

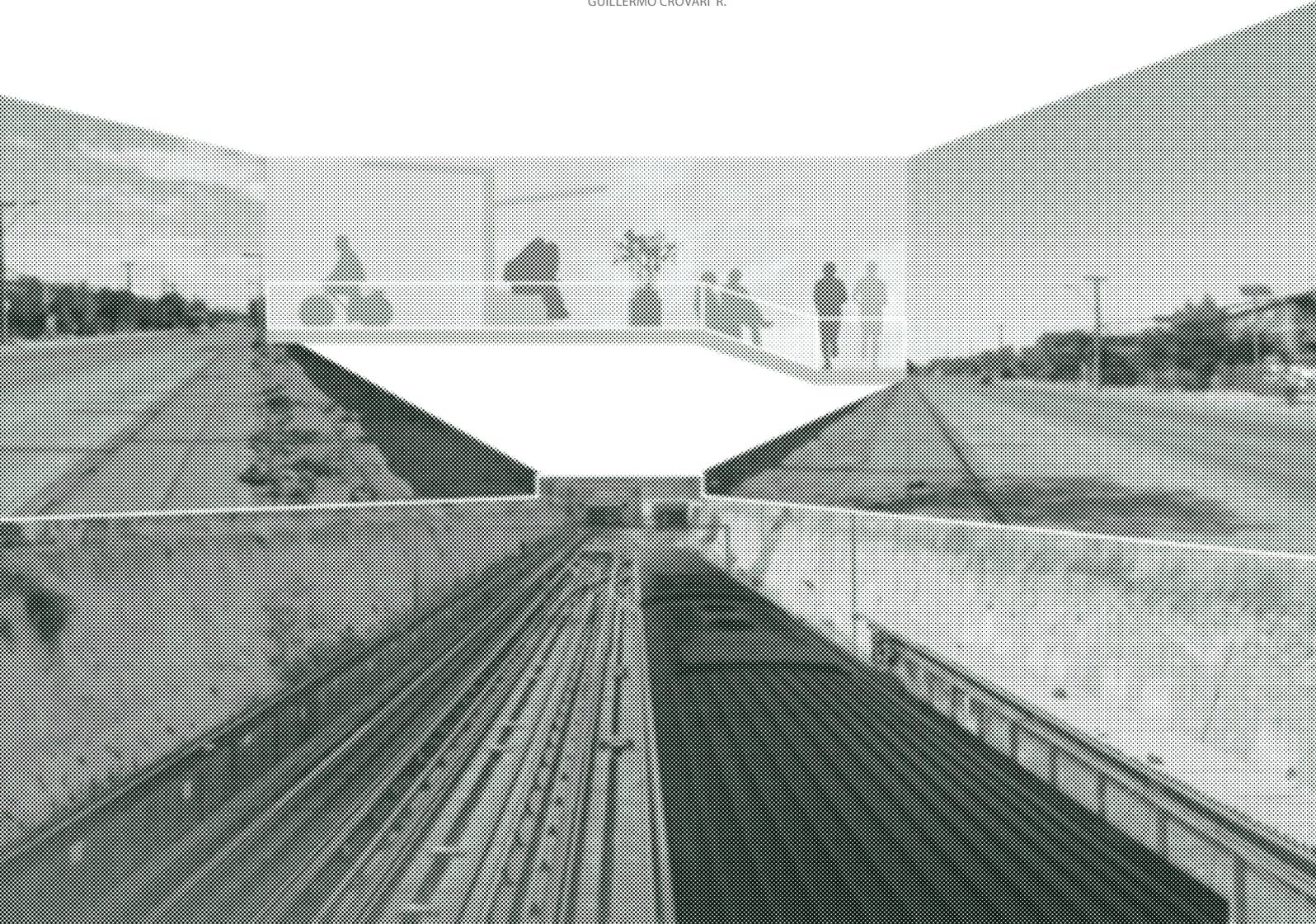
PROYECTO DE TÍTULO  
SEMESTRE OTOÑO 2024

# [PEQUEÑAS] SUTURAS DE UNA GRAN RED:

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA PARA UN  
BOULEVARD URBANO DE NEPTUNO

ESTUDIANTE  
FRANCISCO LUCO R.

PROFESOR GUÍA  
GUILLERMO CROVARI R.



# CAPÍTULO 1

PRESENTACIÓN DEL ENCARGO



## Lo Prado, una urbanidad fragmentada

La comuna de Lo Prado, ubicada en la zona norponiente de Santiago, ha experimentado una notable desarticulación urbana a raíz de la expansión del metro en la capital chilena. Si bien la llegada del transporte público masivo ha mejorado la accesibilidad y conectividad en la ciudad, la construcción de las líneas de metro durante los años 1960-1980 ha generado transformaciones significativas en la estructura urbana de Lo Prado.

La presencia de estaciones de metro ha llevado a cambios en la distribución espacial y en la dinámica cotidiana de la comuna, generando desafíos en términos de planificación urbana y cohesión social. Esta desarticulación, aunque inevitable en algunos casos, también ha abierto oportunidades para repensar el desarrollo urbano y la integración de la comuna en el contexto metropolitano,

suscitando, a su vez debates sobre el impacto en la vida de barrio y en la experiencia urbano-local. La modernización del transporte ha llevado consigo cambios en la arquitectura y en la configuración de espacios tradicionales, generando inquietudes sobre la pérdida de la historia y la esencia del barrio

*"El metro, subterráneo, a nivel o elevado, tal como otras infraestructuras urbanas, ha acompañado desde mediados del siglo XIX el desarrollo de las ciudades y ha contribuido a definir su forma, carácter y líneas de crecimiento."*

Rocío Hidalgo, Dearq 32, 2022



DÉFICIT DE ÁREAS VERDES DE ESCALA MAYOR DE UN

**102.158 M2**



DÉFICIT DE PARQUES PARA PERSONAS MAYORES Y DEPORTE

**192.740 M2**



PREPONDERANCIA VEHICULAR EN AVENIDAS

**20.608**



ALTA CANTIDAD DE USUARIOS DEL METRO

**32.524**

Fig 1. Indicadores comunales. fuente: PLADECO 2018.

CERRO NAVIA

AV. SAN PABLO

QUINTA NORMAL

PUDAHUEL

AV. NEPTUNO

EST. CENTRAL

CERRILLOS

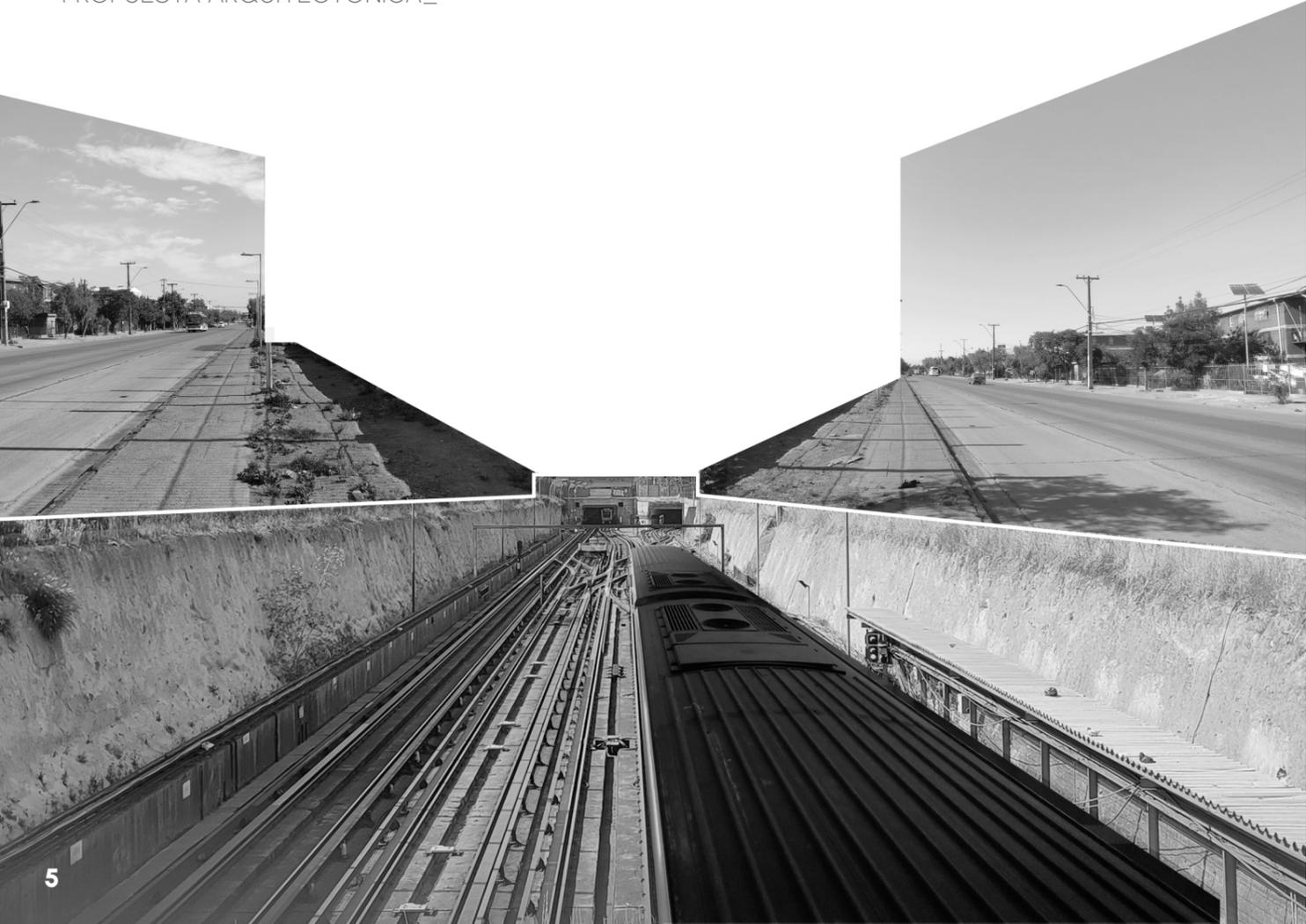
0 100 200 500



Fig 2. Mapa de ubicación. fuente: elaboración propia.

# CAPÍTULO 2

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



## CONDICIÓN DE LA COMUNA

CARENCIA DE ESPACIO PÚBLICO PARA EL DEPORTE

AUSENCIA DE ESPACIOS PARA LA RECREACIÓN INFANTIL

INEXISTENCIA DE UN BOULEVARD EN EL SECTOR SUR DE LO PRADO

CARENCIA DE ESPACIOS DE USO FAMILIAR

INEXISTENCIA DE ESPACIOS COLECTIVOS-COMUNITARIOS

AUSENCIA DE ESPACIOS PARA LA RECREACIÓN DE PERSONAS ADULTAS MAYORES

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO Y ÁREAS VERDES DE CALIDAD

,MAYOR INTERÉS EN EL USO ALEDAÑO AL METRO

## PROPUESTA

- ESPACIOS PARA EL DEPORTE ANAERÓBICO DE USO PÚBLICO
- ESPACIOS PARA LA YOGA
- ZONAS DE JUEGO INFANTIL CONTROLADAS
- ESPACIOS-COMEDOR DE USO FAMILIAR
- CENTRO COMUNITARIO DE NEPTUNO
- SALA DE EXPOSICIONES METRO

+

- SALA DE EXPOSICIONES METRO
- NUEVA ENTRADA METRO NEPTUNO
- QUIOSCOS COMERCIALES
- BOUTIQUE DEPORTIVOS
- ZONAS DE JUEGO ADULTO MAYOR

=

PÚBLICO

PRIVADO

BOULEVARD URBANO

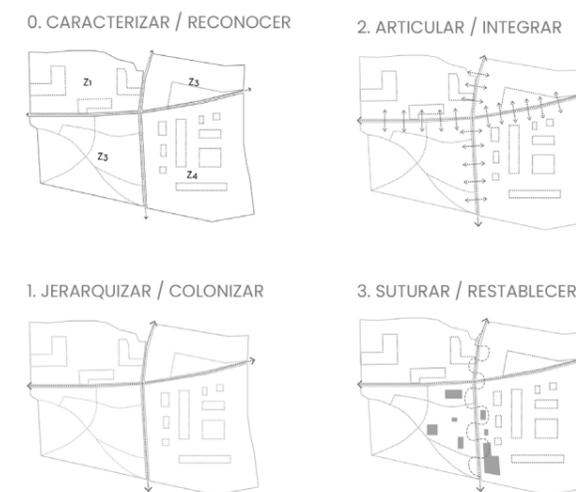


Fig 3: Esquemas de estrategia macro, fuente elaboración propia

### Colaboración público-privada

Dado el caso que el proyecto está emplazado dentro de una trinchera que es propiedad privada del Metro de Santiago S.A se opta por la realización de un comodato renovable cada 24 años (Musri, 2024) con el objetivo de se pueda emplear un proyecto de uso público dentro de un terreno de uso privado.

La financiación, por lo tanto, corresponde a los agentes estatales, sin embargo, dada la magnitud del proyecto, se estima que deberá ser financiado por la Municipalidad de la comuna con apoyo del Estado por medio de programas de producción de espacio público de calidad.

Es posible incentivar a Metro S.A dado que el proyecto contempla incorporar a la estación aledaña en el diseño del Boulevard por medio de la creación de un nuevo acceso y una plaza intermedia de entrada.

### Materialidad

Debido a las condiciones del proyecto de situarse sobre un vacío y urbanizarlo por completo, se optará por una estructura mayor de hormigón armado por medio de una gran losa y vigas tensadas apoyadas en los muros de contención del metro mismo.

Por otro lado, las edificaciones realizadas se realizarán en su mayoría en acero debido a su ligereza y versatilidad, además de ser el material más idóneo para la instalación de parrones urbanos, elemento clave dentro del proyecto propuesto.

El resto de edificaciones se optará por el uso del hormigón armado, sin embargo, estas están emplazadas fuera del vacío del metro, permitiendo la instalación correcta de sus fundaciones sin intervención mayor dentro de las vías del metro.

### Boulevard Urbano Neptuno

Se reconocen la diversidad dentro de las zonas que constituyen la comuna como un elemento capaz de caracterizar las decisiones arquitectónicas y serán utilizadas como elementos transversalizadores que acompañarán el proceso de colonización de las avenidas importantes de Lo Prado. Para ello, se reconocerá la jerarquía de avenida Neptuno dada la tensión natural que posee, la cual se verá potenciada por medio de las interacciones transversales que involucran la movilidad a una escala barrial dentro del sector.

El concepto a desarrollar es el de generar una sutura urbana capaz de colonizar la cota 0, la cual brindará un espacio común a los diversos usuarios de los barrios colindantes al vacío, con el objetivo de resignificar el vacío de Neptuno el cual a día de hoy se comprenden como un residuo de un sistema mayor.

Con respecto a las estrategias urbanas a una escala meso del proyecto, se busca utilizar el vacío de la estación Neptuno y a la misma como un elemento capaz de vincular los dos barrios aledaños, incorporándola dentro del diseño arquitectónico.

con el objetivo de generar un flujo más continuo dentro del traspaso de los habitantes de Este a Oeste y potenciando así, los programas constituyentes tanto en el barrio Arturo Prat (enfocado mayoritariamente en la salud, deporte y ciclismo) como de Golda Meir (la cual concentra ferias, comercio de pequeña o mediana escala).

El proyecto además de buscar conectar dos barrios emblemáticos de la comuna trata de acoger a los diversos usuarios existentes, debido a ello el proyecto propone la instalación de un Boulevard urbano capaz de colonizar la cota 0 del vacío del Metro y a la vez incorporarlo como un elemento importante dentro de la actividad urbana del sector.

Se aprovechará la ausencia de infraestructuras dedicadas al paseo dentro de la comuna, por lo que se propone la instalación de un Boulevard urbano equipado con diversos tipos de programas vinculados a los diversos usuarios situados en el lugar, considerando desde Personas mayores, jóvenes e incluso niños, los cuales configurarán las diversas instancias que posee el circuito dentro del proyecto.

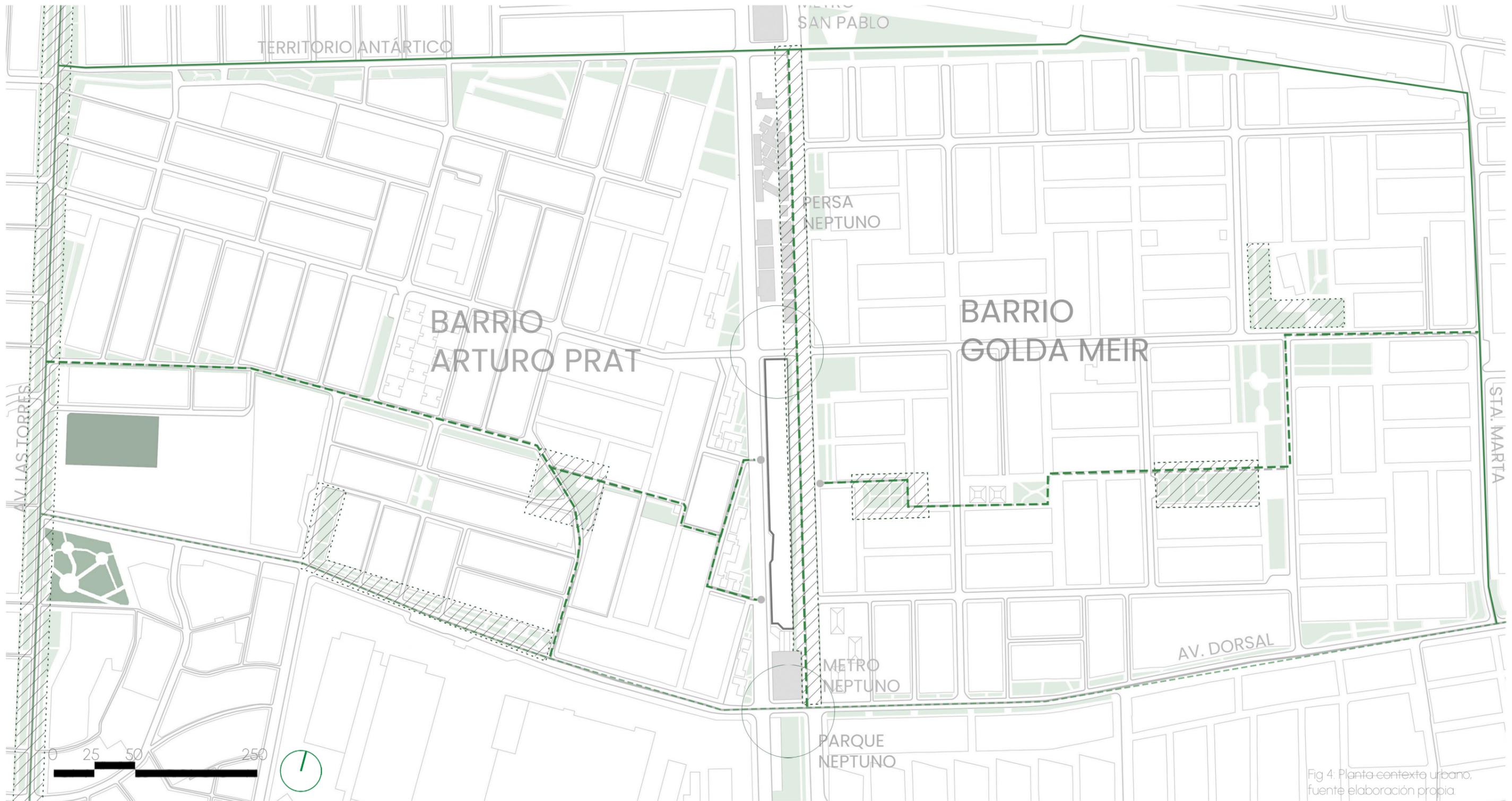
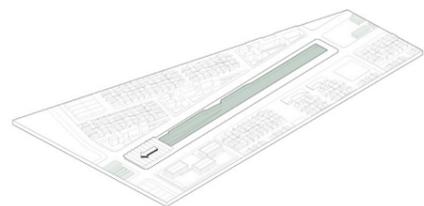
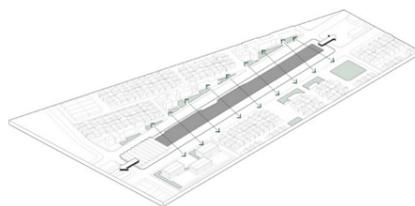


Fig 4: Planta contexto urbano, fuente elaboración propia.

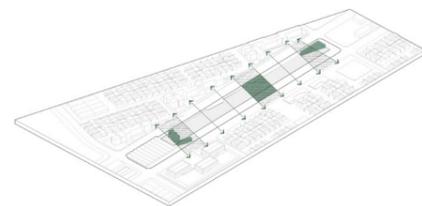
### ESTRATEGIAS DE DISEÑO



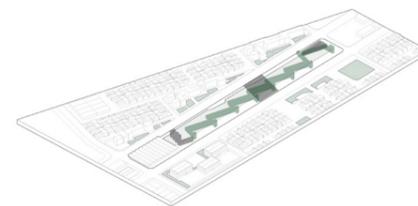
1.- EMPLAZAR UN PLIEGUE QUE CONTINUE LA SECUENCIA URBANA MACRO DE NEPTUNO



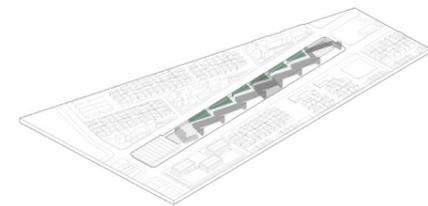
2.- CREAR CRUCES TRANSVERSALES EN BASE A LA ARBORIZACIÓN Y SUS APERTURAS CON RESPECTO AL VACIO



3.- RECONOCER PUNTOS ANCLA DE MAYOR TRASPASO POR MEDIO DE HITOS



4.- ENMARCAR TRASPASOS Y RECORRIDO CENTRAL POR MEDIO DE PATRÓN DE TORRES Y PARRONES



5.- CONTENER LOS DIVERSOS PROGRAMAS POR MEDIO DE PARRONES SECUNDARIOS

Fig 5: Estrategias de diseño, fuente elaboración propia.

# CAPÍTULO 3

PLANIMETRÍA DEL PROYECTO

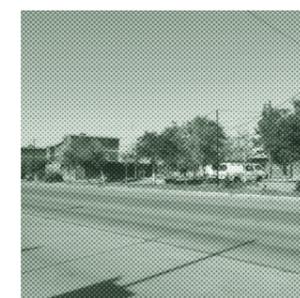
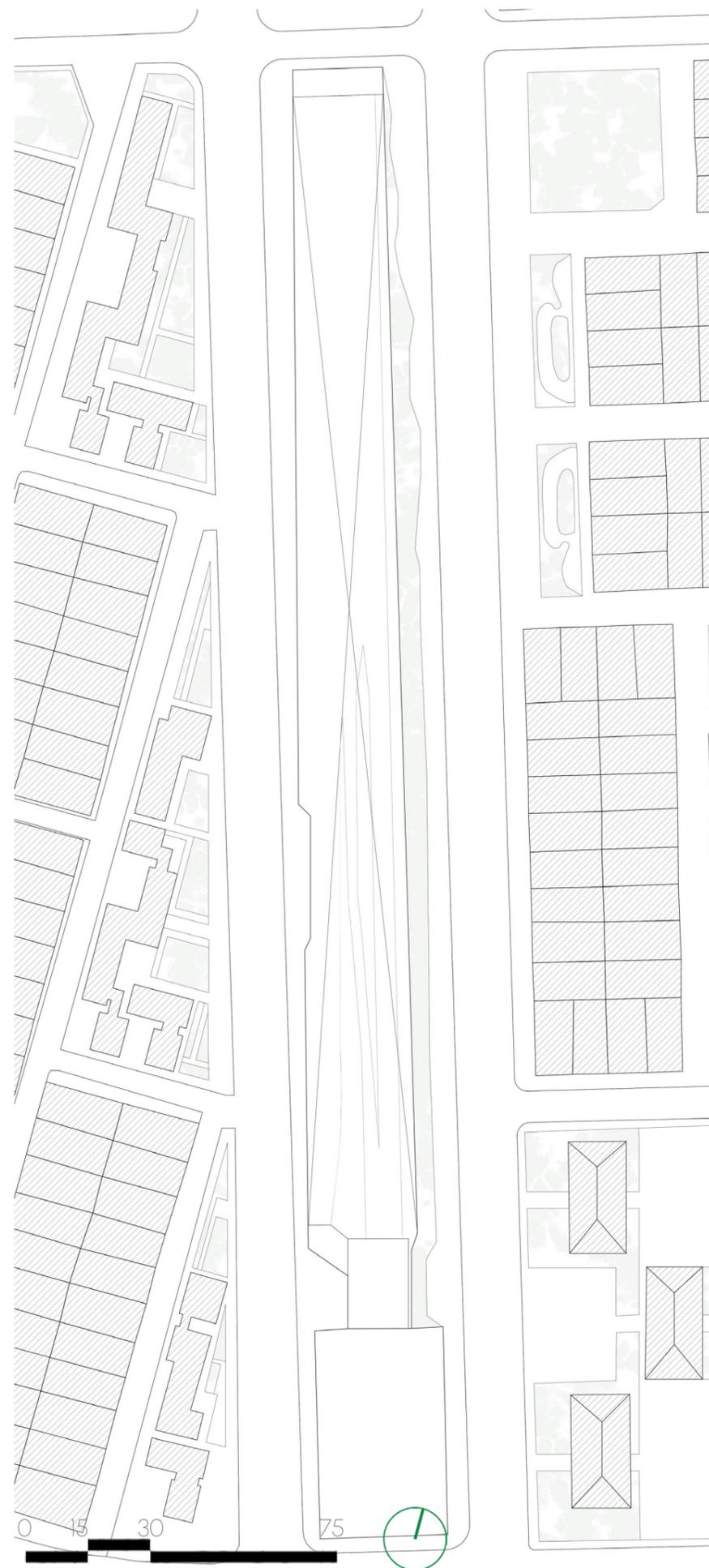
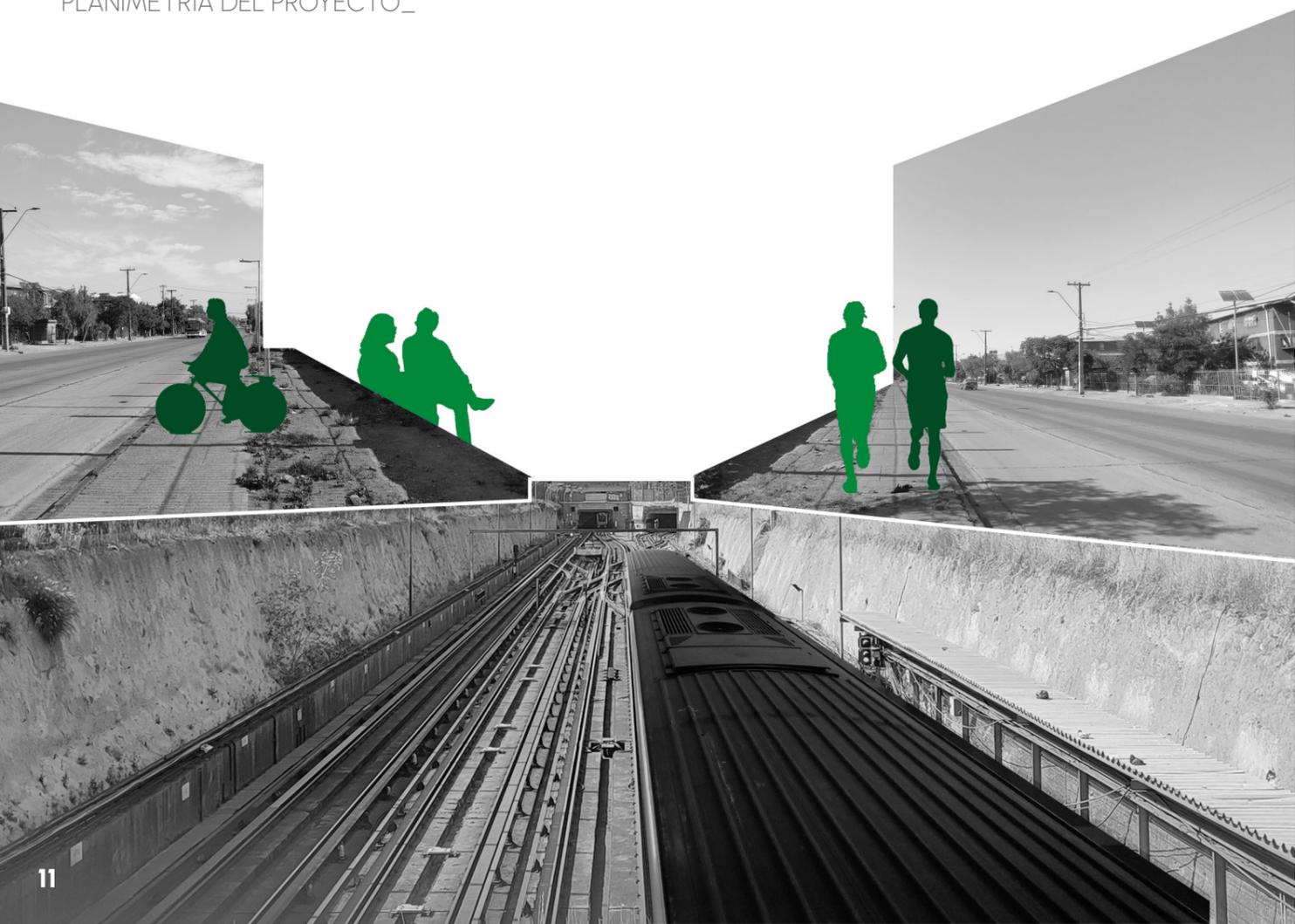


Fig 6. Planta preexistencia, fuente elaboración propia.

Fig 7. Fotografías alrededor del vacío de Neptuno, fuente elaboración propia.



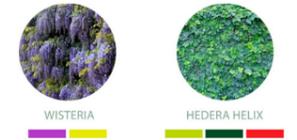
Fig 8 Planta de pavimentos y ejes  
fuente elaboración propia



**SIMBOLOGÍA**

- █ PALMERAS DE ENTRADA
- █ VEGETACIÓN ZONA GENERAL
- █ VEGETACIÓN ZONA DE LA MEMORIA
- █ VEGETACIÓN ZONA LÚDICA
- █ VEGETACIÓN ZONA PET FRIENDLY
- █ VEGETACIÓN ZONA DEPORTE ARTÍSTICO
- █ VEGETACIÓN ZONA DEPORTE CALISTÉNICO
- █ VEGETACIÓN ZONA BORDE

**TIPOS DE ENREDADERAS**



**TIPOS DE ARBOLADOS**



**TIPOS DE ARBUSTIVOS**



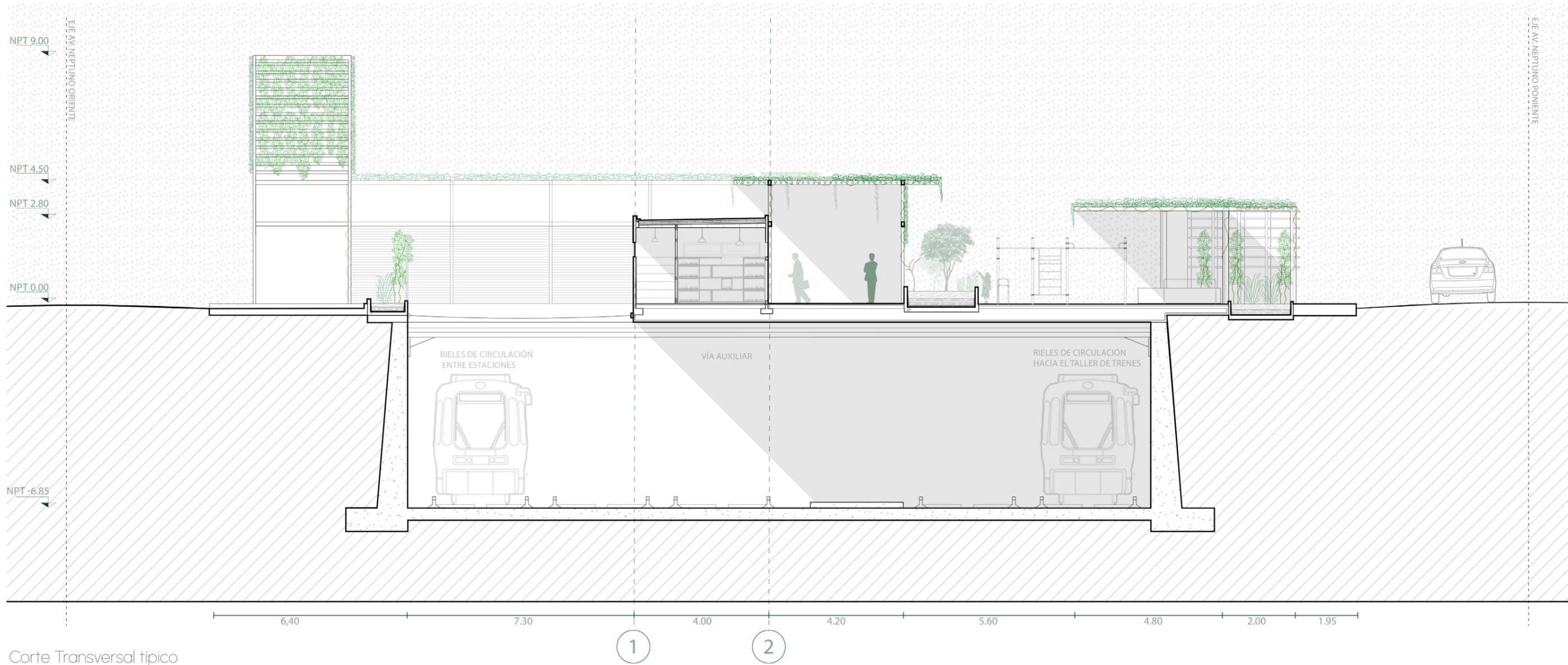
Fig 9 Planta de Arborización, vege-  
tación y arbustivos, fuente elabo-  
ración propia.



Fig 10. Planta general, fuente elaboración propia.



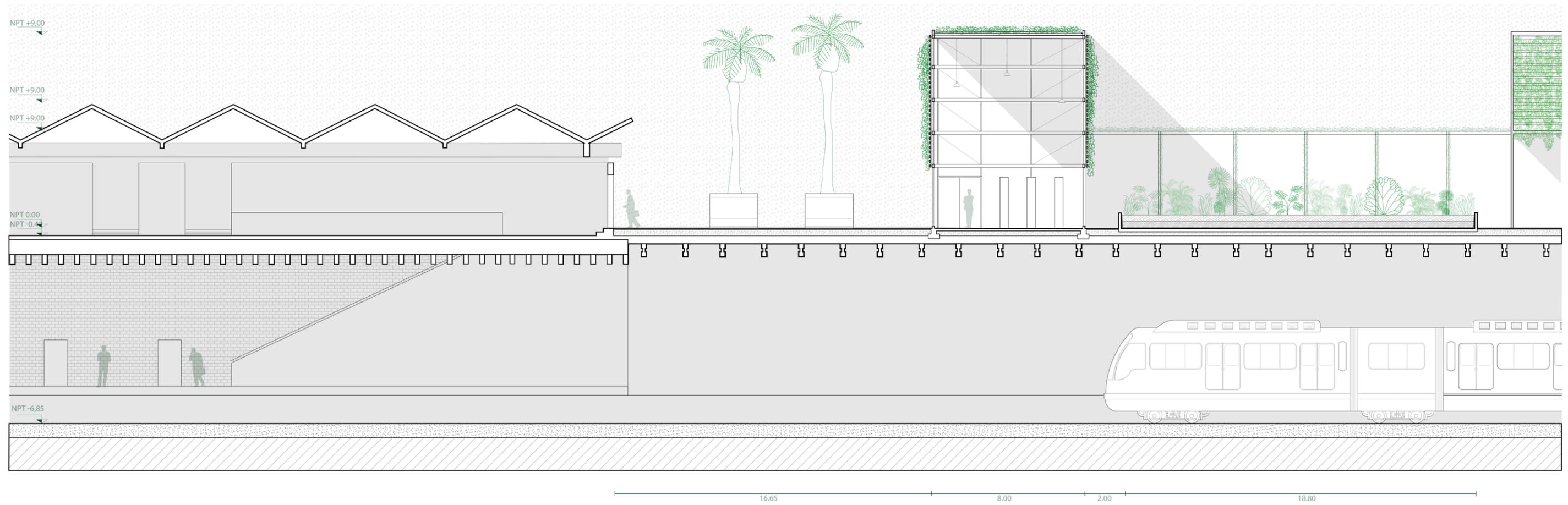
Fig II: Planta de cubiertas, fuente elaboración propia.



Corte Transversal típico



Fig 12: Corte AA', fuente elaboración propia.



Corte Transversal apertura con estación Neptuno



Fig 13. Corte BB', fuente elaboración propia

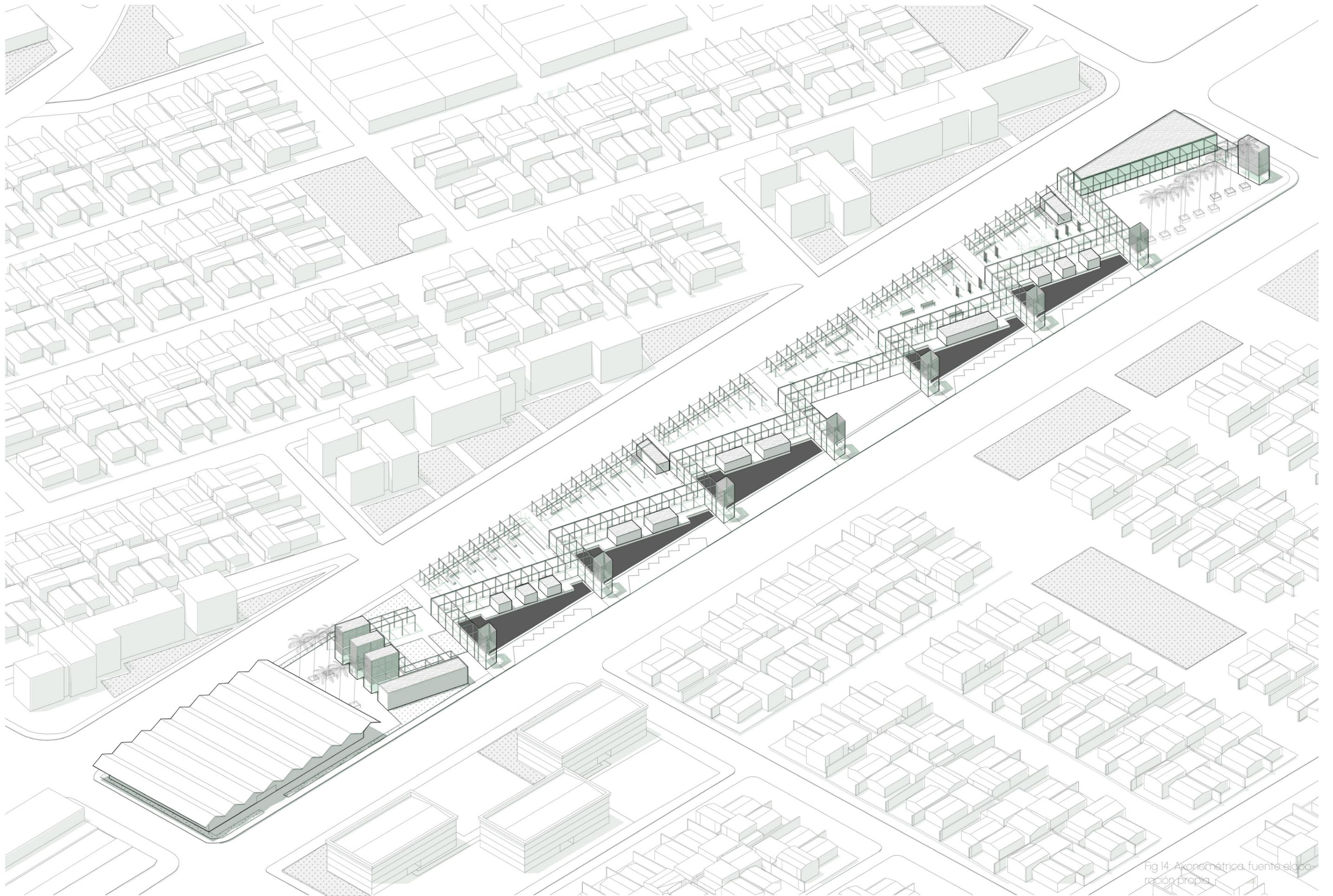


Fig 14: Axonométrica, fuente: elaboración propia.



Fig 15: Imágen objetivo, fuente elaboración propia.

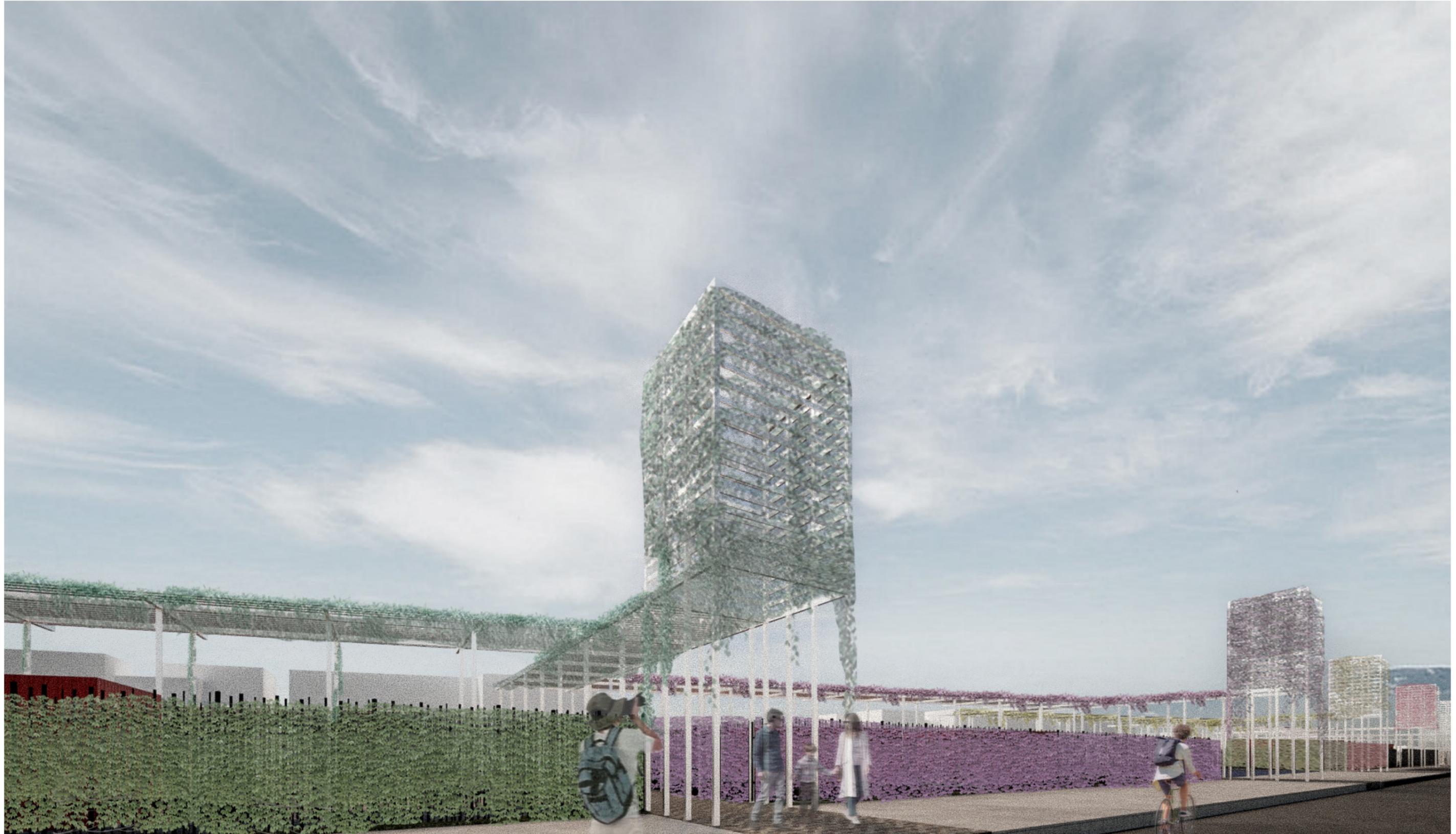


Fig 16: Imagen objetivo, fuente elaboración propia.



Fig 17: Imágen objetivo, fuente elaboración propia.



Fig 18: Imágen objetivo, fuente elaboración propia.

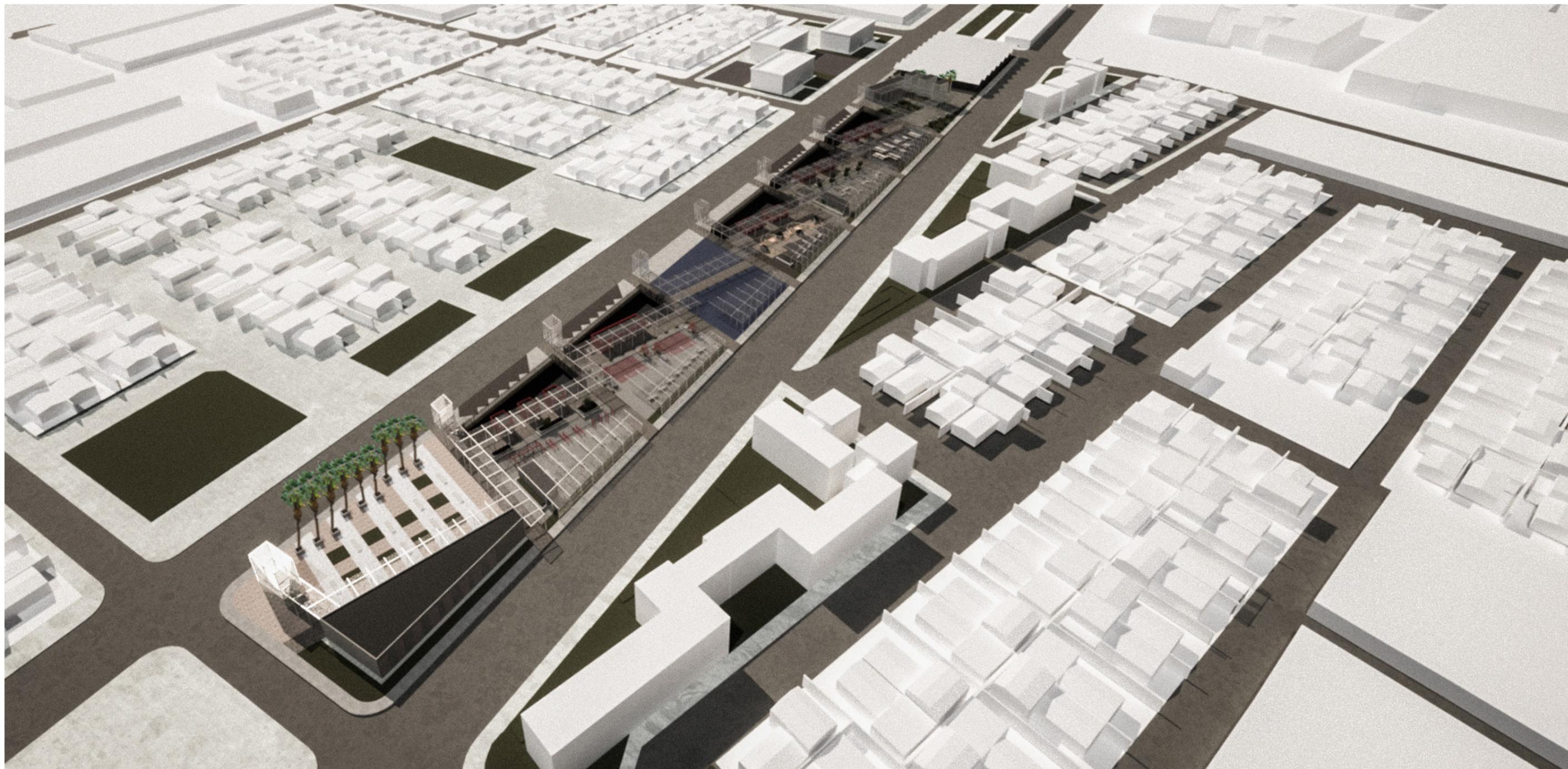


Fig 19. Imágen objetivo, fuente elaboración propia.

## Bibliografía consultada

1. Amigo, P. (2022). Residuos infraestructurales. Revista ARQ.

2. Guajardo, G. (2022). ¿Qué es la infraestructura? Revista ARQ.

3. Hidalgo, R. (2021). La trama del metro. Patrones de transformación en torno a las estaciones del Metro de Santiago (Chile). Dearq\_32.

4. Massey, D. (2005). For space. Londres. Sage Publications.

5. Lynch, K. (1960). La imagen de la ciudad.

6. Parrochia, J. (1966). Santiago conquista su Metropolitano. Repositorio Uchile.

7. Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente.

8. Giles, C. (2007). Manifiesto de tercer paisaje.

9. Ordenanza general de la comuna de Lo Prado. (2007). Comuna de Lo Prado.

10. Plan de desarrollo comuna de Lo Prado (2018). Comuna de Lo Prado.

11. Síntesis de diagnóstico, Lo Prado (2019). Comuna de Lo Prado.

12. Mayorga, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. Bitácora 21.

13. Trachana, A. (2013). Procesos emergentes de transformación del espacio público. Bitácora 21.

14. Rojas, R. (2015). Metro de Santiago, La historia de una red que transformó la capital de Chile. Universidad de Chile

15. Poduje, I. & Figueroa, O (2013). Transporte como Motor de Integración Social Urbana.

16. Fernández, M. (2013). URBANISMO ADAPTATIVO: CRISIS, TRANSICIÓN Y TEMPORALIDAD.

17. Mendoza, N. (2017). El espacio público como articulador narrativo del lugar.

18. Jacobs, J. (1961). La muerte y vida de las grandes ciudades.

19. Mayorga, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. Bitácora 21.

