

# CONECTOR URBANO PARA EL DESARROLLO DE NUEVAS CENTRALIDADES

LA PINTANA COMO SUBCENTRO DE SANTIAGO SUR

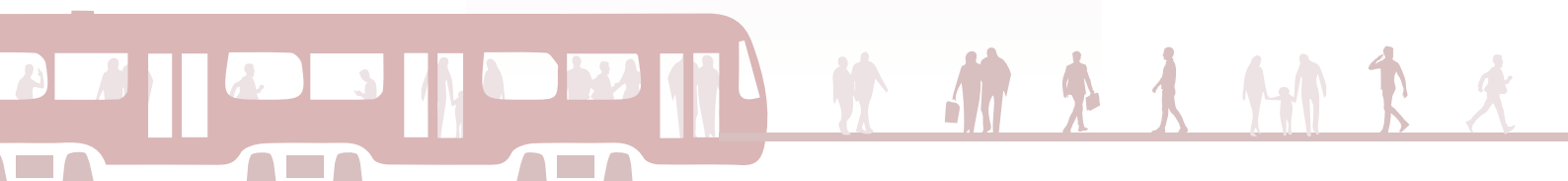
*Memoria de título 2023*

*Por: Belén Andrade Belmar*

*Facultad de Arquitectura y Urbanismo*

*Universidad de Chile*

*Profesor guía: Manuel Amaya Díaz*





*A mi madre, por no permitir que me rindiera.*  
*A mi padre que siempre apoyo cada decisión que tomaba.*  
*A Paulo, mi compañero de vida, por estar junto a mi durante*  
*todos estos años de carrera incondicionalmente.*  
*A mi familia y amigos que desde siempre me dieron el ánimo*  
*y las fuerzas para concluir de la mejor manera esta etapa.*



# TABLA DE CONTENIDOS

01	PRESENTACIÓN	Introducción .....7 Motivaciones .....8 Contextualización .....9 Evolución red de metro de Santiago....14
02	PROBLEMÁTICA	Análisis de la comuna.....17 Diagnostico del problema ....18 Objetivos .....20 Movilidad y desarrollo urbano....21 Construcción del argumento proyectual ....23 Calidad de vida urbana y posibles mejoras ....26
03	LOCALIZACIÓN	Información previa....29 Emplazamiento.....30 Análisis del entorno.....31 Estrategias de diseño.....32 Normativa y referentes .....33
04	ANTEPROYECTO	Propuesta programática ...35 Planimetrias ...36
05	CONCLUSIONES	Síntesis de ideas...39 Bibliografía...40 Anexos...42

01

1

PRESENTACIÓN

# INTRODUCCIÓN

La comuna de La Pintana experimentó un acelerado crecimiento durante los últimos 40 años, que ha expuesto la falta de planificación y gestión urbana, esto se evidencia en su distribución espacial; una trama urbana sin jerarquía, zonas segregadas sin acceso a equipamientos, además de que la forma de poblamiento en este caso en particular, generó precariedad en muchos ámbitos.

Estos problemas son obstáculos para el adecuado desarrollo urbano de la comuna y por consiguiente inciden directamente en la calidad de vida de sus habitantes. Debido a esto se plantea un proyecto pertinente a las necesidades de las y los pintaninos, el cual estará enfocado en el mejoramiento de la movilidad comunal e intercomunal, con estrategias que articulen infraestructura de transporte con espacios públicos y de este modo poder resolver la segregación espacial y falta de accesibilidad en la comuna.

Dicho sistema de movilidad puede asegurar un mayor desarrollo urbano a largo plazo, y de esta manera posicionar a La Pintana como un subcentro en la periferia sur de la Región Metropolitana y un modelo ejemplar aplicable para otras zonas periféricas de la ciudad.

# MOTIVACIONES

Nací y crecí en La Pintana hasta los 12 años, toda mi familia es de distintos sectores de la comuna, por lo que todos mis recuerdos y experiencias los tuve y los sigo teniendo allí, y gracias a esto sé y entiendo que significa venir desde una comuna periférica.

A pesar de no tener buenos espacios para jugar, o para salir a recorrer y tener miedo a veces cuando salía y se me hacía tarde, viví en un entorno de solidaridad y altruismo con mis vecinos, donde nos reuníamos siempre para festividades, el sentir es de comunidad y eso hizo que la mayoría de recuerdos que tengo de mi infancia sean felices.

Muchas veces se cree que por vivir en una comuna con ciertas características se está sentenciado a una mala vida y debemos cargar con muchos prejuicios, sin embargo, la realidad es distinta; la mayoría de la gente que pertenece a la comuna es tremendamente esforzada y luchan día a día por trabajar honradamente para tener un mejor vivir.

Por todo esto es que urge dignificar la comuna, que se acaben los estigmas y la marginación que ha habido desde sus orígenes y con el presente proyecto busco desde mi área de estudio poder retribuirle todo lo bueno que me ha entregado.



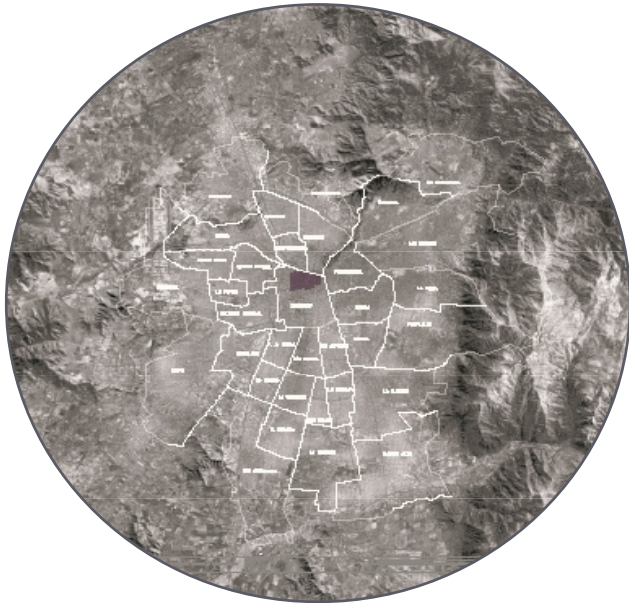
# CONTEXTUALIZACIÓN

*Se desarrolla esta situación al interior de la Región Metropolitana, ocasionando que no tenga un desarrollo homogéneo y que se presente un crecimiento económico desigual, donde existen unas comunas que son polos de desarrollo, y otras que son insostenibles en lo económico [...]. Por lo tanto, esta segregación económica ha causado mayores dificultades al constituir una ciudad desigual y con grandes diferencias socio-económicas.*

Botero & Orozco, 2010

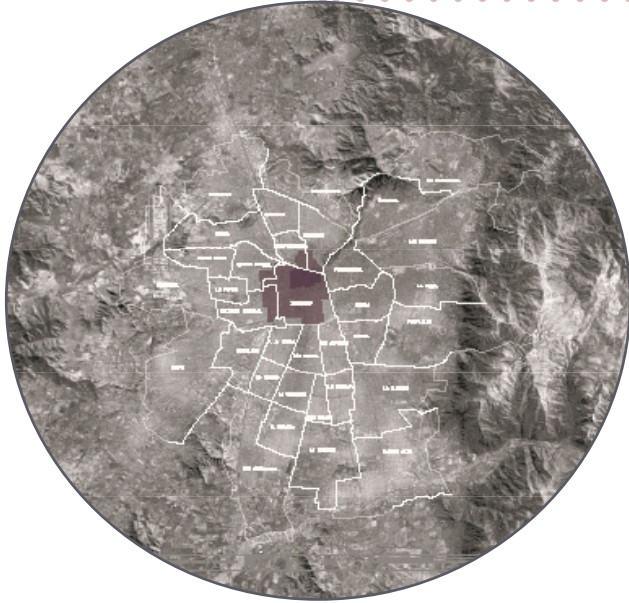
Para entender las dinámicas propias de crecimiento y las causas de las actuales problemáticas que viven hoy en día los habitantes de la comuna de La Pintana , se hace necesaria esta línea cronológica que por una parte muestra el desarrollo de los distintos acontecimientos a nivel país, y por otra como a partir de esto se comienzan a trazar las directrices de la movilidad a nivel regional, haciendo que el transporte tome un rol protagónico que evidencia los cambios y crecimiento de la Región. Entendiendo esto como un análisis a nivel macro y micro para tener una visión holística de la situación actual de la comuna.

Lo que viene a continuación se crea en base a la información obtenida desde Chile: Un siglo de políticas de vivienda y barrio , documento del MINVU 2007.



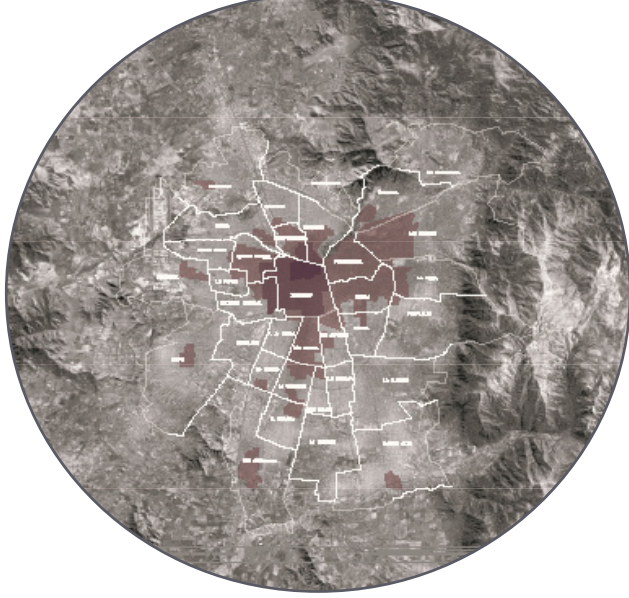
Simbología  
1800 1900 1950 1970 1980 1990 2000 2010 2020

Imagen 1. Mapa cartográfico de 1800. Elaboración propia en base a mapa de "Expansión urbana del Gran Santiago" Luigi, A. et al. (1981).



Simbología  
1800 1900 1950 1970 1980 1990 2000 2010 2020

Imagen 2. Mapa cartográfico de 1900. Elaboración propia en base a mapa de "Expansión urbana del Gran Santiago" Luigi, A. et al. (1981).



Simbología  
1800 1900 1950 1970 1980 1990 2000 2010 2020

Imagen 3. Mapa cartográfico de 1950. Elaboración propia en base a mapa de "Expansión urbana del Gran Santiago" Luigi, A. et al. (1981).

1850

A nivel país se trabajaba principalmente con la exportación de materias primas y la agricultura. Con un modelo económico de "crecimiento hacia afuera".

1851

Por lo que en la región Metropolitana solamente estaba poblada la zona del casco histórico, sumado a la chimba los cuales se encontraban cercanas al río mapocho.

1879

Con la victoria de la guerra del pacífico se agregó la macrozona norte al país, la cual entre otras ventajas poseía minas para la explotación del salitre, el cual se sumó a las materia primas exportadas.

1929

Con la caída de la bolsa en Nueva York se ocasionó una deuda del país con el exterior. Lo que llevó a cambiar el tipo de economía del país a una que potenciaba el "crecimiento hacia adentro".

1939

Se crea la Corporación del Fomento de la Producción (CORFO). Que trae consigo un proceso de industrialización para el país.

1940

Se produce una migración masiva campo-ciudad debido a la escasez de oportunidades laborales, tanto al norte como al sur, por lo que se comienzan a poblar ciudades como Santiago, Valparaíso y Concepción.

1960

Se crea el Plan Regulador Intercomunal con el propósito de regularizar la expansión urbana que se iba dando de manera acelerada.

1968

Se comienzan a dar las primeras tomas de terreno en toda la ciudad, y posterior a ello se conforma el programa de operación sitio. De manera incipiente se conforman los centros históricos de Maipú, Puente Alto y San Bernardo, entre otros.

1969

En el gobierno de Frei Montalva firma el decreto de origen del metro. Y este mismo año se inician los primeros viajes de la Línea 1 desde San Pablo a Estación Central. Véase Imagen 11.

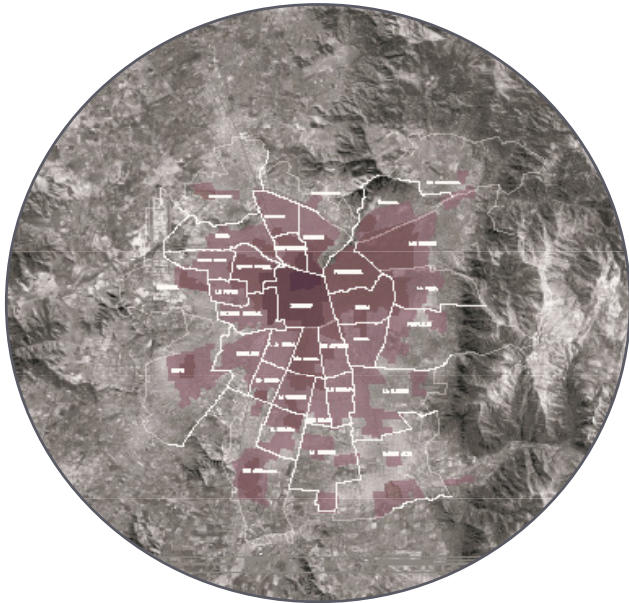


Imagen 4. Mapa cartográfico de 1970. Elaboración propia en base a mapa de "Expansión urbana del Gran Santiago" Luigi, A. et al. (1981).

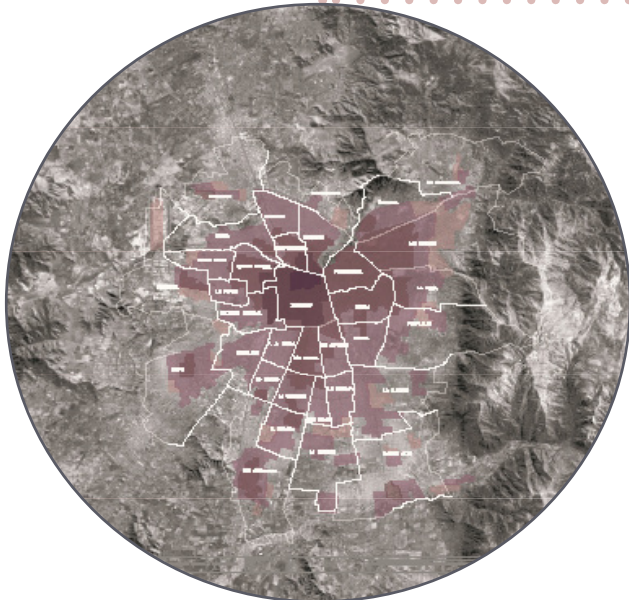


Imagen 5. Mapa cartográfico de 1980. Elaboración propia en base a mapa de "Expansión urbana del Gran Santiago" Luigi, A. et al. (1981).

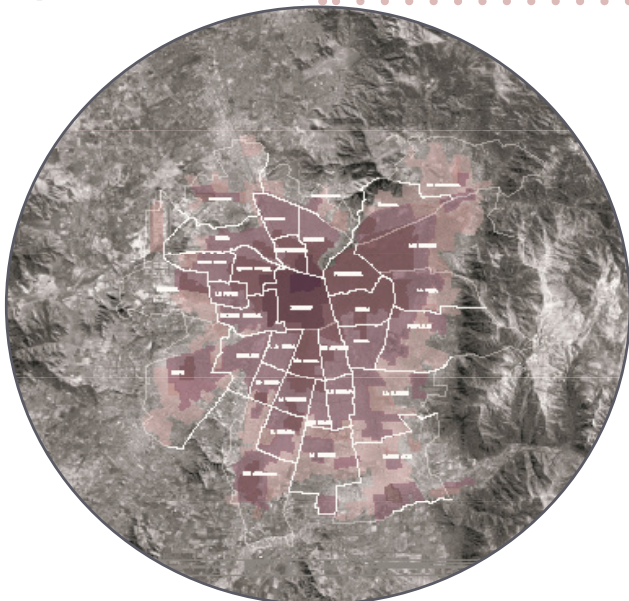


Imagen 6. Mapa cartográfico de 1990. Elaboración propia en base a mapa de "Expansión urbana del Gran Santiago" Luigi, A. et al. (1981).

1973

El golpe de Estado trajo consigo una erradicación forzada de los distintos campamentos existentes en toda la Región hasta este momento.

1977

Se produce una extensión de la Línea 1 por el oriente, llegando hasta la estación Salvador. Véase imagen 12.

1978

Se produce una extensión de la Línea 2 por el sur, llegando hasta la estación Lo Ovalle. Véase imagen 13.

1979

Se elimina el límite urbano en el plan regulador, para poder generar mayor número de soluciones habitacionales.

1980

Las líneas de metro que se extienden son la 1 y la 2 que van de oriente a poniente y de norte a sur, respectivamente, pasando por el casco histórico de la región.

1981

La zona sur de la región y en especial la comuna de La Pintana se densifica debido a que fue una de las zonas con mayores campamentos erradicados de la región en periodo de dictadura. Véase esquema en anexos.

1987

Se expande la línea 1 hacia el norte, marcando consigo un hecho ingenieril histórico por lograr pasar por debajo del río Mapocho. Véase imagen 15.

1989

Metro de Santiago se constituye como Sociedad Anónima, y los principales accionistas son la CORFO y el fisco.

1994

Se reduce el límite urbano, con el propósito de densificar la zona urbana existente, en esta época se produce un crecimiento vertical de la ciudad.

1997

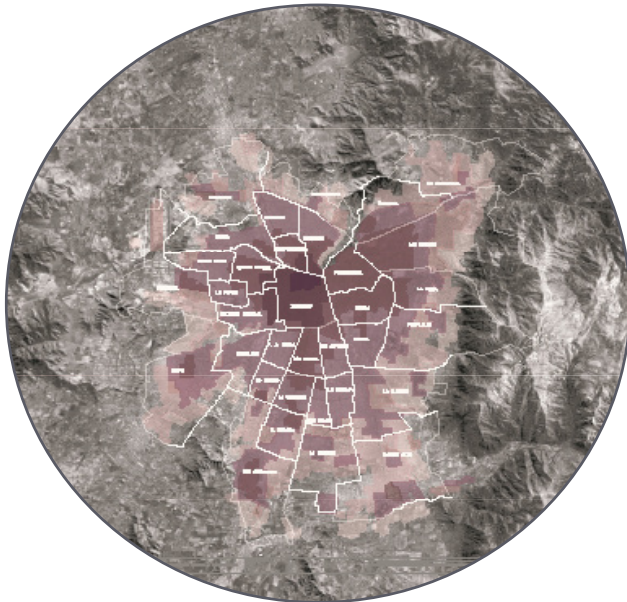
Se crea la Línea 5 que llega a la comuna de la Florida. Véase imagen 16.

1998

Llega el método NATM (New Austrian Tunneling Method), que es una forma menos invasiva de trabajar para la construcción de las futuras líneas del metro.

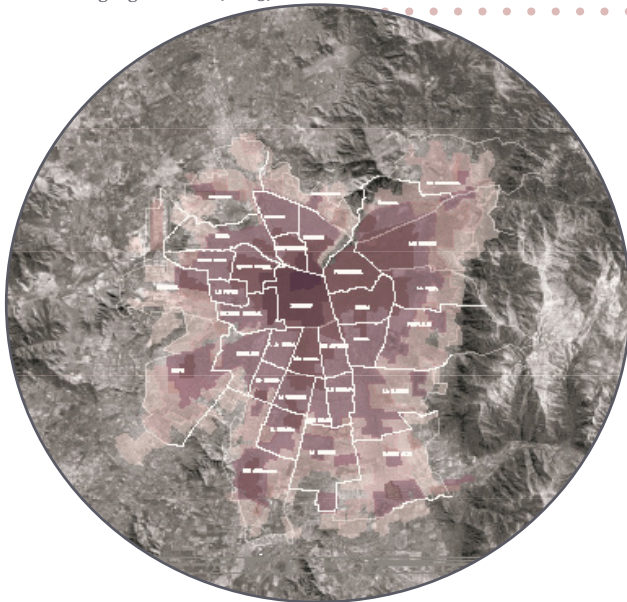
2000

Extensión de la línea 5 del metro de Santiago, pasando por el casco histórico de la ciudad. Véase imagen 17.



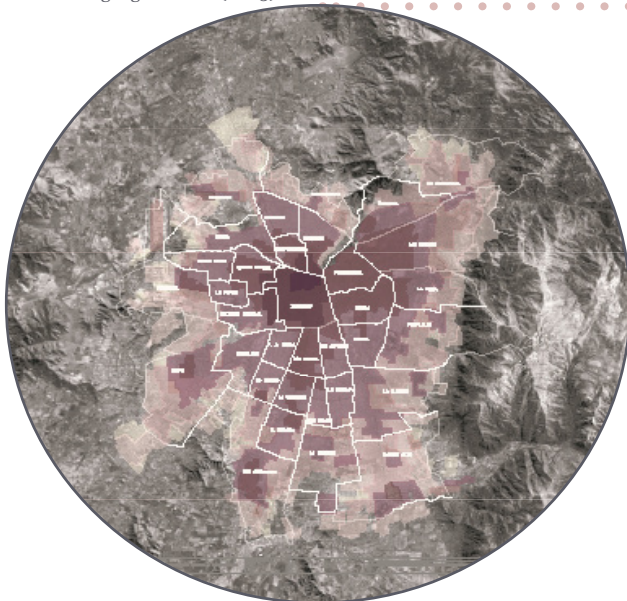
Simbología  
1800 1900 1950 1970 1980 1990 2000 2010 2020

Imagen 7. Mapa cartográfico de 2000. Elaboración propia en base a imagen satelital de google earth". (2023).



Simbología  
1800 1900 1950 1970 1980 1990 2000 2010 2020

Imagen 8. Mapa cartográfico de 2010. Elaboración propia en base a imagen satelital de google earth". (2023).



Simbología  
1800 1900 1950 1970 1980 1990 2000 2010 2020

Imagen 9. Mapa cartográfico de 2020. Elaboración propia en base a imagen satelital de google earth". (2023).

2000

Se produce una construcción masiva de viviendas sociales. Principalmente en las comunas de Puente Alto, San Bernardo, Peñalolen y Maipú. Véase gráfico en anexos.

2002

Con lo anterior se suma la necesidad de conectar a estas comunas, por lo que se crea la línea 4 que va desde Plaza Puente Alto a Tobalaba. Véase imagen 18.

2004

La red de metro se consolida de manera acelerada, primero con la creación de las primeras estaciones de intercambio modal, además de extensiones en las líneas 2 y 5. Véase imagen 19 y 20.

Asimismo se inaugura la línea 4a. Véase imagen 21. Y surge el sistema "transantiago" como método de unificación de la red de buses del transporte público.

2010

La expansión de condominios y nuevas fuentes de trabajo en la zona nor oriente genera la expansión en la línea 1 hasta los dominicos, por otra parte se produce la expansión de la línea 5 para conectar a la comuna de Maipú, la cual es una de las que tiene mayor porcentaje de población a nivel regional. Véase imagen 22.

2011

Se unifica el método de pago "Bip!", con el propósito de incentivar el uso de todos los tipos de transporte en la región y para hacer más expeditos los viajes.

2017

Se inaugura la línea 6 conectando desde Cerrillos hasta Providencia. Véase imagen 24.

Y la línea 3 conectando la zona norponiente de la capital, desde Quilicura, Conchalí, Ñuñoa hasta La Reina. Véase imagen 25.

2021

Metro de Santiago anuncia los proyectos para las líneas 7, conectando Renca con Vitacura, línea 8 que conectará Providencia con Puente Alto y línea 9 que unirá Santiago con la Pintana. Las últimas 2 líneas estarían para el 2030.

2023

Se genera una extensión de la línea 3 dirección norponiente, conectando la Plaza de Quilicura con la comuna de Santiago.

Además de la extensión de la línea 2 hacia el sur, que hará que la comuna de El Bosque se sume a las beneficiadas con la red de metro. Véase imagen 26.



Simbología  
 1800 1900 1950 1970 1980 1990 2000 2010 2020

Imagen 10. Mapa cartográfico de 2020. Elaboración propia en base a imagen satelital de google earth®. (2023).

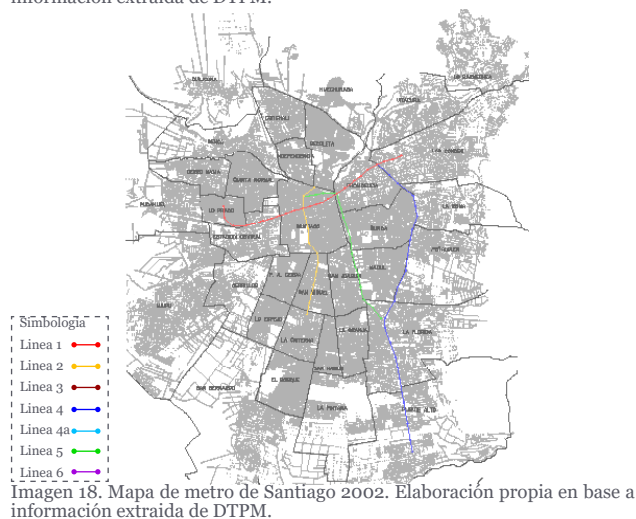
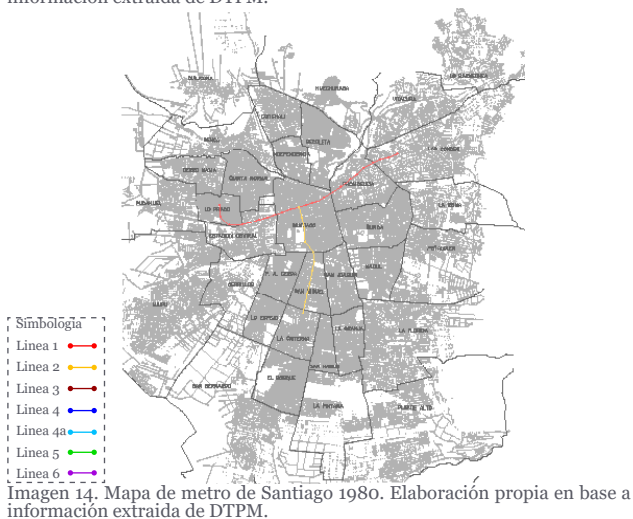
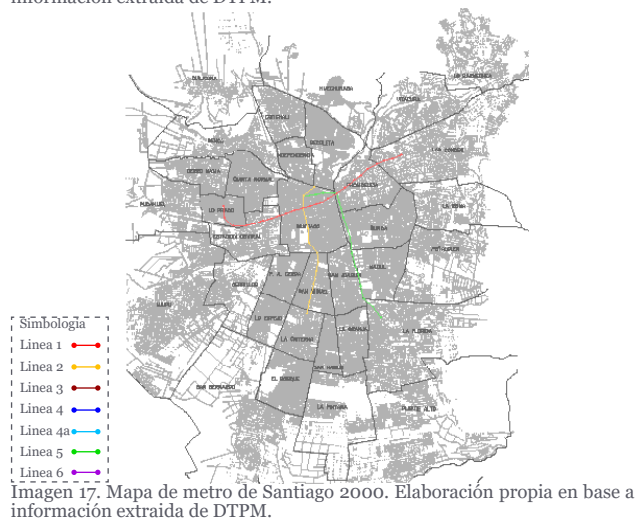
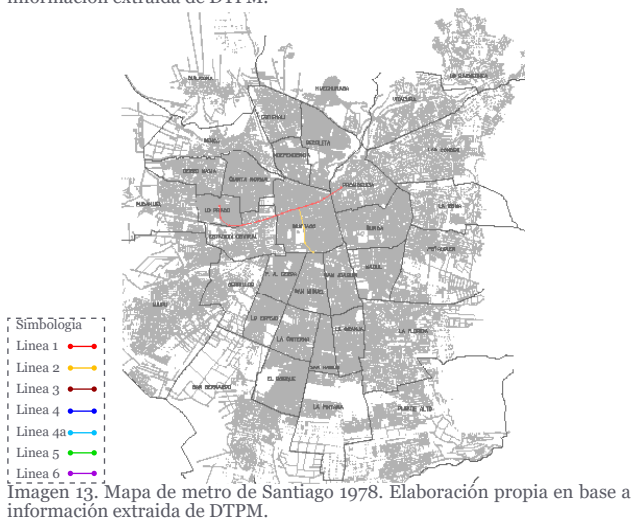
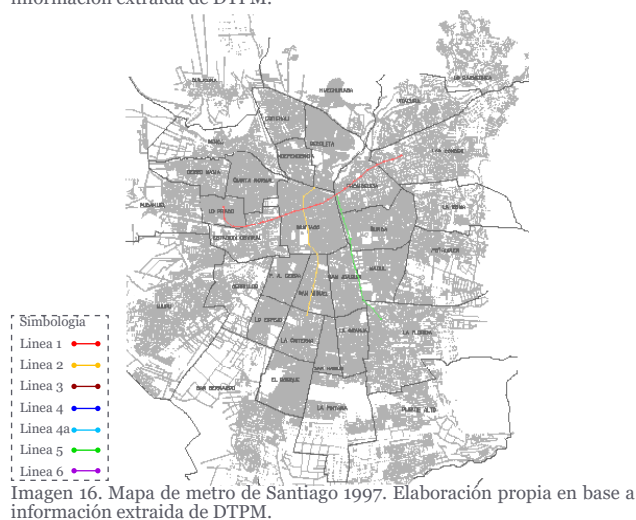
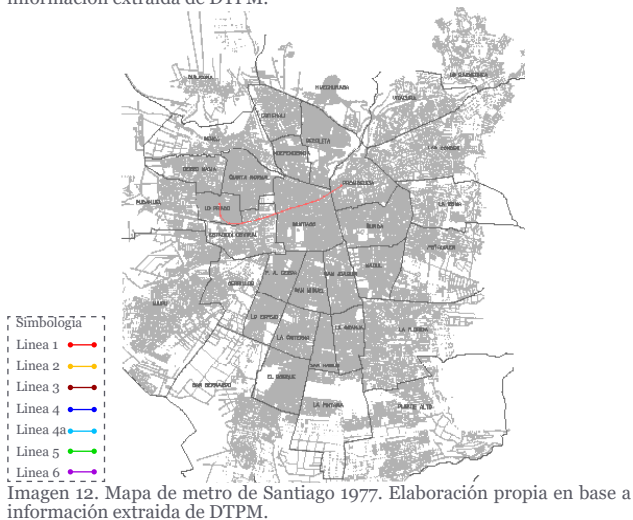
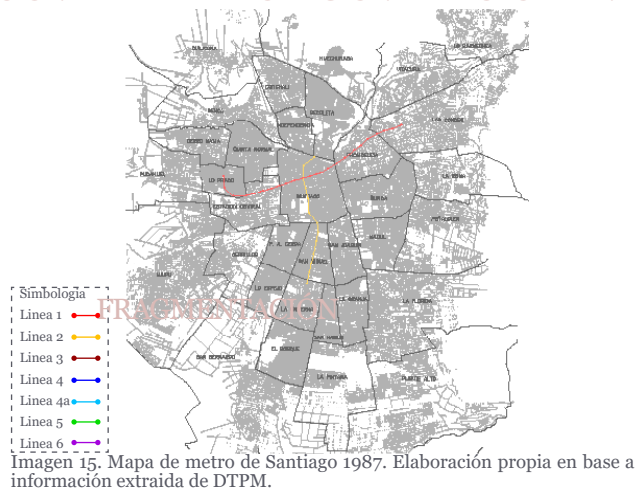
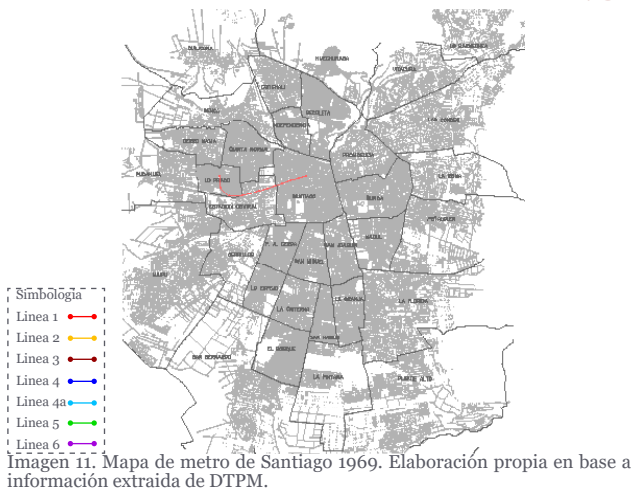
A nivel de síntesis el crecimiento y la expansión muchas veces incontrolada e impensada de la Región Metropolitana, trajo consigo diversas problemáticas que afectan directamente a las comunas periféricas, ya que muchas veces no hubo una planificación urbana adecuada. Asimismo la política chilena fomentó demasiado la creación de soluciones habitacionales en poco tiempo, que si bien aportó a que buena parte de la población obtuviera una vivienda, no les aseguro un buen entorno urbano, provisto de los servicios y equipamientos necesarios para tener un buen vivir.

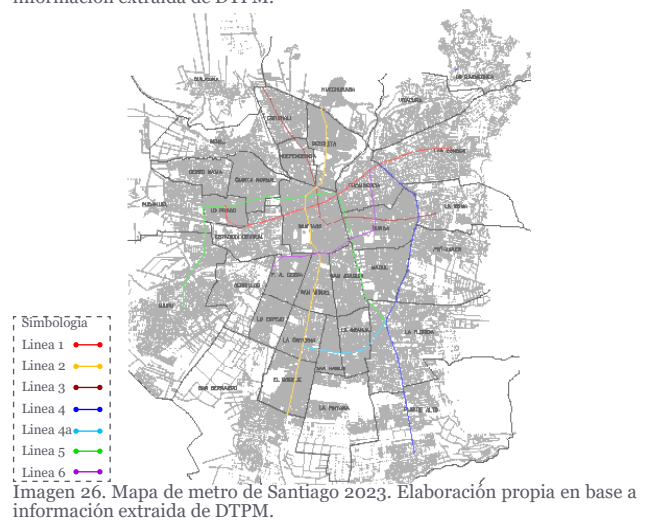
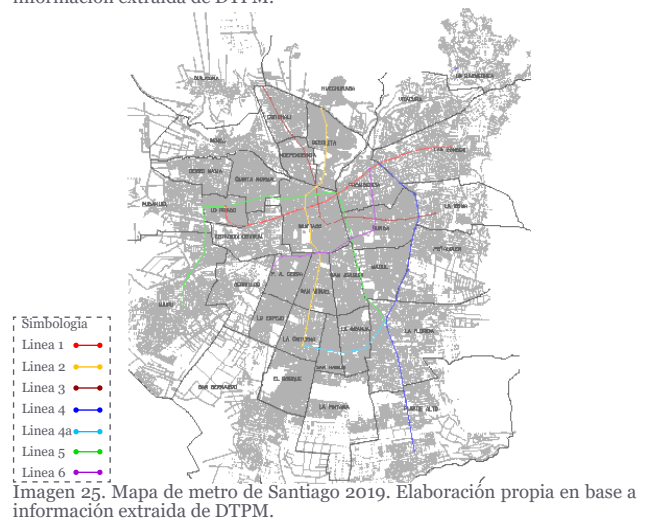
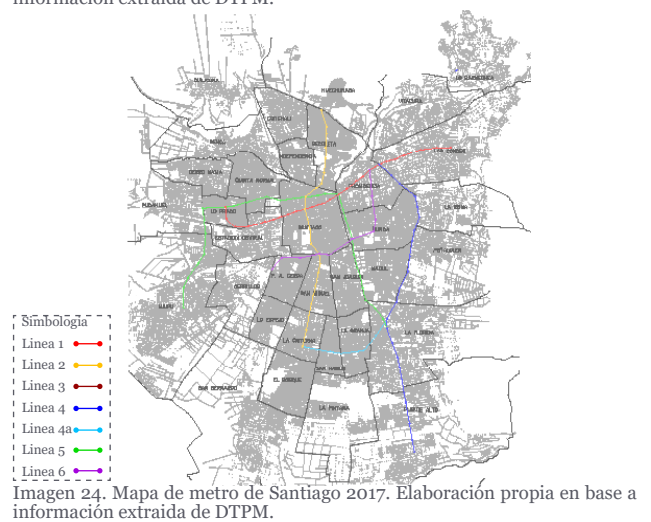
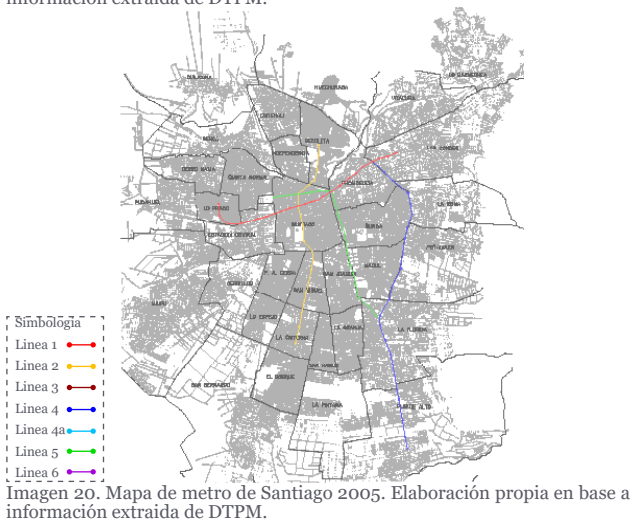
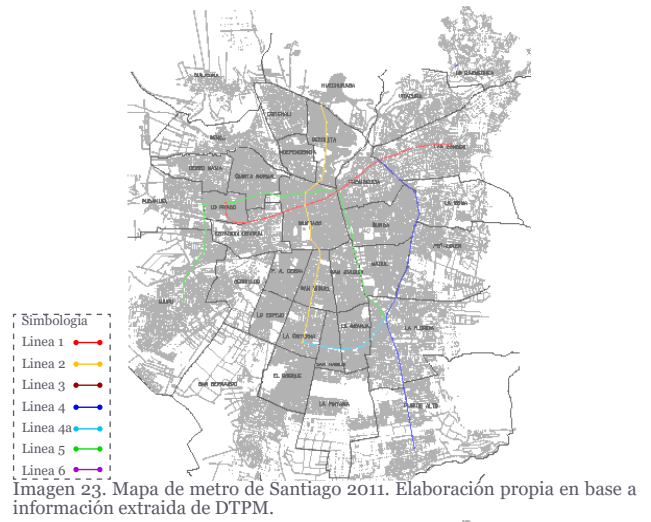
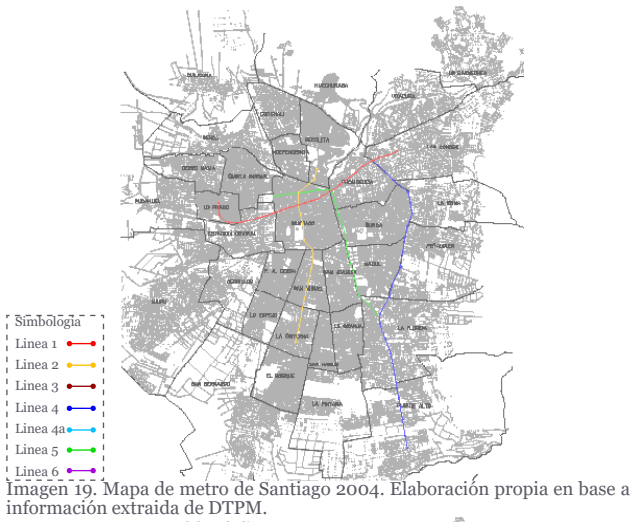
Lo que pasa a nivel macro se evidencia a su vez a nivel meso en la comuna de La Pintana,

ya que como se mencionaba en la línea cronológica, tuvo dinámicas particulares de crecimiento, entre ellas la cantidad de familias que fueron erradicadas a este sector en periodo de dictadura, a los cuales se les entregó una solución habitacional deficiente. Lo que produce hasta hoy en día una calidad de vida empobrecida y con problemas urbanos de difícil resolución para las generaciones futuras.

Así es como en los distintos sistemas de medición que ha implementado el Estado a través de los años la comuna de La Pintana se ha posicionado en los peores lugares en términos de niveles de calidad de vida tanto a nivel regional como nacional.

# EVOLUCIÓN RED DE METRO REGIÓN METROPOLITANA





# 02

PROBLEMÁTICA

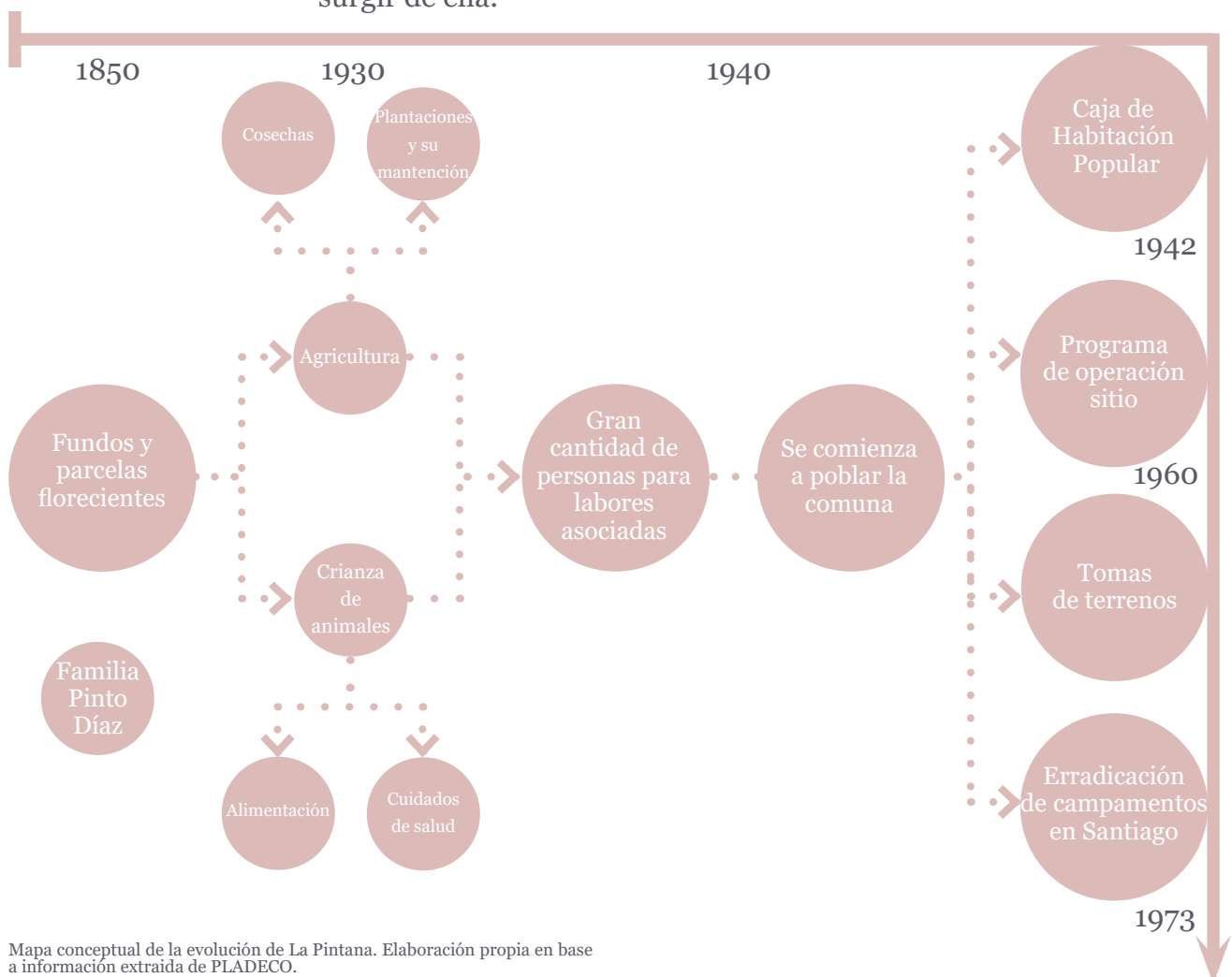


# ANÁLISIS DE LA COMUNA

*En definitiva, el acceso a los bienes básicos de la sociedad y los equipamientos urbanos, no están garantizados de la misma manera para todos los habitantes de la ciudad. Existen una serie de externalidades asociadas a la planificación urbana, y a la fragmentación de los territorios que afectan estructuralmente las posibilidades de accesibilidad e inclusión social.*

Landon, 2013

Se vuelve necesario ahondar lo que ya se dejó enunciado en la contextualización del tema. Con información extraída desde el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO ) de la comuna se crea el mapa conceptual para mostrar las distintas etapas que dieron vida y conformaron la estructura urbana característica del lugar, que además refleja las distintas problemáticas que pueden surgir de ella.



Mapa conceptual de la evolución de La Pintana. Elaboración propia en base a información extraída de PLADECO.

# DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA



## FRAGMENTACIÓN

Debido a que si bien hoy en día es una zona poblada, aún quedan grandes paños de parcelaciones, con un uso más bien agrícola o simplemente eriazos.

### Rango población

(Hab. por manzana)

Alto +	164 - 2195
	123 - 164
	98 - 123
	76 - 98
	49 - 76
Bajo -	0 - 49



Imagen 27. Mapa de habitantes por manzana en la comuna de La Pintana. Mapa de MBTH intervenido. Universidad Alberto Hurtado (2023).



## PRECARIEDAD MULTIDIMENSIONAL

Esto se observa en distintos aspectos, tales como falta de equipamientos, servicios, áreas verdes, espacios públicos de calidad.

### Dotación de:

Áreas verdes	■
Equip. de salud	●
Equip. culturales	●
Servicios públicos	●



Imagen 28. Mapa de dotación equipamientos y servicios en la comuna de La Pintana. Mapa de MBTH intervenido. Universidad Alberto Hurtado (2023).



## SEGURIDAD

Al ser una comuna con niveles socio-económicos bajos, sumado a las características espaciales urbanas del entorno, se generan ciertos lugares con mucha delincuencia y drogradicción.

Rango seguridad (Valor normalizado 0 a 1)	
Alto +	0,85 - 0,99
Bajo -	0,58 - 0,72

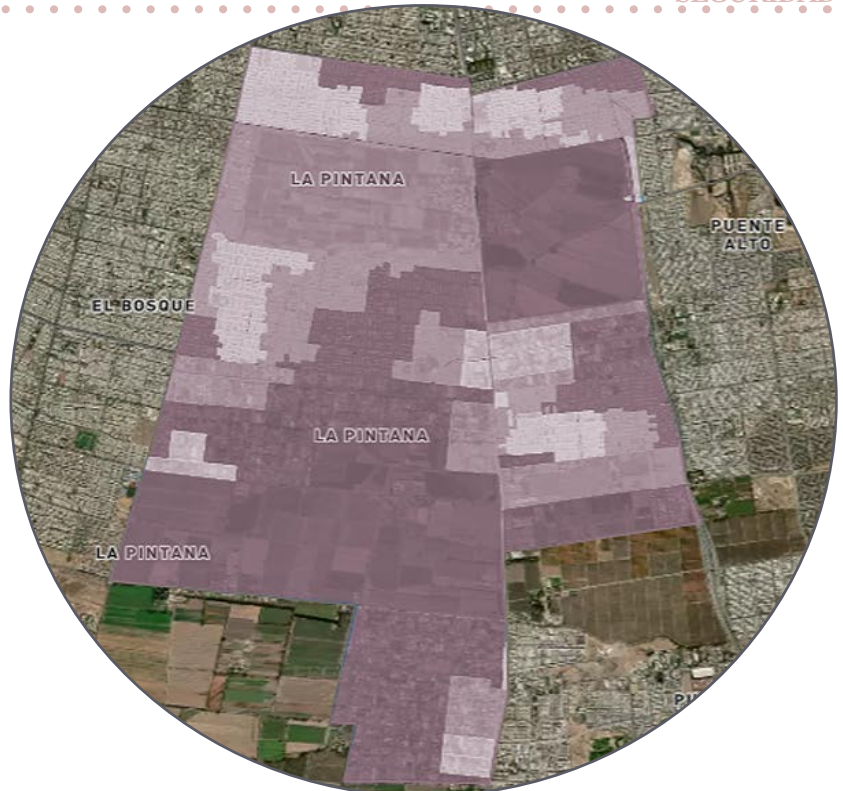


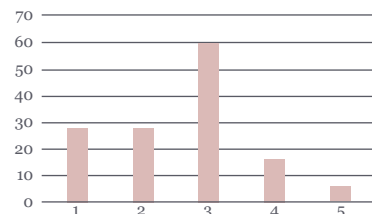
Imagen 29. Mapa de seguridad en la comuna de La Pintana. Mapa de MBTH intervenido. Universidad Alberto Hurtado (2023).



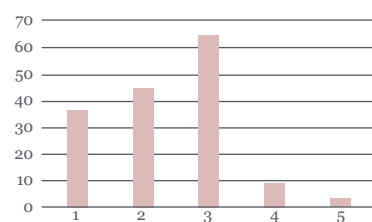
## CONECTIVIDAD

Tanto interna como con otras comunas, debido a que el sistema de buses de transantiago de la zona resulta ineficiente según los usuarios, por lo que aún con lo existente no da abasto para movilizar eficazmente a la comuna. Según una mini encuesta de elaboración propia así se sienten los vecinos respecto a la satisfacción con la flota de buses actual.

¿Qué tan satisfecho estas con la cantidad de recorridos de buses?



¿Qué tan satisfecho estas con la frecuencia de buses?



Encuesta realizada en Marzo a pintaninos, elaboración propia (2023)

## OFERTA DE EMPLEO LOCAL

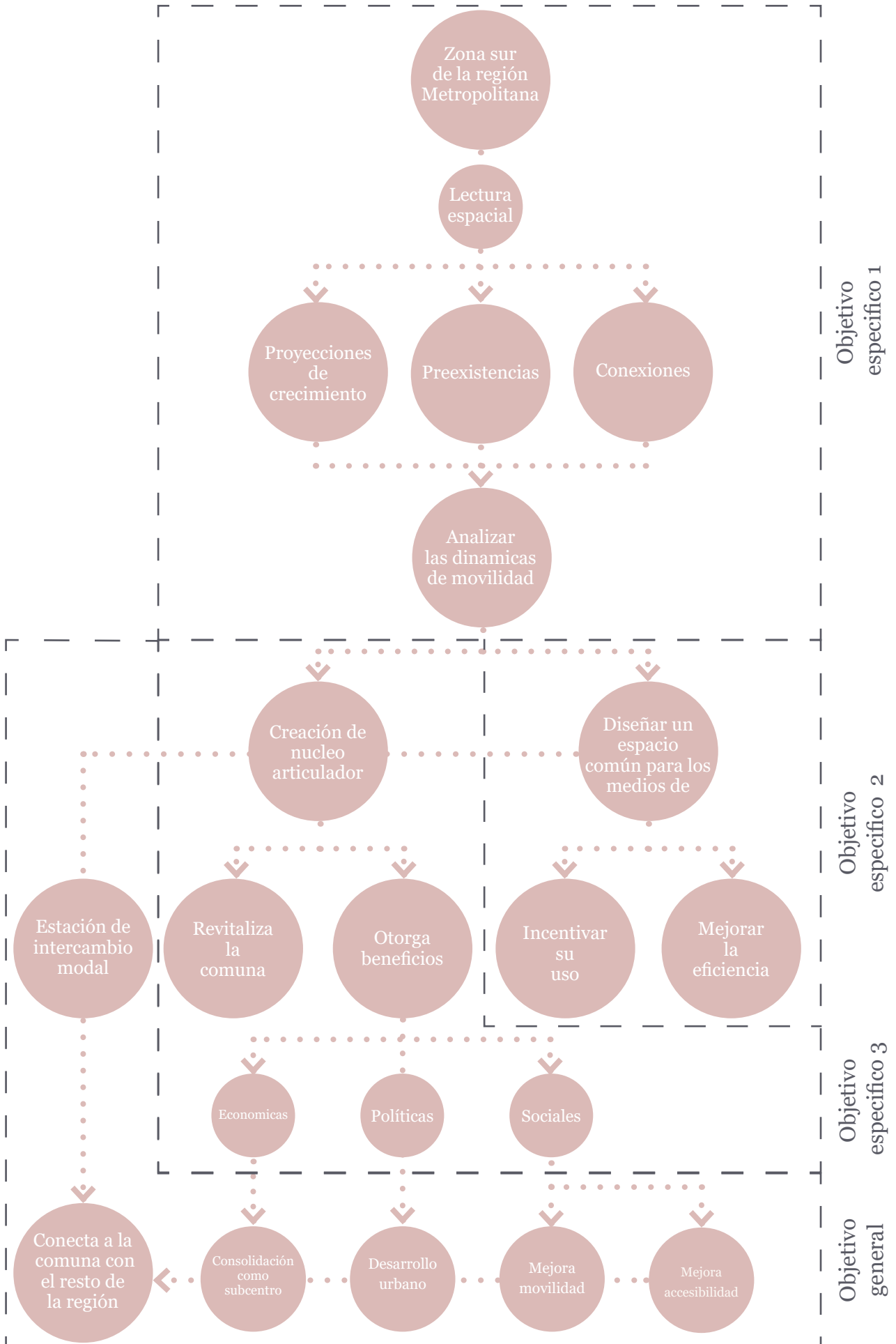


La falta de equipamientos y servicios, generan que las y los pintaninos deban migrar a otras comunas para poder trabajar, convirtiéndose en una de las 3 comunas con mayor tiempo de viaje promedio de la Región.

COMUNAS	Tiempo de viaje promedio
Providencia	31,62 minutos
Las Condes	34,48 minutos
Santiago	39,87 minutos
Nuñoa	40,08 minutos
El bosque	58,04 minutos
Cerro Navia	58,96 minutos
Maipú	59,08 minutos
La Pintana	60,38 minutos
San Bernardo	61,75 minutos
Puente Alto	61,94 minutos

Tabla comparativa resumida desde CASEN 2015. (Ministerio de desarrollo social y familia)

# OBJETIVOS



# MOVILIDAD Y DESARROLLO URBANO

Se vuelve clave entender el protagonismo que toma el desarrollo y planificación de sistemas de movilidad eficientes, debido a que como tantos aspectos, el transporte constituye una cuestión fundamental en el impacto de las formas en que los habitantes viven la ciudad. Es por eso que los lineamientos de este planteamiento de proyecto irán de la mano con ello, considerando que será la resolución más óptima a la mayoría de las problemáticas que aquejan a la comunidad de la zona sur de la ciudad y en específico a los habitantes de La Pintana.

*Se trata de un derecho a la calidad de los lugares y de los tiempos de transporte, revelando la importancia que éstos tienen en la vida cotidiana de sus habitantes. Así la movilidad debiera permitir el acceso a todos los demás derechos del ciudadano y a las oportunidades que abre la ciudad. Entonces, el “derecho a la movilidad” actúa como una condición indispensable para alcanzar buena parte de otros derechos sociales básicos como el trabajo, la salud o la educación. (Ascher, 2005).*

Es por ello que se muestran a continuación casos en donde a partir de las extensiones de las distintas líneas de metro, se van evidenciando efectos urbanos similares, independientemente de la zona geográfica a la que pertenezcan.

Para ejemplificar de una manera muy amplia lo que ocurre en casi toda la red de Metro de Santiago se eligieron estaciones de Línea 2, Línea 4 y Línea 6, las cuales además se planificaron en décadas distintas.



Imagen 30. Del año 2000, metro Rojas Magallanes, La Florida, perteneciente a Línea 4 de metro de Santiago extraída de google earth. (2023)



Imagen 31. Del año 2023, metro Rojas Magallanes, La Florida, perteneciente a Línea 4 de metro de Santiago extraída de google earth. (2023)

PROYECTOS DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS



Imagen 32. Del año 1999, metro San Miguel, San Miguel, perteneciente a Línea 2 de metro de Santiago extraída de google earth. (2023)



Imagen 33. Del año 2023, metro San Miguel, San Miguel, perteneciente a Línea 2 de metro de Santiago extraída de google earth. (2023)

POBLAMIENTO DE SITIOS ERIAZOS



Imagen 34. Del año 2010, metro Cerrillos, Cerrillos, perteneciente a Línea 6 de metro de Santiago extraída de google earth. (2023)



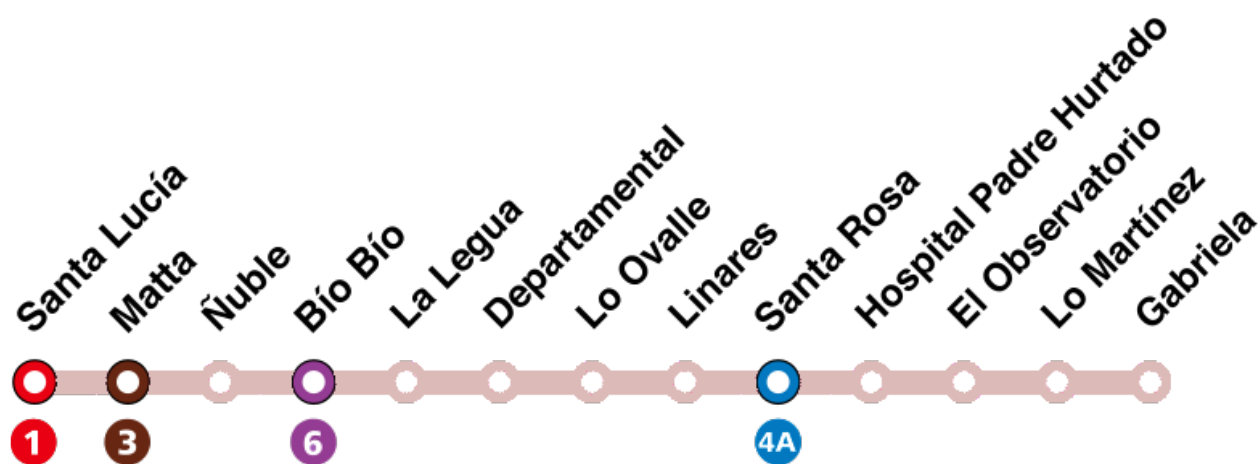
Imagen 35. Del año 2023, metro Cerrillos, Cerrillos, perteneciente a Línea 6 de metro de Santiago extraída de google earth. (2023)

# CONSTRUCCIÓN DEL ARGUMENTO PROYECTUAL

Con la comparación anterior se puede evidenciar de manera clara y tangible los cambios que puede provocar la llegada del metro a un área de la ciudad, solo con un análisis superficial se puede demostrar la importancia de la planificación urbana en el trazado de futuras líneas. Es por ello que merece la pena mencionarse de que manera el estado se hace cargo de esta tarea. Como antecedente político regional, y como último acontecimiento relevante esta la creación del Plan Maestro de Transporte de Santiago (PMTS 2025), que contemplaría la planificación y coordinación de más de 100 proyectos distribuidos en toda la Región Metropolitana. Entre ellos no solo de la expansión de la red de metros sino que también el desarrollo de nuevas ciclovías, extensiones de vías, nuevas autopistas, entre otros. Se considerará relevante el anuncio de la futura construcción de las líneas 7, 8 y 9, en el año 2018. Las cuales a pesar de que en marzo del mismo año se habían objetado

técnicamente al considerar que no se contaba con todos los antecedentes necesarios para analizar sus costos y beneficios, finalmente terminaron con una “recomendación satisfactoria”, es decir, que se aprobaba la asignación de recursos para su ejecución. Este recorrido se hará en 21 minutos, beneficiando a los vecinos de La Pintana, La Granja, San Joaquín, San Ramón y San Miguel, contará con 13 estaciones pasando por el eje Santa Rosa lo que contribuirá a la conectividad urbana de dichas comunas.

Para hacer que el proyecto a desarrollar trate la mayoría de las problemáticas que tiene la comuna actualmente, se plantea tomar el trazado de la futura línea 9 de Metro de Santiago, que tendrá un recorrido desde el existente metro Santa Lucía hasta la calle Santa Rosa con Gabriela, en donde se emplazaría la estación terminal de dicha línea.



# ESTACIÓN DE INTERCAMBIO MODAL

Si bien esta línea está financiada y aprobada por el Ministerio de Desarrollo Social, y según últimas actualizaciones ya se están haciendo los primeros estudios de suelo para ver la factibilidad de que sea subterránea, se plantea que el diseño contemple la estación intermodal en la última estación de la línea, denominada “Gabriela”.

La problemática detectada en esta zona fue evidenciada de forma práctica para plantear diversos cuestionamientos y críticas hacia el funcionamiento del transporte público en la zona, la movilidad de la Región en General la cual se explica de manera gráfica en los siguientes aspectos:

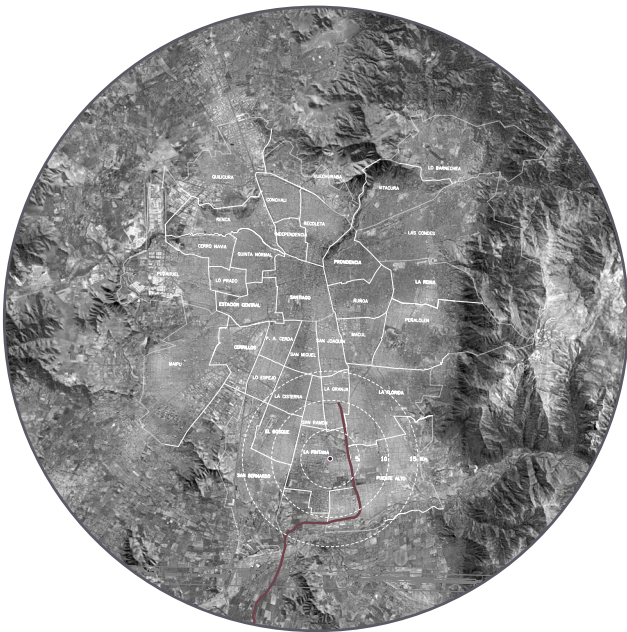


Imagen 36. Información extraída de google earth posteriormente intervenida. (2023)

La cercanía con acceso sur: Si bien hasta última instancia fue debatible la presencia de una vía de estas magnitudes por la fragmentación que genera entre un lado y otro, vale la pena mencionar los beneficios que trae consigo, ya que es capaz de conectar toda la zona rural sur y sur-oriente de la región metropolitana, como Pirque, Santa Rita, Cajón del Maipo, Las Vizcachas, Paine y Buin, que son zonas en donde la locomoción pública escasea. Por lo que una estación de intercambio modal serviría como núcleo articulador de toda esta zona que esta marginada actualmente.



Imagen 37. Información extraída de google earth posteriormente intervenida. (2023)

Centralización: Actualmente existen 9 estaciones de intercambio modal en la Región, todas dentro de la circunvalación Américo Vespucio, lo que potencia la idea de ciudad centralista, a nivel regional, y agrava la segregación espacial que vive las comunas periféricas desde sus orígenes.



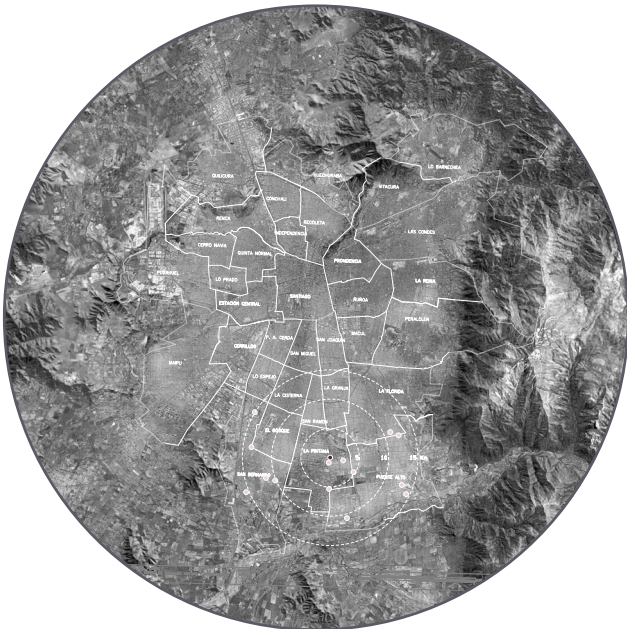


Imagen 38. Información extraída de archivo de empresas concesionarias de Transantiago (2023).

La existencia de múltiples terminales de micro en la zona sur de la Región Metropolitana, que si bien trae consigo espacios cercanos a la comunidad para comenzar sus recorridos a los diferentes destinos, genera una inseguridad para los usuarios, al no ser una infraestructura de transporte como tal, porque está pensada para los buses y no para el tránsito de usuarios por el lugar, lo que puede generar atropellos o accidentes, también que esta propenso a robos y/o situaciones de acoso, debido a la escasa iluminación que poseen estos lugares y a las características físicas de los espacios, ya que son terrenos que estaban eriazos y que se ocuparon con este fin, por lo que presenta condiciones de confort deficientes para las personas al estar a la intemperie.

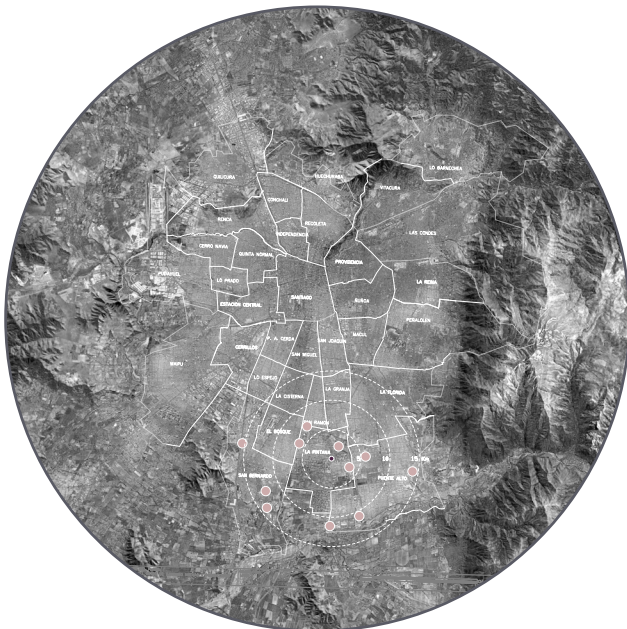


Imagen 39. Información extraída de enlace inmobiliario del Banco del Estado (2023).

Proyectos inmobiliarios de carácter público, como se puede observar, grandes paños de la comuna estarán destinados a proyectos habitacionales subsidiados por el Estado, lo que genera que zonas comiencen a poblarse y con ello se requerirán nuevos recorridos de buses para mejorar la conectividad interna de la comuna.

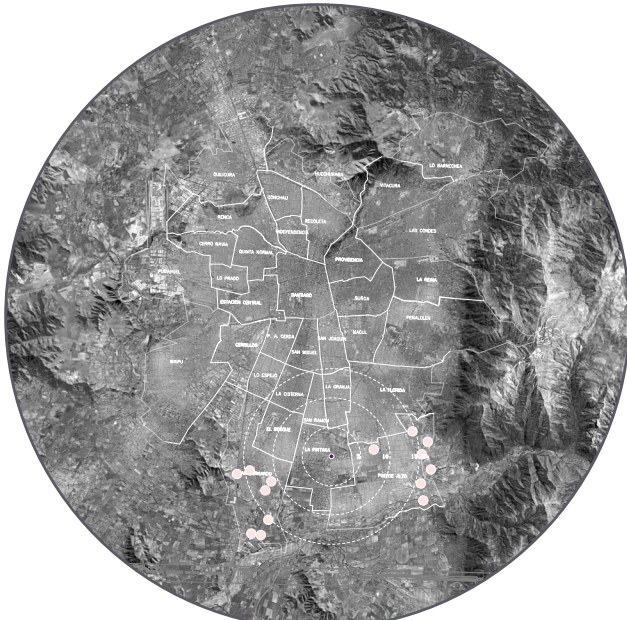


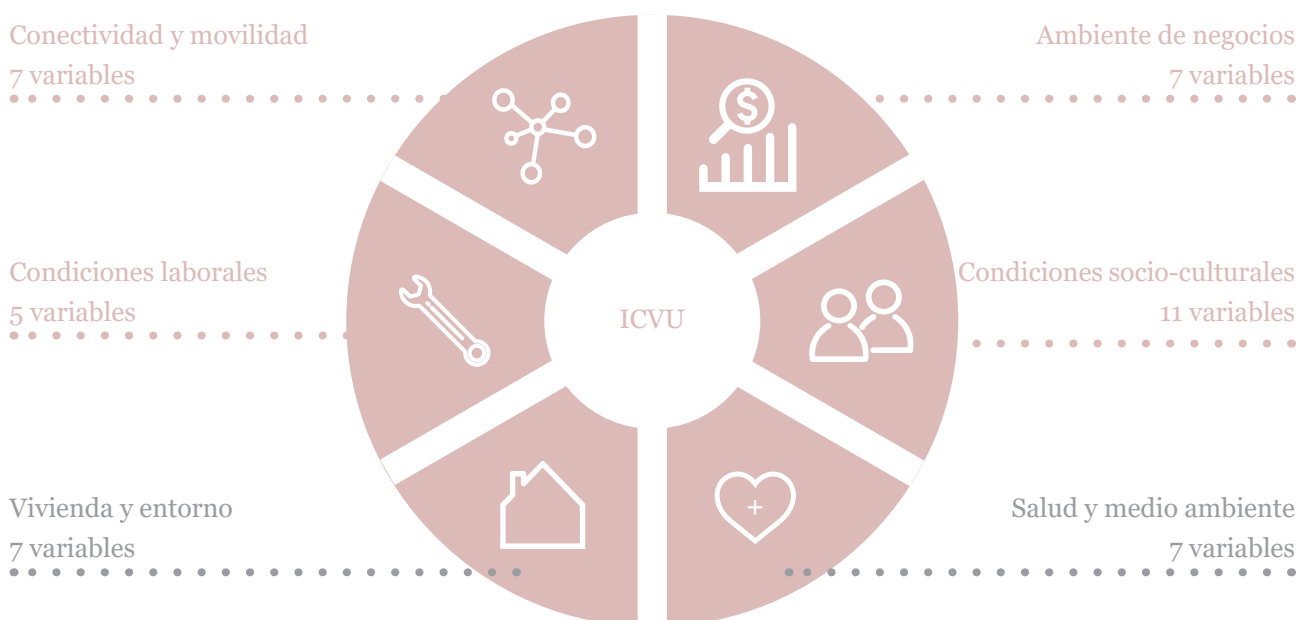
Imagen 40. Información extraída de enlace inmobiliario del Banco del Estado (2023).

Escasez de proyectos de carácter privado: Una de las cosas que mencionó la alcaldesa de la comuna de La Pintana, es que si bien el déficit habitacional es alto, no sirve de nada seguir construyendo casas si no se cuenta con el acceso a bienes y servicios. Lo que este espacio traería consigo sería mucho más que la misma conectividad con el resto de la región, sino que también un lugar que posea espacios poli funcional, convirtiéndose en un sub centro y un nuevo polo comercial. En donde se consiga que la comuna aumente su oferta de empleo local, y con este aspecto más económico neoliberal, atraiga a los inversores privados para que se interesen por la comuna.

# CALIDAD DE VIDA ACTUAL Y POSIBLES MEJORAS

Por lo que esta Estación de Intercambio Modal, tendrá por objetivo convertir a la comuna en un epicentro de circulación para toda la zona sur de la Región Metropolitana, aportando a que la comuna se visibilice, y se articule de manera orgánica y gradualmente con el resto de la ciudad. Dentro del ICVU, que es el sistema de medición que tiene el país para categorizar el

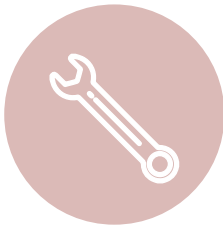
estado de cada comuna en relación a seis dimensiones que ponderadas cualitativamente nos dan un indicador numérico de que tan buena o mala es la calidad de vida dentro de las distintas comunas que conforman el país. Se mencionaran las dimensiones consideradas para términos de esta propuesta de proyecto y que se verían directamente beneficiadas, las cuales serían:



COMUNAS	REGIÓN	POBLACIÓN 2017	CONDICIONES LABORALES	AMBIENTE DE NEGOCIOS	CONDICIONES SCULTURALES	CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD	SALUD Y MEDIO AMBIENTE	VIVIENDA Y ENTORNO	ICVU 2021	
Vitacura	Metropolitana	85.384	86,20	61,61	91,50	67,54	73,85	87,82	78,09	
Providencia	Metropolitana	142.079	80,87	67,01	78,96	83,19	73,08	74,51	76,27	
Las Condes	Metropolitana	294.838	85,31	46,56	79,55	77,09	73,43	74,61	72,76	
NIVEL ALTO	Ñuñoa	Metropolitana	208.237	79,23	59,45	67,62	82,13	73,58	47,47	68,25
Lo Bachecha	Metropolitana	105.833	72,79	40,45	58,51	59,23	57,39	86,06	62,41	
Santiago	Metropolitana	404.495	81,01	54,38	54,69	82,41	67,92	29,65	61,68	
El Bosque	Metropolitana	162.505	71,91	5,79	28,06	68,05	67,16	19,88	43,47	
San Ramón	Metropolitana	82.900	59,51	7,69	33,76	64,54	67,12	19,27	41,98	
NIVEL BAJO	Cerro Navia	Metropolitana	132.622	59,95	10,51	22,96	67,78	63,18	21,66	41,01
Lo Espejo	Metropolitana	98.804	60,96	4,79	21,54	68,17	68,29	14,45	39,70	
La Pintana	Metropolitana	177.335	64,40	8,26	18,62	60,26	62,61	19,73	38,98	

**Nivel Alto**    **Nivel Medio - Alto**    **Nivel Medio - Bajo**    **Nivel Bajo**

Tabla comparativa resumida para evidenciar los índices de las comunas con mejor y peor nivel de índice de calidad de vida urbana. ICVU(2021).



## CONDICIONES LABORALES

Con este proyecto se busca que se cree oferta de empleo local, para generar que al menos un porcentaje de la población, trabaje dentro de la comuna. Lo cual se ahondará con el programa de la propuesta, que contemplará diversos espacios dirigidos a emprendimientos locales, además de locales comerciales y servicios. Como señala Sánchez (2004),

el impacto del transporte en el mercado laboral se ha convertido en un tema de debate científico. En este sentido, la limitación de la movilidad es a menudo vista como un factor de desempleo y un elemento que dificulta la búsqueda de trabajo y restringe el ámbito del mercado de trabajo (Cebollada & Millares, 2009, p.203)



## AMBIENTE DE NEGOCIOS

La idea anterior está directamente relacionada con este punto, debido a que al generar mayor empleo, se puede crear progresivamente ambiente de negocios para el entorno próximo de la estación, no solo a nivel comunal, si no que al intercomunal también. Jirón

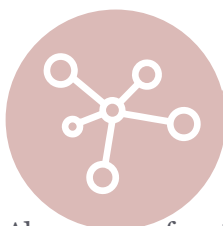
e Imilán (2015), quienes identifican los procesos de producción económica a partir del rol de la flexibilidad en las prácticas de movilidad, generando lugares dispersos y empleos múltiples en la vida cotidiana.



## CONDICIONES SOCIO CULTURALES

El sentido de hacer de esto un proyecto con carácter colaborativo desde sus inicios propicia que las personas de la comuna tengan un sentido de pertenencia con el espacio, lo que ayuda a que sea un espacio de encuentro, aportando a que la misma comunidad ayude en el mantenimiento del lugar, logrando que sea más duradero, con un mayor cuidado, y que esté acorde a su entorno. Según Escudero (2017);

Frente a esta situación, es necesario analizar la importancia del lugar en la ciudad. Un lugar es un espacio enraizado en su historia, lo que le confiere una morfología urbana propia. La frecuentación de un lugar por las personas y las relaciones sociales que se inscriben en él lo transforman en un espacio familiar y reconocible, que produce una apropiación del lugar, otorgándole un valor de uso y de identidad.



## CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

Al ser una infraestructura de transporte es lo que a primera instancia se infiere, ya que aporta directamente a conectar a la comuna en si misma pero también con el resto de la zona sur, como ya se ha mencionado anteriormente, creando una especie de sutura entre las comunas aledañas. Solo se es un habitante de la

ciudad si se tiene movilidad. La facultad de desplazarse permite ejercer la “ciudadanía urbana”. En la urbe, la marginalidad social está siempre relacionada con el inmovilismo y la imposibilidad de elegir el lugar de residencia (Berthet y Royon, 2001, p.6)

# 03 LOCALIZACIÓN

# INFORMACIÓN PREVIA

*El aporte investigativo nos ayuda a entender esos niveles espaciales que llegan a tener las ciudades por la vinculación de equipamientos colectivos de transporte público, evidenciando el fácil desplazamiento de usuarios cuando se está viajando en la red urbana central, cosa que no sucede en las periferias por el largo desplazamiento de un punto a otro. La necesidad de generar nuevos elementos arquitectónicos que ayuden a vincular estas redes de transporte es un propósito que se debe llegar a implementar*

Barbosa & Castro, 2021

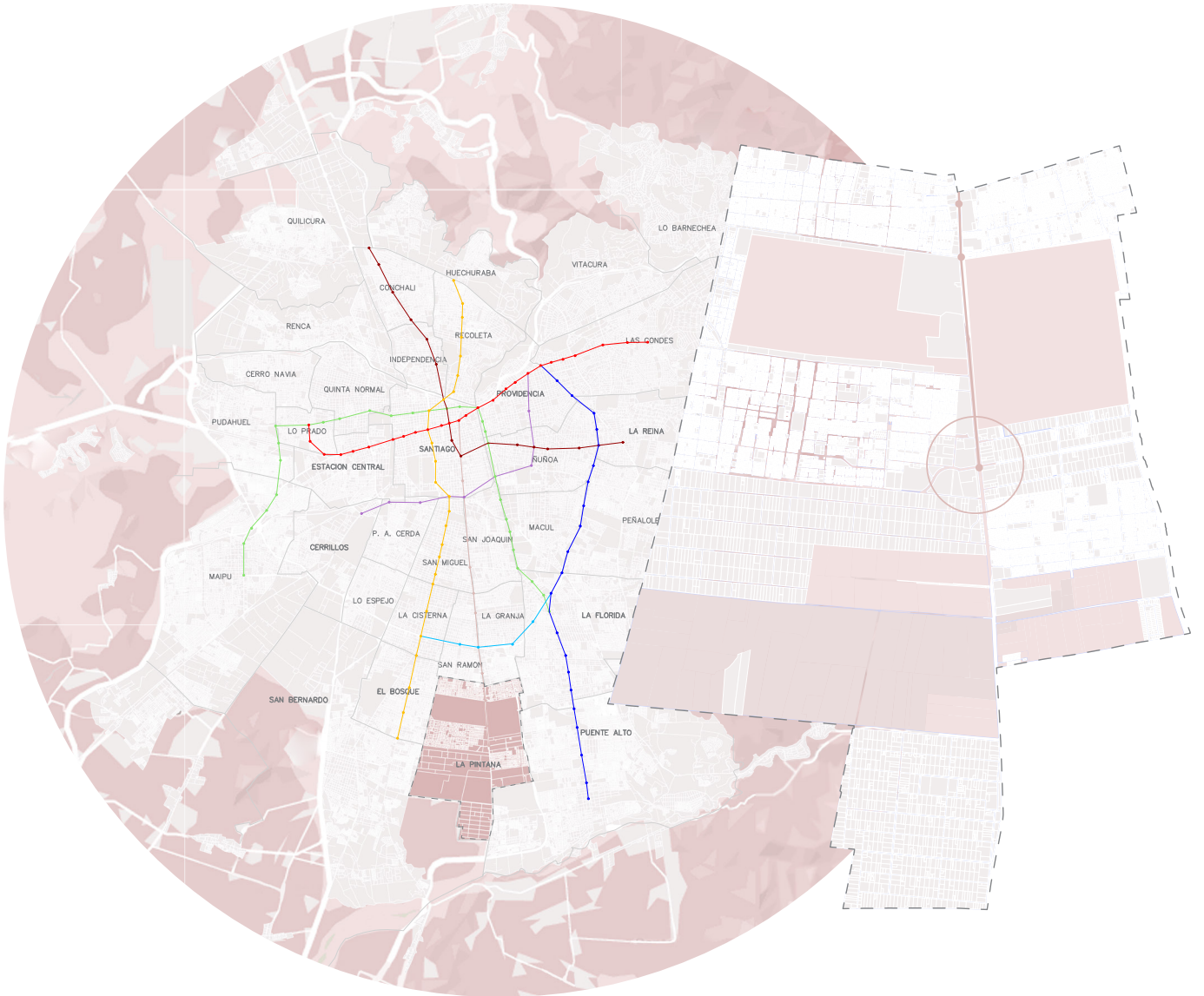
Para la elección del terreno, se tomó en consideración conversación con Constanza Abusleme, actual asesora urbana de SECPLAC de la Municipalidad de la Pintana. La cual comentó que el predio a utilizar según últimas actualizaciones está ubicado entre las avenidas Gabriela y Santa rosa, y que actualmente es una estación de venta de combustible. Esto es debido a que este espacio está pensado como una estación y no contempla mi propuesta de Estación de Intercambio modal.

Por lo que se toman los terrenos continuos a él para generar que el predio cuente con el espacio suficiente para el desarrollo de la propuesta.

Esta fusión de predios se logra acogiéndose a la ley 18772 que según el artículo 10 permite al Ministerio de Obras Públicas expropiar terrenos para la empresa de Metro S.A. el cual actúa como sociedad anónima y es el encargado de pagar los terrenos utilizados para todo lo relacionado a la red de transporte público de metro de Santiago.

Actualmente este terreno agregado cuenta con un supermercado, por lo que al asumir la expropiación se considerara este programa dentro de la propuesta.

# EMPLAZAMIENTO



El terreno que contempla Metro S.A. tiene una superficie de 400 metros cuadrados

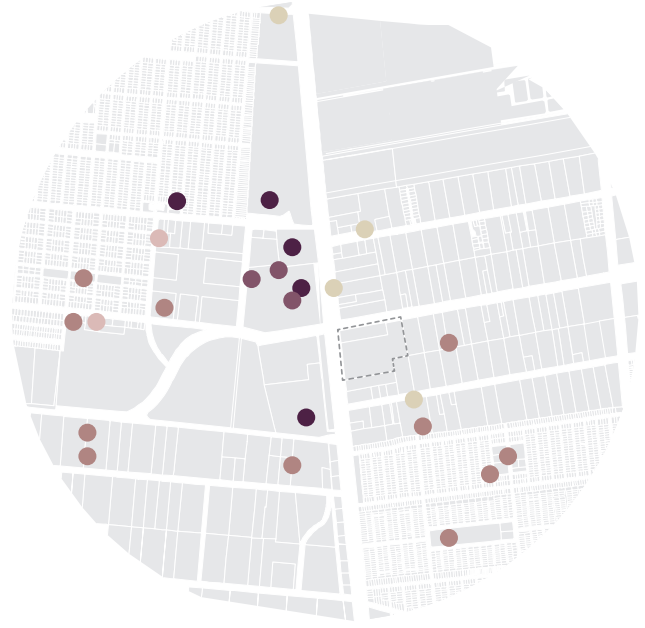
El terreno que se contempla para el proyecto tiene una superficie de 24500 metros cuadrados

# ANALISIS DEL ENTORNO



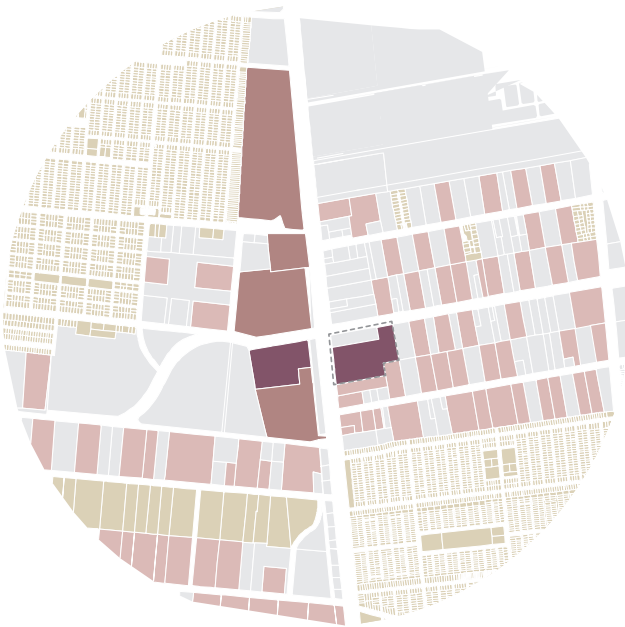
## VIALIDAD:

El terreno se encuentra emplazado en el cruce de dos vías troncales, las cuales son: Santa Rosa eje norte sur y Avenida Gabriela eje oriente-poniente.



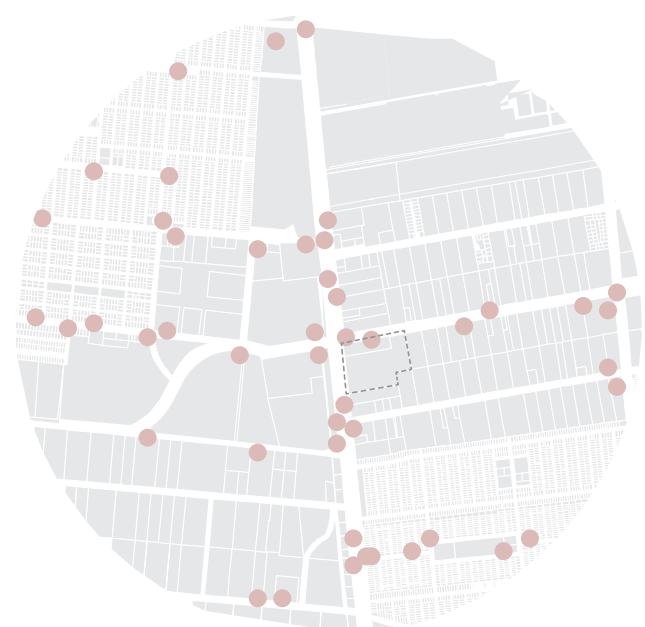
## EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS:

En el entorno inmediato se puede evidenciar que el terreno presenta una cercanía a los principales servicios públicos de la comuna y además de los equipamientos culturales, educacionales y de salud.



## USO DE SUELOS:

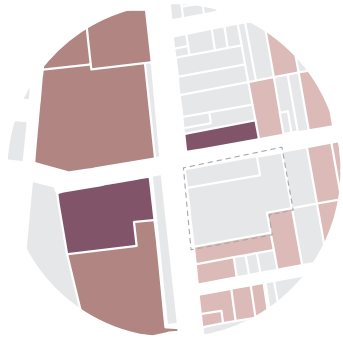
Como se puede observar predomina mayoritariamente el uso de suelo de equipamientos comerciales (ligados a la industria automotriz), además de que el terreno es paralelo al cordón del centro cívico de la comuna.



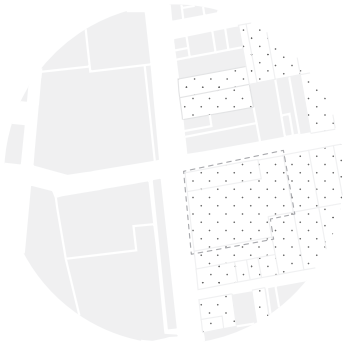
## PARADAS DE MICROS:

La cantidad de paraderos y terminales de recorridos de buses da cuenta de la proximidad de entre ellos, pero a su vez denota los problemas de tráfico que se ocasionan en este sector.

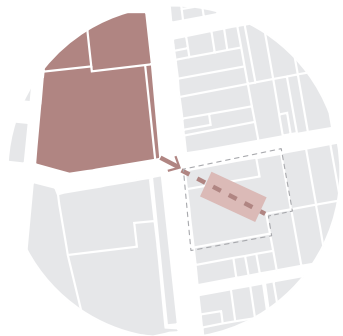
# ESTRATEGIAS DE DISEÑO



Se toma en consideración las preexistencias y la cercanía que se tiene con el centro histórico de la comuna, ya que aquí se encuentra la municipalidad, teatro, centro deportivo, equipamientos comerciales como los supermercados y locales independientes,



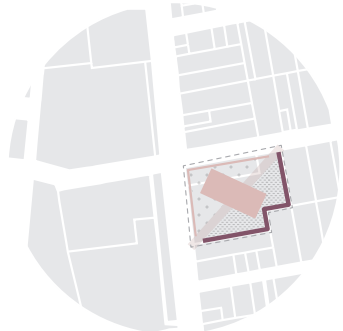
Se trazan áreas de zonas blandas y duras, con el propósito de saber qué áreas se irán modificando con los años. Las zonas blandas están marcadas con textura punteada y las zonas duras con color rosado.



Como estrategia de diseño se le dará importancia a las diagonales, por un lado se tomara la diagonal que genera el enfrentamiento con el centro cívico, para potenciar dicho enfrentamiento se pondrá un volumen rígido que direcciona esta vista



Por otro lado la diagonal que conforman los vértices del polígono que se encuentran con Santa Rosa y Gabriela servirán para proyectar el flujo que tendrá la entrada y salida de los buses de transantiago y los buses interurbanos, y que atraviesa este volumen rompiendo su rigidez y permeabilizandolo.



Luego de conformar el volumen que contendrá la mayoría del programa, se trazan las áreas de permanencia, de circulación peatonal y de tránsito vehicular.



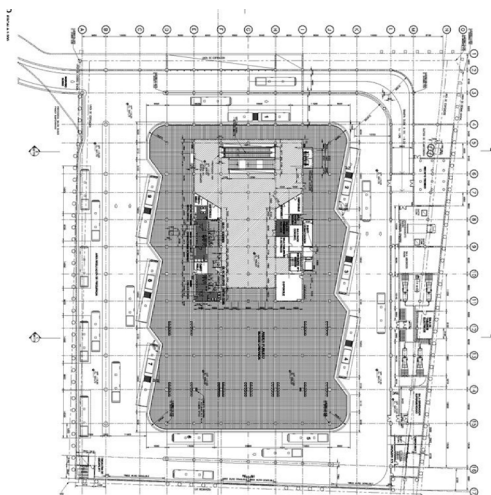
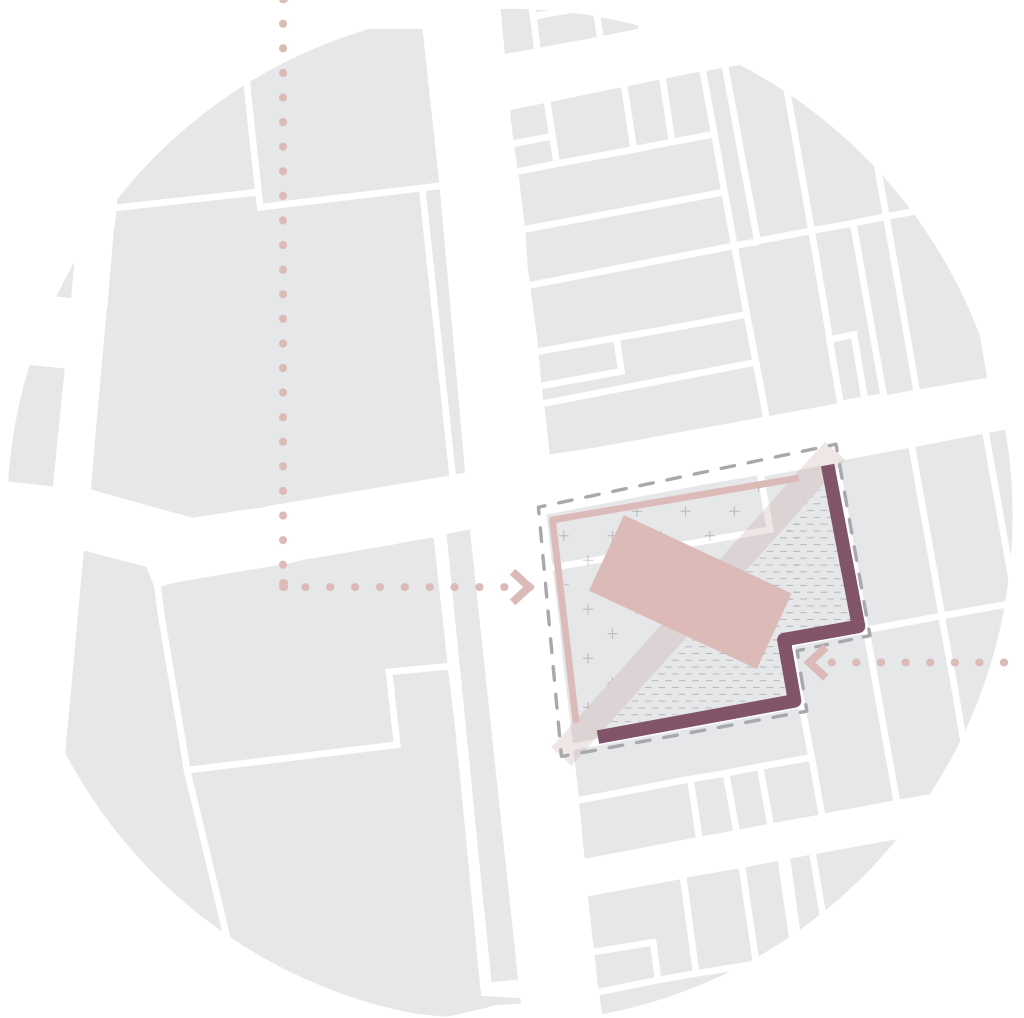
# NORMATIVA Y REFERENTES

La comuna de La Pintana no cuenta con Plan Regulador comunal por lo que se considerará El Plan Metropolitana de Santiago para reglamentaciones, usos de suelo y superficies permitidas y posteriormente poder hacer estudio de cabida.

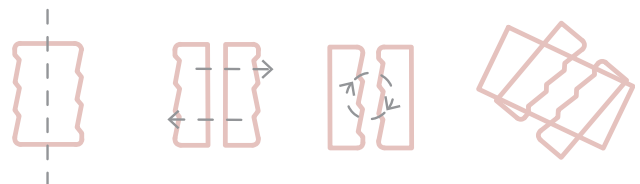
Ambos predios fusionados cumplen con el uso de suelo permitido para el desarrollo del proyecto.

Además se plantea max. 6090 mt<sup>2</sup> de superficie en primer nivel y 10 mts de altura del proyecto.

Además se toma en consideración la OGUC que habla específicamente de Estaciones de Intercambio modal. Como característica principal debe existir un buffer por lo menos de 7mts en todo el perímetro del predio que colinde con uso de suelo residencial, que sea área verde.



Para el desarrollo de la propuesta a nivel interno, se tomó como referente principal la estación intermodal La Cisterna y su planta, la cual se modificó y adaptó al terreno en cuestión con el propósito de que fueran viables las circulaciones de buses, establecer medidas mínimas de vías y paradas. entre otras cosas.



# 04 ANTEPROYECTO

# PROPUESTA PROGRAMATICA

Con el propósito de hacer que mi proyecto desde su génesis tenga participación ciudadana, se optó para esta propuesta definir programas necesarios para las y los vecinos de la comuna a partir de las respuestas obtenidas de una pequeña encuesta realizada durante este año, que tuvo la participación de 200 pintaninos, y que ayudó a conformar los espacios.

Ya que como bien es sabido la arquitectura surge como respuesta a una necesidad de la mayoría en un lugar y tiempo en particular, por lo que este tipo de proyectos no debieran resultar ajenos a quienes lo usarían periódicamente.

## AREAS VERDES: (5250 mt2)

Como se pudo demostrar, a pesar de que la comuna cuenta con grandes paños verdes, estos no son de uso público, más bien escasean en la comuna.

## ESPACIO PÚBLICO: (6600 mt2)

Es importante que todo lo ligado al transporte cuente con una cantidad no menor de metros cuadrados debido a que es aquí donde se propician las interacciones sociales entre los vecinos, pero también espaciales con el entorno inmediato al proyecto.

## ESPACIO PARA EMPRENDIMIENTOS LOCALES: (710 mt2)

Con el proposito de aportar y fomentar el desarrollo de la pyme, se crea este espacio especial para poder darle un lugar de trabajo a los emprendedores.

## LOCALES COMERCIALES: (1397 mt2)

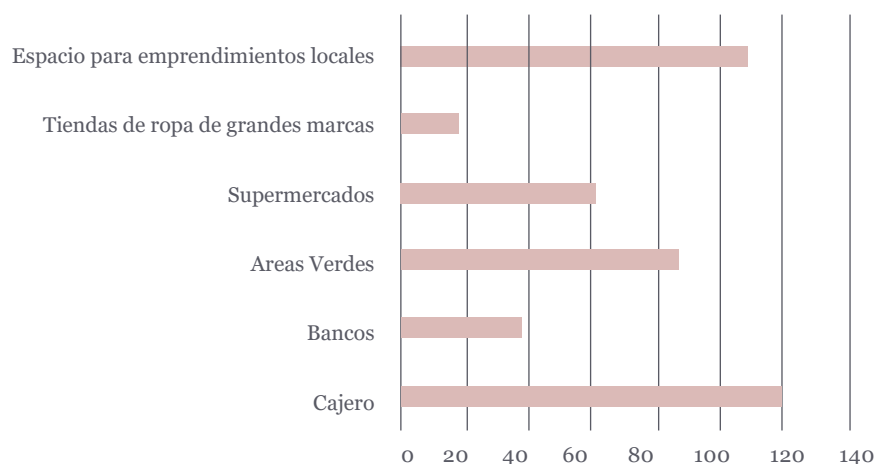
La necesidad de más equipamientos para abastecer a la comunidad de productos de segunda necesidad se vuelve clave, además de claramente propiciar mayor cantidad de empleos sin la necesidad de salir de la comuna, dejando un poco de lado este concepto de “comuna dormitorio”.

## SUPERMERCADOS:(1439 mt2)

Mi proyecto contempla expropiar un terreno que ya posee un supermercado, por lo que se volvió prioridad darle espacio dentro del programa para no dejar a la comunidad sin un equipamiento de productos de primera necesidad, a pesar de que frente al predio del proyecto ya allá otro supermercado, por lo que se disminuyó en un 80% aproximadamente su superficie.

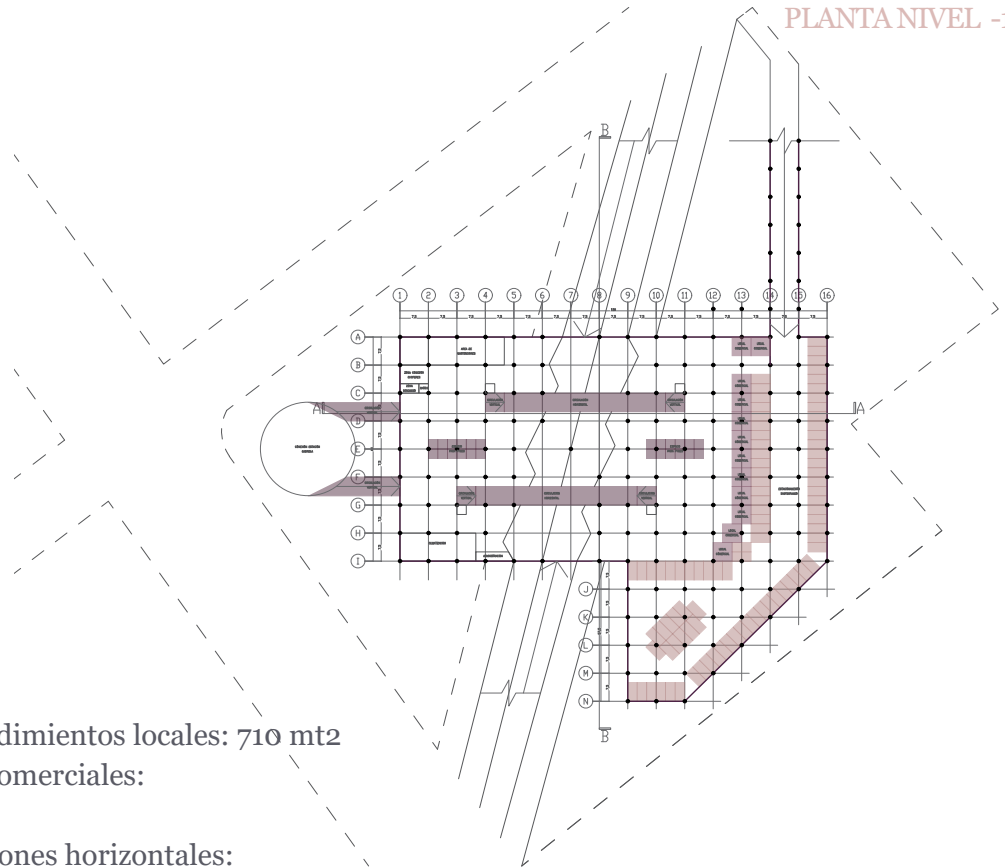
## SERVICIOS HIGIENICOS: (259 mt2)

Esto también lo destacaron mucho los vecinos, ya que es algo que se debiera implementar al menos en las estaciones más concurridas.



# PLANIMETRIAS

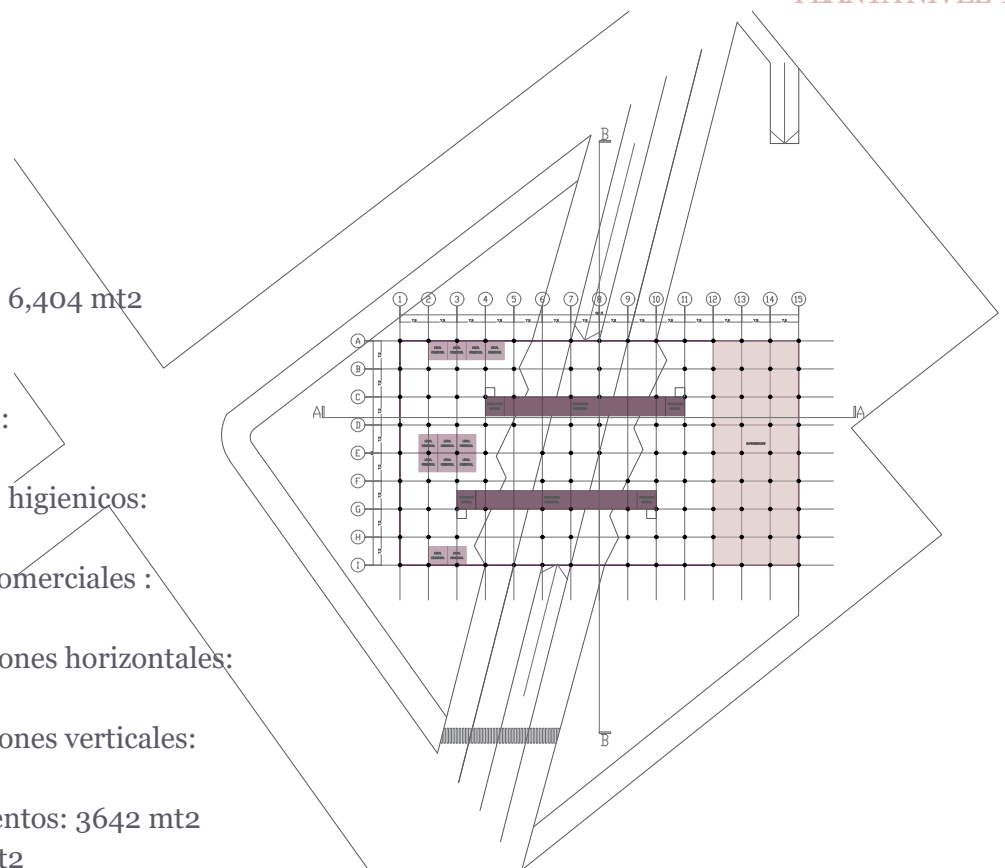
PLANTA NIVEL -1



Superficie general:  
 5243 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a emprendimientos locales: 710 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a locales comerciales:  
 620 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a circulaciones horizontales:  
 2043 mt<sup>2</sup>



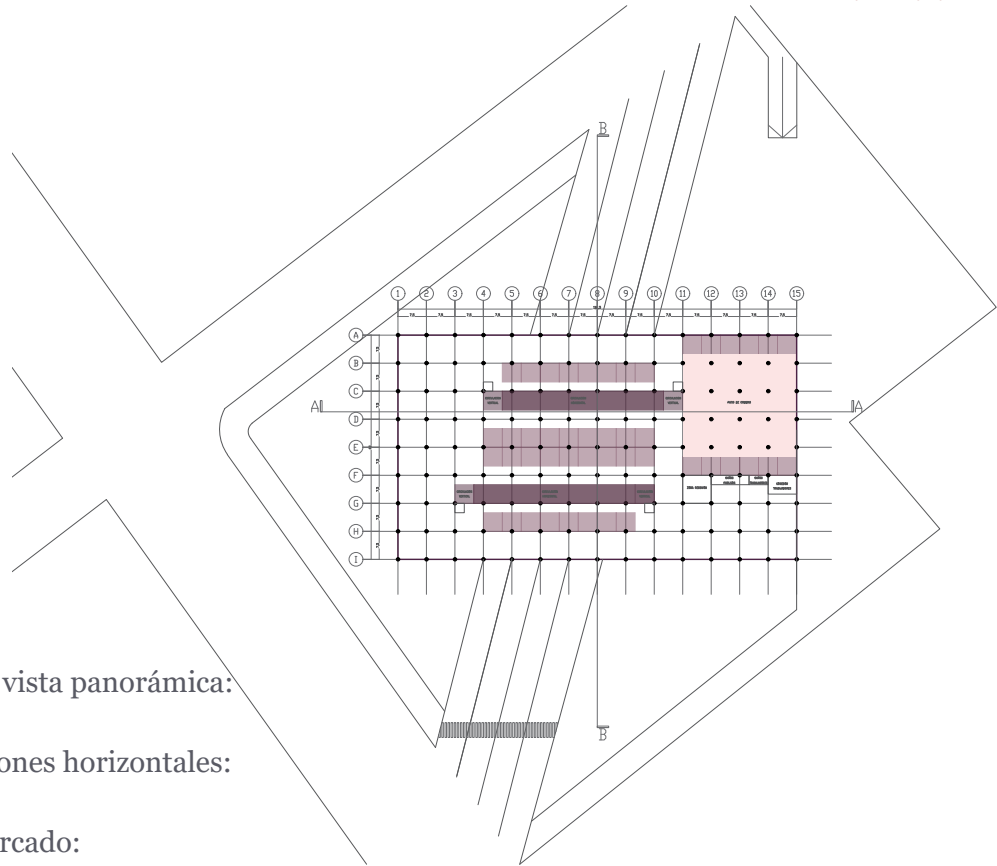
PLANTA NIVEL 1



Superficie permitida: 6,404 mt<sup>2</sup>  
 Área construida:  
 2466 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a servicios:  
 1430 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a servicios higienicos:  
 259 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a locales comerciales :  
 777 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a circulaciones horizontales:  
 2312 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a circulaciones verticales:  
 522 mts 2  
 Área de estacionamientos: 3642 mt<sup>2</sup>  
 Áreas verdes 5250 mt<sup>2</sup>  
 Espacio público 6600 mt<sup>2</sup>



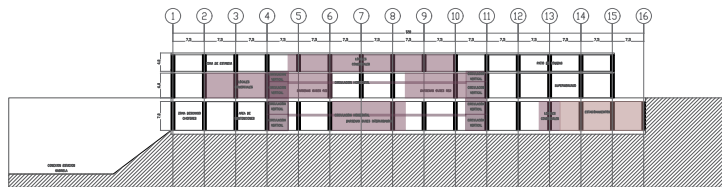
PLANTA NIVEL 2



Superficie general:  
 6.404 mt<sup>2</sup>  
 Área planta libre con vista panorámica:  
 1955 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a circulaciones horizontales:  
 2068 mt<sup>2</sup>  
 Destinado a supermercado:  
 1439 mt<sup>2</sup>

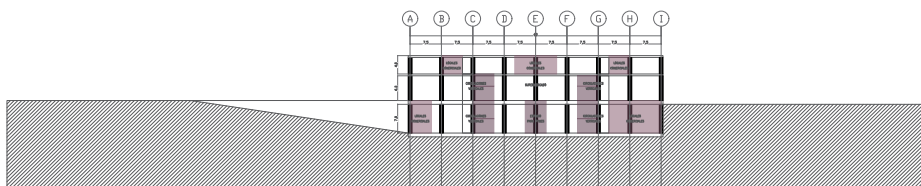
PLANTA NIVEL 2 10 50 100 Mt

CORTE LONGITUDINAL A-A'



CORTE LONGITUDINAL A - A' 10 50 100 Mt

CORTE TRANSVERSAL B-B'



CORTE TRANSVERSAL B - B' 10 50 100 Mt

# 05

CONCLUSIONES

# SINTEISIS DE IDEAS

El presente análisis profundizó en la capacidad que tiene el transporte público de funcionar como herramienta de planificación dentro del territorio.

La ciudad de Santiago ha experimentado un acelerado crecimiento en su periferia como ya se pudo ver de manera cronológica, que terminó desencadenando en la construcción de barrios incompletos y altamente dependientes con el centro de la ciudad, generando una movilidad de grandes distancias que es poco funcional y degrada la calidad de vida de los usuarios de la periferia.

La calidad de vida de La Pintana actualmente se debe a este tipo de crecimiento, sin una planificación territorial que construya acorde a las preexistencias y asegure el apropiado desarrollo urbano de los barrios, con una política que siempre apunto a suplir la mera necesidad de vivienda, dejando de lado todos los otros equipamientos necesarios para tener un buen vivir.

Además de su dependencia con el centro laboral de la ciudad, se descubrieron problemas de movilidad interna, además de los problemas de movilidad con el resto de la región.

Es por esto que se buscó darle un propósito a las herramientas de planificación, considerando el actual crecimiento de la zona, definiendo como objetivo la creación de un equipamiento que aloje la demanda de movilidad diaria conectando los distintos medios de transporte para asegurar el adecuado desarrollo urbano tanto a nivel comunal como intercomunal.

# BIBLIOGRAFÍA

- (S.i.), 2013. Plan Maestro de transporte de Santiago 2025. Subsecretaría de transportes.
- (S.i.), 2018. Mesa regional de movilidad Región Metropolitana de Santiago. Departamento de Planificación Regional, GRMS.
- Barbosa & Castro, 2021. Desarrollo de un Nodo Articulador de Movilidad para el Corredor del Occidente en el Municipio de Mosquera, Cundinamarca
- Botero & Orozco, 2010. Descentralización en la Región Metropolitana de Santiago: Centralismo político y segregación espacial.
- Cebollada & Millares, 2009. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana.
- Comuna La Granja [material cartográfico]. Santiago: FACH., Serv. Aero fotogramétrico, [entre 1990 y 1999]. 1 plano: montado en lienzo; 129 x 61 cm.
- De Ramón Folch, Armando, comp. (2003) Biografías de chilenos: miembros de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial 1876-1973. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile
- Escudero, N. 2017. Movilidad urbana y ciudad sustentable: Las experiencias de los casos de Curitiba y de Nantes desde la perspectiva de la sustentabilidad.
- Hidalgo, C. (2019). Línea 9 hasta La Pintana: Estas son las ubicaciones en que estarían las estaciones. CPI - Consejo de Políticas de Infraestructura. <https://www.infraestructurapublica.cl/linea-9-la-pintana-estas-las-ubicaciones-estarian-las-estaciones/>
- Facultad de Ciencias Agronómicas. (s. f.). <https://agronomia.uchile.cl/facultad/la-facultad/historia>
- Landon, P. 2013. Movilidad cotidiana y exclusión social: Anverso y reverso en la instalación de la autopista acceso sur en la periferia pobre de la metrópolis de Santiago de Chile, Universidad Alberto Hurtado.
- Mega noticias. (2019, 23 agosto). Aprueban financiamiento para las tres nuevas líneas del Metro de Santiago. [meganoticias.cl. https://www.meganoticias.cl/nacional/272792-aprueban-financiamiento-nuevas-lineas-metro-santiago.html](https://www.meganoticias.cl/nacional/272792-aprueban-financiamiento-nuevas-lineas-metro-santiago.html)
- Memoria la Pintana Facebook. (s. f.). [fotografías] <https://www.facebook.com/profile.php?id=100064659641012&sk=photos>
- Metro Liner. (2021, 17 septiembre). Evolution of the Santiago Metro 1975-2030 (animation) [Vídeo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=SjpULwbi5Tg>
- Moreno Alba, D. F., Figueroa, Ó. y Gurdon, C. (2021). Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago. Revista INVI, 36(102), 54-79. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200054>
- Orellana, Truffello & Moreno, 2021. Índice de calidad de vida urbana. Cámara Chilena de la Construcción.
- Pragmac. (s.f.). Plan de Desarrollo comunal de La Pintana 2020 - 2023.
- Riquelme, Saravia & Azocar, 2019. Movilidad cotidiana e interurbana en contextos de exclusión socio espacial al sur de Chile. Aportes para pensar los territorios no metropolitanos en América Latina.



- Rojas, R. 2015. Metro de Santiago. La historia de una red que transformó la capital de Chile. Universidad de Chile.
- Salerno, B. 2012. Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. Universidad de Buenos Aires.
- (s.i.). Se inician en la comuna los trabajos para la futura línea 9 del Metro – San Joaquín. (2022, 6 julio). <https://sanjoaquin.cl/2022/07/06/>
- (s. i.). Estaciones de Intercambio Modal. <https://www.dtpm.cl/index.php/infraestructura/estaciones-de-intercambio-modal>
- (s. i.). Propiedades en la Región Metropolitana. <https://bancoestado.enlaceinmobiliario.cl/listado/region-metropolitana/>

#### PROFESIONALES CONSULTADOS

Mariana Rojas Lennox - Robertson (Arquitecta)

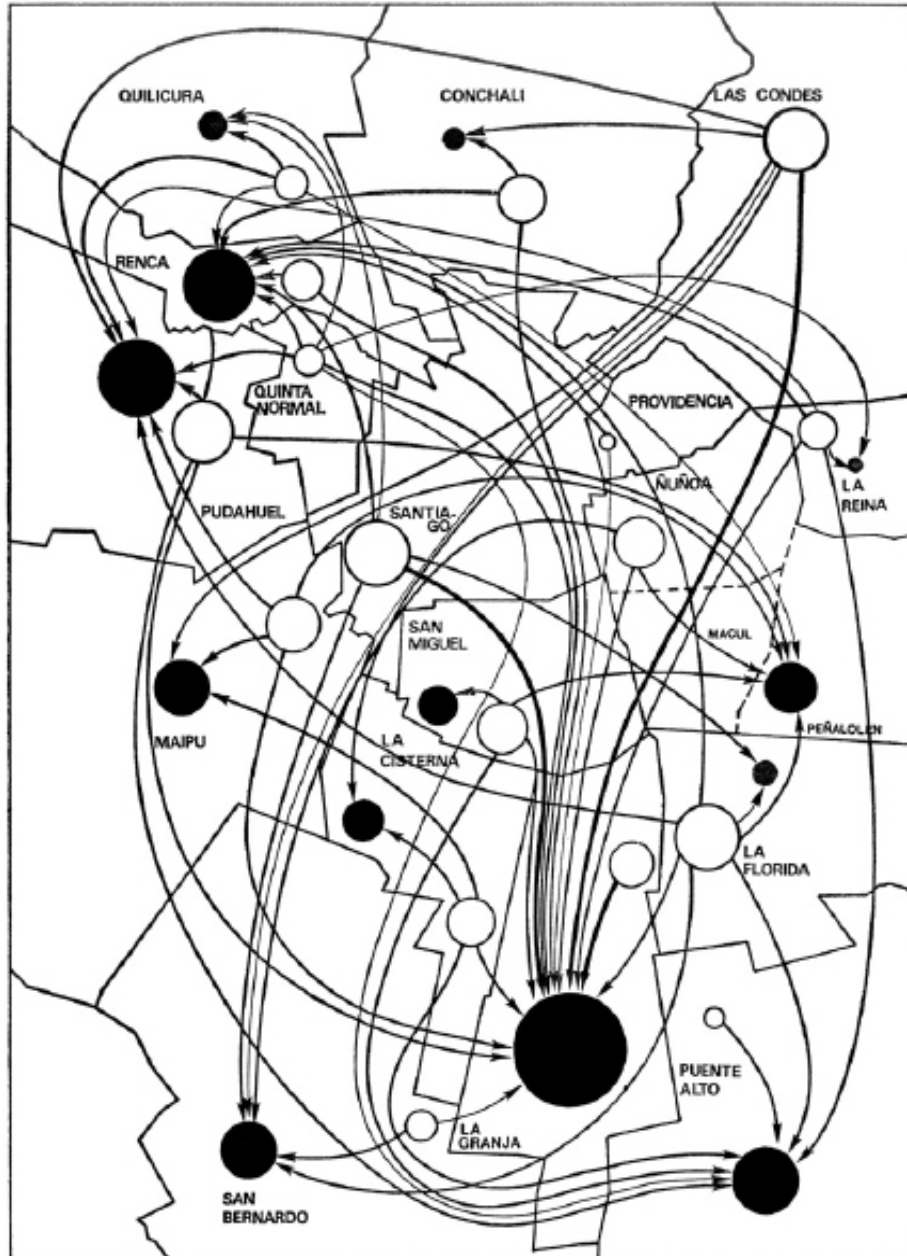
Bastian Elgueda C. (Arquitecto)

Diego Poblete L. (Arquitecto)

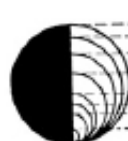
Constanza Abusleme. (Arquitecta)

# ANEXOS

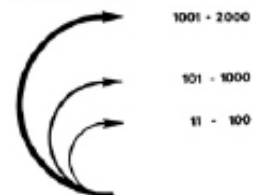
## ERRADICACION DE POBLADORES DE CAMPAMENTOS DEL AREA METROPOLITANA. POR COMUNA DE ORIGEN Y DESTINO. 1979-1985



### NUMERO DE FAMILIAS ERRADICADAS



### TRASLADO DE FAMILIAS POBLADORAS



## Encuesta futura línea 9 de Metro de Santiago

Hola, mi nombre es Belén Andrade, estudiante de arquitectura en la Universidad de Chile.

Actualmente desarrollo mi proyecto de título que tratará sobre la conectividad urbana en la Región Metropolitana, específicamente con las nuevas proyecciones de líneas de metro de Santiago.

Por lo que el objetivo de esta encuesta es analizar la opinión de las y los pintaños en relación a la nueva línea 9, ya que esta línea está planificada para conectar la comuna de Santiago con la comuna de La Pintana.

Además de ello se hará un levantamiento de información para conocer formas de trayecto actuales, conformidad con el sistema del metro, y lo que esperan para el futuro, con el propósito de idear una propuesta de diseño colaborativo en donde la comunidad sea participe.

Las respuestas son totalmente confidenciales y servirán únicamente para esta investigación.

\* Indica que la pregunta es obligatoria

1. ¿Cual es tu edad? \*

Marca solo un óvalo.

- Menor de 18 años
- Entre 18 a 29 años
- Entre 30 a 41 años
- Entre 42 a 53 años
- Entre 54 a 65 años
- Más de 65 años

2. ¿A que te dedicas actualmente? \*

Marca solo un óvalo.

- Estudio
- Trabajo
- Estudio y trabajo
- Ninguna de las dos

3. Si estudias y/o trabajas actualmente, lo realizas:

Marca solo un óvalo.

- Fuera de la comuna
- Dentro de la comuna

4. ¿Cuanto tiempo en promedio demoras en ir a tu lugar de estudio/trabajo?

Marca solo un óvalo.

- Media hora
- 1 hora
- 1 hora y media
- 2 horas
- Más de 2 horas

5. Que medio de transporte utilizas con mayor frecuencia \*

Marca solo un óvalo.

- Micro
- Metro
- Micro + Metro
- Auto particular
- Otro medio de transporte

6. ¿Que tan satisfecho estas con la cantidad de recorridos de buses? \*  
Siendo 1 poco satisfecho y 5 muy satisfecho

Marca solo un óvalo.

—  
1

—  
2

—  
3

—  
4

—  
5

—  
—

7. ¿Que tan satisfecho estas con la frecuencia de buses? \*

Marca solo un óvalo.

—  
1

—  
2

—  
3

—  
4

—  
5

—  
—

8. ¿Conocias la línea 9 proyectada por metro de Santiago? \*

Marca solo un óvalo.

Sí

No

9. ¿Que te gustaría que tuvieran las estaciones de la futura línea 9? \*  
Máximo 3 opciones

Selecciona todos los que correspondan.

Cajero

Bancos

Áreas verdes

Supermercado

Tiendas de ropa de grandes marcas

Espacio para emprendimientos locales

Locales de comida rápida

---

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios

# REGIÓN METROPOLITANA

	COMUNAS	REGIÓN	POBLACIÓN 2017	CONDICIONES LABORALES	AMBIENTE DE NEGOCIOS	CONDICIONES SCULTURALES	CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD	SALUD Y MEDIO AMBIENTE	VIVIENDA Y ENTORNO	ICVU 2021
NIVEL ALTO	Vitacura	Metropolitana	85.384	86,20	61,61	91,50	67,54	73,85	87,82	78,09
	Providencia	Metropolitana	142.079	80,87	67,01	78,96	83,19	73,08	74,51	76,27
	Las Condes	Metropolitana	294.838	85,31	46,56	79,55	77,09	73,43	74,61	72,76
	Ñuñoa	Metropolitana	208.237	79,23	59,45	67,62	82,13	73,58	47,47	68,25
	Lo Barnechea	Metropolitana	105.833	72,79	40,45	58,51	59,23	57,39	86,06	62,41
	Santiago	Metropolitana	404.495	81,01	54,38	54,69	82,41	67,92	29,65	61,68
	La Reina	Metropolitana	92.787	77,72	28,73	67,02	65,19	67,63	52,45	59,79
	Macul	Metropolitana	116.534	74,99	36,39	52,60	75,00	68,23	37,65	57,48
NIVEL MEDIO ALTO	San Miguel	Metropolitana	107.954	65,43	34,43	54,88	74,14	72,10	37,83	56,47
	Quilicura	Metropolitana	210.410	87,10	22,19	44,99	67,56	79,05	36,48	56,23
	Estación Central	Metropolitana	147.041	78,22	34,17	43,70	70,94	72,66	22,30	53,67
	La Cisterna	Metropolitana	90.119	68,35	51,77	47,63	65,16	62,65	24,78	53,39
	Maipú	Metropolitana	521.627	71,86	12,69	52,64	72,05	64,48	45,20	53,15
	Independencia	Metropolitana	100.281	77,65	27,89	47,57	68,89	71,20	19,59	52,13
	Huechuraba	Metropolitana	98.671	63,43	30,72	39,37	65,07	71,71	42,25	52,09
NIVEL MEDIO BAJO	Colina	Metropolitana	146.207	71,35	30,32	41,09	50,79	72,34	43,03	51,49
	La Florida	Metropolitana	366.916	66,33	28,09	46,88	71,88	54,69	38,49	51,06
	San Joaquín	Metropolitana	94.492	64,43	26,44	39,70	74,23	71,84	27,75	50,73
	Lampa	Metropolitana	102.034	73,64	26,74	35,09	50,38	65,82	45,79	49,58
	Padre Hurtado	Metropolitana	63.250	79,74	38,77	29,92	58,59	60,65	28,60	49,38
	Pudahuel	Metropolitana	230.293	76,95	16,76	42,01	67,69	61,29	30,18	49,15
	Peñalolén	Metropolitana	241.599	64,76	27,74	39,98	68,15	58,34	35,56	49,09
	Quinta Normal	Metropolitana	110.026	66,80	20,52	41,59	74,49	63,80	24,86	48,68
	Renca	Metropolitana	147.151	73,81	20,90	34,55	62,72	70,62	21,39	47,33
NIVEL BAJO	Buín	Metropolitana	96.614	71,81	26,48	30,33	48,97	65,74	38,24	46,93
	Cerrillos	Metropolitana	80.832	66,55	28,21	26,96	61,67	70,45	27,11	46,83
	Peñaflor	Metropolitana	90.201	77,27	11,96	36,78	54,78	68,34	29,68	46,47
	Pedro Aguirre Cerda	Metropolitana	101.174	66,15	9,73	34,16	73,87	74,18	20,51	46,43
	Talagante	Metropolitana	74.237	61,35	16,20	44,67	53,68	71,23	28,58	45,95
	Recoleta	Metropolitana	157.851	51,80	20,45	39,92	70,59	71,27	19,19	45,54
	Lo Prado	Metropolitana	96.249	67,72	13,72	35,15	69,39	63,17	22,89	45,34
	Paine	Metropolitana	72.759	80,48	18,26	34,37	38,56	70,54	28,14	45,06
	Puente Alto	Metropolitana	568.106	69,58	12,67	41,20	68,52	48,86	28,67	44,92
	Melipilla	Metropolitana	123.627	63,86	17,63	36,92	51,74	65,89	32,38	44,73
	Conchalí	Metropolitana	126.955	52,83	13,60	37,03	70,56	66,11	22,94	43,85
	La Granja	Metropolitana	116.571	67,89	5,13	29,81	69,24	70,03	20,81	43,82
	San Bernardo	Metropolitana	301.313	66,66	15,70	31,36	63,02	61,79	23,21	43,62
	El Bosque	Metropolitana	162.505	71,91	5,79	28,06	68,05	67,16	19,88	43,47
	San Ramón	Metropolitana	82.900	59,51	7,69	33,76	64,54	67,12	19,27	41,98
	Cerro Navia	Metropolitana	132.622	59,95	10,51	22,96	67,78	63,18	21,66	41,01
	Lo Espejo	Metropolitana	98.804	60,96	4,79	21,54	68,17	68,29	14,45	39,70
La Pintana	Metropolitana	177.335	64,40	8,26	18,62	60,26	62,61	19,73	38,98	

Nivel Alto

Nivel Medio - Alto

Nivel Medio - Bajo

Nivel Bajo

Conector urbano para el desarrollo de nuevas  
Centralidades: La Pintana como subcentro de Santiago  
Sur

*Memoria de título 2023*

*Por: Belén Andrade Belmar*

*Facultad de Arquitectura y Urbanismo*

*Universidad de Chile*

*Profesor guía: Manuel Amaya Díaz*

