

U N I V E R S I D A D D E C H I L E
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

Estructuras para el ocio
**Estación complementaria
de Servicios Barrio Franklin**

Profesor guía: Humberto Eliash :: Alumna: Francisca Schüler Moreno :: octubre 2004

Una nueva mirada al espacio público contemporáneo

Consolidación del Persa Bio-Bio como nueva centralidad, alternativa al centro comercial y detonador de un proceso de regeneración del sector.

Indice

Introducción

[1] Contexto Teórico

- 1.1 Contexto teórico
- 1.2 Movilidad y ocio
- 1.3 Objetivos -hipótesis
- 1.4 Condiciones de proyecto
- 1.5 Elección del terreno

[2] Contexto general

- 2.1 Contexto general
- 2.2 Anillo Interior Metropolitano
 - Antecedentes proyecto anillo interior
- 2.3 Tramo sur del anillo
 - Antecedentes parque inundable

[3] Contexto específico

- 3.1 Barrio Franklin
- 3.2 Antecedentes y necesidades barrio Franklin

[4] Terreno (Ex estación San Diego)

- 4.1 Situación urbana
- 4.2 Condicionantes técnicas y Restricciones del terreno
- 4.4 Características, relaciones y morfología
- Resumen sumatoria de intenciones

[5] Propuesta

- 5.1 Propuesta urbana
- 5.2 Propuesta Arquitectónica / Espacial
- 5.3 Programa

Gestión
Referentes
Bibliografía
Anexo

“Sin embargo, estos actos no constituyen el destino final. Después de haber pasado algún tiempo, cada uno se dispersa y se dirige al siguiente destino. O sea, los diversos destinos son etapas intermedias en el camino al siguiente traslado... Así, cuando el lugar de la gente pasa de ser destino a ser etapa, el significado concluso que tenía la arquitectura se hace difuso...”

“Se podría decir que como consecuencia inevitable, todos los edificios de la ciudad se han convertido en puntos de paso, en lugar de ser de destino como había sido hasta ahora. Los edificios públicos, considerados tradicionalmente como lugares que desempeñan el papel de centros donde se reúne la gente de forma regular, o incluso las viviendas que se han considerado como punto de retorno final de los ciudadanos, han pasado de ser puntos de destino a ser punto de paso....o sea, que el destino se convierte en punto de paso, y el desplazamiento viene a desempeñar el papel protagónico”¹

¹ Ito, Toyo, “Arquitectura Pública como punto de paso”, en “Escritos”, Colección de Arquitectura, Edición de José María Torres Nadal, Murcia, 2000. pág. 176

Introducción

El proyecto que se presenta a través de esta memoria surge del interés sobre las importantes transformaciones que esta experimentando la ciudad contemporánea y lo que esto ha significado para la arquitectura en cuanto a la revisión de algunos ámbitos de acción.

Las profundas transformaciones que esta experimentando la ciudad en la actualidad, consecuencia de una serie de fenómenos a los que se ha visto afectada, cambios de paradigmas, tecnológico, económicos y social, el crecimiento de la ciudad, su fragmentación e importancia que adquiere bajo este contexto la movilidad, han hecho que esta llegue a mutar en su forma de estructurarse y la forma de ser habitada, perfilándose un habitante que por sus modos de vida y comportamientos se podría denominar como 'nómada contemporáneo'.

En ese contexto, el espacio público tradicionalmente entendido como estructurador y sintetizador de la vida pública, entra en crisis y surge la urgente necesidad de repensar este soporte. (sobre lo que se profundiza en el contexto teórico)

Surge como oportunidad respecto a estos intereses, la consolidación del 'anillo peri-central', como cordón de espacio público, infraestructura, servicios y equipamiento, a partir de la reutilización de los antiguos terrenos de ferrocarril de cintura como uno de los proyectos conmemorativos del Bicentenario de la República.

Así a una problemática inicial de espacio público para la ciudad, se sumará una nueva problemática de repensar la ciudad y su equipamiento, a través de la intervención y recuperación de estos espacios hoy en desuso.

Acorde a esta problemática, destaca el **tramo sur del anillo**, con sus carencias y potencialidades, -plataforma sur-, asociada al cause del Zanjón de la Aguada y el parque Isabel Riquelme.

Dentro del cual resalta el terreno de la **Ex estación San Diego**, por sus interesantes características y condición, de centralidad, accesibilidad y cercanía con un barrio vivo, estimulante como es el **Barrio Franklin**, que presenta interesantes posibilidades de ser parte de un nuevo soporte de espacio de uso público.

Se propone como tema la consolidación de este sector como **nueva centralidad alternativa de espacio de uso público** en relación a su carácter comercial, recreativo, cultural, de eventos y ocio, como centralidad para la ciudad, estación para el anillo y complemento del barrio. Como estructura que da un tipo de respuesta a la necesidad de espacios públicos simbólicos, vitalizantes, de interacción y acorde ciertas necesidades de la ciudad contemporánea.

En relación a las dimensiones del terreno, se dejarán estipuladas áreas temáticas dentro de este, de las cuales se desarrollará el área de relación más directa (tanto física como simbólica) con el barrio Franklin, complementando sus necesidades particulares, actuando como rótula - estación entre las diferentes escalas del proyecto.

Una intervención puntual pero como parte importante del sistema mayor al cual pertenece.

‘Estación complementaria de servicios barrio Franklin’

La memoria se estructura principalmente en 4 partes como escalas del proyecto

- Contexto Teórico
- Contexto general: en su relación con la ciudad, con la circunvalación Vespucio, el anillo central y el tramo sur de ese último.
- Contexto específico: entorno inmediato y propiamente el Barrio Franklin.
- Terreno

Acorde a la lógica y orden que fue siguiendo el proyecto como proceso, para finalmente llegar a la intervención arquitectónica puntual.

[1] Contexto teórico

La ciudad y la sociedad en la actualidad están experimentando importantes transformaciones, el crecimiento urbano junto con el cambio de paradigma tecnológico, económico y social han originado una nueva dinámica de la ciudad, una ciudad fragmentada, de flujos, movimiento, de cambios acelerados, mutando así también la forma de estructurarse; aparecen nuevas y múltiples centralidades, se le otorga importancia a las vías de conexión, aparecen nuevas estructuras urbanas etc., originado variaciones en los modos de vida y por tanto en la forma de habitar la ciudad; en la velocidad, en la forma de establecer vínculos entre los individuos, autonomía y pérdida de identidad y hecho de los desplazamientos un estado frecuente para el hombre, perfilándose un nuevo tipo de habitante, como verdadero nómada contemporáneo, por ser un hombre que se encuentra gran parte de su tiempo en desplazamiento, un hombre más activo, diverso, cambiante.

“Lo urbano le exige al individuo también aumentar sus niveles de una movilidad, un constante traspasar de espacios que representan aspectos diversos dentro de su cotidiano, (...) El usuario del espacio urbano se transforma así casi siempre en un transeúnte, alguien que no está ahí, sino sólo de paso.”²

Se podría decir de un modo exagerado, que utilizamos la ciudad sólo para desplazarnos, la atravesamos, la transitamos pero escasamente la habitamos y encontramos en su ‘reemplazo’ nuevas respuestas, complejos conjuntos herméticos autoabastecidos, ‘inteligentes’ y de carácter privado, que han dejado la urbanidad y la vida cotidiana o simplemente la relación con el entorno de lado. Favorecen principalmente un desarrollo económico que no necesariamente se traduce en un desarrollo social o un mejoramiento de la calidad de vida de las personas.

La doble necesidad urbana de movimiento y detención, de la velocidad y de la pausa, hoy se encuentran disociadas en el espacio de la ciudad, escasea la tradicional calle-corredor que antiguamente mezclaba todas las velocidades posible. Hoy la calle se presenta como un espacio monofuncional dedicado a la velocidad y surgen nuevos espacios contenedores de una velocidad intermedia.

² Lange, Carlos. ‘Globalización, espacios urbanos y modos de vida’, www.rehue.csociales.uchile.cl

Así el espacio público tradicionalmente entendido como estructurador y sintetizador de la vida pública, el espacio jerárquico, se ve fuertemente afectado y con el su **rol vitalizante y lugar de los contactos**, siendo difícil reconocer valores de identidad.

Parte de la vida pública se ve trasladada a estas nuevas estructuras que dan algún tipo de respuestas a las nuevas exigencias urbanas y del habitante respecto a un espacio público hoy.

_El centro comercial propiamente intenta reconocer estas nuevas dinámicas, estableciendo una relación de flujos, accesibilidad, que le permiten incorporarse dentro de la red y asumir como nueva centralidad y pasa a ser un nuevo referente para este hombre nómada, como uno de los múltiples centros que va adquiriendo en su deambular por la ciudad.

Además el centro comercial hoy ya no se limita al comercio, sino es una conjunción de programas, incorporando además ocio, cultura, servicios y muchas actividades que antes estaban destinadas a la ciudad, una propuesta diversa, actuando casi como 'resumen de lo urbano'. Sin embargo no reconoce signos vitales ni una instancia de apropiación, actúa como contenedor en una relación tangencial a la ciudad y suprimiendo características fundamentales del espacio público.

_Las estaciones de servicio otro fenómeno que a acogido parte de la vida pública, siendo tal como su nombre lo dice, una 'estación', una detención momentánea y más breve dentro del deambular por la ciudad asociada también a los flujos, a una red reconocible y con una gran diversidad de actividades y productos.

_A una escala más peatonal se manifiesta también un fenómeno en respuesta a la movilidad del transeúnte, la 'des-institucionalización', referida al proceso de fragmentación física y programática, que han sufrido ciertas instituciones. Manifestaciones como los redbank, biblio-metro, etc. fragmentos de instituciones que han segregado sus programas en función de este nuevo modo de habitar la ciudad.

1.2 Movilidad y Ocio

La concepción del ocio en este contexto también se ve afectada y va adquiriendo un carácter más multitudinaria, aumentando su campo de acción. Se deja de entender como el 'hacer nada', y el tiempo libre se comienza a utilizar de un modo más activo, un ocio que como tal hoy incluye el ir de compras, pasear, cultura, tomar café, etc. El ocio más bien como entretención y 'entre-tensión'.

'Propias o ajenas, lo cierto es que el tratamiento del tiempo libre se ha convertido en una industria, y las actividades que de él se ocupan se han incorporado al mercado de consumo como cualquier otro producto'³

La Encuesta Origen y Destino,⁴ comparativa de los resultados obtenidos el año 1991 respecto a los del año 2001, corroboran de esta tendencia.

En el gráfico sobre 'variación de viajes según propósitos', se observa una tendencia muy interesante. El motivo de viaje con propósito 'compras' aumentó notablemente respecto a la encuesta anterior, así también el motivo 'otros' adquirió una importancia relevante, con lo que se debió realizar un desglose de esta categoría, incorporando actividades como comer o tomar algo, propiamente la recreación aparece y nuevamente 'otros' tiene un porcentaje importante, dando cuenta de que nuevas actividades recreativas son motivos de movimiento en la ciudad (y de esta dispersión de la casa por la ciudad).

Volviendo a observar el primer gráfico, es interesante notar que el único motivo que disminuye es 'diligencias', ya que gracias a la tecnología, muchas de estas actividades se pueden realizar por Internet, telefonía, etc., dejando de ser un motivo relevante de desplazamientos (lo que debería tender a disminuir más aún)

Por consiguiente, cuando se dramatiza en la 'desaparición' de la ciudad física debido a la tecnología, el gráfico podría interpretarse como que motivos más 'técnicos', como 'diligencias' tienden a desaparecer, pero los motivos sociales, recreativos, de ocio aumentan. Al fin, el contacto, el intercambio humano, es una necesidad.

En el gráfico número 3, 'Viaje según propósito detallado, período del año y día de la semana', especifica los motivos de viaje, según propósito diferenciando los días de la semana del sábado y domingo.

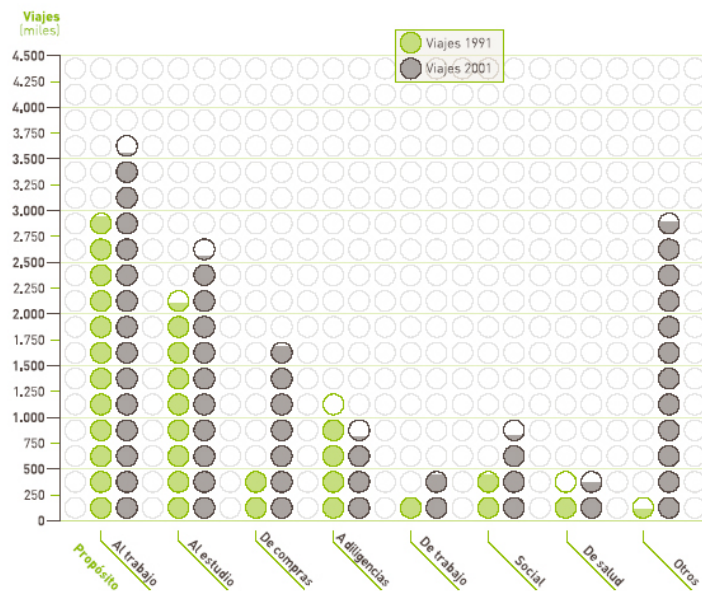
En este gráfico se observa la predominancia del motivo 'trabajo' durante la semana y 'recreación' el fin de semana, y la particularidad del alto porcentaje de motivo 'compras' durante todos los períodos (aumentando más aún en el fin de semana),

A pesar de que hoy en día se puede realizar compras por Internet, el alto índice de movilidad por este motivo, da cuenta de que las compras han pasado a ser una actividad recreativa. El paseo y la búsqueda de diversos 'estímulos' lo hace una actividad frecuente hoy en día.

³ Rodríguez Rivero, Luis, "Estructura para el ocio", Revista Arkinka, n°86, enero 2003, p.20

⁴ Encuesta Origen y destino 2001, Sectra

Figura 33:
Variación de viajes según propósito en un día laboral, temporada normal



Desglose del Propósito Otros
(EOD 2001)

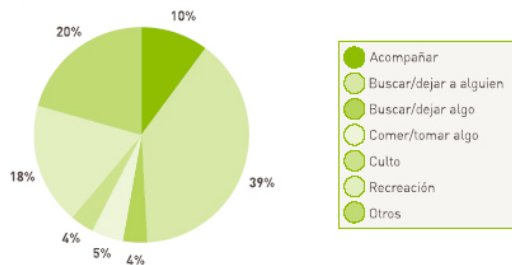


Tabla 30:
Viajes según propósito detallado, período dd año y día de la semana

Propósito	Día - Temporada							
	Laboral-normal (miles)	%	Sábado-normal (miles)	%	Domingo-normal (miles)	%	Laboral-estival (miles)	%
Al trabajo	3,789.9	23.3	1,912.7	12.8	861.8	6.3	3,268.8	27.9
Por trabajo	485.3	3.0	228.3	1.5	73.0	0.5	569.8	4.7
Al estudio	2,927.9	18.0	331.6	2.2	40.3	0.2	88.9	0.7
Acompañar	664.8	4.1	873.8	5.8	937.8	6.9	841.1	7.0
Buscar/dejar a alguien	1,351.7	8.3	653.6	4.4	389.8	2.9	304.0	2.5
Buscar/dejar algo	130.9	0.8	134.9	0.9	127.6	0.9	112.0	0.9
Comer/tomar algo	187.1	1.1	173.6	1.2	177.3	1.3	173.7	1.4
Culto	127.4	0.8	372.8	2.5	827.8	6.1	79.3	0.7
De compras	2,743.0	16.8	4,448.2	29.7	4,368.4	31.9	2,662.2	22.0
De salud	426.7	2.6	129.9	0.9	48.1	0.4	378.2	3.1
Recreación	760.8	4.7	2,236.7	14.9	2,004.8	14.7	869.2	7.2
Trámites	858.6	5.3	310.5	2.1	158.7	1.2	866.2	7.2
Ver a alguien	1,074.9	6.6	2,217.5	14.8	2,571.9	18.7	1,122.3	9.3
Otros	755.0	4.6	941.5	6.3	1,085.7	7.9	646.5	5.4
Total	16,284.0	100.0	14,965.6	100.0	13,673.0	100.0	12,082.2	100.0

1.3 Tema / Objetivos / Hipótesis

Luego de entender este contexto de cambios, donde la ciudad, la arquitectura y el espacio público propiamente se encuentran en una etapa de transición, en una etapa de desajuste (o ajuste) entre los modos de habitar esta ciudad y el soporte que ella nos ofrece, una situación de cierta incertidumbre, no podemos plantear el proyecto desde un comienzo como una tipología, sino mas bien como un proceso, un proyecto que se constituya como parte de un estudio, la materialización de estas inquietudes, de una hipótesis teórica y algunas conclusiones derivadas del seminario de investigación realizado en 5to año que alude a estos intereses e inquietudes⁵. Siendo uno de los principales temas, o problemas que se pretende tratar en esta tesis, el como debe ser un nuevo soporte de espacio público, o estructuras de de uso público, vitalizantes, que potencien la experimentación de la ciudad, los contactos y el intercambio, y a su vez responda a este nuevo escenario de movilidad y movimiento.

Con estos objetivos se establece a modo de hipótesis de trabajo:

- › La condición 'movil' lleva en potencia una nueva forma de estructurar la ciudad, como sistema de 'pausas' relacionadas, 'estaciones' dentro del sistema de flujos, que actúan a su vez como una transición entre la gran escala urbana y la micro escala. ('estaciones' para la ciudad, pero que en su funcionamiento vuelven a rescatar la dinámica del desplazamiento)
- › La mezcla de programas y coexistencia de escalas, como estrategia intensificadora del uso del espacio, combinaciones multiplicadoras de situaciones.
- › La incorporación de la dinámica del 'andar' como instrumento para 'experimentar' el territorio y lo que esto trae consigo, activando y animando el espacio.
- › Flexibilidad y reconfigurabilidad del espacio, soporte redefinible que acoge variedad de situaciones.

Debemos entender así **la arquitectura como un continuo entre espacios, movimientos y eventos**, en vez de un todo acabado.

Romper el esquema de institución y transformar la arquitectura en algo más accesible, cotidiano, contingente, público y urbano, una arquitectura abierta y en relación con el cotidiano de la gente, un espacio público o de uso público utilizado y vitalizante.

Pues el espacio urbano subsiste en la medida que es capaz de atraer y producir diversidad y diferencia.

⁵ 'Nomadismo contemporáneo, redefinición del espacio público actual, para los nuevos modos de habitar, en la ciudad de los desplazamientos'

1.4 Condiciones de proyecto

Para la elección del terreno y posterior especificación del programa, se buscaba un lugar que cumpliera con ciertas condiciones que apoyaran esta idea exploratoria.

- Un lugar de condición predominantemente pública.
- Con potencial de cumplir o que ya cumpliera algún rol a nivel metropolitano (como estructura-potencial de estructura) y una dinámica propia local.
- Un lugar de fácil accesibilidad donde los desplazamientos cotidianos y flujos peatonales cumplieran un rol importante en el lugar (o que tuviera el potencial de lograr esta dinámica)

En fin características como accesibilidad, disponibilidad del lugar, transporte y flujos peatonales son condiciones importantes al momento de escoger el terreno.

Es decir la localización como componente dinámico para activar el funcionamiento cotidiano del proyecto.

1.5 Elección del Terreno

Se estudiaron principalmente dos posibilidades de terrenos aparte del finalmente escogido. Todos pertenecientes al 'Anillo Interior Metropolitano', proyecto que se pretende llevar a cabo con motivos de la celebración del Bicentenario de la República, como se detallará más adelante, por cumplir teóricamente con algunas de las condiciones antes descritas. Debido a su condición de peri-centralidad, de ser un lugar atravesado, cumplir un rol a nivel metropolitano como nueva estructura o forma de estructurar la ciudad, particularidades por sus múltiples límites con otras comunas, por ser principalmente un cordón, circuito, conformado por vacíos –terrenos inciertos, relacionado con los desplazamientos, su intención de consolidarse como cordón verde y por ser espacio público con todas las posibilidades oportunidades que entrega el desarrollo de proyectos para la conmemoración del Bicentenario.

El primer terreno visto fue el destinado a la tercera etapa del Parque de los Reyes. Valores como su posición preferencial dentro de la totalidad de la ciudad, su buena accesibilidad vial y seguir con la continuidad del Parque de los Reyes, por lo tanto ser parte de un circuito consolidado de espacio público-plataforma

Pero por el entorno en que se encuentra, sin mucha actividad ni variedad, el lugar queda falto de una dinámica local, se transforma mas bien en un lugar como fin, donde la accesibilidad peatonal no es demasiado fluida, no tiene un acceso cercano de metro, por lo que dejaba fuera ámbitos importantes que considera el proyecto en su marco teórico.

Otro terreno estudiado fue la Ex maestranza San Eugenio, nodo de gran importancias dentro de la totalidad de la ciudad, con buena accesibilidad vial, gran terreno vacío, potencial de relación y dinámica local debido a su entorno residencial, pero la gran extensión del terreno dificulta la extensión de los flujos peatonales en el sector, sumando a su lejanía al metro.

El terreno finalmente escogido es la **Ex estación San Diego**, su relación con importantes vías de circulación, cercanía al metro, tener condiciones de Centralidad, importante dinámica local, pertenecer al imaginario colectivo por su cercanía al barrio Franklin, flujos peatonales, diversidad y lugar donde los contactos, el ocio activo, el paseo son características fundamentales e identitarias del sector, por lo tanto presentar interesantes condiciones del funcionamiento del lugar que ayudan a los objetivos del proyecto y ayuda a modo de ejemplo. Por lo que finalmente fue elegido.

[2] Contexto general

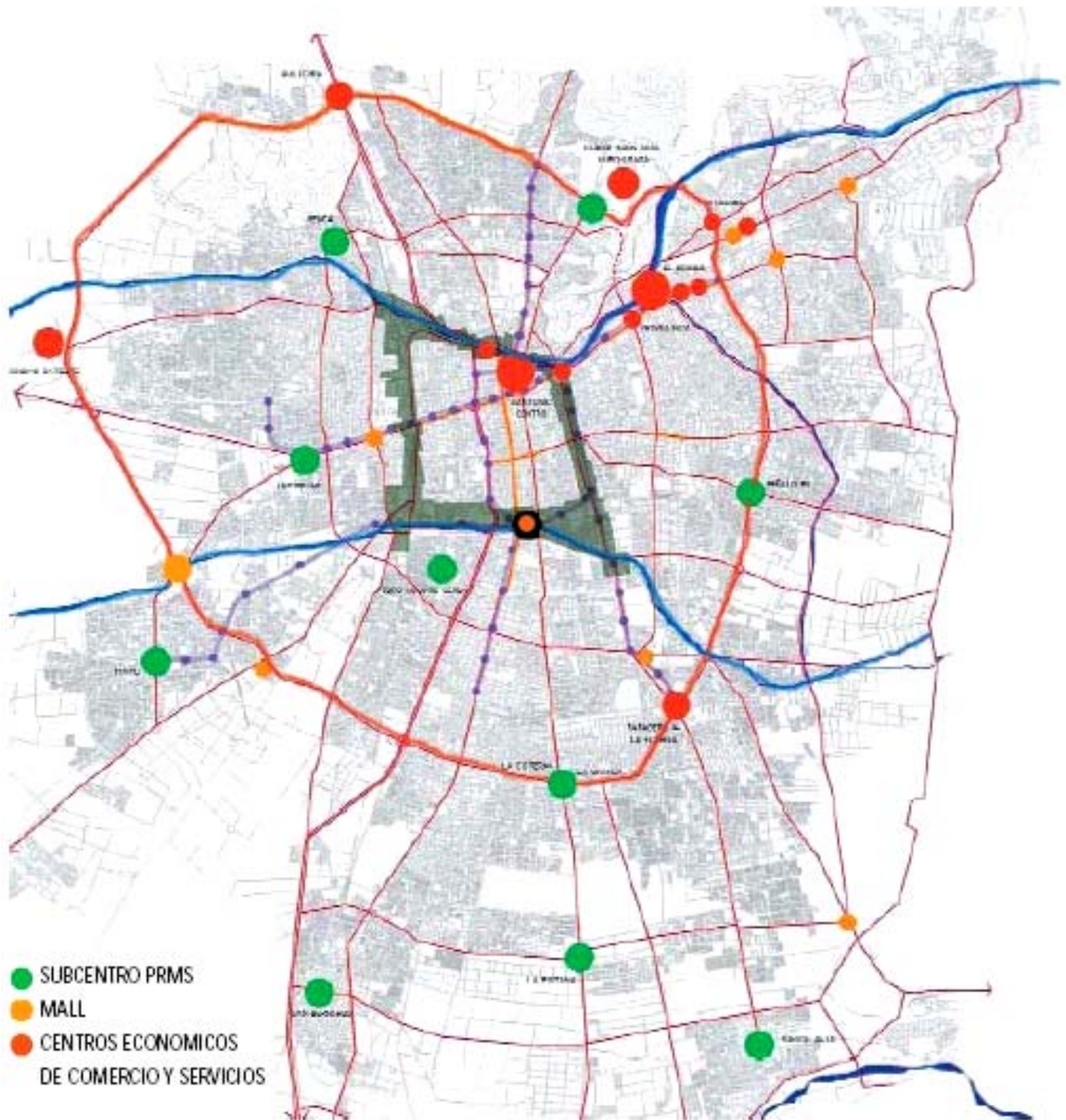
Santiago propiamente ha ido mutando a esta condición de 'multicentros' tal como se mencionaba anteriormente centros comerciales, estaciones de servicio, conforman una red de centralidades, estaciones, puntos de llegada, detenciones momentáneas de este nuevo habitante de la ciudad.

La **circunvalación de Vespucio** ha ido adquiriendo cada vez más importancia dentro de la estructura de la ciudad contemporánea e ido consolidándose en la medida que ha dado respuestas o sido reflejo de estas nuevas formas de estructurar la ciudad. Un 'circuito' en el que se encuentran 'estaciones' a las que podemos acceder con facilidad y relativa rapidez en nuestros automóviles, en este caso una cadena de centros comerciales principalmente, que adquieren un rol de centralidad en cada una de las distintas comunas en las que se encuentran.

En un reportaje que alude a esta nueva condición de la circunvalación Vespucio se llega a establecer la relación:

"Si los centros comerciales son la plaza pública de la actualidad, la circunvalación se ha convertido en la alameda para llegar a ellos..."⁶

⁶ Rojas Saez, Alejandro 'Las caras del anillo que envuelve santiago', El Mercurio', Economía y Negocios, Domingo 14 diciembre 2003



2.2 Anillo interior metropolitano

Relativamente concéntrico a este se encuentra el anillo interior metropolitano, anillo o cordón virtual, conformado por vacíos urbanos, pertenecientes a la antigua periferia de infraestructura urbana de la comuna de Santiago, 'cicatriz' que han dejado estas por estar hoy en desuso y que se encuentran hoy en una condición de peri-centralidad. Con todas las potencialidades que esta peri-centralidad implica, por su cercanía al centro, su situación límite con varias comunas, sus sistemas y ejes conectores, por su accesibilidad y ser un lugar atravesado (parte importante de los flujos intercomunales y comunales y actividades cotidianas convergen o traspasan el área), en fin, por conformar un circuito (aunque aún virtual) de vacíos urbanos aptos para una recuperación acorde a los desafíos de la ciudad contemporáneos y por lo tanto interesante para volcar inquietudes sobre nuevas alternativas de espacio público y de usos públicos hoy.

Dentro de la gran cantidad de planes y proyectos que se pretenden llevar a cabo con motivos de la conmemoración del Bicentenario de la República, de gran importancia es la consolidación de este anillo, línea peri-central de circunvalación o circuito de cinturón de hierro, donde se plantea a través de la inserción de proyectos puntuales detonantes y de seccionales intercomunales, una renovación de los diferentes contextos de los terrenos que conforman este circuitos y una nueva posibilidad de recorrer nuestra ciudad, de reencontrarse con ella a través de este cordón verde, circuitos de recorrido y por tanto consolidarlo como parte importante de la estructura de esta nueva ciudad.

Lo que se puede complementar con la estructura que se ha ido generando de la circunvalación Vespucio, pero a otra escala, para el potencial uso directo de la ciudad y su espacio público que considere al transeúnte.

“Un programa orientado a reconocer y aprovechar el potencial de peri-centralidad de esta gran área urbana singularizada a través del diagnóstico estructural, responsable de resistir la creciente presión de toda la región sobre el nuevo centro metropolitano, multiprogramático, global e integrado”⁷ de un carácter estratégico flexible.

⁷ Moris, Roberto y Reyes, Marcelo 'Recuperacion de grandes vacíos urbanos, frontera interior Metropolitana' Tesis P.U.C. 1999, Pag. 5

2.2.1 Antecedentes proyecto bicentenario

El proyecto se enmarca dentro de la propuesta de trabajo presentada por el DEPU, Directorio Ejecutivo de Proyectos Urbanos, Región Metropolitana de Santiago, para la formulación de un Plan General de Intervenciones Urbanas Emblemáticas para el Área Metropolitana de Santiago, conmemorativas del Bicentenario de la República.

Del marco conceptual utilizado para definir este Plan maestro se desprende la formulación de la:

Estrategia de recuperación urbana de la frontera interior metropolitana de Santiago (DEPU, Directorio Ejecutivo de Proyectos Urbanos, MOP-MINVU, Marzo 2002)

Objetivos:

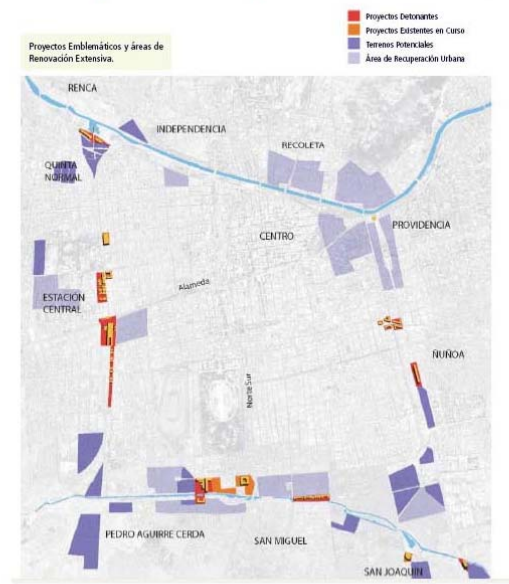
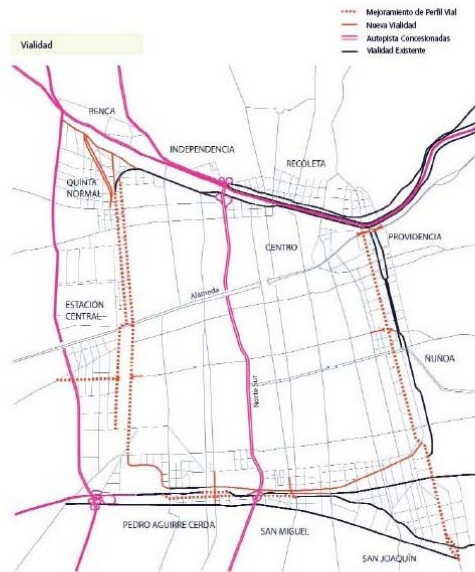
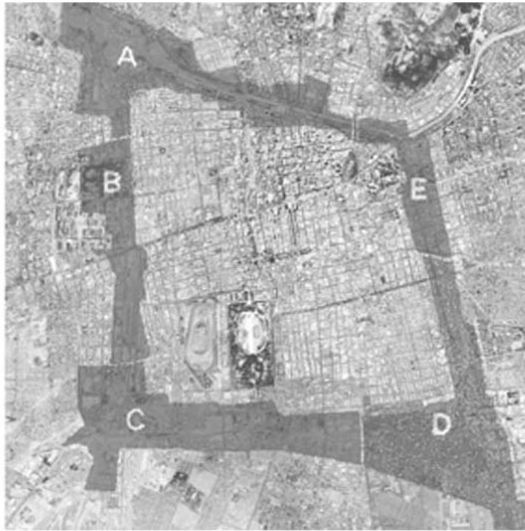
Reutilizar los vacíos urbanos vinculados al antiguo ferrocarril de cintura creando un anillo de espacio público recorrible en todo su desarrollo, generando nuevos hitos urbanos a través de componentes estructurales y proyectos específicos.

Generar un 'Gran proyecto de renovación urbana consolidando un anillo central de espacio público, infraestructura, servicios equipamientos y vivienda, a partir de la reutilización de los terrenos del antiguo ferrocarril de cintura y de industria vinculada a ésta, actualmente inaccesible, funcionalmente obsoletos y ambientalmente deteriorados, desarrollando proyectos emblemático que construyan un todo armónico en torno a espacios público de calidad.'

Propuesta:

La imagen objetivo contemplará una propuesta de Zonificación y de infraestructura, referida fundamentalmente a vialidad, transporte, parques y áreas verdes, definiendo los criterios básicos para la relación funcional y morfológica del área con el resto de la ciudad. El plan de Transporte y el programa de parques urbanos para Santiago serán el soporte de organización e infraestructura necesario para la integración de las diversas propuestas e iniciativas.

Aspectos importantes son accesibilidad y conectividad, adecuado estándar de equipamiento e infraestructura de servicios, dotación de áreas verdes y de espacio público.



Intervenciones propuestas pertinentes al anillo central metropolitano

1. Sistema de parques y espacios públicos: conformación de un parque intercomunal perimetral prolongando los actuales Parque de los Reyes, Forestal, Quinta Normal, Bustamante e Isabel Riquelme.
2. Subcentros y proyectos específicos: nuevos centros –pericentros y definición de áreas de desarrollo de seccionales.
3. Jerarquización de infraestructuras viales y de transporte, implementación de tranvía.

Se considera también de gran importancia para la reinserción de estos terrenos a la ciudad luego de este plan mayor, que estos se logren constituir como puertas, umbrales o estaciones que reconozcan su entorno particular dentro del tramo del anillo en el que se encuentran insertos y a su vez valorar su condición de lugares inciertos que nos da señales para nuevas formas de intervenirlos, inclinándose a actividades de usos mas abiertos, de interés público y cierta condición incierta.

Consecuente con el marco teórico establecido en un comienzo (y la hipótesis) se distinguen las estaciones no como nuevo ‘centro’, compacto, hermético y reproducir una estructura similar a la de la circunvalación Américo Vespucio donde el ‘entre’ de estas partes se reduce al desplazamiento, lo que no contribuiría a una respuesta ‘alternativa’ de espacio público o de uso público, que retome la urbanidad y la vida cotidiana, mas bien optar por una nueva estrategia de utilización del territorio, que a una escala global funcione como centralidad dentro de la estructura mayor, pero a una escala local rescate las bondades del espacio público, formas de utilización y den lugar a la ‘experimentación’ de la ciudad-urbanidad, plantear el territorio mas bien como un ‘parque urbano’.

La **Ex Estación San Diego** perteneciente al territorio del barrio Franklin, como se vio anteriormente, su condición global de accesibilidad, vías que lo relacionan con el resto de la ciudad, centralidad y a la vez su carácter local, asociado a un barrio estimulante, vivo, recorrible, tiene el potencial para los objetivos buscado.

Antes de avocarnos específicamente al terreno de la Ex estación San Diego (y el barrio Franklin) es importante especificar algunas condiciones (características y proyectos) del tramo del anillo en el cual se encuentra inserto, **el tramo sur**.

- _ **Centralidad alternativa**
- _ **Estación en el anillo**

2.3 Tramo sur del anillo

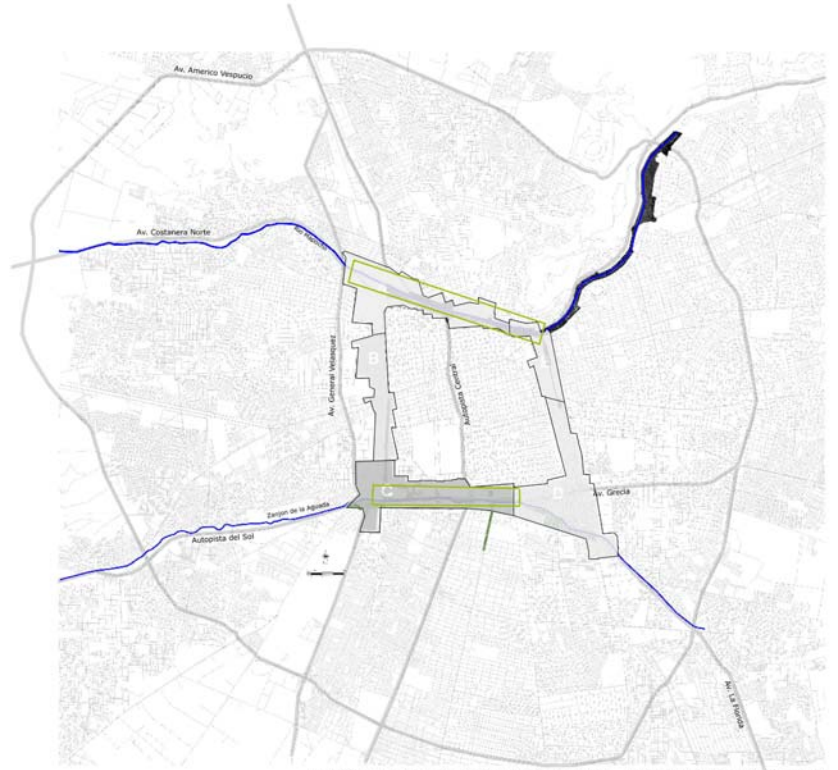
El tramo sur se encuentra en una situación de límite entre las comunas de Santiago y San Joaquín, Pedro Aguirre Cerda, San Miguel y Cerrillos, estructurado entre los nodos: Ex Maestranza San Eugenio y Rodrigo de Araya.

Este tramo se encuentra acompañado del cauce del Zanjón de la Aguada, similar al tramo norte del eje del río Mapocho con el Parque Forestal y de los Reyes, que fue creado y consolidado con motivos de la celebración del centenario de la República. De forma análoga se pretende establecer esta plataforma sur con gran importancia dentro de los proyectos representativos del Bicentenario.

El proyecto Bicentenario contempla en este tramo la reinserción a la trama de la Ex Maestranza San Eugenio, la reutilización de la Ex fábrica Yarur Namur, la reutilización de la penitenciaría como barrio judicial, la intervención en la Ex Estación San Diego, la renovación del Centro Cívico de San Joaquín y la conformación del nodo Rodrigo de Araya como polo comercial e industrial.

Dentro de los cuales la **Ex Estación San Diego** contempla su particularidad en relación a un entorno comercial por el persa Bio-Bio y su centralidad.

Este tramo sur fue asignado a la Pontificia Universidad Católica para proponer un plan maestro del sector denominado C dentro del Anillo de donde surge la propuesta del '**Parque de la Aguada**', un nuevo río urbano para Santiago, un parque inundable.



PARQUES LINEALES ASOCIADOS AL AGUA - VIALIDAD METROPOLITANA



2.3.1 Antecedentes Parque de la Aguada

El desafío inicial era el de revertir el estigma con que históricamente se ha asociado al Zanjón de La Aguada como 'cloaca abierta' o 'patio trasero' de Santiago.

El plan de aguas lluvias para Santiago (impulsado por la Dirección de Obras Hidráulicas del MOP) tiene programado limpiar todas las aguas que corren por el Zanjón y tenía una propuesta inicial de construir un costoso segundo túnel para el rebalse en las crecidas del Zanjón, que sólo sería funcional un par de días al año.

La propuesta del Parque de la Aguada, es aprovechar esta inversión y hacer un parque inundable de mucho menor costo que el entubamiento del Zanjón y así poder construir áreas destinadas a espacios verdes, pero que por falta de presupuestos nunca se llevarían a cabo. Entregando nuevos espacios públicos y de esparcimiento a algunas de las comunas más carentes de la ciudad y a su vez actuar como elemento de sutura urbana.

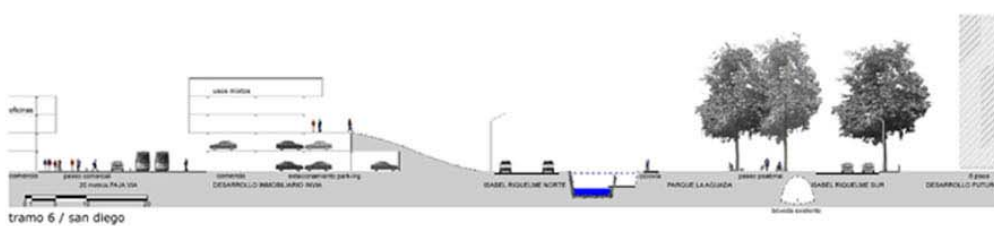
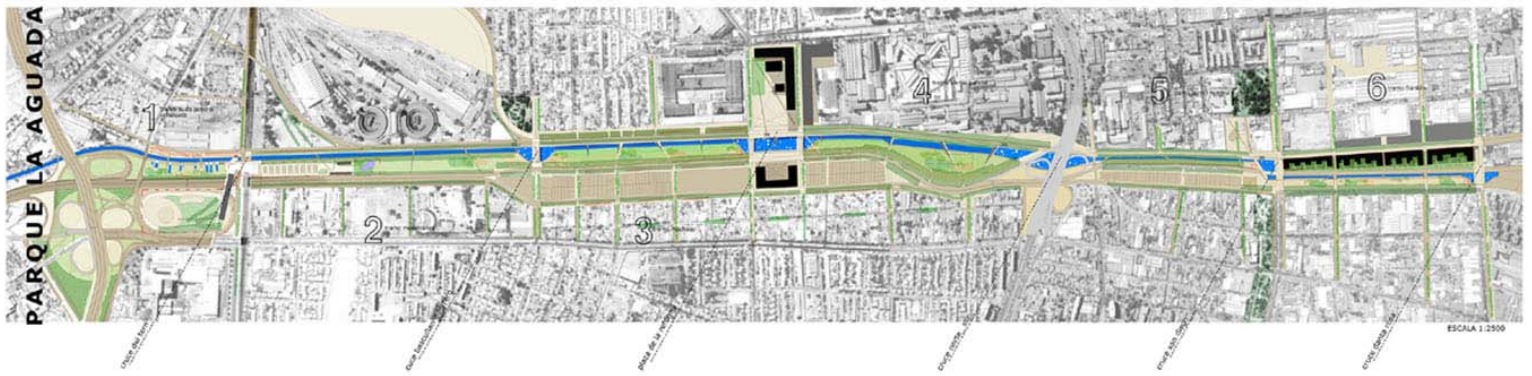
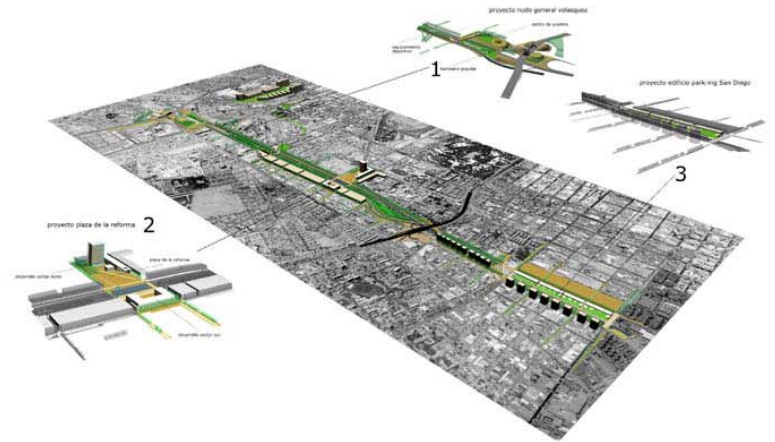
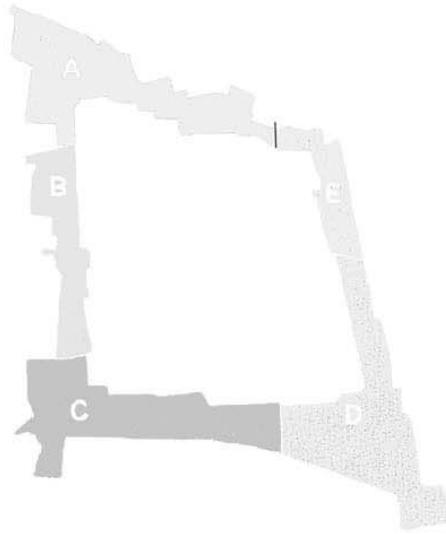
Con una propuesta de terrazas de crecidas, creando áreas flexibles y áreas de programas temporales a concesionar, aptos de ser desmantelados en caso de crecida.

Con la creación de este parque se valorizaran una serie de terrenos poco ocupados y deteriorantes para el sector.

El plan maestro plantea nuevas vialidades y 3 proyectos detonantes para la regeneración del tramo que a su vez incentivan nuevos procesos de inversión y renovación:

- Poniente: parque industrial/comercial de gran escala como centro direccional de carga intermodal.
- Plaza de la reforma, complementando la ciudad judicial actualmente en construcción, concentrando sedes universitarias, oficinas, comercio y servicios.
- Frente comercial-uso mixto comercial/residencial, proyecto inmobiliario que canalice las oportunidades que ofrece Franklin y la consolidación del Parque La Aguada, referido al terreno de la Ex Estación San Diego.

_ **Plataforma sur.**



[3] Contexto específico



El terreno pertenece a un contexto caracterizado mayormente por la actividad comercial del Barrio Franklin el cual limita al terreno por su costado norte. El costado sur es de ocupación mixta. El terreno de condición incierta y baldía se encuentra en el límite de las comunas de Santiago y San Miguel, encontrándose en una situación que podríamos denominar de 'tención' de usos o dominios, de utilizaciones 'temporales' como se especificará mas adelante, en las cuales se manifiestan algunos de los roles que debiera desempeñar el lugar, en relación al área comercial de Franklin, residencial del sector sur y pertenencia al proyecto anillo, manifestando parte del predominio público del sector, de su potencial rol de centralidad y sutura, una intervención como elemento dinámico desde el cual equilibrar el territorio.

3.1 Barrio Franklin

El Barrio Franklin como unidad territorial se identifica, sin duda alguna, por un perfil que está dado, tanto en su origen mismo, como por las actividades que se han ido instalando en sus etapas de desarrollo y actual, las que han ido formando la identidad del barrio, e identificándolo fuertemente con carácter de barrio popular, vocación que se desarrolla desde sus orígenes con el funcionamiento del Matadero de Santiago en el año 1847.

Esta identidad y vocación son muy importantes y tienen un gran potencial que hay que tener en cuenta al momento de desarrollar las estrategias de intervención y renovación del sector.

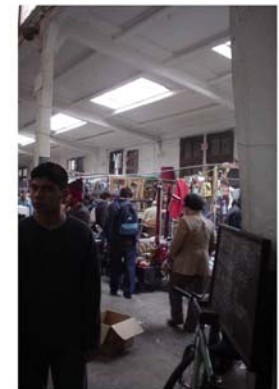
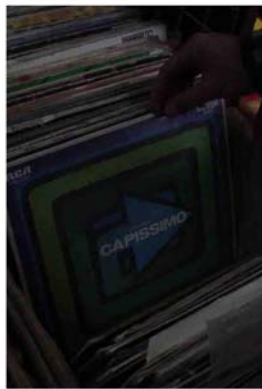
Esta 'identidad popular', el particular funcionamiento, formas de estructurarse, modos de utilización, entre otros, del barrio Franklin, otorgan gran parte de las particularidades de este sector.

El barrio Franklin, tiene importantes similitudes con una de las estructuras mas emblemáticas de la ciudad contemporánea, el centro comercial. Espacios de consumo, culturales, lugares de paseo, ocio y recreación dentro de un radio definido, esa 'mezcla' o 'superposición programática', 'resumen de lo urbano' que hoy adquiere tanta vigencia respecto a una ciudad que a perdido sus límites y de gran importante para la vitalización de los espacios en la actualidad. Con un modo de estructurarse bastante similar; tiendas de diferentes productos o servicios que dan sus fachadas a pasillos ordenadores de flujos. Diferenciándose principalmente por la estructura cerrada, contenedor, propia del mall, donde todo ocurre en su interior, espacio controlado, 'privatizado' dejando fuera toda manifestación de signos vitales. En Franklin el intercambio ocurre en el exterior y da lugar a manifestaciones libres de apropiación temporal y mercadeo informal, que terminan por constituir la zona del Persa Bio Bio, incorporando esta ocupación del suelo público.

Franklin mantiene la condición de 'calle-corredor' que mezcla las diferentes velocidades, permitiendo el intercambio como parte de la vida de la ciudad.

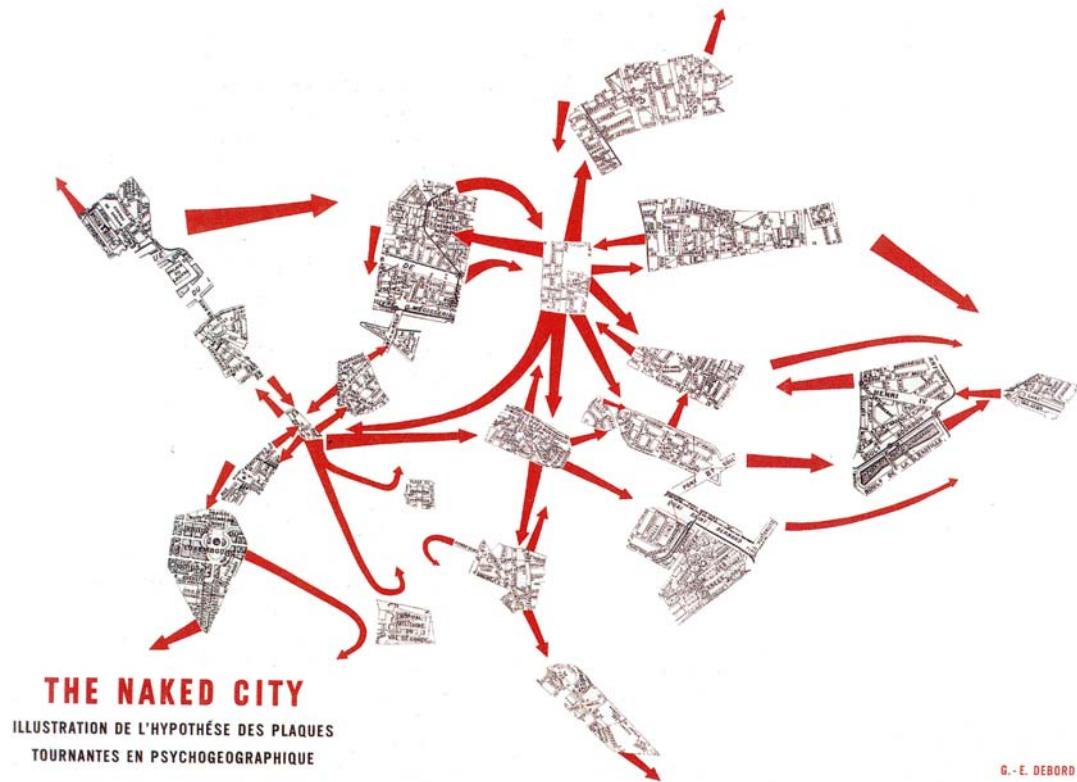
Así el Barrio Franklin es una mezcla del centro comercial y el espacio público entendido tradicionalmente. Donde la calle (asociado al movimiento) es el espacio público esencial. Un territorio visitado por personas interesadas en el consumo, la recreación o el paseo.

Por lo tanto **comercio, flujos, apropiaciones, manifestaciones culturales populares, intercambio, exterioridad, diversidad, movimiento, temporalidad, intensidad del uso, recorridos** son conceptos que identifican el Barrio Franklin y responde de un modo interesante a importantes requerimientos de la vida contemporánea.



Franklin se transforma en un lugar para 'experimentar', un espacio público activo, que le permite al habitante 'participar' en la conformación del lugar, acorde a la propia experiencia de quien lo recorre, un lugar que permite la 'deriva' el errabundo urbano, así este hombre en movimiento es parte de la redefinición constante del territorio, de esta forma de arquitectura o concepción del espacio que esta 'sin completar', una estructura insinuante que responde según los habitantes, complementando así esta nueva esencia dinámica del hombre contemporáneo (activo y en movimiento) y los requerimientos y exigencias del espacio para su vigencia en la ciudad actual.

Espacios diversos, Reconfigurables, Coexistentes, Sucesivos y que actúan como fin y medio a la vez.



Usuarios

En el lugar convergen 3 tipos de usuarios

Visitantes: de otras comunas, que con motivos de compras, ocio paseo, cachureos, distracción popular, visitan el lugar predominantemente el fin de semana. (aproximadamente 220.000 personas)

Residentes: que viven en el sector o sus cercanías, que frecuentan el lugar con motivos de abastecimiento y recreación, siendo los principales usuarios durante la semana. (a lo que se suma los residentes de las comunas sur)

Comerciantes: que trabajan en las diferentes formas de comercio existentes en el sector galpones, anaqueles y ambulantes (alrededor de 3000 comerciantes). Los primeros con un carácter más estable durante toda la semana y los comerciantes ambulantes informales que aparecen de forma esporádica en el sector.

El sector de Franklin se encuentra en deterioro respecto a lo que fue hace algunos años, carencias de tipo físicas, espaciales, equipamiento, servicios, estacionamientos, espacios públicos y áreas verdes, publicidad, entre otros, lo desventajan al momento de empezar a competir con nuevas centralidades comerciales o las grandes empresas que se pretenden instalar en el sector.

Para lo que se pretende consolidar la imagen del sector como un 'gran mall popular al aire libre', incorporando nuevos servicios, mejorando la calidad del espacio público que acoge a los visitantes, para lo que se requiere un accionar unificado a nivel organizacional y de imagen.

El barrio Franklin, intente experimentar un proceso de renovación y consolidación como este gran polo comercial popular recreacional urbano.

La Municipalidad de Santiago y la CORDESAN (Corporación para el Desarrollo de Santiago) impulsan estas intenciones con la creación del 'Comité de adelanto', como instancia de coordinación y articulación de los diversos intereses y actores socio-económicos existentes en el barrio, para elaborar los proyectos de desarrollo y renovación, en los diversos ámbitos de la vida del barrio, manteniendo su identidad.⁸

Actualmente los comerciantes se encuentran agrupados en diferentes organizaciones, pero no cuentan con espacios adecuados para poder operar en conjunto, potenciarse, apuntar a un fin común y mejora el funcionamiento del sector. (anexo 1, listado de organizaciones sociales que operan en el sector)

⁸ Anexo2 'Acciones y gestiones en el sector', Acta Fundacional Comité de Adelanto, Nuevo Barrio Franklin', Corporación para el Desarrollo de Santiago, 1991, p3.

[4] Terreno

(Ex estación San Diego)

4.1 Situación urbana

El terreno propiamente esta limitado por los corredores intercomunales San Diego y Santa Rosa, por sus costados poniente y oriente respectivamente, por el sur lo bordea la Av. Carlos Silva Vildósola y por el norte una serie de galpones pertenecientes a Franklin, donde esta proyectada la calle Centenario.

El terreno se encuentra en una posición estratégica por:

:: Estar en un límite comunal entre las comunas de Santiago en su costado norte y San Miguel por el sur (perteneciendo actualmente a esta última), avenida Santa Rosa como límite con la comuna de San Joaquín y la Avenida Norte Sur, cercana al terreno como límite con la comuna Pedro Aguirre Cerda.

:: Su clara conexión vial en sentido norte-sur y oriente –poniente

:: La infraestructura de transporte público, cercanía al metro.

:: Encontrarse en el cruce de dos sistemas de parques importantes, Parque Isabel Riquelme y Parque El Llano.

El lugar se define como un lugar de transición y de flujos, en sus diferentes grados escalares, peatonal, vehicular, metro, locomoción colectiva, etc. Esto le da la fortaleza de poder generar una gran afluencia de público en general.

Teniendo esta condición de centro, conectado y accesible, morfológicamente lineal y conectado claramente a través de un sistema de infraestructura de transporte, con el sistema de subcentros metropolitanos.

Carácter potenciado por la serie de proyectos y planes para el sector, como la nueva calle Centenario, proyecto Transantiago por avenida Santa Rosa, el tren liviano, entre otros, como se verá mas adelante.

En una evaluación realizada respecto al potencial inmobiliario del terreno (de efe/invia)⁹ en el anillo central metropolitano concluye, que un potencial proyecto en el terreno debiera ser capaz de aprovechar estas ventajas comparativas de localización que potencie la condición de centro de servicios y comercio del sector sur y sur oriente.

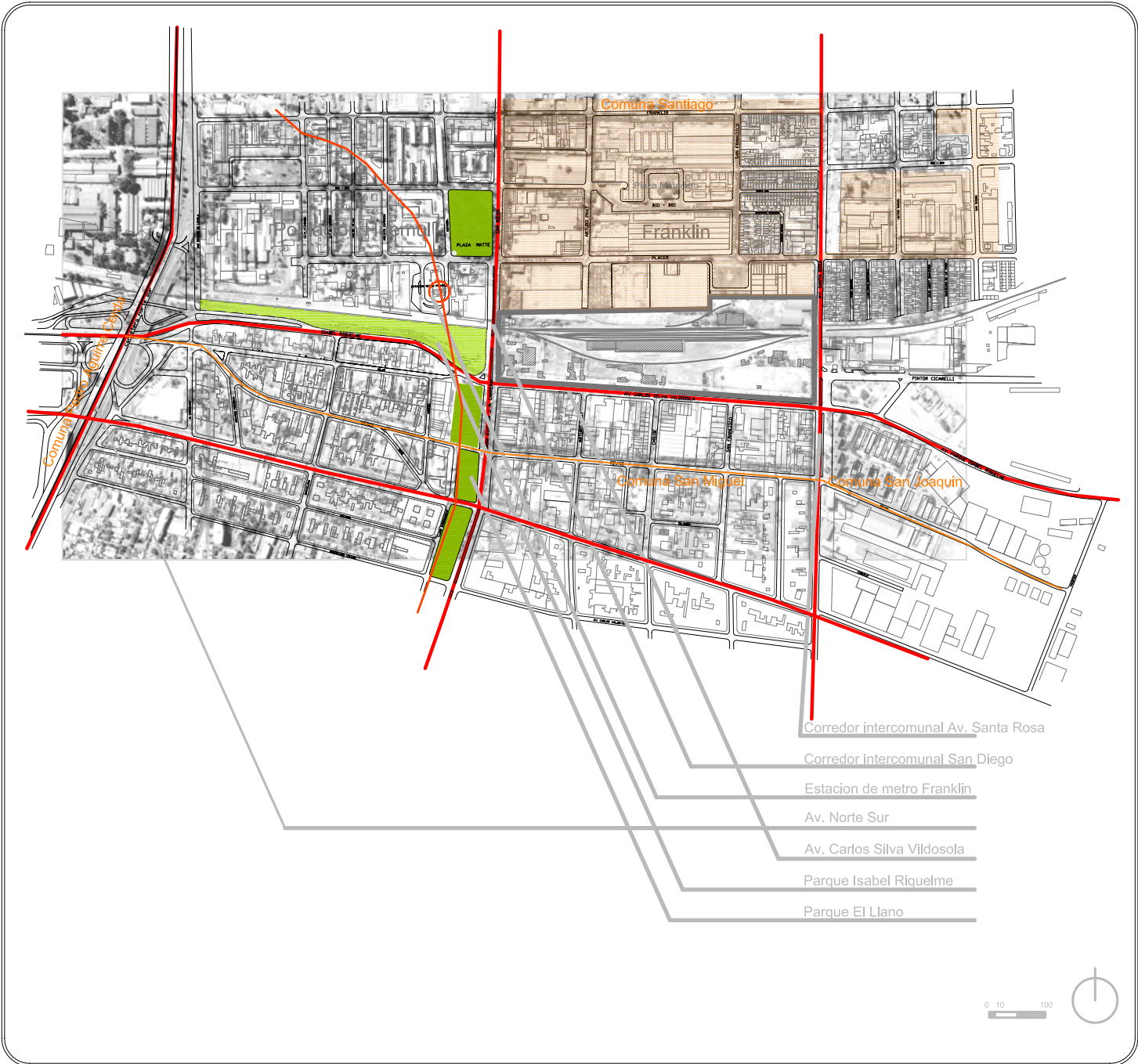
Contemplando 2 escenarios posibles:

1. Desarrollo de proyectos de equipamiento metropolitano o intercomunal, de comercio, servicios y/o entretención.
2. Desarrollo de un parque que integre el sector en sentido oriente poniente y norte sur, generando las condiciones para que los bordes se desarrollen.

Rescatando 'la importancia de contar con espacios urbanos de estas dimensiones entregados a la ciudad. El carácter popular del sector, la intensa actividad actual, la falta de áreas verdes de las comunas peri centrales, y la necesidad de contar con espacios públicos adecuados para acoger actividades cívicas de entretención, esparcimiento, recreación y celebración, permiten proyectar que las condiciones que ofrece este terreno son únicas en la zona central.'¹⁰

⁹ Informe anillo central, Evaluación del potencial inmobiliario de los terrenos efe/ invia en el anillo central metropolitano, Serex

¹⁰ Informe anillo central. Op.Cit.



Comuna Santiago

Franklin

Comuna San Miguel

Comuna San Joaquín

PLAZA NORTE

PLAZA FRANKLIN

PLAZA SAN JOAQUÍN

Comuna Estrella

Corredor intercomunal Av. Santa Rosa

Corredor intercomunal San Diego

Estación de metro Franklin

Av. Norte Sur

Av. Carlos Silva Vildosola

Parque Isabel Riquelme

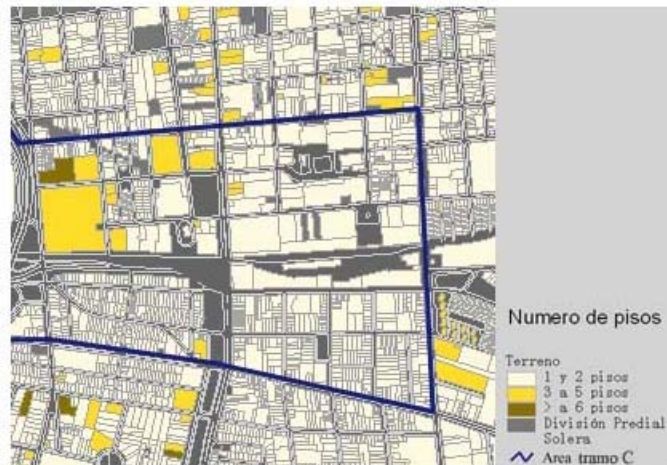
Parque El Llano

0 10 100









4.2 Características técnicas y Restricciones del terreno

El terreno actualmente es propiedad de INVIA inmobiliaria creada para administrar y comercializar los inmuebles de EFE, empresa de Ferrocarriles del Estado. El terreno como parte del plan del anillo central se encuentra sujeto a un modelo de gestión público-privado, donde las decisiones del destino del terreno deben ser tomadas en conjunto con el estado representado por el DEPU.

Restricciones físicas

Algunas restricciones físicas que condicionan el aprovechamiento integral del suelo del terreno:

1. Ferrovía Alameda- San Eugenio en desuso e instalaciones anexas
2. Futura calle Centenario
3. Presencia de Línea eléctrica de alta Tensión de 110 kilovoltios.

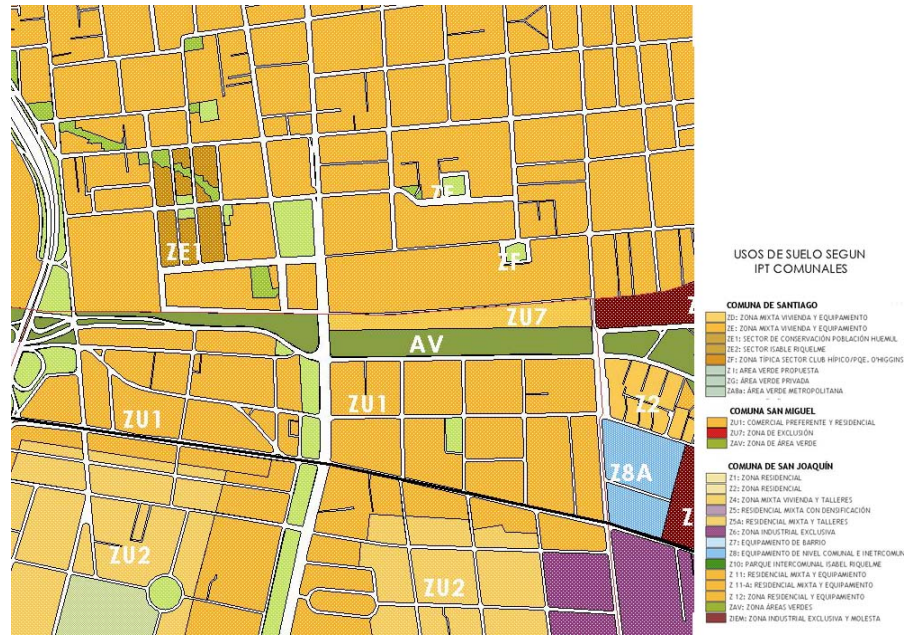
Restricciones normativas

1. Vialidad intercomunal: Apertura de nuevas calles en sentido Norte-Sur: Arturo Prat (20m), San Francisco (15 m), Ensanche Santa Rosa (90 m), San Diego (30 m), Nueva Av. Centenario (30 m), Nueva Isabel Riquelme (30 m).
2. Resguardo de fajas de infraestructura: Línea de alta tensión, Ferrovía Alameda San Diego.
3. Zanión de la Aguada: Área verde.
4. Colectores de aguas servidas: Área verde 3 mt. por lado
5. Área Verde intercomunal: Isabel Riquelme como Avenida Parque.
6. Uso de suelo: los establecidos por los Planes Reguladores comunales.¹¹

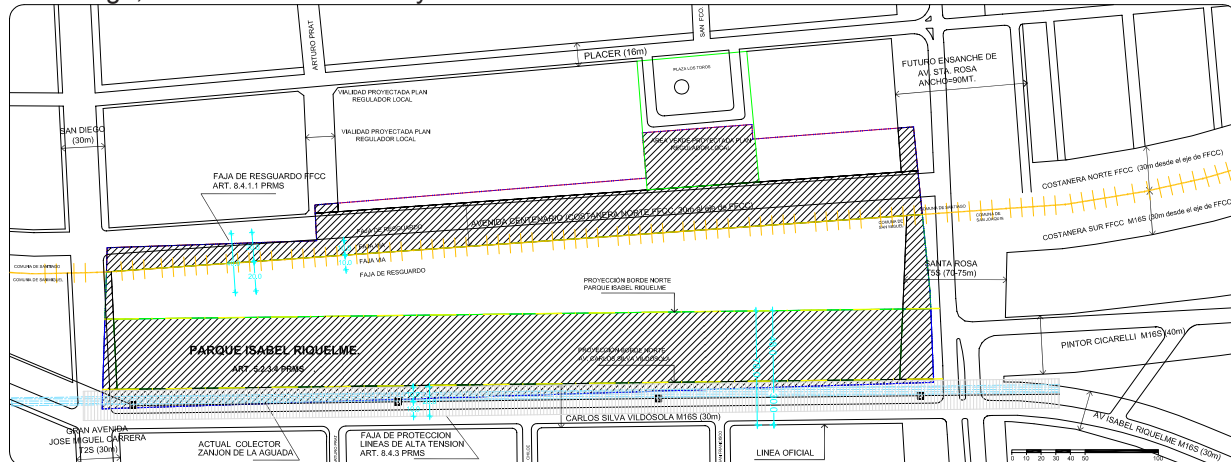
Actualmente se encuentra en conversaciones el levantamiento de la faja de resguardo de la línea de ferrocarril, para el aprovechamiento integral del terreno.

Respecto a los usos de suelo, el área sur del terreno pertenece a la zona AV, destinada como área verde, el área norte del terreno (78mt, desde la línea de cierre, hasta la línea férrea) pertenece a la zona Zu7, que figura actualmente como zona desafectada, de la cual se acogen las propuestas para el terreno, zona que será redefinida al momento de definir el destino de los terrenos.

¹¹ Moris, Roberto y Reyes, Marcelo. Op. Cit. 1999, Pág. 37



Interpretación de la SEREMI sobre el P.R.M.S para la manzana comprendida entre las calles Placer, San Diego, Carlos Silva Vildosola y Santa Rosa.



4.3 Características, Relaciones y Morfología

El Terreno, vacío urbano, terreno vago, tiene esa condición 'incierto' que presentan este tipo de lugares en la ciudad, con los valores que ese estado presenta, como lugar permanentemente en potencia, que contiene todas las posibilidades de aquello que no se ha instaurado solo como fijezas, lugares que siempre serán mirados (o debieran ser mirados) con la mirada de autor, mas que de espectador, un lugar que no esta acabado, por lo tanto esta permanentemente ocurriendo, un lugar que se comprende al experimentarlo, no sólo al observarlo.

La temporalidad del barrio Franklin repercute directamente en los usos del terreno, gracias a su condición incierta, durante el fin de semana parte de su área es destina a estacionamientos de los visitantes del barrio y durante la semana se convierte en un espacio donde algunos residentes juegan a la pelota, elevan volantines, o simplemente atraviesan el lugar en dirección a sus casas, luego de haberse abastecido en el mercado de Franklin.



Sus relaciones en el sentido oriente-poniente, tienen correspondencia mayormente con las establecidas en la situación urbana de este. Relación con el Parque Isabel Riquelme y como tramo del cinturón verde, paralelo al Zanjón de la Aguada, tren liviano, calles Isabel Riquelme y futura calle Centenario.

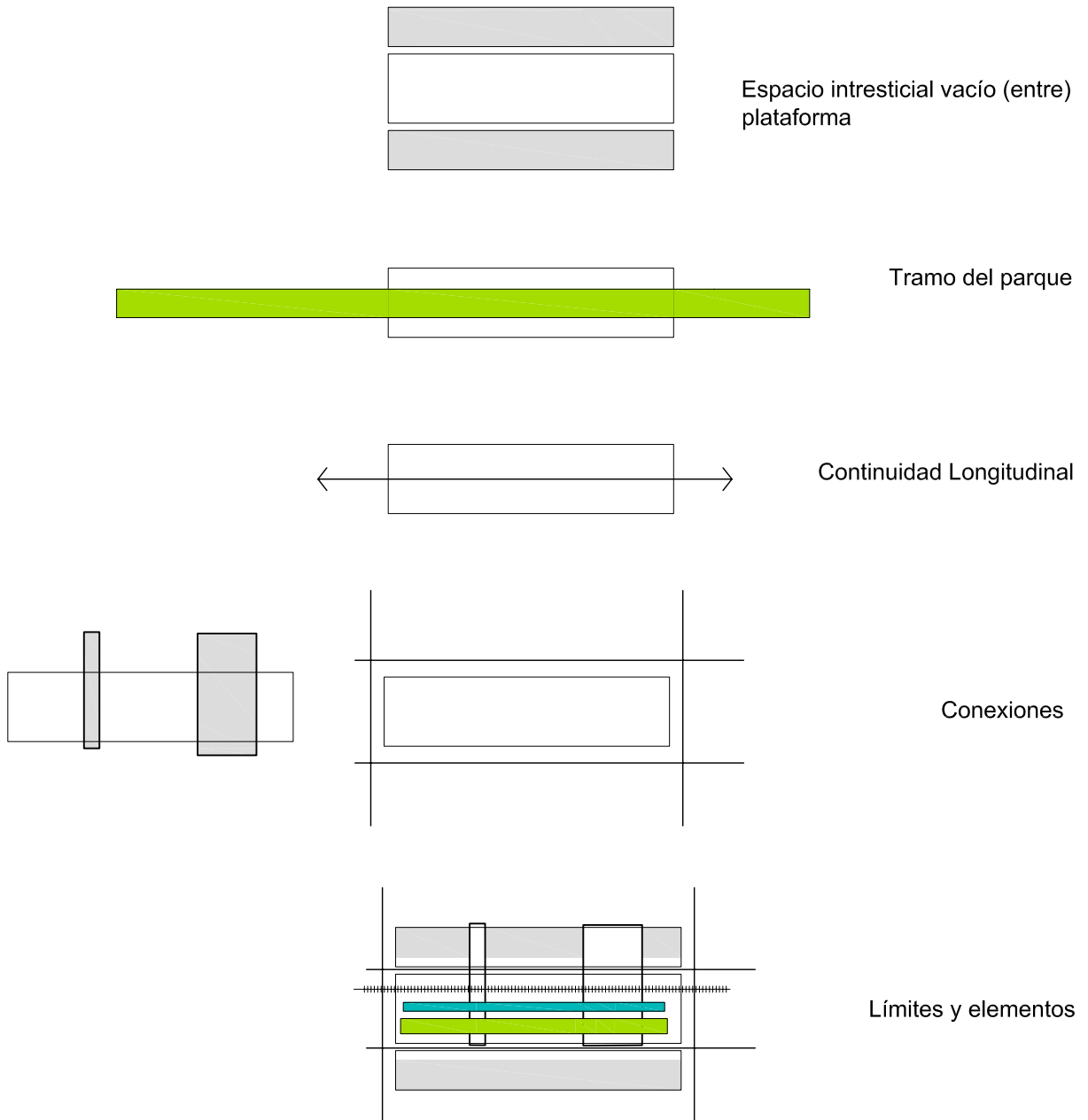
En el sentido norte- sur, es relacionado por los ejes San Diego y Santa Rosa y aparecen dos potenciales conexiones del terreno, la calle Arturo Prat y el eje de Plaza de Toros, esta última con un gran potencial dentro del barrio y de conexión con el terreno (actualmente área de estacionamientos y utilizada para atravesarlo peatonalmente)

Ambos puntos relacionan al terreno con el 'circuito' de mayora uso peatonal durante la semana y también durante el fin de semana del barrio Franklin, conformado por las calles Arturo Prat, Franklin y San Francisco, por encontrarse en una ubicación estratégica respecto a la totalidad, por el tipo de productos que se ofrecen en sector (área matadero, abarrotes, fruta y verduras), por la permeabilidad del área y diversidad de conexiones que se pueden establecer, a lo que se suma la intensa localización de programas temporales tipo carros. Otorgándole la posibilidad al terreno de pasar a ser parte de la dinámica del persa, favoreciendo el funcionamiento cotidiano del terreno y por lo tanto de la intervención.



Eje plaza de toros, desde Franklin hacia el anillo, desde el anillo a Franklin.

Estructura, morfología y elementos



Resumen sumatoria de intenciones para le sector

- Nueva centralidad para la ciudad
- Tramo del Parque Bicentenario
- Área detonante
- Estación dentro del anillo
- Identificación con el entorno
 - Consolidarse como polo comercia y turístico
 - Implantar lugares de cultura, recreación y ocio
- Mantener y potencial barrio como 'mall abierto' y fortalecer su vocación.

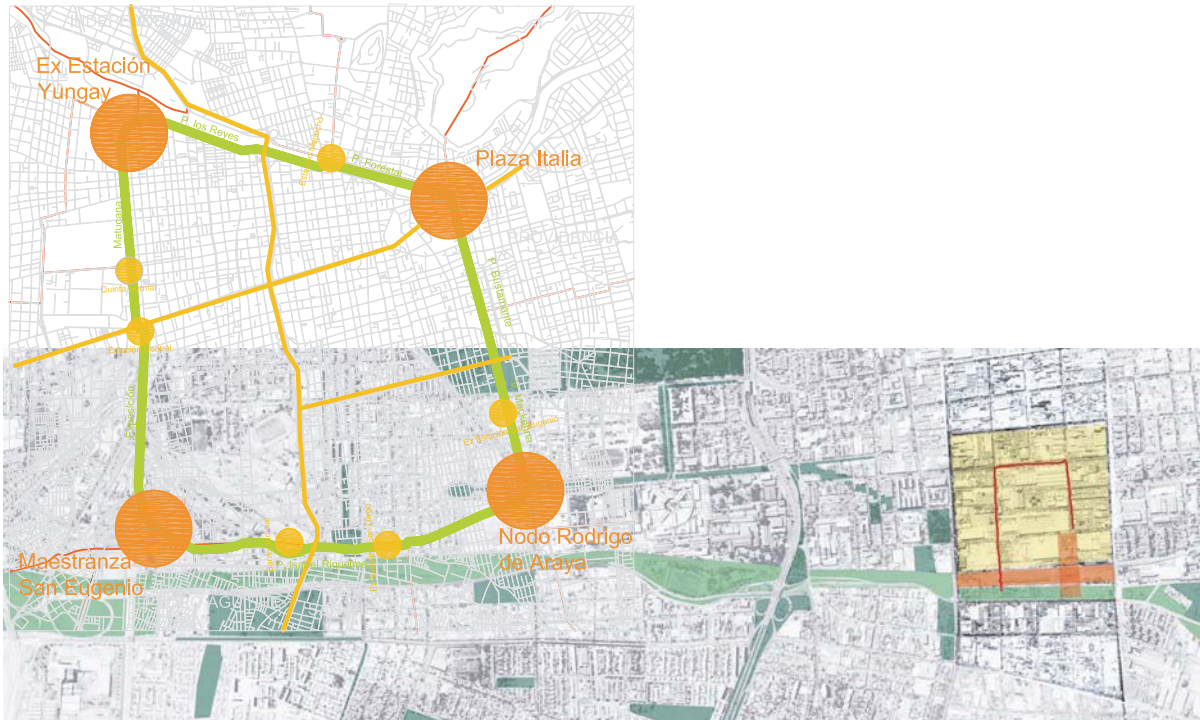
Así el terreno bajo el marco teórico establecido, las variadas intenciones y proyectos para el lugar, la identidad popular y funcionamiento particular de este, apunta a ser esta nueva centralidad para la ciudad, alternativa de espacios de uso público y el complemento espacial y programático del sector para cumplir con este rol.

Dando respuesta y potenciando los intereses tanto a nivel metropolitanos como locales.

[5] Propuesta

5.1 Propuesta Urbana

una nueva centralidad de recreación y ocio...



Acorde a los antecedentes expuestos, variadas intenciones para el lugar, agentes involucrados y la mirada que se le ha dado al proyecto bajo el marco teórico expuesto en un comienzo es que se propone la consolidación del sector como nueva **centralidad de recreación y ocio popular** para la ciudad a modo de **estación para el anillo** y los nuevos modos de utilización de la ciudad, que reconoce su entorno (al igual que otros puntos estratégicos de esta circunvalación multi-programática), que actúe como espacio de relación e integración entre las 2 escalas que involucran al lugar (macro escala con la ciudad y el anillo, y la micro escala con el barrio, Franklin y el sector Residencial), rescatando su identidad y vocación de lugar de uso público que como línea temática de desarrollo apunta a una alternativa de espacio de uso público para la ciudad contemporánea.

En su funcionamiento actúa como sistema de partes relacionadas e incorpora nuevos tiempos y horas de utilización.

Donde la 'franja' del terreno actúe como complemento de lo existente a nivel programático y espacial para que en conjunto conformen esta nueva centralidad.

Por lo tanto esta nueva centralidad se conformaría con:

:: El área comercial existente del persa Bio-Bio¹²

:: La franja de parque, que a su vez es parte del anillo, como parque inundable, en relación a la propuesta del borde sur del anillo, proponiéndose áreas temáticas (área juegos, pic-nic etc.) y plataformas de crecidas relacionadas a eventos que en estas se puedan realizar, manteniendo con esto la condición incierta y temporal de este tipo de terrenos vagos.

:: La franja programática de proyecto propiamente, para la cual se propone una zonificación de 4 áreas temáticas en relación a la morfología detectada del terreno. Como **estructuras para el ocio**

> En los extremos, áreas relacionadas con los ejes San Diego y Santa Rosa, se propone área de cines y área para instalación deportiva respectivamente (debido a su carácter más intercomunal)

> En el área central del terreno se propone un área cultural, por su relación mas directa con lo local y con los recorridos peatonales del sector.

> Una cuarta área que actuará como la rótula directa entre las escalas del proyecto, entre el sistema de franjas establecido, entre el parque, y área de Franklin y complemento directo a sus necesidades, en el eje de proyección, hacia el anillo, de la plaza de toros.

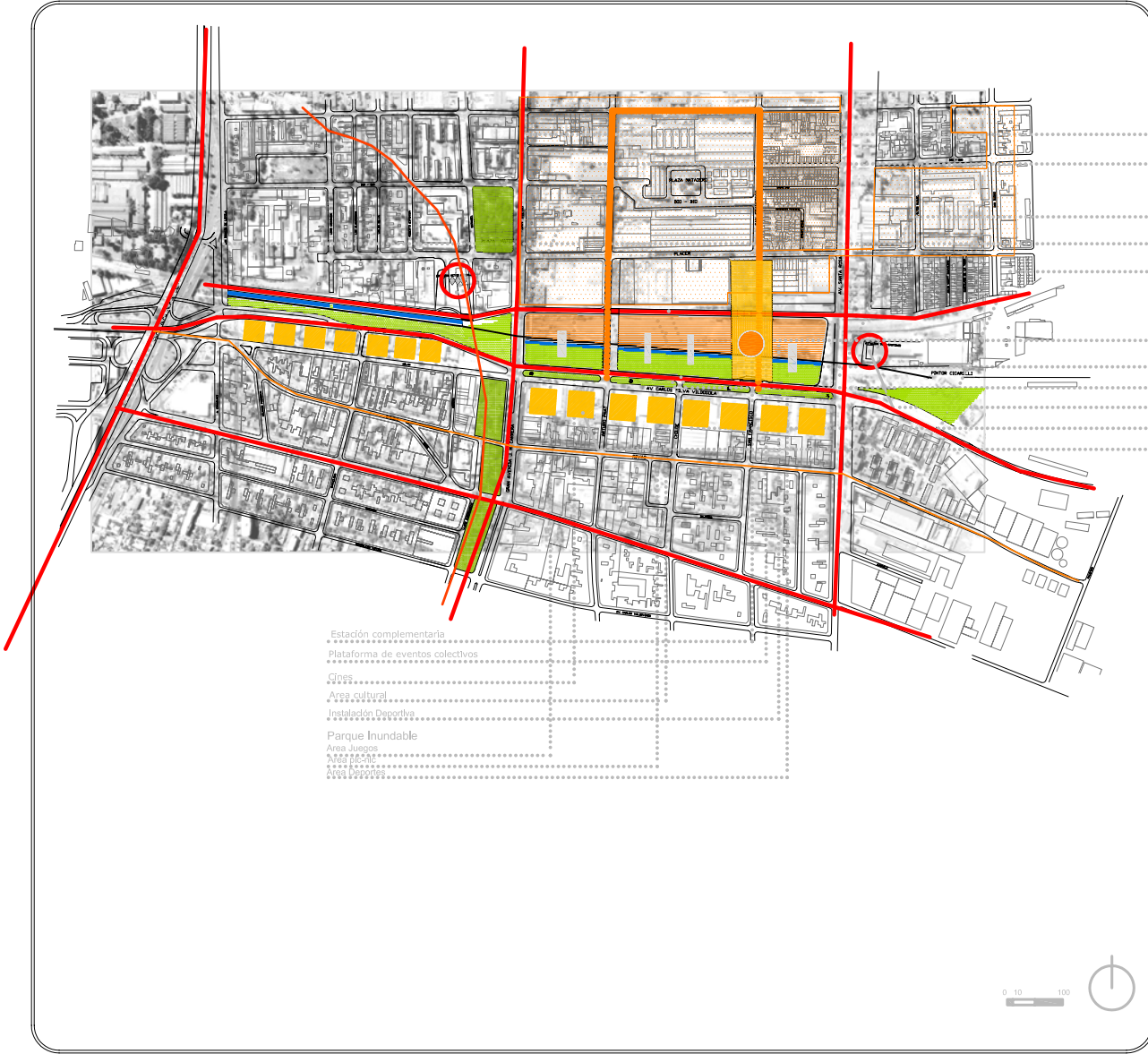
(Parte de los programas tienen relación con los establecidos en el estudio para un seccional del sector, realizado por Roberto Moris y Marcelo Reyes, donde se prioriza aquellos que guardan relación con la línea de desarrollo de este proyecto.)

Se propone también un área de densificación residencial al borde sur del parque, perteneciente a la comuna de renovación urbana de San Miguel (donde ya han aparecido las primeras torres residenciales), donde el parque y el proyecto detonarán parte de esta renovación urbana del sector.

La ubicación de la parada de Transantiago en el costado oriente del terreno, del eje Santa Rosa, que sumado a la estación de metro Franklin, el tren liviano, paradas de micro, taxis y área para dejar pasajeros, le otorgan una conectividad y accesibilidad en un amplio sentido.

Estacionamientos, para el proyecto y a su vez suplir la necesidad de estacionamientos del persa.

¹² Considerando parte de los 'planes futuros' existentes en el sector (Anexo 2)



- Estacion de metro Franklin
- Corredor intercomunal
- San Diego ensanchado
- Corredor intercomunal
- Av. Santa Rosa ensanchado
- Av. Norte Sur
- Av. Carlos Silva Vildosola
- Avenida Centenario
- Continuacion Arturo Prat
- Tren liviano
- Parada Transantiago
- Parque Inundable
- Desarrollo Residencial

- Estación complementaria
- Plataforma de eventos colectivos
- Círcos
- Área cultural
- Instalación Deportiva
- Parque Inundable
- Área Juegos
- Área Recreación
- Área Deportiva



La intención es que este conjunto, actúe como centralidad (para la ciudad y su sistema de movilidad), pero en su forma sea un sistema fragmentado, interrelacionado, articulado por los recorridos.

Donde el 'andar' actúe como catalizador en la conformación del espacio, lo completa y articula cada vez, conformando una propia experiencia del espacio recorrido.

Una propuesta de ocio activo en relación y respuesta a las necesidades contemporáneas, como soporte simple en sus trazados, que realza la dinámica de los desplazamientos y lo que estos traen consigo.

"La arquitectura ya no puede ser una unidad homogénea que representa a un todo, tan solo puede entenderse como una serie de fragmentos unidos entre sí por la persona que lo experimenta."¹³

"El todo no es exactamente igual a la suma de las partes, dado que la combinación de elementos da lugar a la creación de otros, dotados de cualidades inexistentes en aquellos"¹⁴

"El medio del proyecto lo constituye la suma de piezas que conforman un conjunto variable. El proyecto no comienza como uno sino como multiplicidad. El espacio público, igual que en la ciudad tradicional, es tanto el espacio entre las piezas como el conjunto de piezas de uso institucional. La auto-fragmentación facilita la alteración instantánea del proyecto, la ejecución por parte y la alteración de las partes en función de las expectativas cambiantes, todo ello sin afectar el sistema, sino reforzándolo."¹⁵

Un continuo entre espacios, movimientos y eventos transformándolo en algo más accesible, cotidiano, público y urbano.

Siendo parte del circuito del anillo y pasando a ser parte del circuito local de mayor flujo, por lo tanto parte de la rutina de los usuarios, haciendo del terreno parte del sistema total de territorio y un espacio animado.

La propuesta general y algunas de las restricciones aplicadas son tratadas a modo de trazados generales.

El área del terreno a desarrollar es justamente el punto de articulación, rótula con el contexto del Barrio Franklin, actuando a su vez como complemento, cabeza organizativa y de imagen de este.

¹³ Schulz-Dornburg, Julia, 'Arte y arquitectura: nuevas afinidades', Gustavo Gili, Barcelona, 2000, p. 18

¹⁴ Waisman, Marina 'Arquitectura descentrada', Escala, Bogotá -Colombia, 1995, p. 102

¹⁵ Abalos & Herreros 'Áreas de impunidad', Actar, Barcelona, 2000, p.211

5.2 Propuesta Arquitectónica /Espacial

El programa surge como traducción arquitectónica de la tesis planteada previamente, de la estrategia a utilizar en la intervención y propiamente de la detección de las principales necesidades particulares del barrio, las cuales se agruparon en 4 áreas desde las cuales se genera el programa arquitectónico y su modo de estructurarse.

Espacial: Necesidad de espacio público liberado como espacio de desahogo y plataforma donde se puedan realizar de forma adecuada los variados tipos de eventos que ocurren en el sector (tanto comerciales como culturales, que hoy no cuentan con este espacio)

Infraestructura de equipamiento comunitario tanto para los comerciantes y organizaciones del persa como de la comunidad, espacios multiuso flexibles y temporales en su uso y variedad de usuarios.

Servicios:

Al cumplir el sector un rol Metropolitano es necesario para potenciar su rehabilitación, un acceso equitativo a servicios públicos para los propios comerciantes, visitantes de Franklin, como para las personas que recorren el parque. (baños públicos, cajeros, etc.) y estacionamientos.

Organización

Referido a todas aquellas entidades de trabajo que operan en el sector que actualmente no cuentan con la infraestructura necesaria ni lugares para su mejor organización, desempeño y accionar unificado.

Representación

Referido a la necesidad del sector de contar con una imagen representativa, hito publicitario, cabeza del sector.

Estrategia

El edificio se propone como rótula, articulador directo física y programáticamente entre el anillo y el barrio, A modo de estación de enganche, como catalizador flujos, que actúa como cabeza organizativa, representativa y publicitaria del persa y detención para el anillo, que a la vez pasa a ser un punto mas del sistema de recorridos. (del anillo y del lugar)

Una estación que se ‘desprende’ del persa para salir a mostrarse al anillo, dejando un vacío, de desahogo y plataforma de eventualidades para el persa.

La intervención, el edificio, se constituye en si misma como **objeto, público, publicitario y permeable, catalizador de flujos y plataforma vertical** que sale a mostrarse al anillo, constituyéndose como puerta de acceso al persa desde el anillo, dejando un vacío para la apropiación y desahogo de las actividades temporales del persa.

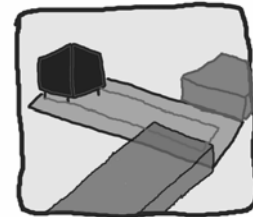
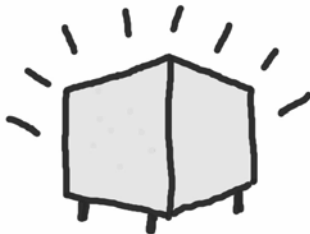
Objeto conformado por pieles que hacen que su percepción varíe a las diferentes velocidades y le otorguen una calidad de espacio intermedio, interior y exterior.

Conceptualización

Como respuestas a las consideraciones urbanas de localización y relaciones que se quieren lograr y consideraciones espaciales rescatadas de las lógicas tanto del persa como de la conceptualización que se le quiere dar en si mismo como objeto al proyecto:

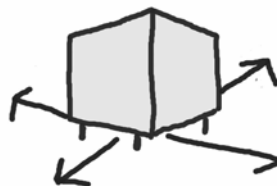
Conceptualización Física

:: **Desprenderse**, dejando un vacío.



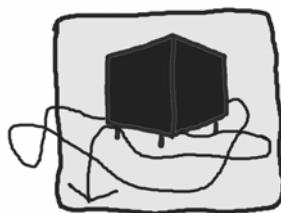
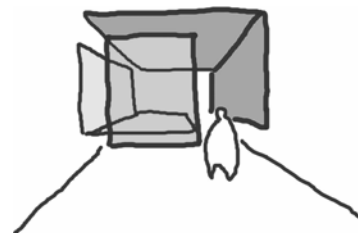
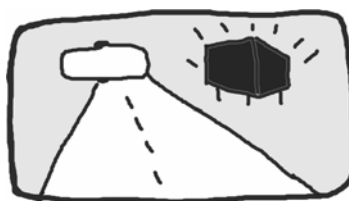
:: **Condición de exponerse**: constituyendo la carente imagen del barrio.

:: **Condición de traspaso:** el edificio en su primer nivel permite el traspaso en sentido oriente-poniente y norte-sur.



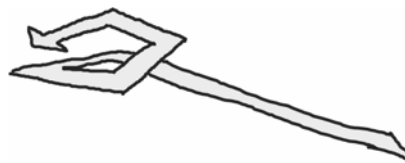
:: **Condición de letrero publicitario:** el proyecto pretende establecerse como gran letrero urbano a nivel de ciudad y reconocerse como cartel informativo a nivel más local.

:: **Diferenciación de percepción:** el edificio responde de diferentes maneras a las distintas formas de aproximación a él; a mayor velocidad (motorizada) o desde lejos se percibe como este objeto publicitario; a medida que me acerco o a la velocidad del peatón, el objeto se percibe como permeable, abierto, debido a las diferentes pieles que lo conforman.



:: **Objeto neutro:** Realzando así la dinámica y movimientos del entorno.

:: **Plataforma:** como continuidad de la plataforma que genera.



Conceptualización Operacional

- :: Marcar hito representativo y a la vez un punto más del recorrido.
- :: Catalizador de flujo, Centrífugo - centrípeto
- :: Hall urbano
- :: Detención momentánea
- :: Plataforma vacío ___ vertical, continuidad recorridos
- :: Cubo- neutro
- :: Punto organizacional

Conceptualización Espacial

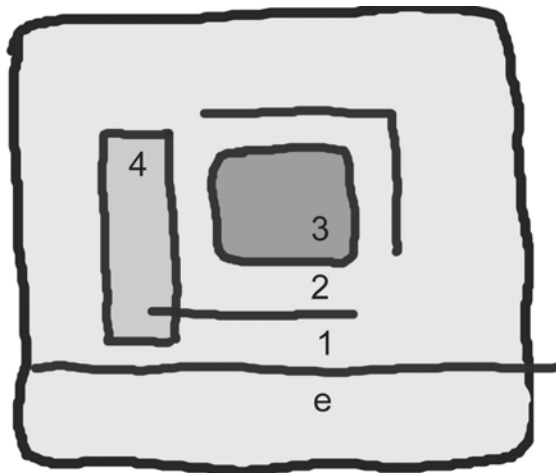
- :: Estación como plataforma vertical (Plataforma de recorrido experimental vertical)
- :: Dominio espacial
- :: Relación permanente con el exterior y dominio interior - Recorrido perimetral
- :: Percepción de espacio intermedio – interior exterior - pieles

Estructura de organización

Finalmente el modo de organización y funcionamiento de las necesidades detectadas es muy importante para los roles (y características) que debe desempeñar el edificio.

El proyecto se organiza en capas programáticas superpuestas unidas por un recorrido vertical que va bordeando su perímetro.

0. La plataforma -el exterior – eventos de carácter ferial y colectivos.
 1. Primer nivel: Servicios públicos, el traspaso- hall urbano. Plaza de encuentro
 2. Plaza de comidas, mirador
 3. Estructura de eventos: satisfaciendo la falta de infraestructura de equipamiento comunitario tanto para los comerciantes y organizaciones del persa como de la comunidad, espacios multiuso flexibles y temporales en su uso y variedad de usuarios, conformado como volumen suspendido, salas de uso múltiple y auditorio
 4. Volumen de las organizaciones persas. Volumen destinado a acoger los espacios de organización de las diferentes asociaciones persa, del propio edificio y del comité de adelanto, así poder operar en conjunto y organizar la plaza de los eventos a modo de promover, potenciar el barrio a través de estas actividades.
- Estacionamientos públicos y dependencias del recinto.



5.3 Programa

Estación complementaria y plataforma de relación con el Barrio

<u>Plataforma de eventos</u>	5000 mt2
Pilares multiuso	
Área servicio	

<u>Estructuras de eventos</u>	
- Auditorio	400 mt2
- Salas Multiuso (3)	360 mt2

<u>Estructuras complementarias</u>	
- Hall urbano	600 mt2
- Plaza gastronómica	1000 mt2
Cocinas	
Cafetería	
Comedores	
Bodegas	
Camarines personal	

-Servicios: (Agrupación módulos)	200 mt2
-------------------------------------	---------

Baños

Información, Guardería, Lockers, Teléfonos

Kiosco, Tabaquería, Correo, Fotocopias

Cajero, Servicios de pago, Centro de cambio, Venta bonos

Internet, Arriendo de libros

Organizaciones comunitarias persa 600 mt2

Recepción	25 mt2
Oficinas Asociaciones, Juntas. (9)	280 mt2
Oficinas Sindicatos, Comité de Adelanto (2)	96 mt2
Sala de reuniones	48 mt2
Salas capacitación (2)	96 mt2
Baños	

Administración 30 mt2

Dependencias

Total	3160 mt2
+ 30% Circulaciones	4108 mt2

Estacionamientos

5.4 Gestión

El marco general de estrategia de gestión para estos terrenos consiste en la conciliación de los intereses y objetivos que busca el sector público en cuanto a desarrollo urbano y el interés privado en la rentabilidad de los proyectos.

El interés del sector privado en las condiciones actuales del sector es un escenario improbable, este debe ser detonado, estableciendo condiciones básicas de mejoramiento urbano, accesibilidad, infraestructura y equipamiento en general. Siendo necesario un alto grado de coordinación entre actores y políticas ministeriales, del gobierno y municipales. Para así comenzar el proceso y satisfacer tanto los intereses públicos como privados.

La Transformación del Zanjón de la Aguada en Parque puede ser una acción inicial que aumentaría la plusvalía de los terrenos.

Un posible escenario es que la contraparte privada sea una Corporación conformada por los interesados actuales y reales en las mejoras y consolidación del sector, en este caso como polo comercial-recreacional, como son los propios comerciantes, locatarios y agentes que convergen en el Barrio.

Interesados en generar nuevas actividades que complementen y potencien la actual comercial existente en el sector, sin entrar a competir con esta (por lo tanto relacionada con servicios más que con comercialización de productos). (La CORDESAN, entidad interesada en el desarrollo del barrio, a través de su Unidad de Barrios y comité de adelanto ayudan a la coordinación inicial para la conformación de esta nueva corporación)

INVIA entrega el terreno en concesión.

El organismo público estaría representado por el DEPU, para facilitar y agilizar los procesos, ya que persigue intereses similares o compatibles.

La Corporación construye y administra.

Se pide un crédito a alguna institución financiera para parte de los fondos de la construcción.

La corporación recibe posteriormente el ingreso correspondiente al arriendo de las infraestructuras. (el que puede ser asociado también a un porcentaje de las ganancias)

La propia Estación Complementaria obtiene ingreso con el arriendo de los módulos de servicios, la plaza de comidas y arriendos temporales de las salas multi-uso, auditorio y paño publicitario.

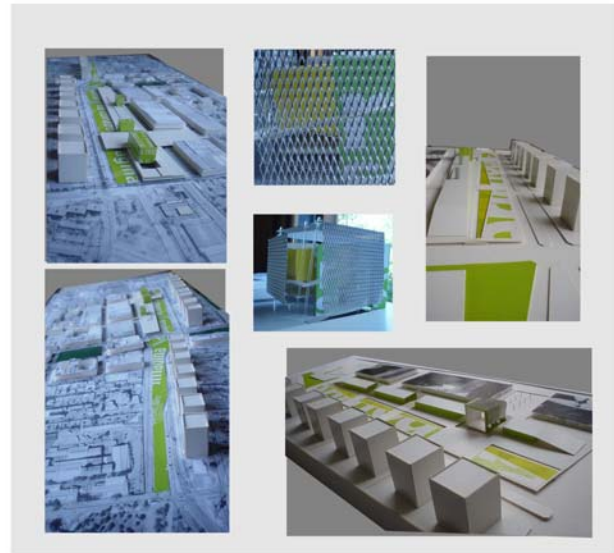
Una segunda posibilidad, si es que se gatilla el interés por estos terrenos bajo la coordinación de intereses públicos y privados, sería el desarrollo independiente de cada área de la manzana, por interesados privados particulares bajo algún 'plan director' que resguarde los intereses públicos bajo la coordinación del DEPU, políticas municipales y entidades involucradas en los destinos del terreno para el cumplimiento de los intereses públicos de este.

Donde la estación se gestiona de forma independiente, bajo un proceso similar al anterior. Manejando la posibilidad de la compra del terreno.

Algunos referentes



Maquetas estudio



Bibliografía

Libros

Abalos & Herreros

“Áreas de Impunidad”

Actar, Barcelona, 2000

Andreotti, Libero – Costa, Xavier – Eds.

“Situacionistas, arte, política, urbanismo”

Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona, Actar Barcelona 1996

Aravena, Alejandro

“El lugar de la arquitectura”

Ediciones ARQ, Santiago, 2002

Bicentenario

“Anillo interior de Santiago, un desafío de gestión urbana estratégica”

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Santiago, 2003

Careri, Francesco

“Walkscapes, el andar como practica estética”

Gustavo Gili, Barcelona, 2002

Cortés. José Miguel

“Contra la arquitectura la urgencia de (re) pensar la ciudad”

Generalitat Valenciana, Valencia, 2000

Ito, Toyo

“Escritos”

Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, Murcia, 2000

Ocampo Failla, Pablo

“Periferia: la heterotropía del no-lugar”

Universidad de Santiago de Chile, Santiago, 2002

Waisman, Marina

“La arquitectura descentrada”

Escala, Bogotá -Colombia, 1995.

Artículos diarios y revistas

Alemparte, José Gabriel

“Arquitectura y ocio, relaciones complejas”

Revista ARQ n° 35, p. 14-17

Rodríguez Rivero, Luis

“Arquitectura para el consumo popular”

Revista Arkinka, n°86, enero 2003, p.14-23

Rodríguez Rivero, Luis

“Estructura para el ocio”

Revista Arkinka, n°86, enero 2003, p.24-32

Rojas Saez, Alejandro

“Las caras del anillo que envuelve santiago”

El mercurio, Economía y Negocios, Domingo 14 diciembre 2003

Memorias y seminarios

Cortes, Andrea

“Temporalidad de usos en el espacio público: barrio Franklin y la nueva geografía: Recuperación de la frontera sur, anillo central metropolitano. Barrio Franklin”

Tesis PUC, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios urbanos, Universidad Católica de Chile, 2003

Días, Gerardo

“Centro social y de Servicios barrio Franklin”

Memoria proyecto de título, Facultad de arquitectura y Bellas artes, Universidad Central, 2003

Moris + Reyes

“La frontera interior de Santiago, Recuperación de grandes vacíos interiores urbanos. Una alternativa de desarrollo urbano en la ex periferia del Ferrocarril”

Tesis PUC, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios urbanos, Universidad Católica de Chile, 1999

Pérez, Amalia

“Portal de eventos feriales de Franklin: anillo central metropolitano”

Memoria proyectos de título, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2002

Rivas macarena

“Versatilidad del espacio público: el caso del persa Bio-Bio”

Seminario, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2003

Soto, Pamela

“Complejo cultural M 100”

Memoria proyectos de título, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2002

Documentos

Encuesta origen y destino de viajes 2001, Sectra

Estrategia de Recuperación de la Frontera interior metropolitana de Santiago, directorio ejecutivo de proyectos urbanos (DEPU), MOP, MINVU, julio 2001

Estudio seccional Barrio Franklin

Municipalidad de Santiago, dirección de obras, departamento de urbanismo , mayo 1996

Informe- Evaluación del potencial inmobiliario de los terrenos efe/ invia en el anillo central metropolitano.

Serex-ciudad, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos

Programa de desarrollo y renovación de barrios, Barrio Franklin, comité de proyectos CORDESAN, Corporación para el desarrollo de Santiago

Antecedentes Generales de la comuna de San miguel, Municipalidad de San miguel

Antecedentes Generales de la comuna de Santiago, Municipalidad de Santiago

Anteproyecto de diseño urbano mejoramiento Eje Santa Rosa, Sectra

Artículos Internet

“Barrio Franklin: guerra persa”

www.quepasa.cl/revista

“La Feria Persa Bío-Bío de Santiago: de comercio callejero a Centro Comercial Techado”

www.redel.cl/experiencias/casos/cas7

Lange, Carlos

“Globalización, espacios urbanos y modos de vida”

www.rehue.csociles.uchile.cl

Paginas internet

www.obrasbicentenario.com

www.sectra.cl

www.persa-biobio.com

www.cordeslan.cl

Entrevistas

- **Sebastián Aristoy**

Asesor urbanista Municipalidad San Miguel, SECPLAC (29.03.04)

- **Francisca Astaburuaga**

Depto. Desarrollo Proyectos Bicentenario, MOP (22.04.04)

- **Andrés Camus**

Arquitecto Serex, Tramo sur anillo (21.06.04)

- **David Llaña**

Presidente cooperativa nuevo amanecer, Representante organizaciones persas ante la municipalidad. (11.08.04)

- **Carlos Azagra,**

Administrador Público, Jefe Programa Renovación y Desarrollo de Barrios. CORDESAN

(20.08.04)

Profesores (consultados hasta la fecha)

Ernesto Calderón

Urbanismo

19.07.04 - 16.09.04

Verónica Veas

Estructura

6.10.04

Anexos

Anexo1

Organizaciones Sociales que operan en el Sector¹⁴

- 1 Asociación Gremial “Víctor Manuel”
- 2 Asociación de comerciantes Establecidos Sector Franklin
- 3 Agrupación de Mujeres Persa Bío –Bío
- 4 ASCOLOMA Asociación de comerciantes y locatarios del Mercado Matadero
- 5 Cooperativa de servicios Plazas Techadas Persa Bío – Bío
- 6 Organización de Comerciantes Mercado “Las Gangas”
- 7 Junta de Vigilancia del Mercado Matadero
- 8 Junta N°10
- 9 Comerciantes Persa Galpones blancos

Sindicatos

- 1 Sindicato San Francisco Comerciantes estacionados en vía pública
- 2 Sindicato N°2 comerciantes estacionados en la vía pública
- 3 Sindicato Esfuerzo y Esperanza
- 4 Sindicato Franklin N°3
- 5 Sindicato Clotario Blest Rifo
- 6 Sindicato Sector Matadero
- 7 Sindicato San Diego N°1
- 8 Sindicato Comerciantes Independientes Persa Víctor Manuel
- 9 Sindicato N°1 Comerciantes estacionados en vía pública Calle Franklin

Organizaciones reunidas en el comité de adelanto

- 1 Sindicato San Francisco Comerciantes estacionados en vía pública
- 2 Sindicato N°2 San Francisco Comerciantes estacionados en vía pública
- 3 Organización de Comerciantes Mercado “Las Gangas”
- 4 Procome Bío – Bío S.A
- 5 Agrupación de Mujeres Persa Bío –Bío
- 6 Supermercado Puerto Cristo
- 7 Junta de Vigilancia Com. Mercado Matadero
- 8 Cooperativa de servicios Plazas Techadas Persa Bío – Bío
- 9 Mall del Mueble
- 10 Persa Nuevo Placer
- 11 Persa Nuevo Amanecer
- 12 Persa Cachureos

¹⁴ Azagra, Carlos, “Nómina de dirigentes del Barrio Franklin”, Corporación para el Desarrollo de Santiago.

Anexo 2

Acciones y gestiones en el Sector¹⁵

1. Gestión con Empresa de Ferrocarriles para la adquisición de terrenos colindantes con la línea férrea.
2. Continuidad de las calles San Francisco, Arturo Prat y Nataniel, hacia el sur.
3. Reestudio de los trazados para los recorridos de la locomoción colectiva y ubicación de terminales en puntos estratégicos, de acuerdo a los nuevos proyectos comerciales a implementarse en el área.
4. Ubicación de áreas de estacionamientos vehiculares, analizando la validez de las áreas propuestas en los diferentes proyectos.
5. Peatonalización de calle Placer, los días sábados, domingos y festivos. (realizado)
6. Recorrido recreativo entre Estación Franklin y Plaza Bío-Bío.
7. Recorrido de taxibuses de conexión con el Metro.

Un segundo tema, que guarda relación con la creación de un Gran Polo Comercial, como estrategia de desarrollo del Barrio, deberá sustentarse con "**Proyectos Ancla**", algunos de ellos surgidos a propósito del trabajo de dicha Comisión. Entre otros:

- 1 Construcción y remodelación de las actuales barracas madereras Alonso y Magosa, convirtiéndose en Plazas Techadas del Persa Bío Bío (realizado).
- 2 Construcción de un Supermercado en Arturo Prat con Bío - Bío.
- 3 Remodelación del actual terminal Pesquero con destino galería comercial, en calle Placer con Arturo Prat (realizado).
- 4 Proyecto de Multitienda, con sistema de crédito al cliente.
- 5 Remodelación de las actuales bodegas agrícolas con destino comercial - gastronómico.
- 6 Proyecto de centro de servicios que considere servicios tales como: venta bonos Fonasa, Télex, Correos, teléfonos públicos, etc.
- 7 Remodelación de los actuales baños públicos del costado oriente de Plaza Bío - Bío.
- 8 Remodelación del ex pabellón calderas, ubicado en Arturo Prat con Bío - Bío.
- 9 Proyecto de Anaqueles, para los comerciantes en Vía Pública, de las calles Franklin y San Francisco. (realizado)
- 10 Remodelación de la Plaza Interior del Mercado Franklin.
- 11 Proyecto de Seguridad Ciudadana destinado a consolidar el sistema de Comisaría Móvil del Barrio y localización de una oficina de Investigaciones de Chile, en el sector.
- 12 Proyecto de Promoción del Barrio e implementación de actividades culturales y de recreación en los espacios públicos, bajo la iniciativa del Comité de Adelanto.

¹⁵ Acta Fundacional Comité de Adelanto "Nuevo Barrio Franklin", Corporación para el Desarrollo de Santiago, 1991, p3.

