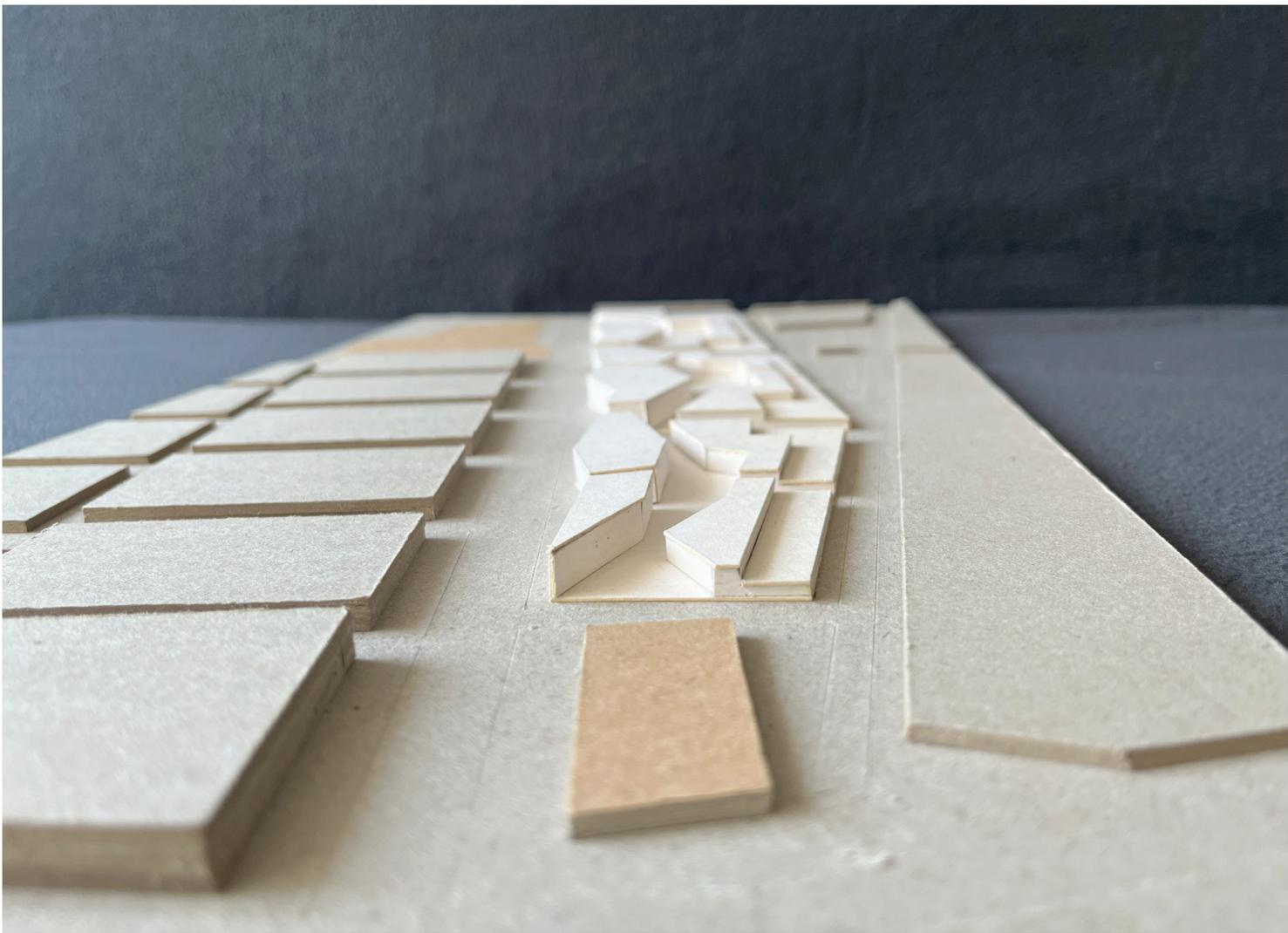


EL ESPACIO URBANO COMERCIAL COMO ARTICULADOR DE ESCALAS Y ACTORES VECINALES EN EL TEJIDO COMUNAL DE LO PRADO

PLANTEAMIENTO INTEGRAL DEL PROBLEMA DE TÍTULO
ESCUELA DE PREGRADO ARQUITECTURA

ESTUDIANTE: KAROL SEGHABI GAKNERAS
PROFESOR GUÍA: GUILLERMO CROVARI RAVEST



EL ESPACIO URBANO COMERCIAL COMO ARTICULADOR DE ESCALAS Y ACTORES VECINALES EN EL TEJIDO COMUNAL DE LO PRADO

PLANTEAMIENTO INTEGRAL DEL PROBLEMA DE TÍTULO

ESCUELA DE PREGRADO ARQUITECTURA

ESTUDIANTE: KAROL SEGHABI GAKNERAS

PROFESOR GUÍA: GUILLERMO CROVARI RAVEST



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

UNIVERSIDAD DE CHILE

SEMESTRE PRIMAVERA 2023

Agradecimientos

A mis padres, por creer en mí, inspirarme y apoyarme incondicionalmente
A mis viejas amigas, por darme fuerzas para seguir frente a los cambios y las adversidades
A mis ya no tan nuevas amigas, por hacerme sentir en casa lejos de casa
A mis tías que, sin importar el tiempo ni la distancia, siempre están para mí
A mi hermano y mis primos, por animarme en cada paso del camino

ÍNDICE

CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN

Introducción

Diagnóstico del problema arquitectónico

Argumento proyectual

Objetivo principal

Objetivos secundarios

CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO

2.1 Influencia del espacio público y el paisaje urbano en la integración ciudadana

La configuración del espacio público

La dimensión humana en la ciudad

La relevancia de los bordes

2.2 El espacio intermedio y la articulación urbana

2.3 Rol del comercio en el desarrollo urbano de las ciudades

2.4 Metro de Santiago y su impacto sobre la ciudad

CAPÍTULO 3: LOCALIZACIÓN

3.1 Lo Prado

- Historia de Lo Prado

- Contextualización

- Diagnóstico y análisis urbano

- Estructura del equipamiento comunal

3.2 Emplazamiento

- Contexto urbano inmediato

- Criterios de selección

- Normativa comunal

CAPÍTULO 4: PROPUESTA

Estrategias de diseño

Partido general

Sistemas del partido general

CAPÍTULO 5: BIBLIOGRAFÍA

CAPÍTULO 6: ANEXOS

CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN

INTRODUCCIÓN

Tema de arquitectura

Durante las últimas décadas se ha logrado concientizar más sobre el impacto que la infraestructura vehicular ha tenido sobre las ciudades y, en especial, sobre el espacio público. Sin embargo, sus vestigios siguen presentes en numerosas ciudades alrededor del mundo, y Santiago de Chile no es la excepción.

A lo largo de esta ciudad se pueden divisar lugares que se encuentran consumidos por grandes avenidas, con ritmos apresurados y escalas que ignoran la dimensión humana, dejando al peatón expuesto y desprotegido frente a los elementos del espacio público. Este es el efecto que causa la Avenida San Pablo sobre Lo Prado, una comuna que, a pesar de presentar una predominante escala barrial, se ve atravesada por este conector de carácter intercomunal.

El conflicto que se presenta entre estas dos escalas ha hecho de Lo Prado una comuna desconectada y desarticulada, cuya carencia de espacios urbanos pensados para la escala humana y el encuentro social se ha traducido en un paisaje hostil para el peatón y una falta de identidad para el sector.

No obstante, estos sitios suelen tener el potencial para ofrecer mejores espacios públicos, que protejan a las personas, ofrezcan puntos de encuentro y fomenten la integración social. La excelente conectividad que posee Lo Prado gracias a su equipamiento en transporte público, sumada a la actividad comercial que caracteriza a la Avenida San Pablo, le brindan el potencial necesario a la comuna para reactivar la vida urbana, siempre que estos atributos estén acompañados de espacios públicos de calidad.

La propuesta apunta entonces a la renovación de un espacio desintegrado a través de la articulación urbana, que busca relacionar las distintas escalas presentes en el contexto, trabajando en función de la dimensión humana y la calidad del espacio público. Para esto, el proyecto se basa también en la actividad comercial y su rol como articulador y motor del desarrollo urbano, promoviendo los encuentros sociales y, por ende, la vida urbana.

Este proyecto se enmarca en un convenio de colaboración entre la Ilustre Municipalidad de Lo Prado y la Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Por lo tanto, se entiende una vinculación al medio dentro de un ámbito real, aplicando el estudio de políticas públicas que se desarrolla en la Facultad.

Motivaciones personales

Como estudiante, uno de los temas que más me moviliza es la calidad del espacio público para el paseo y el encuentro de las personas. El caminar por la ciudad es una actividad que suelo disfrutar a diario. Sin embargo, esta suele depender del sector en que me encuentre transitando, ya que suelo evidenciar las diferencias entre aquellos espacios pensados para el peatón y aquellos que no, no sólo por su diseño o mantención, sino también por su impacto en mis sensaciones y estados de ánimo.

Al recorrer por primera vez las calles de Lo Prado, experimenté inmediatamente sensaciones de exposición y desprotección, las cuales no disminuyeron en mis visitas posteriores. Las fachadas cerradas, el ritmo acelerado y abrumador de la Avenida San Pablo y la escasez de transeúntes al interior de los barrios se traducían en una constante sensación de vulnerabilidad frente a las amenazas que puede llegar a albergar el espacio público.

Desde mi interés por el tema y mis experiencias vividas en la comuna, surge entonces la motivación de humanizar este escenario hostil a través de la implementación de una buena infraestructura urbana, que no sólo ofrezca protección, sino que también fomente el paseo y el encuentro entre las personas.

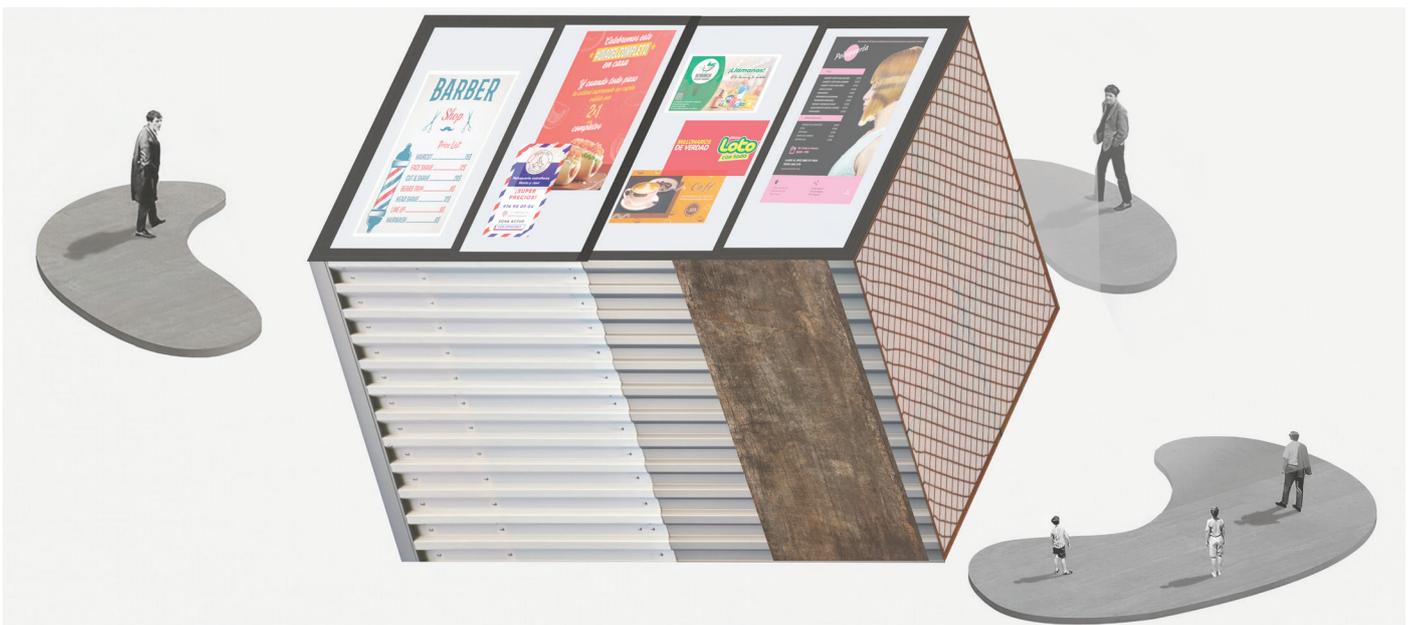


Figura 1: Collage Percepción en Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA ARQUITECTÓNICO

Actualmente, la escala metropolitana de la Avenida San Pablo se impone sobre la escala barrial que caracteriza a Lo Prado. El encuentro entre esta vía intercomunal y esta estructura vecinal deriva en una fuerte desconexión y desarticulación urbana dentro de la comuna. Esta situación se puede ver reflejada a través de la polarización entre llenos y vacíos y, por extensión, en la ausencia de espacios intermedios, dejando a la comunidad sin lugares propicios para el encuentro.

Otro síntoma de esta problemática es la escasa permeabilidad visual y física de las fachadas, especialmente en los comercios que, en su mayoría, no atienden al interior. Esto fomenta la desconexión entre espacios interiores y exteriores, y provoca una constante sensación de exposición y desprotección en los transeúntes, contribuyendo así a la inactividad en los espacios públicos y al desencuentro de la población.

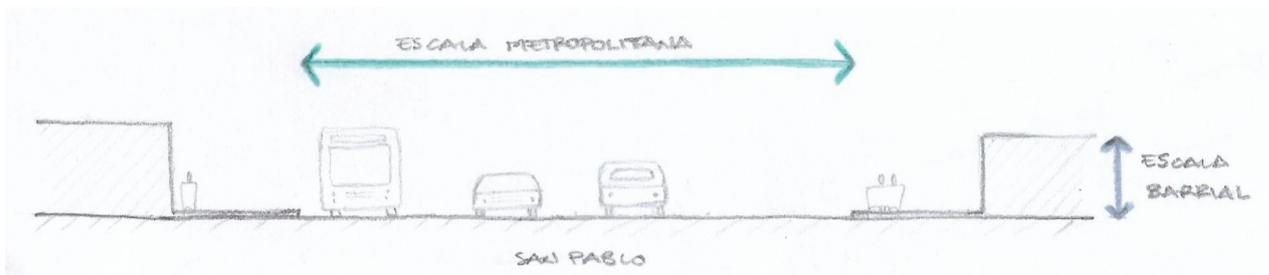


Figura 2: Esquema de encuentro de escalas.
Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 3: Esquema de llenos y vacíos.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

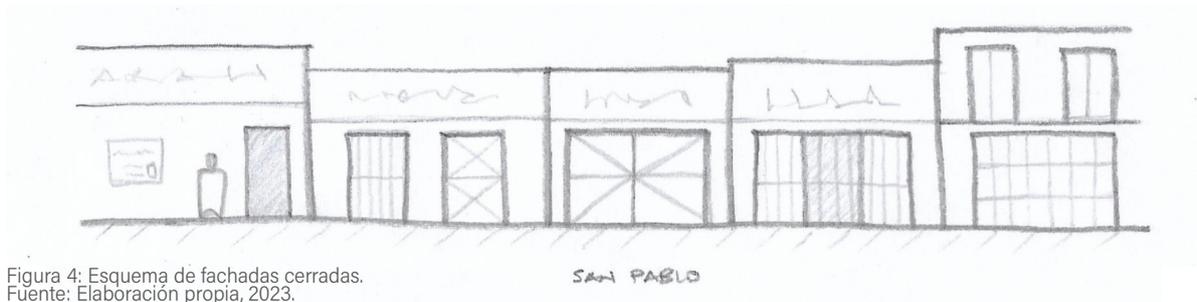


Figura 4: Esquema de fachadas cerradas.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

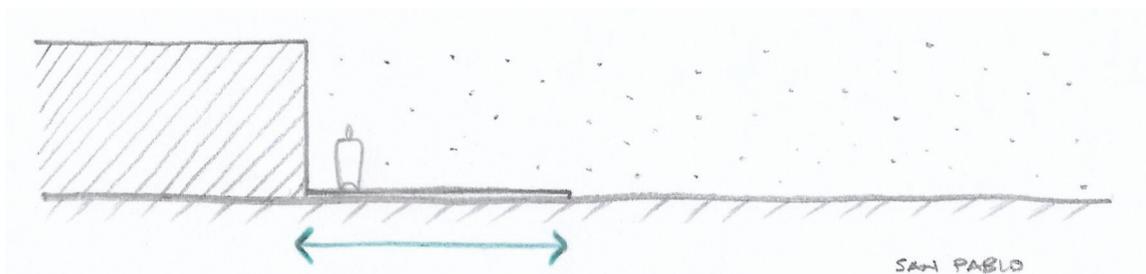


Figura 5: Esquema de amplitud en Av. San Pablo.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

La escala de la Avenida San Pablo repercute igualmente en las veredas, otorgándoles dimensiones más amplias de lo común, lo que en general suele ser apreciado. Sin embargo, al juntarse con fachadas cerradas, suelos en mal estado y ninguna protección hacia la calzada, se perciben más bien desproporcionadas hacia la escala humana, aportando aún más al carácter hostil del espacio público.

Otro problema territorial que afecta a Lo Prado es la predominancia del uso de suelo residencial. A excepción de los escasos espacios destinados a actividades comerciales concentrados sobre la Avenida San Pablo, la vivienda comprende un porcentaje cercano al 100% de los usos en los barrios (Municipalidad de Lo Prado, 2022). Esto se traduce en una escasez de programas atractivos para la población, que no sólo inviten a recorrer los espacios públicos, sino también a permanecer en ellos.

Es así como la ausencia de espacios intermedios, de bordes blandos, de consideración hacia la escala humana y de una mixtura de usos repercuten negativamente sobre la vida urbana, imposibilitando espacios de encuentro para la población y, por ende, la consolidación de una identidad para la comuna.

ARGUMENTO PROYECTUAL

A partir del fenómeno interescalar que se manifiesta sobre la Av. San Pablo, se cuestiona cómo transformar este eje en una vía comunicacional que responda a la interacción entre los espacios peatonales y la infraestructura mayor de Lo Prado. En este contexto, la propuesta se enfoca en crear espacios que propicien experiencias de paseo más gratas y humanas, priorizando la dimensión humana en el espacio público. Igualmente, se pretende abordar la actual desarticulación de la infraestructura comercial en la comuna, reconociendo el carácter comercial de la Av. San Pablo como un motor para la articulación y el desarrollo urbano, así como para la identidad comunal.

Se debe repensar entonces el diseño del espacio público, considerando la relación entre las personas y las estructuras comerciales circundantes, a través de la creación de un entorno donde la movilidad peatonal se vea facilitada y donde la presencia de comercios se integre de manera coherente en el tejido urbano. Además, se busca abordar estos problemas de manera integral para promover un entorno más conectado y acogedor, apuntando a la consolidación de una identidad para la comuna.

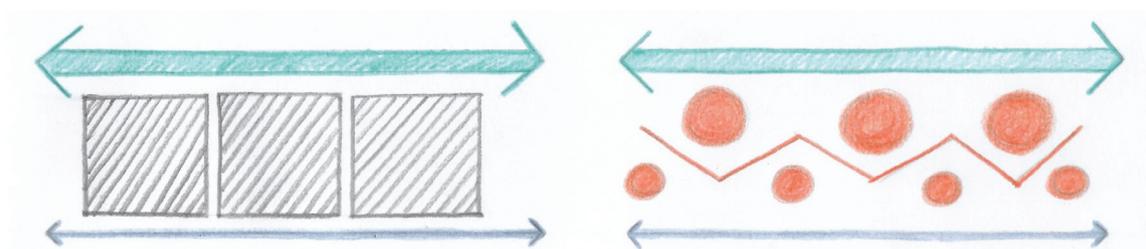


Figura 6: Esquema de problema y objetivo.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

OBJETIVO PRINCIPAL

Establecer una **articulación entre las escalas** metropolitana y barrial presentes en la comuna de Lo Prado, a través de una intervención del espacio público y el comercio en el eje San Pablo, donde se priorice la relación interescalar.

OBJETIVOS SECUNDARIOS

- Desarrollar una articulación urbana mediante el **complemento de programas** existentes de infraestructura comunal y local, a nivel comercial y residencial.
- Revitalizar y potenciar el carácter comercial del eje San Pablo empleándolo como agente transformador del espacio público y de la **identidad urbana**.
- Proponer un espacio público relacionado al comercio del eje San Pablo a través de **espacios intermedios** conectores emplazados al interior de las manzanas.

CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO

2.1 INFLUENCIA DEL ESPACIO PÚBLICO Y EL PAISAJE URBANO EN LA INTEGRACIÓN CIUDADANA

La configuración del espacio público

El espacio urbano, una vez vital para encuentros sociales, se vio transformado por el Movimiento Moderno y la invasión del automóvil a lo largo del siglo XX, resultando en el rechazo de la vida urbana en muchas ciudades (Gehl, 2013). Las vías vehiculares, los estacionamientos y las gasolineras son elementos que han desmoronado la conexión entre centros urbanos y vecindades, resultando en espacios incoherentes para los peatones, con hitos desmoronados y ajenos al contexto de la vida urbana (Jacobs, 1961). En contraposición a esta desarticulación urbana, destaca el carácter multifuncional del espacio público que, gestionado por la planificación urbana y el diseño, promueve la 'vida entre edificios' a través una diversidad de actividades que enriquecen el tejido social y potencia la cohesión de las comunidades (Gehl, 2014).

Según Gehl (2013), la vida pública se entiende como todo aquello que se desarrolla en el espacio entre edificios, todo aquello que se puede ver sucediendo al salir a las calles. Por su parte, en 1961, Jacobs reconoce tres cualidades que deben presentar estos espacios para ser seguros: una demarcación clara entre lo público y privado, ojos que miren siempre a la calle y aceras utilizada casi constantemente. Según ella, las calles deben proteger y asegurar la integridad de sus usuarios mientras se desplazan por la ciudad.



Figuras 7 y 8: Estación Shinjuku en 1990. Fuente: Gehl, 2013.

Asimismo, la calidad del espacio público es vital para el paseo y se ve enriquecida por la interacción entre los flujos lineales al centro y las zonas de estar en los bordes, promoviendo una diversidad de actividades como caminar, trabajar y disfrutar de vitrinas o espectáculos callejeros. La flexibilidad de este espacio permite la coexistencia de múltiples funciones. A su vez, elementos como pavimentos bien cuidados, bordes activos y una distribución adecuada de mobiliario contribuyen a la creación de un ambiente acogedor. La estrecha relación entre la vida pública y la calidad del espacio es evidente, ya que los entornos agradables atraen a las personas, generando una mayor percepción de seguridad y proporcionando oportunidades para la interacción social (MINVU, 2017).

La dimensión humana en la ciudad

Desde 1960, Lynch reconocía cómo las crecientes dimensiones y altas velocidades de las zonas metropolitanas causaban problemas sobre la percepción de sus habitantes. Según él, era conveniente que dichos habitantes identificaran y estructuraran estas unidades funcionales, para que sus dimensiones urbanas fueran proporcionales a sus experiencias humanas.

Por su parte, Gehl (2014) declara que la influencia del automóvil ha opacado a la dimensión humana dentro de la planificación urbana durante décadas, dejando a los usuarios del espacio público expuestos a obstáculos, contaminación y condiciones deplorables. Este cambio ha afectado no sólo la caminata, sino también las funciones sociales y culturales de los espacios públicos. Aunque algunas ciudades buscan revitalizar la vida urbana y priorizar a los peatones, la velocidad y la escala de los proyectos urbanos actuales siguen planteando desafíos sobre la dimensión humana, que es esencial para construir ciudades seguras, saludables y sostenibles.

La exploración de calles estrechas y espacios pequeños sumergen al humano en un entorno cálido y personal, que contrasta fácilmente con las ciudades enormes y distantes, percibidas como impersonales y frías. El desafío radica entonces en integrar la escala humana en el tejido urbano para fomentar la movilidad peatonal y en bicicleta. Aunque la necesidad de densificar sigue presente, descuidar la escala humana no es una opción. "El cuerpo humano, sus sentidos y su movilidad son la clave para lograr una buena planificación urbana que le sirva a la gente" (Gehl, 2014, p. 59).

Dentro del contexto chileno, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2017, declara que las ciudades necesitan primordialmente espacios públicos a escala humana, que cobijen frente a la intemperie, que sean abarcables con los sentidos y faciliten la socialización entre la comunidad.



Figura 9: Calle estrecha.
Fuente: Gehl, 2014.



Figura 10: Ciudad enorme y distante.
Fuente: Gehl, 2014.

La relevancia de los bordes

Gehl (2014) hace énfasis en el tratamiento de los bordes urbanos, especialmente en las plantas bajas de los edificios, ya que desempeñan un papel crucial en la vida urbana, al ser la zona de transición entre el interior y exterior de la ciudad. La interacción entre la vida interna de los edificios y el espacio público se produce a través de estos bordes que, además, definen la experiencia del usuario, limitan el campo visual e influyen en la sensación de bienestar y seguridad.

Caracterizados por plantas bajas cerradas y monótonas, la presencia de 'bordes duros' representa un desafío para la vida urbana, haciendo del recorrido una experiencia superficial y desmotivadora, con una mayor sensación de inseguridad. En cambio, la presencia de bordes activos con fachadas interesantes a nivel de la vereda es, según Gehl, el factor más importante para crear espacios urbanos atractivos, vitales y seguros, donde las experiencias se multiplican, los paseos peatonales son más enriquecedores y las distancias parecen acortarse.



Figura 11: Fachada interesante.
Fuente: Gehl, 2014.



Figura 12: Fachada aburrida.
Fuente: Gehl, 2014.



Figura 13: Ósmosis de actividad.
Fuente: MINVU, 2017.

Todos los espacios públicos se benefician de 'bordes blandos,' bordes porosos y permeables con umbrales frecuentes, pronunciados, y variados, articulados por las presencias de terrazas, nichos, porches, pérgolas y cualquier otro elemento arquitectónico que pueda favorecer el flujo de actividades entre el interior y el exterior de los edificios. (MINVU, 2017, p. 137)

2.2 EL ESPACIO INTERMEDIO Y LA ARTICULACIÓN URBANA

El **espacio intermedio** se puede entender como aquel que actúa de intermediario entre otros dos espacios separados, relacionándolos según las características del primero, que sirve como nexo común. A través de su forma, tamaño y orientación, el espacio intermedio puede relacionarse por contraste destacando su función como conector, o puede relacionarse por mimesis, creando una secuencia de espacios. Su forma depende de las características de los espacios que enlaza o relaciona (Ching, 1979).

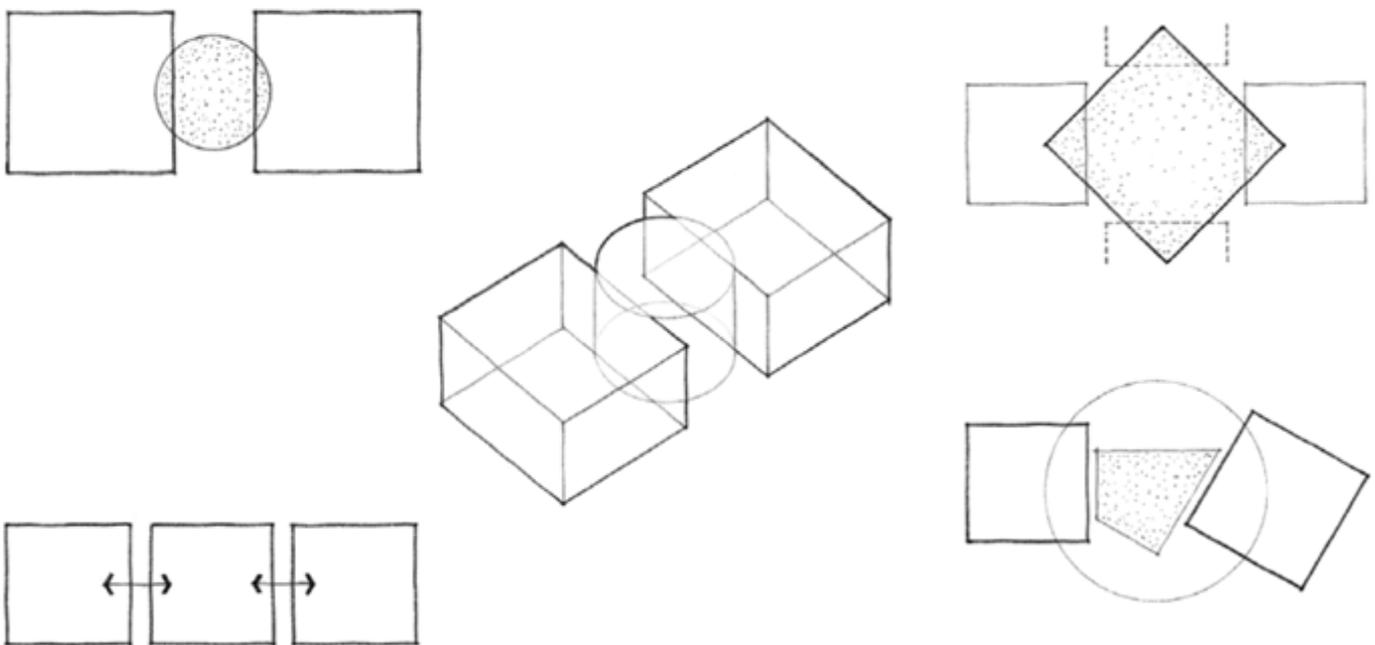


Figura 14: Esquemas de espacios intermedios.
Fuente: Ching, 1979.

Dentro del tejido urbano, el espacio intermedio se entiende como uno de tránsito público o de encuentro peatonal, siempre expuesto de una manera u otra al aire libre. Igualmente, actúa como el espacio intermediario entre el edificio y el espacio público que adopta propiedades de ambos y le brinda una mayor privacidad al usuario. Es común que el espacio intermedio represente un límite difuso, sin llegar a ser parte del interior, pero tampoco del exterior (Ramírez, 2009).

Este espacio de transición sirve igualmente como mediador entre el ambiente controlado de los espacios interiores y el ambiente natural no controlado de los exteriores. Su carácter y escala no sólo permiten al usuario identificarse con el espacio, también le confieren una sensación de apropiación del mismo al habitarlo (Kapstein, 2015).



Figura 15: Cobijo contra la interperie.
Fuente: MINVU, 2017.

El concepto de **articulación urbana** se puede abordar desde autores como Lynch (1960) quien, al proponer sus reconocidos elementos de la ciudad, enfatiza la necesidad de modelarlos conjuntamente para lograr formas satisfactorias. Establece que, al conformar conjuntos urbanos suele pasarse por alto la interrelación entre sus partes, la cual sería capaz de entretejer una imagen consolidada y vívida dentro de la escala metropolitana. Por su parte, Jacobs (1961) destaca una serie de objetivos a cumplir para lograr una urbanización eficaz: promover calles interesantes y animadas, tejerlas a modo de una red continua, e incluir espacios y edificios públicos en este tejido callejero.

Considerada como estrategia por Colautti (2013), la articulación significa un potencial urbano al integrar fragmentos, consolidar áreas, y transportar y relacionar elementos en movimiento a distintas velocidades. Es un agente transformador y sintetizador del tejido y paisaje urbano. Asimismo, aporta a distintas escalas y reconfigura los bordes según sea el enfoque de la transformación. La articulación urbana apunta entonces a reunir, contextualizar y conectar distintos elementos urbanos de manera simultánea, arrojando resultados que se extienden gradualmente en el tiempo. Respecto al movimiento y al crecimiento urbano, las articulaciones pueden establecer sus vínculos de distintas formas: lineal, focal o nodal. Dentro de estas, la articulación lineal se distingue por su mayor desarrollo y fuerza direccional.

Partiendo de esta idea de **articulación lineal**, se destaca nuevamente el trabajo de Lynch (1960), quien define las sendas como elementos dominantes, con el mayor potencial para ordenar un conjunto, especialmente dentro de la escala metropolitana. Para esto, estas redes de movimiento deben presentar alguna cualidad singular que las posicione por sobre otras vías adyacentes, como por ejemplo la concentración de un uso en sus bordes, una configuración espacial particular, entre otras.

Por su parte, Ching (1979) define las organizaciones lineales como una serie de espacios interrelacionados que marcan una dirección y promueven una sensación de movimiento y crecimiento. Igualmente, evoca la función del remate, estableciendo que, para dar conclusión a dicho crecimiento, se puede recurrir a una serie de opciones: un espacio o forma dominante, un acceso articulado o una conexión a otra forma constructiva o topográfica del contexto.



Figura 16: Sendas.
Fuente: Lynch, 1960.

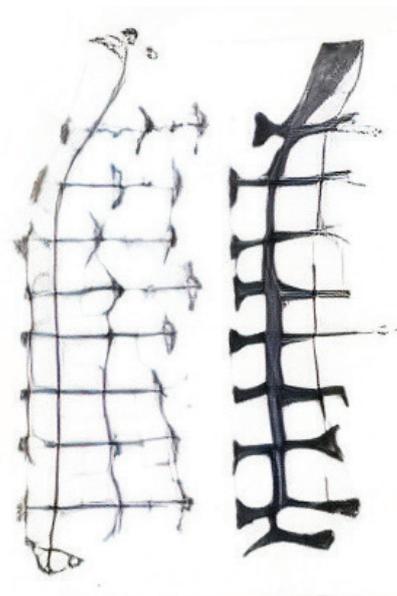


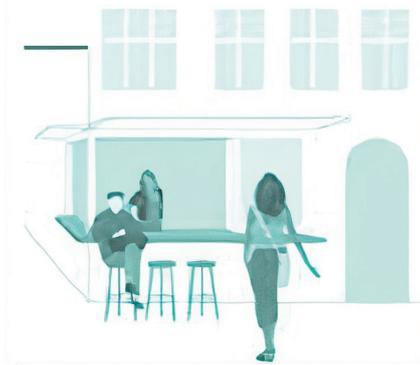
Figura 17: Trenza urbana.
Fuente: Colautti, 2013.

2.3 ROL DEL COMERCIO EN EL DESARROLLO URBANO DE LAS CIUDADES



18

La relación entre el espacio público y el comercio es una simbiótica. Los espacios públicos se ven vitalizados a través de los bordes comerciales, mientras que los comercios se ven impulsados al estar próximos a espacios públicos de calidad. Asimismo, las fachadas comerciales suelen ser interesantes y detalladas y reconocen la escala humana, influyendo positivamente en la experiencia del paseo. El nivel de éxito económico del comercio en el espacio público se puede ver reflejado no sólo en su vitalidad, sino también en su intensidad de usos, la conservación de infraestructura y el valor de suelo. “Invertir en espacio público significa entonces invertir en la actividad comercial” (MINVU, 2017, p. 37).



19

Según Gehl (2014) la mejor configuración espacial para generar un mayor intercambio entre vendedor y cliente es el paseo comercial, una serie unidades angostas con numerosas puertas dispuestas a lo largo de una calle. Asimismo, destaca que, entre los tipos de comercio, los cafés son un gran aporte para el paisaje urbano, al ofrecer un espacio de permanencia que permite observar la vida en el espacio público.



20

La diversidad del comercio y establecimientos públicos en general es fundamental para mantener las calles activas durante casi todo el día, fomentando la diversidad de usuarios en distintas horas que, a su vez, representan un atractivo para las demás personas. La interacción entre usuarios y personal a un nivel local resulta en “un sentimiento de identidad pública de la gente, una red de respeto público y de confianza, y un recurso en los momentos de necesidad personal o vecinal” (Jacobs, 1961, p. 84).

Para fomentar esta interacción es necesario contar también con una mixtura de usos dentro de los distritos. Se debe combinar dos o más funciones primarias, como residencia, trabajo, esparcimiento, entre otras, y complementarlas con funciones secundarias. Con una suficiente concentración y desarrollo, los usos secundarios pueden posicionarse como primarios, algo que suele suceder con los distritos comerciales. Asimismo, se destacan combinaciones particularmente exitosas, como es la inclusión del trabajo en distritos principalmente residenciales. Todas estas funciones resultan en un tejido urbano al operar en conjunto, o en fronteras al ser segregadas entre sí (Jacobs, 1961).

Figura 18: El ritmo de las fachadas activas.
 Figura 19: Las tiendas de las esquinas.
 Figura 20: Comercios que se esparcen en la calle.
 Fuente: MINVU, 2017.



21



22



23

Figuras 21, 22 y 23: Unidades angostas.
Fuente: Gehl, 2014.

2.4 METRO DE SANTIAGO Y SU IMPACTO SOBRE LA CIUDAD

La conformación de un sistema de metro a nivel metropolitano contribuye a la distribución de diversos agentes urbanos dentro de la ciudad que, a su vez, impulsa la formación de subcentros de mayor densidad y, por ende, un crecimiento urbano más uniforme. Se reconoce entonces que la implementación de nuevas tecnologías de transporte tiene un impacto directo sobre el crecimiento urbano. Asimismo, los sectores asociados a esta red de transporte adquieren una mayor accesibilidad y, por ende, un mayor atractivo para la inversión urbana, que se refleja en infraestructuras comerciales y de oficinas (Mella, 2013).



Figura 24: Proyecto de Metro 1969.
Fuente: Parrochia, 1979.

En conjunto, las estaciones de metro y los espacios públicos integran un sistema de espacios colectivos en la ciudad. De estar conectados entre sí, estos espacios permitirían recorridos fluidos para sus habitantes, generándoles además una sensación de continuidad y apropiación a lo largo de la ciudad. El sistema de metro configuraría entonces una red de espacios colectivos dispersos pero articulados en la ciudad (Hidalgo, 2011).

Tanto Mella como Hidalgo coinciden en que en el caso del Metro de Santiago no se evidencia un impacto sobre la estructura espacial urbana. Mella destaca que la mayoría de las estaciones no presentan espacios públicos de calidad, mientras que Hidalgo reconoce que la red y sus trazados responden a los desafíos urbanos a escala metropolitana, pero no se articula con los espacios públicos en menor escala.



Figura 25: Estación elevada de L5, sobre bandejón Av. V. Mackenna.
Fuente: Hidalgo, 2005.



Figura 26: Subcentro Las Condes en estación Escuela Militar.
Fuente: Assael, 2008.

Desde su inauguración en 1975, el Metro de Santiago ha apuntado a un proceso de expansión urbana continua, a través de un sistema de redes que conecta la zona periférica al centro de la ciudad. Considerando la segregación que caracteriza a Santiago de Chile, el Metro se posiciona entonces como un agente fundamental para la integración y transformación social a través de su infraestructura (Coulleri, 2022). En los últimos años, se ha reconocido el rol de la infraestructura del Metro como generadora de espacios públicos a través de proyectos que integran sus estaciones al tejido urbano, como sucede en los casos de Escuela Militar y Plaza de Armas.

CAPÍTULO 3: LOCALIZACIÓN

3.1 LO PRADO

Historia de Lo Prado

La historia de Lo Prado se remonta a un caserío conocido como Las Barrancas que, en la época colonial, estaba conformado por las actuales comunas de Pudahuel y lo Prado, con fragmentos de Quinta Normal y Maipú. Se encontraba en el antiguo camino que conectaba a Santiago con Valparaíso, que es actualmente la avenida San Pablo. Su crecimiento urbano se debe a la migración desde asentamientos rurales a la periferia de la ciudad, con frecuentes tomas de terrenos que resultaban en áreas residenciales con deficientes servicios urbanos.



Figura 27: Pobladores de Lo Prado en 1950. Fuente: Cultura Lo Prado, 2022.

El desarrollo habitacional y los flujos interregionales jugaron un papel clave dentro de su crecimiento urbano, cuyo apogeo se dio entre 1961 y 1980, con relevantes proyectos transporte en temas de conectividad y transporte. En 1975, la inauguración del primer tramo del Metro de Santiago conectó San Pablo con La Moneda, impulsando fuertemente el desarrollo de la comuna. En 1981, Lo Prado se estableció como comuna independiente separándose de Barrancas, ahora llamada Pudahuel.

Recientemente, la comuna ha experimentado un estancamiento en su desarrollo urbano; se ha reducido el consumo de suelo y la inversión en nuevos proyectos, con desarrollos limitados que no consideran una integración territorial (Municipalidad de Lo Prado, 2022).



Figura 28: Cuesta Lo Prado en 1860. Fuente: Memoria Chilena, 2022.

CAPÍTULO 3: LOCALIZACIÓN

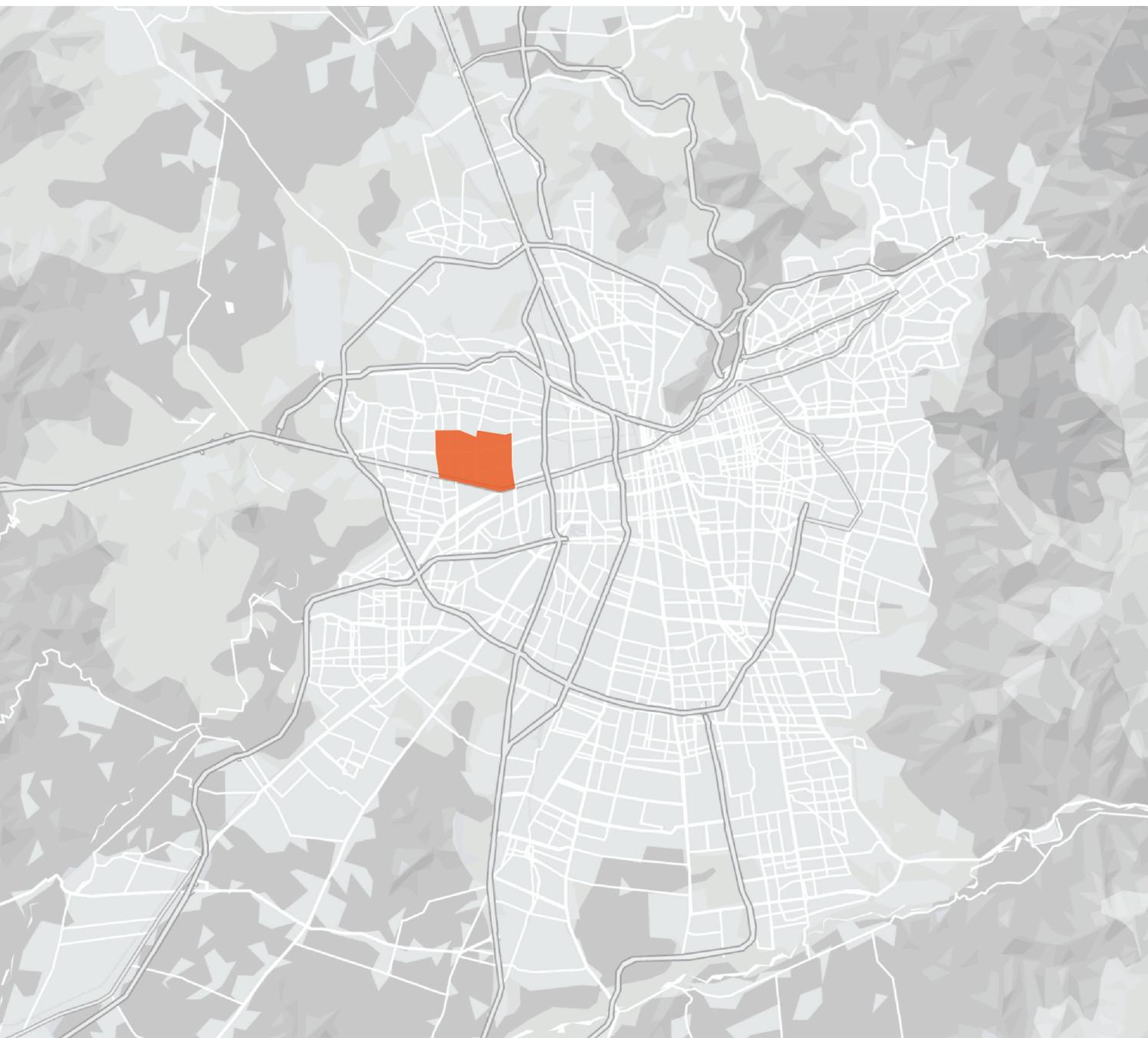


Figura 29: Ubicación de Lo Prado en Región Metropolitana de Santiago.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Contextualización

Dentro del contexto regional y metropolitano, Lo Prado se encuentra en la zona norponiente de Santiago y forma parte del área pericentral. Esta última se caracteriza por la presencia de viviendas, equipamientos y, en menor medida, actividades productivas. A diferencia del centro y la periferia, donde la densificación en altura y la expansión sobre suelo rural han propiciado el aumento de viviendas y población, el área pericentral ha experimentado una disminución de población desde la década de 1990 (Municipalidad de Lo Prado, 2022).

La comuna destaca también por su red vial, con la Ruta 68 y la Autopista Central que la conectan a la Región de Valparaíso y a la Provincia de Santiago. Además, juega un rol importante para el transporte urbano, conteniendo entre varias estaciones de Metro la estación San Pablo que, junto a Transantiago, hacen de la comuna un punto de conexión intermodal.

A nivel intercomunal, Lo Prado tiene cuatro comunas vecinas: Cerro Navia al norte, Quinta Normal al nororiente, Estación Central al suroriente y Pudahuel al surponiente y poniente. Su principal conexión se da a través de la Av. San Pablo, que recorre de poniente a oriente las comunas de Pudahuel, Lo Prado, Quinta Normal y Santiago. De norte a sur, la Av. Teniente Cruz la conecta con Renca y Maipú.

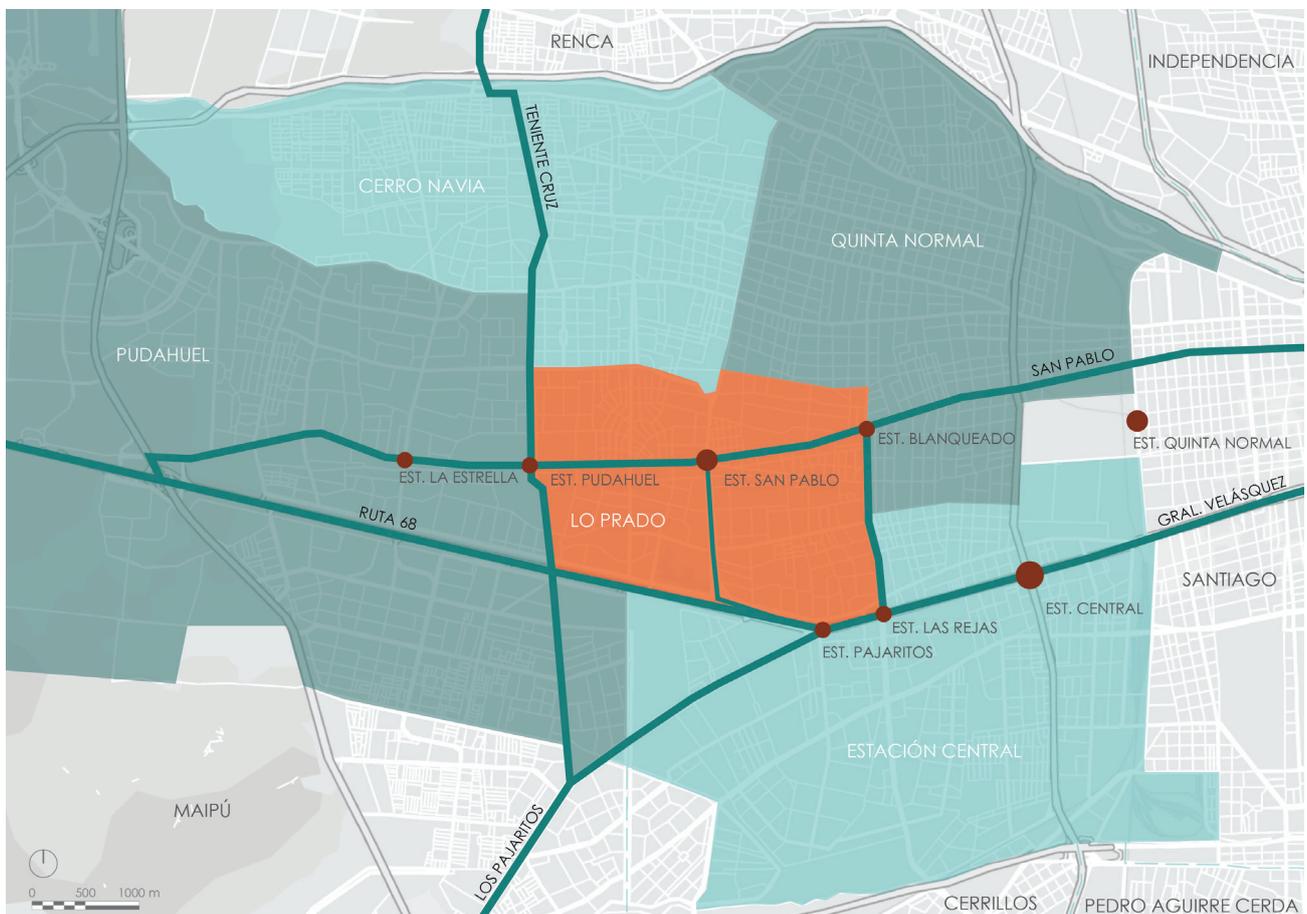


Figura 30: Plano relación intercomunal de Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

CAPÍTULO 3: LOCALIZACIÓN

Al interior de la comuna, se da una sectorización en cuatro territorios definidos por las avenidas San Pablo y Neptuno. También se encuentran una serie de barrios y poblaciones emblemáticas, algunas que destacan por su carácter residencial y su valor histórico (Municipalidad de Lo Prado, 2022).

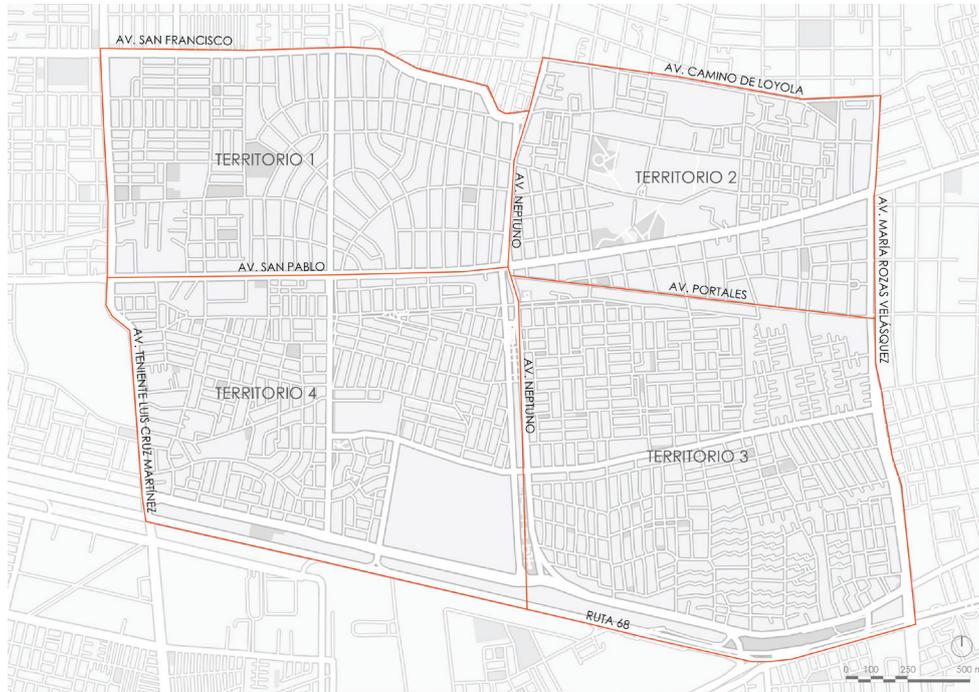


Figura 31: Plano división territorial Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

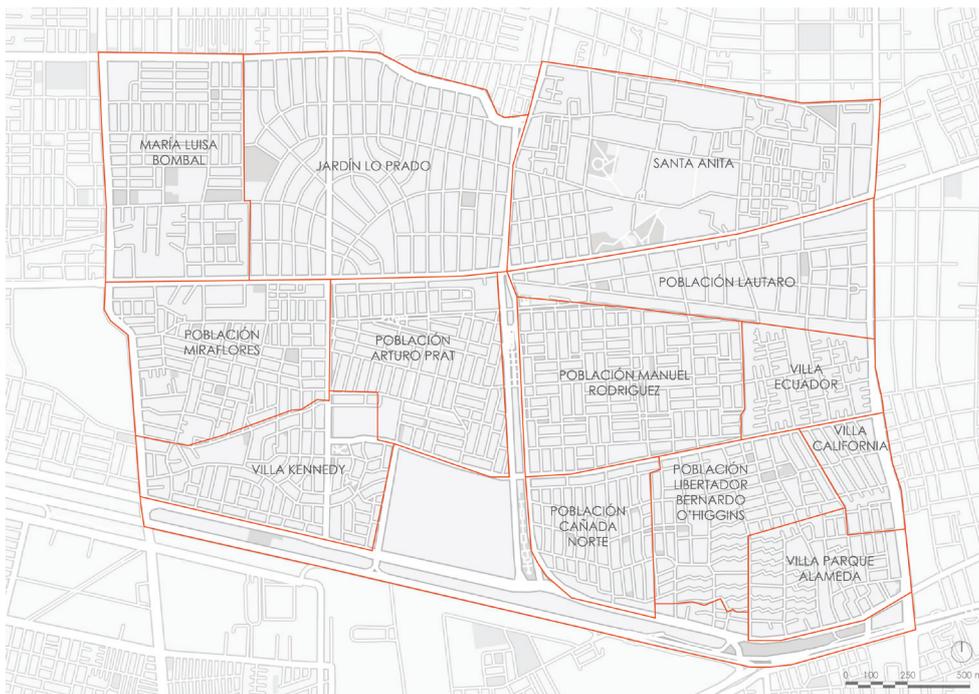


Figura 32: Plano barrios de Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Diagnóstico y análisis urbano

El desarrollo de esta sección se basa en observaciones personales realizadas en múltiples visitas a la comuna, así como en la Síntesis de diagnóstico realizada por la Municipalidad de Lo Prado en 2022. Se abordan temas de tipo demográfico, social y morfológico que se consideran pertinentes dentro de la problemática y el desarrollo del proyecto.

A diferencia de las comunas de Estación Central, Pudahuel y Quinta Normal, Lo Prado ha presentado una **tendencia poblacional mayormente decreciente** durante las últimas dos décadas, a raíz de la escasa oferta de viviendas nuevas que atraigan más poblaciones. Junto con Cerro Navia, Lo Prado presenta también la **tasa de migración interna más baja** del sector y es, actualmente, una de las comunas con más emigración dentro del Gran Santiago. Asimismo, la **ausencia de una mixtura de usos** ha disminuido el dinamismo económico, por lo que esta emigración se ha dado mayormente en la población joven, resultando además en el envejecimiento de los habitantes.

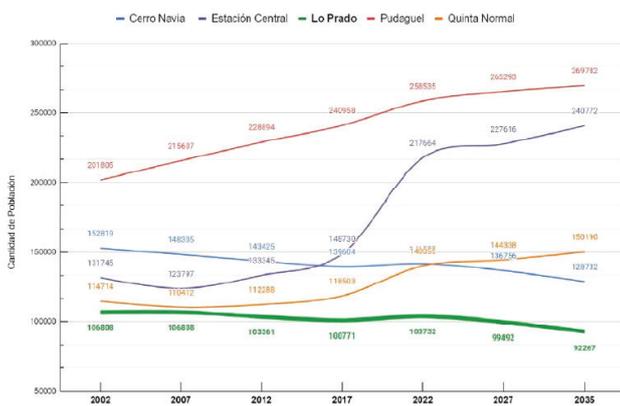


Figura 33: Proyección de la población de Lo Prado y comunas vecinas. Fuente: Municipalidad de Lo Prado en base a Censo 2017 (INE), 2022.

Unidad territorial	Saldo migratorio	Tasa de Inmigración	Tasa de Emigración	Tasa neta de migración (x1.000)
R.M	-70.33	37,5	39,8	-2,3
Cerro Navia	-5.803	25,7	35,5	-9,8
Estación Central	1.786	47,1	43,8	3,2
Lo Prado	-4.144	31,6	41,3	-9,7
Pudahuel	-4.17	30,2	34,3	-4,1
Quinta Normal	-180	42,2	42,6	-0,4

Figura 34: Flujo migratorio interno de Lo Prado, R.M. y comunas colindantes, 2017. Fuente: Municipalidad de Lo Prado en base a Censo 2017 (INE), 2022.



Figura 35: Transición Pirámide de Población de Lo Prado 2002-2035. Fuente: Municipalidad de Lo Prado en base a Censo 2017 (INE), 2022.



Figura 36: Actividad comercial en Av. San Pablo.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

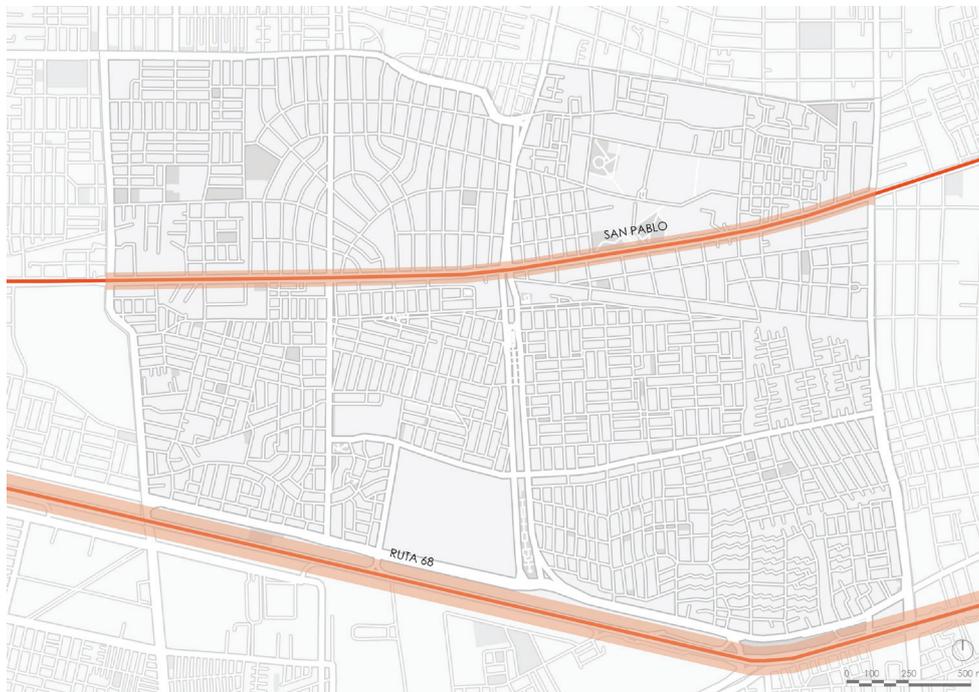


Figura 37: Plano de actividades productivas en Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Dentro de las **actividades productivas** predomina el comercio a través de ferias libres, persas y puestos sociales que, a pesar de su carácter esporádico, tienen gran valor en la vida y configuración del barrio. Las actividades económicas más relevantes son de **dinámica comercial**, que se concentra principalmente a lo largo de la avenida San Pablo con un carácter local y de la Ruta 68 con un carácter metropolitano; sin embargo, no existe actualmente una continuidad entre ambas dinámicas.

En Lo Prado existen varios **fenómenos ambientales** que afectan negativamente la calidad de vida: islas de calor, inundaciones, contaminación acústica y atmosférica. Todos estos influyen de una u otra manera en la incomodidad de las personas en el espacio público.

Entre las características morfológicas de la comuna, destaca el **predominio de alturas bajas y medias**, alcanzando un máximo de seis pisos, excluyendo un único edificio de quince pisos cercano a Estación Central. Esta situación hace de esta comuna una excepción en temas de edificación en altura. Mientras las comunas vecinas sufren las consecuencias ambientales y paisajísticas de esta tipología, Lo Prado ha conservado su escala barrial que, además, es altamente apreciada por la comunidad.



Figura 38: Alturas de edificación en Av. San Pablo.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

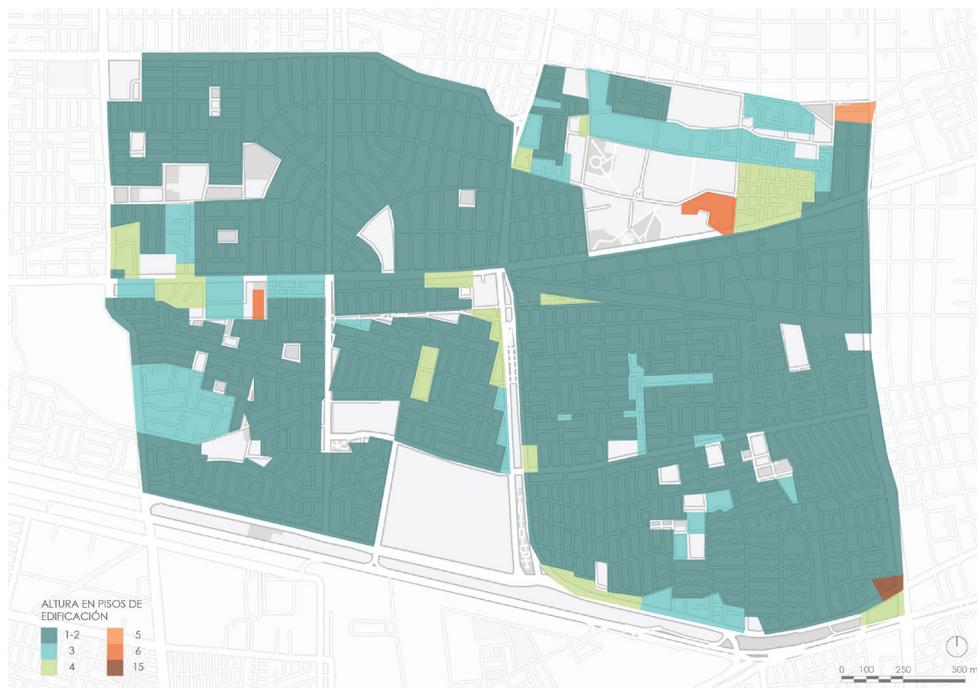


Figura 39: Plano de alturas de edificación en Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia en base a Municipalidad de Lo Prado, 2022.

Uno de los mayores problemas que afectan a Lo Prado es la **preponderancia de uso de suelo residencial**. A excepción de los espacios destinados a actividades comerciales concentrados sobre la Av. San Pablo, la vivienda comprende un porcentaje cercano al 100% de los usos en los barrios. Esta distribución no sólo le asigna un carácter de comuna dormitorio, sino que también genera un desequilibrio significativo entre las ofertas de vivienda y empleo, obstaculizando el desarrollo vecinal y barrial.



Figura 40: Plano de usos de suelo en Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia en base a Municipalidad de Lo Prado, 2022.

Los terrenos utilizados para almacenamiento y bodegaje representan **conflictos entre usos de suelos**, ya que suelen generar bordes duros o descuidados que no aportan a la vida pública, además de incumplir la normativa. Por otra parte, se evidencia un **deterioro o abandono las áreas verdes y espacios públicos** presentes en la comuna.

En Lo Prado predomina una **ocupación de suelo máxima**, con programas que, al no aumentar su altura, abarcan mayores superficies dentro de los predios. Esto se relaciona igualmente a los **bajos niveles de constructibilidad**, que afectan negativamente el equilibrio entre altura de edificación y áreas abiertas a nivel de suelo. Sin embargo, las **ampliaciones en pisos superiores** de edificaciones residenciales son reflejo del déficit habitacional de la comuna, llegando a ubicarse sobre áreas comunes o espacios públicos.

A pesar de la tendencia en la disminución de la población, se anticipa un **aumento significativo en la demanda de suelo residencial**. Considerando que la superficie de la comuna se encuentra totalmente urbanizada, la expansión necesaria sólo puede desarrollarse por densificación. Además, por limitaciones del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, la densificación residencial sería posible sólo en las áreas que se encuentran actualmente destinadas a vivienda.



Figura 41: Ampliaciones en pisos superiores en Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

CAPÍTULO 3: LOCALIZACIÓN

Debido a la antigüedad de las edificaciones y al estancamiento del desarrollo urbano, se reconoce una **calidad media inferior en gran parte de las edificaciones** de la comuna. A través del análisis y un cruce de variables, la Municipalidad de Lo Prado logra identificar los factores que aportan al deterioro urbano de la comuna. Entre estos se encuentran la tendencia de estratos socioeconómicos medios bajos con un menor avalúo de sus propiedades, la calidad media inferior de las edificaciones, la presencia de conflictos ambientales y la localización de las actividades productivas. Este último punto destaca por su impacto sobre la percepción ciudadana; según esta, este tipo de instalaciones propicia el deterioro y la segregación del entorno, ya que “en la mayoría de los casos los frontis son muros de gran extensión, sin uso o tratamiento que aporte al paisaje urbano” (Municipalidad de Lo Prado, 2022, p. 51).



Figura 42: Plano de calidad de edificación de Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia en base a Municipalidad de Lo Prado, 2022.

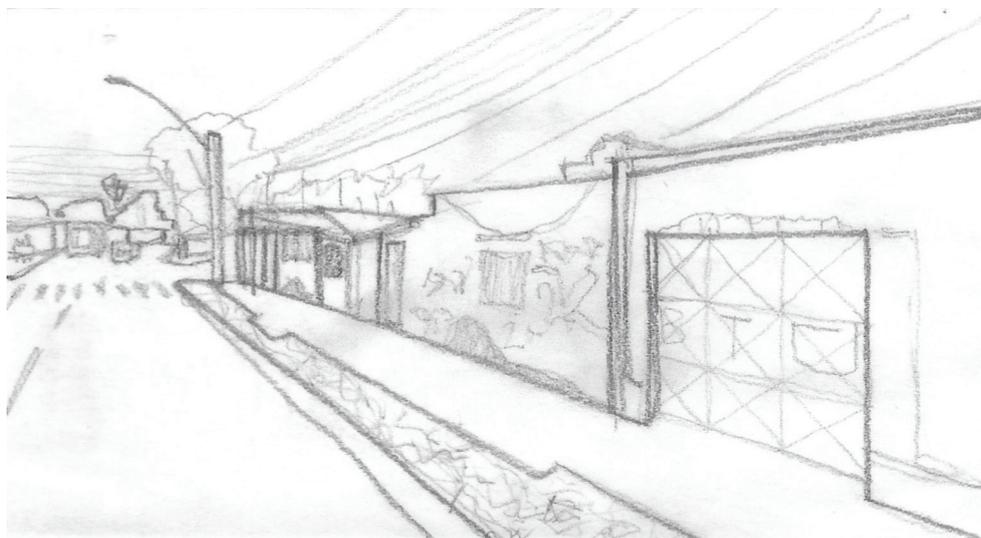


Figura 43: Bordes duros y deteriorados en lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Finalmente, se enfatizan desde el diagnóstico los siguientes aspectos sobre la comuna:

- La falta de mixtura de usos disminuye y envejece a la población.
- La ausencia de espacios e infraestructura propicios para una movilidad no motorizada desaprovecha la escala barrial y los equipamientos de la comuna.
- El predominio de los bordes duros influye negativamente sobre el paisaje urbano, propiciando la segregación y el deterioro.
- El deterioro urbano, la baja densidad, la alta conectividad y la dotación de equipamientos resultan en un gran potencial para la renovación urbana.

Estructura del equipamiento comunal

Dentro de los distintos tipos de equipamiento presentes en la comuna, existen tres tipos que destacan con relación a las problemáticas, objetivos y antecedentes pertinentes al proyecto: Metro de Santiago, comercio y equipamiento comunal.

- **Metro de Santiago**

Lo Prado es una comuna que destaca por su alto nivel de conectividad, especialmente a través del sistema del Metro de Santiago. Dentro de la comuna se encuentran tramos de la Línea 1 y la Línea 5.

La Línea 1 es la primera y más antigua del sistema. Su eje coincide con la Av. Bernardo O'Higgins, también conocida como Alameda, que cruza la ciudad de oriente a poniente. Por esto, la Línea 1 representa no sólo un sistema de transporte eficiente, sino también un componente fundamental en la configuración del espacio urbano actual (Hidalgo, 2011). Por su parte, la Línea 5 fue extendida en 2010 desde Quinta Normal hasta Pudahuel, incorporando cuatro nuevas estaciones dentro de Lo Prado a lo largo del eje San Pablo, brindándole una mayor potencia a esta vía y una mayor conectividad a los habitantes.

Además de su carácter como estación terminal de la Línea 1, la estación San Pablo logró potenciar su conectividad y su rol como punto de referencia tras convertirse en estación de combinación entre las Líneas 1 y 5. Igualmente, la estación reflejó y consolidó a nivel subterráneo lo que sucedía en la superficie: un nodo entre los dos ejes más relevantes de la comuna (Neptuno y San Pablo).

Al estar estratégicamente ubicadas en puntos clave de la ciudad, las estaciones de cruce concentran diversas actividades que potencian el flujo de usuarios tanto en el subsuelo como en la superficie, lo que fomenta el uso del entorno urbano a través de comercios, servicios, oficinas y viviendas (Mella, 2013). Sin embargo, en el caso de estación San Pablo la mixtura de usos e intensidad de flujos no se han visto acompañadas por espacios públicos de calidad.

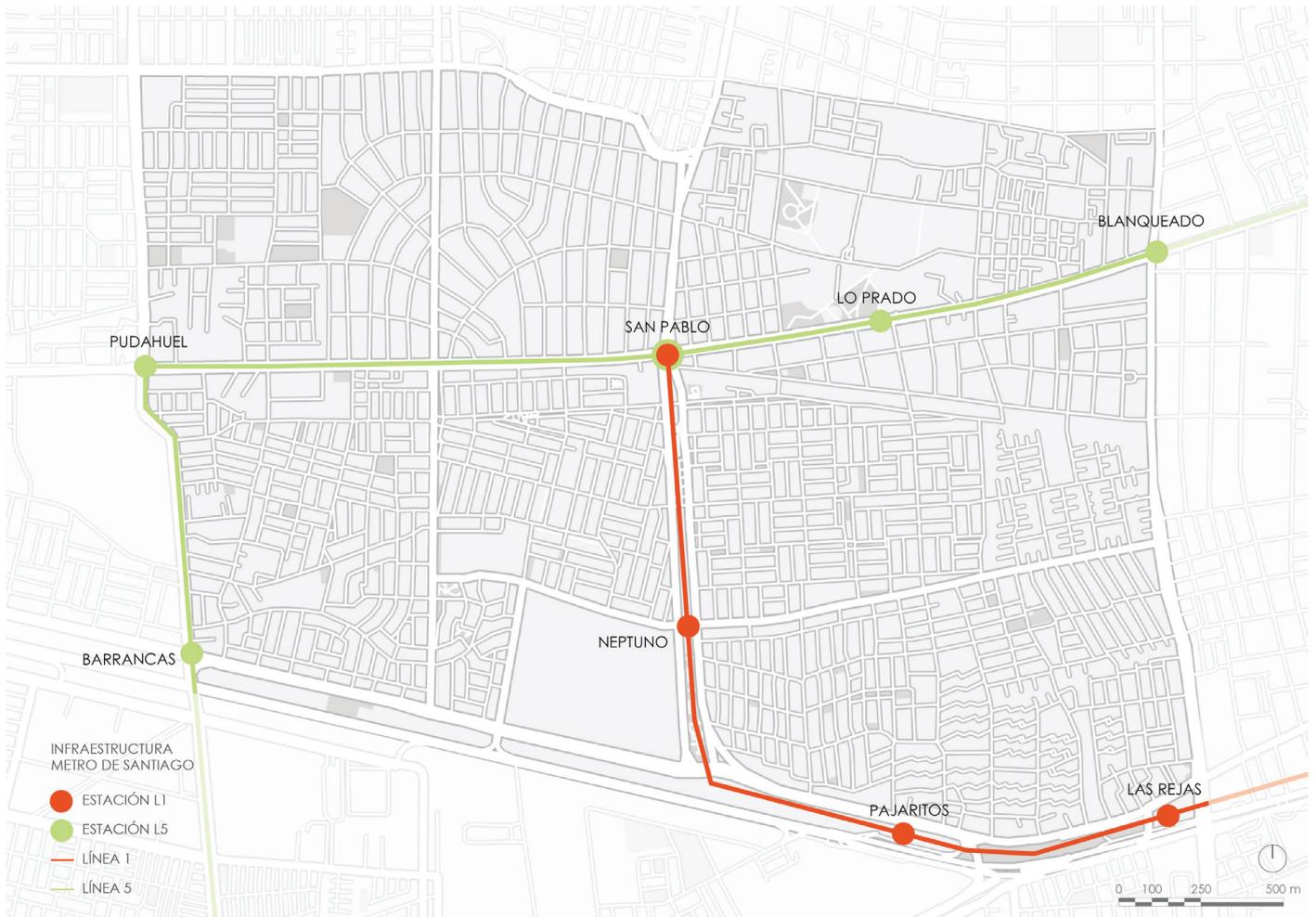


Figura 44: Plano Red de Metro de Santiago en Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

▪ Comercio

Se ha desatacado ya la relevancia que tiene el comercio dentro de las actividades económicas de la comuna. Su concentración sobre el eje San Pablo toma una mayor potencia alrededor de la intersección con Av. Neptuno, aproximadamente en tramos de treientos metros hacia cada lado. A este nodo lo acompañan otros dos de menor concentración, conformados por el Centro Comercial Neptuno y la esquina de María Rozas Velásquez. Dentro de los barrios, el comercio se da en una concentración considerablemente menor; en los territorios norponiente y suroriente se concentran alrededor de las intersecciones más relevantes (Municipalidad de Lo Prado, 2022).

A pesar de la relevancia que posee este equipamiento dentro de la comuna, la infraestructura comercial se encuentra evidentemente desarticulada, desaprovechando su potencial para el desarrollo urbano. Actualmente, sus bordes duros y monótonos en tramos extensos disminuyen la interacción con los usuarios, afectando negativamente la vida y el paisaje urbano.



Figura 45: Plano de tipos de comercio en Lo Prado.
Fuente: : Elaboración propia en base a Municipalidad de Lo Prado,

▪ Equipamiento comunal

Gran parte del equipamiento comunal se encuentran en el Centro Cívico, ubicado al norte de la Av. San Pablo, alrededor de la estación Lo Prado. Este complejo se organiza en torno al Parque Centro Cívico, con distintas edificaciones que albergan la Municipalidad, el Centro Cultural, el Registro Civil, la Comisaría, entre otros. Este Centro Cívico representa uno de los lugares más consolidados de la comuna a nivel de infraestructura y cohesión social. Sin embargo, sus edificaciones, en particular la Municipalidad y el Centro Cultura, se resguardan tras cierros que inducen una desconexión espacial entre interior y exterior y, por ende, entre programas y habitantes.

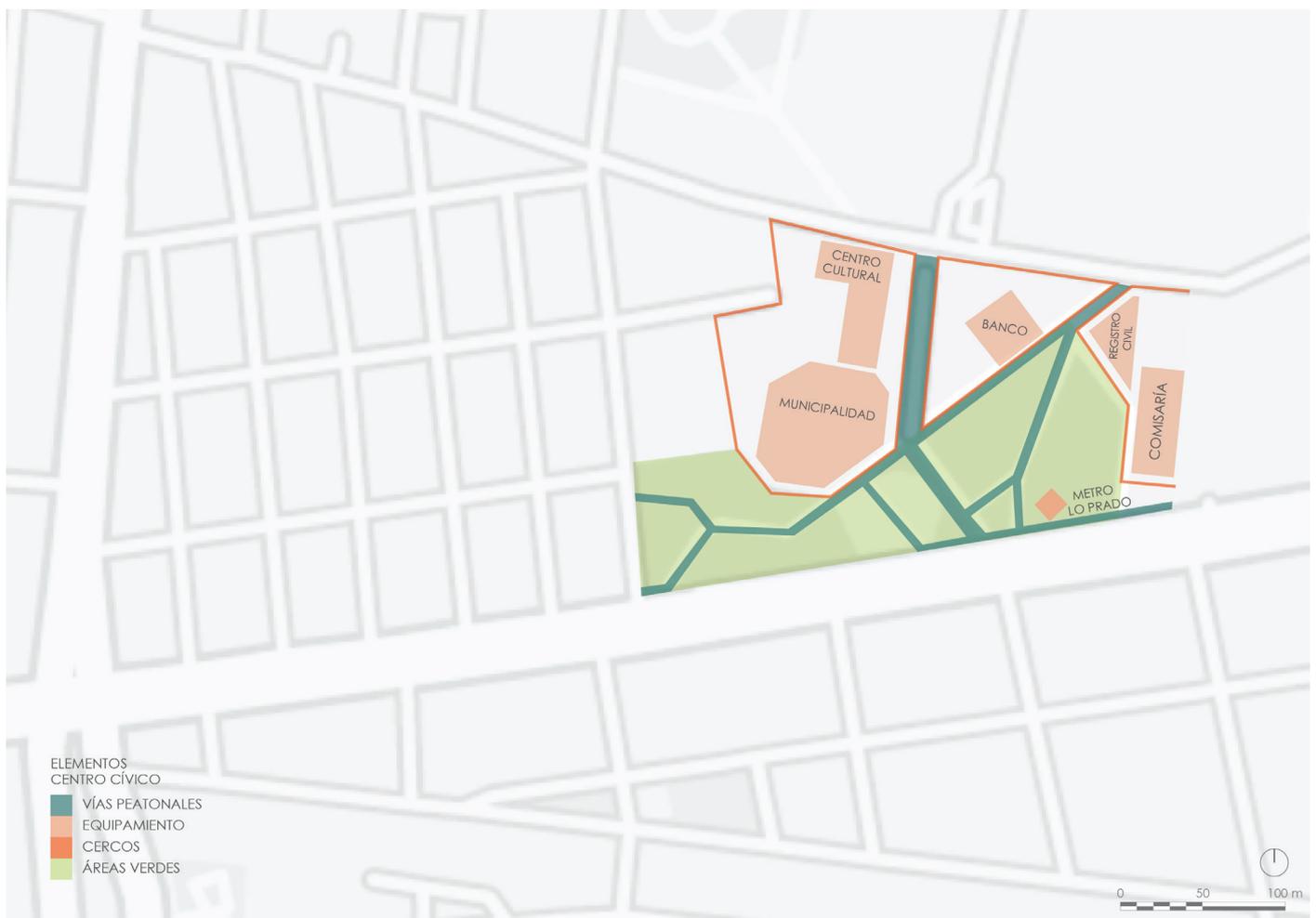


Figura 46: Plano esquemático Centro Cívico Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

3.2 EMPLAZAMIENTO

Contexto urbano inmediato

Partiendo por la ausencia de una vida urbana que active los espacios públicos y brinde un sentido de identidad, se escoge el sector que comprende un nodo clave para la comuna: la intersección entre las avenidas San Pablo y Neptuno. Este representa no sólo el sector céntrico de la comuna, sino también un espacio de fácil acceso y un punto de referencia para la comunidad.



Figura 47: Plano sector nodo avenidas San Pablo y Neptuno en Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 48: Plano síntesis de diagnóstico de Lo Prado.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Otro factor relevante para el emplazamiento es la dureza de las edificaciones ya que, al tratarse de una intervención multiescalar, es necesario considerar la factibilidad de cambio para abarcar dichas escalas y la relación espacial entre estas. A través de un cruce entre la información facilitada por la Municipalidad de Lo Prado (2022) y las observaciones personales sobre la comuna, se evidencia un predominio de edificaciones blandas en el sector, lo que se traduce en una gran posibilidad para el cambio a nivel de infraestructura.

En relación con la dureza, también se considera la valorización de los terrenos. Tomando en cuenta el carácter comercial del sector, se podría obtener una valorización positiva de los metros cuadrados al aumentar los bordes comerciales en las manzanas, consiguiendo edificaciones duras en contraposición a las blandas actuales.

Criterios de selección

Para escoger con precisión el área a intervenir, se aplican los siguientes criterios: accesibilidad, presencia de equipamientos comunales y comerciales, proximidad al eje San Pablo y dureza de las edificaciones.

Dentro de este sector se identifican entonces dos programas de gran potencia para la vida urbana: la estación de Metro San Pablo y el Centro Cívico de la comuna. La accesibilidad que brinda la estación San Pablo se complementa con al equipamiento del Centro Cívico. Estos aportes son relevantes para garantizar la calidad de los espacios públicos, que tienden a un mayor éxito cuando están ubicados en lugares donde la población los necesita y cuentan con una accesibilidad adecuada (MINVU, 2017).

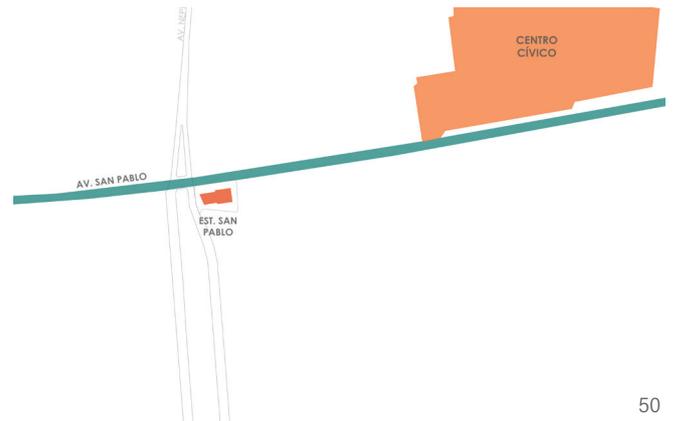
Habiendo reconocido la Av. San Pablo como un actor problemático dentro de la comuna, se escogen sectores aledaños donde el proyecto aporte en su articulación con el tejido barrial, ofreciendo además refugio para la dimensión humana frente a su escala metropolitana. Además, se considera el rol comercial de la avenida como una oportunidad para reactivar la vida social y consolidar la identidad de la comuna.

Junto con la tendencia de edificaciones blandas y su potencial para una intervención urbana, se considera el deterioro y los usos de suelo inapropiados que, al reflejarse en bordes duros, afectan negativamente la vida barrial al no reconocer el espacio público ni fomentar su vitalidad.

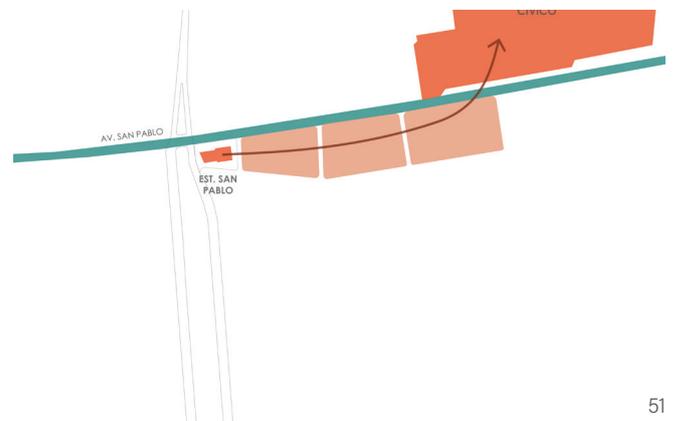
Considerando entonces la alta conectividad, el fuerte potencial de dos equipamientos existentes, la articulación de escalas y el notable deterioro urbano, se reconoce un gran potencial para la renovación urbana del sector.



49



50



51

Figuras 49, 50 y 51: Esquemas selección de emplazamiento. Fuente: Elaboración propia, 2023.

La ciudad está en constante transformación, algo que incluso se puede ver en las comunas vecinas de Lo Prado. Considerando una renovación urbana total, este proyecto representaría una oportunidad para mejorar las condiciones actuales, para crear un espacio público de calidad que priorice al peatón, ofrezca un recorrido ameno y fomente el encuentro social. En palabras de Gehl, cuando “los recorridos están dispuestos de modo que se aprovechen los destinos peatonales más atractivos, se puede emplear más esfuerzo y dedicación en moldear la calidad del espacio individual [...]. De esta forma se combina lo placentero con lo útil” (Gehl, 2014, p. 67).

En base a esto, se escogen las tres manzanas ubicadas entre la estación San Pablo y el Centro Cívico, específicamente entre las calles San Jorge y Santa Nora. Dentro de este contexto, estas manzanas presentan un gran potencial para una composición urbana lineal en el eje San Pablo que vincule a través de una senda los dos programas preexistentes, definiéndolos como contrapuntos que generan diálogo y equilibrio en dicha composición.

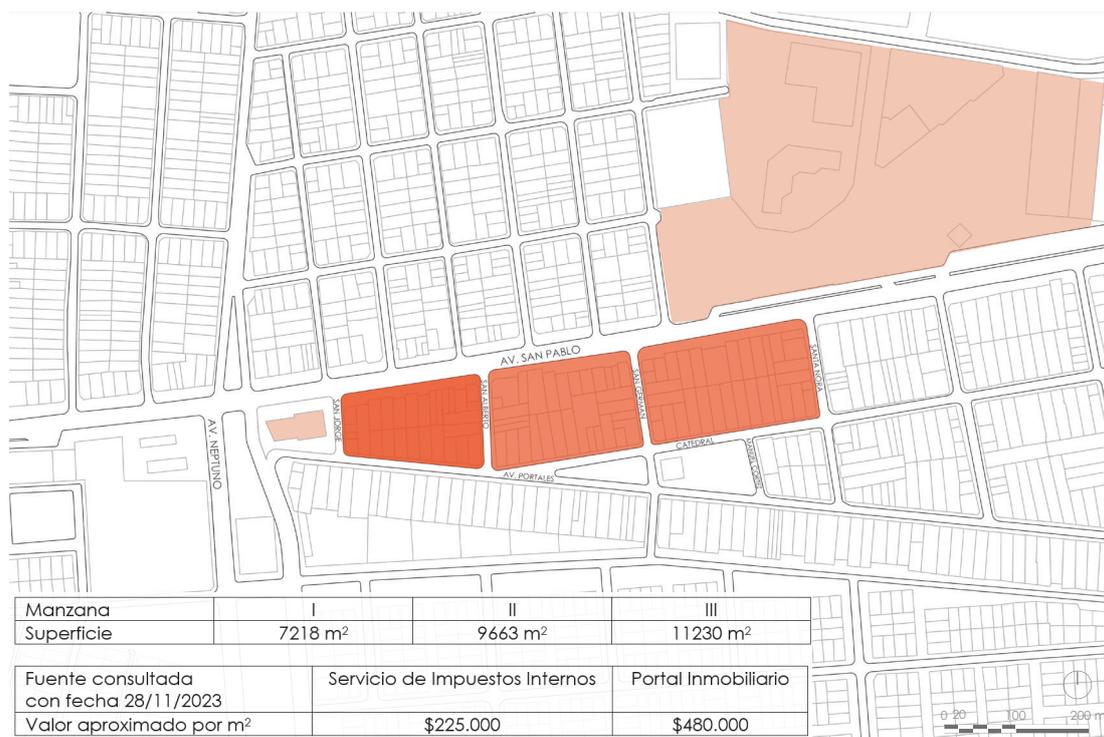


Figura 52: Plano emplazamiento.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Entre estos dos componentes se considera la estación San Pablo como punto de partida y el Centro Cívico como remate, con la intención de potenciar el traspaso desde un nodo de escala metropolitana a una zona de equipamiento a escala comunal y, así, reactivar la comuna.

Para efectos de este trabajo, se intervienen las tres manzanas bajo una mirada urbana y, posteriormente, se desarrolla una de estas bajo una mirada arquitectónica. Esta última será la manzana comprendida entre las calles San Jorge y San Alberto, debido a su proximidad no sólo a la estación San Pablo, sino también al nodo clave entre las avenidas San Pablo y Neptuno.

Normativa comunal

A partir del emplazamiento del proyecto y su potencial carácter comercial, se considera la clasificación de vialidad y las estipulaciones sobre el uso de suelo que establece el actual Plan Regulador Comunal de Lo Prado. Este clasifica las avenidas San Pablo y Portales como vías Troncales, la calle Catedral como vía de Servicio, y las calles San Jorge, San Alberto, San Germán y Santa Nora como vías Locales.

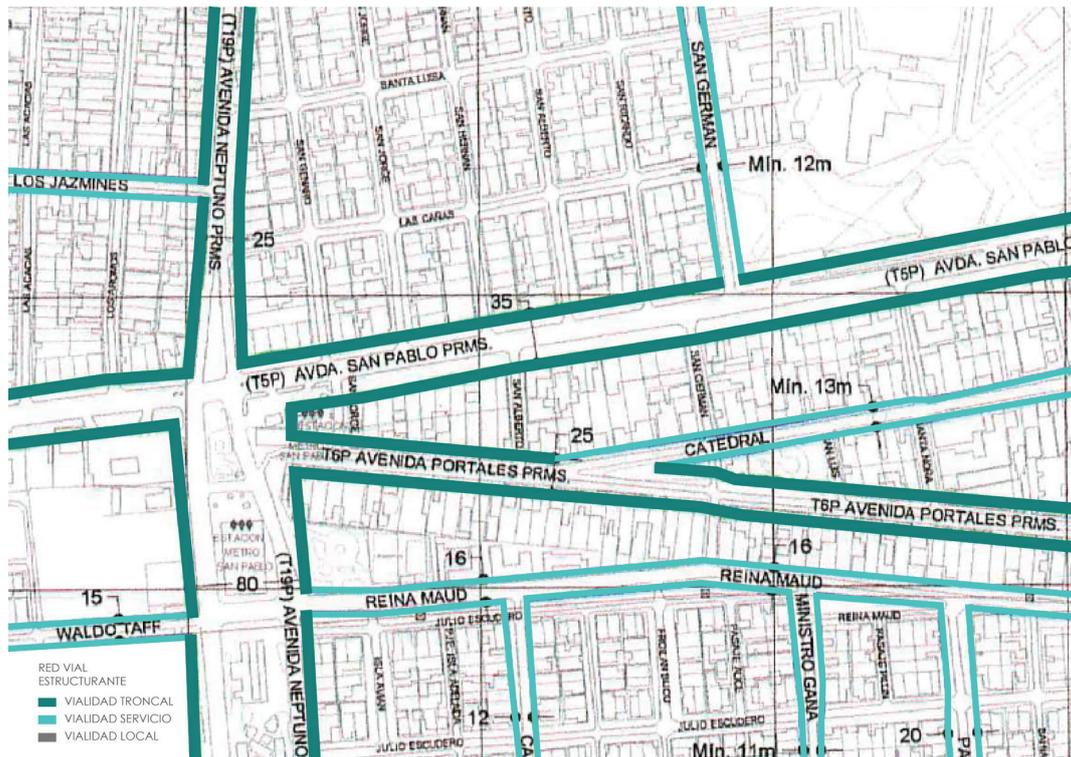


Figura 53: Plano Infraestructura de Transporte de Lo Prado.
 Fuente: Elaboración propia en base a Municipalidad de Lo Prado, 2009.

Vigente desde el año 2009, el PRC de Lo Prado ubica la Actividad Comercial en la categoría de Equipamiento, y dentro de esta establece como usos prohibidos en toda la comuna mataderos, compra y venta de chatarra y desarmaduras. En las vías de Servicio y Locales prohíbe discotecas y plantas de revisión técnicas.

Respecto a la zonificación de usos de suelo, las tres manzanas se encuentran en Zonas Mixtas Centrales, específicamente en la Zona Ejes de Actividad Mixta ZC-2. Como su nombre lo indica, se concentra a lo largo de las vías principales de la comuna con la intención de diversificar los usos alrededor de estas. Esta zona permite como usos residencia, equipamiento, espacios públicos y áreas verdes. Sin embargo, prohíbe el uso residencial en primer piso en los predios que enfrentan las avenidas San Pablo y Neptuno. Las Normas de Edificación para esta zona se especifican en la Tabla 1.

Igualmente, los predios emplazados frente a Av. San Pablo entre las calles San Jorge y San Alberto, y los emplazados frente a calle San Alberto entre Av. San Pablo y su prolongación hasta la calle Reina Maud presentan condiciones especiales. En estos se prohíben usos de suelo en equipamiento de deporte, salud y seguridad, así como actividades productivas y depósitos de vehículos. Además, las Normas de Edificación presentan diferencias en estos predios.



Figura 54: Plano Zonificación de usos de suelo.
Fuente: Elaboración propia en base a Municipalidad de Lo Prado, 2009.

	ZC-2 REGULAR	ZC-2 CONDICIONES ESPECIALES
NORMAS DE EDIFICACIÓN		
Densidad Bruta Máxima (hab/há)	720	960
Superficie Predial Mínima (m ²)	500	
Coefficiente de Ocupación del Suelo	0,8	
Coefficiente de Constructibilidad	3,7	5,2
Agrupamiento	Aislado, Pareado y Continuo (continuo: profundidad máxima 60% de medianeros laterales, rasante desde 14 m o 4 pisos de altura)	
Altura Máxima de Edificación	Libre (según rasante)	
Antejardín Mínimo	3 m	
Rasante	70°	
Distanciamiento Mínimo	4 m en edificaciones de más de 7 m de altura	
Adosamiento Máximo	40% del deslinde común (altura máxima 3,5 m y distancia mínima de 2 m con L.E.)	
Ochavos	Entre 4 m y 8 m	
Cierros	3 m de altura máxima con 60% de transparencia, 75% frente a áreas verdes	
Cuerpos salientes sobre espacio público	1,80 m máximo desde L.E. sobre antejardines de mínimo 5 m 1,20 m máximo desde L.E. sobre antejardines de mínimo 3 m	

Tabla 1: Normas de edificación.
Fuente: Elaboración propia en base a Municipalidad de Lo Prado, 2009.

Considerando los posibles usos que podrían formar parte del proyecto, se destacan los siguientes requerimientos mínimos de estacionamientos, que deberán ser cumplidos en el mismo predio que genera la necesidad, o en otros según especificaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

DESTINO RESIDENCIAL	NÚMERO DE ESTACIONAMIENTOS
Vivienda Social Colectiva (1)	1 cada 5 viviendas
Edificios de Vivienda en Altura (1)	1 cada 3 viviendas
Vivienda Unifamiliar de superficie menor a 150 m ²	1 por vivienda
Vivienda Unifamiliar de superficie mayor a 150 m ²	2 por vivienda

DESTINO EQUIPAMIENTO

COMERCIO	
Supermercados, mercados, grandes tiendas, centros comerciales de todo tamaño, agrupaciones comerciales de más de 500m ² edificados (m ² superficie útil)	1 cada 50 m ²
Agrupación comercial de 200 a 500 m ² . Mínimo 3 estacionamientos (m ² superficie útil)	1 cada 75 m ²
ESPARCIMIENTO	
Entretenciones al aire libre, zonas de picnic	1 cada 300 m ²
SERVICIOS	
Oficinas o agrupaciones de oficinas más de 200 m ² edificados. Mínimo 3 estacionamientos (m ² superficie útil)	1 cada 100 m ²

NOTA:

(1) En los edificios colectivos de habitación se exigirá un 15% adicional de estacionamientos para uso de visitas. Estos estacionamientos deberán tener un acceso directo desde el espacio público y podrán emplazarse ocupando hasta un máximo del 30% de la superficie del respectivo antejardín.

Tabla 2: Requerimientos de estacionamientos.
Fuente: Elaboración propia en base a Municipalidad de Lo Prado, 2009.

Existen dos cualidades del proyecto que representarían beneficios particulares. La primera es su ubicación frente a Av. San Pablo y su carácter comercial, que implicaría lo siguiente para los predios que enfrenten la avenida:

- Aumento del coeficiente de constructibilidad hasta 4 en edificaciones con agrupamiento continuo hasta los 10,5m de altura.
- Antejardín no exigido.
- Permiso para proyectar cuerpos salientes de la línea oficial hasta 1,80m.
- Proyección de marquesinas con un volado máximo de 1,80m y una altura mínima de 3,5m. Aumento de coeficiente de constructibilidad por construcción de marquesinas.

La segunda cualidad es la proyección de espacios públicos comerciales al interior de las manzanas, que resulta en lo siguiente:

- Incremento de compensaciones en un 50% para edificaciones emplazadas en esquinas o con frentes a más de una calle, con proyección de galerías interiores.
- Aumento del coeficiente de constructibilidad en manzanas donde se proyecten galerías interiores que incluyan locales comerciales, comuniquen dos vías de tránsito preexistentes o proyectadas, y sean cedidas o permitan su uso como espacio público hasta un máximo del 30% de la superficie.

Estos beneficios propuestos por el PRC indicarían que la Municipalidad de Lo Prado busca fortalecer la vocación comercial del eje San Pablo, a través de espacios públicos al interior de las manzanas que, además, conecten vías preexistentes, articulando así la infraestructura comercial de la comuna.

CAPÍTULO 4: PROPUESTA

Estrategias de diseño

Considerando los objetivos del proyecto y el análisis urbano, se definen una serie de estrategias proyectuales para obtener una propuesta espacial que logre articular las escalas presentes en el contexto. Estas estrategias se generan a partir del eje San Pablo y su potencial para vincular dos programas dominantes: el Metro San Pablo y el Centro Cívico.

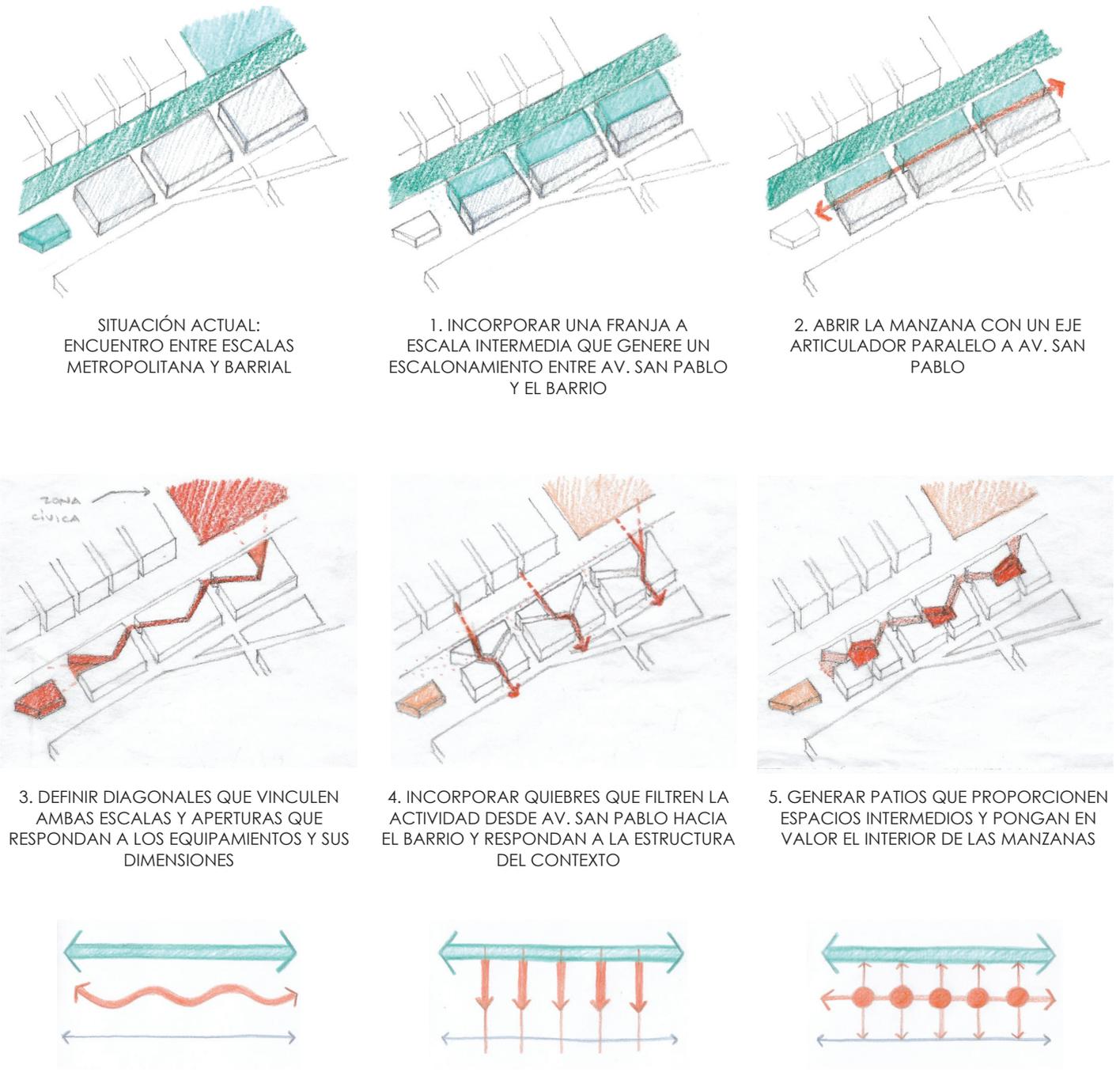


Figura 55: Esquemas estrategias de diseño. Fuente: Elaboración propia, 2023.

Partido general

Como resultado de estas estrategias, el partido general consta de una **senda articuladora de escalas**, un nuevo eje paralelo a Av. San Pablo que relaciona el Metro San Pablo y el Centro Cívico longitudinalmente, entendiéndolos como punto de partida y remate respectivamente, mientras que articula las escalas metropolitana y barrial transversalmente, creando además espacios intermedios al interior de las manzanas, que favorezcan el encuentro de la comunidad.

SENDA ARTICULADORA DE ESCALAS

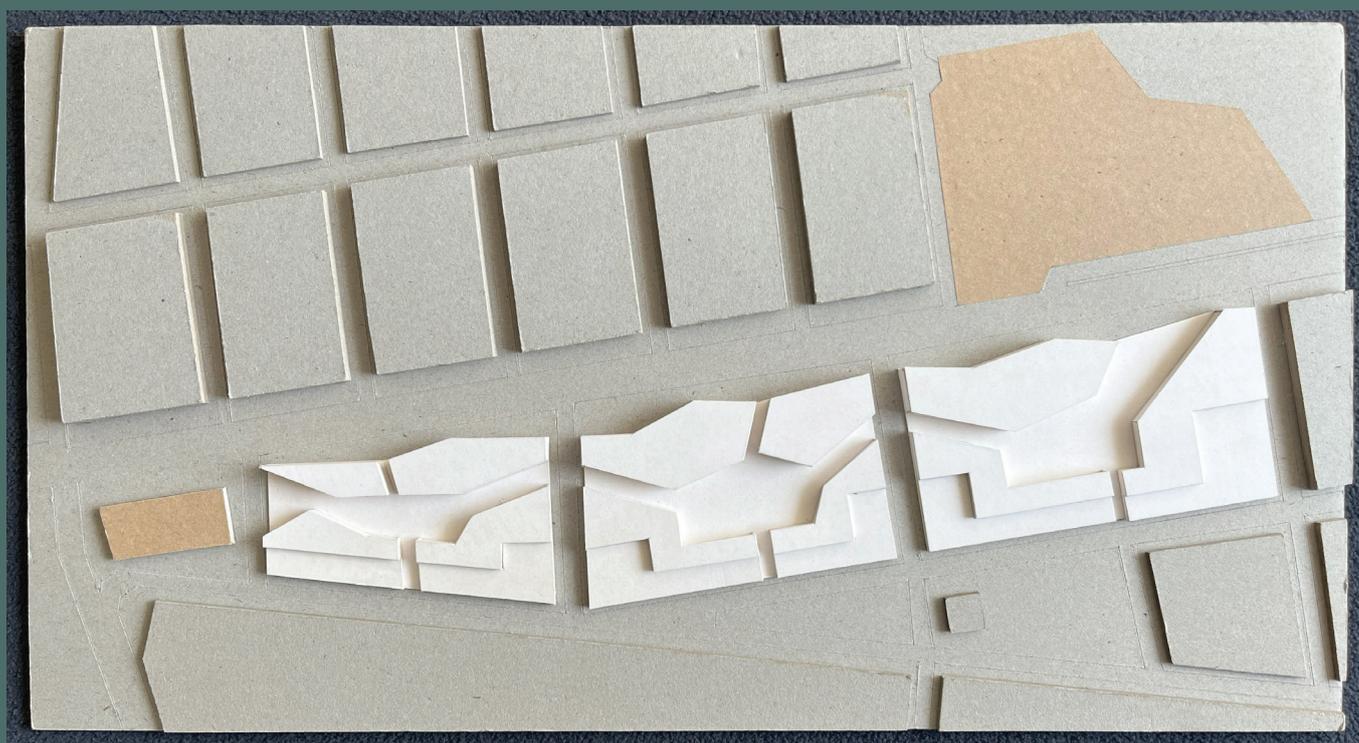


Figura 56: Maqueta de partido general.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

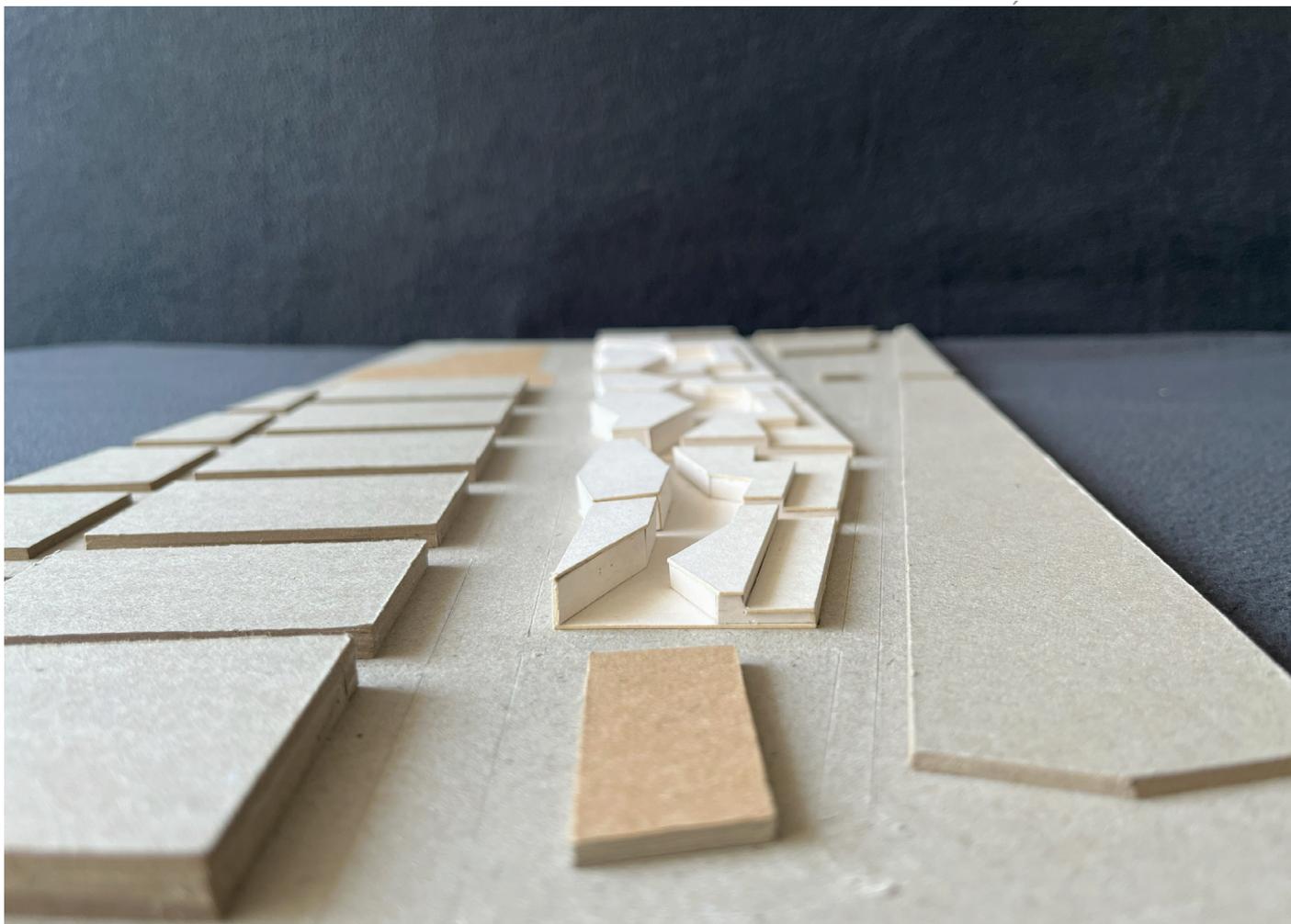


Figura 57: Maqueta de partido general. Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 58: Maqueta de partido general. Fuente: Elaboración propia, 2023.

Sistemas del partido general

Según los antecedentes, el diagnóstico urbano y la normativa, se define **programáticamente** esta senda como un **paseo comercial**, que presenta un uso mixto junto con viviendas, oficinas y servicios. A través de una infraestructura comercial cohesionada se apunta a revitalizar el espacio público, fomentando el rol comercial del eje San Pablo como atractivo para la comunidad y ofreciendo espacios de calidad para la caminata y el encuentro, potenciando así la identidad de la comuna.

A nivel de suelo, se definen cuatro franjas de uso transversalmente: las primeras tres conforman el paseo comercial asociado al eje San Pablo, mientras que la última conforma conjuntos de viviendas asociadas a los barrios residenciales. Esta distribución responde tanto a la normativa como a los elementos existentes en la comuna, a sus escalas y distintos niveles de privacidad. La presencia de viviendas pretende aportar a la densificación de la comuna, así como lograr un traspaso del sector comercial al residencial.

En los niveles superiores de las franjas comerciales se ubican las oficinas, definiendo una mayor distinción entre público y privado. Como menciona Jacobs (1961), este programa suele tener mejores resultados al emplazarse en barrios mayormente residenciales, ya que activa las calles en horas distintas y atrae a nuevos usuarios a la zona, lo que respondería a las problemáticas causadas por el carácter de comuna dormitorio de Lo Prado. Asimismo, sus dimensiones responden a la escala metropolitana de Av. San Pablo, y sus superficies permiten aprovechar la constructibilidad y, por ende, generar una valorización económica positiva para el proyecto.

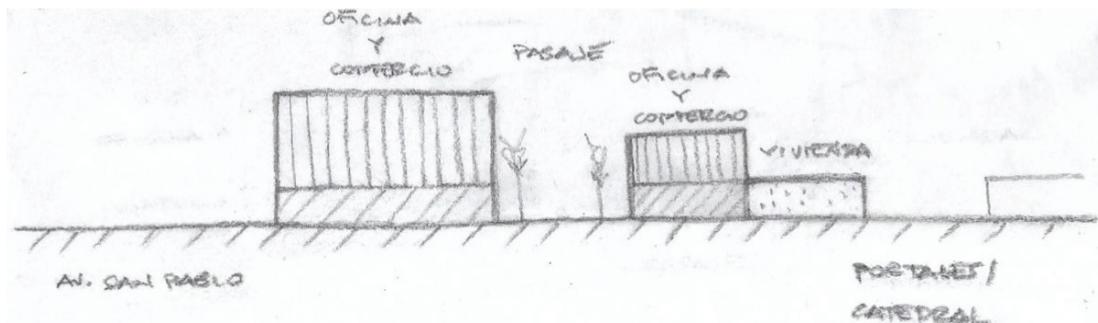
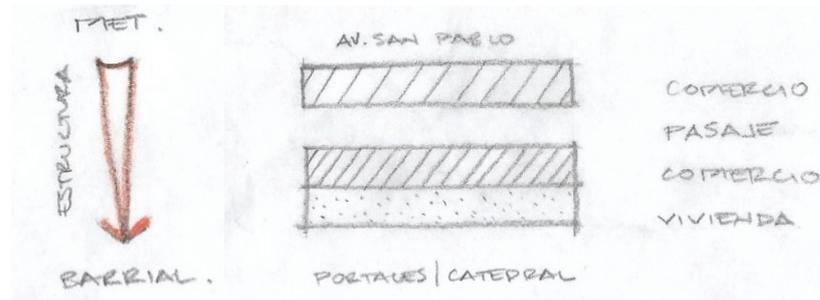


Figura 59: Esquemas estrategias de programa.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Longitudinalmente, el paseo hace una sutil transición entre programas comerciales y de servicios desde la estación San Pablo hacia el Centro Cívico. Esto respondiendo a la accesibilidad y el alto y constante flujo de personas que conlleva el Metro, que resultan beneficiosos para los comercios. Por su parte, los servicios se asocian al equipamiento comunal del Centro Cívico con el fin de propagar la zona dispuesta para las diligencias de las personas, comprendiendo oficinas municipales, notarías, bancos, entre otros.

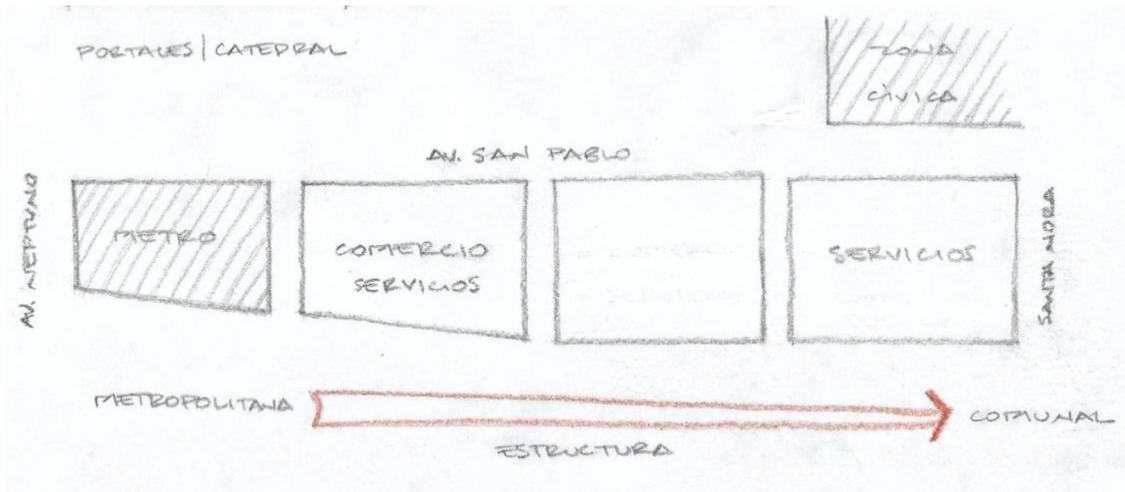


Figura 60: Esquemas estratégicos de programa.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

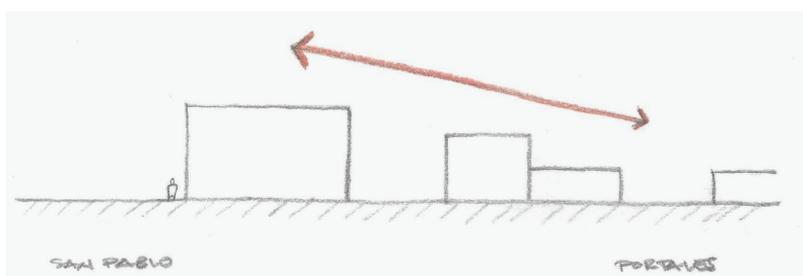
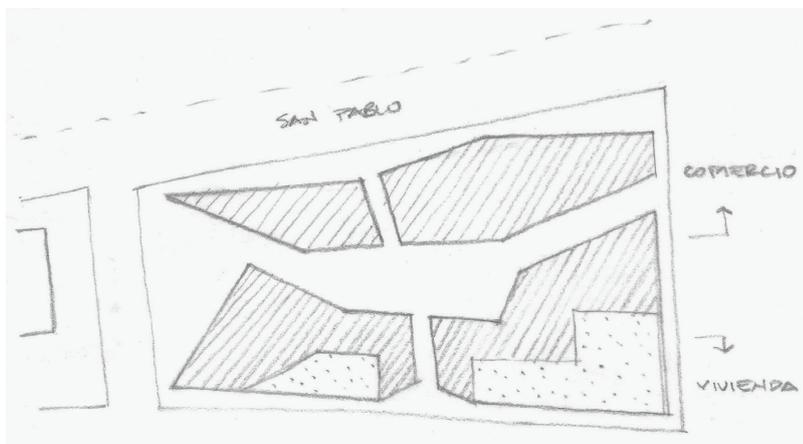


Figura 61: Esquemas estratégicos de programa.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

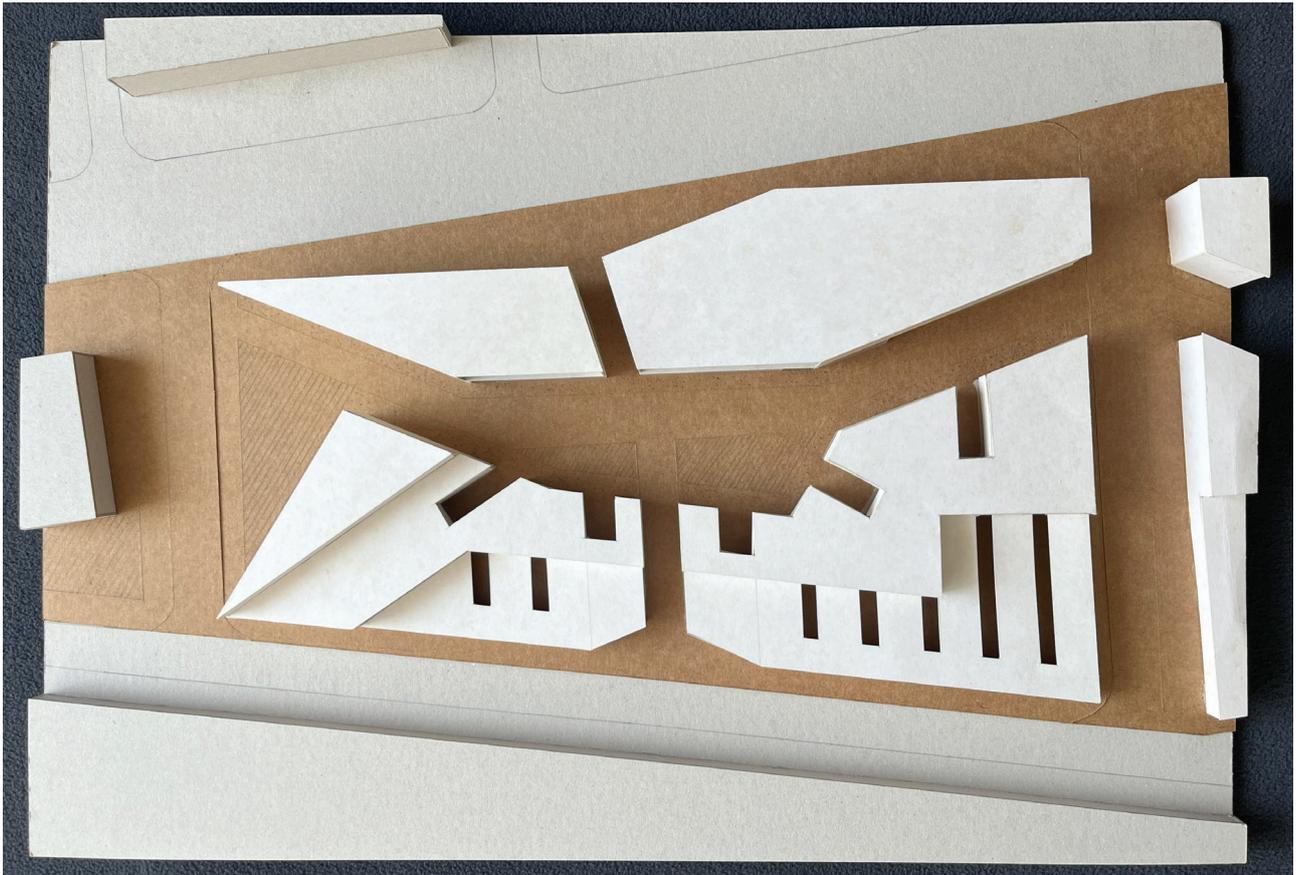


Figura 62: Maqueta de partido general. Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 63: Maqueta de partido general. Fuente: Elaboración propia, 2023.

Respecto a **la huella y las circulaciones** del proyecto, transversalmente se considera el flujo peatonal más fuerte sobre el eje San Pablo y el flujo más pasivo al interior de los barrios. Se define entonces un primer volumen de gran escala que responde al eje San Pablo como un filtro para apaciguar el ritmo de exterior a interior. El segundo volumen sirve de contenedor de flujos, permitiendo un único paso hacia el interior del barrio. Ambos configuran entre sí un patio al interior de la manzana, que entrega espacios intermedios para la permanencia y el encuentro social. Desde estación San Pablo, la circulación se abarca con un acceso de gran escala que responde a la potencia de dicho programa, redireccionando su flujo hacia el interior de la manzana.

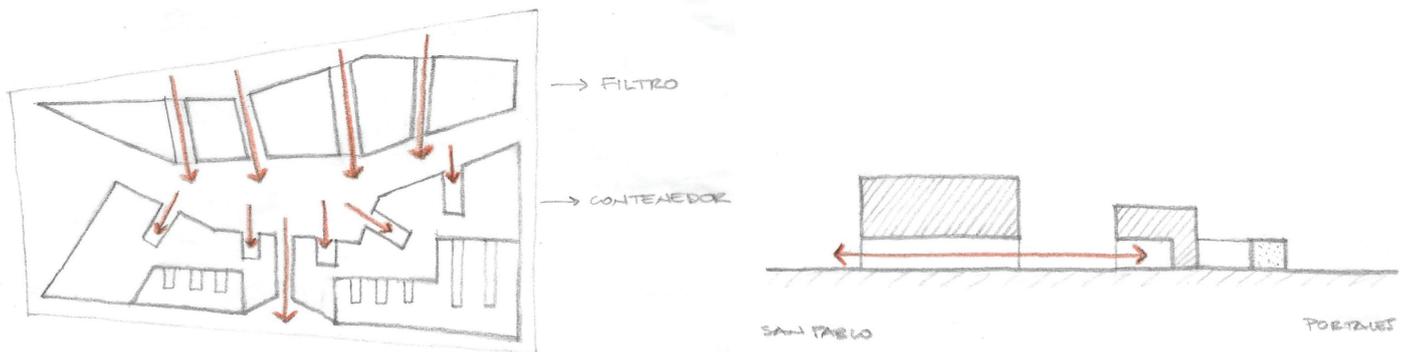


Figura 64: Esquemas estrategias de huella y circulación.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Todas estas circulaciones se apoyan además de un trabajo de suelo, que no sólo diferencia las zonas de paseo y de permanencia, sino que vincula las manzanas entre sí, permitiendo el paso vehicular sobre las calles preexistentes, pero marcando el carácter peatonal del proyecto.

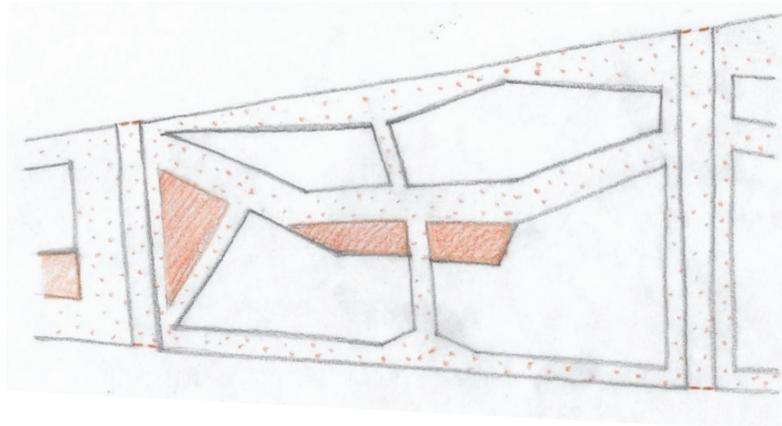


Figura 65: Esquemas estrategias de huella y circulación.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Igualmente se hace una distribución de **pieles** que fomenten los bordes activos y respondan a factores ambientales. Por su carácter comercial, la primera planta se caracteriza por el uso de vitrinas. En los pisos superiores, el primer volumen enfrenta el eje San Pablo con una membrana semipermeable, permitiendo una visibilidad parcial y protegiendo el interior del impacto solar. En el segundo volumen se recurre al hormigón, buscando una mayor privacidad al interior de la manzana y contraste con las predominantes vitrinas a nivel de suelo.

Hacia Av. San Pablo se dispone un voladizo sobre la vereda, generando un espacio intermedio que proteja al peatón del ritmo acelerado de la avenida y el soleamiento. Al interior de la manzana se implementa arbolado para generar un ambiente agradable, además de demarcar distintas circulaciones.

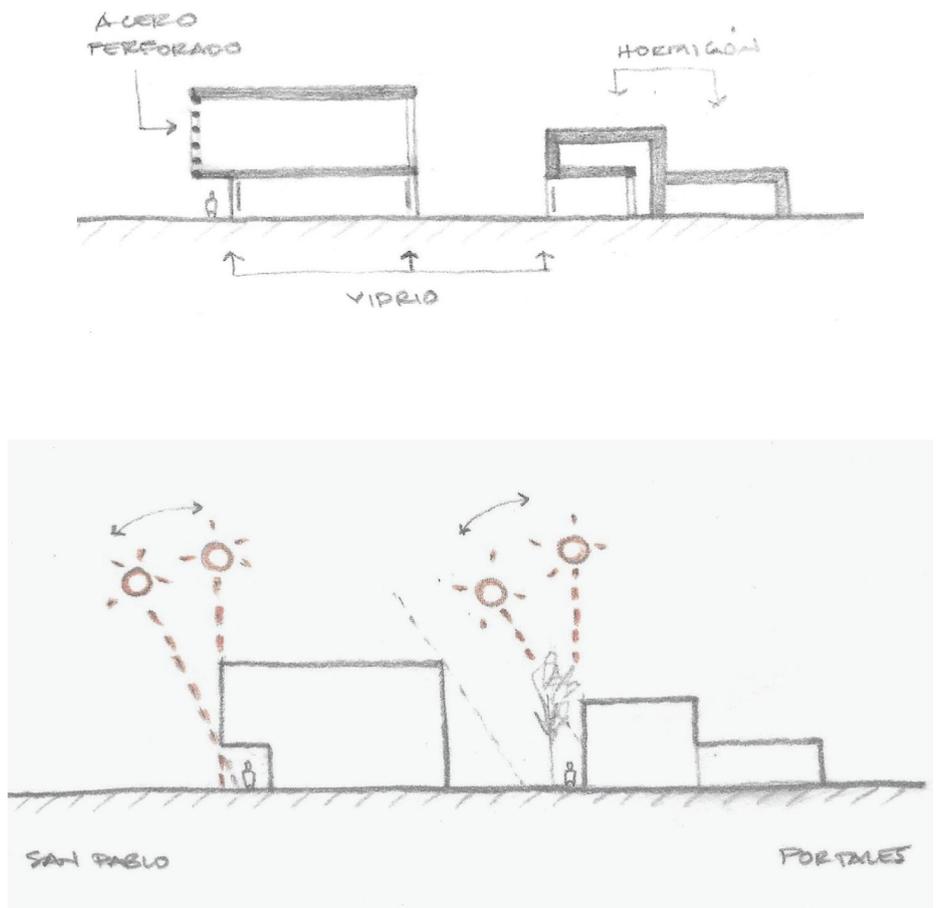


Figura 66: Esquemas estrategias de pieles.
Fuente: Elaboración propia, 2023.



Figura 67: Maqueta de partido general. Fuente: Elaboración propia, 2023.

A través de estas decisiones proyectuales, se propone entonces un proyecto que articula distintas escalas, programas y usos, que pone en valor las cualidades de la comuna en función de fomentar el encuentro de la comunidad y la identidad urbana, y entrega a sus usuarios espacios intermedios que reconocen la escala humana, tanto sus dimensiones como sus necesidades de equipamientos, conexión, protección y bienestar. Así, el paseo comercial ofrece un recorrido grato que no sólo se integra al tejido social, pero enaltece la dimensión humana en el espacio público.

CAPÍTULO 5: BIBLIOGRAFÍA

Ching, F. (1979). *Arquitectura: Forma, espacio y orden*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Colautti, V. (2013). La articulación como estrategia proyectual: nuevas fronteras urbanas. *Revista hábitat inclusivo*. Universidad de Buenos Aires. <http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/la-articulacion-como-estrategia-proyectual-nuevas-fronteras-urbanas/>

Coulleri, A. (2022). *Edificio Estación Metro Plaza de Armas / Beals Lyon Arquitectos*. <https://www.archdaily.cl/cl/984940/edificio-estacion-metro-plaza-de-armas-beals-lyon-arquitectos>

Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Island Press.

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito.

Hidalgo, R. (2011). *Las estaciones que fundaron el metro en Santiago de Chile*. [Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña]. Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Universidad Politécnica de Cataluña.

Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, España: Capitán Swing.

Kapstein, G. (2015). *Espacios intermedios: respuesta arquitectónica al medio ambiente*. Santiago, Chile: Ediciones ARQ.

Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Mella, B. (2013). *Metro como oportunidad de intervención en la ciudad: Exploración analítica y proyectual en estación Carmelitas*. [Tesis de Magíster, Pontificia Universidad Católica de Chile]. Instituto de estudios urbanos y territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2017). *La dimensión humana en el espacio público*. Recomendaciones para el análisis y el diseño. <https://www.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>

Municipalidad de Lo Prado. (2009). *Plan Regulador Comunal de Lo Prado*. <https://loprado.cl/wp-content/uploads/2019/08/ORDENANZA-LOCAL.pdf>

Municipalidad de Lo Prado. (2022). *Síntesis de Diagnóstico: Actualización PRC Lo Prado*. https://planreguladorloprado.cl/wp-content/uploads/2022/03/Lo-Prado_Si%CC%81ntesis-Diagno%CC%81stico-Web-V240322.pdf

Ramírez, E. (2009). *El espacio intermedio en la arquitectura*. [Trabajo especial de grado, Universidad de Los Andes]. Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad de Los Andes.

CAPÍTULO 6: ANEXOS

REFERENTES

Paseo Bulnes

Autores: Karl Brunner y Carlos Vera

Años: década de 1940

Ubicación: Santiago Centro, Santiago de Chile.

Como parte del Barrio Cívico de Santiago, el Paseo Bulnes forma parte de un eje que inicia desde la Plaza de la Constitución al norte y remata con el Parque Almagro al sur. Su configuración espacial se da a través de dos bloques lineales de edificios que sirven como contenedor, cuyo interior distribuye un paseo peatonal paralelo a vías vehiculares al exterior de los bloques; a lo largo del eje, se disponen vías transversales que vinculan estas tres vías longitudinales, creando un encuentro entre distintas circulaciones.

A nivel de suelo, el paseo presenta un carácter mayormente comercial. En los pisos superiores contiene programas gubernamentales, de oficinas o viviendas. La experiencia del recorrido resulta agradable gracias a los anchos peatonales, el arbolado, los bordes activos y el paisaje que ofrece dentro de un barrio de fuerte identidad.

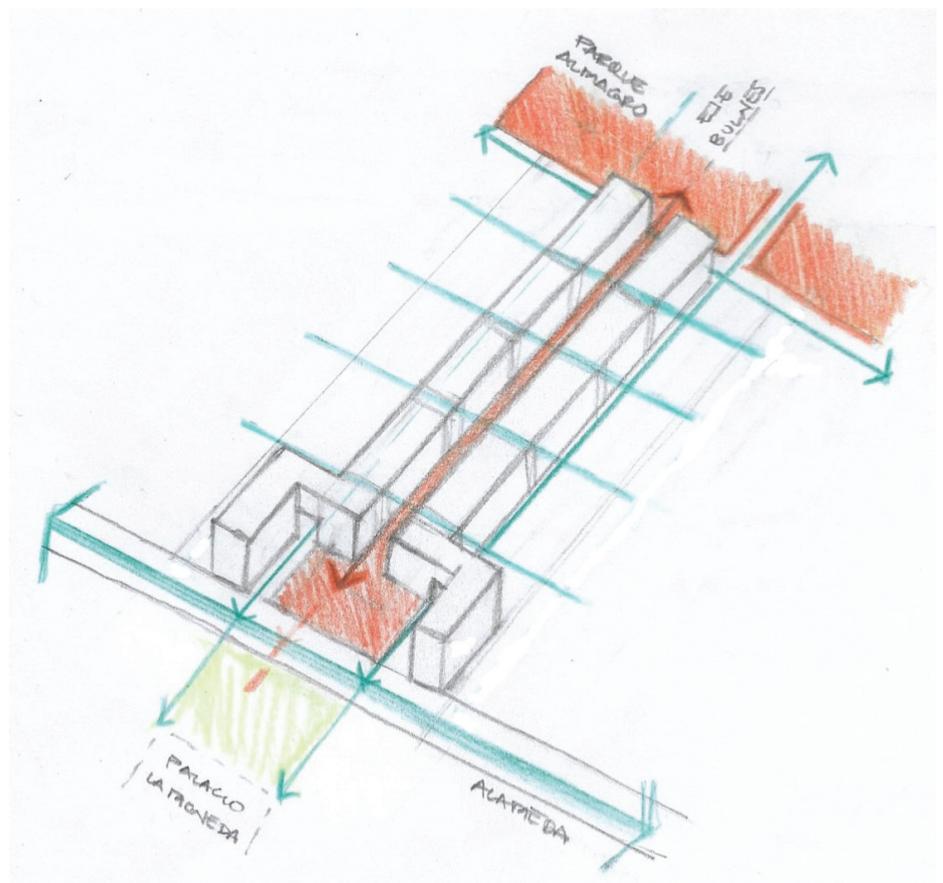


Figura 68: Análisis Paseo Bulnes.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Conjunto Plaza Lyon - Paseo Las Palmas

Plaza Lyon
Autores: Larraín Murtinho y Asociados Arquitectos
Año: 1982
Ubicación: Providencia, Santiago de Chile

Paseo Las Palmas
Germán Bannen
1978

Dentro del entramado de pasajes que se puede encontrar entre las avenidas Providencia y Nueva Providencia, se encuentra el conjunto Plaza Lyon – Paseo Las Palmas. Este par de edificios, de carácter principalmente comercial, logran articular las importantes vías públicas que los rodean con espacios interiores de calidad que no sólo cobijan a los peatones, sino que también se vinculan directamente a la estación de Metro Los Leones.

Como indica su nombre, el edificio Plaza Lyon se vale de una plaza interior que perfora verticalmente para conectar el subterráneo con la ciudad sobre la superficie y, al mismo tiempo, organiza las circulaciones de manera radial respondiendo a las necesidades del contexto. En el caso de Paseo Las Palmas, el edificio se ve atravesado por un eje diagonal que vincula al Portal Lyon con la estación de Metro, sobre la que responde con una perforación para crear un acceso al subterráneo.



Figura 69: Análisis Conjunto Plaza Lyon - Paseo Las Palmas.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

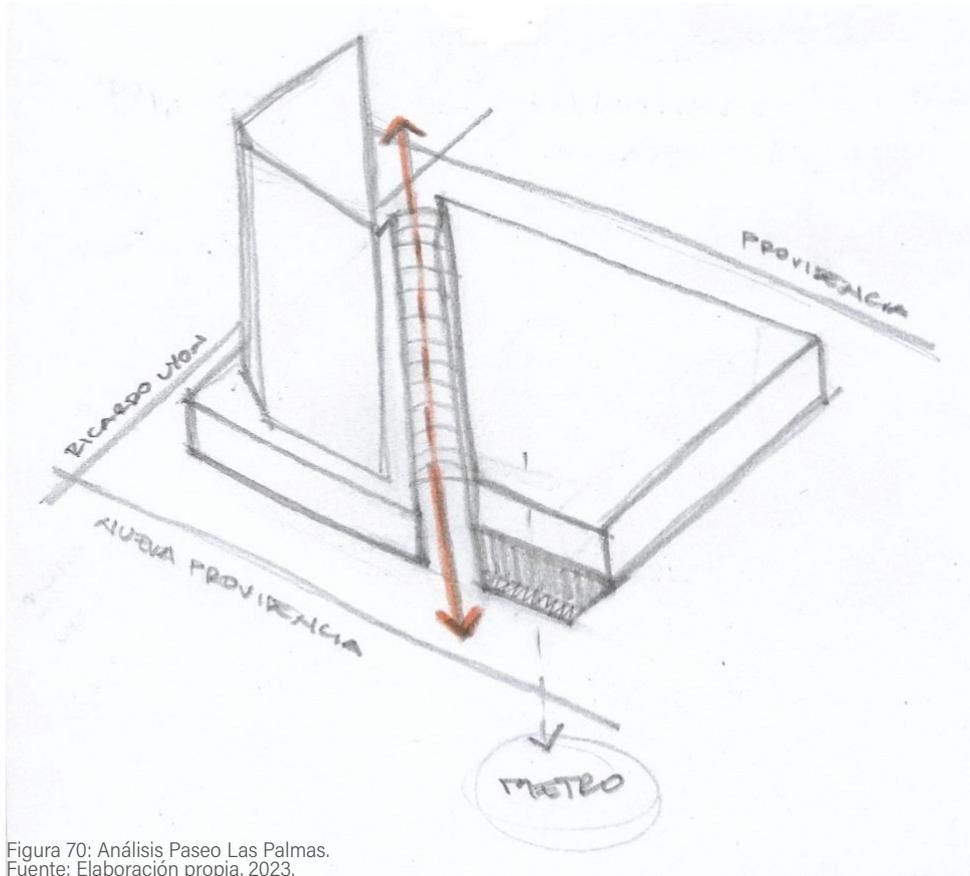


Figura 70: Análisis Paseo Las Palmas.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

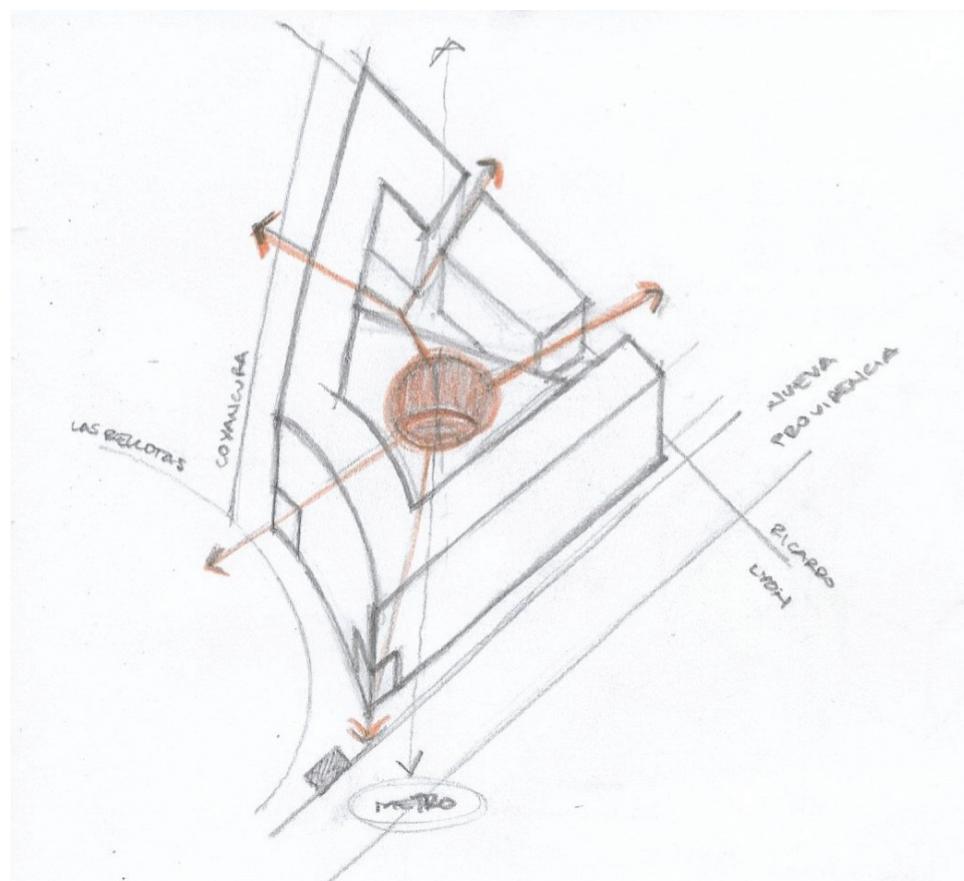


Figura 71: Análisis Plaza Lyon.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Subcentro Las Condes

Autores: Sabbagh Arquitectos

Año: 2008

Ubicación: Las Condes, Santiago de Chile

El Subcentro en la estación Escuela Militar destaca por su capacidad de revitalizar espacios relegados por la infraestructura vial. Este proyecto de carácter comercial reconoce la potencia del Metro para revitalizar el espacio público y aprovecha su condición subterránea para articular cuatro plazas dispuestas alrededor de la intersección entre las avenidas Apoquindo y Américo Vespucio. Su configuración espacial radica en dos galerías subterráneas paralelas a Av. Apoquindo, que se vinculan en sus extremos al oriente a través de la zona de boletería. El proyecto considera una circulación peatonal continua que atraviesa las galerías, los parques y las calles circundantes, así como una conexión intermodal al facilitar el acceso a los paraderos del TranSantiago que se ubican bajo la Av. Apoquindo.

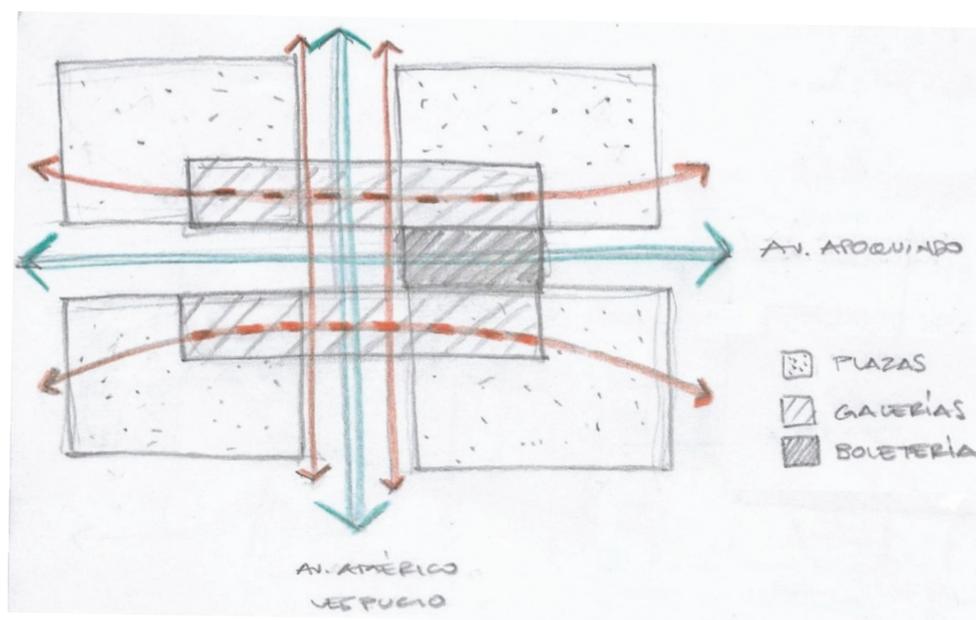


Figura 72: Análisis de Subcentro Las Condes.
Fuente: Elaboración propia, 2023.

Bulevar de Sabana Grande

Año: 1975

Ubicación: Caracas, Venezuela

El Bulevar de Sabana Grande es un paseo peatonal con un fuerte carácter comercial y un alto valor patrimonial, albergando una serie de edificios emblemáticos que reflejan distintos momentos de la historia venezolana. Este eje vincula dos importantes hitos de la ciudad: la Plaza Venezuela al poniente y la Plaza Brión de Chacaito al oriente, e igualmente conecta tres estaciones del Metro de Caracas: Plaza Venezuela, Sabana Grande y Chacaito.

En 2011, el equipo enlazararquitectura impulsó la recuperación y potenció la identidad de este espacio mediante un proyecto de pavimentación y drenaje que no sólo incluía el eje en sí, si no también una serie de vías vehiculares transversales, logrando articular las distintas circulaciones entre este paseo y sus calles paralelas.

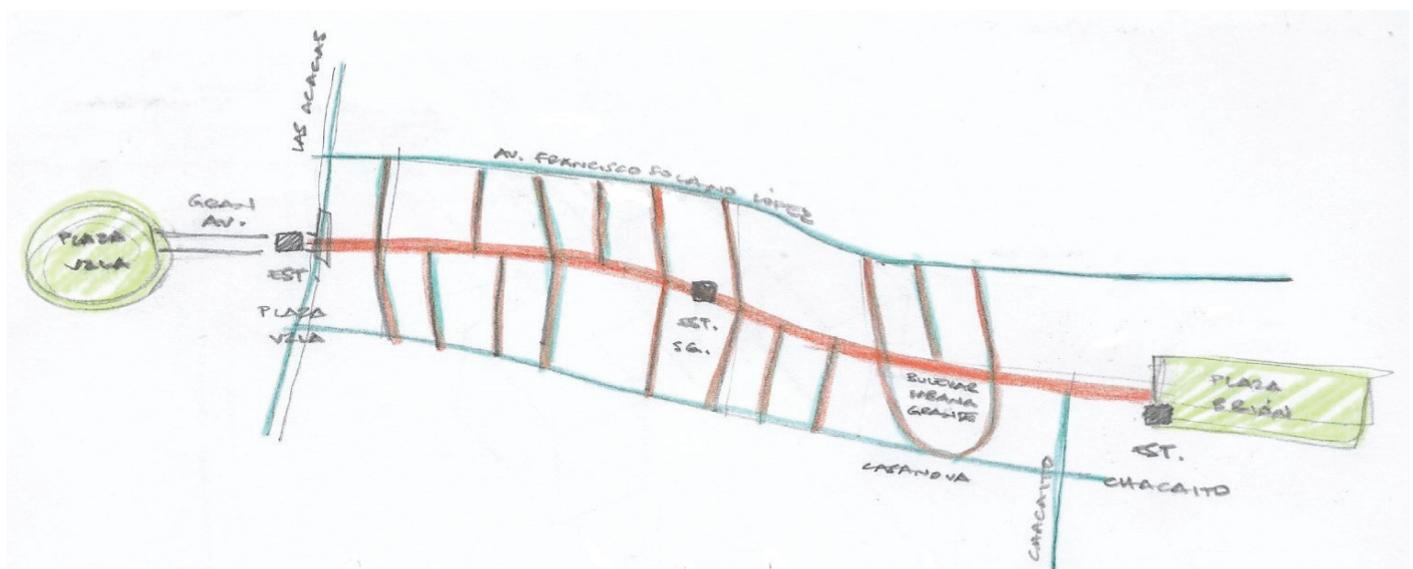


Figura 73: Análisis Bulevar de Sabana Grande.
Fuente: Elaboración propia, 2023.



UNIVERSIDAD
DE CHILE