplina arquitectónica a poner atención y dar una respuesta a esta nueva forma de habitar la ciudad.

2.1 LOS VACÍOS URBANOS EN LA  
CIUDAD  
2.2 LA HUELLA DEL FERROCARRIL DE  
CIRCUNVALACIÓN DE SANTIAGO

# 02

## 2.1 LOS VACÍOS URBANOS EN LA CIUDAD

La vida agitada de las ciudades, su ritmo acelerado y su multiplicidad de actividades, a la vez itinerantes y a la vez tan inmóviles, que día a día toman lugar en cada uno de sus espacios la convierten en un lugar donde es fácil perderse, sumergirse y dejarse llevar por esa vorágine urbana. Bajo esa línea de razonamiento es que no resulta difícil entender que la ciudad muchas veces se va tragando a sí misma, devorándose sus construcciones y estructuras, haciéndolas pasar de ser una pieza fundamental en su funcionamiento, a de pronto, ser inútiles y obsoletas para el ritmo actualizado al que ahora marcha. De este modo, es que muchos de estos edificios, que quedan en desuso, pasan lentamente a un periodo de olvido total, de ignorancia y posterior vetusta, asegurando un futuro que ofrece muy pocas posibilidades, y entre ellas, que se destruya, que desaparezca esa infraestructura inútil, para dar lugar a una nueva construcción moderna y eficiente, pero que muchas veces termina solo en una promesa, una proyección que jamás se concreta, ofreciendo una entrada y larga estadía al vacío urbano.

El concepto de vacío urbano es solo una forma de referirse a una problemática urbana que comienza a tener revuelo hacia fines del siglo XX (Becerra, 2020) pues son muchas las formas con que se le refiere, y esto viene dado posiblemente por el hecho de que el concepto vacío es muy amplio como término, y puede albergar una múltiple variedad de acepciones, las cuales se modelan de acuerdo con el tipo de vacío urbano, sus características formales, así como su contexto o su origen. Siguiendo esa línea es que surge también el concepto de *terrain vague*, el cual se reconoce como uno de los más acertados para referirse a esta problemática urbana y que Ignasi de Solá-Morales le dedica un capítulo en su libro *Territorios* de 1995, y que es donde comienza a tomar fuerza.

Como explica entonces Solá-Morales en su libro de 1995, el concepto de *terrain vague*, de origen francés, resulta más acertado ya que en su origen semántico logra capturar con mayor precisión la esencia de lo que un vacío urbano es, ya que el término *terrain* se define como aquello que es terrenal y con límites claros y definidos, además de ofrecer también un sentido que pueda asociarse a la propiedad; por su parte el término *vague*, tiene dos orígenes latinos y uno germánico, éste último de la raíz *vagr-wogue*, que se refiere a oleaje, onda,

es decir, movimiento, oscilación, lo que le otorga un sentido de cambio, mutabilidad e inestabilidad a la palabra. Por otro lado, las dos raíces latinas de la palabra *vague* son una derivada de *vaccus*, *vacant*, *vacuum* en inglés, que hace referencia a vacío, desocupado, pero también libre o disponible, estableciendo una relación de desuso, ausencia de actividad y que el espacio está libre, ofreciendo un nexo hacia entenderlo como un espacio abierto a posibilidades. En segundo lugar aparece la raíz latina *vagus*, *vague* también en inglés, que hace referencia a lo indeterminado, impreciso o incierto, abriendo una relación al sentido de espacio incierto, indeterminado, o cuyo uso es incierto, pero que no necesariamente es un sentido negativo siempre, entablando así una paradoja con el concepto *terrain*, ya que éste sí ofrece una determinación de límites y ubicación, no obstante, no tienen porque anularse el uno al otro ni superponerse entre sí, más bien se potencian para dar entendimiento a este concepto urbano complejo de explicar.

Ahora bien, para llevar este concepto al plano nacional, Rodrigo Messen Montecinos, hace un acercamiento al concepto de *terrain vague* en su seminario de taller de diseño urbano de 2005, donde trata de generar un nexo entre dicho concepto y los casos presentes en la periferia marginal de la ciudad de Santiago, entendiéndolos también como espacios *no lugar*, los cuales más que ser siempre vacíos, a veces pueden estar asociados a alguna infraestructura, o ser, es sus palabras aquella *tierra de nadie*. Bajo esa lógica es que hace una clasificación que queda de la siguiente manera:

- VACÍO RESIDUAL
- VACÍO INTERSTICIAL
- VACÍO POR OBSOLESCENCIA
- VACÍO SOBRE PAISAJES VAGOS

De este modo, se puede entender ahora que el terreno en el que se emplaza el proyecto puede clasificarse dentro de la categoría *vacío por obsolescencia*, ya que estos son aquellos producidos por infraestructura en desuso producto del cambio o desarrollo del área que le alberga, generando así edificios abandonados, por ejemplo, o en su defecto terrenos desocupados por la demolición de dichos edificios o infraestructuras, como le ocurrió al Ferrocarril de Circunvalación de Santiago.



Fig. 01

## 2.2 LA HUELLA DEL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN DE SANTIAGO

El Ferrocarril de Circunvalación de Santiago (en adelante FCS) representa una época de prosperidad económica para Chile, ya que éste se configuraba como un motor de movimiento y transporte de mercancías y materias primas desde las zonas industriales y agrícolas hacia diferentes puntos de la ciudad, y en menor medida, también sirvió para el transporte de personas, ofreciendo una conexión directa con el tranvía que recorría el centro de la capital. (Pizzi et al.,2006) Y tal como ha ocurrido en otras ciudades del mundo con sus respectivos ferrocarriles, éste siguió la línea de lo que históricamente representa el ferrocarril, aquel símbolo de modernización y desarrollo tanto industrial como económico, y que perdura hasta nuestros días.

Llamado también *anillo de hierro*, esta red ferroviaria comenzó su construcción hacia fines del siglo XIX y para cuando completó su último tramo en 1903-1904, que iba desde la estación San Diego, por el actual barrio Franklin, hasta la desaparecida estación Pirque o Providencia, frente a la Plaza Baquedano, su extensión alcanzó los 13,4 kilómetros y cuatro secciones de vía de transporte de carga por sobre pasajeros, esto ya que según los vestigios que hasta hoy perduran, se evidencia la ausencia de estaciones intermedias de gran valor arquitectónico como el caso de la estación Alameda o Central, o también el caso de la terminal Mapocho. (Pizzi et al.,2006) Siguiendo esa idea, es que vale precisar que, si bien su nombre hace referencia a un anillo o cinturón, esta red nunca llegó a concretar esa forma, ya que, si bien se construyó siguiendo el camino de cintura proyectado por Benjamín Vicuña Mackenna, este nunca se llegó a cerrar, ya que el tramo faltante desde la estación Pirque o Providencia (Plaza Baquedano) hacia la estación Mapocho, no justificaba su construcción por la ausencia de industrias que requirieran su paso por dichos sectores. (Pizzi et al.,2006)

Centrándonos ahora en el tramo que iba desde estación San Diego hacia estación Pirque o Providencia, éste se desviaba de la ribera norte del Zanjón de la aguada, para encontrarse hacia el norponiente con Avenida Vicuña Mackenna y recorrer paralelamente al Ferrocarril Llano del Maipo, el cual iba desde lo que hoy es Plaza Baquedano hacia Puente Alto, hasta llegar a la estación de destino mencionada antes. Vale destacar que este tramo se proyectó con dos

estaciones intermedias, una era estación Santa Elena, ubicada entre la calle homónima y Av. Vicuña Mackenna, y la otra era estación Ñuñoa, la cual se ubicaba entre lo que hoy es Av. Matta y Av. Irarrazabal.

Este tramo del FCS, junto con el tramo que iba desde estación Alameda hasta San Diego, se configuraban como un límite al sur de la ciudad, y para el caso del tramo Alameda-San Diego, este se construye para mitigar entre otros problemas, la salubridad del abastecimiento y faenamiento del matadero ubicado en ese sector (actual Barrio Franklin) y en el caso del tramo San Diego-Providencia, aquí el FCS se acercaba distintamente a su otros tramos, a un sector mucho más urbano o poblado, a la vez que se conectaba con otra red ferroviaria en la estación Providencia. Además, también generaba una conexión con un sector más orientado a la producción vitivinícola de la ciudad. (Pizzi et al.,2006)

El término de las operaciones del FCS se dieron entre las décadas de 1970 y 1980, y se debió principalmente al desarrollo urbano de la ciudad y sus ampliaciones hacia el sur y el oriente, lo que llevó a que sobrepasara el antiguo límite, motivando a la opinión de algunos alcaldes de suprimir algunos tramos, y generando el fin del histórico servicio ferroviario.

Todo lo anterior deja ver como se producen una cantidad importante de vacíos urbanos en la ciudad de Santiago, respondiendo a las diferentes categorías antes mencionadas, y que, entre ellas, se encuentra la faja de terreno entre los ejes Santa Rosa y Carmen, que corresponde al terreno donde se proyecta la propuesta arquitectónica que se detalla en el presente informe.

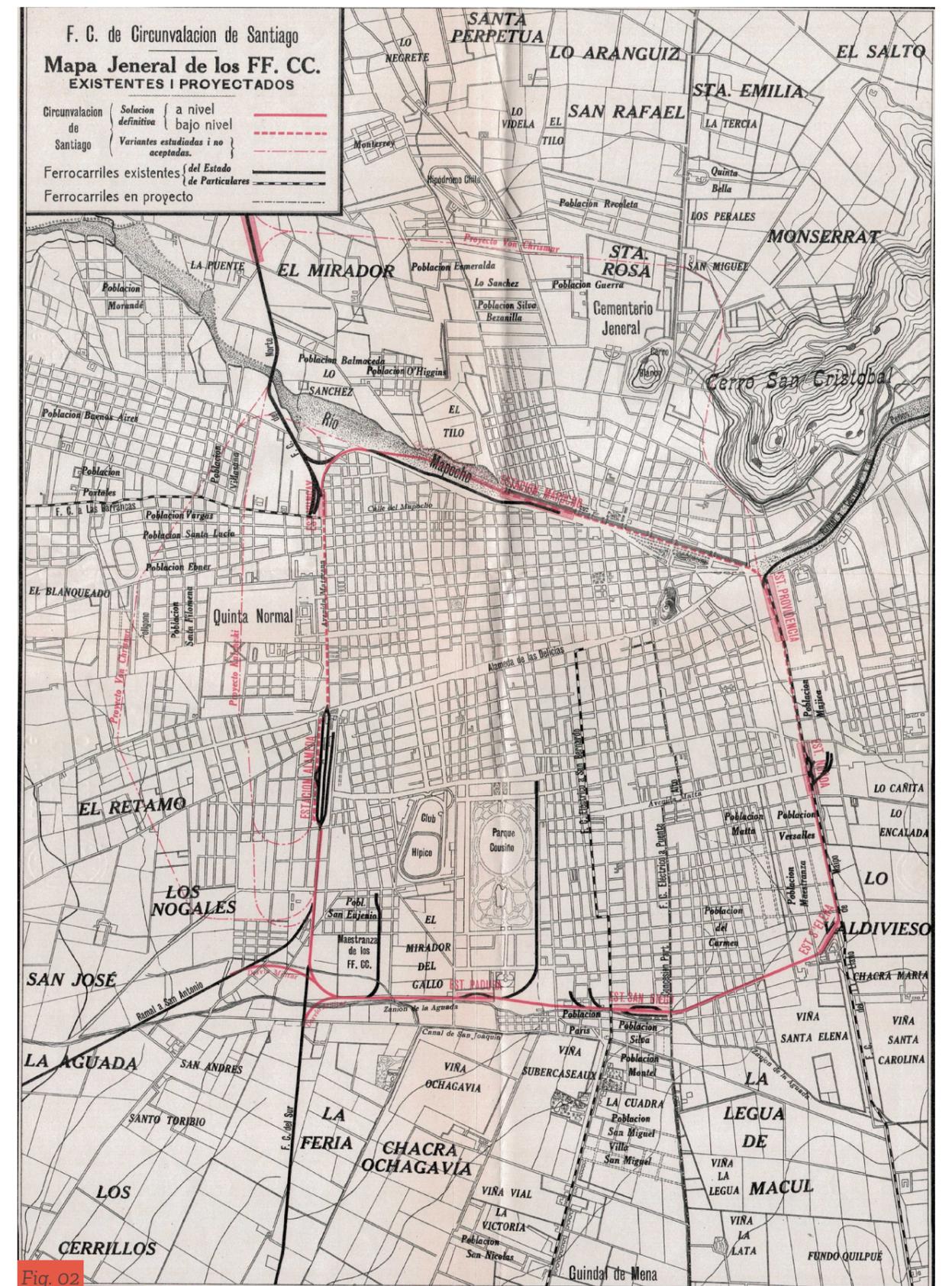


Fig. 02

# 03

### 3.1 CICATRIZ Y HERIDA ABIERTA A LA VEZ

El barrio matadero es un sector de la ciudad con vasta historia, puesto que desde sus inicios se configuró como un barrio industrial, y con el tiempo se fue transformando hacia un polo comercial, y el paso del FCS potenció ambas cualidades, dejando ver una época de oro para la industrialización del país. No obstante, y tal y como se explica anteriormente, son varias las razones que gatillaron el cese y posterior desaparición del ferrocarril en la ciudad, dejando una serie de cicatrices que hoy son fragmentaciones visibles en la trama urbana, pero que a la vez son heridas abiertas cuando se hace una lectura desde el funcionamiento de la ciudad y las dinámicas sociales.

Dicho así, el problema arquitectónico que sustenta la propuesta de proyecto del presente informe es el vacío urbano y su efecto desarticulador en la ciudad. Lo que convierte a este problema urbano en un elemento tan interesante de abordar en un ejercicio académico como este, es que estos elementos dentro de la ciudad se vuelven el **elefante en la habitación**, aquella pieza dentro de la trama que compone un barrio o sector de la ciudad, de la que nadie se hace cargo ni tampoco hablan al respecto. Estos vacíos terminan convirtiéndose en grandes fronteras o límites dentro de los barrios, desconectándolos y desarticulando la fluidez con la que estos pueden ser recorridos, terminando por generar efectos adversos en el desarrollo de la vida dentro de la comunidad.

Lo que gatilla la ignorancia hacia estos componentes de la ciudad, es que no son convocantes a ninguna actividad que forme parte de la vida cotidiana de una comunidad, ya que en esencia son espacios destinados a la nada, a estar vacíos tal como se les llama, y con el tiempo y su vocación de desuso, comienzan a ser focos de acumulación de basura, inseguridad, oscuridad en las noches, y terminan siendo un borde sinuoso e incierto dentro del barrio que afectan, terminando en lo que se aseguraba anteriormente, en un punto al que nadie quiere acercarse ni formar parte de él, traduciéndose en una fragmentación espacial que potencia el deterioro espacial de los bordes aledaños al vacío urbano.

Jane Jacobs, destacada divulgadora científica, teórica del urbanismo y activista político-social, asevera en su libro **Muerte y Vida de las Grandes Ciudades**, de 1961, lo siguiente:

*“[...] En el caso de las vías férreas, el distrito situado a un lado puede funcionar mejor o peor que el situado al otro. Pero, físicamente, los espacios que peor funcionan son habitualmente las zonas junto a la vía, a ambos lados. Toda animación y diversidad que se desarrolle a ambos lados, y toda rehabilitación de lo viejo tendrá lugar en las zonas del interior, lejos de la vía. Las zonas de bajo valor, decaídas, que encontraremos a ambos lados de las vías en nuestras ciudades afectan a todo lo que contienen salvo las dependencias del ferrocarril y sus servicios. Esto es curioso, porque a menudo vemos, observando los ingredientes de la decadencia, que en algún tiempo hubo gente que creyó oportuno levantar edificios nuevos, incluso ambiciosos, en estas zonas. [...]”*

Esto cobra un sentido muy relevante al extrapolarlo a la situación que acaece sobre el terreno escogido para emplazar la propuesta de proyecto, ya que el deterioro y desconexión de los bordes que subyacen a éste es evidente, y salta a la vista la necesidad de reparar el daño presente.

Finalmente, y para cerrar la idea, el profesor adjunto de urbanismo del Instituto de Tecnología de Massachussets (MIT) Kevin Lynch afirma en su libro **La imagen de la ciudad**, de 1960, que:

*“[...] Un borde puede ser algo más que una simple barrera dominante, siempre y cuando se permita la penetración visual o de movimiento y se estructure en profundidad con las regiones situadas a ambos lados. Sería entonces una costura más que una barrera, una línea de intercambio que cose las dos áreas [...]”*

Se hace aún más potente la idea de generar una sutura, puesto que, si bien ya no existen los efectos negativos asociados al ferrocarril, si existe una herida abierta en la trama urbana, que necesita cerrarse sin perder su sentido de espacio vacío, pero retribuyendo al barrio con una nueva forma de recorrerlo, devolviendo la fluidez y conexión. Porque tal como entendía Kevin Lynch la ciudad, lo que en algún momento fue un borde al sur de la urbe capitalina, hoy ya no lo es más, y es necesario cerrar ese capítulo en su composición urbana, y pasar de un borde a una senda que permita reconectar un barrio fragmentado.

4.1 LA TRANSFORMACIÓN DE LO  
TRADICIONAL A LO CULTURAL  
4.2 FAJA ENTRE SANTA ROSA Y  
CARMEN

04

## 4.1 LA TRANSFORMACIÓN DE LO TRADICIONAL A LO CULTURAL

El barrio Matadero Franklin se ubica en la comuna de Santiago, al sur de ésta, limitando con las comunas de San Miguel y San Joaquín y configurándose como parte importante del borde sur de la comuna a la que pertenece. Desde sus inicios se ha caracterizado por poseer una alta actividad y hasta hoy conserva su carácter de barrio industrial y comercial, siendo esta cualidad de la que deriva su nombre, pues desde la época del apogeo del FCS es que funciona en este barrio el histórico Matadero Municipal, el cual, si bien ya no realiza labores de faenamiento ni una expuesta actividad carnícera, sí sigue siendo un punto importante dentro de la ciudad para el comercio y distribución de productos carniceros.

De esta cualidad industrial es que también deriva su composición formal, como un sector poblado de grandes galpones que llegan a ocupar manzanas completas y que en sus inicios albergaban fábricas, laboratorios, almacenes, distribuidoras de frutas y verduras, barracas, curtiembres, entre otros, (Pizzi et al., 2006) y que hoy se han ido adaptando a nuevos rubros y comercios, pero mantienen la esencia industrial en su diseño urbano. De este modo, estas preexistencias históricas han dado paso a nuevos usos y programas dentro de la amplia gama de actividades que llenan el barrio, dejando entrar con fuerza en el último tiempo al arte y la cultura, los cuales se han apropiado lentamente de sus emblemáticos galpones transformándolos o adaptándose a ellos, y con esto, potenciando la actividad de artesanos y comerciantes que vieron este cambio como una oportunidad.

Esa esencia propia del barrio fue una motivación potente al momento de buscar un lugar dentro de la ciudad para emplazar el proyecto de título, puesto que el barrio Franklin es un motor de situaciones que pueden detonar en un tema cuanto menos interesante para desarrollar una propuesta de proyecto. Sin embargo, es el paso del FCS lo que termina de otorgar una necesidad de respuesta a un problema urbano que hoy está muy presente en las ciudades. Primero, potencia el sentido histórico del barrio, al tratarse de un sector por donde pasaba la red ferroviaria emblemática de la ciudad y que hoy lo dota de un vacío urbano producto de la obsolescencia, lo cual suma otro punto a favor. A lo anterior se adiciona su nivel de conexión con la ciudad, pues está atravesado por uno de los ejes viales más importantes de la ciudad, la Av. Santa

Rosa, que mueve un flujo de transporte público muy importante, además de tener una estación de metro justo al costado, terminando de conectarlo con la ciudad. Finalmente, los bordes del terreno de emplazamiento, así como su ubicación dentro del barrio, terminan de coronar un lugar que contiene todos los elementos necesarios para generar una propuesta alta en diversidad, así como desafiante en su forma de intervenir y dar respuesta a cada reto que impone.

Para cerrar, es importante destacar la itinerancia del barrio, su esencia más pura como lugar de encuentro de diversas actividades que mueven a la sociedad a diario. Una motivación casi automática de cada día invadir, irrumpir y hacer propio un espacio que ha estado históricamente relegado a la producción, hoy se transforma en eso, en un espacio de producción, pero que ahora se introduce en múltiples niveles, generando una dinámica diaria que en sí misma puede leerse como una representación artística de lo cotidiano. Los espacios que antes estaban destinados netamente a las faenas productivas, hoy son el plinto de la diversidad que lo caracteriza, aquella diversidad que se manifiesta en oficios y actividades artísticas que claman un espacio donde poder ser acogidas y vistas.

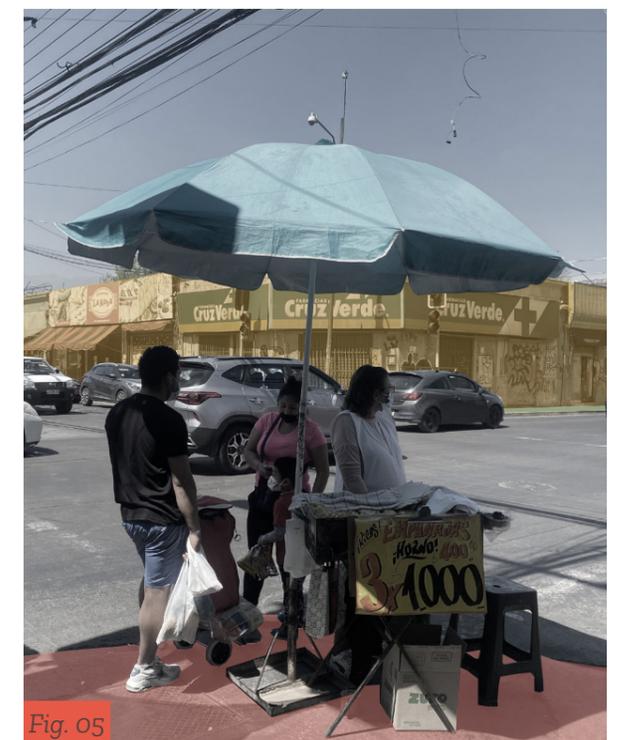
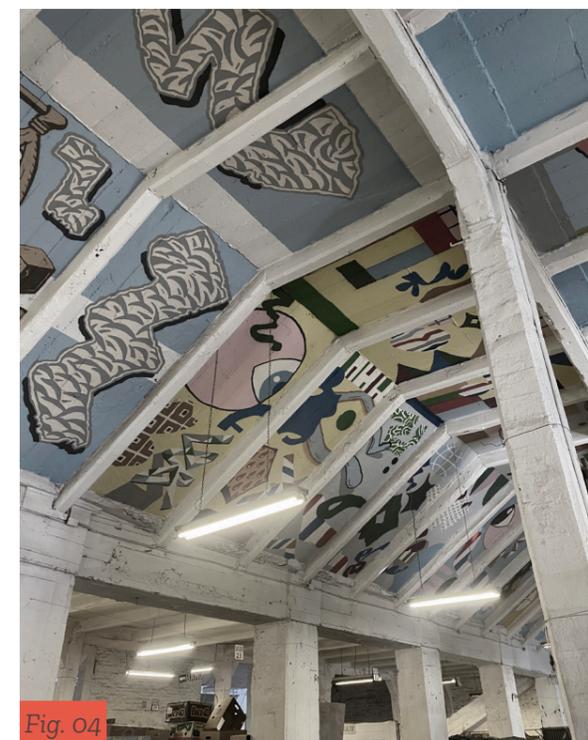




Fig. 07



Fig. 08

**ANÁLISIS MORFOLÓGICO**

Fig. 11 y 12

Las Luces y las Sombras

Acuarela negra sobre papel fabriano. Se trata de representar las luces y sombras del terreno y su contexto, evidenciando el alto contraste entre el día y la noche, donde el día oscurece en cierta medida las calles y medianeros que llegan a éste, versus la noche que hace del terreno un eje oscuro total.

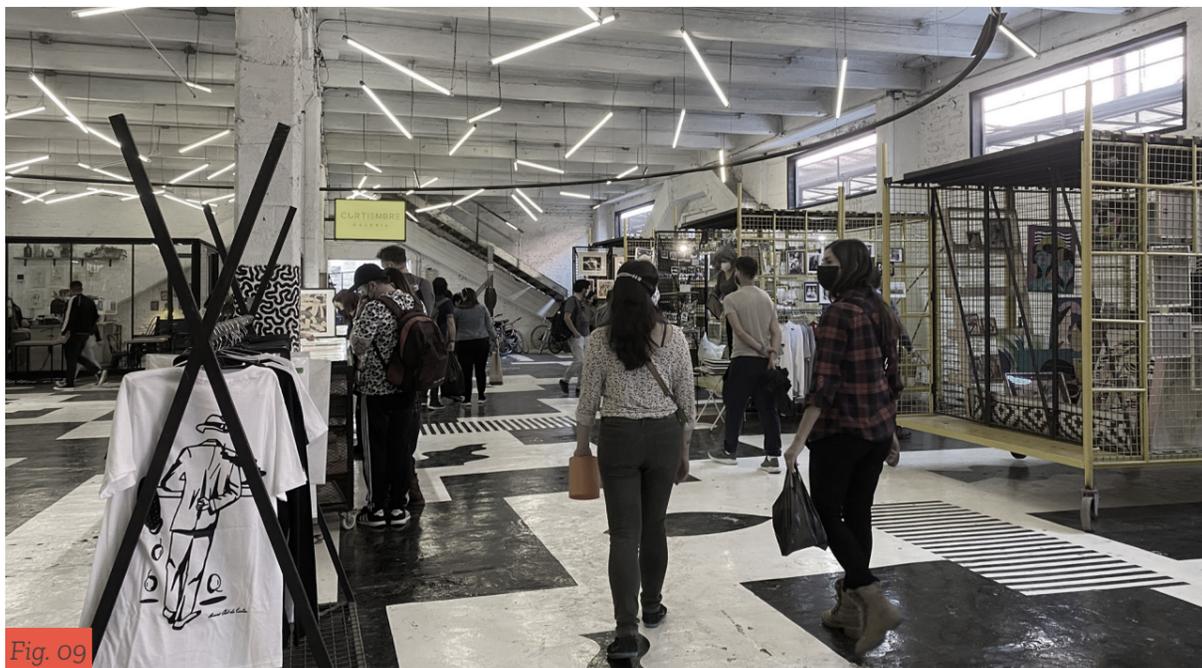


Fig. 09

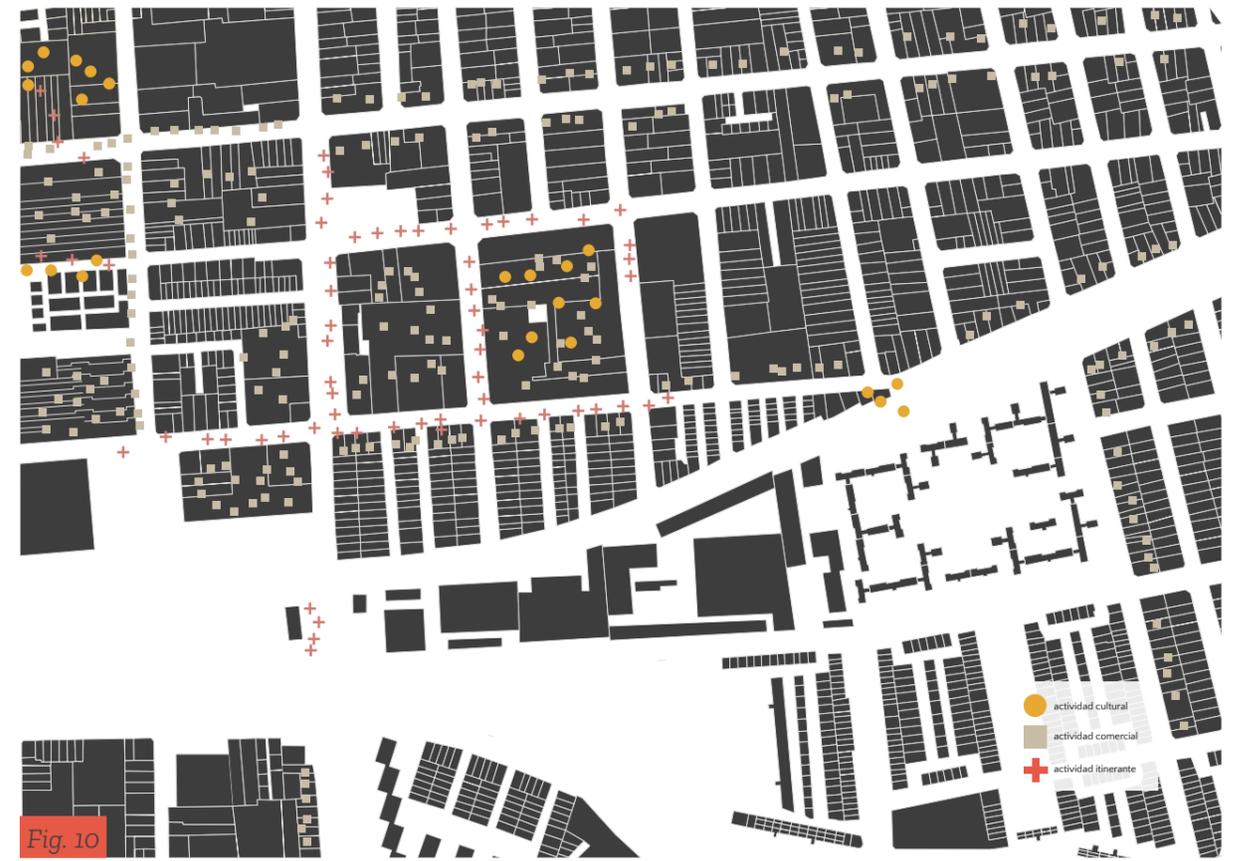


Fig. 10



Fig. 11

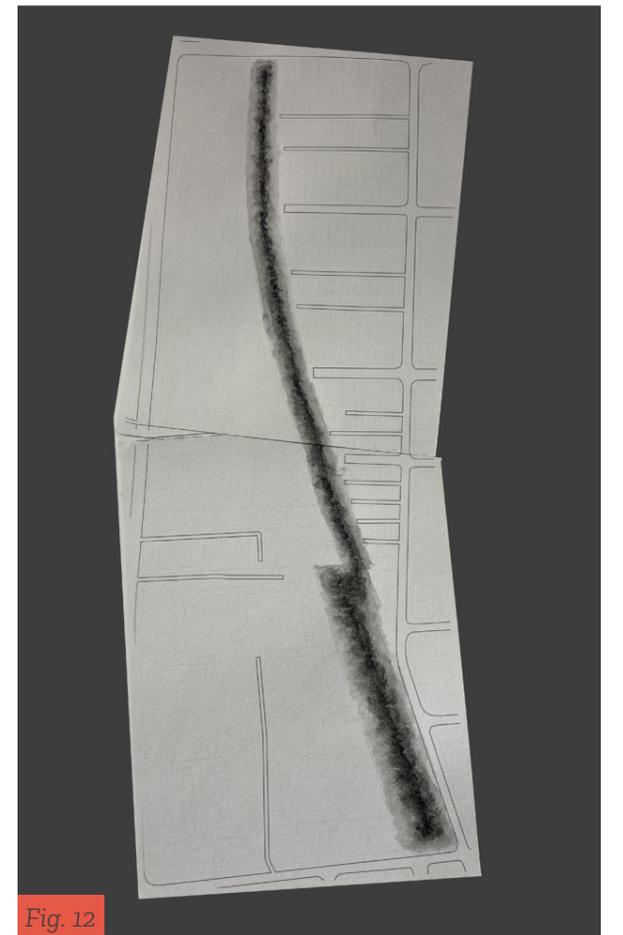


Fig. 12

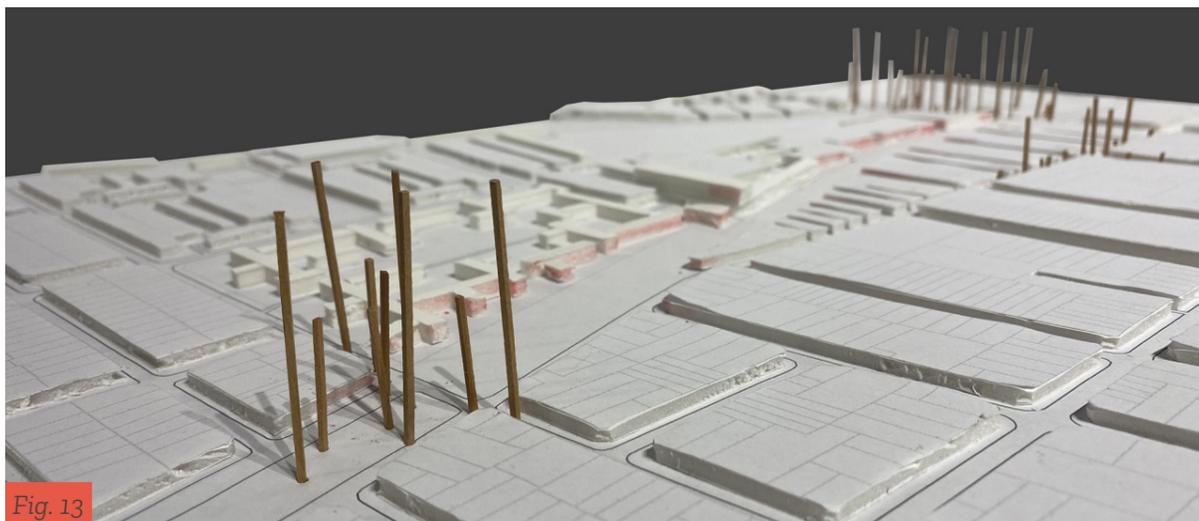


Fig. 13

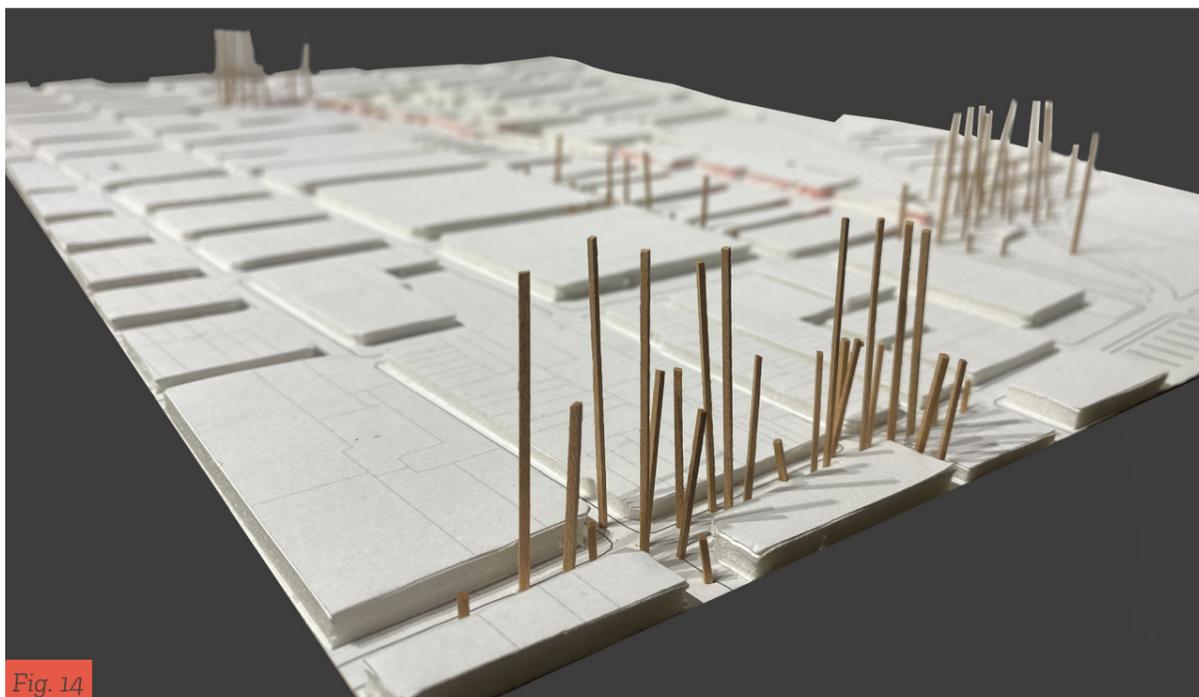


Fig. 14

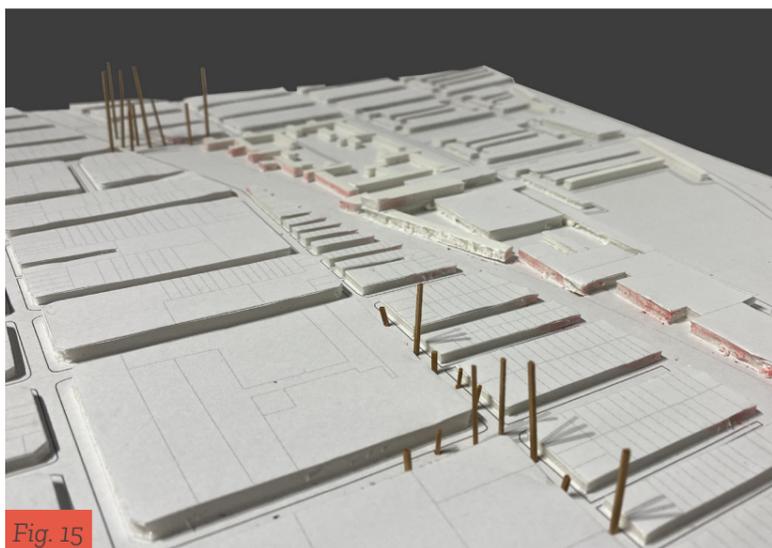


Fig. 15

#### ANÁLISIS MORFOLÓGICO

Fig. 13-15

El Ruido

Abstracción de los ruidos registrados en los alrededores del terreno durante una visita en barras de madera verticales. La altura de las barras representa el nivel en aumento de ruido en la medida que éste se mueve por el sector.

## 4.2 FAJA ENTRE SANTA ROSA Y CARMEN

Ahora bien, el terreno donde se emplaza el proyecto corresponde a la faja de terreno contenida entre Av. Santa Rosa y calle Carmen, además de enmarcarse en una cuadra que tiene a las calles Placer por el norte y Pintor Cicarelli por el sur; de este modo se genera una pieza dentro de la trama urbana con una composición por cuanto menos curiosa. Por el lado norte posee un borde blando, con casas de un piso predominantemente y una altura promedio de 3,5m que lo vuelve propenso a la densificación a futuro y un cambio de uso a nivel de primer piso, lo cual ya se ve reflejado en algunos predios que vuelcan su uso a comercio a nivel de calle y residencial en altura, transformando totalmente la dinámica en dicho sector. Su lado sur es un borde bastante más consolidado, con un conjunto habitacional por el extremo poniente, este da cuenta de una composición mucho más consolidada e inmutable en el tiempo, mientras que el resto del borde posee tres edificios de uso industrial, los cuales, si bien representan una actual consolidación, son bastante propensos al cambio de uso a futuro también, y no necesariamente residencial dado su ubicación privilegiada en Av. Santa Rosa y frente a la estación Bío-Bío de la Línea 6 de la red de metro.

El terreno posee unas dimensiones considerables, ya que si bien, de ancho no presenta muchos metros, es su longitud la que lo vuelve un terreno muy dinámico haciéndolo abarcar, como se explicaba antes, tres diferentes tipos de borde y dos costados laterales muy bien conectados con arterias viales de la ciudad. Esto lo dota de un alto potencial para transformar aquello que se entiende como un vacío incierto, el no lugar o aquello que es tierra de nadie, una cicatriz en la trama urbana, que puede suturarse y así completar la pieza que acoge al terreno, sanando una herida histórica que divide profundamente las dinámicas de barrio.

En cuanto a su relación con el contexto, este se inserta en lo que puede leerse como un eje con el galpón Víctor Manuel, el cual ha tenido una transformación hacia la cultura y el arte, modernizando sus espacios interiores y adaptándolos a estas nuevas dinámicas. Esto supone una oportunidad única de poder relacionar el proyecto con esta nueva situación en el barrio, de manera que se potencie este tipo de usos, y permita llevar el arte y la cultura al espacio público, democratizándolas, permitiendo que el barrio, la comunidad, se apropie y haga parte de éstas.

Para concluir, se puede sintetizar el terreno como una manzana rota propensa a la mutabilidad y al cambio, tanto en su uso como en su morfología, pero que, al hacer una lectura de ésta con el contexto, resulta valioso poder conservar su cualidad de vacío intermedio que permita generar una conexión fluida entre ambos costados laterales, y que a la vez exista un elemento que suture los costados norte y sur, de manera que se cure esta herida urbana abierta.

ANÁLISIS MORFOLÓGICO

Fig. 16-18

La Apertura

Planos verticales en papel diamante rojo. Buscan mostrar como la configuración del terreno hace percibirlo como mucho más abierto espacialmente hacia calle Carmen, y en una menor medida hacia San Rosa, pero muy notoriamente menor en el entro, ya que es donde menos ancho tiene y a la vez más encerrado se encuentra.



Fig. 16

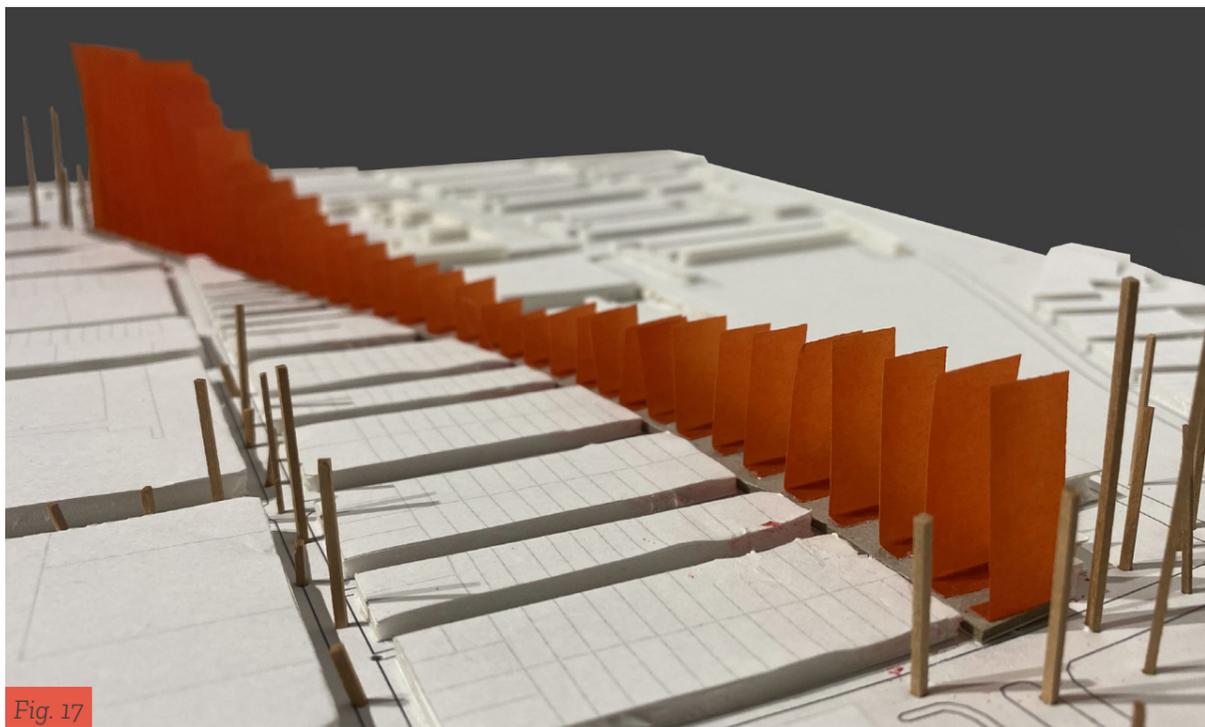


Fig. 17

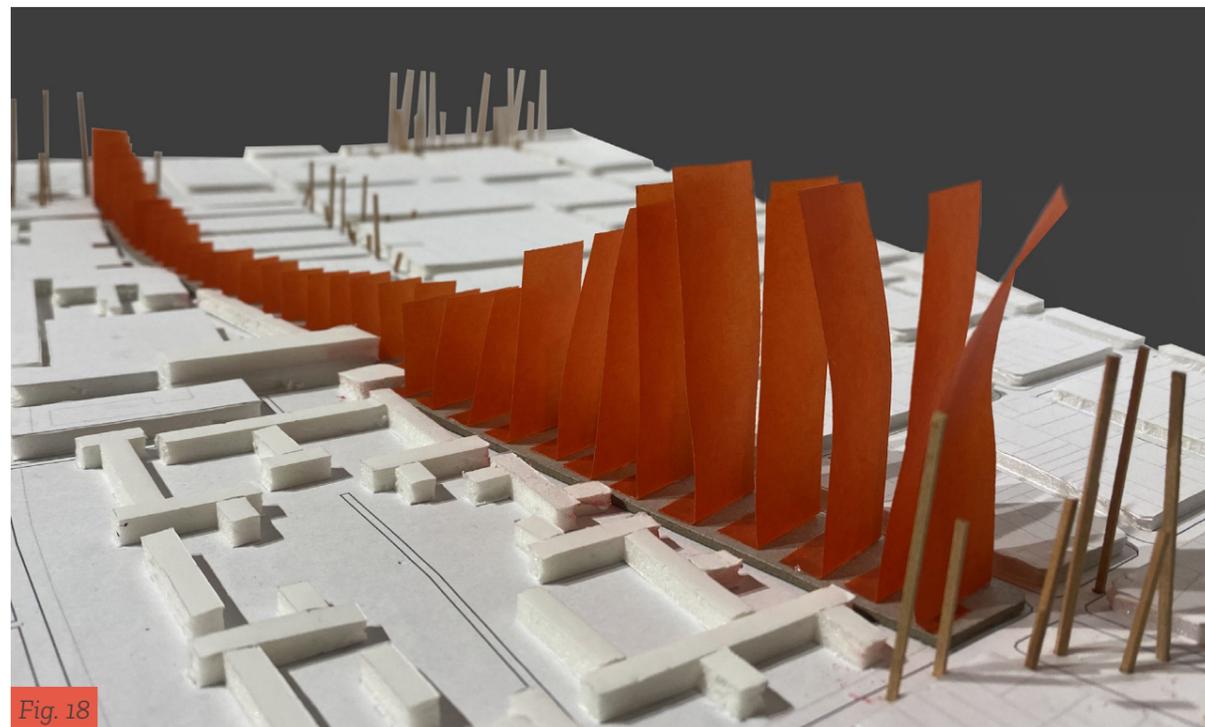


Fig. 18

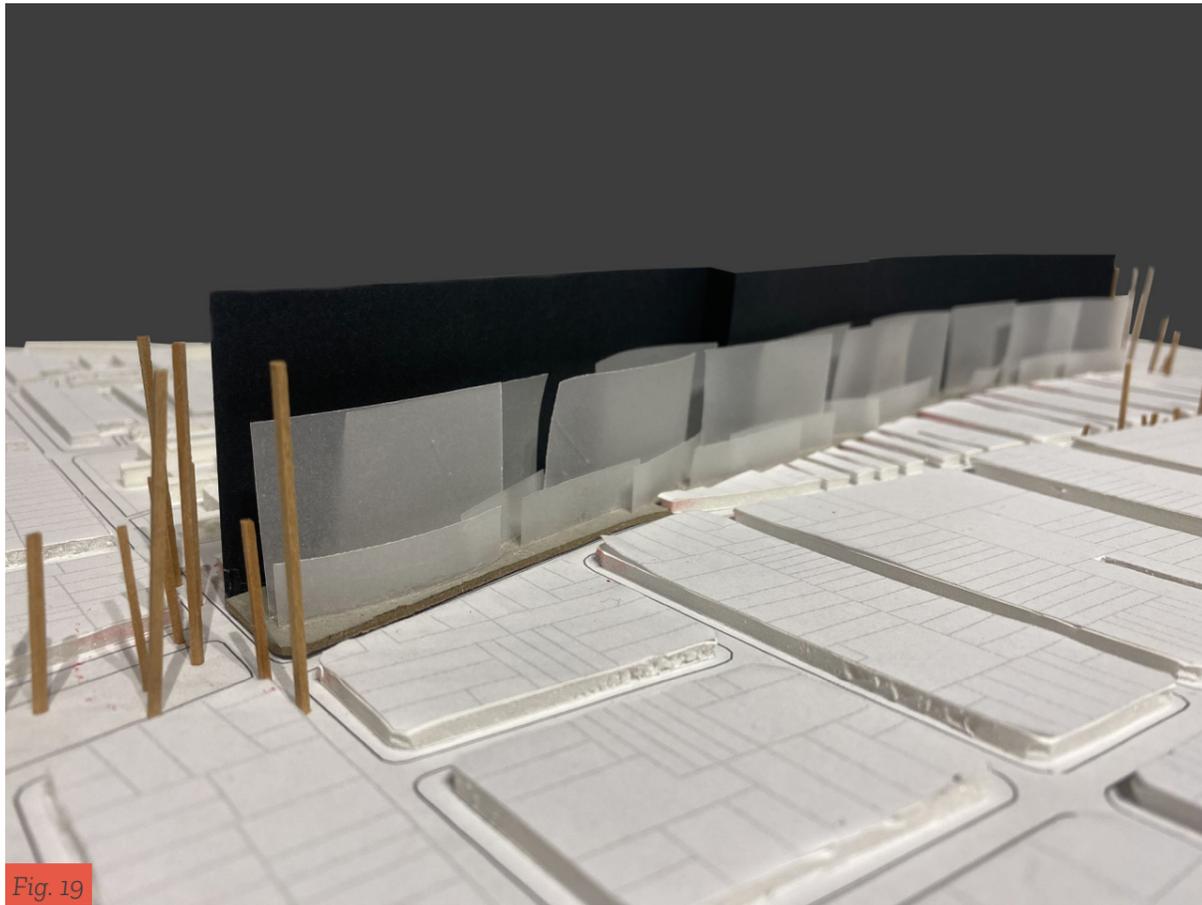


Fig. 19

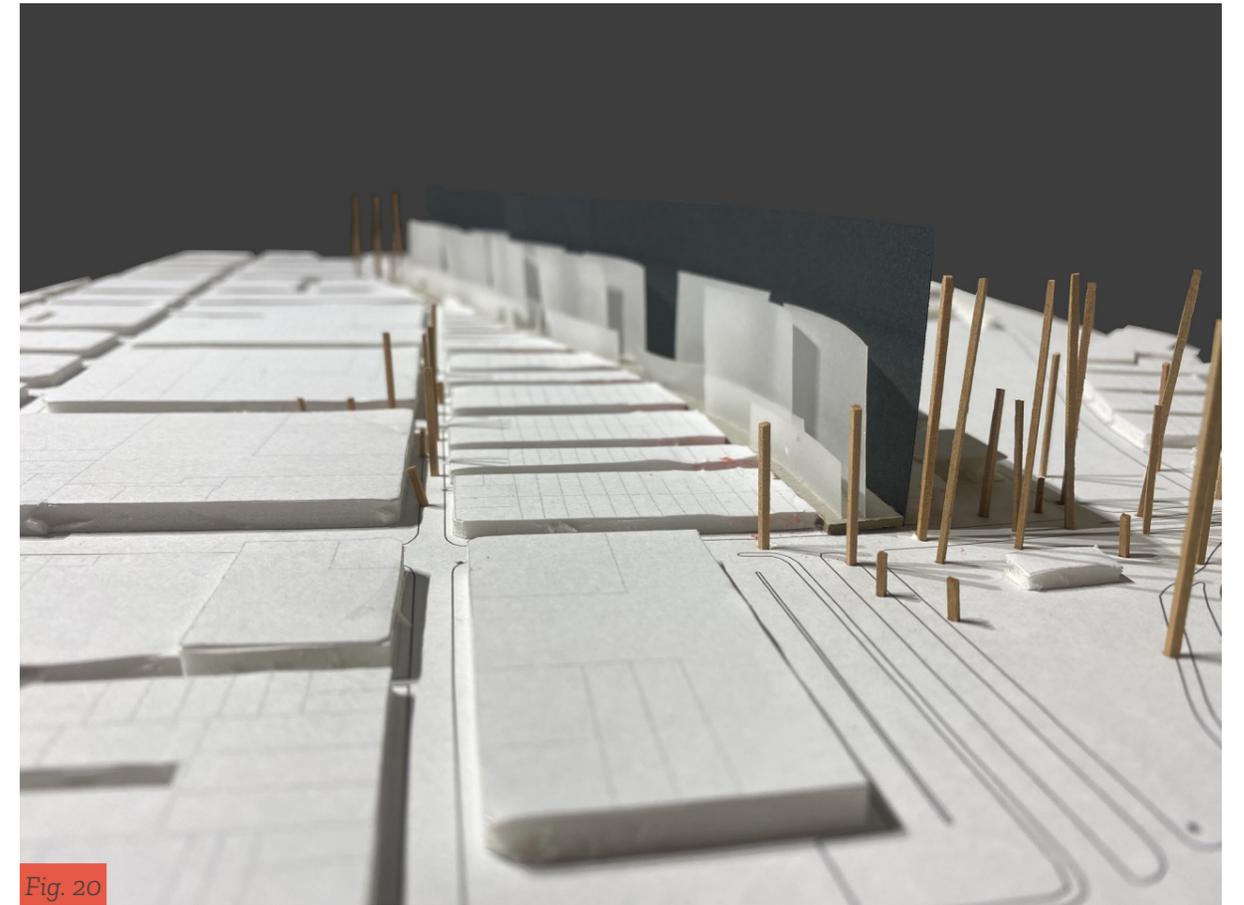


Fig. 20

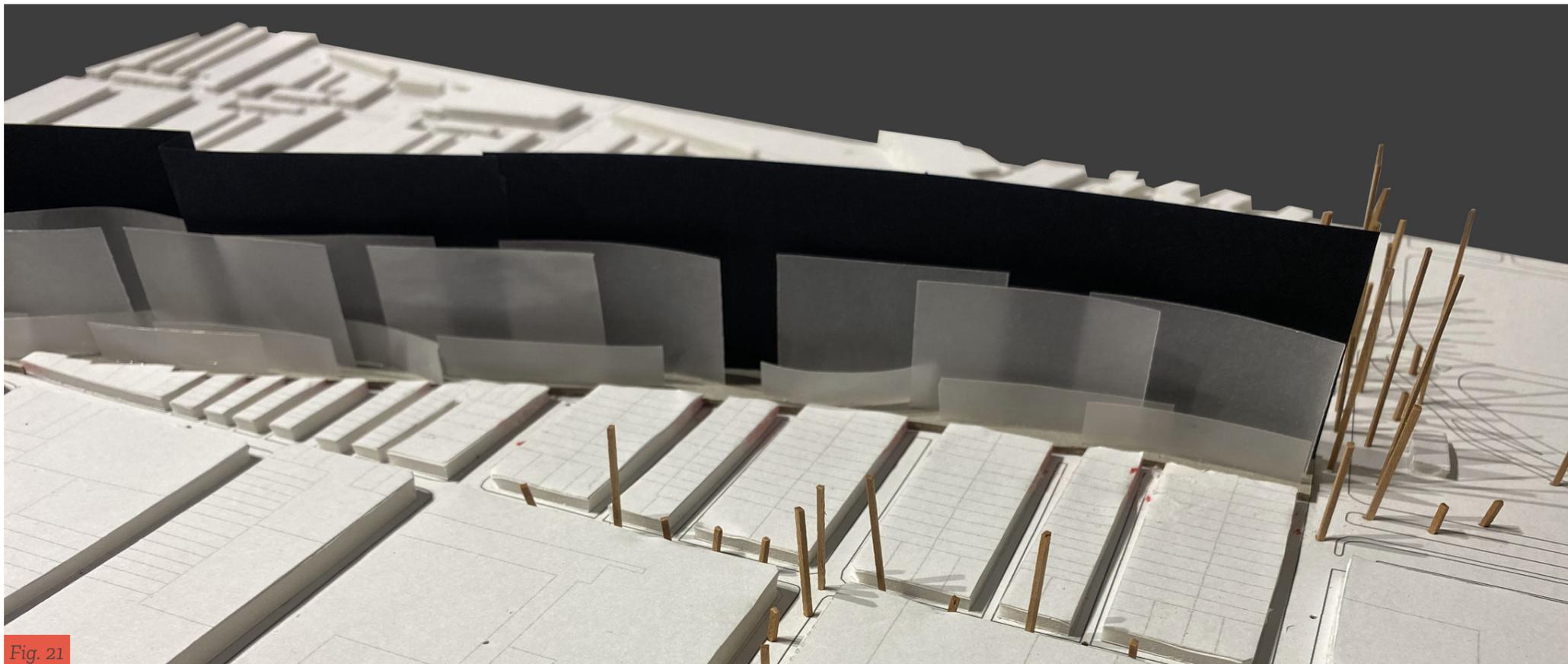


Fig. 21

**ANÁLISIS MORFOLÓGICO**

Fig. 19-21  
 La Permeabilidad Urbana  
 Planos verticales en papel español negro y diamante. Se trata de mostrar cómo el contexto por un lado del terreno es totalmente ignorante de su existencia, mientras que por el otro lado hay una leve conexión hasta ahora visual, que direcciona su configuración espacial hacia el norte.

Fig. 22



Fig. 23



Fig. 24

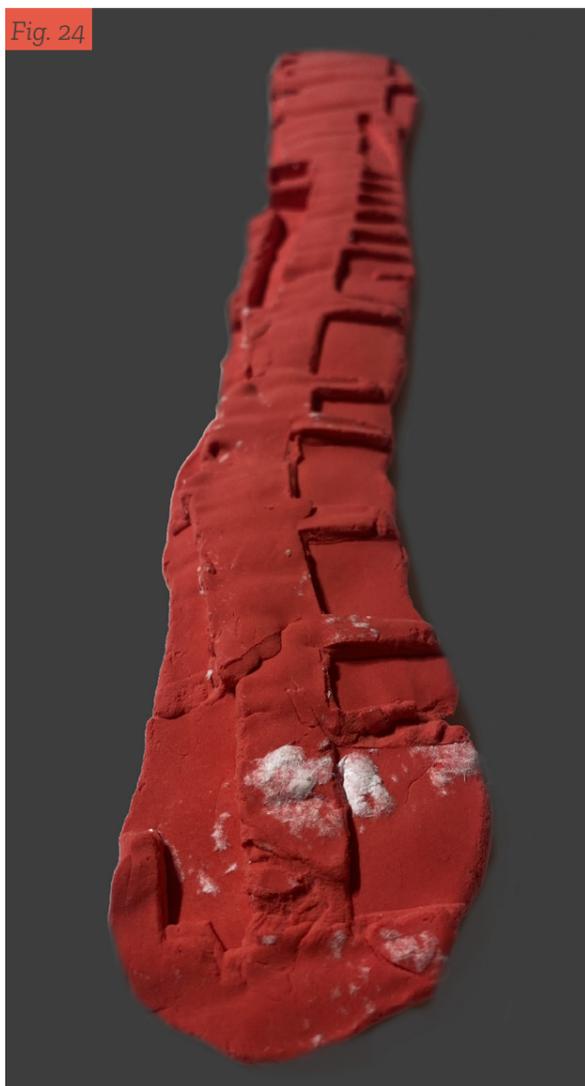


Fig. 25



Fig. 26

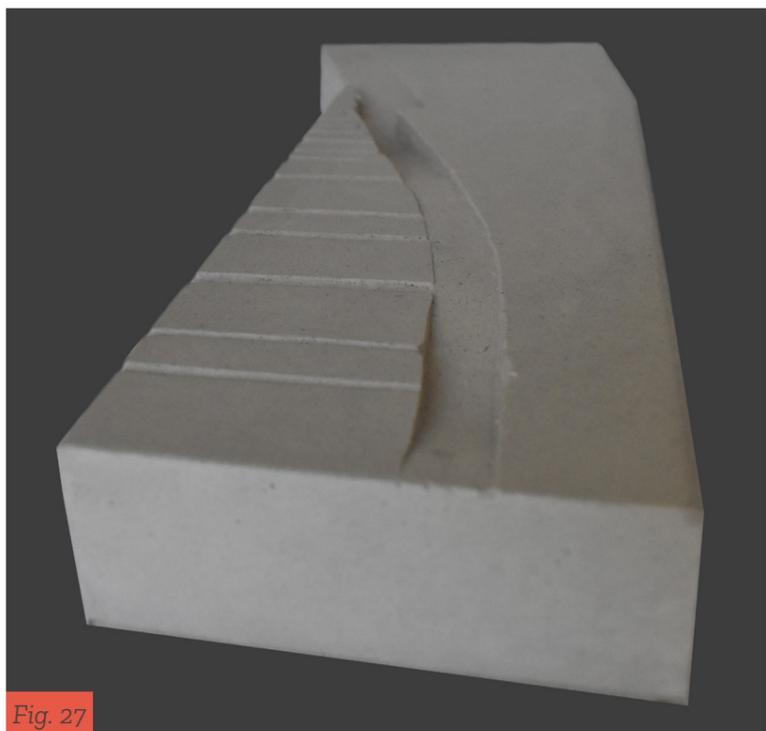


Fig. 27

**ANÁLISIS MORFOLÓGICO**  
Fig. 22-25  
El Negativo  
Vaciado en pasta de modelar roja. Se busca mostrar el negativo formal del terreno y evidenciar como se relaciona morfológicamente con su contexto, como se va tejiendo la trama que le rodea.



Fig. 28

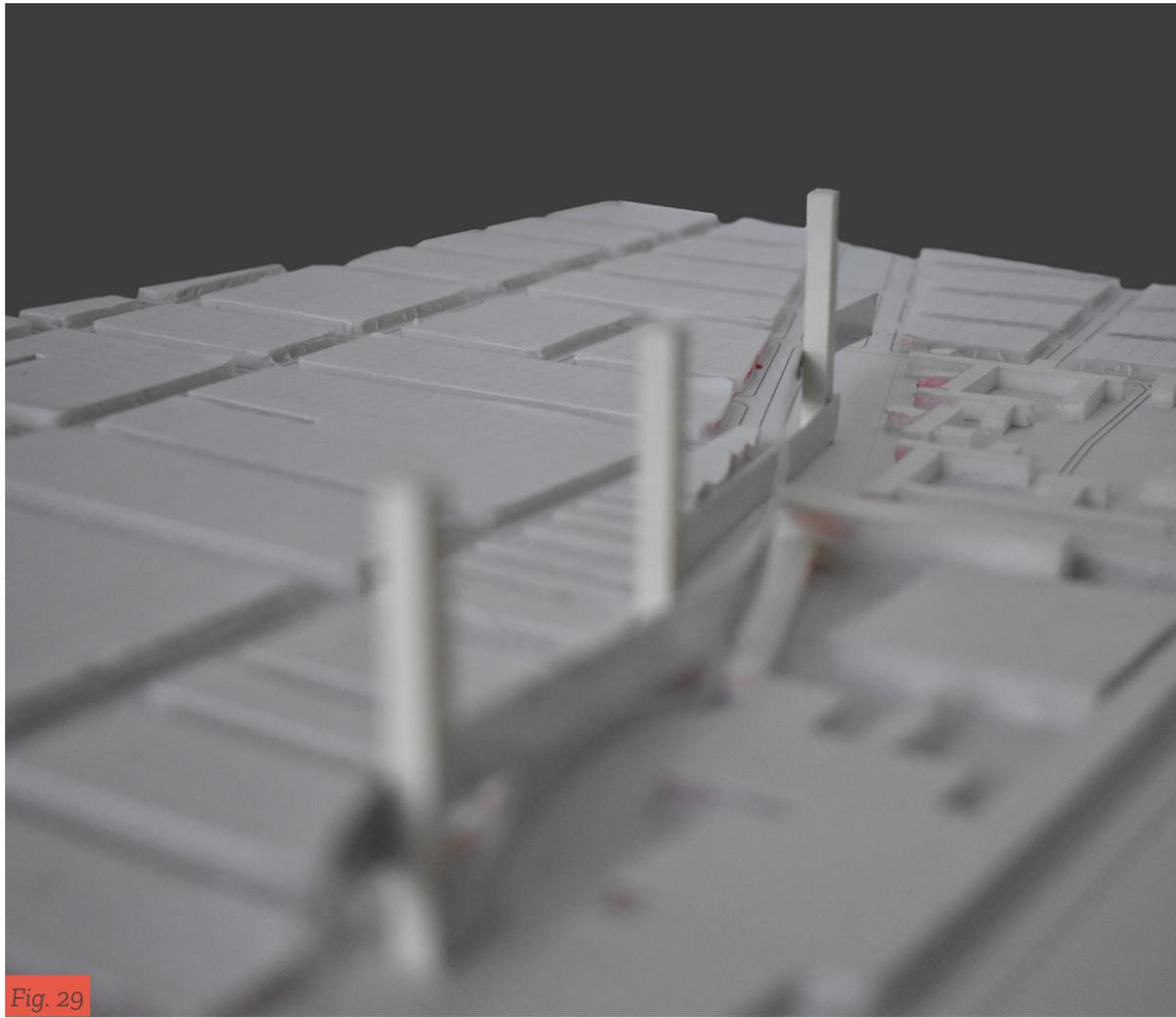


Fig. 29

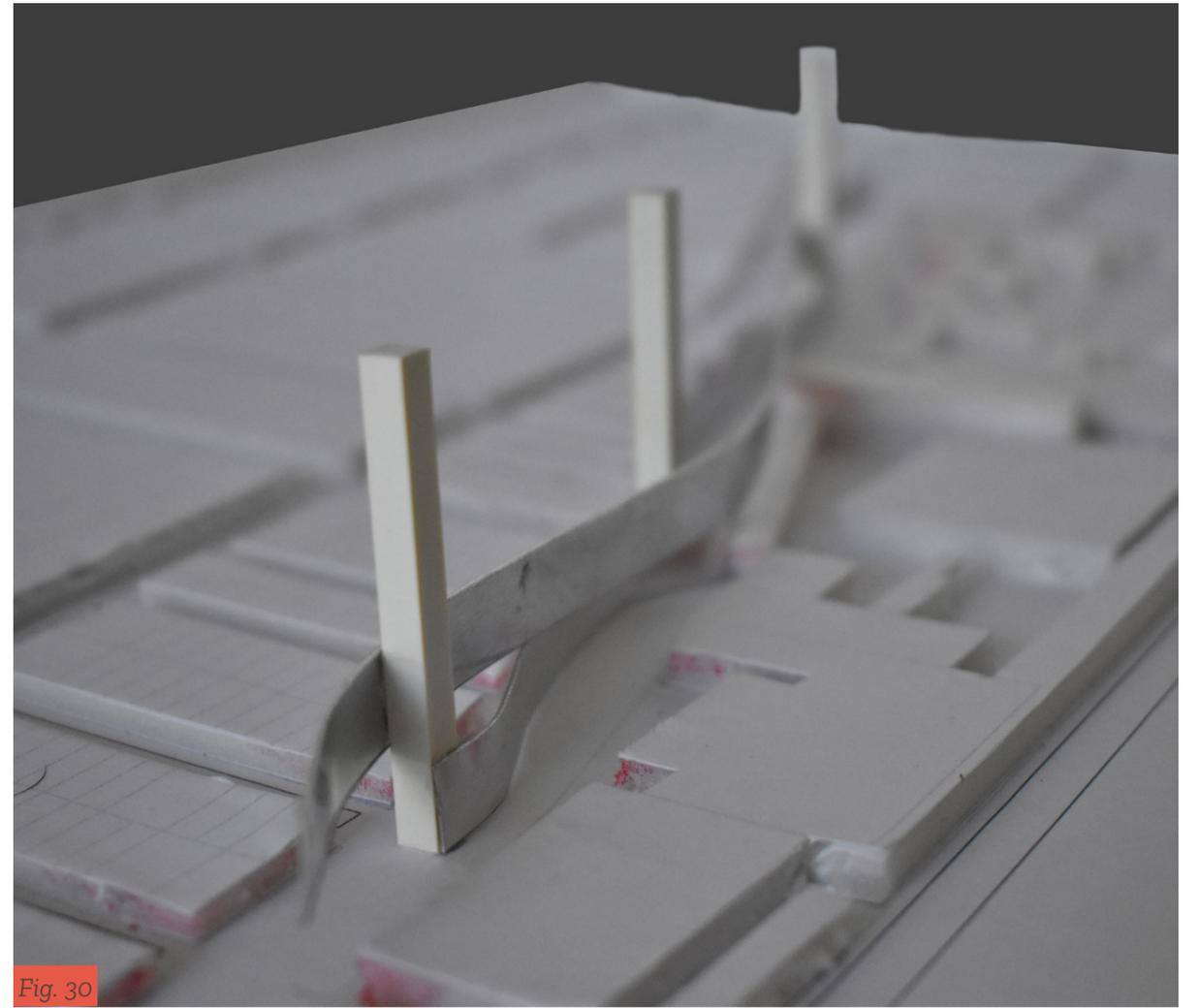


Fig. 30



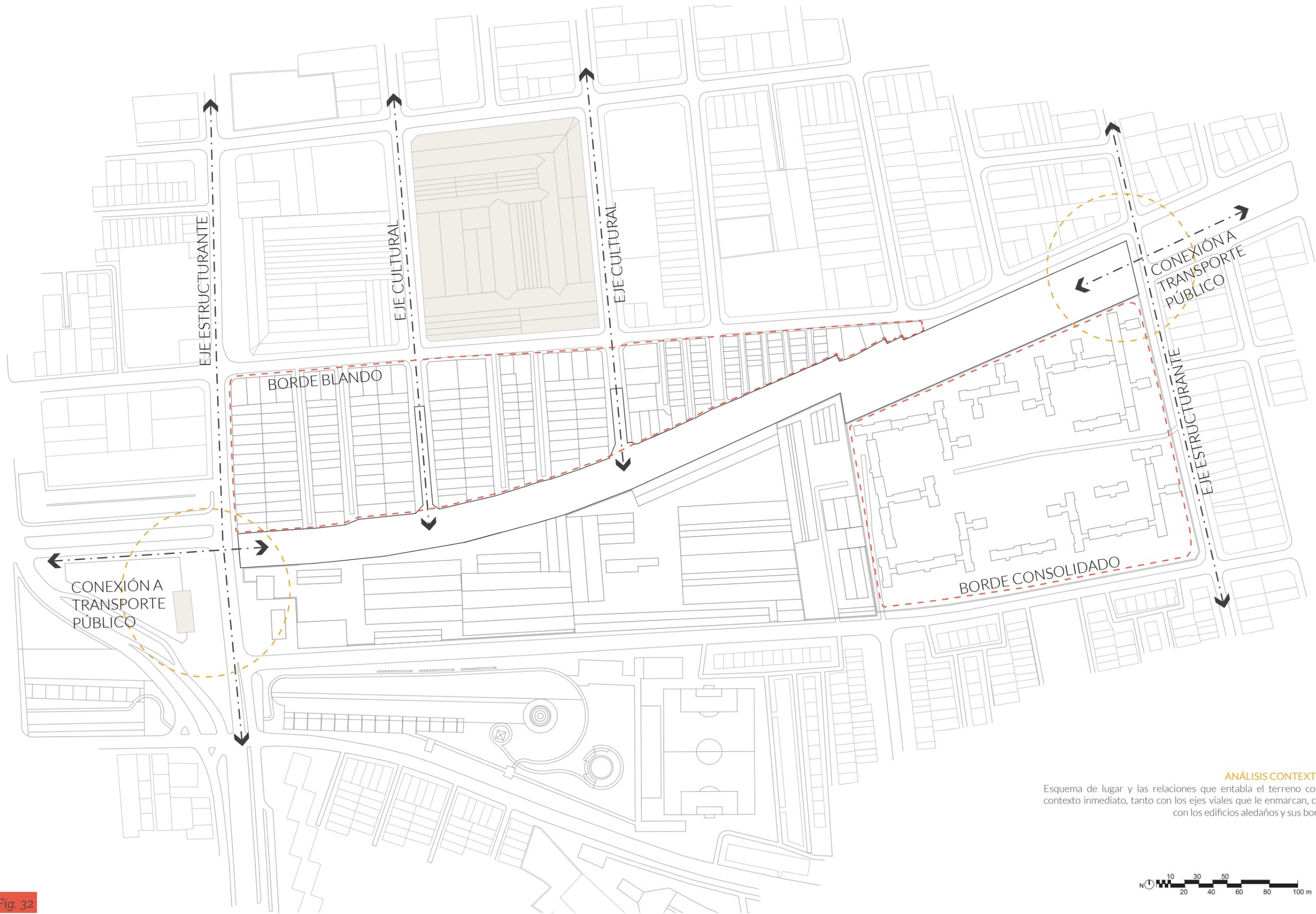
Fig. 31

**ANÁLISIS MORFOLÓGICO**

Fig. 29-31

La Costura

Placas de aluminio y columnas de acrílico blanco. Se busca representar como una forma sinuosa y ondeante puede hacer un simil con una costura, es decir, unir ambos costados separados de la manzana. Se produce un juego de tira y afloja entre ambos lados.



**ANÁLISIS CONTEXTUAL**

Esquema de lugar y las relaciones que entabla el terreno con su contexto inmediato, tanto con los ejes viales que le enmarcan, como con los edificios aledaños y sus bordes.

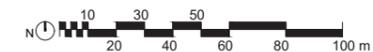


Fig. 32

- 5.1 PROGRAMA ABIERTO, LA CLAVE  
CONTRA LA OBSOLESCENCIA
- 5.2 OPERACIONES PROYECTUALES
- 5.3 PLANTA GENERAL
- 5.4 PLANTA DE CUBIERTA
- 5.5 VISTA ISOMÉTRICA

# 05

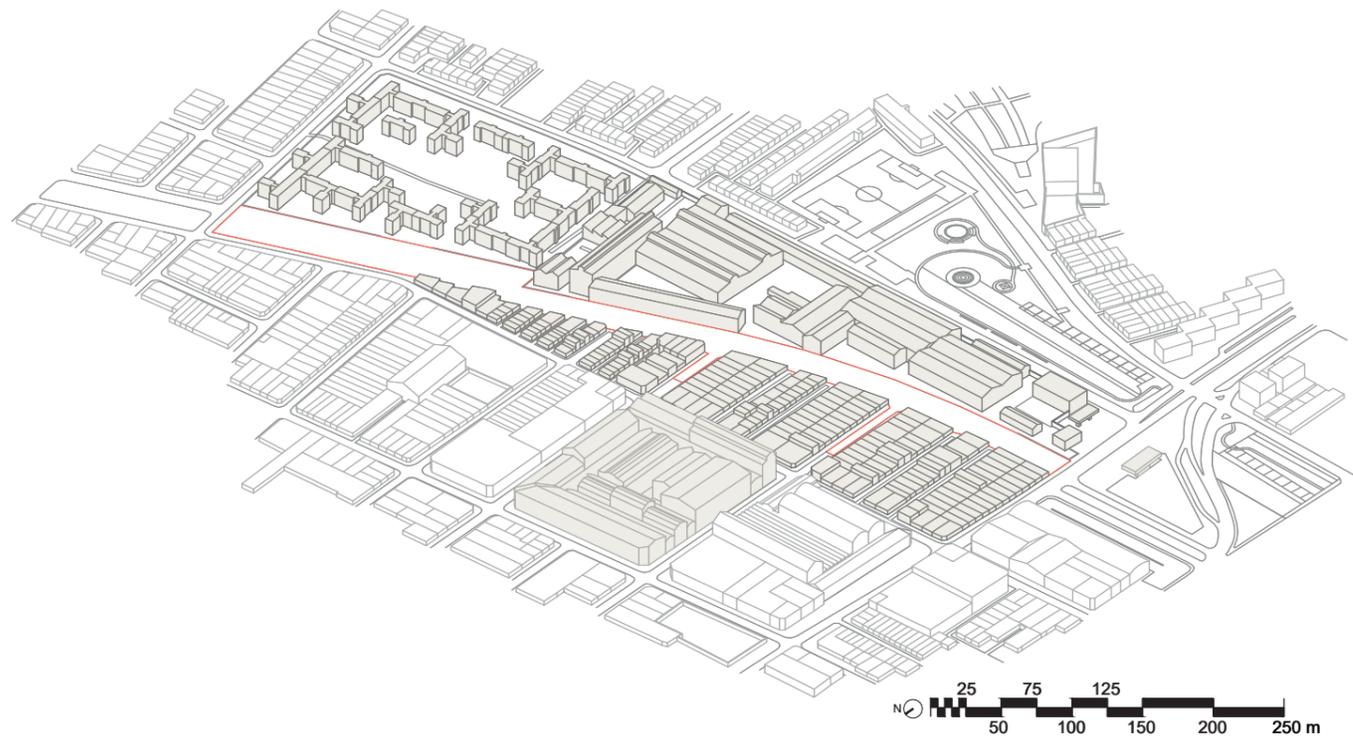
## 5.1 PROGRAMA ABIERTO, LA CLAVE CONTRA LA OBSOLESCENCIA

La propuesta programática que se propone para el proyecto surge de la investigación y análisis del barrio Matadero Franklin, al ver como una oportunidad la transformación que este está experimentando hacia programas de índole cultural y artística. De ese modo, es clave que al identificar que lo que ocurre dentro de los galpones del barrio, y de manera itinerante en sus calles los fines de semana, cuando las ferias libres se toman los espacios públicos y permiten un flujo libre de actividades que convocan a toda la comunidad y parte del resto de la ciudad también, sea una pieza clave dentro del programa, entablado así una necesidad de no rigidizarlo, más bien, de dejarlo abierto a múltiples posibilidades, tal como ocurre con la esencia del barrio mismo, y con esto permitir que exista una variedad muy amplia de actividades que tomen lugar en el proyecto, respondiendo a esa itinerancia casi performática que caracteriza a Matadero Franklin. Dicho así, solo se establece que este programa se mueva dentro de los parámetros artísticos y culturales, de manera que el proyecto potencie esta nueva impronta del barrio a la vez que permita generar una sutura a un vacío urbano que lo desarticula totalmente.

Bajo esa lógica, llevar el arte al espacio público va en total sincronía con educar a la población sobre consumir arte, que pueda entenderlo y que de ese modo se rompa con el paradigma de que el arte es solo para grupos elitistas que pueden acceder a él. Hoy en día existe acceso al arte, el público general tiene acceso al arte y puede mirarlo, sentirlo y hasta traspasarlo, pero solo un segmento pequeño de

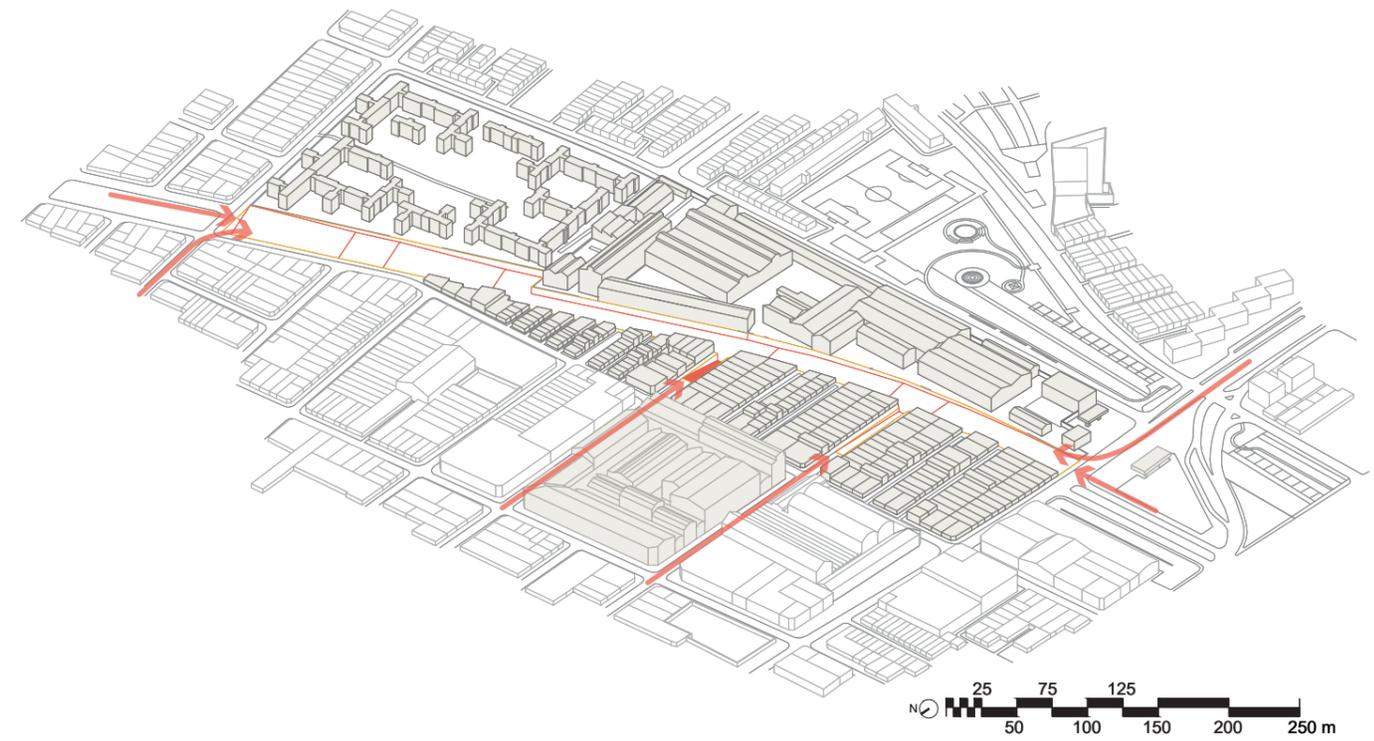
dicho público puede entenderlo (Vásquez, 2010) y ese es la realidad que hay que cambiar, y sacar el arte de los museos y galerías, donde no todas las personas tienen acceso por diferentes motivos, en su mayoría por la distribución de éstas en la ciudad, llevarlo al espacio público abierto donde pueda entrar en interacción con las comunidades y que éstas formen parte de los procesos creativos y la producción del arte. Un buen ejemplo del arte en la ciudad es la Feria Documental llevada a cabo cada cinco años en la ciudad de Kassel, en Alemania, donde instalaciones artísticas, obras y sus expositores entran en contacto directo con la ciudad y sus habitantes, permitiendo un flujo constante de ideas e interacciones entre arte, artistas y el público.

## 5.2 OPERACIONES PROYECTUALES



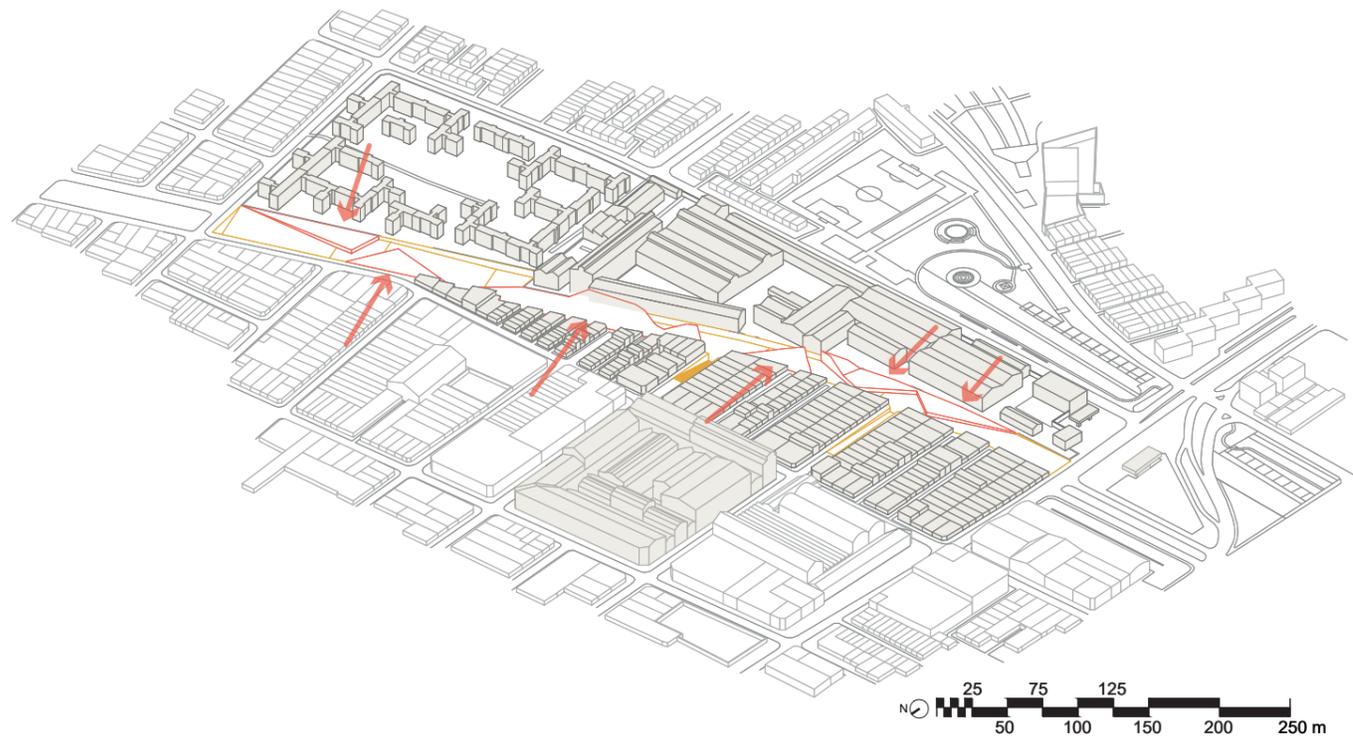
### EL TERRENO Y SU CONTEXTO

Esta operación consiste en derribar todos los cerramientos que confinaban al terreno de manera que éste pueda establecer relaciones directas con sus bordes.



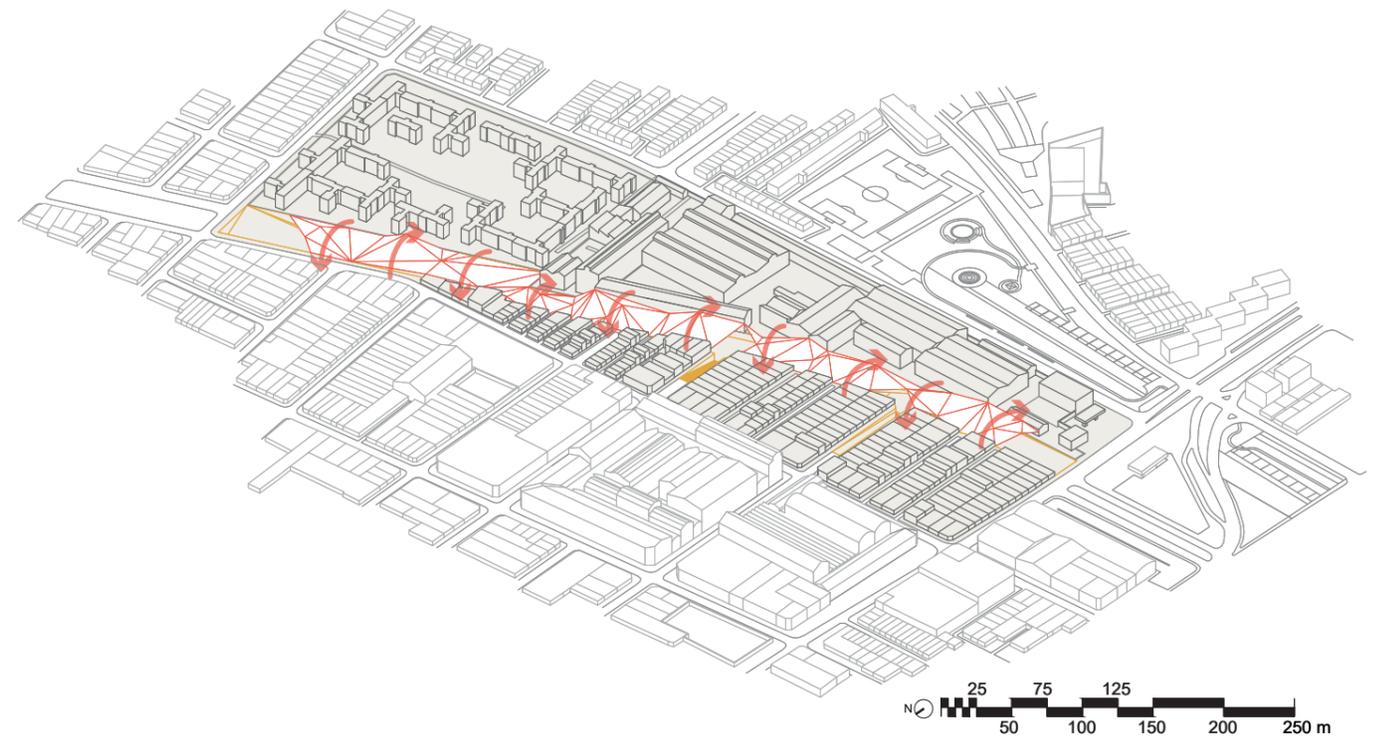
### EXCAVACIÓN

Se realiza una excavación en el terreno en dos niveles diferentes, a 3 y luego 6 metros de profundidad. Luego se conecta los nuevos niveles inferiores con el exterior mediante planos inclinados que no superan el 5% de pendiente.



**EXTRUSIÓN**

Esta operación es fundamental, ya que es el gesto mismo de la sutura, donde se extruyen parte de los nuevos bordes que aparecen posterior a la excavación, de modo que se pueda albergar algunos programas en recintos más privados, mientras que el espacio entre las extrusiones ofrece un recorrido fluido por el terreno y a la vez un nuevo espacio público con una calidad diferente al resto del contexto



**SUTURA**

Siguiendo la línea de la operación anterior, y para finalizar el acto de sutura en el proyecto, se cubre las operaciones anteriores con una cubierta fractal, que permite generar planos que otorgan un nuevo nivel de complejidad a los espacios bajo ella, a la vez que ofrece la posibilidad de establecer relaciones directas entre un plano superior que se inclina para conectarse con el nivel de calle.

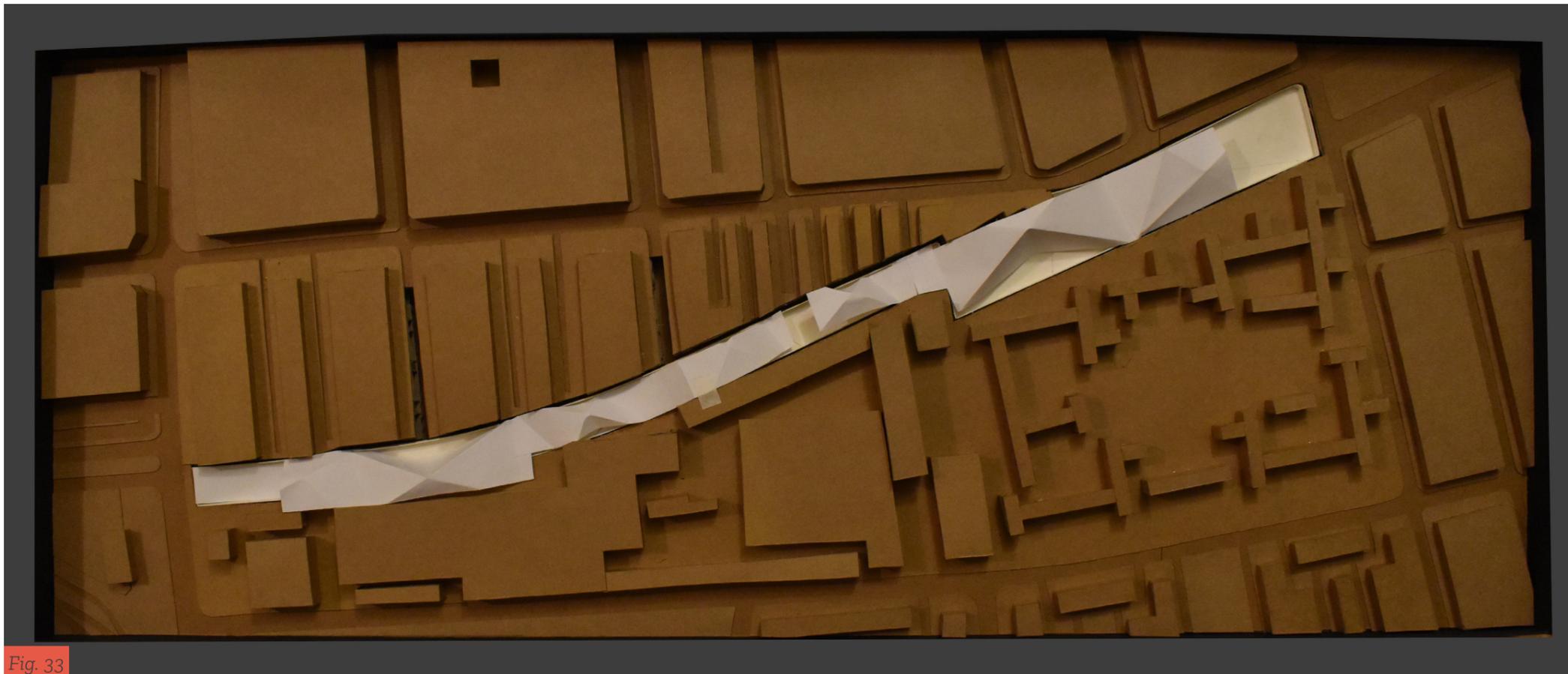


Fig. 33

EXPERIMENTACIÓN MORFOLÓGICA

Fig. 29-31

La Cubuerta

Papiroflexia en papel bond. Con esta última experimentación plástica, se buscaba encontrar la forma para la cubierta que corona la sutura del proyecto. El ejercicio respondía formalmente a la relación del terreno con el contexto.



Fig. 34

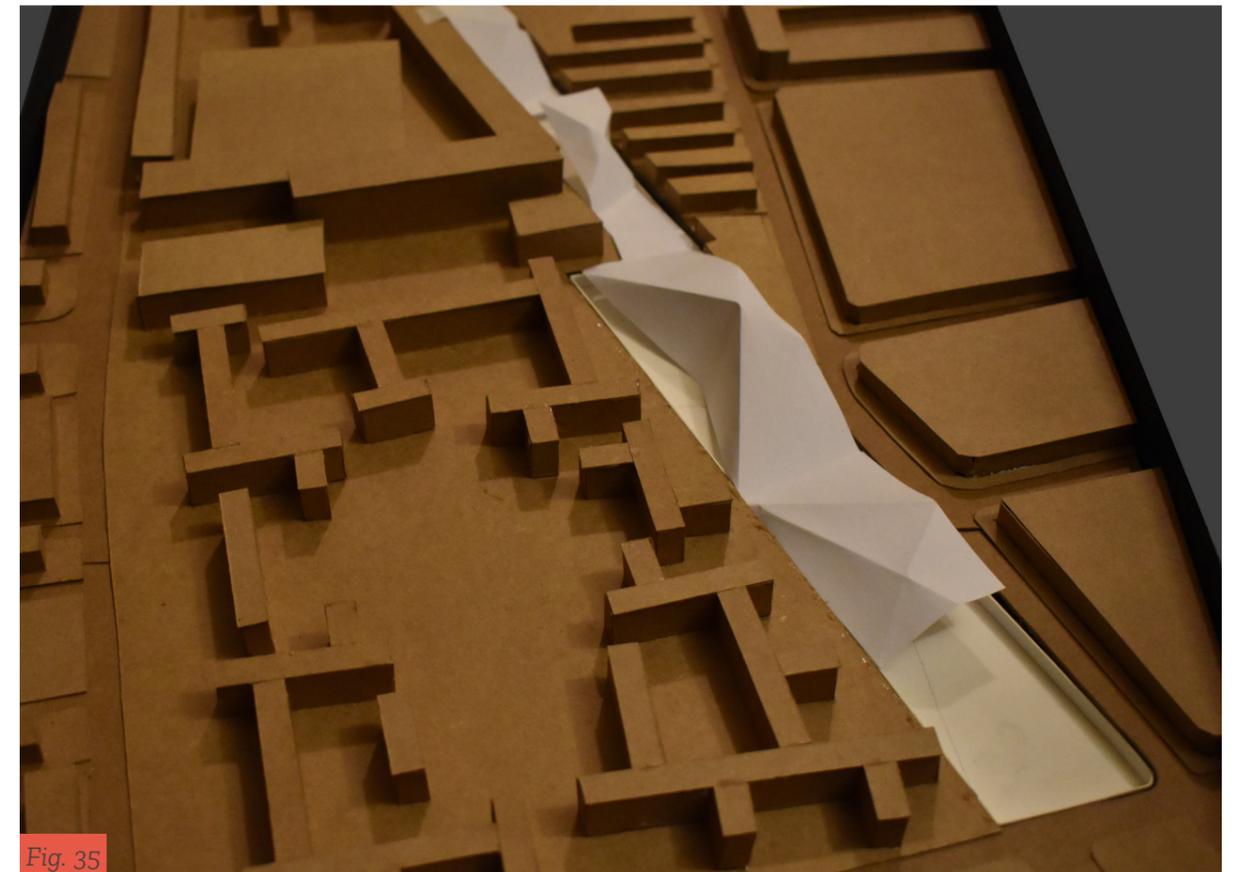
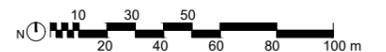
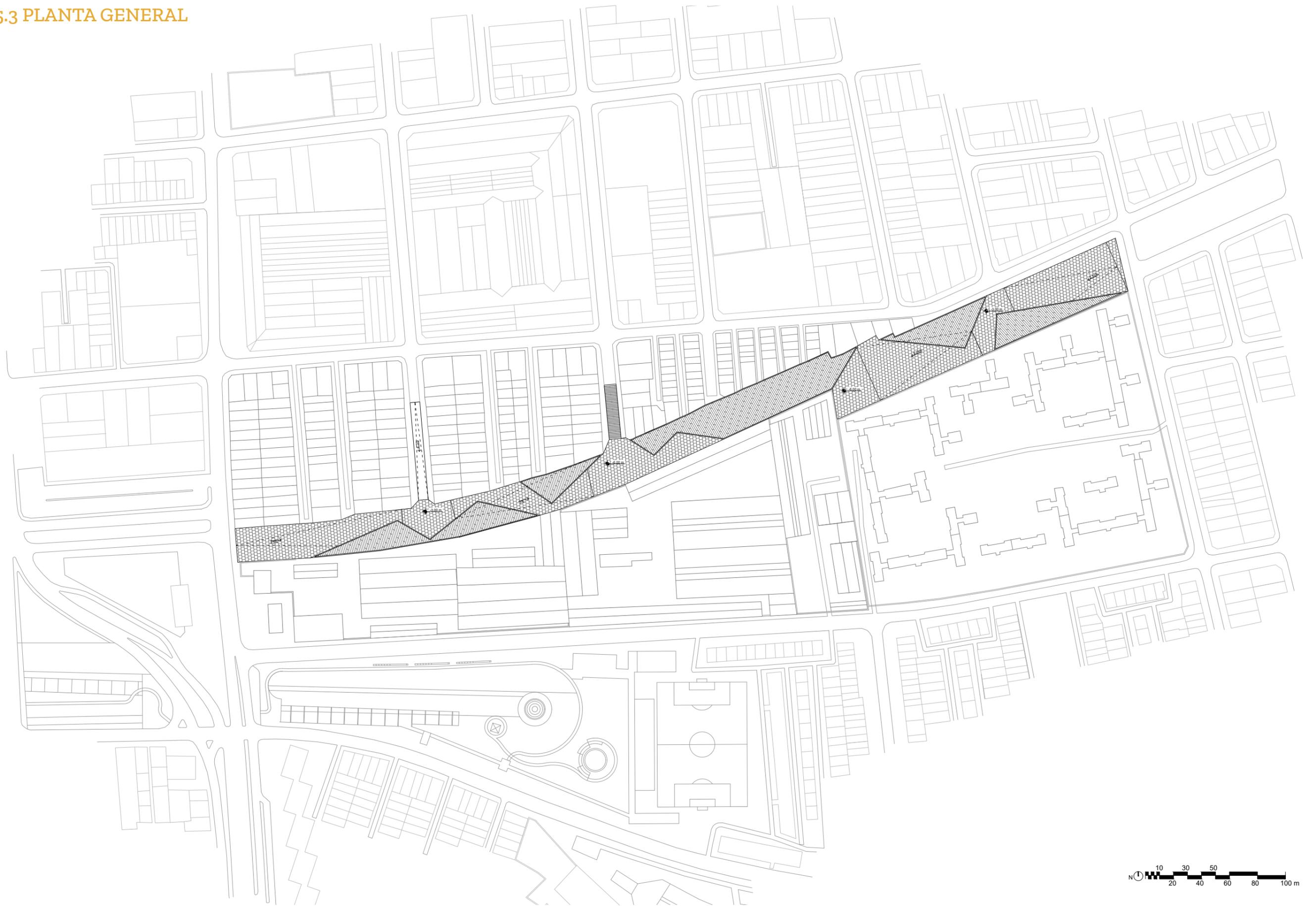
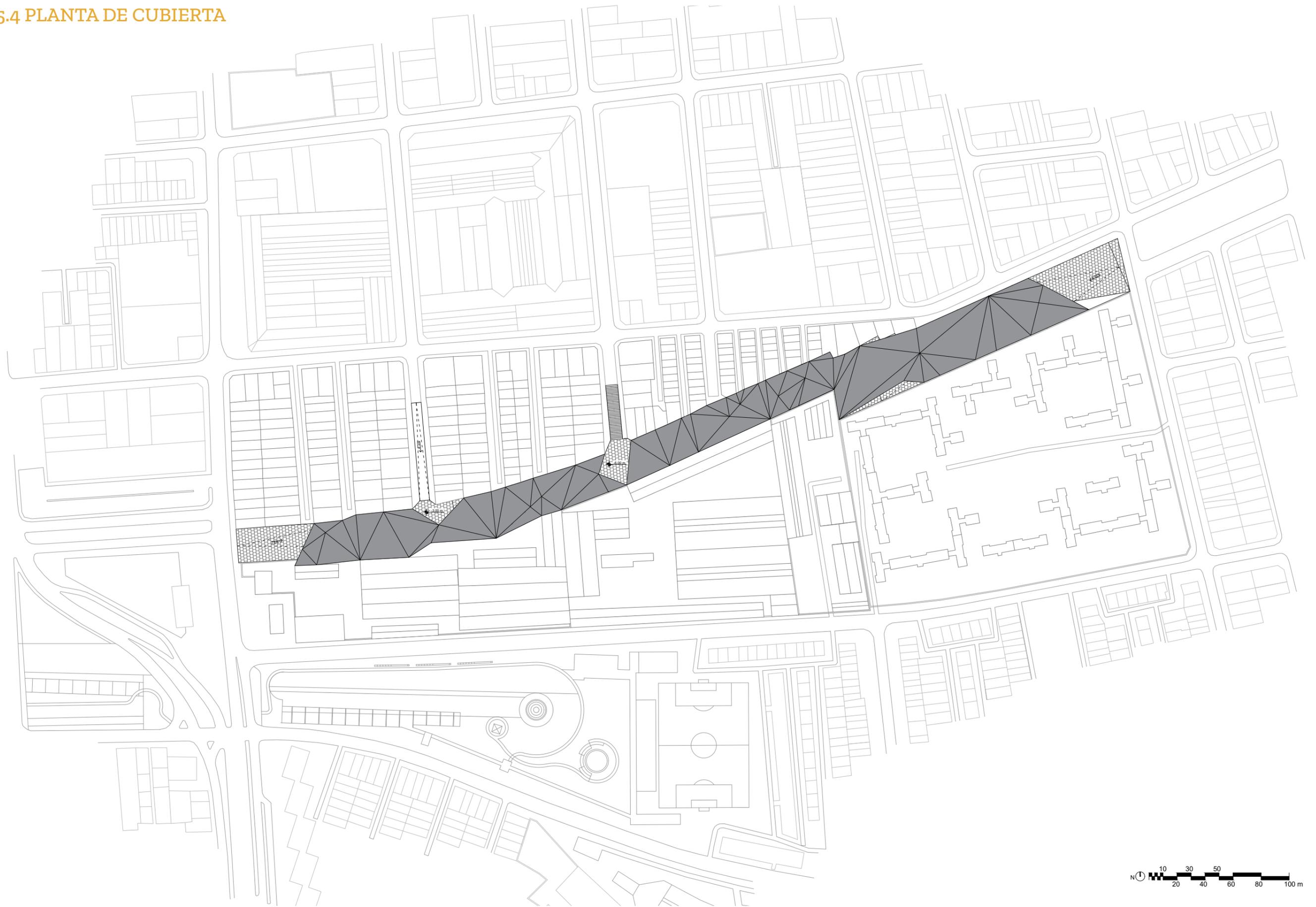


Fig. 35

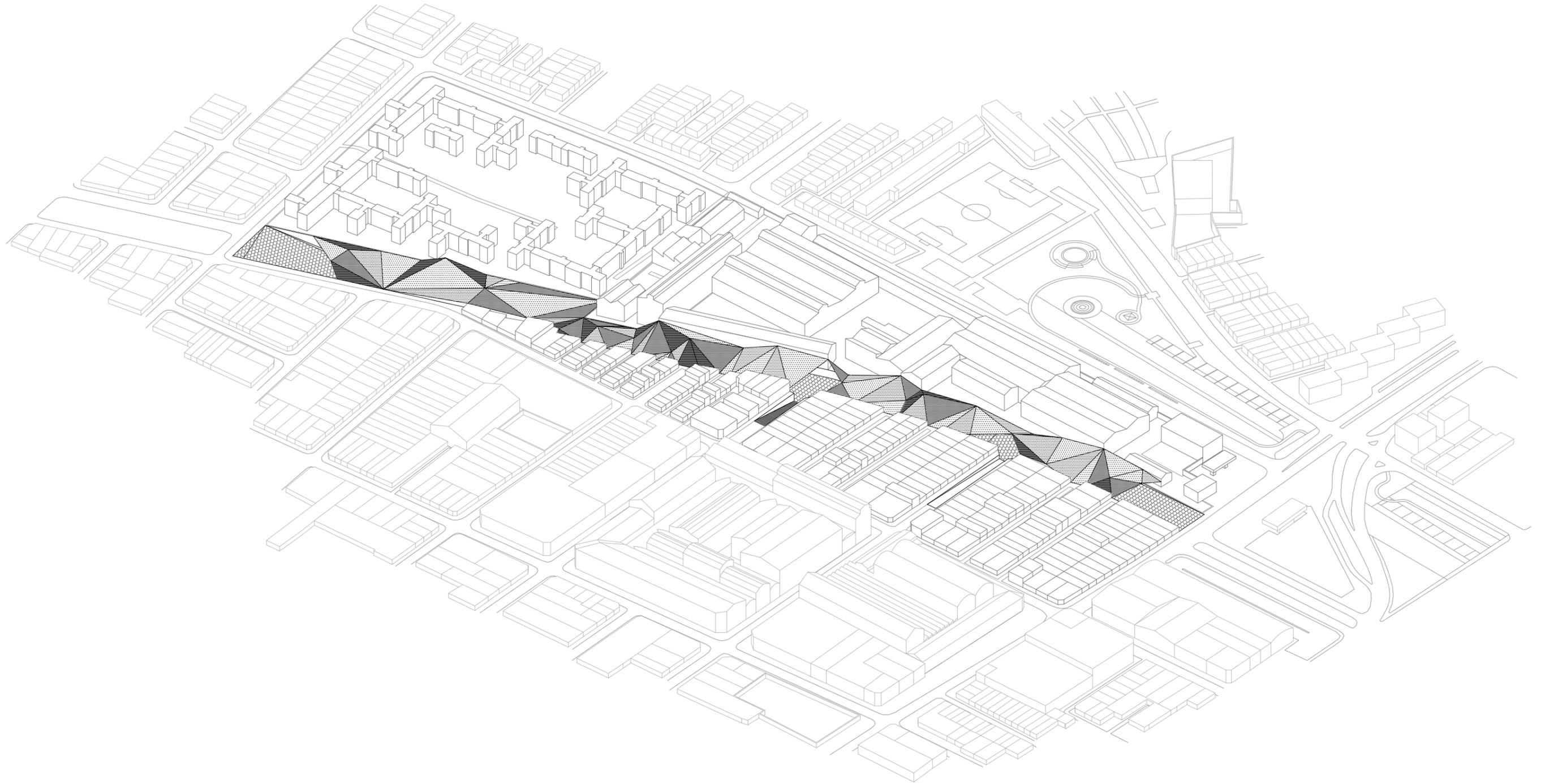
### 5.3 PLANTA GENERAL



## 5.4 PLANTA DE CUBIERTA



## 5.5 VISTA ISOMÉTRICA





## 6.1 REFERENTES

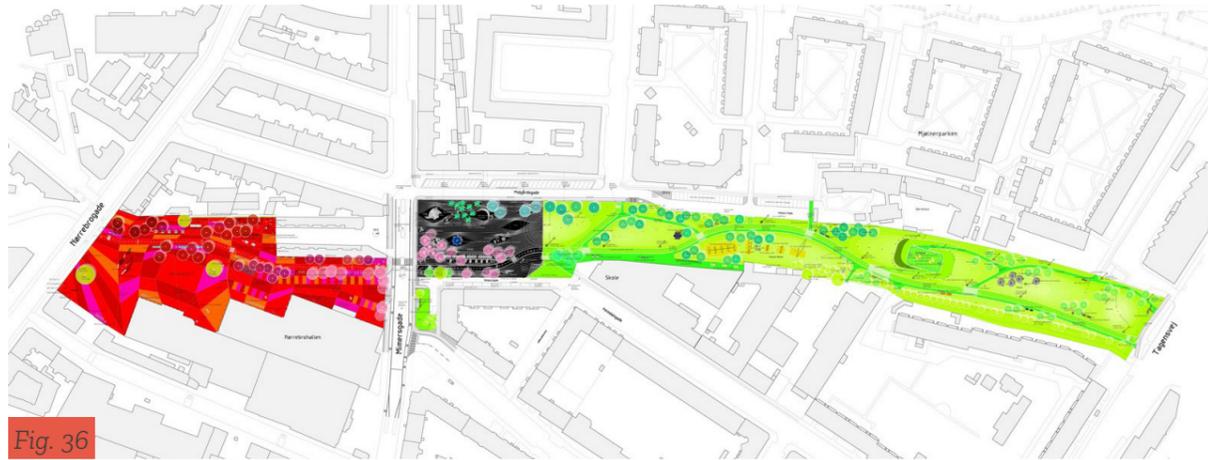


Fig. 36



Fig. 37



Fig. 38



Fig. 39

**SUPERKILEN**  
Referente por forma a nivel de terreno  
Arquitectos: BIG Architects  
Ubicación: Dinamarca  
Año: 2011  
Fuente: archdaily.com

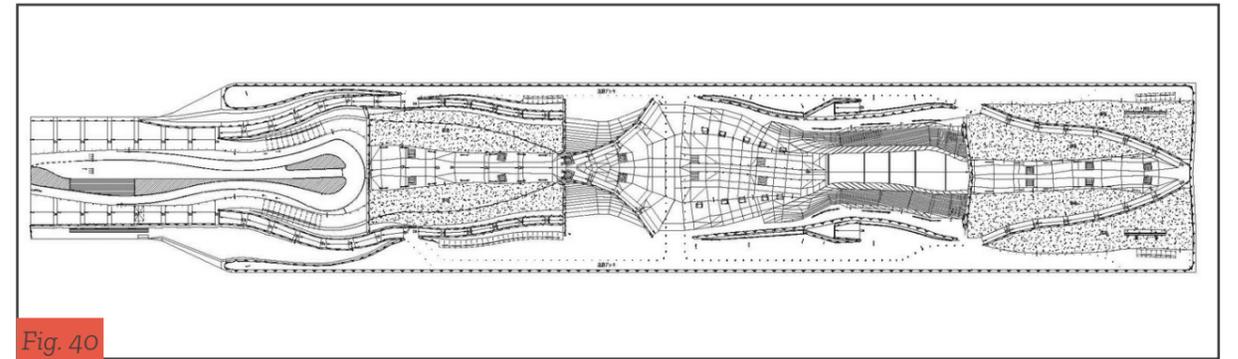


Fig. 40



Fig. 41



Fig. 42

**TERMINAL DE CRUCEROS Y MUELLE YOKOHAMA**  
Referente por forma a nivel de cubierta

Arquitectos: Foreign Office Architects FOA  
Ubicación: Japón  
Año: 2002  
Fuente: archdaily.com



Fig. 43

## 6.2 BIBLIOGRAFÍA

- Becerra Navarrete, P. (2020). "Terrain vague" en eje Matucana, Barrio Yungay: coliving - coworking y espacio público. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/180245>
- Berruete, F. (2017). Los vacíos urbanos: una nueva definición. *Revista Urbano*, 20(35), 114-122. <https://doi.org/10.22320/07813607.2017.20.35.09>
- Calderón, L., & Díaz, L. (2005). *Memorial de la Estación Mapocho*. RIL editores.
- Ganges, S. L. Y., & Ganges, S. L. Y. (2011). *¿Cómo integrar el ferrocarril en la ciudad? Algunas reflexiones desde el caso español*. Metropolitiques. <https://metropolitiques.eu/Como-integrar-el-ferrocarril-en-la.html>
- Jacobs, J., & Abab, A. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing.
- Lerner, J. (2003). *Urban Acupuncture* (Illustrated ed.). Island Press.
- Lynch, K., & Revol, E. L. (1998). *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili.
- Ministerio de Industria i Obras Públicas. (1899). *Ferrocarril de Circunvalación de Santiago (Parte comprendida entre la estación de San Diego i Ñuñoa) - Ferrocarriles en Estudio i Construcción n° 5*. Imprenta Nacional, Santiago, Chile. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-65013.html>

- Moreno Moreno, M. P. (2018). El jardín japonés de Isamu Noguchi, en la sede de la Unesco en París. *Bitácora arquitectura*, 39, 04. <https://doi.org/10.22201/fa.14058901p.2018.39.67816>
- Pizzi, M., Valenzuela, M. P., Benavides, J., & Durán, M. (2006, septiembre). *El ferrocarril de circunvalación, su rol en la consolidación de la ciudad de Santiago de Chile a principios del siglo XX* [Presentación Caso Internacional]. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, España. <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V04.pdf>
- Senís Griñena, E. (2016). Espacios de oportunidad en la ciudad: recuperación y uso. Casos de estudios (Doctoral dissertation, Universitat Politècnica de València).
- Simonetti, A. B., Accesible, C. C., Weber, P. P., Fernández, P. S., & Corporación Ciudad Accesible. (2010). *Manual de accesibilidad universal*. Corporación Ciudad Accesible.
- Sola-Morales, D. I. (2003). *Territorios*. Editorial Gustavo Gili.
- Sotomayor Ruiz, J. (2016). La (re)apropiación comunitaria del vacío urbano: de la creación cultural a la implicación ciudadana (Máster en Gestión Cultural, Universitat de Barcelona). Disponible en <http://hdl.handle.net/2445/102585>
- Vázquez, P. (2010, julio). El arte fuera del Cubo Blanco. *Revista Anales*, Tomo 55, 16-21.

Este documento se terminó de redactar y montar el 24 de diciembre de 2021, en la ciudad de Santiago de Chile. Para sus textos se usó las fuentes tipográficas libres Zilla Slab y Lato en sus variaciones regular y thin. Todas las figuras que no poseen fuente asociada es porque son de elaboración propia o fotografías capturadas por el autor del documento.

