

MEMORIA DE TÍTULO

**CENTRO DE ACTIVIDAD SOCIAL
PUDAHUEL**

**PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA
ARQUITECTÓNICO**

Estudiante: Daniela Barraza

Profesor guía: Guillermo Crovari

Arquitecta ayudante: Catalina Urquiza

*Aquí Pudahuel desaparece en su belleza solitaria,
sin que ningún poeta le cante, sin que se le tribute
honor alguno.*

*Diario de mi Residencia en Chile.
María Graham. 1822.*

*A mis abuelos,
A mi madre,
A Pudahuel.*

Agradecimientos:

*A Hilda Polanco, por existir.
A Claudia Campodónico y Hernando Palma, por responder
todas mis preguntas.
A Guillermo Crovari, por su energía y sus bastos conocimientos
y a Catalina Urquiza, por aparecer en nuestro camino.*

ÍNDICE**1**

- 1.1 Motivaciones **06**
- 1.2 Resumen del Proyecto **07**
- 1.3 Antecedentes de la Comuna **08**
- 1.4 Análisis de Problemática **09**
 - 1.4.1 Fragmentación Comunal según Usos **09**
 - 1.4.2 Herida Vial **10**
 - 1.4.3 Elemento natural desvinculado del habitante **11**
- 1.5 Síntesis del Problema Arquitectónico **12**
- 1.6 Estructura de la Investigación **14**

2

- Fundamentación Teórica
- 2.1 Sutura Urbana **17**
- 2.2 Hito Metropolitano y comunal **20**
- 2.3 Espacio Público **22**
- 2.4 Identidad e Integración **24**
 - 2.4.1 De Las Barrancas a Pudahuel **25**
 - Huella Social **26**
 - Hito natural: Donde se encuentran las aguas **27**
 - Deporte como herramienta unificadora **27**
- 2.5 Síntesis Fundamentación Teórica **28**

3

- Pudahuel Consolidado
- 3.1 Análisis Pudahuel Consolidado **31**
- 3.2 Espacio Construido y no construido **32**
- 3.3 Trama Vial y Conectividad **34**
- 3.4 Áreas verdes Urbanas **36**
- 3.5 Equipamiento Deportivo, Social y Recreativo **38**
- 3.6 Síntesis de Pudahuel Consolidado **40**
- 3.7 EMPLAZAMIENTO **41**
- 3.8 Elementos intersección Ruta68 | La Estrella **42**
- 3.9 Registro Fotográfico **44**
- 3.10 Normativa **46**
- 3.11 Visión Municipal **47**
- 3.12 Futura intersección Ruta68 | La Estrella **48**

4

- Proyecto
- 4.1 Idea de Proyecto **51**
- 4.2 Estrategias de Partido General **52**
- 4.3 Programa | Centro de Actividad Social **54**
- 4.4 Referentes **56**

BIBLIOGRAFÍA **59**ANEXOS **61****ÍNDICE DE FIGURAS**

- Figura 01 Mapa de Chile
- Figura 02 Región Metropolitana
- Figura 03 Límites de Pudahuel
- Figura 04 Mapa usos Pudahuel
- Figura 05 Mapa vialidad Pudahuel
- Figura 07 Pudahuel verde
- Figura 07 Fragmentación de Pudahuel
- Figura 08 Pudahuel Consolidado
- Figura 09 Persa Teniente Cruz (foto)
- Figura 10 Sutura Urbana
- Figura 11 Crecimiento de Pudahuel
- Figura 12 Hitos de Pudahuel
- Figura 13 Hitos Pudahuel consolidado
- Figura 14 Municipalidad de Pudahuel
- Figura 15 Espacio Público
- Figura 16 Elementos del sistema del espacio público en Chile
- Figura 17 Vista de Pudahuel registrada por María Graham
- Figura 18 Paseo a Lo Aguirre (foto)
- Figura 19 Afueras del metro Pudahuel
- Figura 20 Explanada Parque Amengual
- Figura 21 Plano Noli de Pudahuel
- Figura 22 Esquemas Morfológicos
- Figura 23 Plano de Vialidad de Pudahuel
- Figura 24 Esquema Vialidad
- Figura 25 Plano de Áreas Verdes
- Figura 26 Tabla de áreas verdes
- Figura 27 Plano Equipamientos
- Figura 28 Esquema equipamientos
- Figura 29 Tabla aspectos de Pudahuel
- Figura 30 Esquema Eje La Estrella
- Figura 31 Axonométrica de elementos existentes.
- Figura 32 Borde Ruta (fotos)
- Figura 33 Secuencia de fotos
- Figura 34 Zonificación de área de emplazamiento
- Figura 35 Axonométrica elementos propuestos por MOP y SECTRA.
- Figura 36 Esquema de Sutura urbana
- Figura 37 Propuesta proyectual y programática
- Figura 38 Puente del Río Dragón
- Figura 39 High Line
- Figura 40 Humedal Urbano

1.1 MOTIVACIONES

"Contrario a lo que nuestra egocéntrica actitud de conocimiento nos dicta, nunca llegamos a descifrar las claves de un territorio, sino es el territorio y la dinámica oculta a nosotros lo que nos permite interactuar con el y algunas veces hasta creer q lo entendemos."

Hernando Gómez.

La motivación para el desarrollo de este proyecto radica en que Pudahuel es el territorio donde he crecido. A través del paso de los años he visto las transformaciones de la comuna, desde una perspectiva infantil que sobredimensiona la experiencia en el espacio hasta observar de forma crítica los cambios que se han producido en una comuna periférica ubicada al poniente de la región metropolitana. A pesar de su abundante riqueza social y natural, da cuenta de evidentes carencias y problemáticas e inclusive malos usos. Si bien, debido a la extensión territorial es imposible abordar determinadamente cada una de las situaciones conflictivas que se presentan, la directriz principal es el habitante y su relación directa con el entorno.

Por lo mismo, desde la escala del residente se evidencia la desintegración del territorio a causa de profundas heridas viales en la comuna, pero que a nivel metropolitano cumplen un rol significativo. Dando lugar a oportunidades de intervención con el fin de fortalecer la trama, la identidad y el imaginario colectivo de Pudahuel.

1.2 RESUMEN DEL PROYECTO

El Proyecto tiene como principal fin, pretender una incidencia directa en el habitante, por lo mismo se ubica en un área consolidada residencial, donde el residente debido a una trama influenciada por la demanda inmobiliaria queda rezagado a un sector A o a un sector B, separados por la carretera. A partir de este antecedente se genera la oportunidad de vinculación, articulación y resignificación de lo urbano-social entre lo que se conoce como Pudahuel norte y Pudahuel sur. Por lo mismo el objetivo principal de este proceso académico es suturar tal herida vial producida por la Ruta Ch-68, permitiendo la conexión entre ambos sectores, generando con esto la igualdad de accesos a servicios relevantes comunitarios, que en la actualidad permanecen aislados del área sur de la comuna. Además de establecer un nuevo hito cívico próximo e identificable, desde una perspectiva comunal, siendo un lugar de referencia para los residentes de ambos sectores, generando bajo este nuevo paradigma una misma identidad y apropiación arquitectónica. Y finalmente, se aborda desde una percepción vial debido a que no solo el habitante vive la experiencia, sino también el automovilista que transita a alta velocidad por la carretera, por ende el impacto del proyecto responde armoniosamente a ambas dinámicas, una vivencial por parte del residente y otra experiencial por parte del viajero.

Esto se pretende mediante elementos arquitectónicos que permitan en primera instancia la continuidad en el desplazamiento, facilitando la interacción entre los Pudahuelinos, además de la vinculación entre un punto A y un punto B. Constituyendo un nuevo nodo económico, social y cultural en el territorio. Junto con lo anterior, el espacio público cumple un rol fundamental, como motor social y organizativo de las comunidades, en las que estas se desenvuelven y apropian del espacio a causa del uso constante. Potenciando aspectos identitarios del lugar habitado.

Palabras Claves: *Sutura Urbana, Hito Comunal, Espacios Públicos, Integración e Identidad*

1.3 ANTECEDENTES DE LA COMUNA

PUDAHUEL: DONDE SE JUNTAN LAS AGUAS

Pudahuel se ubica en el sector poniente de la ciudad de Santiago, siendo una de las 52 comunas que conforman la Región Metropolitana. Abarca una superficie de 197 km².

En tiempos de La Colonia, este sector fue principalmente agrícola, conformado por haciendas y chacras. Por lo que, su base poblacional se origina debido a las migraciones campo-ciudad de obreros de provincias.

El 25 de febrero de 1897, nace la comuna de Barrancas, cuyos límites fueron al norte Renca y Quinta Normal, al sur Maipú, al este Santiago y al oeste Curacaví. No obstante, el 13 de octubre de 1975 cambia de nombre a Pudahuel, palabra Mapudungun, cuyo significado es "Donde se juntan las aguas". Seis años después, en 1981 se conformó la comuna que hoy conocemos a partir del Programa de Reformulación Comunal, bajo el Decreto de Ley N° 13.160, en la que se definieron los límites actuales de la comuna: al norte la comuna de Lampa, (Provincia de Chacabuco); al sur la comuna de Maipú; al este las comunas de Cerro Navia, Lo Prado, Estación Central, Quilicura y Renca; y al oeste la comuna de Curacaví, Provincia de Melipilla (Plan regulador Comunal de Pudahuel, 2022).

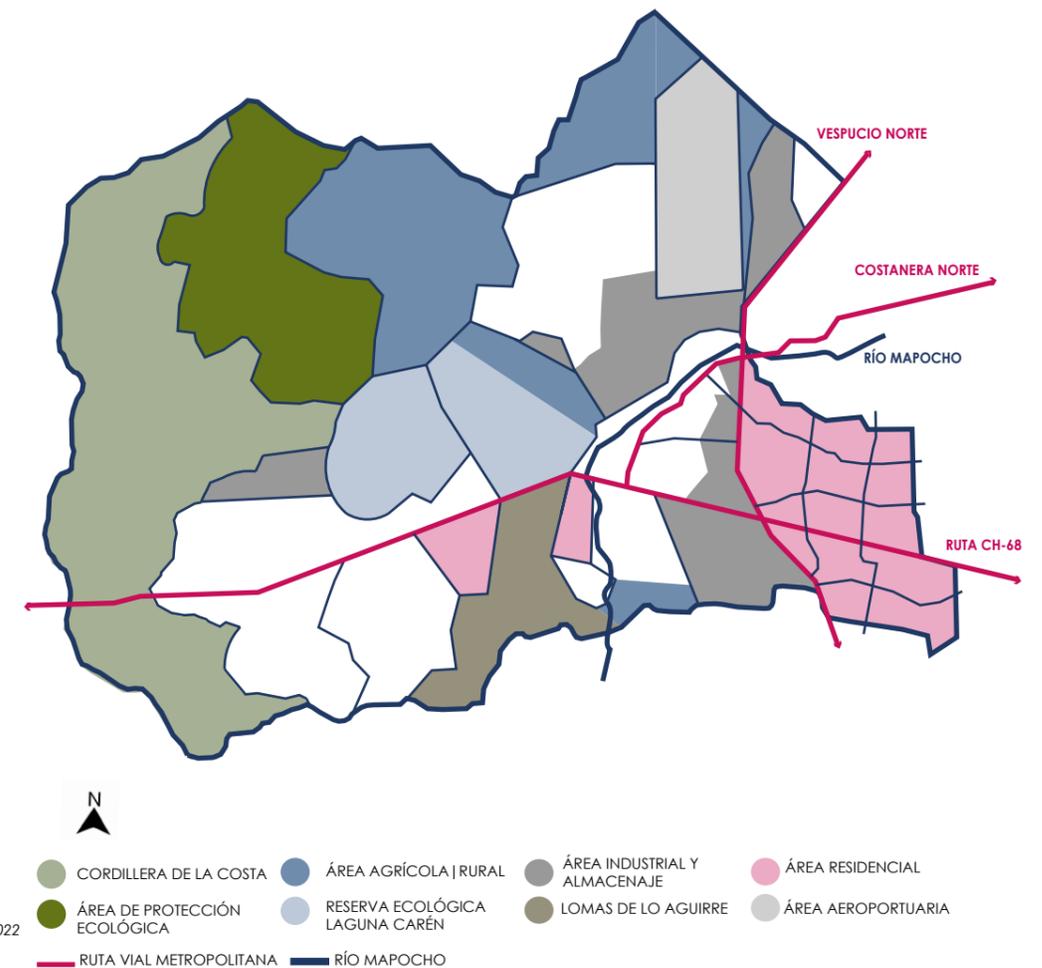
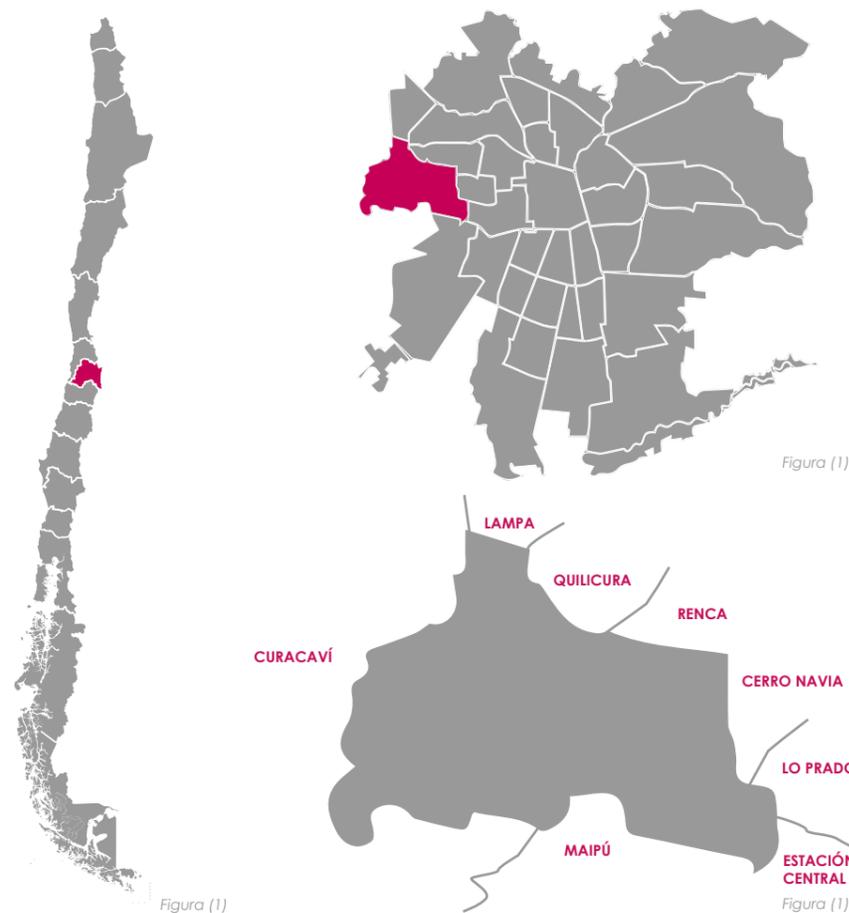
1.4 ANÁLISIS Y PROBLEMÁTICA COMUNAL

En función de establecer un análisis de la comuna, se evalúan diversas variables que constituyen el sistema actual del territorio, como los usos y actividades desarrolladas, las vialidades tanto metropolitanas como comunales presentes, además de la relación entre los elementos naturales y los habitantes.

1.4.1 Fragmentación Comunal según sus Usos

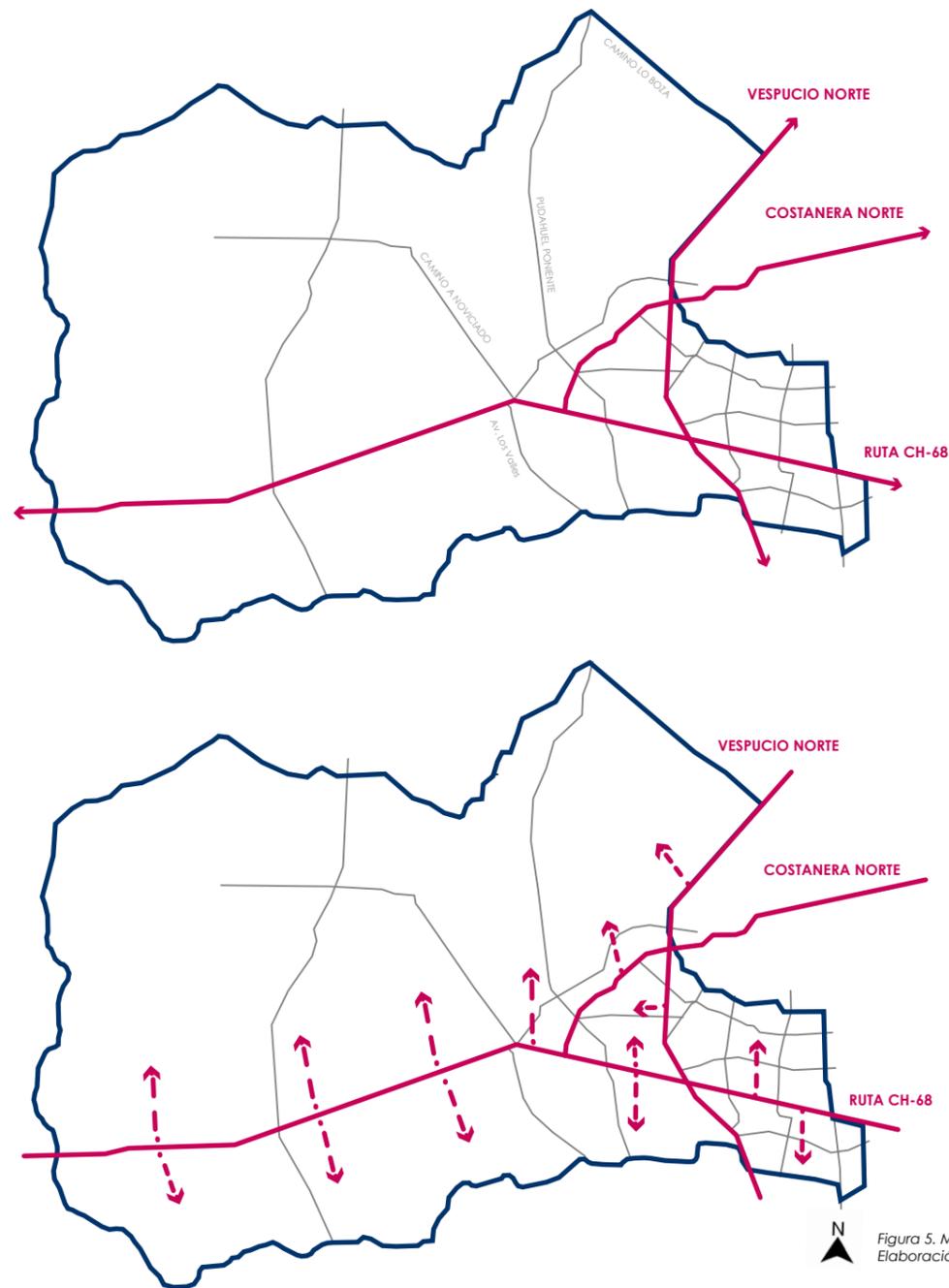
La comuna presenta atributos y variaciones de actividades heterogéneas, las cuales no conforman un diálogo entre sí, por ende, el territorio presenta una fragmentación en su configuración.

Entre el abanico de actividades se reconocen dos principales predominancias. En primer lugar, las preexistencias naturales, como la cordillera de la costa, las reservas ecológicas, la Laguna Carén, la huella del río Mapocho entre otros elementos que dan cuenta de un carácter blando y sensible en el territorio. Mientras que el equipamiento construido se caracteriza por responder a variables relacionadas con el crecimiento de la ciudad y desarrollo comunal.



1.4.2 Herida vial

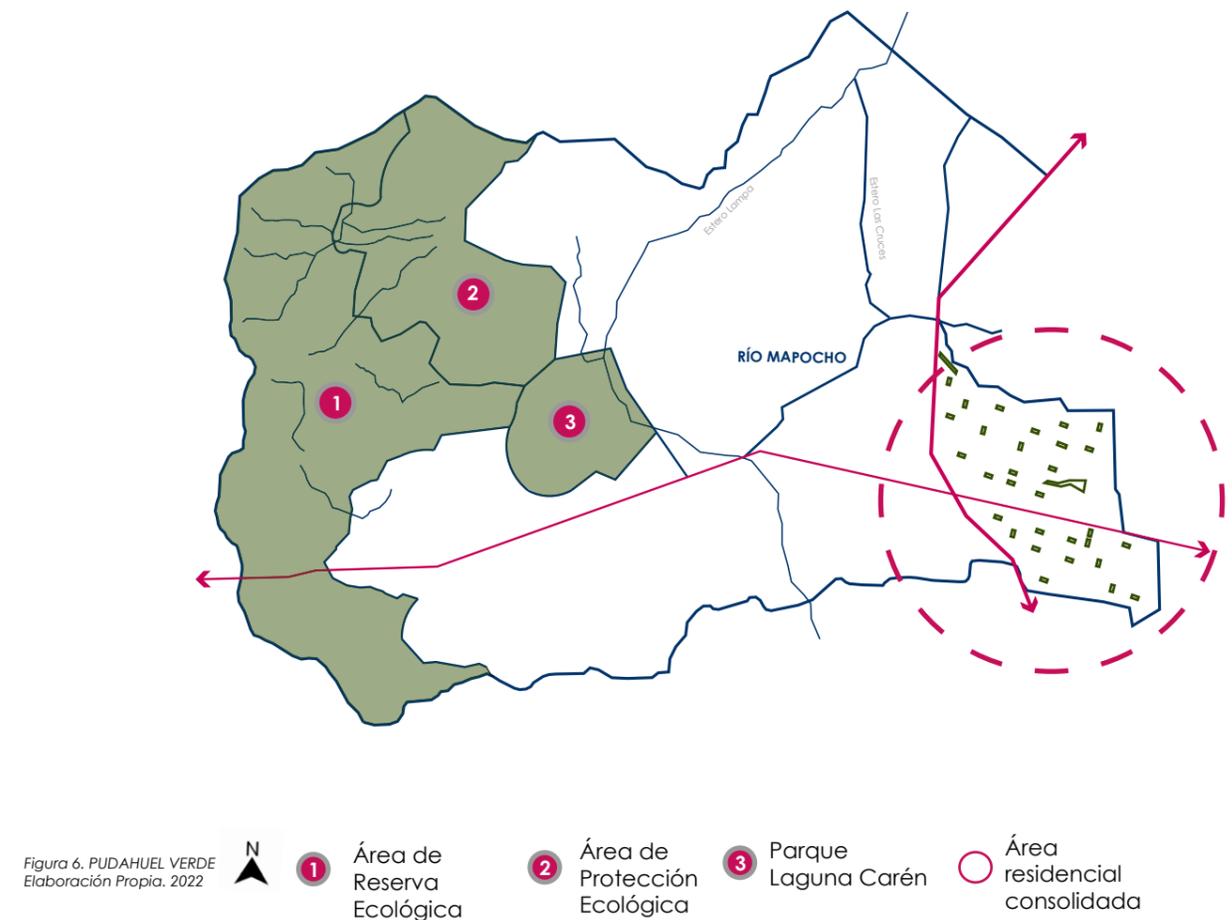
En cuanto a la vialidad presente en la comuna, estas se pueden agrupar en dos escalas, una de carácter comunal, y otra de influencia metropolitana. La primera está constituida por los principales ejes viales que se extienden desde el centro hasta la periferia, estos se entrelazan con vías comunales dando forma a la trama y principales circulaciones. Configurando la zona residencial consolidada, puesto que según el Plan Regulador vigente el 97% de los habitantes reside en tal área. Existen también, caminos de carácter rural, los cuales permiten la conexión con zonas distanciadas de la densidad urbana, como Camino Lo Boza o Camino a Noviciado.



Las rutas de carácter metropolitano, al ser carreteras responden a la movilidad de la ciudad, por lo mismo se vinculan a equipamientos de mayor envergadura, como lo son: el Aeropuerto Internacional y el Túnel Lo Prado. Junto con lo anterior, tal como lo muestra la Figura 6, la ruta costanera norte no tiene incidencia alguna en el área residencial, no así vespucio norte, que funciona como límite poniente y conector con las comunas ubicadas en el anillo vial. En tanto, la ruta ch-68 tiene un rol protagónico pues se extiende transversalmente, dividiendo la zona consolidada y nutriendo activamente el tránsito.

1.4.3 Elemento natural desvinculado del habitante

Pese a que Pudahuel consta de elementos naturales significativos, como lo son la Cordillera de la costa, el área de protección ecológica, el Parque Laguna Carén, el río mapocho y otros esteros o quebradas, estos se presentan descontextualizados, sin escala, ni rol vinculante al habitante de la comuna. Por lo que, los residentes hacen uso de las áreas verdes concentradas en las zonas norte y sur de mayor densificación, que responden en su mayoría a plazas de barrio y algunos parques, dando cuenta del déficit de infraestructura verde en el área residencial.

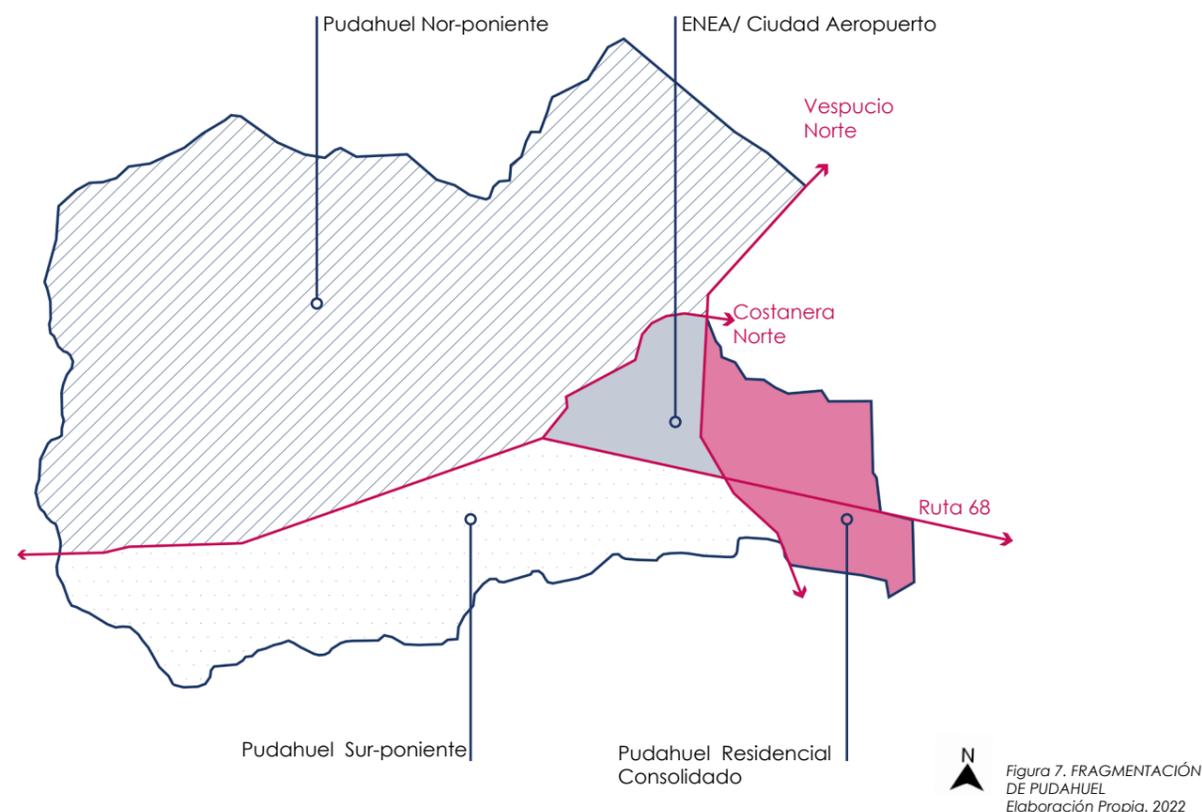


1.5 SÍNTESIS DEL PROBLEMA ARQUITECTÓNICO

Una condición relevante en la configuración territorial de Pudahuel fue el Plan Regulador Metropolitano de Santiago de 1994, cuando se estableció que el límite urbano quedó confinado por la zona industrial exclusiva. Implicando con esto, que la trama urbana residencial creciera únicamente hasta colindar con las zonas industriales. Esto generó que el 97% de los residentes de la comuna habiten únicamente el 10% de la superficie. Si bien, existen otros núcleos residenciales, estos permanecen aislados, con distintas características socioculturales y económicas.

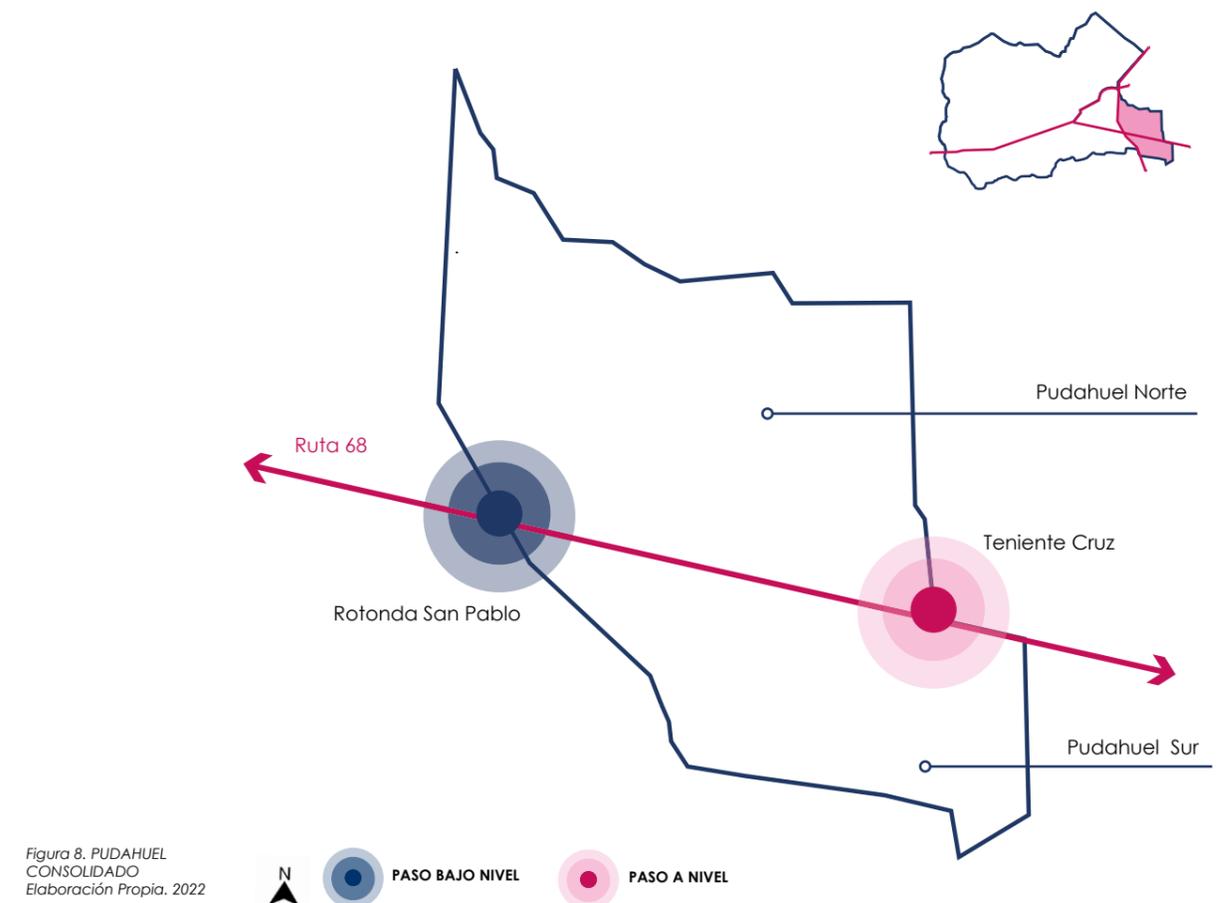
Otra condición la constituye la conectividad terrestre y aeroportuaria, que configura a Pudahuel como una comuna atractiva para localizar proyectos de diversa índole industrial o equipamiento de servicios relacionados con empresas de bodegaje especializado en distribución y operación de servicios u otros, debido a los amplios predios periféricos disponibles para tales actividades. Por tanto el sistema vial fue creado para los desplazamientos intercomunales e interregionales, que no conforman circuitos de conectividad interna, lo que genera como resultado que la mayor parte de los sectores no se complementen funcionalmente y por ende muchas zonas de Pudahuel permanecen desconocidas para sus vecinos.

Esquema fragmentación de Pudahuel



Si bien la ruta Ch-68, se extiende longitudinalmente por todo Pudahuel, es en el área residencial donde ha generado una disociación entre sectores, dando como resultado a través de los años una desintegración gradual de la estructura y convergencia social, siendo una consecuencia la desvinculación territorial generada por la planificación del crecimiento urbano en Pudahuel. Esta situación atenta contra la búsqueda de una comuna integrada y con una eficiente conectividad, pues el estado actual da cuenta de zonas independientes entre sí, que presentan mayor relación urbana con sus respectivas comuna colindantes, Cerro Navia y Lo Prado por el área norte, mientras que Maipú y Estación Central por el área sur.

Es relevante mencionar que según el Plan Regulador Comunal vigente desde inicios del año 2022, se proyectan nuevos articuladores viales para ejes estructurales del área consolidada, sin embargo esa solución no está enfocada en el habitante que cumple un rol de peatón, sino más bien pretende dar respuesta a la alta aglomeración vehicular presente en los dos puntos de conexión actuales entre Norte y Sur, los cuales se encuentran en la Av. Teniente Cruz por el oriente y el desnivel de la caletera Vespuccio por el poniente.



1.6 ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN

Pregunta de Investigación:

¿Cómo estructurar un vínculo urbano y social entre Pudahuel norte y Pudahuel Sur, divididos a causa de la herida vial producida por la carretera?

OBJETIVO PRINCIPAL

Suturar la grieta urbana producida por la Ruta 68 entre Pudahuel Norte y Pudahuel Sur, mediante la integración del tejido social y urbano

OBJ SECUNDARIO 1

Articular ambos sectores a través de elementos arquitectónicos que permitan la continuidad en el desplazamiento.

OBJ SECUNDARIO 2

Configurar un nuevo tejido social a través de la convergencia, donde el protagonismo sea del espacio público.

OBJ SECUNDARIO 3

Integrar a la propuesta elementos identitarios del territorio

02 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1 SUTURAUrbANA

*"La tela de araña
en insistentes y tenaces líneas,
redes o tenazas; la tela es columpio y trampa"*

Poemario Atrios, Silvia Eugenia Castellero (2020)

Procesos como el crecimiento desenfrenado de las ciudades sumado a la acelerada gestión de planificación urbana ha dado paso a la fragmentación de la ciudad, desde los vacíos urbanos abandonados hasta la fractura total de la estructura física del tejido (González y Cruz, 2015).

Por lo cual, recomponer y volver a hilar la costura urbana, se entiende como un nuevo tejido que permita la consolidación, reparación y reestructuración de sectores desarticulados de la ciudad. El proceso de costura de la trama urbana involucra factores relacionados con los sistemas, como los equipamientos o los programas, por lo que la interconexión de estas redes reestablece el tejido.

Algunas de las estrategias posibles para reconectar un territorio fragmentado son: corregir la distribución territorial de equipamiento consolidado, potencializar nodos de actividades sociales, económicas y culturales, además de la articulación armoniosa entre lo público y lo privado, lo individual y colectivo (Tella, 2007).

La recomposición del tejido urbano, no solo potencializa los sistemas, sino que también se enfoca en construir desde lo público, uniendo llenos y vacíos, lo construido y lo no construido para formular un trama y un tejido social que dialogue con el contexto.



Figura 09. PERSA TTE. CRUZ.
Foto de autora, 2022

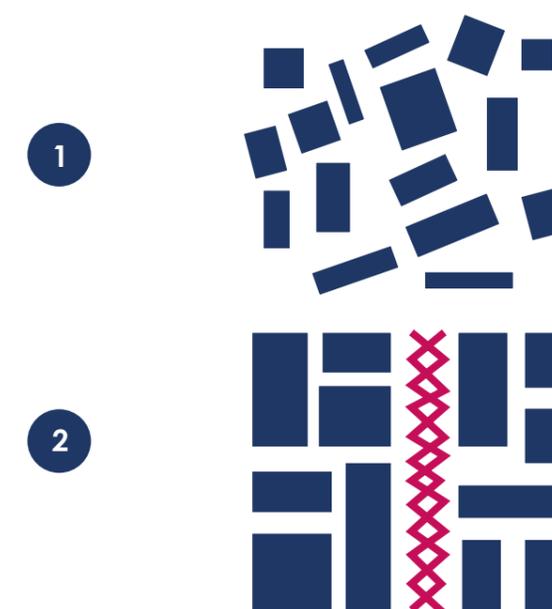


Figura 10. Sutura Urbana.
Elaboración Propia a partir
de Procesos de Sutura, 2022

En Pudahuel, al igual que en otras comunas, el proceso de crecimiento urbano en los últimos 50 años ha sido exponencial. La explosión demográfica alcanzó los 300 mil habitantes, por lo que se impulsó en 1980 su división administrativa con el fin de brindar una adecuada gobernabilidad al territorio. Dando origen a las comunas de Lo Prado y Cerro Navia que actualmente conocemos.

El límite sur del sector densificado en los años 80' era definido por la carretera ch-68, camino histórico desde 1802. Por lo que, en 1971 y tras la adjudicación de la concesionaria Vías Chile Ltda., se extendió su tramo desde Av. Libertador General Bernardo O'Higgins hasta el km 110, Av. Argentina en la Región de Valparaíso.

En la época del 90' la comuna al tener una posición periférica en la ciudad se le otorgó un bajo valor de suelo, en consecuencia experimentó un alto crecimiento habitacional subsidiado por el estado, por lo que proyectos residenciales de carácter social se dispusieron en masa al sur de la ruta ch-68.

Posterior a los 2000, el estado pasó a un segundo plano siendo un incentivador mercado inmobiliario, por lo que sociedades privadas adquirieron mayor relevancia. Esto generó que se gestionaran en el sector sur-poniente variados proyectos, poblando hasta el límite definido por la carretera Vespucio Norte, densificando en un corto período de tiempo una amplia área del sector sur de Pudahuel.

La puja de suelo por parte de las inmobiliarias y el también alto crecimiento poblacional en Maipú consolidó rápidamente a Pudahuel Sur, y a su vez incentivó nuevos proyectos al norte de la ruta, lo cual permitió un alto crecimiento en infraestructuras y servicios en esa zona. El crecimiento de Pudahuel evidencia que la planificación no consideró el impacto a largo plazo de la consolidación de un territorio que excluye a un elemento significativo, como la ruta ch-68, lo que produce una discontinuidad en el tejido, actuando como frontera entre ambos territorios, aportando un carácter independiente en cada sector.

Las carreteras tienen un papel fundamental en la forma del territorio, basta con observar la estructura de cualquier ciudad para apreciar la huella de las carreteras, que han dejado en ella. Si la escala de observación cambia, se observa que las rutas son las arterias por las que se canalizan las relaciones entre los distintos núcleos y actividades que lo conforman. (Tordesillas y Maddi, 2008).

La calle y los espacios públicos configuran una malla urbana, en la cual los flujos de movimiento son determinantes para entender la ciudad, no obstante la construcción de carreteras cercena los territorios, generando un no-contacto entre barrios, por lo que la malla urbana se vuelve ilegible. E inclusive, según estudios realizados sugieren que las personas que circulan por el sistema de autopistas pierde el contacto con los barrios que atraviesan (Greene y Mora, 2005).

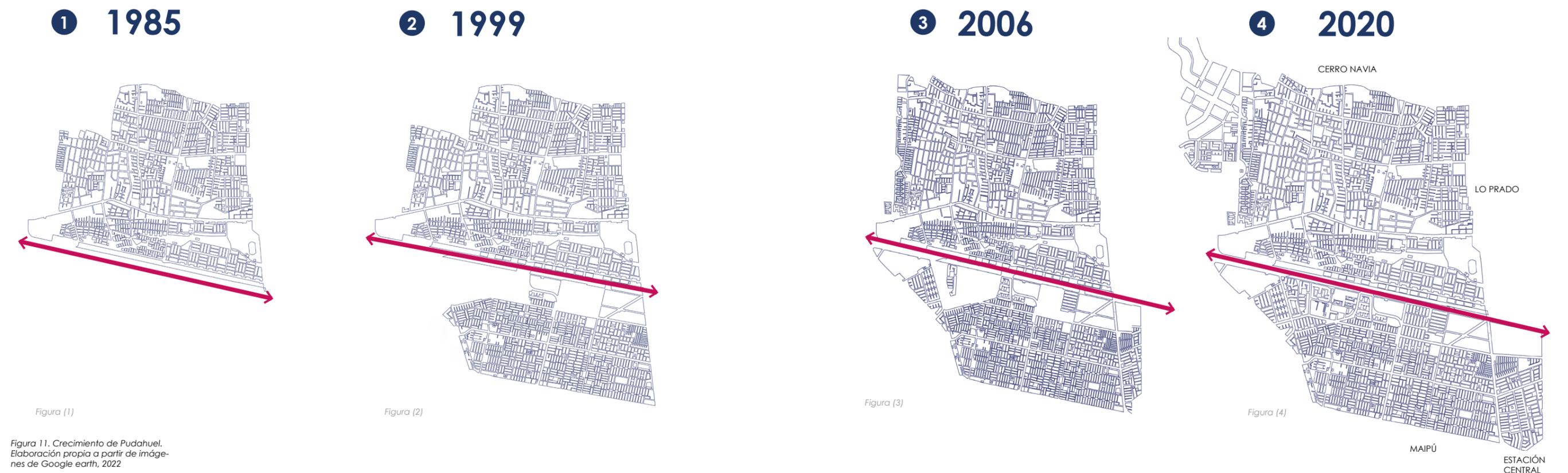


Figura 11. Crecimiento de Pudahuel. Elaboración propia a partir de imágenes de Google earth, 2022

2.2 HITO URBANO

Un hito arquitectónico o urbano destaca de la imagen del entorno, contrastando con su fondo permitiendo la lectura de la ciudad. Su escala espacial establece a los hitos como elementos significativos, debido a que presentan visibilidad desde muchas ubicaciones. Así también Kevin Lynch, en La imagen de la ciudad hace referencia a que la singularidad de los hitos es un aspecto único y memorable en el contexto. Si dichos elementos singulares "tienen una forma nítida se hace más fácil identificarlos y es más probable que se les escoja como elementos significativos" (Lynch, 1960, pág.98). Por lo que destacan en el tejido urbano por sus características físicas, por la ubicación estratégica, por su valor cultural y a veces histórico.

Ciertos equipamientos se distinguen como hitos, objetos o hechos tectónicos, con características singulares y únicos en su materialidad, ya sea a partir de su calidad arquitectónica o artística. La condición de "objetos" de algunos equipamiento permite la construcción de ciudad, en base a puntos referenciales (Franco y Zabala, 2012).

Los hitos consolidan el sentido de pertenencia y la identidad del territorio, esto debido a que conservan su capacidad de congregación a través del tiempo (Corzo, 2019). En Pudahuel se presentan dos escalas de hitos, ambas reconocidas por el habitante.

En primer lugar, se identificó el hito a escala metropolitana, destacando el Aeropuerto Internacional, la Ruta 68 considerando el Túnel Lo Prado y la Cordillera de la Costa, todos ejemplos reconocibles e identificables por el habitante santiaguino, otra generalidad inferida es que el usuario promedio de tales servicios involucra en menor medida al residente comunal.

Hitos en Pudahuel a nivel metropolitano

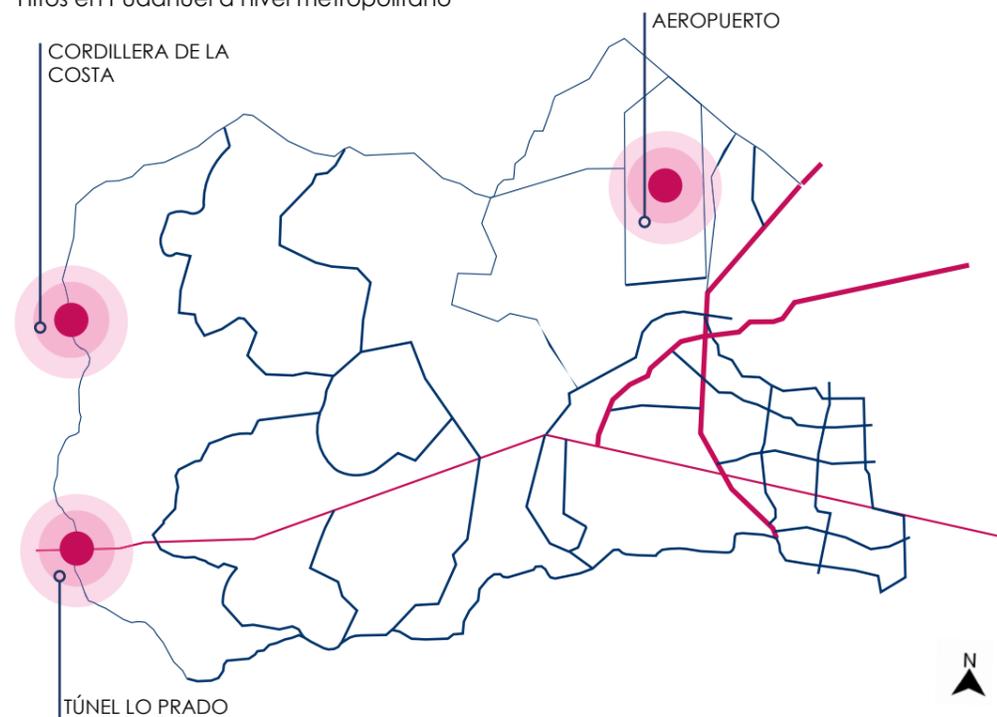


Figura 12. Hitos Pudahuel. Elaboración Propia. 2022

Los hitos comunales en el área residencial tienen un rol significativo en cuanto a la concentración de personas, destacando la Municipalidad, el persa Teniente Cruz y la Ruta 68. Los hitos preservan parte de la historia comunal y la experiencia del habitante.

Si bien, el proyecto tiene como fin constituir un nuevo hito para Pudahuel, que defina un punto de referencia espacial tanto para el norte y como para el sur del sector consolidado, su impacto también busca guardar relación con la escala metropolitana, pues este nuevo hito o objeto representa la experiencia de volver identificable Pudahuel y la periferia desde el usuario santiaguino promedio. Por ende, reconocible tanto para el usuario que transita a una lenta velocidad, el habitante, como para el que su velocidad supera los 100 km/hr., los automovilistas.

Hitos en el área consolidada residencial

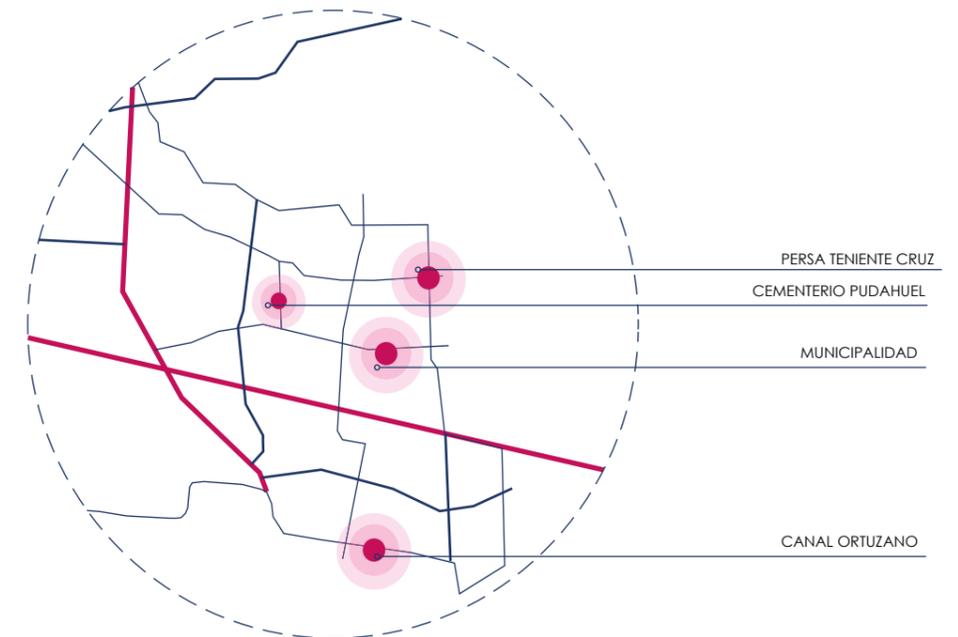


Figura 13. Hitos de Pudahuel Consolidado. Elaboración Propia. 2022

Figura 14. Municipalidad de Pudahuel. Foto de Autora. 2022

2.3 ESPACIO PÚBLICO

“El espacio público no puede trabajarse aisladamente de su contexto. Cada parque, cada plaza, y cada calle debe concebirse como componente de un sistema, que en conjunto satisfacen las necesidades de los ciudadanos.”

La Dimensión Humana, Jan Gehl (2014)

El espacio público es un abanico de posibilidades que involucran la movilidad, el intercambio, las actividades de encuentro y manifestación, entre otras acciones de distinta índole.

Desde la arquitectura, se puede abordar a través de la idea de la articulación entre elementos urbanos y naturales, así mismo, entre la idea de ciudad y entorno. Por ende, funciona como catalizador mediante la combinación equilibrada de los componentes arquitectónicos presentes en el paisaje (García-Domenech, 2021)

Igualmente, el espacio público no se puede entender sin la participación de la sociedad urbana debido al permanente uso y apropiación de dicho espacio. Pues la necesidad humana de interacción social requiere del espacio colectivo sin distinción (Artiaga, Urrea y Pedraza, 2012). Por lo mismo, en el espacio público se celebran y expresan prácticas sociales que orbitan en torno a dinámicas como: los imaginarios y las representaciones identitarias, que forman parte constitutiva del paisaje urbano (De Lacour, 2015).



Figura 15. Espacio Público. Imagen extraída de Google. 2022

Junto con lo anterior, la experiencia de habitar el espacio público revela variables formales en su composición. Tal como lo señala la Figura 17, en la cual se esquematizan las distintas expresiones en el espacio. Como la calle que representa el soporte de la vida pública, donde se evidencia la mixtura entre lo público y lo privado, mientras que los parques lineales se consolidan como extensiones morfológicamente largas y angostas, en donde se permite el dinamismo, debido al diálogo de los flujos en todo su recorrido.

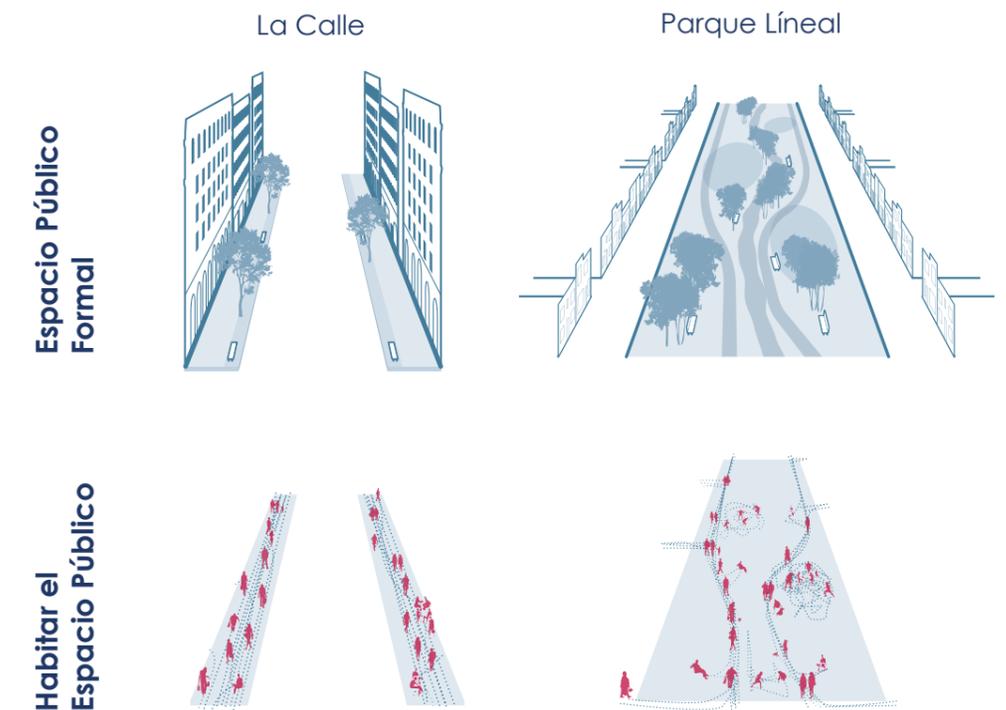


Figura 16. Elementos del sistema del espacio público en Chile. Por MINVU, PNUD, Gehl (2017)

Actualmente, el déficit de los espacios públicos representa una problemática para el futuro de las comunidades y por ende de las ciudades, existiendo incluso un porcentaje de habitantes que no tiene acceso a parques, plazas u otra área recreativa, esta información aparece detallada en la encuesta casen del 2017, la cual señala que un 12,4% de los hogares en Chile no disponen de parques y plazas a menos de 20 cuadras de distancia, mientras que un 13% no tiene acceso a equipamiento deportivo ni comunitario. Por lo tanto, se expresa como una deuda que evidencia una problemática, pues el espacio público es el principal elemento potenciador de un desarrollo urbano ambientalmente sostenible. En Pudahuel, la situación no dista de la realidad a nivel nacional, pero esta observación se profundizará más adelante en el documento a través del análisis territorial de las áreas verdes y recreativas de la comuna.

Para efectos del proyecto, el espacio público se aproxima a identificar lugares que usamos habitualmente, en función del ocio, de la recreación, del bienestar, del descanso o de la movilidad, en los que se establecen relaciones entre los habitantes y con el medio.

2.4 IDENTIDAD E INTEGRACIÓN

"El paisaje general funciona como un gran sistema de memoria para la retención de la historia y de los ideales de un grupo".

The image of city, Kevin Lynch (1960)

El espacio público no se puede entender a cabalidad sin abordar el concepto de identidad, debido a que la ciudad es un sistema abierto, por ende plausible a nuevas modalidades y lecturas del espacio, desde lo estético, lo social y lo cultural (Valera, 1997). Siendo entendido como un proceso que va de la concepción a la construcción de un soporte espacial de lugares y espacios socialmente compartidos, para permitir que los miembros de una sociedad se encuentren e interactúen (Dziekonsky, y otros, 2015).

La cultura urbana fortalece el sentimiento identitario, mediante la interpretación cognitiva del espacio (Franco y Zabala, 2012) esto hace referencia al imaginario del habitante, que entiende el espacio público a través del aprendizaje y de la experiencia personal o comunitaria, por lo que desarrolla una vinculación desde la apropiación y sentido de pertenencia al lugar.

En la misma línea Borja plantea que el espacio público debe asociarse a su capacidad de "estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural" (Borja, 1998, pág 73), es decir, la ciudad o más concretamente el espacio público es un escenario de encuentro de acciones sociales a fin de generar una identidad colectiva. Esto último, se refiere a la creación de un imaginario relacionado al uso o apropiación de un determinado espacio, donde el foco no es el individuo, sino la colectividad, que se caracteriza por su dinamismo, al variar con el tiempo debido al espacio, a las personas y a las experiencias desarrolladas.

En relación a Pudahuel, debido a su configuración territorial fragmentada y desarticulada, el concepto de identidad aborda más de una arista, pues varía en relación al habitante y al medio sobre el cual este siente apropiación. Por ende, el individuo de Pudahuel rural se desarrolla en un escenario distinto al que vive en el área residencial consolidada de Pudahuel y así mismo existe una distinción entre la identidad norte y sur de la comuna. Lo cual representa una oportunidad para generar a través del proyecto una identidad común en el Pudahuelino, involucrando más de una directriz, pues se reconoce la riqueza y el carácter de cada área, respondiendo a las necesidades espaciales del habitante y a la integración comunal.

2.4.1 De Las Barrancas a Pudahuel

Para abordar la identidad de Pudahuel se revisó el texto "Pudahuel, En camino a la memoria" del cual se desprenden las siguientes ideas:

La construcción de identidad en Pudahuel, se remonta a unos 12 mil años atrás con la presencia de grupos nómadas que se desplazaban entre la cordillera de los Andes y la Costa. En el sector de El Noviciado se encontraron vestigios de algunas de estas culturas, incluida la Picunche que denominó a este sector del valle como Dawell. Otro importante aporte de culturas prehispánicas en territorio pudahuelino fue la influencia Inca, debido a la construcción de un avanzado sistema de riego mediante acequias alimentadas por las aguas del río Mapocho.

Posteriormente, las huestes españolas llegaron a Chile organizando el territorio conquistado, junto a diversas órdenes religiosas como mercedarios, franciscanos y jesuitas, cuyo propósito era evangelizar en la fe católica a los habitantes originarios del nuevo continente. En Pudahuel no hubo excepción, siendo los jesuitas los que tomaron principal protagonismo en dichas tierras. Miembros de la orden religiosa se desempeñaban como orfebres, artesanos agricultores, ganaderos y maestros, lo que trajo consigo prosperidad económica y cultural a la zona.

Luego de la época colonial y de los mayorazgos establecidos en la región, la urbe concentrada en la capital sufre una importante explosión demográfica, por lo que ciertos incentivos territoriales como la formación de la Parroquia San Luis Beltrán, junto con el cementerio del mismo nombre consolidaron la residencia definitiva de los lugareños. En 1897, tras la insistencia de los vecinos que demandaban administración y servicios para el sector se creó la comuna de Las Barrancas.



Figura 17: Vista de Pudahuel registrada por María Graham en su viaje a Chile en 1822. Archivo Fotográfico Universidad de Chile.

Las costumbres urbanas aportadas por los modernos residentes, y las tradiciones de los antiguos campesinos que conservan sus viejas memorias se entrelazaron para formar una nueva identidad comunal que refleja el tránsito por las diferentes etapas en la historia. Además dan cuenta del proceso de integración paulatina al que se ha enfrentado históricamente Pudahuel.

La identidad de la comuna se construye a partir de varios elementos, hechos o relatos significativos del sector, que han fundado las bases de apropiación e integración. En los siguientes párrafos se esbozan algunos de estos hitos de la historia de Las Barrancas y de Pudahuel.

Huella social

La malla urbana de Santiago después de la migración campo-ciudad, creció significativamente, dando como oportunidad nuevos asentamientos alejados del núcleo de la capital. Por lo que, la construcción de ciudad fue a través de gente pobladora, la cual se tomaba terrenos estableciendo nuevos territorios. Así es el caso de Pudahuel que se gestó mediante la ocupación de una clase social de estrato bajo, la cual mediante organización social logró establecerse como las Las Barrancas, sin embargo esta identidad sólo está asociada a Pudahuel Norte, mientras que en Pudahuel Sur la historia es mucho más reciente, sin antecedentes de toma de terrenos, más bien responde a nuevas políticas públicas en cuanto a vivienda y gestión inmobiliaria.

No obstante hay una deuda de identidad y esta no solo es simbólica, sino también física en cuanto a la concentración de equipamientos relevantes en el norte, siendo el sur desplazado y asociado a la realidad de la comuna vecina, Maipú.



Figura 18: Paseo a Lo Aguirre, Pudahuel en 1950. Foto extraída de Google

Hito natural: Donde se encuentran las aguas

Desde una perspectiva geográfica en Pudahuel se ubica el punto más bajo de la Región Metropolitana, mismo lugar donde confluyen las aguas de los esteros de la cordillera de la Costa con el Río Mapocho que nace a raíz del deshielo de la Cordillera de los Andes. De aquí se desprende el significado de Pudahuel, lugar donde se juntan las aguas de las cordilleras. Para reforzar esta idea, el territorio goza de un suelo rico en pomacita, material de origen natural y autoestructurante, que impide la filtración del agua de ríos, por lo que en Pudahuel se generan posas o espejos de agua naturales, dada la particularidad del suelo que dan cuenta de la identidad del paisaje en el territorio, donde a través de la historia, lugareños y foráneos han buscado refrescarse y dar una pausa en su camino.

Al vincular lo anterior con la realidad actual, se genera una contradicción, esto debido a que en el comuna se juntan las aguas, produciendo una idea de conexión orgánica, no obstante el territorio está dividido entre un norte y un sur, sin un diálogo. Así también, el agua de pozas como el río eran parte del cotidiano del habitante, mientras que ahora está desaparecido del imaginario colectivo, dejando solo la huella histórica. Por lo que, la presente investigación entiende el valor del recurso hídrico como oportunidad de enlace y reintegración social en la comuna, más no como idea central pues esta se orienta en la Ruta 68.

Deporte, como herramienta unificadora

“Las canchas de tierra son un lugar de encuentro y reconocimiento comunitario, en donde el partido es una actividad que tiene sentido mucho más allá de sí misma. El club deportivo y la cancha de fútbol muchas veces se han constituido en espacio de articulación de la organización popular, pero ello inseparablemente ligado al sentido propio de diversión y entretenimiento”.

Origen y Futuro de una Pasión. Eduardo Santa Cruz. 1995.

En Las Barrancas, la historia del fútbol se confunde con el nacimiento de la comuna. Por el año 1913 se organizan los primeros encuentros deportivos entre algunos equipos de carácter comunal: el Deportivo Pudahuel, El Noviciado, El Tranque, entre otros. Juntas de vecinos, centros de madres, centros culturales llenaban de vida las actividades deportivas de la comuna. En 1968 ocurrió un hecho histórico para el club deportivo Pudahuel, logrando ganar el campeonato nacional organizado por la CCU, obteniendo como premio la oportunidad de jugar en Buenos Aires. Esto constituye la raíces deportivas de la comuna y el énfasis actual en incentivar a los jóvenes y adolescentes a la actividad física.

2.5 SÍNTESIS FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

En Pudahuel se evidencia ciertas variables que dan cuenta de la realidad comunal, la cual está influenciada en su trama urbana por las estrategias de estado y las entidades privadas, lo que ha definido una forma de hacer territorio con la imposición de un tejido urbano desconfigurado que no mantiene ningún diálogo entre sus partes. Por lo mismo la presente investigación se hace cargo de un territorio que presenta una dicotomía en cuanto a dos sectores con características tanto espaciales como identitarias distintas que carece de un hito social que unifique e integre a la comunidad. Sin embargo, tal como lo considera Allen, las obras de infraestructura crean "sistemas de continuidad" que a través del movimiento e intercambio generan complejos patrones de desplazamiento. (Allen, 1999). A raíz de lo anterior se aborda la problemática de manera integradora, aplicando énfasis en determinar un área puntual en la Ruta 68.

Los efectos que tienen las rutas resultan contradictorios en la ciudad por un lado disminuye la integración local y por el otro aumenta la integración global. Sin embargo la correcta planificación de estrategias de conexión y puentes de desplazamiento, mitiga la ruptura del territorio. Bajo estos parámetros, se propone identificar el territorio físico, social y natural para ser puesto en valor por su potencialidad en la comuna y proyectar la oportunidad de un elemento arquitectónico articulador entre el tejido urbano del sector norte y el tejido sur de la comuna.

03 DIAGNÓSTICO PUDAHUEL CONSOLIDADO

3.1 ANÁLISIS PUDAHUEL CONSOLIDADO

"Las viejas de Barrancas fueron mi primera fuente"
Violeta Parra

Con la intención de generar un óptimo análisis, se enfocaron las variables al área de interés y oportunidad en relación al habitante, por lo que el análisis de desarrolló entorno a Pudahuel Consolidado, mientras que el otro 90% de superficie comunal no fue abordada, ni estudiada para efectos del proyecto. Sin embargo la identidad que se busca plasmar a lo largo del proceso, pertenece a la totalidad de la comuna, entendiéndose como un único territorio, ya sea por los elementos históricos, naturales y/o construídos presentes en Pudahuel.

También es importante destacar que tanto la identidad como la apropiación la construyen las personas, a partir de cómo estas habitan su entorno, por lo mismo la constante se orienta a distinguir los dos escenarios presentes y contrastantes, Pudahuel Norte y Pudahuel Sur. Si bien el propósito no es categorizarlos, para definir un área mejor de una peor, es elemental para el desarrollo del proyecto realizar un análisis que permita la caracterización y diferenciación cuantitativa y cualitativa de elementos y oportunidades en cada cada sector.

Ahora bien, el objetivo principal de la propuesta que se desea plantear es generar una sutura capaz de integrar el tejido Norte con el tejido Sur, estableciendo así un diálogo que conforme una identidad común. No obstante la extensión de la carretera 68 por Pudahuel consolidado es de aproximadamente 3.5 km, por lo que el presente análisis buscó identificar un lugar puntual y estratégico, que fuera el adecuado para generar una vinculación armoniosa del tejido. a través deel equipamiento colindante, de la trama existente, de la vialidad y de las oportunidades de áreas verdes.



Figura 19. Afueras del Metro
Pudahuel
Fotos de Autora. 2022



Figura 20. Explanada
Parque Amengual
Fotos de Autora. 2022

3.2 ESPACIO CONSTRUIDO Y NO CONSTRUIDO



Figura 21. Plano Noli Pudahuel
Elaboración Propia. 2022

La composición del espacio construido de la comuna se puede dividir en dos principales zonas, que se delimitan por la Ruta ch-68, la cual genera un amplia frontera, por lo que se puede observar que la comuna se configura independientemente el norte del sur, tal como lo muestra la figura (x) el área norte se presenta más compacta en relación al sur, en el cual se revela la disgregación cercana a la ruta.

En cuanto al norte, la densificación se establece en amplios paños, en estos las edificaciones se manifiestan en viviendas de uno o dos pisos y en edificios de hasta 5 pisos. Mientras que el espacio no construido se reconoce por áreas puntuales de mayor proporción, las cuales se han reconvertido pasando de ser microbasurales a áreas verdes consolidadas entre plazas, parques y complejos deportivos,

En relación al sector sur, los espacios no construidos se establecen en una menor escala en relación a la densificación, por lo que pequeñas plazas y la ausencia de áreas verdes de mayor envergadura quedan en manifiesto, junto con esto, el área de densificación es menor, no obstante, las edificaciones cercanas a la ruta permiten hasta 10 pisos. También se presentan barrios con características morfológicas particulares que dan cuenta de proyectos contemporáneos incorporados a la trama con el paso de los años.

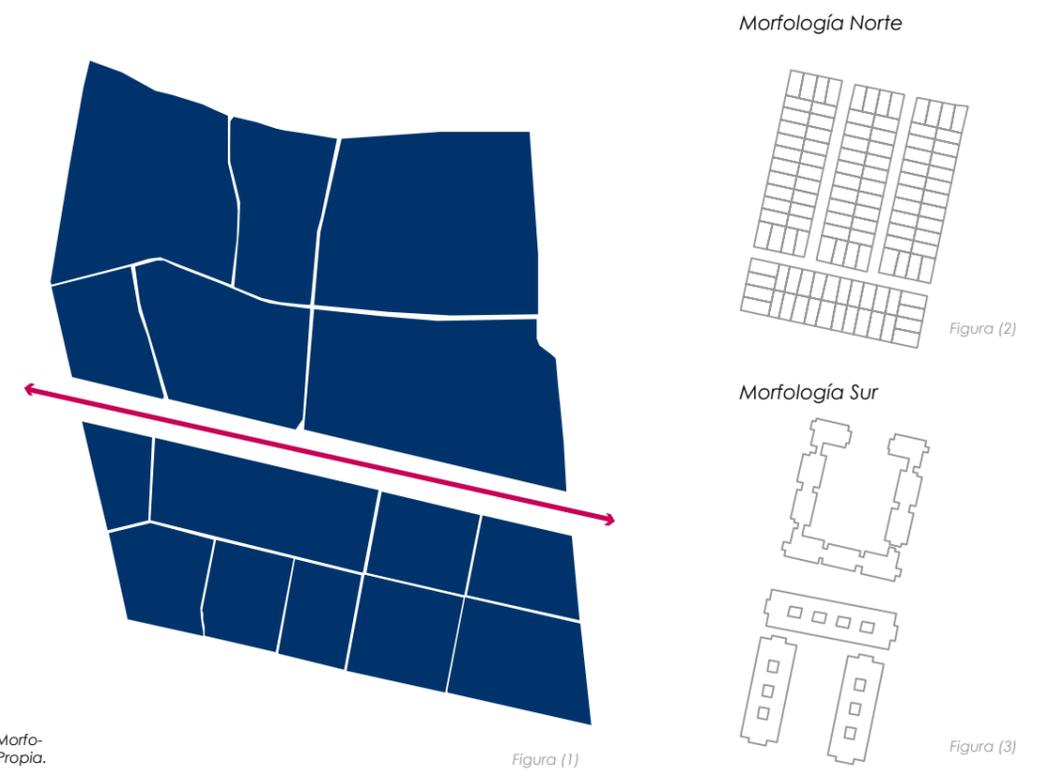
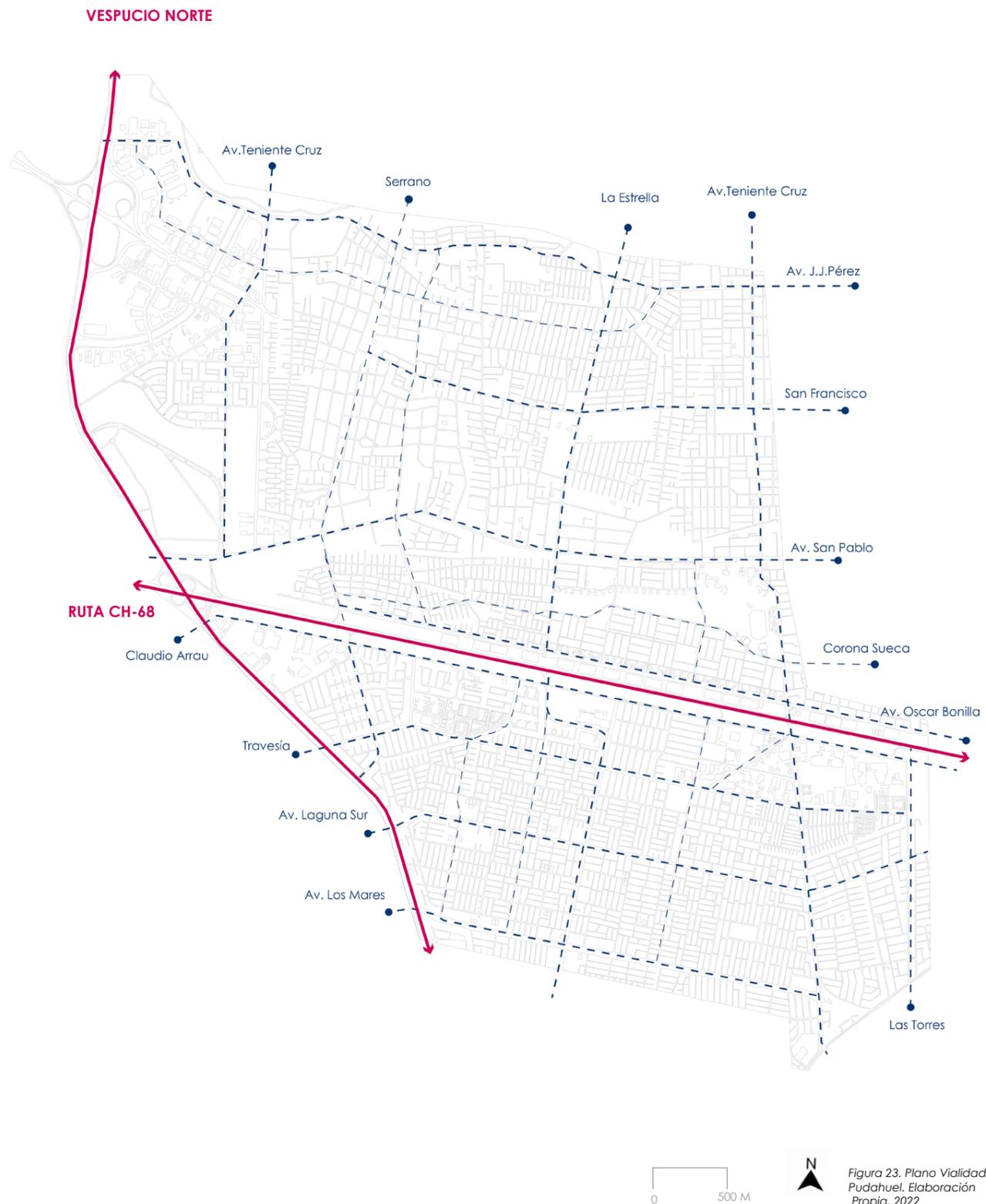


Figura 22. Esquemas Morfológicos. Elaboración Propia. 2022

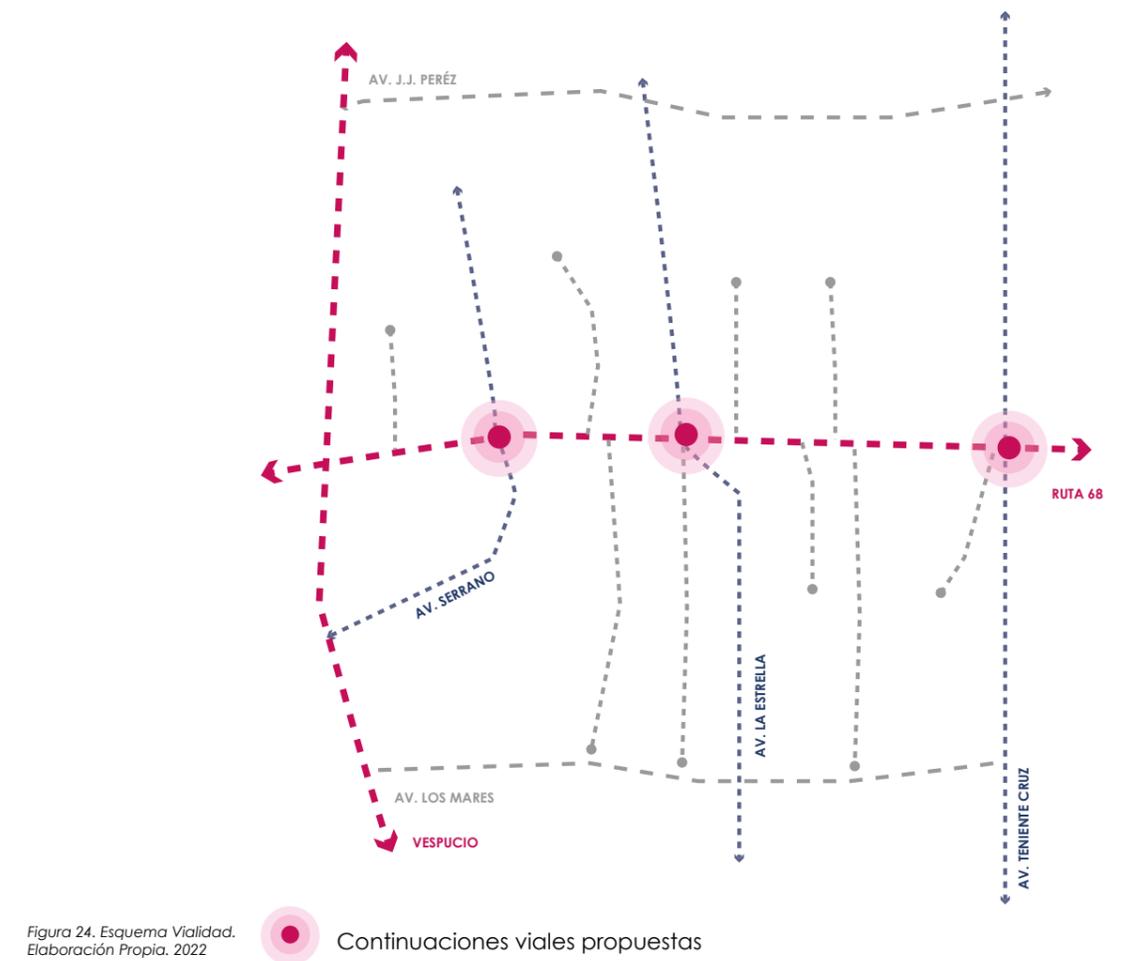
3.3 TRAMA VIAL Y CONECTIVIDAD



La materialización de proyectos urbanos ha generado cambios moderados en la estructura urbana de Pudahuel, se puede observar que los barrios se han distribuido heterogéneamente y que a su vez presentan variaciones según su cercanía a ejes viales estructurantes.

Dada la morfología de la comuna y la división espacial que existe en la actualidad, se deja en evidencia en la figura (x) que sólo dos ejes presentan vinculación directa entre norte y sur, Av. Teniente Cruz por el Oriente y el paso bajo nivel de la caleta de Vespucio por el Poniente, con una distancia aproximada de 3.5 km entre ambos cruces, esto demuestra la deficiente conectividad vial presente en la comuna, además de que el desplazamiento del peatón queda sujeto a tres pasarelas a lo largo de toda la extensión de la ruta ch-68 por Pudahuel urbano consolidado.

Sin embargo, a pesar de la grieta urbana generada por la carretera, ciertas calles longitudinales prolongan su extensión norte/sur a través de la ruta, sin una conexión directa, tal es el caso del eje Serrano y el eje La Estrella, esta última presenta un relevancia jerárquica con respecto a los ejes paralelos, pues es la única que recorre en toda su extensión longitudinal a Pudahuel, y además es un eje con vinculación directa tanto a Cerro Navia por el Norte, como a Maipú por el Sur.



3.4 ÁREAS VERDES URBANAS

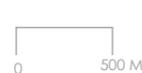


Figura 25. Plano Áreas verdes. Elaboración Propia. 2022

La interacción de procesos como expansión, densificación e incremento de la ocupación del suelo generó a largo plazo una pérdida de espacios verdes que se encuentran dentro del área urbana de la comuna. Estos permanecen bajo la presión de la urbanización que reemplaza dichas áreas por viviendas, vialidad, equipamientos y otras actividades.

Cabe destacar que entre Pudahuel Norte y Pudahuel Sur abarcan más del 90% de las áreas verdes urbanas de la comuna, lo cual representa a 1.290.896,6 (m²), sin embargo, se advierte un déficit del 10,37% de áreas verdes en relación a lo óptimo según la densificación presente y lo sugerido por la Organización Mundial de la Salud de 9m² de área verde por habitante.

Estas áreas asociadas a vialidad se caracterizan por tener menor presencia de árboles y predominio de césped, cubresuelos, gramíneas o arbustos de menor tamaño. Por esta razón generan una menor diversidad de servicios ecosistémicos. Algunas áreas contenidas en los enlaces entre autopistas tienen una importante superficie de césped, por lo que son utilizadas con fines recreativos, aunque éste no es su objetivo central. No obstante, su extensión, asociada a una buena mantención los convierten en espacios atractivos para las personas, en un contexto con escasas áreas verdes recreacionales. Tal como sucede al sur de la ruta-68, cuya área está establecida para ser Parque intercomunal sujeto a la vialidad de la carretera. En la actualidad se encuentra en estado de abandono y con abundantes microbasurales en toda su extensión.

Por último, estas áreas también entregan servicios de soporte, como captura de carbono y producción de oxígeno dado el carácter de la comuna y la alta contaminación multiescalar presente como vertederos, industrias y la misma condición geográfica, además de amortiguar la situación acústica dada la presencia del aeropuerto. Lo que revela la necesidad urgente de áreas verdes y espacios públicos destinados al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

Superficie de áreas verdes habilitadas en el área urbana, comuna de Pudahuel

SECTOR	SUPERFICIE (M2)	%
Pudahuel Norte	738.889,4	57,2
Pudahuel Sur	431.554,9	33,4
Resto de área urbana	120.452,3	9,3
TOTAL	1.290.896,6	100,0

Figura 26. Tabla Áreas Verdes. Elaboración Propia. 2022

3.5 EQUIPAMIENTO DEPORTIVO, SOCIAL Y RECREATIVO

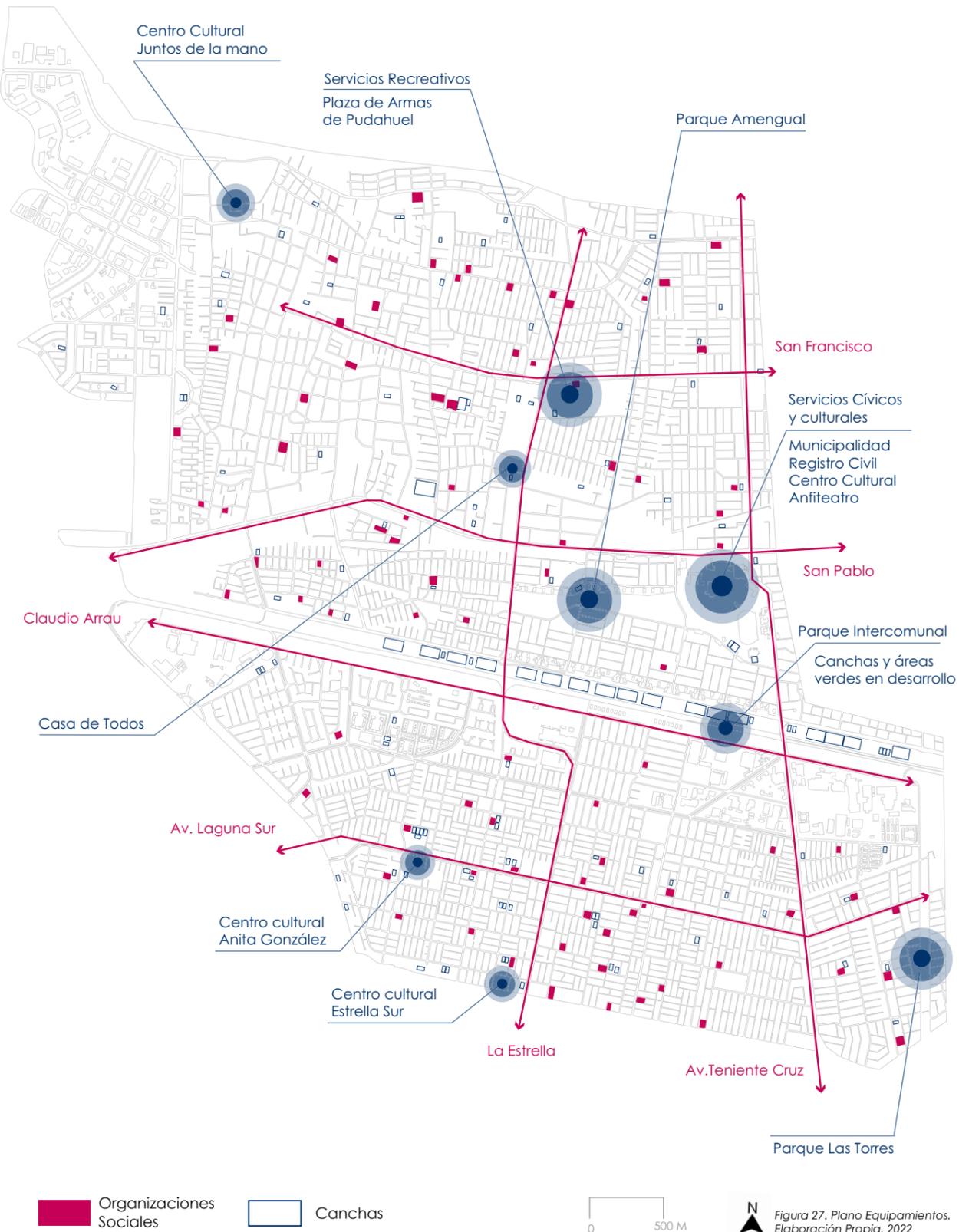


Figura 27. Plano Equipamientos. Elaboración Propia. 2022

En términos de crecimiento del área consolidada de Pudahuel, se impulsó un alza de viviendas mediante inversiones públicas y privadas, dichas viviendas han adquirido un importante rol residencial mixto, sin embargo tanto equipamientos como servicios se posicionan con fuerza en la actualidad. Según antecedentes inscritos en el Plan Regulador vigente, los ejes transversales con mayor concentración de equipamientos son de norte a sur: San Francisco, Av. San Pablo, Claudio Arrau y Av. Laguna Sur, mientras que los ejes longitudinales con mayor concentración son de oriente a poniente son: Av Teniente Cruz y la Estrella.

Se registraron además, los principales equipamientos de carácter cultural, recreativo, cívico y deportivo del área consolidada, notando a partir de esto un desbalance en cuanto a la distribución de tales equipamiento, puesto que los de mayor jerarquía y relevancia comunal, como la municipalidad, el estadio, el anfiteatro y el principal pulmón verde de la comuna se encuentran en el sector norte.

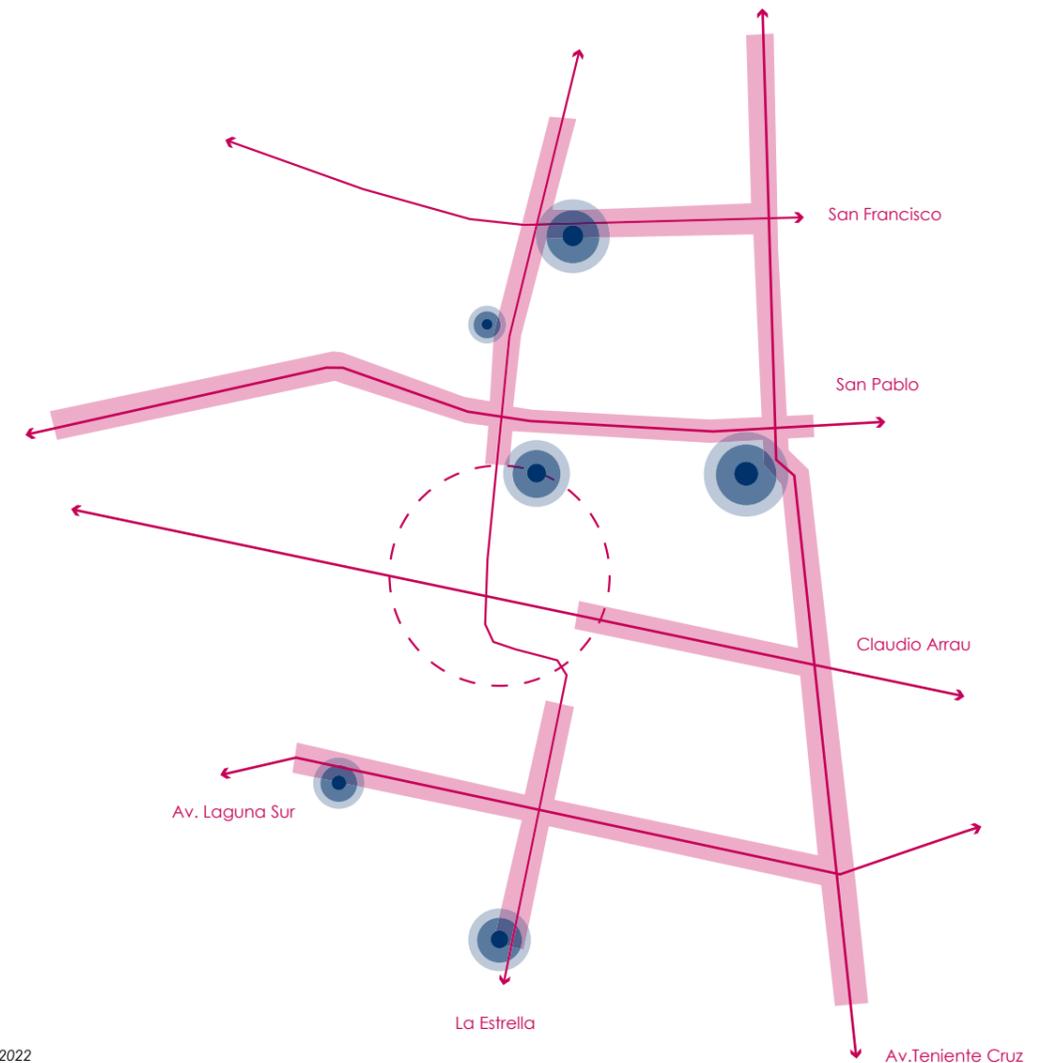


Figura 30. Esquema Equipamiento. Elaboración Propia. 2022

3.6 SÍNTESIS DE PUDAHUEL CONSOLIDADO

Debido al crecimiento de Pudahuel, en el cual se consolidó un sector antes que el otro, se genera una distinción entre las variables resultantes de ambos. Esto se identifica, por ejemplo, en las extensiones prediales y morfológicas, siendo de mayor dimensión las del sector norte, o también en las áreas verdes, donde el sector norte presenta parques, mientras que el sur se distingue por una red compleja de plazas. En cuanto a la vialidad, esta da cuenta de que el sector norte tiene una mayor conexión con su entorno y el centro de Santiago, al extenderse importantes ejes metropolitanos, en tanto que Pudahuel Sur queda confinado entre el norte, Maipú y Estación Central.

Ahora bien, con el fin de sintetizar la información global, sin distinción entre las partes del total, se elaboró la siguiente tabla con aspectos tanto positivos como negativos de la comuna. Cabe mencionar que los aspectos que presentan deficiencias son vistos como una oportunidad para el mejoramiento del territorio.

Aspectos Negativos	Aspectos Positivos
Déficit de áreas verdes consolidadas de escala local y comunal.	Reconocimiento de pequeñas concentraciones de equipamiento y servicios como subcentralidades
Segregación urbana producto de barreras viales	Conectividad aérea dada por el aeropuerto y la conectividad terrestre mediante la ruta bioceánica.
Densidad predial y hacinamiento en zonas residenciales.	
Baja dotación de equipamiento en zonas residenciales consolidadas.	
Discontinuidad vial en varios sectores que afectan la conectividad interna en el área urbana consolidada.	

Figura 29. Tabla de aspectos de Pudahuel. Elaboración Propia a partir del PRC. 2022

3.7 EMPLAZAMIENTO

A partir del diagnóstico comunal, se desprendió que el eje La Estrella presenta mayor potencialización en el futuro, esto debido a que concentra variados equipamientos, servicios y áreas verdes, los cuales tiene un rol fundamental para la población tanto del sector norte, como sur de la comuna, por lo que otorgarle valor y consolidarla como uno de los principales ejes longitudinales es una directriz del presente proyecto.

Así también, la intersección entre La ruta 68 con la Estrella, no presenta ningún diálogo en la actualidad, a causa de la división producida por la carretera, se considera como una subcentralidad en el orden comunal, pues convergen elementos que invitan al encuentro social. Por lo mismo, se define esta área como emplazamiento para generar un nuevo tejido urbano y social.

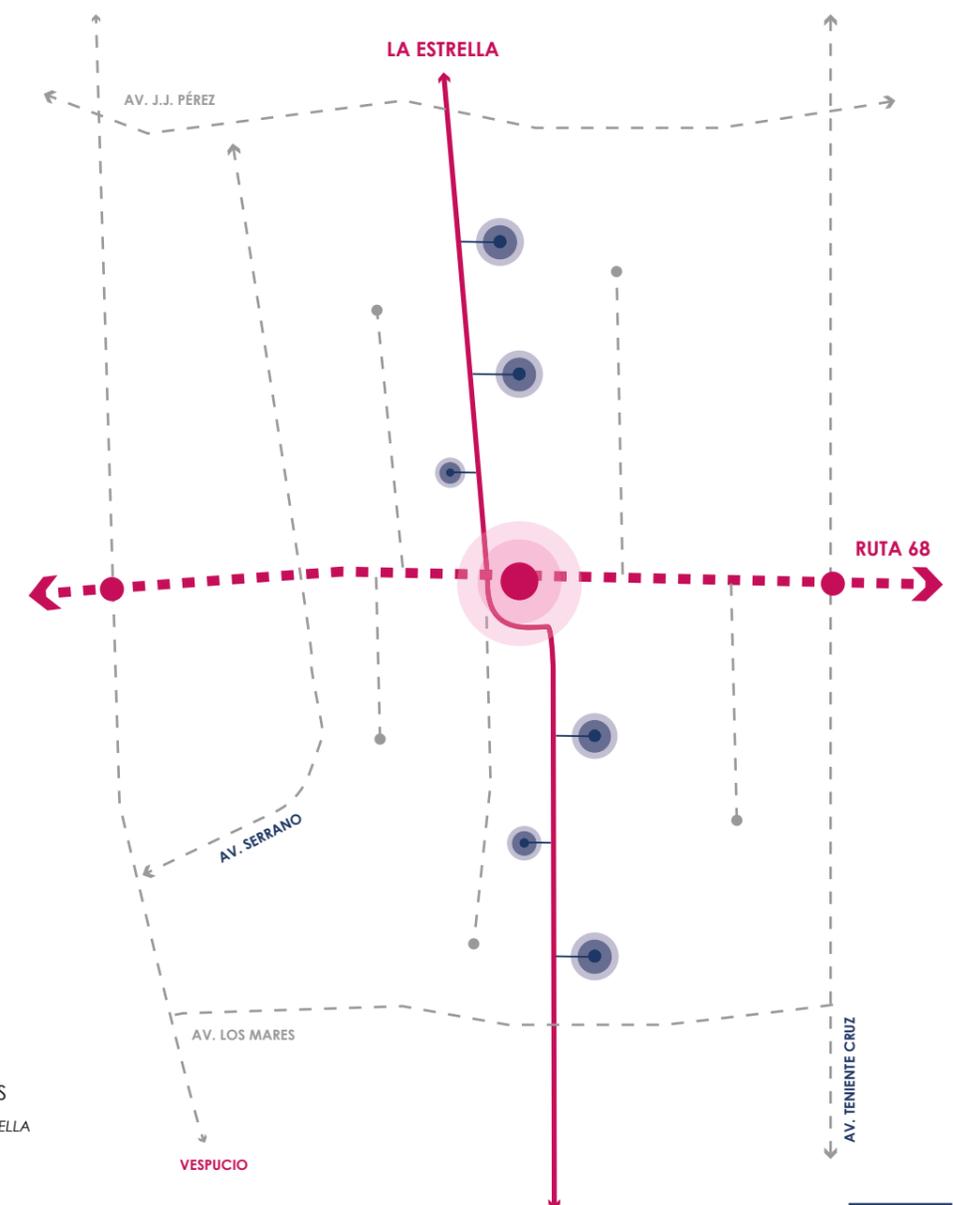


Figura 30. Esquema EJE LA ESTRELLA. Elaboración Propia. 2022

3.8 ELEMENTOS INTERSECCIÓN RUTA 68 | LA ESTRELLA

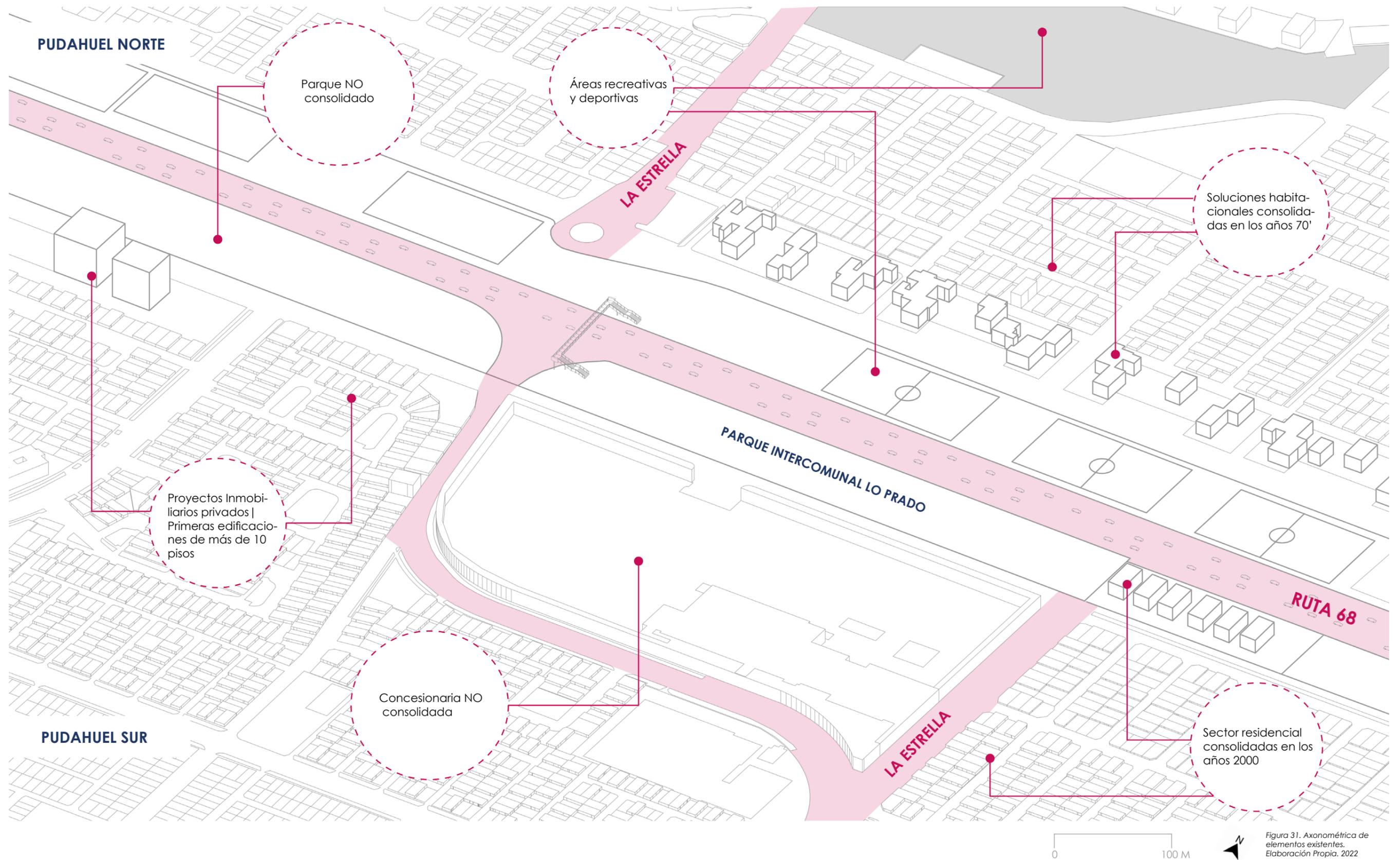


Figura 31. Axonométrica de elementos existentes. Elaboración Propia. 2022

3.9 REGISTRO FOTOGRÁFICO

PUDAHUEL SUR

RUTA 68

PUDAHUEL NORTE



- 1. MASA ARBÓREA
- 2. HUELLA | Vestigios de caminos
- 3. MICROBASURALES

- 4. HUELLA DE CANAL
- 5. VEGETACIÓN

- 6. ZONA DEPORTIVA NO CONSOLIDADA
- 7. SITIOS ERIAZOS
- 8. ESTACIONAMIENTOS ESPORÁDICOS



Figura 32. BORDES RUTA
Fotos de Autora. 2022

Figura 33. Secuencia de fotos
Fotos de Autora.2022

3.10 NORMATIVA

Según el Plan Regulador Comunal, la extensión del parque es considerada como Área Verde de Utilidad Pública (AVUP), por lo que está sujeto a la vialidad de la ruta y a las estrategias del MOP. Junto con lo anterior, se rige por el artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), estando inscrito en las áreas verdes del Plan Regulador Metropolitano de Santiago vigente. Además le aplica el artículo 2.1.30 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Este último punto hace referencia a que la Municipalidad podrá autorizar construcciones de hasta el 10% de la superficie total, mientras se garanticen las obras paisajísticas establecidas (OGUC,2019).

En la figura (x), se presenta la zonificación específica de la intersección de la Ruta y el eje La Estrella, además de los componentes próximos, los que en su mayoría cumplen con una especificación residencial y de equipamiento, que varían en cuanto a las densidades y alturas permitidas.



3.11 VISIÓN MUNICIPAL

A lo largo de la investigación se hizo fundamental consultar al ente municipal, por lo mismo se entrevistó a Carmen Campodónico, Directora de la SECPLA y a parte del equipo de estudio de integración de la Ruta 68. La presente entrevista se encuentra completa en los anexos del documento. En los siguientes párrafos queda detallado lo que se extrajo del diálogo, la visión del municipio, lo estipulado por el plano regulador metropolitano y las concesiones futuras en el territorio.

La Ruta 68

La municipalidad de Pudahuel se ha propuesto resignificar y poner en valor los elementos naturales de la comuna, en base a la conexión e integración de estos, a través de las carreteras, generando corredores de verdes que amortiguan la herida vial y brinden una continuidad del paisaje blando. Por lo mismo la Ruta Ch-68, está presente en su agenda institucional, extendiendo lo que se conoce como parque Intercomunal Lo Prado hasta el Túnel del mismo nombre. Para este fin, el momento actual es relevante pues al inicio del año 2023 se acaba la concesión de Rutas de Chile y prontamente se firmará un nuevo contrato con una duración de por lo menos 25 años. Por lo que el municipio tiene la tarea de llevar las demandas populares hasta la mesa de conversación. Según palabras de la directora de la SECPLA la Ruta-68, desde el tramo Neptuno hasta La Estrella tendrá una extensión bajo nivel, esta información es corroborada por el PRM, al considerarse 3 nuevos puentes a nivel, de mejor estándar que el puente Teniente Cruz, único en la actualidad. Para tal fin, tanto el MOP como la Secretaría de Planificación de Transporte han llevado propuestas esquemáticas hasta la alcaldía, sin ninguna decisión hasta la fecha.

Parque Intercomunal Lo Prado

En cuanto al Parque Intercomunal Lo Prado, se proyecta en franjas contiguas a la carretera, se indicó también que no se ha elaborado ningún estudio sobre soterrar la ruta y generar una única explanada de parque por lo que lo más cercano a una próxima modificación es un trinchera, semejante a un río abierto.

Eje La Estrella

Mientras que La estrella, eje seleccionada a través del análisis del territorio, tiene un relevante valor a nivel local tanto estructural como histórico y simbólico, pues es un eje fundacional en Pudahuel y además se encuentra geométricamente en el centro de la comuna, constituyendo así la intersección entre La Estrella y la Ruta 68 como el corazón de la zona urbana, con un carácter intercomunal.

3.12 FUTURA INTERSECCIÓN RUTA 68 | LA ESTRELLA PROPUESTA POR PRM DE SANTIAGO

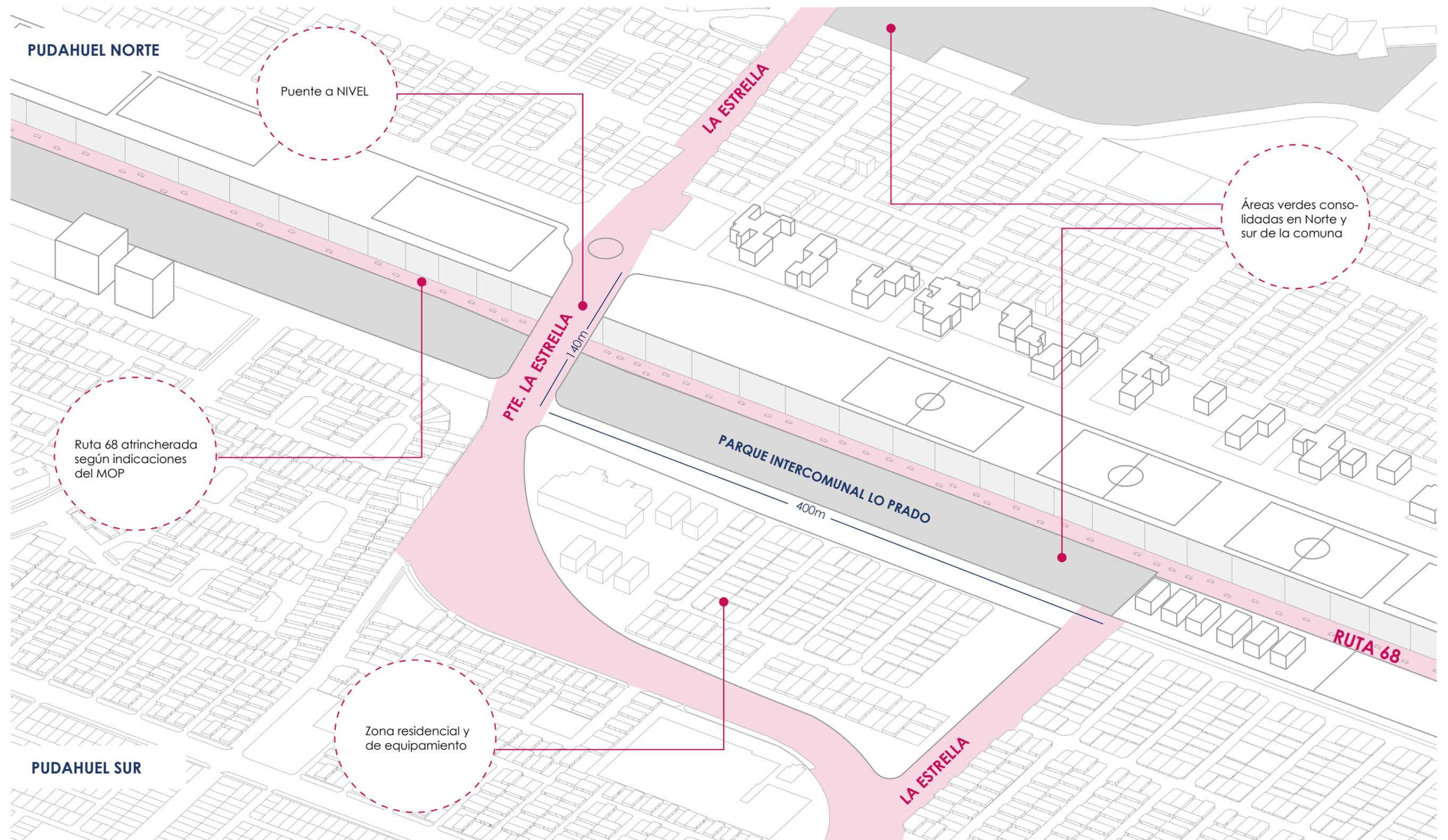


Figura 35. Axonométrica elementos propuestos por MOP y SECTRA. Elaboración Propia. 2022

04 Proyecto

4.1 IDEA DE PROYECTO

Para efectos del Proyecto y su ciclo de vida, que espera ser superior a 40 años, se utiliza como referente la imagen de comuna propuesta por el MOP y SECTRA, la cual está plasmada en los puentes a nivel en el Plan Regulador Metropolitano, lo que indica que la carretera se atrincherara al igual que en el puente TTE. Cruz. Por lo que bajo este nuevo escenario, y con un puente que responde al flujo vehicular, más no a la integración social. Se proponen los siguientes lineamientos generales:

1. Suturar sector A y B permitiendo la continuidad y la reunión social
2. Consolidar área Deportiva Comunal, por considerarse motor social (A)
3. Establecer un parque para el sector sur de Pudahuel Consolidado, por presentar un déficit en cuanto a servicios recreativos (B)

Lo anterior se considera debido al diagnóstico de la realidad urbana de Pudahuel realizado en el capítulo anterior, en el cual se establece el espacio público como protagonista, siendo el articulador del encuentro ciudadano. En este punto se busca integrar el Norte y Sur de la comuna, potencializando los atributos dados tanto por el territorio como por la riqueza social. Si bien el proyecto es el elemento arquitectónico vinculador entre ambos sectores, el cual se reconocerse como puentes, parte de las aristas de la propuesta también involucran el área deportiva y el área verde, pues son parte del borde significativo.

La idea de sutura urbana territorial, da cuenta no solo de vincular de forma física el territorio, sino también reconoce la potencialidad de la conexión virtual dada por los equipamientos y la trama consolidada que permite generar un circuito macro, uniendo actividades del norte con el sur. Junto con lo anterior, se hace énfasis en que proporcionalmente el norte se caracteriza por predios o programas de mayor dimensión, mientras que en el sur se genera un red micro y repetitiva. Por lo que, el proyecto también involucra un tejido entre ambas realidades.

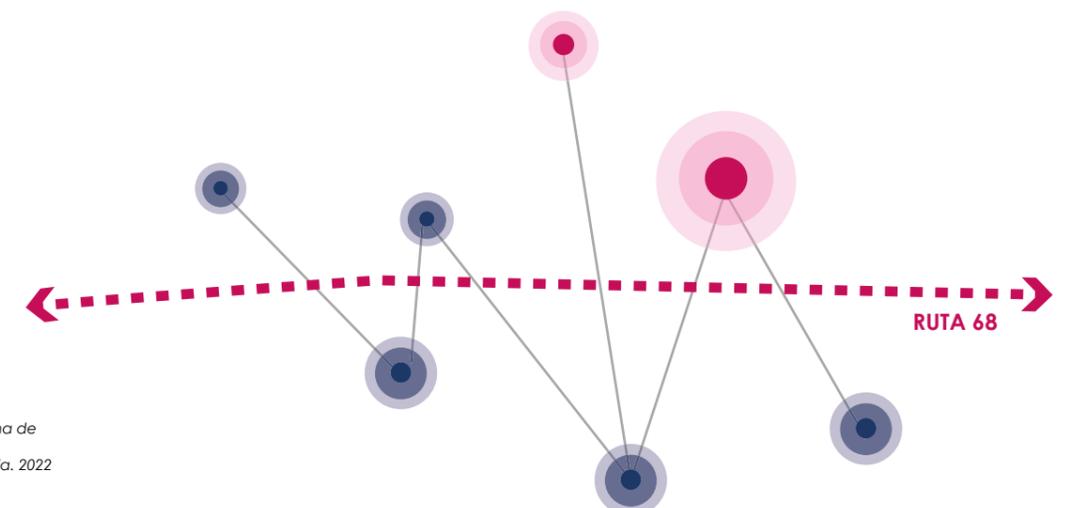
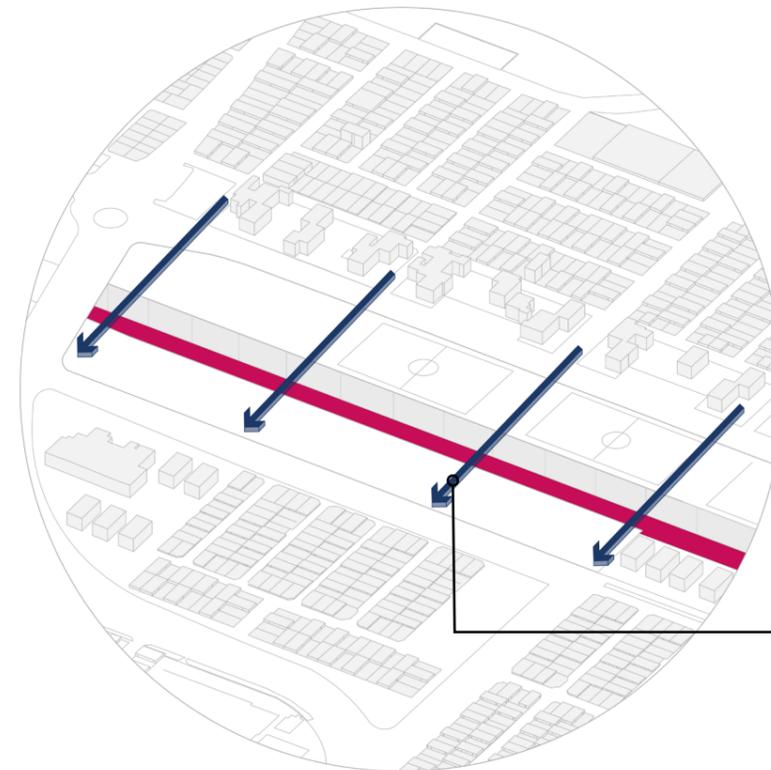
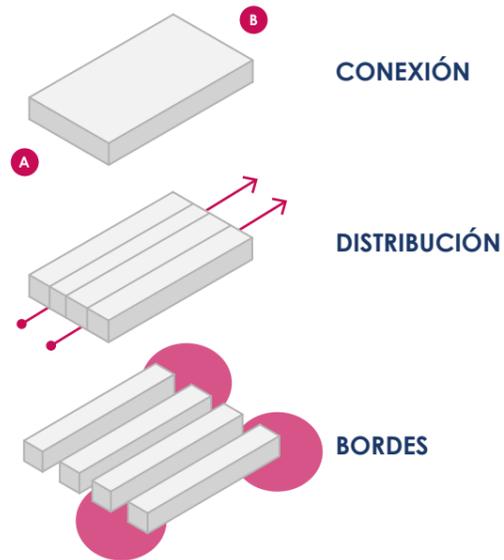


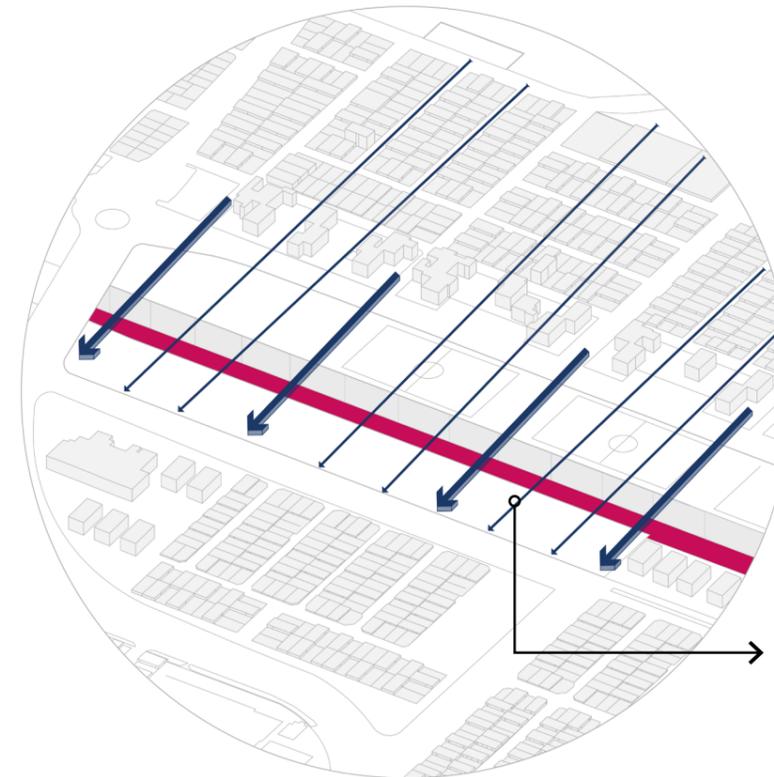
Figura 36. Esquema de Sutura Urbana
Elaboración Propia. 2022

4.2 ESTRATEGIA PROYECTUAL

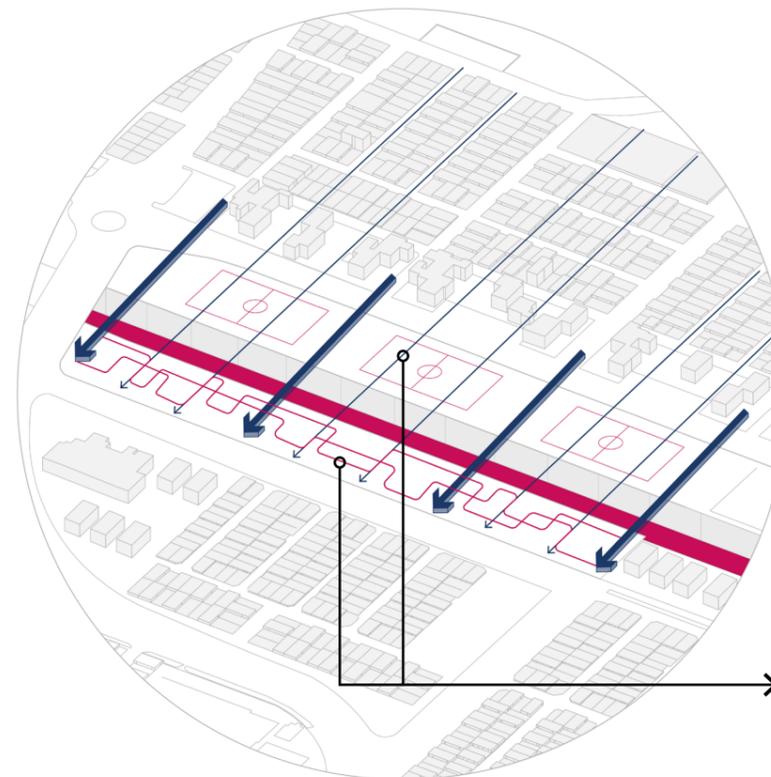
Con el fin de conectar ambos sectores, se establece un elemento arquitectónico, donde el usuario genera puntos de encuentro y de desplazamiento. Esto involucra una conexión, una distribución del elemento y los bordes en contacto con el terreno.



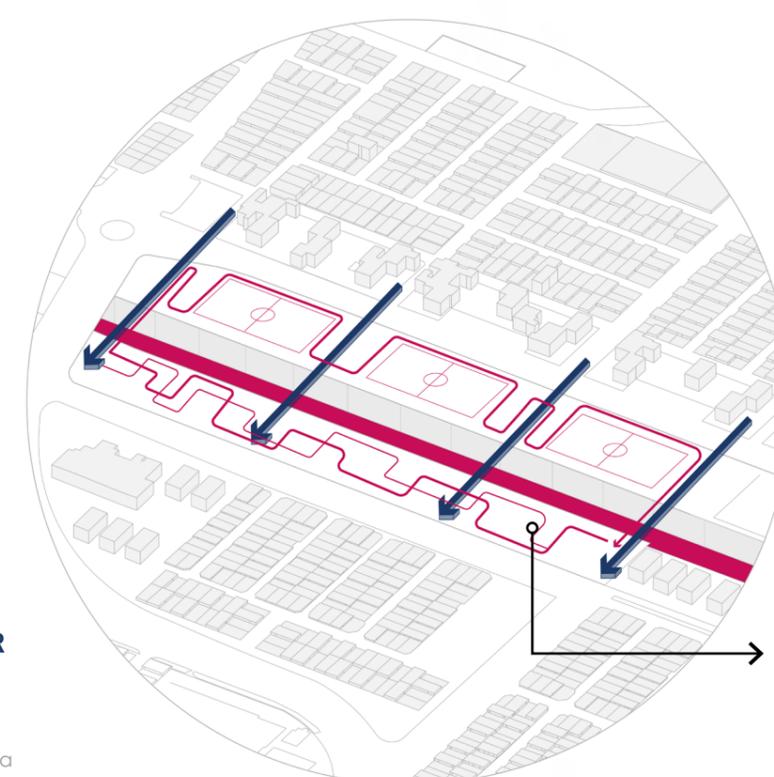
1. RITMO
Extensión de Ejes
 Los ejes consolidados se extienden al sur para dar continuidad a la conectividad urbano



2. VIRTUALIDAD
Extensión de Trama
 Trama norte se extiende al sur para dar complejidad al tejido urbano



3. PUESTA EN VALOR
Huella
 La huella deportiva consolida el tejido macro del norte, mientras la huella de caminos espontáneos en el parque consolida el tejido micro del sur



4. INTEGRACIÓN
Círculo
 La vinculación de las partes conforma un circuito de actividades sociales y encuentros comunales

4.3 PROPUESTA PROGRAMÁTICA | CENTRO DE ACTIVIDADES SOCIALES

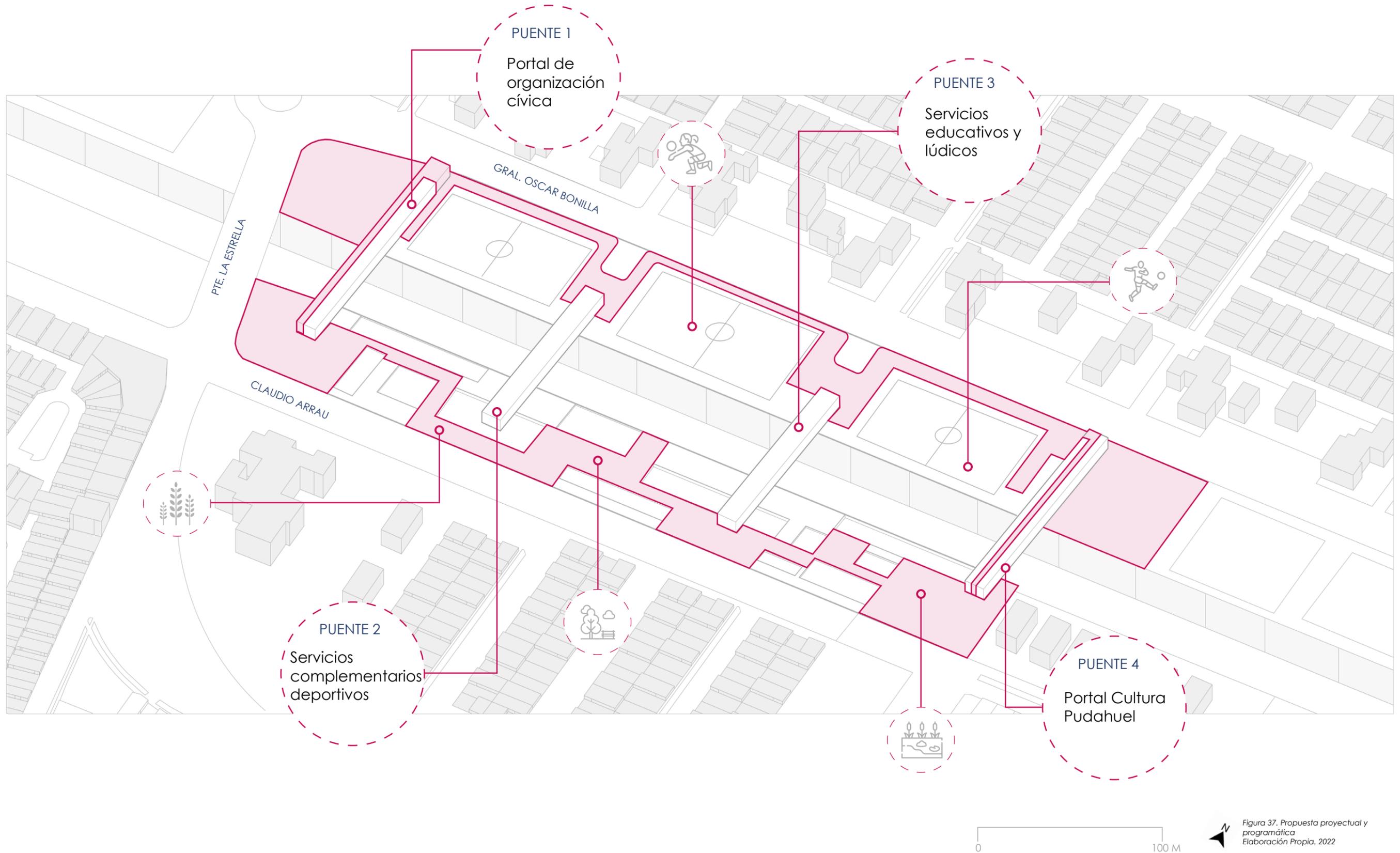


Figura 37. Propuesta proyectual y programática
Elaboración Propia. 2022

4.4 REFERENTES

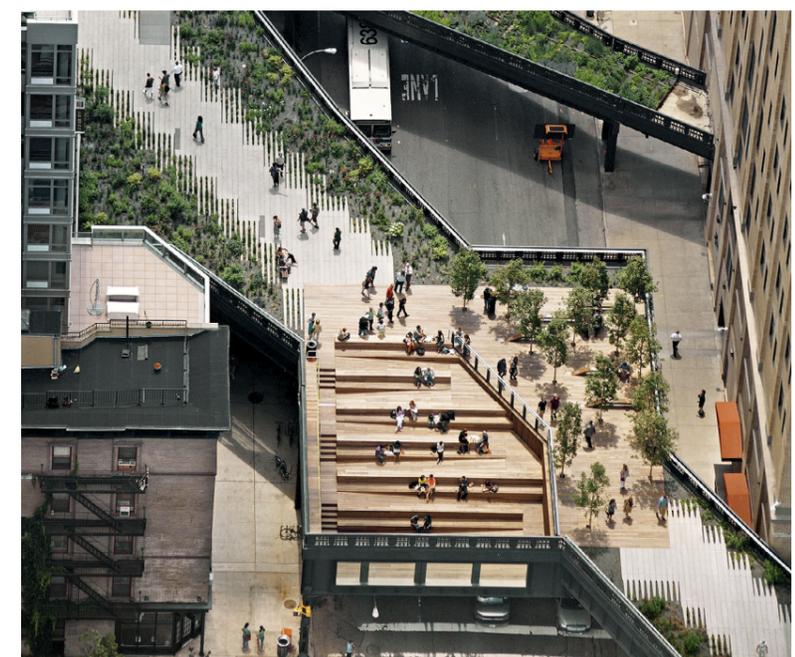
Puente peatonal como hito urbano



PUENTE DEL RÍO DRAGÓN, CHINA | NEXT ARCH

Figura 38. Puente del Río Dragón
Plataforma Arquitectura, 2022

Puente peatonal como símbolo territorial



PASEO URBANO HIGH LINE, NEW YORK | Diller Scofidio + Renfro

Figura 39. High Line
Plataforma Arquitectura, 2022

Recurso hídrico como identidad y gestión sustentable

HUMEDAL URBANO USAQUÉN, COLOMBIA | Obraestudio



Figura 40. Humedal Urbano
Plataforma Arquitectura. 2022

BIBLIOGRAFÍA

- (1) Municipalidad de Pudahuel. 2022. Plan Regulador Comunal. Obtenido de https://www.mpudahuel.cl/portal/wp-content/uploads/2022/04/1.-MEMORIA_EXPLICATIVA.pdf
- (2) González-Cruz, W. C. (2015). Sutura urbana: cosiendo fragmentos de la ciudad. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Diseño. Programa de Arquitectura. Bogotá, Colombia
- (3) Tella, G. (2007). Un Crack en la Ciudad: rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires
- (4) Greene, Margarita, & Mora, Rodrigo. (2005). Las autopistas urbanas concesionadas: Una nueva forma de segregación. ARQ (Santiago), (60), 56-58. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962005006000009>
- (5) Franco, A. y Zabala, S. (2012). Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. Dearq 2012 :11, 10-21
- (6) Corzo, L. (2019). La dinámica de las interfaces, las ciudades y el tiempo. En Dimensões Transmídia. Fernando Irigaray, Vicente Gosciola & Teresa Piñero-Otero (Orgs.). Aveiro: Ria Editorial.
- (7) García-Domenech, S. (2021). La identidad del paisaje urbano: arquitectura, arte, espacio público y sociedad. Tres casos consolidados. Bitácora Arquitectura, (47), 96-105. <https://doi.org/10.22201/fa.14058901p.2021.47.80349>
- (8) Artiaga, L, Urrea, T. y Pedraza, L. (2012) "Espacios colectivos contra la individualidad de la sociedad", Dearq 11 (2012) 5.
- (9) De Lacour, R. (2015) "Acción urbana y arte conceptual. La transformación del espacio público contemporáneo". Dearq, n.o 16 (2015): 60-75. <https://doi.org/10.18389/dearq16.2015.04>
- (10) Liviu Bogdan Vlad " Urban aesthetics: Emergence and Development", Theoretical and Empirical Researches in Urban Management 3-12 (2009), 78
- (11) Valera, S. (1997) "Estudio de la relación entre el espacio simbólico urbano y los procesos de identidad social, Revista de psicología social 12-1 (1997) 20-21 (Valera, 1997)
- (12) MINVU, PNUD, Gehl. (2017). La Dimensión Humana en el Espacio Público. Recomendaciones para el análisis y el diseño.
- (13) BORJA S., JORDI GLOBALIZACIÓN Y TERRITORIO, UN REPLANTEAMIENTO DE LOS DERECHOS CIUDADANOS Ánfora, vol. 13, núm. 21, julio-diciembre, 2006, pp. 66-92 Universidad Autónoma de Manizales Caldas, Colombia Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=357835621004>
- (14) Dziekonsky, M., Rodríguez, M. J., Muñoz, C., Henríquez, K., Pavéz, A., & Muñoz, A. (2017). Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias. Revista Austral De Ciencias Sociales, (28), 29-46. <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2015.n28-02>
- (15) Pudahuel, en camino de la memoria. (2011). De Las Barrancas a Pudahuel, 450 años de historia. Obtenido de <https://www.mpudahuel.cl/portal/wp-content/uploads/2022/01/PUDAHUEL-HISTORICO.pdf>

BIBLIOGRAFÍA

- (16) LYNCH, K. (1976). LA IMAGEN DE LA CIUDAD (4a ed.--.). BUENOS AIRES: INFINITO.
- (17) Allen, S. (1999). Points + lines: diagrams and projects for the city. Princeton Architectural Press, Nueva York.
- (18) Borja, J. (1998). Ciudadanía y espacio público. En VVAA, Ciutat real, ciutat ideal: significat i funció a l'espai urbà modern. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- (19) Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (s.f.). Artículo N° 59 Ley General de Urbanismo y Construcciones. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1068832&idParte=9522762&idVersion=2014-10-29>
- (20) MINVU (2019) Artículo 2.1.30 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

ANEXOS

Entrevista realizada el Jueves 24 de Nov. a Claudia Campodónico, Directora de la SECPLA de Pudahuel y Hernando Palma, encargado de estudio integral R.68.

¿Qué significa la ruta 68 en el territorio?

CC: Estamos todo el rato imaginando y tenemos tantas posibilidades de imaginar como personas hay, hemos llegado a algunos consensos o imágenes objetivos. Y de ahí vamos construyendo algo progresivamente, nació desde el plan regulador y ahora también se ha consolidado con otros factores. Entonces la imagen objetivo se aplica a todas las actuaciones más estratégicas y ahí es donde aparece la ruta 68. A un nivel macro, genera una desconexión entre sur y norte, imposibilita el tránsito libre, entonces en general con la ruta 68 podemos hacer una red a escala intercomunal, regional si quieres, para eso el MOP

(Ministerio de Obras Públicas) lo gestiona, pero funciona cuando solo sí hay buena conectividad. Pudahuel es la única comuna de la región metropolitana que está conectada con dubai en un vuelo directo, potencialmente podría ser así de buena la conectividad pero cuando pasamos a la otra escala, la local e cuando se presentan las fallas, porque se evidencia la desconexión de la comuna en sí, ejemplo es la zona rural que está desconectada con la zona urbana, a menos que pases por la autopista, pero esto debería funcionar a una escala local independiente de las rutas expresas.

¿Es la propuesta que aparece en el plan maestro, sobre el corredor verde la ruta 68?

CC: Claro, se ha evaluado de todas las dimensiones, osea que no sólo sirva para el MOP.

¿Cómo está la situación en la zona urbana?

CC: Ahora para ir achicando hasta la zona urbana hemos hablado que debería ser todo soterrado, entonces ahí no tienes un paso a nivel, tienes una explanada de 200 metros de largo, pero esto sería una renovación urbana. De la cual no tengo certeza de que tan factible es, si bien hay ejemplos a nivel internacional, donde se convierten espacios duros viales, en zonas de equipamiento y deportivas. Importante mencionar también que se ha

hecho una tarea participativa importante, todos tienen una opinión del Parque Lo Prado, ósea independientemente del resultado, se está desarrollando por etapa, es una de las prioridades de la gestión, también está incluido en la lógica de la imagen objetivo que estamos trabajando, es concordante con el presupuesto, entonces definimos que la partida más importante era consolidar el Parque Lo Prado.

La observación que podemos hacer nosotros es a un mayor escala desde el cruce de la estrella hasta Neptuno. Todos estos pasos que aparecen en el plan regulador pero que en su mayoría no existen fueron estudiados por la SECTRA en un estudio a todo el poniente de la Región Metropolitana (Programa de Vialidad y Transporte Urbano) que son Neptuno, las torres, teniente cruz y la Estrella. Serrano no está incluido porque pertenece a Vespucio. La lógica que dejamos clara es que todo va ir abajo y todos estos cruces van a nivel, igual que teniente cruz. Pero con un mejor estándar, eso es lo que se ha hecho a nivel de diagnóstico en esta escala. Tanto el MOP como la SECTRA nos han enviado anteproyectos de cómo resolver el cruce a nivel esquemático.

¿Las propuestas de dichas entidades han sido soterradas?

CC: Nosotros hemos diseñado el parque a través de las franjas, no tenemos en el diseño del plan maestro algo completamente soterrado, por otra parte el MOP nos ha ofrecido plataformas de 50 x 50 en el mismo cruce, dispuesto para configurar un espacio público. Para que no sea solamente el puente.

HP: Otra cosa importante a mencionar de la vía, es que nosotros estábamos haciendo la ruta ciclista de Santiago y consideramos La estrella dentro de plan maestro como una vía estructurante, por lo que tiene que tener una ciclovía.

¿Sobre el mismo punto, nunca se ha pensado una ciclovía en la misma Ruta?

CC: Se ha pensado una ruta tanto para Bonilla como para Claudio Arrau, pero del borde no nos podemos hacer cargo porque es parte del área de concesión, lo ve Dirección General de Concesiones del MOP, por lo tanto la actual concesionaria Rutas del Pacífico, debe mantener ese espacio, pero no es la responsabilidad del Municipio.

HP: El plan maestro consideró ciclovías en Bonilla y Claudio Arrau, estamos generando un estudio integral de la ruta 68 donde podrían incorporarse las ciclovías pero hay problemas en la continuidad entonces por ahora no está resuelto pero como idea queremos una ciclovía hasta El Túnel Lo Prado, considerando también la extensión de los 42k, que acompaña al río Mapocho, la idea es ambas rutas se puedan conectar en ambos parques.

CC: Nosotros tenemos el mismo problema, estamos resolviendo un enlace vial en Noviacado, seguimos rayando, lluvias de ideas, hablando con los de tránsito, con los medioambientales, con las arquitectas y con la comunidad. Tu proyecto es factible desde el punto de vista de una trinchera, semejante a un río abierto. Y en definitiva una trinchera es menos mala a que estuviera elevada. La solución sería zurrir eso y rearmar ese espacio público y es una propuesta interesante en esa línea.

Básicamente para allá vamos nosotros, esa es nuestra base, y más ahora que la concesión se está licitando, amarrando a un contrato de por lo menos 25 años. Este es el momento de armar la red local, no solamente que funcione para la escala expresa sino también para la troncal y la colectora. Tanto Bonilla, como Arrau y La Estrella son troncales esto quiere decir que están establecidas por el plan regulador metropolitano de Santiago, entonces nosotros estamos obligados a dibujar como si los puentes ya existieran. Todas las vías más estructurantes son troncales, en este caso tu estas en una intersección vial de escala intercomunal. Entonces probablemente la ruta baje, y son tantos los pasos de nivel que la ruta no serpenteará como vespucio sino más bien permanece más constante

¿Qué relevancia tiene La Estrella en el territorio?

CC: Ahora tú elegiste un corazón de la zona urbana, es emblemático simbólicamente, no solamente una cuestión geométrica de coincidir en el centro, sino es simbólico, La Estrella comunica con comunas colindantes, tiene la riqueza de la intercomunalidad, entonces es un cruce absolutamente interesante. Lo crucial es que reveles el carácter de ese lugar

HP: No olvidar que hay una demanda histórica de ese cruce, hace años que van hacer La Estrella, desde el PIS (Plan de Integración Social), no estoy segura si del 60 pero sí del 94, La Estrella es una calle fundacional además. Entonces tiene una relevancia significativa. El paso teniente cruz se hizo recién en el Gobierno de Lagos, por el 2004

Es posible que pueda ver los diseños propuestos por el MOP y la SECTRA

HP: Según los muchachos de tránsito, la propuesta del MOP dependerá exclusivamente del flujo que hubiera, si se mantiene el de ahora, bien pero es probable que la gente ya no irá a Teniente Cruz a pasar, es esperable que un tercio del flujo vendrá al puente La Estrella y el otro tercio se irá al paso Serrano. Por tanto la rotonda que proponen puede que genere complicaciones, pero estamos pensando en otras posibilidades, muy similares pero con variantes. Además las propuestas se insertan dentro del mismo parque entonces desaparecen m² de área verde, por lo tanto nosotros estamos objetando.

CC: Otra vez el mismo fenómeno, es cuestión de escala, puedes ir 1 por hora o casi culebreando para poder pasar. En la pirámide de la movilidad hay mínimo cuatro niveles: transporte público, ciclistas, peatón y más categorías. Bueno, esta es la propuesta que realizó la SECTRA, la nueva alternativa de La Estrella.

¿Por qué cambia la pronunciación de la curva?

CC: Llegan a este tipo de resoluciones, porque la curva que existe en términos viales son una cagada. Bueno este es un estudio genérico porque está a niveles esquemáticos, fueron tres alternativas las entregadas, sobre nivel, a nivel y bajo nivel. Se simuló las calles de 25 y 30 metros, montones de alternativas. Y claro, es la misma SECTRA la que toma una decisión técnica, evaluar las alternativas y eligen la de mayor rentabilidad social, que son factores a nivel regional en cuanto a financiamiento. Nosotros les presentamos un proyecto factible y entonces empiezan los estudios para el análisis de barrio y la rentabilidad social. Entonces a esta escala la SECTRA hace una recomendación de ofato, y además se juntan con nosotros, que dejamos clarísimo que todos los pasos son a nivel, nada por arriba. Además al consultor le empezaron a salir todos los números buenos al pasarlo a nivel y no hablemos de subir 68, porque el espacio público que se genera abajo, siempre es desfavorable.

¿Cómo es el trabajo activo del municipio en relación a esto?

CC: Nosotros actualmente estamos haciendo unos monos esquemáticos, del camino a Noviado. Estamos diseñando un cruce de la 68 con camino a Noviciado, entonces estamos haciendo rayas genéricas para unir un parque con el otro parque de Mapocho, también está el mismo Río Mapocho y el estero Lampa, la confluencia de estos. Aquí también aparece la villa Couso, que es una localidad de la zona rural que no se ve de ningún aparte, hay una cancha también aquí, que tiene 102 años, también un restaurante en adobe, no está en uso pero vemos en él un valor histórico. Lo único que existe ahora es la ruta 68, colindante a lo que te estaba mencionando y ahora MOP, en el estudio integral está proponiendo calles de servicio que son la caleteras. Pero la del norte invade y hasta elimina la cancha y el restaurante, por lo que nosotros estamos proponiendo estos 200 metros que es un hecho de causa en tu situación porque ya existe algo, pero en estos tramos posteriores, lejos del sector consolidado es una defensa permanente los 200 metros para consolidar todo este eje hasta el túnel.

HP: Entonces ahí nos estamos pegando en la cabeza porque ahí están los ríos, están los cerros, la Amapola y Lo Aguirre, está la gente que habita la villa y el Parque que aún no está consolidado, ósea está en nuestro imaginario pero no existe.

CC: Hay una puesta de intenciones que son una imagen objetivo que en términos de planificación son importantes porque apuntan a una meta, y eso es orientador para toda la gestión. Entonces todas esas cosas son reveladoras y son un esfuerzo de gestión. En términos técnicos el PIIMEP tiene que ser la expresión del Plan Regulador en la escala local porque fundamentalmente el PIIMEP nos indica la cartera de proyectos realizables. Entonces en paralelo por cada permiso de edificación ingresado, hay plata que se puede utilizar única y exclusivamente en el espacio público, entonces nosotros tenemos una escala regional donde no podemos meter plata pero si lo podemos hacer a una escala local, por eso están los planes de inversión. Entonces con ese dinero nos enfocamos en las 10 prioridades más importantes para los próximos 10 años.

Segunda parte

¿Qué entienden ustedes en por la identidad de Pudahuel?

CC: ¿Qué es lo propio? Distintos rangos etarios nos dan cuenta de que la respuesta puede ser distinta. Hitos naturales representativos, son la cuesta Lo Prado, el camino a Valparaíso o camino Real como fue conocido hace años, eso es quizás lo más profundo de el Barrancas fundacional, que era el último pueblo antes de subir la cuesta, donde alimentas a los animales, te tomabas un coquete, cosas que hacían los huasos con carreta y caballos. Esa alma de cuadrero Pudahuelino, esa gente que se quedaba en el camino, casi en la última estación. El mismo tren que llegaba hasta el Noviciado, donde la gente se reunía a bañarse, porque ese es otro tema sumamente identitario. Nosotros elaboramos un esquema de donde juntan las aguas de las de la cordillera de la costa, con la cordillera de los Andes y confluyen en el punto más bajo de la región metropolitana. Pudahuel etimológicamente viene del lugar donde se juntan las aguas porque este territorio estaba lleno de lagunas, debido al suelo pomacítico que presenta. Tu lo puedes ver en el mismo metro, hay unos cortes entre San Pablo y Neptuno, donde no hay nada más que un corte, ninguna malla porque la pomacita al generarle un corte en 90 grados se auto estructura, es una especie de cemento natural, eso hace que no se infiltre el agua, por lo mismo tendía a acumularse en espejos de agua. Entonces en el lugar se juntaban las aguas, en ese sentido el río también es un elemento identitario, aunque está desaparecido del imaginario, más gente habla de cuando se iban a bañar al tranque o del espejo de agua en San Pablo o las mismas lomas que estaban posterior a vespucio, da la impresión que tiene una composición de lomaje. Volviendo a la pomacita por eso es tan caro generar áreas verdes, porque se le da un valor agregado, un metro y medio de tierra vegetal pero más abajo sigue siendo cemento. Eso es muy identitario porque son elementos naturales. También hay material lacustre, que es material suelto, gravilla, bolon, que es cuando el río se expande, entonces el suelo es mucho más permeable, por eso según ellos no pudieron hacer el metro por abajo y decidieron hacerlo por arriba, desde barrancas al sur.

HP: La identidad de Pudahuel es difícil de esclarecer, yo soy Pudahuelino también, y no siento una imagen clara de lo que significa vivir aquí, algo que nos une, una cuestión simbólica, una historia común, es difícil pensar en algo. Lo que yo rescato en cuanto a la construcción de ciudad es la lucha de pobladores que se tomaron terrenos y el tema del movimiento campo ciudad, asentamientos que se generaban mediante tomas de terreno, esa es la identidad que rescato, que es comuna popular, mayormente de estrato bajo y gente de trabajo, de lucha, en cuanto a vivienda. Pero tristemente en Pudahuel Sur ocurre algo distinto, es una vida relativamente nueva, tenemos un poco más de 30 años, no hay toma de terrenos, hay mayor vinculación con la realidad de Maipú, en cuanto a servicios, distracciones, áreas verdes. Es muy buen ejercicio construir esa identidad. Porque al final Pudahuel es reconocido solo por el aeropuerto, desde todos los estratos sociales.