

A pesar de que explícitamente han surgido voces de alerta que han generado documentos escritos como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la realidad es que muchos proyectos Arquitectónicos y Urbanos desarrollados en nuestro país suelen acrecentar la brecha entre los distintos grupos sociales, o simplemente no se involucran con su contexto inmediato.

Un reciente y claro ejemplo resulta la **Autopista Vespucio Sur Express**, que dividió de manera tajante y permanente en dos a un grupo de comunas en el Sur de Santiago, perteneciendo éstas a las comunas más pobres de Santiago.

Resulta vital entonces, plantear proyectos de Arquitectura que contribuyan a cambiar esta situación de vulnerabilidad en sectores en donde los Proyectos de Arquitectura y Urbanismo aún no se concretan.

“...nuestras ciudades deben dar cuenta del sentido de pertenencia de las personas y comunidades, reflejando sus valores, historia y cultura. (...) se plantean medidas que propicien la utilización de suelo disponible o subutilizado al interior de las ciudades cuando éste tenga atributos adecuados para proyectos de integración social-urbana, especialmente en ciudades o sectores con altos grados de segregación social”.



CONCHALÍ
más cerca

Proyecto de Título Arquitectura

Centro Cívico - Cultural para Conchalí

Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Junio 2017

Estudiante
Diego Marín Anguita

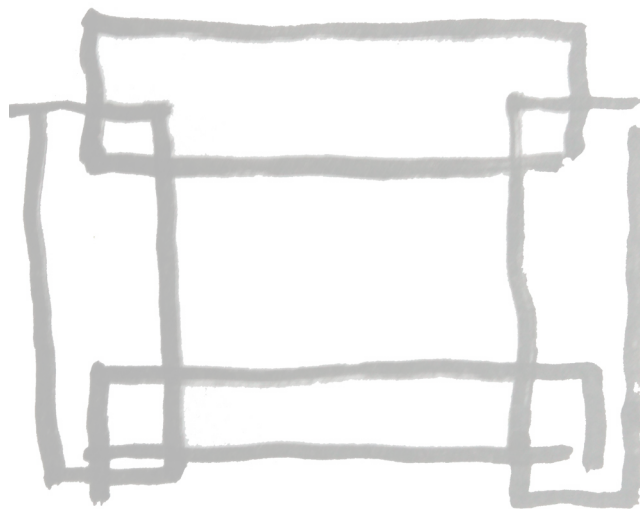
Profesor Guía
Manuel Amaya Díaz

Profesionales Consultados
Consultar sección "Bibliografía"

Memoria para optar al Título de Arquitecto

Centro Cívico - Cultural para Conchalí

Auditorio | Biblioteca | Oficinas Municipales | Servicios



Estudiante **Diego Marín Anguita**
Profesor Guía **Manuel Amaya Díaz**

Índice

P. 6

Actividad Cultural para Niños *Plaza La Palmilla*

Presentación	08
1.1 Preámbulo.....	09
1.2 Motivaciones.....	10
1.3 Problemática.....	13
1.4 Objetivos: Descripción General.....	17
1.5 Objetivos y Metodología.....	17
Aproximación Escalar	18
2.1. Macroescala: Metro de Santiago.....	19
2.2 Nuevos requerimientos.....	21
2.2.1 Sobre el Espacio Público.....	21
2.2.2 Servicios y Equipamiento.....	23
Localización: Conchalí	24
3.1 Microescala: Comuna de Conchalí.....	25
3.1.1 Análisis Urbano.....	25
3.1.2 Análisis Poblacional.....	30
3.2 Impacto de Línea 3.....	32
3.2.1 Estación Los Libertadores.....	33
3.2.2 Estación Cardenal Caro.....	34
3.2.3 Estación Vivaceta.....	35
3.2.4 Estación Conchalí.....	36
Emplazamiento	38
4.1 Análisis del Sector.....	39
<i>Diagnóstico Situación Urbana</i>	39
4.1.1 Biblioteca y Centro Cultural.....	40
4.1.2 Ruta Cultural y Patrimonial.....	42
4.2 Terreno y Programa Escogido.....	44
4.3 Normativa Terreno (ZM-1).....	47
Propuesta	50
5.1 Idea Arquitectónica.....	51
5.2 Planteamiento Urbano y Paisajístico.....	52
5.3 Planteamiento Arquitectónico.....	54
5.3.1 Volumetrías y Escalas.....	58
5.3.2 Programa a desarrollar.....	58
5.4 Gestión y financiamiento.....	60
5.5 Propuesta Estructural y Constructiva.....	61
5.6 Referentes.....	62
5.7 Estudios de Diseño Descartados.....	64
Reflexiones	70
6.1 Palabras Finales.....	71
Bibliografía	72
Profesionales Consultados.....	73
Libros Informes Memorias Artículos.....	73
Medios Web Entrevistas.....	74
Anexos.....	74

Presentación

P. 8

Vecinas de Conchalí Junta de Vecinos N° 41

La falta de lugares propios de Esparcimiento en Conchalí ha posicionado a las Juntas de Vecinos como puntos de encuentro entre la comunidad.

1.1 Preámbulo

El Proyecto de Título

Frente a la Arquitectura

Entendida como la última instancia académica en Pregrado, resulta ser la oportunidad para desarrollar a través de un proceso sistemático una visión específica respecto a la Arquitectura.

De igual manera, esta visión va emparejada con una postura específica respecto a cómo esta disciplina se debiese desarrollar en donde el Proyecto Arquitectónico resulte ser un aporte en el lugar en el cual se inserte.

La búsqueda del Estudiante estará así direccionada por no sólo hacia el desarrollo de la Arquitectura como un elemento de Diseño, sino condicionada por las variables de su entorno, propósito y función: una expresión espacial de una época espe-

cífica en un punto determinado.

Frente al Desarrollo del Encargo

Irónicamente, en el Último Año resulta fundamental volver a poseer la actitud exploratoria, desprejuiciada y enérgica con la que se empieza en Primer Año de Universidad. El desarrollo de un Proyecto de Arquitectura -si bien siguió pautas generales- a nivel personal resultó ser un proceso no-lineal, en donde el avance se produjo de manera irregular al evaluar nuevos elementos que modificaron el Proyecto Arquitectónico más de una vez.

Frente a la Problemática / Tema

El proyecto surge a partir del interés y observación por las Infraestructuras de Transporte en la ciudad, y cómo éstas modifican la trama urbana en la cual se insertan. Flujos, zonificaciones y nuevas

dinámicas configuran un nuevo escenario en donde la Arquitectura resulta ser el actor central en estas transformaciones. La forma que ésta adquiera, y en cómo se relacione con su entorno determina si el Proyecto resulta ser un elemento de sutura o quiebre entre la Infraestructura de Transporte y la Ciudad.

Para la actual propuesta, se decidió escoger la comuna de Conchalí, en función de las problemáticas detectadas, las cuales dan lugar a la elección de un terreno específico. Asimismo, se tomó en consideración distintos proyectos arquitectónicos, los cuales sirvieron de referencia para el desarrollo de la actual propuesta.

Finalmente, todos los elementos anteriores permitieron el desarrollo de una propuesta aún en desarrollo, planteada en el capítulo cinco de la presente memoria. Representa la síntesis -más no definitiva- de un esfuerzo por desarrollar un proyecto cuyo fin es generar un cambio positivo en su entorno a través del manejo de la espacialidad, forma y materialidad.

1.2 Motivaciones

El Proyecto de título responde a la instancia cúlmine de al menos cinco años de aprendizaje Arquitectónico en donde –a través del desarrollo de un Proyecto de Arquitectura- se reflejan los conocimientos y experiencias del período antes mencionado. Es por ello que, desde un inicio me pareció que la temática a tratar debe surgir a través de problemáticas contingentes, efectivas y concretas, en donde la materialización del Proyecto resultara teóricamente efectiva y que éste tuviera una repercusión tangible en aquel contexto en el cual se insertara.

De esta manera, la búsqueda del tema a tratar así como su expresión Arquitectónica –si bien en un inicio resultó encaminada y aparentemente segura- fue variando a lo largo del año a pesar que los criterios de selección y discriminación mencionados con anterioridad se mantuvieron con mínimas variaciones.

Desde que tengo memoria, siempre me he sentido fascinado por el movimiento. Observarlo, medirlo, cambiar sus condiciones y ver sus repercusiones en su entorno ha sido un elemento de atracción constante cuyo interés no ha caído con el correr de los años. Mi primer recuerdo consciente sobre el fenómeno del movimiento fue la construcción de diques, caminos y senderos de agua. Con mi hermano gemelo Cristóbal pasábamos horas en el jardín de nuestra antigua casa y nos maravillábamos cuando todo cambiaba al agregarle líquido al intrincado laberinto que nosotros habíamos excavado.

Posteriormente, se hizo evidente que la construcción, destrucción y cambio de los juegos infantiles con tierra daban paso a las relaciones interpersonales, a la construcción histórica y social de un lugar, así como también las variables técnicas: las posibilidades del anhelo, de la historia de

un lugar determinado. Es por ello que, en el privilegio del viaje lo que siempre acabo recorriendo son los lugares en donde sus habitantes realizan la cotidianidad. Es aquí -en el día-a-día- en donde surge la oportunidad de conocer la historia, sus costumbres y las anécdotas locales más allá del lugar turístico.

De esta manera -con suerte- podré vislumbrar algo de la esencia, del alma de un territorio determinado al no sólo observar los actos físicos, sino también las tramas sociales y reglas implícitas que rigen en él.

El movimiento trae consigo -como consecuencia básica- un cambio en el entorno en el cual ocurre. Es un fenómeno que incentiva el surgimiento del lugar en el cual ocurre, así como también puede propiciar su ocaso. En la ciudad, los efectos de un movimiento desmedido pueden ser sinónimos de quiebres, así como también puede ser capitalizado con el ordenamiento de flujos, programas que diversifiquen y mitiguen las externalidades negativas que éste pueda poseer.

Aquí, la Forma Arquitectónica posee especial fuerza, ya que ésta -mediadora entre el movimiento y el habitante- puede direccionar en gran medida como éste encuentro se produce: amable, indiferente o segregador. En el caso de la ciudad de Santiago -ciudad en la cual he vivido toma mi vida- estos contrastes resultan evidentes al moverme a través de ella.

Desde el siempre dinámico Centro Histórico a las nuevas urbanizaciones cerradas, es posible encontrar múltiples expresiones en la ciudad capital. Es en aquellos lugares aparentemente olvidados y postergados donde surgen la primeras aproximaciones: **¿dónde se encuentran y a qué responden? ¿Qué factores influyen en la pérdida o estancamiento del movimiento? ¿Qué elementos sobre el territorio se vuelven necesarios en aquellas zonas de la ciudad que presentan un estancamiento del mismo?**

to del mismo?

Estas preguntas, junto con el interés de **devolver el movimiento y la actividad** a un lugar en pausa de la ciudad de Santiago resultan el puntapié inicial para iniciar y terminar el Proceso de Título. Finalmente, todos los elementos anteriores permitieron el desarrollo de una propuesta aún en desarrollo.

Representa la síntesis -más no definitiva- de un esfuerzo por desarrollar un proyecto cuyo fin es generar un cambio positivo en su entorno a través del manejo de la espacialidad, forma y materialidad.

P. 11



Fig. 0 | Infraestructura Urbana de Movilidad: Metro de Santiago, Línea 5

Fuente Web <http://www.futurorenovable.cl/wp-content/uploads/2016/05/Metro-de-Santiago-img-Cora.jpg>.

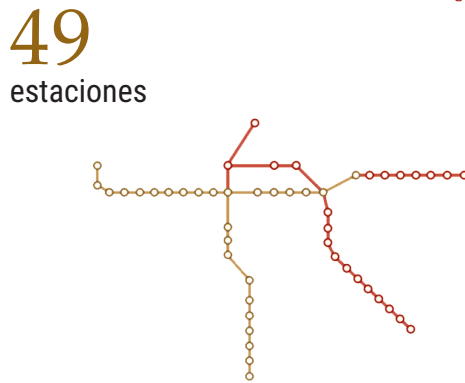


Fig. 1 | Crecimiento Red Metro de Santiago desde su inauguración

Fuente: Elaboración Propia | Fotografías de Medios Web

1.3 Problemática

Inaugurado en 1975 en Santiago, el Tren Subterráneo Metropolitano -Metro- surgió como una alternativa de transporte en la capital frente al automóvil y los buses en superficie, ofreciendo una experiencia de viaje rápida, expedita y segura (S.A, 2014). Algo más de cuatro décadas después, lo que en un principio surgió como una alternativa minoritaria para realizar los desplazamientos a través de la ciudad, se ha convertido en la columna vertebral del Sistema Público de Transportes en Santiago -TranSantiago-, con más de 108 estaciones al presente año constituyendo un total de 103 Km de líneas férreas. (Fig.1)

Este crecimiento ha sido consecuente con los cambios que ha sufrido el país en los últimos 50 años, expresándose estos en diversos ámbitos, siendo uno de los más visibles en las ciudades. Catalogada como una de las economías más fuertes de la región (América Economía, 2016), Chile ha experimentado un crecimiento económico que ha modificado de manera radical tanto la extensión de sus ciudades como la población que en ellas habita. Ejemplo de ello es que hoy Santiago posee un área urbana superior a las 64 mil hectáreas, frente a las 11 mil que poseía al año 1957 (Bustamante, 2006), así como su población ha aumentado en más de medio millón de habitantes en la última década, para superar los 6,5 millones de habitantes (Valenzuela, 2013).

Este escenario -tendiente a la expansión y densificación de los centros urbanos- ha obligado a una modificación en los desplazamientos de sus habitantes, surgiendo nuevos tipos de relaciones modales que antes eran inexistentes, ya que no existía la Infraestructura de Transporte que propiciara este tipo de encuentro.

Hablamos de Estaciones Intermodales, Estaciones de Metro sobre Superficie y salidas tanto a Trenes de Cercanía -como en

el caso de MetroTren- como con las numerosas Autopistas Concesionadas surgidas desde la década de los años 90 con el objetivo de descongestionar la ciudad frente a un parque automotor que hoy tiene más de 7,3 millones de vehículos y sigue en crecimiento (Martabit, 2016).

Estas nuevas relaciones de movilidad -exploradas en el Seminario de Investigación- han originado cambios en las tramas urbanas de los sectores en los cuales se insertan, resultando generalmente un impacto positivo. Sin embargo, este alcance revitalizador suele depender del tipo de encuentro que la Infraestructura de Movilidad presente en superficie con la trama urbana.

En el caso de la Red de Metro de Santiago, es posible categorizar y encontrar tres tipos de encuentro (Fig. 2) entre la estación y la trama urbana:

- a) Bajo Superficie
- b) En Superficie / En trinchera
- c) Sobre superficie

El tipo de encuentro que genera la mejor relación entre Infraestructura y Trama resulta ser Bajo Superficie, y es el elegido para la construcción de las Líneas 3 y 6 -actualmente en construcción-, las cuales responden al Plan de Expansión de la Red en línea con el Plan Maestro de Transporte Santiago 2025.

La Red del Metro de Santiago se ha consolidado a través del tiempo como un bien deseable, en donde la llegada del Metro a nuevas comunas es sinónimo de alegría en la población ya que no sólo significa el acceso a un tipo de modalidad de transporte público eficiente y confiable, sino también oportunidades de desarrollo para las comunas al insertar en un punto específico una gran cantidad de flujo. La relación inmediata del entorno frente a la llegada del Metro es la aparición de comercio formal e informal en el contexto inmediato que se

se sitúa la estación. Sin embargo, a largo plazo estos puntos de atracción pueden llegar a generar Hitos Urbanos -como es el caso de la Estación del Sol (**Fig. 3**)-, o cambiar el carácter de un barrio pudiendo pasar uno de residencial a mixto (comercial y habitacional).

Este tipo de cambios del sector en el cual la estación se inserta generalmente resultan ser beneficiosos para la comuna y sus habitantes, coincidiendo esta situación cuando la comuna cuenta con una normativa que impide la hiperdensificación y potencie la multiplicidad de usos. Sin embargo, en la práctica desarrollo no siempre implica una mejora sustancial de las condiciones de vida de sus habitantes. Ejemplo de ello resulta ser la intersección de Av. Libertador Bernardo O'Higgins con Av. Padre Alberto Hurtado en la comuna de Estación Central, en donde se pueden apreciar las consecuencias de un crecimiento sin control (**Fig. 4.1**), generando verdaderos "guettos" en altura con la aparición de edificios residenciales con condiciones precarias de asoleamiento, espacialidad y materialidad. En esta misma línea, los **nuevos habitantes** que ocupan estos departamentos **recargan las vías de circulación, los servicios y las áreas verdes existentes** en la comuna al no proponer alternativas de los mismos en los recién construidos proyectos de densificación.

De esta manera, se observa una situación dual:

1) Riesgo potencial de pérdida en la calidad de vida dado por las **Infraestructuras de Transporte**, y específicamente **alrededor las Estaciones de Metro** que se insertan por primera vez en comunas de carácter vulnerable a las cuales antes la Red no poseía cobertura.

Por **pérdida en la calidad de vida** se entenderá una mayor densidad poblacional por km², pérdida de asoleamiento y ventilación, así como también menor m² de

áreas verdes y espacios públicos, como las plazas de carácter barrial (medianas y pequeñas).

2) Oportunidad de Intervención en el **entorno inmediato** en donde se **sitúan las Nuevas Estaciones de Metro**, siendo éstas un elemento importante en la construcción de la Ciudad de Santiago, siendo un factor de transformación y definición de barrios.

La problemática surge entonces, de la detección de una situación dual de Riesgo/Oportunidad producto de la constatación de los cambios que produce una Infraestructura de Movilidad específica -en este caso, el Metro de Santiago y la extensión de su Red en las Líneas 3 y 6- producto de los cambios que ha sufrido la ciudad de Santiago en las últimas décadas.

De esta forma, el **Proyecto de Título** se hace cargo de **identificar y proponer una solución Arquitectónica a una situación de conflicto latente** entre el encuentro de Estación/Entorno, **aprovechando la situación actual** de que en los **próximos dos años** las nuevas **Líneas 3 y 6 entrarán en operación**, siendo que éstas abarcan por primera vez sectores vulnerables de la ciudad. **De esta manera, el radio inmediato a ellas** -que ya ha experimentado un alza en el valor de suelo- **se volverá aún más valioso** y por ende la presión inmobiliaria será mayor, en donde se pueden originar nuevas situaciones problemáticas como la planteada anteriormente en el cruce Av. Libertador Bernardo O'Higgins con Av. Padre Alberto Hurtado en Estación Central (**Fig. 4.2**).

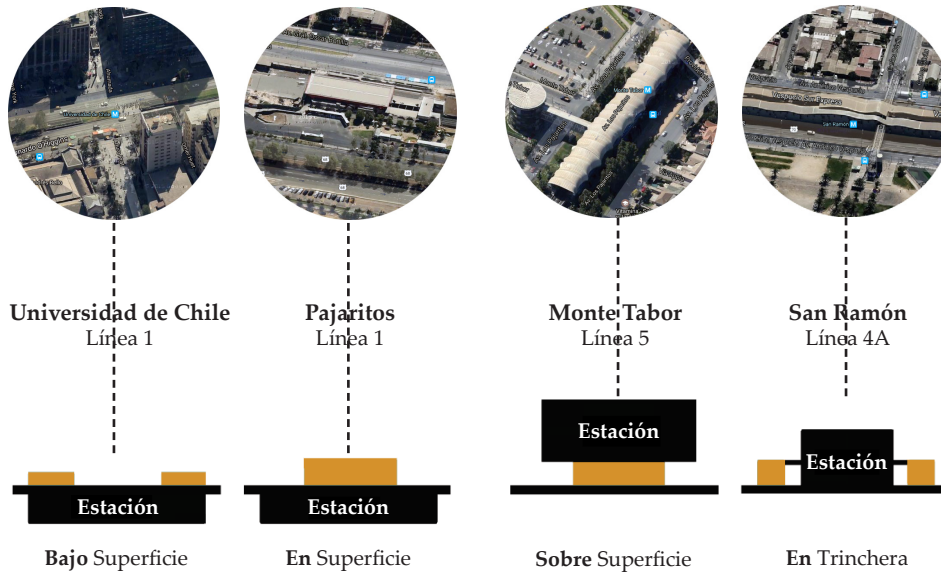


Fig. 2 | Tipos de llegada entre el acceso de la estación de Metro y el plano

Fuente Elaboración Propia | Imágenes Satelitales de Google Maps



Fig. 3 | Estación Intermodal Del El Sol, Comuna de Maipú

Fuente Collage a partir de Medios Web - Google Maps | <http://www.opendark.thelight.cl/sites/default/files/imagenes/CF003127.jpg>



Fig. 4.1 | Efectos perjudiciales de la Hiperdensificación

Fuente Elaboración Propia | Imágenes de Medios Web

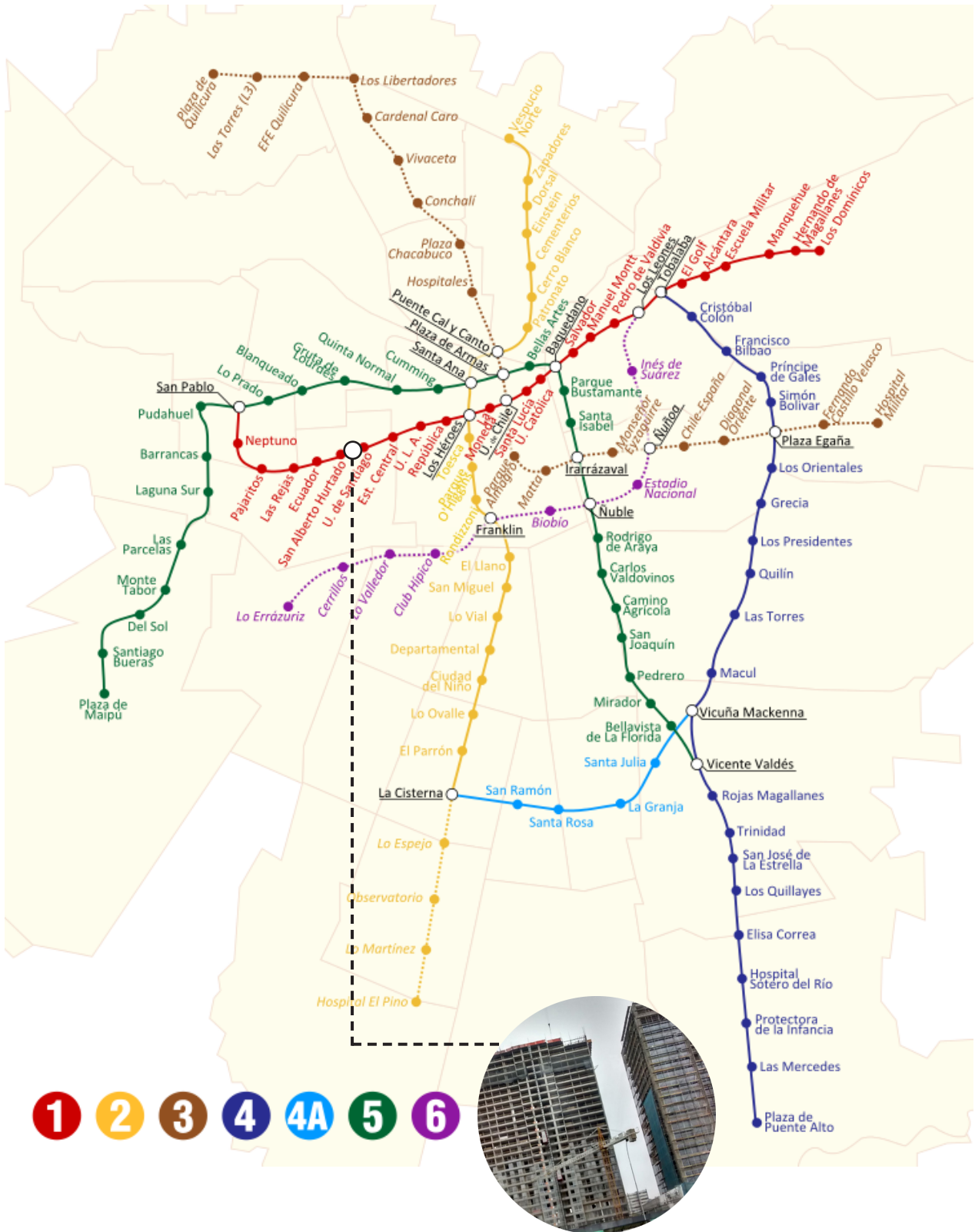


Fig. 4.2 | Red de Metro planificada al 2020 y Densificación potenciada por la misma en Estación Central

Fuente: Elaboración Propia en base a Plan Metropolitano de Transporte 2020 | Sitio Web <http://www.joeskitchen.com/chile/blog/wp-content/>

1.4 Objetivos: Descripción General

El objetivo general de este proceso del proyecto de título es desarrollar de manera independiente un Proyecto Arquitectónico, demostrando finalmente la capacidad de tomar decisiones fundamentadas en conocimientos y habilidades adquiridas de manera autónoma.

Todo ello considerando normativas, factibilidad de realización del proyecto y posibilidades constructivas acordes al contexto en el cual se inserta.

1.5 Objetivos y Metodología

Bajo esta premisa y según la problemática planteada, se propone:

1) Detectar la situación de Riesgo/Oportunidad más desfavorable en torno a las estaciones de las Líneas 3 y 6 próximas a su apertura el año 2018-2019.

El análisis se concentrará en aquellas comunas en donde la Red de Metro no había llegado con anterioridad, ya que estas se verán más impactadas en su trama urbana que aquellas comunas que ya cuentan con alguna estación dentro de su perímetro.

2) Identificar la comuna más afectada por las nuevas Líneas (3 y 6) y determinar en cual estación -dentro de ésta- se dará la mayor situación de Riesgo/Oportunidad.

3) Analizar el entorno de la estación escogida, como así la comuna en la que esta se encuentra. Esto con el fin de determinar el programa a trabajar y la forma Arquitectónica que dará solución a las problemáticas encontradas a partir del análisis en torno a la estación escogida.

4) Proponer un proyecto de Arquitectura que tome las carencias tanto del entorno como las de carácter comunal, todo esto apoyado en la situación de irrigación de flujo que dará la estación de Metro escogida.

De esta forma, se espera cooperar positivamente con un proceso de transformación urbana propia de las ciudades.

Aproximación Escalar

P. 18

Línea 4A Estación San Ramón

Esta estación -a diferencia de la elegida para el desarrollo del Proyecto de Título- está inserta sobre un contexto problemático, al situarse en medio de la Autopista Vespucio Sur Express. De esta manera, los alcances positivos que ésta posee sobre su entorno se vuelven reducidos.

2.1 Macroescala: Metro de Santiago

Como elemento cada vez más relevante de la configuración de la ciudad, el Metro de Santiago –junto con el Merval de Valparaíso y el Biotren en Concepción- forma parte de los tres sistemas existentes en Chile que poseen un carácter metropolitano, y resulta ser el más antiguo de todos ellos.

Siendo uno de los 10 Metros con mayor regularidad en su frecuencia de trenes en el mundo, el Metro de Santiago transporta a más de 2,5 millones de personas diarias (Metro S.A., 2007) lo que da al año casi 650 millones de pasajeros transportados. Esta cifra es prácticamente el doble de lo transportado antes del año 2007 (Fig.5), cuando la extensión hacia el Maipú no se había concretado y el Transantiago (Sistema de Transporte público de Santiago) aún no entraba en vigencia (Calabran, 2011). Esto da cuenta de la relevancia creciente que esta Infraestructura de transporte posee sobre la trama urbana de la ciudad, así

como las múltiples y numerosas oportunidades que puede ser posible de capitalizar para hacer una ciudad con mejores índices de cohesión e inclusión.

Actualmente se presenta a través de 5 Líneas (Siendo éstas 1,2,4,4A y 5) expresadas en la ciudad en más de 100 estaciones contando con una extensión de 103 km. a los que no se le han considerado los más de 37 km. que se agregarán a la red con las Líneas 3 y 6 actualmente se en construcción, en donde se espera que estén para el año 2018 (Metro S.A., 2007). Estas líneas consideran una inversión de más de 2700 millones de dólares esperando unir las Comunas de Cerrillos con Providencia – Línea 6- y la de Huechuraba con Reina –Línea 3- respectivamente.

Siendo el trabajo más grande de Metro a la fecha, se llegará por primera vez a comunas que nunca antes habían contado con

esta Infraestructura de Transporte. Conchalí, Independencia, Cerrillos y Pedro Aguirre Cerda (Fig. 6) se incorporarán a la Red de Metro, siendo todas estas un aporte a la movilidad e integración de la comuna con la particularidad de que todas las estaciones serán del tipo **a**) -Bajo Superficie- la cual es el mejor tipo de inserción Estación/Trama Urbana dentro de los encuentros (Anguita, 2014) ya analizados en el Seminario de Investigación.

Sin embargo, no todas las comunas se verán impactadas con la misma intensidad ya que el recorrido de la Red se involucra de diferente forma al tomar en mayor o menor medida a las mismas. En la misma línea, cada una de estas comunas posee diferentes grados de desarrollo y consolidación de su trama Urbana. En el caso de Huechuraba, sólo se ve beneficiada con esta estación (Línea 3), la cual resulta ser terminal y ésta se ubica en el límite Sur-Poniente de la comuna. Cerrillos -por otra parte- posee un gran proyecto latente: el Parque Bicentenario Cerrillos, y la Línea 6 no aborda el corazón de la comuna. Similar situación posee P. A. Cerda, la cual posee una vocación de carácter Industrial y Comercial más que del tipo residencial.

La comuna de Conchalí -por otro lado- se verá fuertemente impactada, no sólo porque la **Línea 3** pasa por la **Avenida principal de la comuna (Av. Independencia)** sino también porque -a diferencia de la vecina Independencia- las **inversiones**

Inmobiliarias han sido mínimas en el último tiempo (DICTUC,2014) situación que cambiará con la llegada de las nuevas estaciones en la columna vertebral de la comuna.

La instancia del Proyecto de Título resulta válida entonces para anticiparse a los movimientos del mercado y el interés público, encontrando en Conchalí tanto:

1) La Oportunidad de Intervención en el Entorno Inmediato a una estación -en este caso hablamos de la Línea 3, en el tramo perteneciente a Conchalí.

2) La constatación de un Riesgo Potencial, ya que al no existir proyectos y acciones vigentes en la comuna -la cual no posee una condición económica elevada y por ende el Municipio posee menos posibilidad de acción frente a los proyectos futuros- los proyectos futuros de Arquitectura es muy posible que se puedan expresar con condiciones deficitarias a los habitantes de la misma.

De esta manera, **Conchalí resulta ser la comuna en la cual el Proyecto de Título se inserta** en donde a través del Análisis Comunal **se determinará que entorno de la estación resulta ser el más idóneo a intervenir.**

P. 20

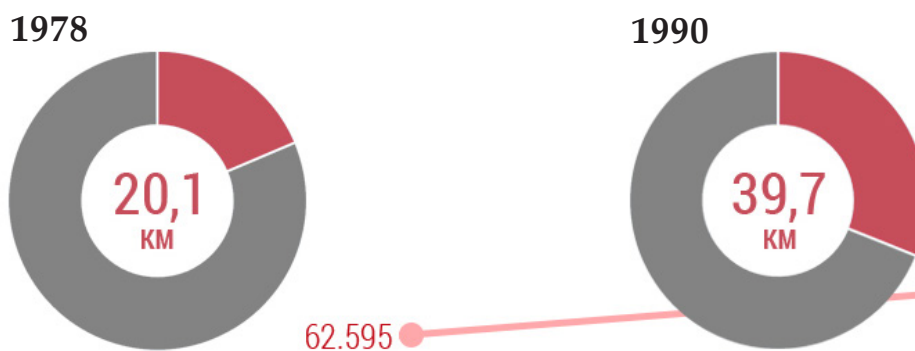


Fig. 5 | Aumento de la Red de Metro en Km. según año / N° de Personas que ocupan la Red al año 2005

Fuente: Elaboración Propia

2.2 Nuevos requerimientos

Como se expuso en la Problematización que da origen al Proyecto de Título, las estaciones no sólo traen hasta un 30% de incremento del valor de m/2 en los entornos en cuales se insertan (DICTUC,2014), sino también son puntos de atracción. Esto es tanto para los habitantes de la Comuna –beneficiarios directos de esta Infraestructura- como también a los futuros habitantes que llegan atraídos por el círculo virtuoso de valorización del Metro de Santiago cuando posee una inserción adecuada a su entorno.

De esta manera, una zona valorizada por su aumento de conectividad lleva también un aumento tanto de la población flotante como de aquella que busca establecerse en ese sector gracias al mejoramiento de las condiciones de accesibilidad y servicios que paulatinamente surgen gracias a esta nueva condición de flujo.

Estos nuevos residentes otorgan una carga de ocupación adicional en los servicios, áreas verdes y comercio preexistentes, los cuales deben mejorar sus estándares -tanto en número, como en condiciones urbanas respectivamente- para que la ocupación de uso de éstos no genere una carga negativa a largo plazo. Este proceso ya se ha podido observar con anterioridad en comunas con sólidos servicios y equipamiento, como es el caso de la comuna de Santiago Centro.

Siendo un caso de éxito en densificación en altura, la comuna no sólo ha sido capaz de detener el despoblamiento sufrido en la década del 80' sino que los nuevos habitantes han podido revitalizar zonas en franco deterioro, como es el caso de la calle San Diego, o los alrededores del Parque Diego de Almagro.

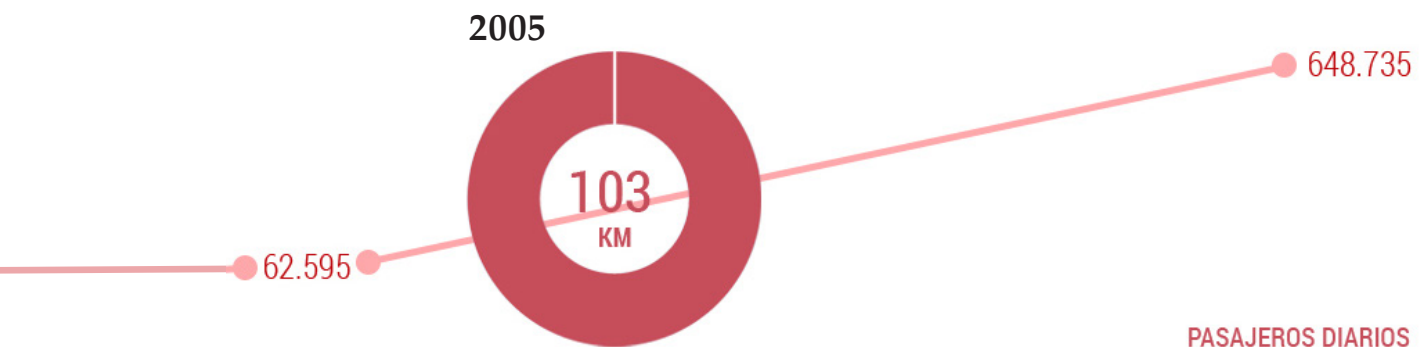
El problema se presenta cuando **el entorno no resulta ser capaz de dar una respuesta ideal a estos nuevos requerimientos** teniendo sus **vecinos** que **migran** hacia sectores aledaños en donde estas necesidades de esparcimiento, servicios y equipamiento, servicios y equipamiento sí puedan ser cubiertas, y las comunas en las cuales la estación se inserta sólo reciben una carga adicional a sus usos preexistentes más que una oportunidad de cambio.

Como se verá más adelante, Conchalí puede caer en este riesgo, concentrando sus problemáticas en dos ámbitos:

- a) El espacio público
- b) Servicios

2.2.1 Sobre el Espacio Público

Entenderemos lo público a **aquellos espacios** que –independiente su propiedad- **se constituyan como potenciales albergadores de actividades públicas** –es decir: aquellas que realizo con otro o con el fin de hacer vida en sociedad- que



alberguen condiciones de accesibilidad/ materiales necesarias para que cualquiera pueda participar en los actos que en éstos se realicen.

Hoy, lo público resulta muchas veces confuso ya que es una palabra que está en el léxico común, y posee interminables connotaciones. Referido al ámbito Arquitectónico éste se entenderá como aquel vacío conformado entre los volúmenes de las edificaciones con accesibilidad abierta a la percepción del ojo (Harrison, 2003), en donde algunas zonas entendidas comúnmente como privadas -una quinta fachada, por ej.- pueden tener también un significado público al estar accesible a todo público.

Este tipo de espacios -de encuentro o de circulación- son tomados como elementos importantes al definir el diseño del Proyecto Arquitectónico.

En el ámbito Institucional Chileno resulta difícil encontrar con claridad a qué se refiere lo público aplicado en la Arquitectura.

Tanto la Ley General de Urbanismo y Construcción, como el Código Civil y la

Constitución Política del Estado hacen referencias a lo público sin definirlo de manera tajante (Parada, 2014), llegando a mencionar puntualmente a las plazas como *“lugares y sitios de interés público”* así como el tipo de bienes que se encuentren en estos espacios.

Esta vaguedad es aprovechada como un valor para dar lugar a transiciones espaciales entre los espacios públicos, semipúblicos y privados en el Proyecto de Título.

P. 22

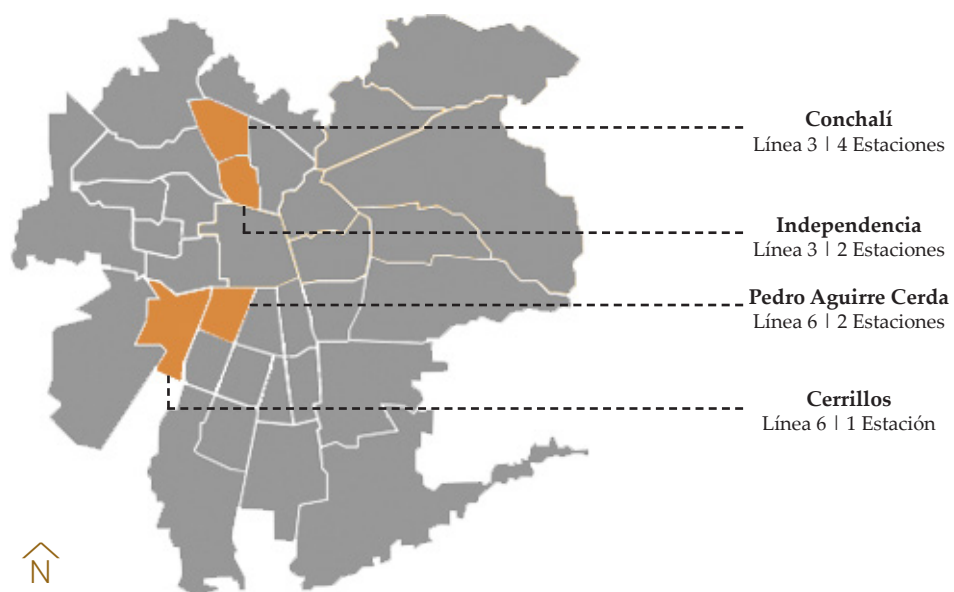


Fig. 6 | Comunas incorporadas a la Red de Metro por la construcción de las Líneas 3 y 6

Fuente: Elaboración Propia

2.2.2 Servicios y Equipamiento

Los servicios serán entendidos no sólo aquellos lugares en donde exista una oferta o venta de un producto o un bien tangible que resuelva una necesidad -hablamos de Comercios, Bancos, Entidades Municipales-, sino que también se referirán a aquellos lugares que forman el carácter intangible de la comuna, y que repercuten en mejorar su calidad de vida al responder a una expresión del hombre en el territorio.

Hablamos de las **necesidades artísticas y de realización personal como son la danza, la creación literaria y la plástica.**

Éstas muchas veces se ven desplazadas por necesidades de primer orden -respondientes a la alimentación y el cobijo, por ej.- y en aquellas comunas de Santiago con un índice de Vulnerabilidad Medio-Alto tienden a no estar cubiertas, o en su mínima expresión, como es lo que ocurre en la Comuna de Conchalí.

La relación de estos nuevos requerimientos (**Fig. 7**) será determinante para la expresión Arquitectónica posterior que el Proyecto de Título dará forma.

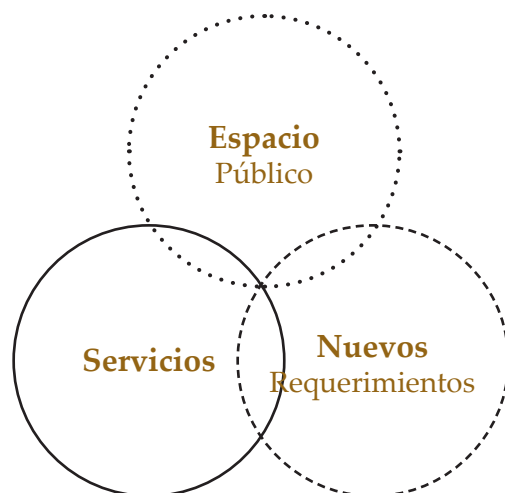


Fig. 7 | Relación conceptual entre El Espacio Público, los Servicios y Nuevos Requerimientos

Fuente: Elaboración Propia

Localización: Conchalí

P. 24

Av. Monterrey Población Monterrey

La Población Monterrey en la Comuna de Conchalí ha visto cambiar el perfil de sus habitantes. Siendo habitualmente residencial, la cercanía de este barrio a Av. Independencia ha originado un cambio de uso de suelo a los Servicios y el Comercio.

3.1 Microescala: Conchalí

3.1.1 Análisis Urbano

Localizada dentro del anillo de Américo Vespucio en la ciudad de Santiago, Conchalí es una comuna de carácter pericéntrico, limitando al Norte con las comunas de Quilicura y Huechuraba, al oriente con Recoleta, al Sur con Independencia, a Renca por el Poniente y a Recoleta por el Oriente (Fig. 8A). Es una comuna totalmente urbanizada, con una superficie de 1060 hectáreas.

Originalmente de carácter agrícola, a principios de s. XX (1907) las chacras fueron paulatinamente ocupadas con familias que migraban desde el campo a la ciudad, considerándose en “Acceso Norte” a Santiago. Los actuales límites de la comuna son producto de la división comunal originada en el año 90’, ya que en su concepción original Conchalí abarcaba 6080 has.

Su perímetro incluía zonas de la actual Renca, Independencia y Recoleta.

Vías y circulaciones

Conchalí posee una buena irrigación vial a escala metropolitana (Fig. 9). Esto quiere decir que, tanto la vialidad de límite norte (Américo Vespucio) como de límite poniente (Panamericana Norte) y sur (Av. Dorsal) y sus principales vías interiores estructurantes (Av. Independencia y Av. Vivaceta) son consideradas dentro del Sistema Vial Metropolitano.

La comuna atrae flujos tanto desde sus bordes como desde sus áreas centrales. Sin embargo, a escala intercomunal se observa una mayor consolidación vial respecto de la conectividad y continuidad de la red en el sentido norte –sur; en cambio, en el sentido oriente – poniente la única vía que atraviesa continuamente la comuna es Av.

José María Caro. En este sentido, es posible caracterizar la casi nula continuidad oriente – poniente de la red vial como una restricción del sistema de movimiento de la comuna de Conchalí. En este sentido, la línea de Metro L6 viene a consolidar la conexión Norte-Sur de la comuna y las relaciones interiores de la misma. Si bien la comuna posee una vocación predominantemente residencial, en las Vías Principales de la comuna se observa una gran actividad tanto Comercial como Industrial, dedicada principalmente tanto a locales de Comida y bazares como a Vulcanizaciones y Talleres Industriales respectivamente (Fig. 8B)

Barrios y poblaciones

A nivel de Estructura de Barrios y granulometría, Conchalí cuenta con una edifica-

ción predominantemente de baja altura, en su mayoría casas -tanto de Viviendas subsidiadas por el estado o pertenecientes a las Fuerzas Armadas- como Blocks de no más de 5 pisos de altura, como es posible observar en el límite norte de la comuna, hacia Huechuraba (Fig.10.1).

Como es posible observar, las tramas de la comuna presentan una situación de irregularidad, respondiendo éstas tanto a la adaptación de ellas a la configuración vial existente como al período histórico en que fueron construidas. Los proyectos que rompen con esta estructura son proyectos puntuales de torres de departamentos con más de 20 pisos de altura (Fig.10.2), los cuales son la excepción comunal. Esto da pie para que esta tipología -con la influencia de una Estación de Metro- se vuelva más frecuente.

P. 26

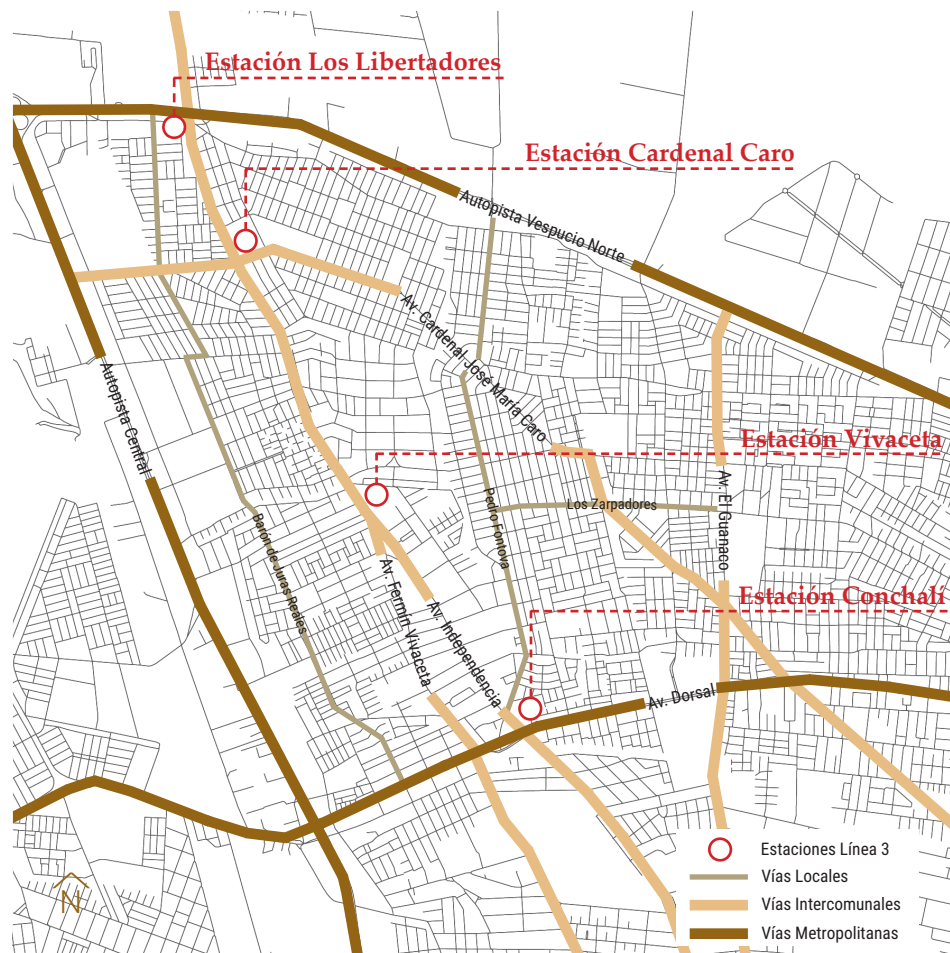
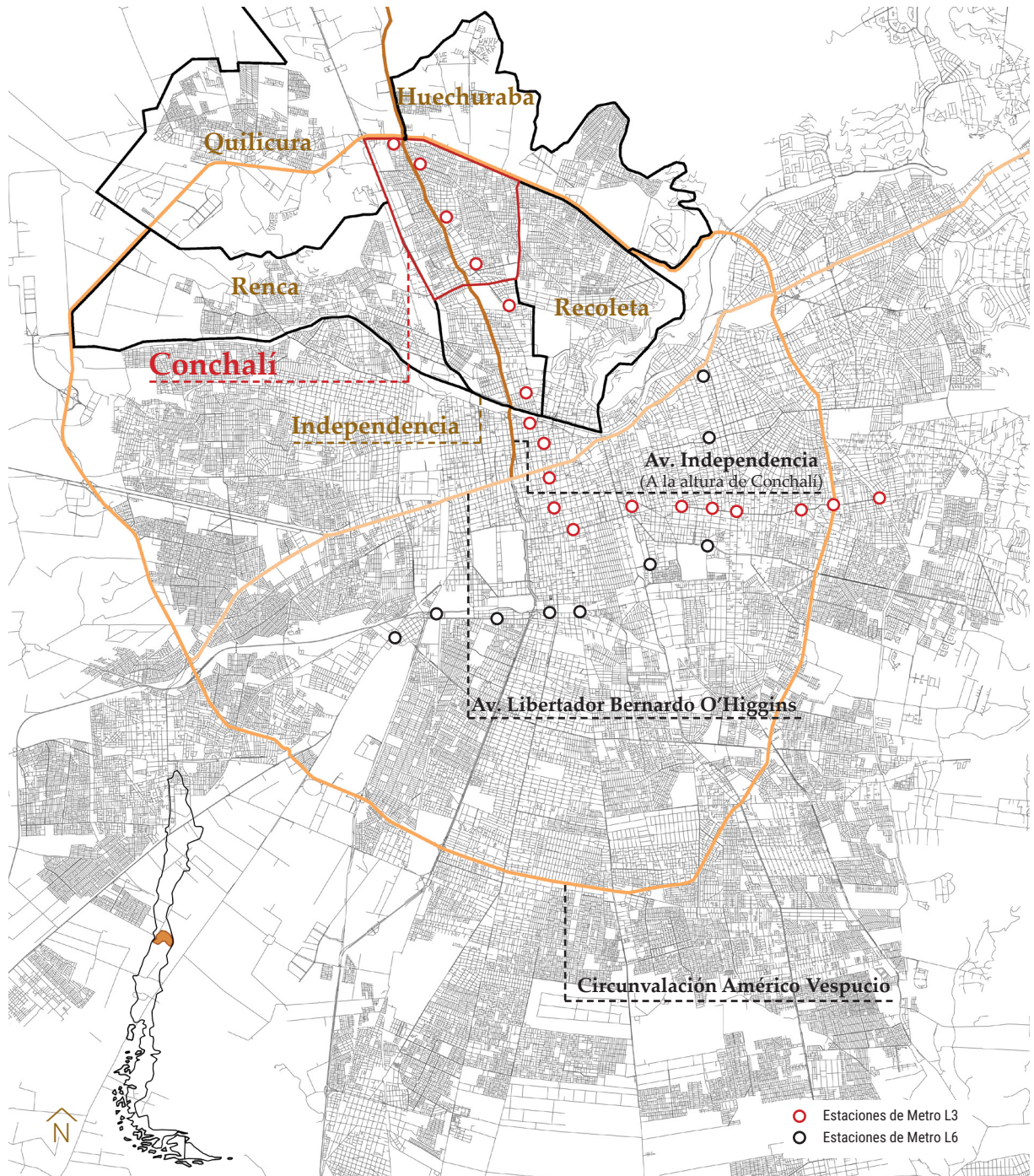


Fig. 9 | Red Vial de la Comuna con las futuras estaciones de Metro L3

Fuente Elaboración Propia en base a Memoria PRC e Investigación de Investigación Conchalí - John Sanhueza Vásquez UDLA



Bodegaje



Vulcanización



Elaboración de
Productos e Insumos



Talleres

Fig. 8A + Fig. 8B | Ubicación, límites y ubicación de las Estaciones de Línea 3 en Conchalí + Actividad Industrial Av. Independencia

Fuente: Elaboración Propia a partir de visitas a terreno

Esta superposición de tramas origina una comuna altamente homogénea en su expresión material -baja altura, materialidad predominantemente sólida- pero que a la vez posee una mixtura y superposición de situaciones espaciales y de discontinuidad que se ven reflejados en los sectores en los que se inserta la Línea de Metro L3. Es preciso notar la notoriedad que posee la zona Industrial de la comuna en el Colectivo Urbano. Si bien no representa más del 15% de la superficie construida en la comuna (Fig. 11), sí ha calado hondo en la configuración de barrios ya que muchos de los trabajadores originales de estas zonas Industriales se insertaron en lo que hoy es Conchalí.

El Proyecto de Título considera para su concepción la consideración de este legado de carácter Industrial.

Áreas Verdes

Si bien en apariencia Conchalí posee numerosas áreas verdes de pequeño tamaño (Fig. 12), en la práctica éstas **no funcionan como tales** al poseer una **baja consolidación** tendiente a un estado deficiente.

Expresión de esta situación resulta ser que en su mayoría las áreas verdes públicas de la comuna resulten ser zonas destinadas para el uso público, más allá si efectivamente reúnan condiciones de habitabilidad y esparcimiento. Las áreas verdes se presentan como avenidas-parque de diferentes escalas, bandejones, canchas de equipamiento deportivo, plazas de barrio y plazas vecinales, en gran medida apropiándose de espacios resultantes del trazado del gran número ubicado al Centro-Oriente de la comuna. Sin embargo, su localización no se encuentra inmediato a las Vías Principales de la comuna actuando de manera aislada en su entorno.

De esta manera, Conchalí refleja en su trama urbana su historia en último siglo dando lugar a **una comuna totalmente urbanizada, pero con un Espacio Público precario** con una escasa conectividad intercomunal Oriente-Poniente pero una **alta accesibilidad** tanto **intercomunal** Norte-Sur como hacia los **barrios interiores**.



Fig. 10.1 | Expresiones de los diferentes granos encontrados en la Comuna - Baja y Media-Baja Densidad

Fuente: Elaboración Propia en base a visita en terreno | Imagen Satelital de Google Maps | Fotografías propias y de Medios Web



Fig. 12 | Áreas verdes de la Comuna de Conchalí: Propiedad y relación con las Estaciones de Metro L3

Fuente Elaboración propia en base a Memoria PRC Conchalí 2013/ Arcados Geotecnia



Fig. 10.2 | Expresiones de las diferentes densidades encontradas - Alta/Media-alta densidad

Fuente Elaboración Propia en base a visita en terreno | Imagen Satelital de Google Maps | Fotografías propias y de Medios Web

Esto trae como consecuencia que la ocupación del Espacio Público por excelencia -la calle- se vuelve limitado, y por tanto las actividades se dan predominantemente al interior de los hogares, Centros Sociales e Instituciones Educativas. Si bien hoy existen planes de recuperación de Plazas por parte de la Municipalidad, aún no tienen la envergadura necesaria para cambiar esta realidad.

3.1.2 Análisis Poblacional

Según los datos del último Censo (2012), Conchalí cuenta con 107.246 habitantes sufriendo una pérdida de casi 40 mil personas en los últimos 20 años. Sin embargo, la aparición del Metro en una Av. Principal de importancia como lo es Av. Independencia contribuirá a la detención de este fenómeno si viene acompañado de políticas públicas que mejoren las condiciones Urbanas de sus entornos.

La comuna ha pasado de ser una con mayoría de población joven a una multietárea (Fig. 13), en donde tanto adultos mayores conviven con niños y adultos. Con un marcado énfasis familiar, Conchalí alberga generaciones familiares que han crecido en

P. 30

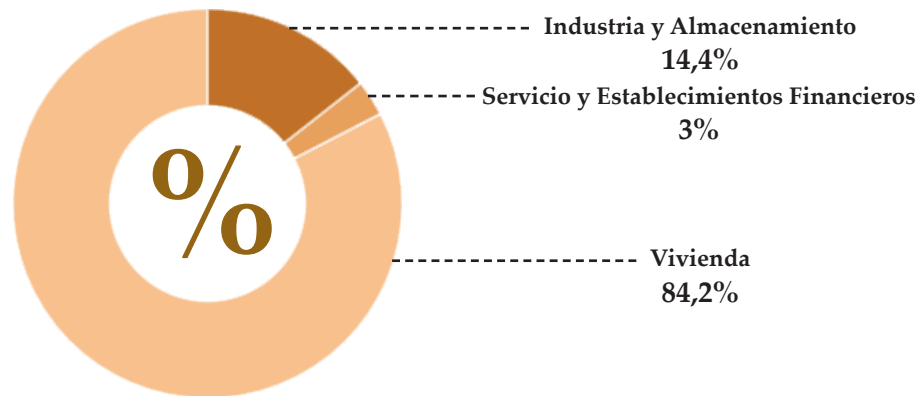


Fig. 11 | Distribución de Superficie Construida en Conchalí

Fuente: Elaboración Propia a partir de Memoria PRC 2013

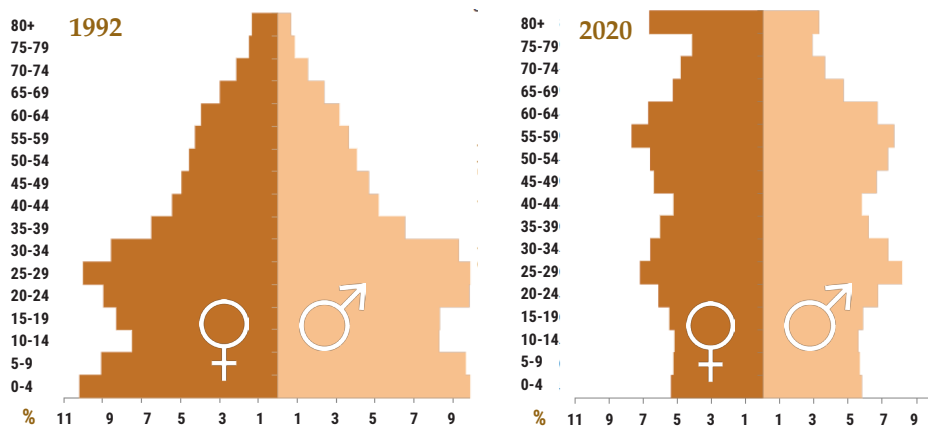


Fig. 13 | Pirámide poblacional de Conchalí (Actual y proyectada)

Fuente: Elaboración Propia a partir de Reporte Comunal INE / Observatorio de Desarrollo Social 2012

ella en donde ésta ha crecido y envejecido con el correr de los años. Resultado de esta historia de permanencia en la comuna, es posible observar un alto número de juntas de vecinos **-131 a la fecha-**, así como agrupaciones jóvenes en la comuna, que van desde las disciplinas de baile hasta las musicales y en vinculación con los vecinos **(Fig. 14)**

Por sus características físicas como de población, los habitantes de Conchalí presentan una organización comunal cada vez más creciente, en donde los proyectos de Infraestructura Urbana los han movilizadado para asegurarse que sus barrios no se vean afectados de manera negativa **(Fig. 15)**.

Sin embargo, esta organización y organización Cultural no se ve contenida en

el medio físico que los rodea, ya que no existen los lugares para poder contener este tipo de reuniones y actividades en la comuna.

Ejemplo de ello es la ocupación de espacios que originalmente no están destinados a esos usos, como la presentación de un libro en un galpones Industriales Adaptados y la ocupación de la calle en desmedro de las viviendas al realizar la Banda Comunal -Conchalí Big Band- presentaciones al aire libre.

La actividad Cultural, existente en la comuna se ve precarizada y obligada a expresarse tanto en un sector Privado de la comuna tanto como en otras Comunas de Santiago, en donde los mismos habitantes no pueden verse beneficiados de la actividad cultural presente en Conchalí.



Fig. 14 | Actividad Cultural presente en la Comuna de Conchalí

Fuente Medios Web http://generadoras.cl/wp-content/uploads/DSC_0194.jpg



Fig. 15 | Diversas muestras de expresión Cultural y defensa Urbana en Conchalí

Fuente Medios Web: <http://radio.uchile.cl/wp-content/uploads/2014/04/barrio-monterrey.jpg> / <http://www.cronicadigital.cl/2015/08/vecinos.jpg>



3.2 Impacto de Línea 3

El trazado de la Línea 3 se involucra con Conchalí de una forma tan determinante como la Línea 6 en Ñuñoa: en ambas comunas sus líneas pasan por el Eje más importantes: Av. Independencia y Av. Irrazábal, respectivamente. Sin embargo, a diferencia de Ñuñoa, Conchalí no cuenta con una red tan consolidada de servicios de múltiple tipo, no tampoco cuenta con una red vial tan articulada. Es por esto que el impacto en Conchalí resulta ser mucho mayor, siendo esta situación futura una realidad próxima al inaugurarse la línea durante los años 2017-2018.

Son cuatro estaciones las que trae la Línea 3 a la comuna. De Norte a Sur: Los Libertadores, Cardenal Caro, Vivaceta y Conchalí son los nombres que éstas poseen, teniendo cada una un contexto particular.

Con el fin de encontrar el lugar idóneo para el Proyecto de Título, se decide **analizar brevemente** el contexto de cada una de estas estaciones en su radio de influencia, lo cual equivale a 600 mt. (Valencia, 2013) correspondiente a 10 min. A pie desde la estación (**Fig. 16**).

De esta manera, se propone definir la vocación existente de la Estación, y de esta forma elegir aquella que presente el **mayor riesgo latente** (por la valorización futura y actual del entorno) como así la **mayor oportunidad de mejoramiento para la comuna**: elementos de elección planteados en la Problemática de la presente Memoria de Título, en el Capítulo 1.

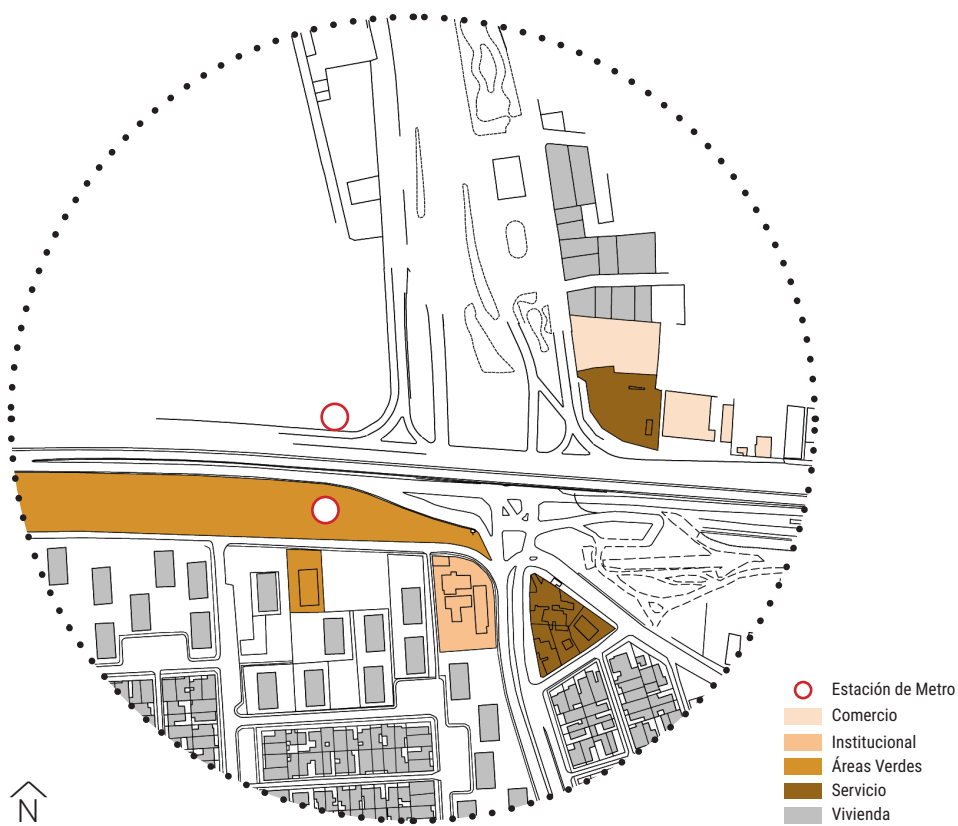
Fig. 16 | Radio de Influencia de la Línea 3 en Conchalí

Fuente: Elaboración Propia

3.2.1 Estación Los Libertadores

La Estación Terminal de la Línea 3 hacia el norte si bien por su condición de ser el fin de la línea posee una gran dimensión subterránea, el entorno le es muy desfavorable: Américo Vespucio toma aquí la condición de Carretera, con pasos sobre nivel que empobrecen notablemente la vida del habitante de Conchalí.

La vocación del sector es Mixta (Fig. 17): Su límite Norte -Huechuraba- posee Bodegas e Industria, mientras el que límite Sur -Conchalí- presenta un pequeño Núcleo de Equipamiento (Bomba de Bencina, Comisaría, Comercio a Pequeña Escala) intercalado con Blocks de Vivienda y Área Verde. **Al constituir una situación de borde, el impacto posible que podía tener esta estación se ve totalmente limitada por su contexto, por lo que es descartada.**



Situación de Borde / Zona Mixta
Vocación del Contexto.



Imagen Satelital



Situación de Calle

Fig. 17 | Síntesis estación analizada: Los Libertadores

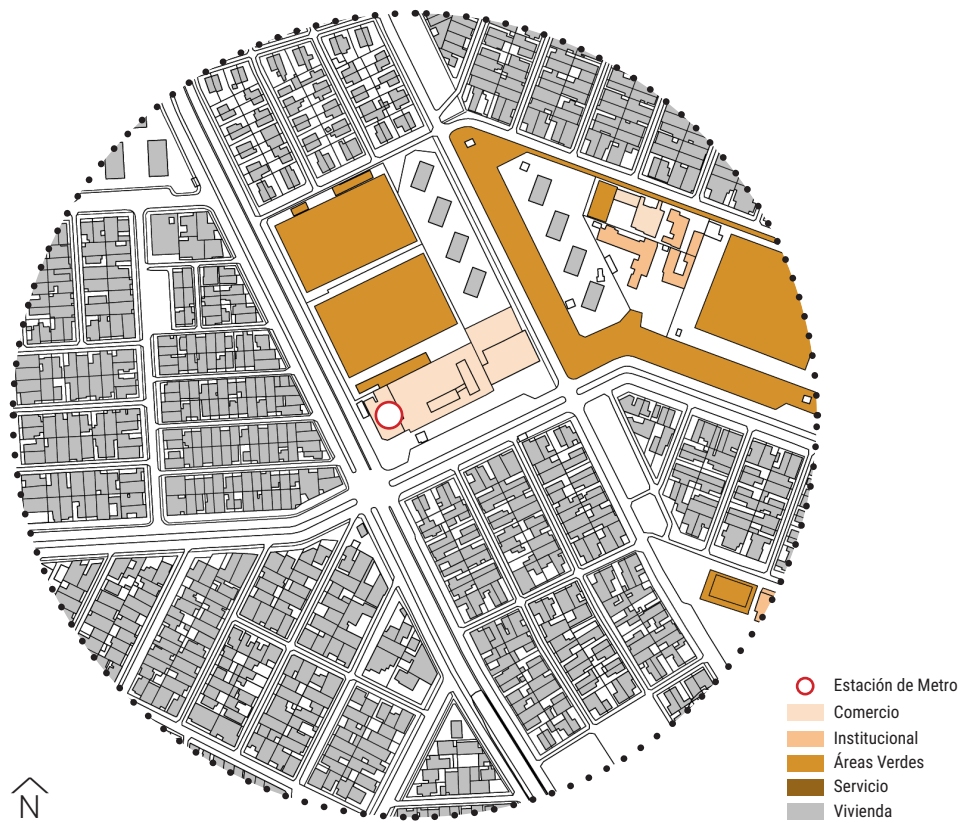
Fuente: Elaboración Propia en base a visitas a terreno | Imágenes Satelitales de Google Maps

3.2.2 Estación Cardenal Caro

Esta estación se sitúa entre un cruce de una Av. Principal – Av. Independencia- como de una Av. Intermedia -Av. José María Caro-. En su contexto encontramos vivienda -casas de baja altura en su mayoría- y una Placa Comercial. Recientemente se remodelaron y acondicionaron Multicanchas en el Sector (Fig. 18), con un sector de duchas y camarines: se le denominó el Polideportivo Municipal Conchalí. Esta vocación deportiva resulta ser el componente definitorio de esta estación, más allá del Comercio puntual que esta intersección posee. La ubicación de las Canchas de pasto sintético la vuelve accesible y visible a la comunidad, además de revitalizar un sector deprimido.

Sin embargo, el Contexto de esta estación resulta ser monotemático, no existiendo la situación inmediata de Riesgo Potencial en el Desarrollo Urbano Comunal. Es por esto que esta estación queda descartada para la realización del Proyecto de Título.

P. 34



Deportiva & Esparcimiento
Vocación del Contexto



Imagen Satelital



Situación de Calle

Fig. 18 | Síntesis estación analizada: Cardenal Caro

Fuente: Elaboración Propia en base a visitas a terreno | Imágenes Satelitales de Google Maps

3.2.3 Estación Vivaceta

El contexto es principalmente habitacional, y el Equipamiento presente corresponde al Educativo al encontrar aquí numerosos Colegios y Jardines Infantiles (Fig. 19). Esta estación se sitúa en una punta de diamante entre Vivaceta y Av. Independencia, lo cual da salida tanto a una Av. como una calle Interior. La vocación del Sector es principalmente Educativa a pesar de que predomina la vivienda y existe un ServiCentro en el Medio de Av. Independencia.

A pesar de encontrar aquí una Situación de Riesgo Potencial, se observa un impacto muy limitado del proyecto futuro por las características físicas de su contexto: predios de pequeño tamaño y ensimismados, así como los terrenos posibles de inserción para el Proyecto de Título resultaron ser todos de carácter privado, lo que da menor factibilidad al Proyecto. **Es por esto que esta estación se descarta para desarrollar el título.**

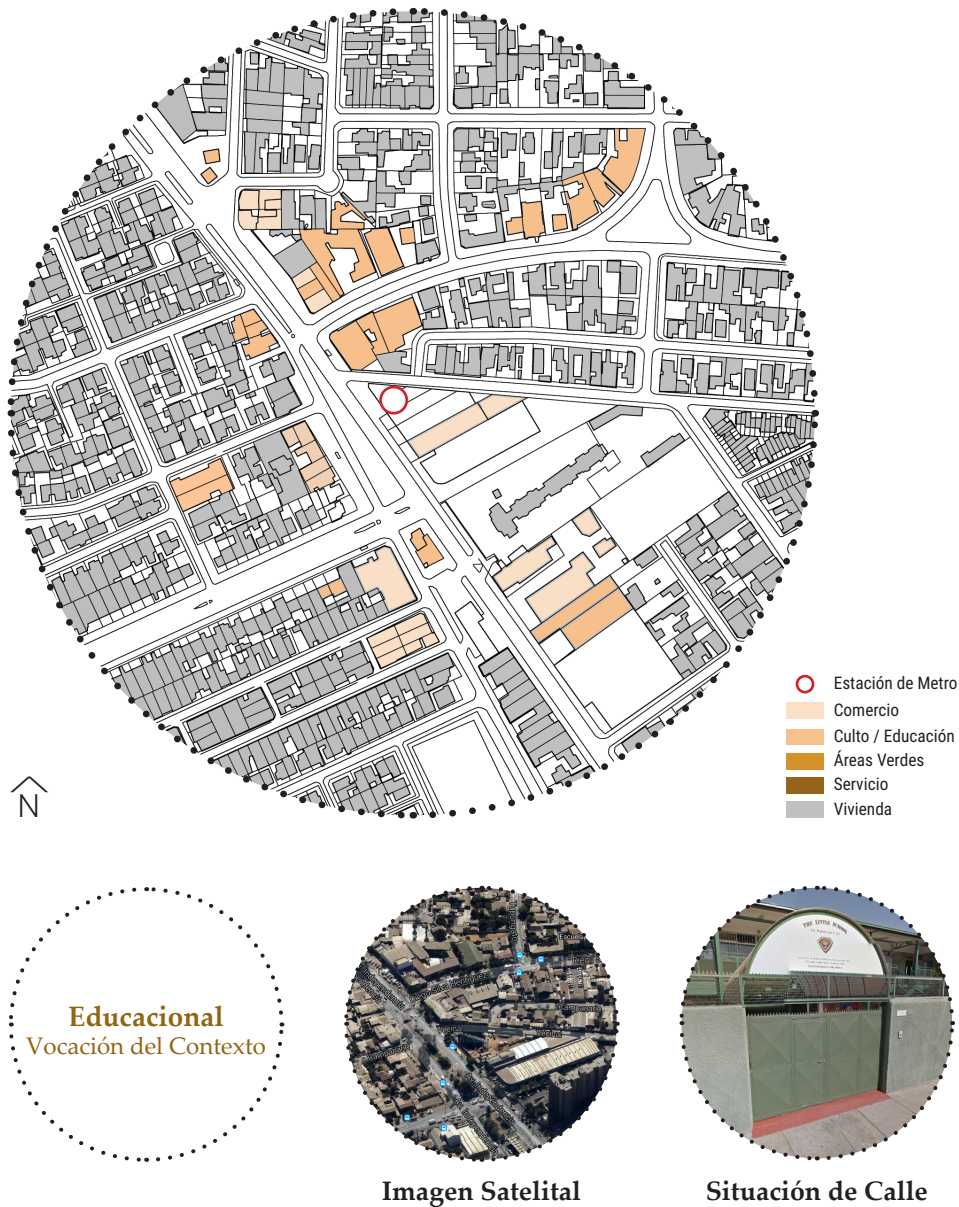


Fig. 19 | Síntesis estación analizada: Vivaceta
Fuente: Elaboración Propia en base a visitas a terreno | Imágenes Satelitales de Google Maps

3.2.4 Estación Conchalí

Siendo la estación de llegada a la Comuna por el Sur, en el contexto de ésta se encuentran tanto Locales Comerciales de diversa índole, Servicios Municipales, Entidades Educativas y de Salud, así como La Municipalidad y el único inmueble de Conservación Histórica encontrado en los entornos de las Estaciones analizadas (Fig. 20). Además, cuenta con un Área Verde de reciente construcción -Plaza Dorsal- lo que da origen a un sector con una Alta Concentración de Servicios y Multiplicidad de Actividades.

Esto da origen a una situación de **Riesgo Alto**, ya que es la estación cuyo **entorno resulta ser el más dinámico de todas las estaciones analizadas**, pero también es aquí donde el Proyecto de Arquitectura tiene la factibilidad de vincularse con todos estos elementos encontrados de manera efectiva, siendo el **lugar idóneo** para la **Oportunidad Latente**.

P. 36



Cívica y de Servicios
Vocación del Contexto

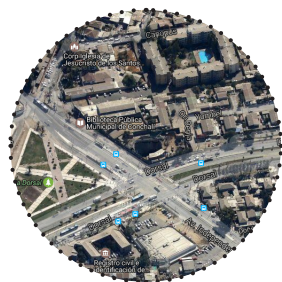


Imagen Satelital



Situación de Calle

Fig. 20 | Síntesis estación analizada: Conchalí

Fuente: Elaboración Propia en base a visitas a terreno | Imágenes Satelitales de Google Maps

Así, esta estación concentra la mayoría de los Servicios más importantes a nivel comunal, contando el habitante por sólo “un boleto de micro” múltiples alternativas. Esto es muy importante, ya que el GSE de Conchalí es Medio-Bajo (Mayoritariamente C3 y el D).

Por este motivo el entorno de esta estación -Conchalí- es elegida para el desarrollo del Proyecto de Arquitectura, en donde el Proyecto de Arquitectura resulta ser un real aporte al desarrollo de Conchalí y sus habitantes.

El terreno elegido (Fig. 21) no sólo posee una **ubicación estratégica** frente a la Estación de Metro, sino que su **condición de esquina** permite dar **cobijo** al Programa a desarrollar, así como también permite **capitalizar el alto flujo peatonal** en la salida de la estación Conchalí. De esta manera se decide dar prioridad al habitante de Conchalí por sobre el auto.

Las razones de elección del terreno así como el programa a desarrollar en el mismo se explican en el capítulo siguiente.

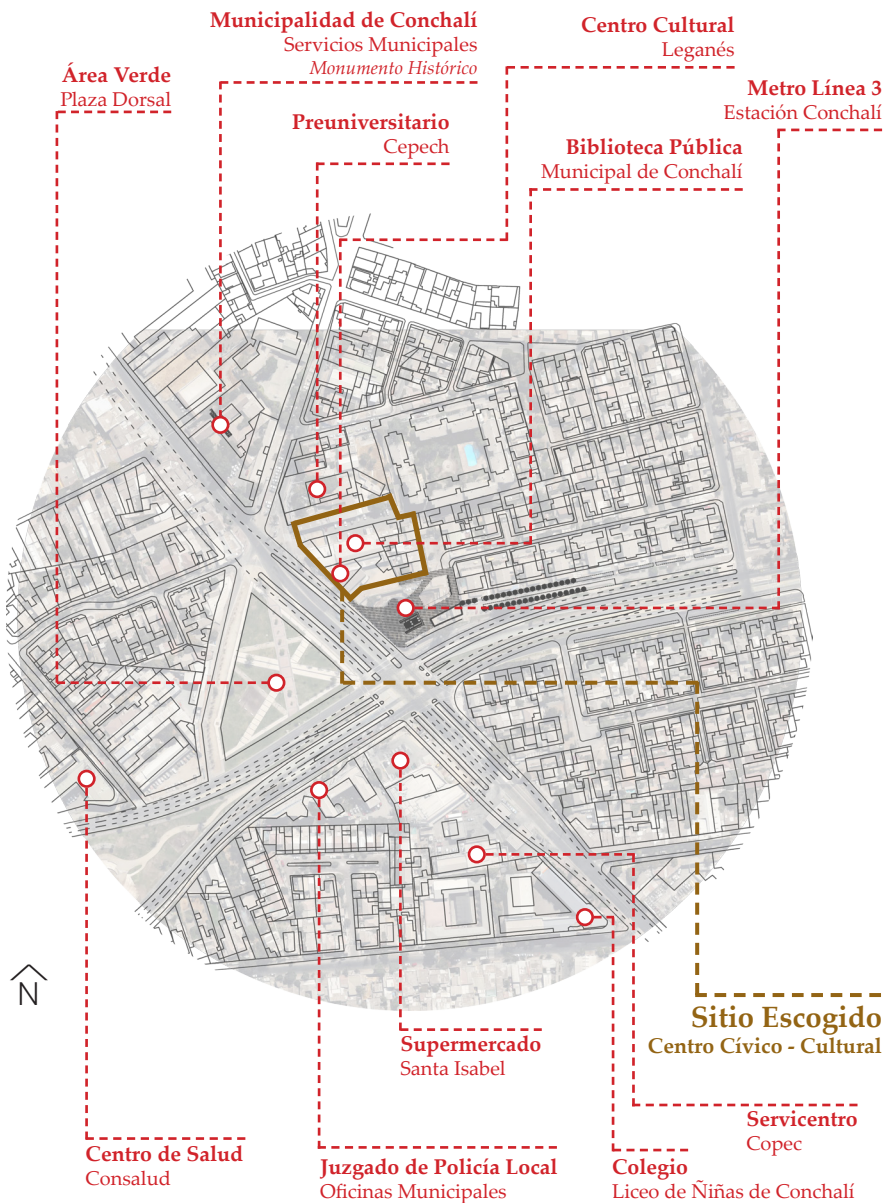


Fig. 21 | Hitos Metro Conchalí + Terreno elegido a desarrollar el Proyecto de Título

Fuente Elaboración Propia | Imagen Satelital de Google Maps

Emplazamiento

P. 38

Construcción Línea 3 Estación Conchalí

El Proyecto de Título responde a la conformación de Centralidad en el único sector de la comuna que posee las características espaciales, urbanas y programáticas que admiten la conformación del un Centro Urbano Comunal. Esta centralidad está dada por la confluencia en el mismo punto de diferentes servicios, comercios y áreas verdes.

4.1 Análisis del Sector

El entorno de la Estación Conchalí está fuertemente fragmentado: tanto por la superposición de tramas (mencionado en el capítulo anterior) como por la transformación urbana que ha ocurrido en la capital y en la que Conchalí -por su ubicación- ha sido partícipe. Tanto Av. Dorsal como Av. Independencia han visto una transformación en sus Avenidas al transformarse en corredores del TranSantiago -estando Av. Dorsal ya completado y operativo y Av. Independencia en proceso de expropiación para realizar el corredor-. El Proyecto de Título incorpora esta situación futura en la delimitación de veredas y espacialidades de Av. Independencia tanto en los Planos de Arquitectura como en la formación del Espacio Público colindante a la Estación.

Esta fragmentación programática se ve reflejada en la elección del terreno, el cual debe tener las características necesarias para albergar el Programa propuesto,

respondiendo éste tanto a las **problemáticas encontradas** en el Análisis Comunal expresado en el capítulo anterior como las **oportunidades** que brinda el contexto de la Estación.

A **pesar de ser un sector con una alta concentración de servicios** y contar con un espacio público (Plaza Dorsal), **éstos no logran** una lectura unitaria ni otorgar **una relación** de escala humana **con el habitante de Conchalí** al actuar cada uno como un elemento por sí mismo, sin ser parte de una imagen total.

En esta misma línea, a pesar de que en este **sector se encuentran los Espacios Culturales de la comuna** -Biblioteca de Conchalí y Centro Cultural Leganés, ambos de carácter público- éstos no sólo se encuentran de espaldas a la calle, sino que también **están precarizados** al estar en recintos pensados de manera transitoria pero que

actualmente tienen un carácter definitivo.

Conchalí no cuenta con otra Biblioteca o Centro Cultural exceptuando mínimos espacios autogestionados por la comunidad, por lo que el actual estado de estos espacios obliga a los residentes a buscar otras alternativas en las comunas aledañas (Fig. 22).

Esto genera una **pérdida** tanto de identidad Comunal como espacial, al **no lograr capitalizar el capital cultural de la comuna** y **desaprovechar una oportunidad de renovación** de espacios comunales.

En este sector también se encuentra el **Proyecto de Rutas Patrimoniales de Conchalí** (Fig. 23), el cual no ha sido considerado para la vinculación de Proyectos entre sí. Esta constatación de proyectos presentes pero inconclusos dan cuenta de una necesidad cubierta de forma insuficiente, en donde el descontento de los vecinos ha llegado hasta la Municipalidad (Fig. 24).

4.1.1 Biblioteca y Centro Cultural

Déficit espacial y cierre inminente

La actual Biblioteca de Conchalí (Fig. 25) ocupa hoy el terreno de un ex-restorán ubicado en Av. Independencia 3331, el cual se planteó originalmente como un lugar provisorio después de la destrucción de su edificio original, ubicado en lo que hoy es la Plaza Dorsal.

Resultando ser un **galpón adaptado**, el lugar **no cuenta** con ninguna facilidad para las personas con movilidad reducida como es la 3° edad y los discapacitados. Tampoco cuenta con **separación de espacios ni áreas**, así como salas de lectura organizadas por edad, por lo que todo se encuentra en un gran espacio abierto en donde las condiciones de lectura resultan ser precarias: se presentan en el mismo lugar las exposiciones comunales, charlas y lugares de lectura. Se han habilitado dos espacios cerrados pero éstas sirven como salas de



Fig. 24 | Manifestaciones culturales y protestas por cierre de Biblioteca y programas culturales el año 2010

Fuente: Imágenes Web: <http://ciperchile.cl/wp-content/uploads/Protesta-contra-malvoa-4.jpg>



Fig. 25 | Actividades y problemáticas actual Biblioteca de Conchalí + Centro Cultural Leganés

Fuente Fotografías propias y de la Web

reunión improvisadas para los funcionarios y administrativos de la Biblioteca y no para los habitantes de Conchalí, como era su función original (García, 2016). Es en estas salas en donde se exponen las películas en los Ciclos de Cine, los cuales tienen especial éxito en la población adolescente pero que no pueden superar las 20 personas. Esto origina hacinamiento y una gran parte de los asistentes debe quedarse fuera de la función, al no existir un espacio acondicionado para tal efecto.

De la misma manera no existe un lugar para mostrar el Archivo Histórico Comunal de Conchalí, el cual permanece guardado en Oficinas de la Municipalidad.

La Biblioteca **no constituye un lugar de tranquilidad, ni tiene ningún tipo de vinculación con su contexto**. Si bien se pensó de manera provisoria, a la fecha no existen planes para una localización definitiva. Esta situación resulta crítica al considerar que el Municipio plantea usar el terreno en el cual se ubica hoy la Biblioteca para Oficinas Municipales, aprovechando la cercanía con la Municipalidad (Monumento Histórico) -la cual se ubica a menos de 100 m. de la actual Biblioteca-. Esta idea se concretaría el año 2018 y la **Biblioteca vería acabada su existencia**, situación que ya se ha dado con anterioridad durante la construcción de la Plaza Dorsal y que se prolongó por más de 4 años (García, 2016)

El Centro Cultural Leganés surge por el cierre de su lugar original (Mun. de Conchalí, 2011), y su traslado al terreno colindante a la actual biblioteca (Fig. 26).

Al **igual que la Biblioteca, el Centro Cultural funciona de manera precaria** siendo también un galpón adaptado en donde las condiciones acústicas y de espacialidad no se diferencian mucho de lo que podría ser una cancha techada en un colegio. Funcionando de manera irregular, el Centro Cultural es poco utilizado por sus malas condiciones de habitabilidad estando

cerrado parte del año 2016. Muchas representaciones artísticas deben ser realizadas en los Colegios de la comuna, **siendo un despropósito** para este espacio de carácter público.

Actualmente tanto el Centro Cultural Leganés como la Biblioteca actúan como entes separados, siendo que su objetivo es común: desarrollar el capital cultural que la comuna posee. El Proyecto de Título considera entonces la necesidad de vincular ambos programas, para así potenciar sus usos y relaciones generando un mayor impacto en la comunidad.

4.1.2 Ruta Cultural y Patrimonial

Ruta Plaza Monterrey – La Palmilla

Colindante a la Estación, se encuentra el recorrido de la Ruta Cultural-Patrimonial (Fig 23). Proyecto de iniciativa Municipal (SECPLA Conchalí, 2013), rescata el valor arquitectónico y la fortaleza urbano – histórica de ciertos sectores comunales que han caracterizado una determinada manera de ocupación del territorio.

El proyecto consiste en un paseo que tiene por fin la rehabilitación del espacio público, cuyo fin último es la rehabilitación de barrios en deterioro.

Es decir, con el **mejoramiento del espacio público** se plantea una mejora de los barrios a nivel privado: **objetivo compartido en el Proyecto de Título**.

La Ruta Patrimonial marca un **hito respecto a la localización del terreno escogido**, respecto a que la elección del mismo debe considerar el legado histórico de la comuna.

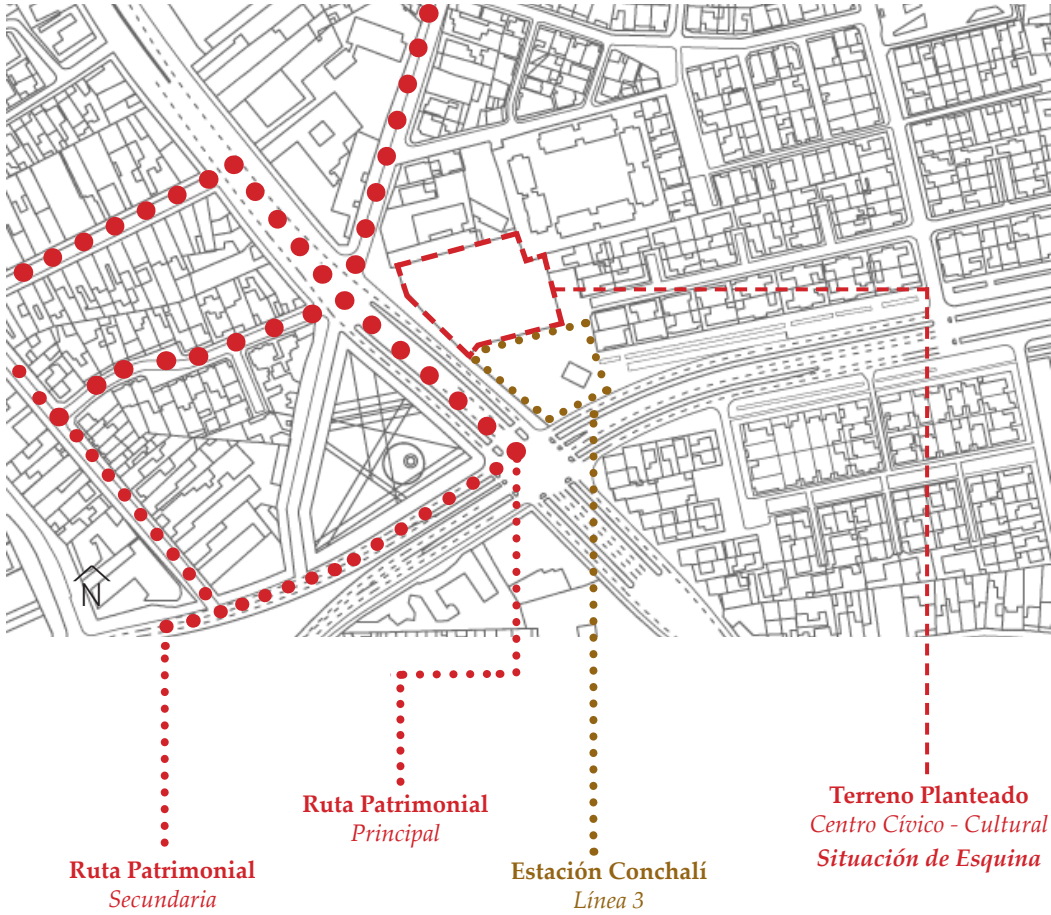


Fig. 23 | Proximidad del Proyecto de Rutas Patrimoniales a la estación Conchalí y el Terreno Escogido

Fuente: Elaboración Propia en base a Plano SECLAC Conchalí | Fotografías Web

4.2 Terreno y Programa Escogido

Elección del Terreno a intervenir

El terreno escogido para desarrollar la propuesta de Centro Cívico responde a:

- a) Una localización que se hiciera cargo de la nueva situación de flujo que origina la llegada de la estación de Metro Conchalí.
- b) Resultara teóricamente posible, considerando los factores económicos al no ser Conchalí una comuna de altos recursos. Es decir, que el terreno no fuera enteramente de carácter privado.
- c) Que esta localización pudiese solucionar las carencias tanto Culturales y de Espacio Público como a la vez que pudiese resultar idóneo para la configuración de una nueva Centralidad, inexistente en la actualidad.

De esta forma, el **terreno elegido resulta ser el resultante de la unión predial entre los terrenos correspondientes a la actual Biblioteca Municipal, el Centro Cultural Leganés y un Predio Municipal (todos estos pertenecientes al Municipio) con los sitios colindantes a éstos. Esto tiene como fin aprovechar tanto la ubicación estratégica que éstos cuentan (Fig. 26) como la propiedad Municipal de los mismos, lo cual implica un ahorro futuro en la factibilidad de financiamiento del Proyecto.**

Este modo de operación es un método habitual para el Municipio, el cual ha tenido que comprar terrenos adyacentes a los terrenos Municipales existentes para ejecutar proyectos de Deporte, por ej.

Esta decisión de unión predial se basa en dos razones:

- 1) El **metraje insuficiente** que poseen los actuales terrenos Municipales, en donde se determina que éstos deben albergar una escala mayor para dar solución de manera

efectiva a la conformación de este tipo de Centralidad: Centros Cívicos con carácter Cultural.

- 2) La decisión de **considerar la esquina** de manera **íntegra** para generar un **Proyecto de Arquitectura** que efectivamente resuelva la problemática de **conformación de Centro Cívico** como la **capitalización de los altos flujos** de la **estación** de Metro Conchalí.

De esta forma, el terreno no sólo considera una ubicación ya consolidada que busca la factibilidad del Centro Cívico - Cultural, sino que también posee la voluntad explícita de mejorar los flujos existentes en la esquina y y darle un espacio más digno a la plazoleta que antecede a la estación de Metro Conchalí.

Programa escogido según carencias

El Programa responde a solucionar las necesidades Culturales detectadas en la comuna, como así las presiones futuras sobre el Centro Cívico - Cultural que darán tanto los antiguos como los nuevos vecinos de la comuna (**Fig. 27**). Esto, ya que la inserción de la estación de Metro Conchalí al sector originará mayores flujos a su entorno al facilitar su accesibilidad y dará una mayor carga de ocupación a los servicios preexistentes -hoy ya insuficientes-.

De esta forma, el programa toma tanto la Biblioteca como la **necesidad de un lugar de reunión y difusión cultural**, siendo el **auditorio** el programa más idóneo a esta necesidad: se configura entonces, un **Centro Cultural (en conjunto del Cívico) para Conchalí**.

Asimismo, la ubicación del terreno reconoce la influencia de la Estación de Metro Conchalí siendo **necesaria la incorporación del Servicios al Proyecto** para así **vincularse** con la situación de oferta de **Servicios y Comercio (Fig. 28) presente en Av. Independencia**.



Fig. 27 | Síntesis problemática encontrada con la Propuesta Programática y de Terreno para resolverla
Fuente: Elaboración Propia

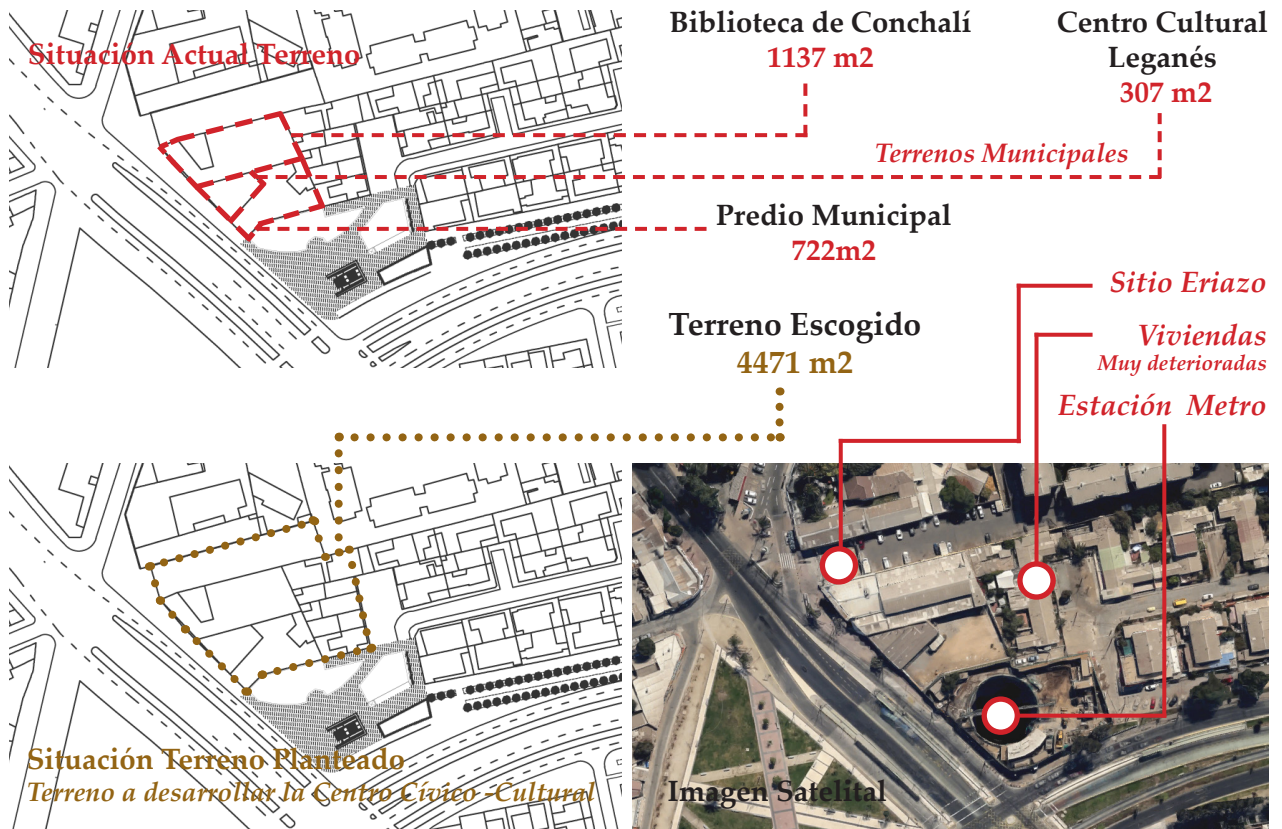
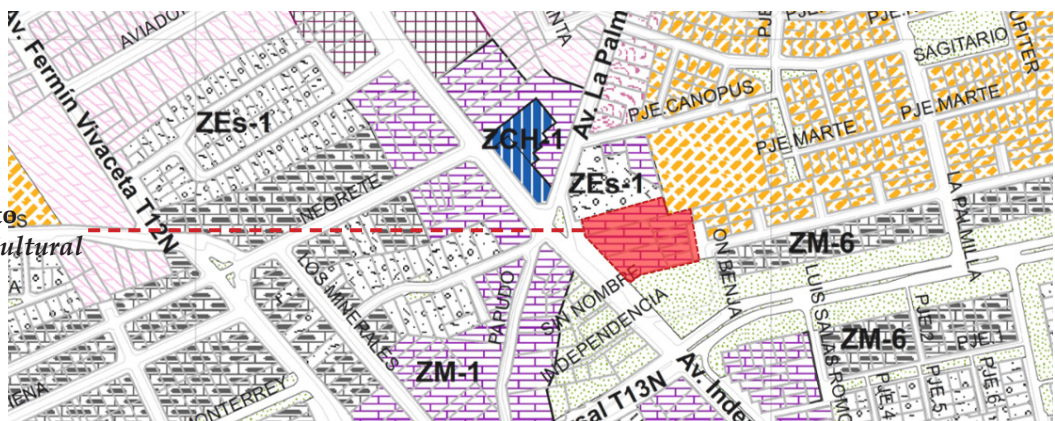


Fig. 26 | Terreno escogido: Síntesis de unión predial y características de los terrenos circundantes
Fuente: Elaboración Propia en base a visita a terreno + DOM Conchalí | Imagen Satelital: Google Maps



Localización Terreno
Centro Cívico - Cultural



Terreno Propuesto
Centro Cívico - Cultural

Fig. 29 | Plan Regulador de Conchalí y localización Terreno determinado

Fuente: SECLPA Conchalí + Elaboración Propia

4.3 Normativa Terreno (ZM -1)

La Normativa del terreno propuesto corresponde al PRC del año 2013 (Mun. de Conchalí, 2013) (Fig. 29). El Centro Cívico - Cultural considera la situación planteada por el Plan Regulador Comunal, la cual se basa en el aumento de todas las alturas (Fig. 30) en al menos 12 a 15 pisos en el contexto inmediato a la estación de Metro Conchalí.

Para ello, se opta por dar incentivos urbanos al contexto para una mayor constructibilidad (Fig. 31) y ocupación de suelo al Centro Cívico - Cultural.

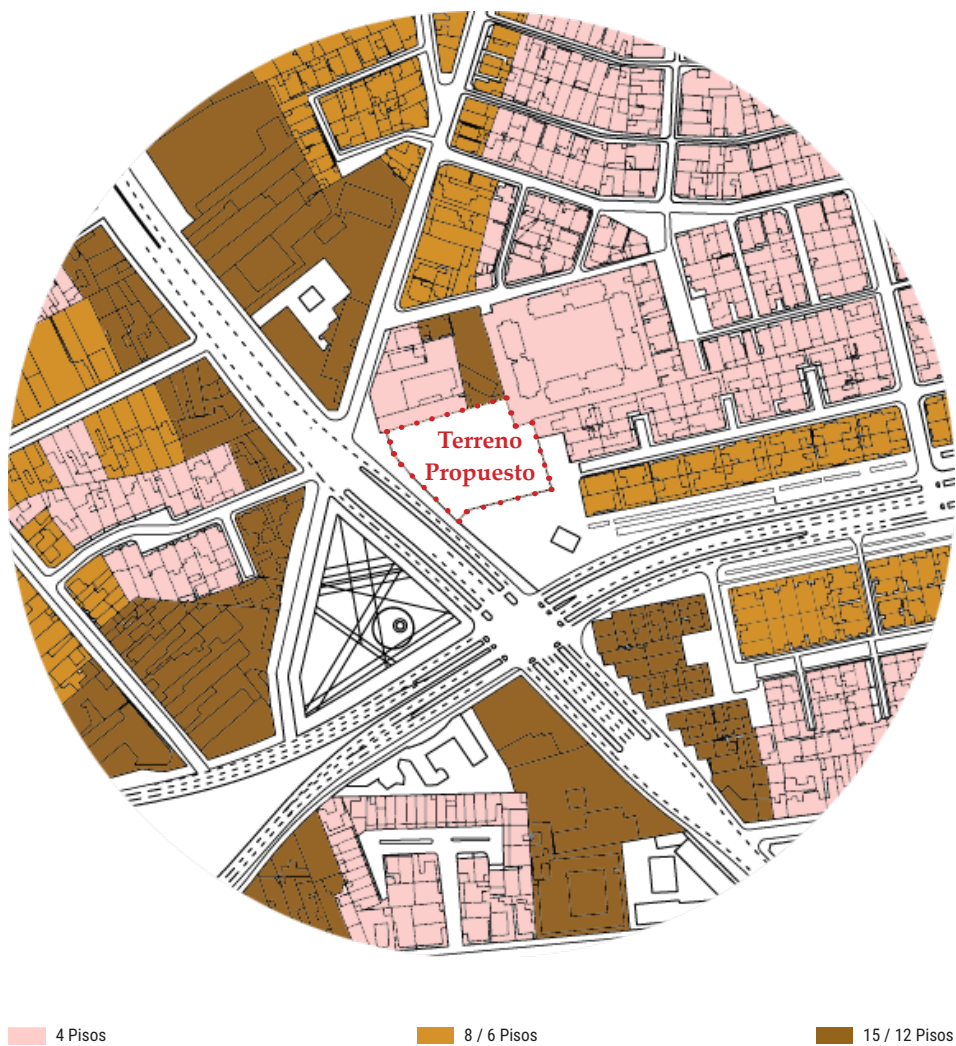


Fig. 30 | Alturas propuestas según el PRC de Conchalí

Fuente: SEPLA Conchalí + Elaboración Propia



Plaza Dorsal



Mun. de Conchalí



Oficinas Municipales



Supermercado Santa Isabel



Notaría



Comida al Paso

Fig. 28 | Servicios, Hitos y Comercio presente en los alrededores del Metro Conchalí

Fuente: Elaboración Propia

NORMAS DE EDIFICACIÓN EN ZM - 1

Coef. De Ocupación de Suelo (1° y 2° Piso)	Equipamiento: 0,8
Coef. De Ocupación de Suelo (Pisos Superiores)	Todo uso: 0,6
Coef. De Constructibilidad	3,0
Agrupamiento	Continuo, Aislado y Pareado
Adosamiento	60% de Deslinde Común
Altura Máxima de Edificación	53 m. / Hasta 15 Pisos
Sup. Predial Mínima	500 (Todo tipo de proyectos)
Antejardines	Según OGUC
Rasantes y Distanciamientos	Art. 2.6.3 OGUC / 70°
	4,0 (Sobre 7,0 m.)

Actividades Permitidas en ZM - 1

Se permiten todas las actividades pertenecientes a las clases: Comercio, Culto y Cultura, Deporte, Educación, Esparcimiento, Salud, Seguridad, Servicios y Social.

Artículo 10 | Incentivos Normativos en relación a cesión de espacio libre al paso peatonal

% Incremento del Coef. De Constructibilidad	40%
% Incremento de la Densidad	30%

Fig. 31 | Cuadro de Normativa Zona ZM-1 (Centro Cívico)

Fuente: PRC Conchalí 2013

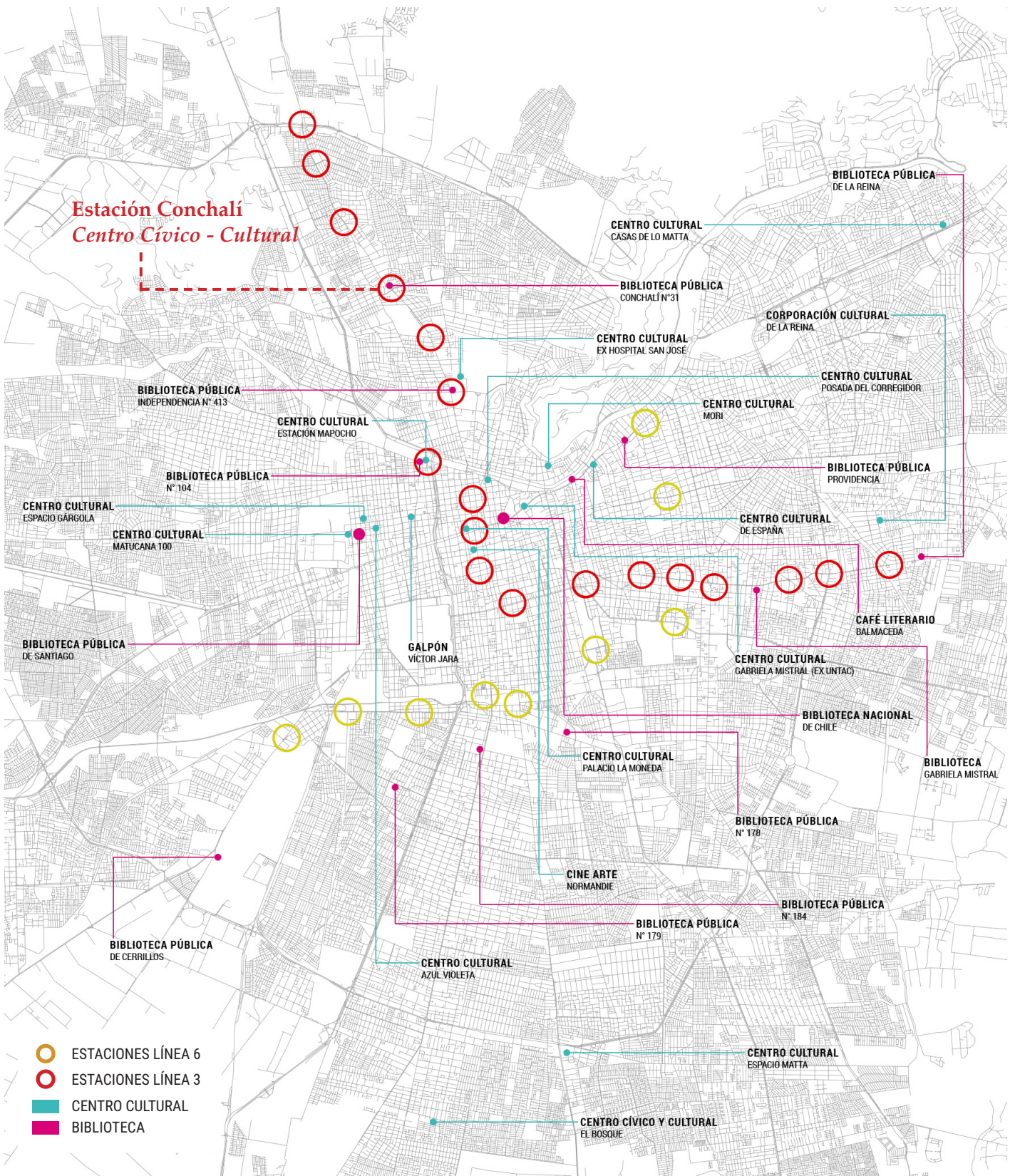


Fig. 22 | Oferta Cultural próxima a las Líneas 3 y 6

Fuente: Elaboración Propia

Propuesta

P. 50

Croquis del Proceso de Diseño | Etapa en terreno descartado *Elaboración Propia*

“El Presente es lo que más debería interesar a un Arquitecto. Hacemos el futuro enfrentando el presente.”

Teodoro González de León *Arquitecto Mexicano*

5.1 Idea Arquitectónica

El Umbral como hito y referencia

“*Derivada del Latín **limen**, a la parte inferior del **acceso** a través de una puerta donde es necesario **pisar**, justo debajo del dintel y **flanqueado** por las jambas.*”

Lajo Pérez, Rosina (1990)

Léxico de arte. Madrid - España: Akal. p. 208

Tal como el navegante de alta mar que al final de un largo viaje divisa en el horizonte la tierra que toma forma en el límite del cielo con la tierra (**Fig. 32.A**), ese punto de encuentro es posible entenderlo también como un punto de quiebre entre la situación de viaje y la de llegada.

Desde que el hombre tomó la determinación de emprender el viaje a nuevas tierras a través del mar, con el descubrimiento del “nuevo mundo” en 1492 para iniciar así la

conquista de América, los vigías fueron claves para alertar de peligros -ya sea piratas o formaciones rocosas- como de indicar las buenas nuevas: el descubrimiento de tierras desconocidas por el conquistador Español.

Esto no sólo significaba el final de una larga travesía, sino que también configuraba un hito en aquel punto de llegada: este adquiriría carga simbólica y muchas veces espacial, al configurar puertos o accesos.

En la Arquitectura el Umbral es posible entenderlo como un elemento Arquitectónico de trapeso (**Fig. 32.B**) en una situación "A" y una "B" siendo un elemento tanto de unión como de mediación entre ambas situaciones, siendo este un elemento con su propio peso, definición y altura.

Este elemento es el que adquiere una definición propia acorde a su contexto, y crea la condición de antecedente al carácter de la situación espacial posterior. De esta forma -al igual que el vigía del nuevo mundo- el Umbral no sólo es un elemento de diferencia con su contexto, sino que también da pautas del carácter la situación posterior a éste.

5.2 Planteamiento Urbano y Paisajístico

El Proyecto se estructura a través del reconocimiento de tres criterios que direccionan las decisiones formales, espaciales y técnicas (**Fig. 33**)

1) La definición del Usuario: El proyecto se plantea multietáreo, acorde a la composición comunal generando inclusión entre diversas edades, las cuales son predominantemente activas y ocupan el espacio público.

2) Programas Claves: Dos programas coexisten: el Centro Cultural por un

lado (Agrupando la Biblioteca y el Auditorio) y el Sector Cívico y de Servicios por el otro. La vinculación entre éstos es a través del espacio público, el cual se plantea como un elemento imprescindible del Centro Cívico - Cultural.

3) La Identidad del Lugar: Con un contexto rodeado de un carácter Industrial en deterioro, éste da las pautas para las decisiones de Materialidad y expresión formal los tres elementos que conforman el Proyecto.

De la misma manera, el carácter dinámico y fragmentado incentiva a un planteamiento unitario, entendido como la **operación formal** que busca darle una **visión unitaria** al Centro - Cívico Cultural.

Consecuentemente, los Lineamientos Urbanos (**Fig. 34**) responden a:

A) Reconocimiento de Escala: Estrategia de **conformación de límites** que **contengan** y **direccionen** los flujos de la estación Conchalí. Esto en **contraposición** a el criterio existente en la **Plaza Dorsal**, que apunta a la dispersión.

B) Inserción del Espacio Público al Proyecto: La calle ingresa al proyecto, creando un continuo entre las áreas verdes existentes y una Plaza / Explanada interior.

Esta estrategia permite dar una **ocupación**



A



B

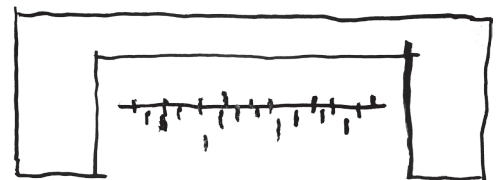
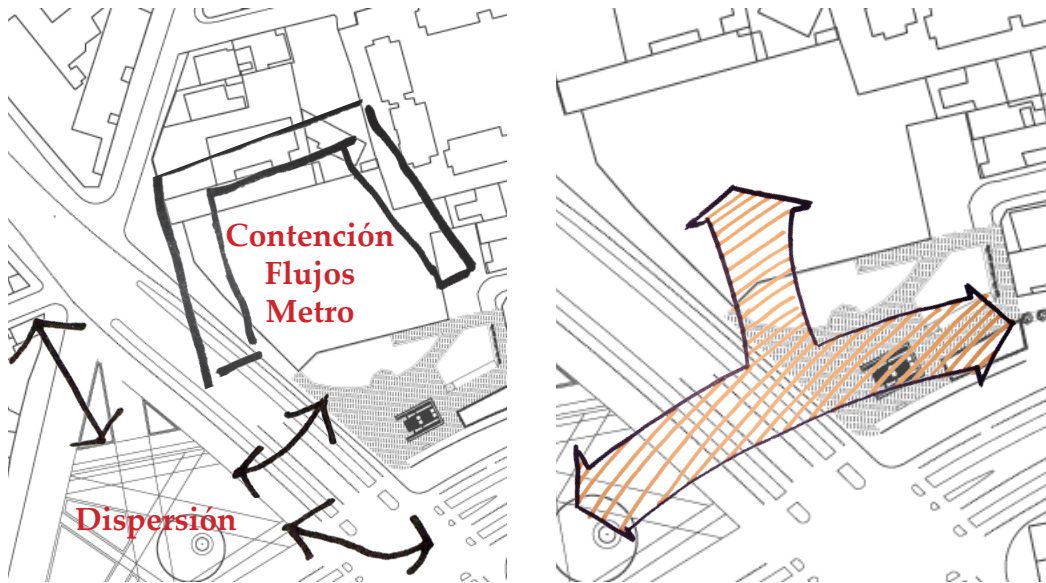


Fig. 32.A + 32.B | Centro Roberto Garza Sada de Arte - Tadao Ando inspira el reconocimiento de Umbral

Fuente Medios Web: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-377904/a-de-arte-arquitectura-y-diseno-de-la-universidad-de-monterrey> | Elaboración Propia



Reconocimiento de Escala
Conformación de Límites

A

Inserción del Espacio Público
al Proyecto

B

Fig. 34 | Lineamientos Urbanos Clave del Proyecto
Fuente: Elaboración Propia

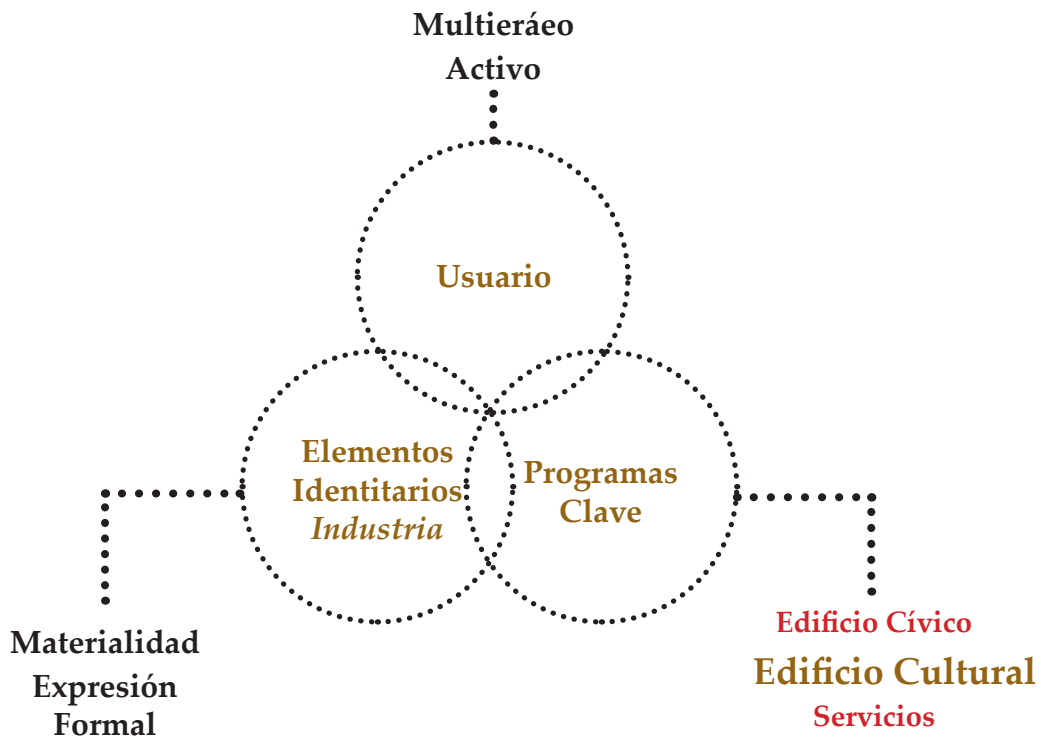


Fig. 33 | Estructuración del Proyecto a partir de tres ejes estratégicos
Fuente: Elaboración Propia

diurna y nocturna al plantearse como una extensión de la calle hacia interior.

Expresión Arquitectónica

Dada su condición de alto tránsito y permanente, los **espacios públicos se plantean de carácter duro con equipamiento comunitario de alta durabilidad y baja mantención**, tal como son máquinas de ejercicios para el adulto mayor (**Fig. 35**)

El tratamiento de piso resulta común en todo el Espacio Público, tanto al interior del Proyecto como hacia la Plazoleta Pública en la salida de la Estación Conchalí.

La **vegetación** propuesta es de **carácter puntual**, entendiendo dos tipos de tratamiento (**Fig. 36**):

1) En la Plazoleta Exterior: haciendo un límite permeable entre la Plazoleta dura inmediata a la Estación y la Infraestructura Cultural.

2) En el Centro Cívico: Señalizando zonas de permanencia y descanso en la quinta fachada de los volúmenes.

En términos de **colores** y **materialidad** planteadas se plantean colores térreos y opacos (**Fig. 37**), y materiales que sigan este patrón, como lo es el hormigón. Éste será utilizado en conjunto con palmetas de diferente tonalidad para indicar tanto

cambio de uso como sugerencias áreas de tránsito y de permanencia. **Esto con el fin de otorgar un carácter industrial al Proyecto.**

5.3 Planteamiento Arquitectónico

Producto del reconocimiento de su entorno y la vocación pública con la que se plantea el Proyecto, el Centro Cívico - Cultural posee cuatro lineamientos en los cuales el Proyecto de Arquitectura se estructura (**Fig. 38**):

A) Franja Permeable Cívica y de Servicios: Los grandes flujos provenientes de Av. Independencia y la estación Conchalí son capturados en el Primer Nivel (siendo éste de doble altura) a través de una franja permeable de servicios, ubicándose éstos en los límites que limitan hacia el Espacio Público del terreno.

B) Explanada Interior: La franja permeable da paso a una explanada interior que recoge los flujos de la estación Conchalí y resulta ser el lugar público de reunión por excelencia del Centro Cívico - Cultural. Ésta articula los flujos de los distintos Servicios de la Franja Permeable.

C) Volumen Amortiguador Cultural: En directa relación con la Explanada Interior y como destino final del recorrido tanto de las Av. Dorsal e Independencia



Fig. 35 | Mobiliario Urbano Propuesto: Flexible, de baja mantención y antivandálico

Fuente Medios Web: http://images.adsttc.com/media/images/564c/93cb/e58e/ce8c/4200/01cc/newsletter/full_9.jpg?1447859141



Banda Permeable en Plazoleta Exterior



Puntual en Centro Cívico-Cultural

Fig. 36 | Vegetación planteada en la Propuesta Urbana según sectores

Fuente Medios Web: <http://images.adsttc.com/media/1000x950.jpg?1412013019>



Textura y color sugiere usos



Adoquín de Hormigón



Paleta cromática Tërrea / Opaca

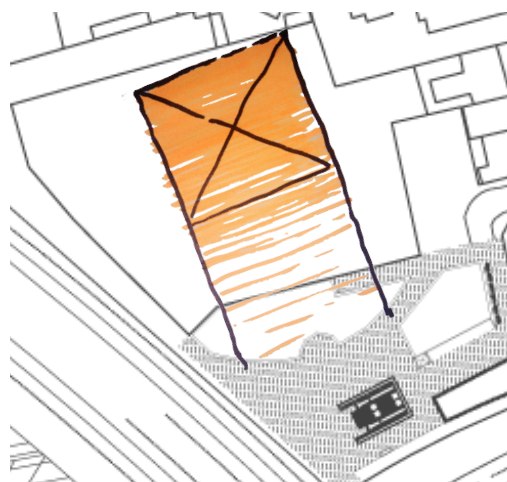
Fig. 37 | Colores y materialidad considerados en la Propuesta Urbana

Fuente Medios Web: http://images.adsttc.com/media/images/53be/cd91/c07a/80ad/3700/00b3/large.jpg/2_AR.jpg?1405013381



Franja Permeable Cívica / Servicios

A



Explanada Interior

B

Fig. 38.1 | Estrategias de Propuesta Arquitectónica

Fuente Elaboración Propia

como la estación Conchalí se plantea un volumen Cultural que será un contenedor de actividades que estarán en directa relación con las Actividades Deportivas y Recreativas que se realizarán en la Explanada.

D) Umbral/Hito Cultural: El referente Arquitectónico de Umbral toma forma al generar un volumen suspendido del suelo en más de de dos niveles, siendo éste una Viga Habitable que se posa sobre las dos Franjas Permeables de Servicios. Este elemento resulta ser el elemento protagónico tanto hacia las Av. Dorsal e Independencia como también hacia la salida de la estación Conchalí. De carácter liviano y permeable, se propone desarrollar la Biblioteca en este lugar como una forma de no sólo generar las mejores vistas sino también de explicitar el carácter cultural del Centro Cívico.

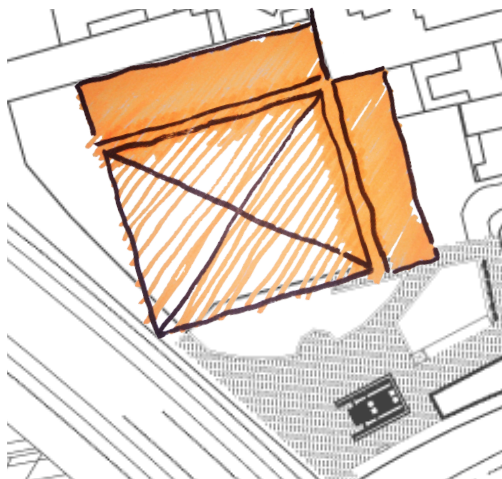
El **edificio se plantea** lo suficientemente alto para **generar una imagen visual reconocible** (Fig. 38.2D), anticipándose a

un contexto que se verá densificado y en donde la altura del contexto cambiará de una baja altura a una alta (15 Pisos), producto de lo planteado por el PRC. En esta línea, el volumen total generado por el Centro Cívico considera en **cada una de sus fachadas diferentes aperturas o cerramientos** según correspondan sus necesidades lumínicas interiores, como direccionar vistas hacia el exterior.

Estas estrategias dan origen a una **Morfología que aborda no sólo el Nivel de Suelo, sino cada uno de los bordes del terreno así como la relación general de la forma con la Plaza Dorsal.**

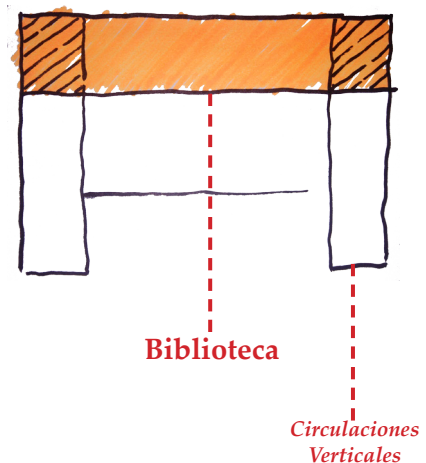
Se generan así **cuatro volúmenes vinculados entre sí tanto por circulaciones verticales como por la Viga Habitable / Umbral Cultural** (Fig.39). Cada volumen posee su propia circulación, la cual se une a las **Circulaciones verticales** que lo **conectan con la Explanada**. Cada uno de ellos cuenta con una expresión particular de la adaptación física a los programas que ellos albergan.

P. 56



Volumen Amortiguador Cultural

C



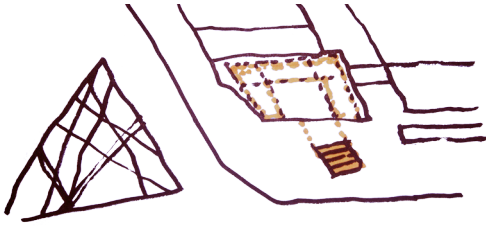
Umbral / Hito Cultural

D

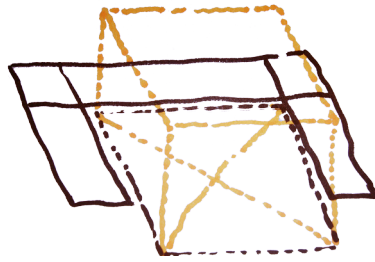
Fig. 38.2 | Estrategias de Propuesta Arquitectónica

Fuente: Elaboración Propia

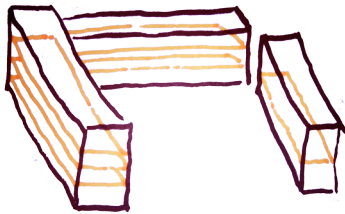
1 Conformación de Centralidad
Contención del Flujo del Metro



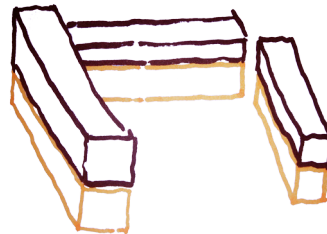
2 Incorporación del Espacio Público



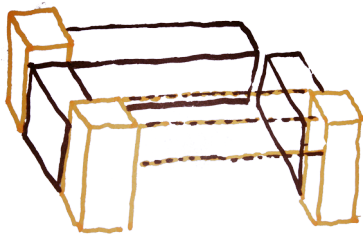
3 Establecimiento de Escala y Niveles



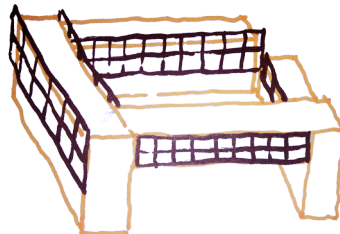
4 Separación: Circulaciones Públicas y Privadas



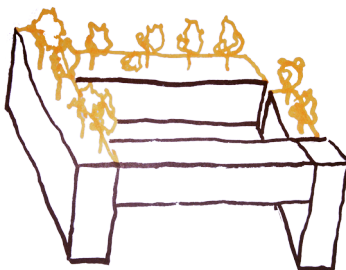
5 Circulaciones Verticales



6 Expresión Formal
1° Nivel / Niveles Superiores



7 Espacio Público aborda la Quinta Fachada



8 Incorporación de Auditorio y Archivo Local

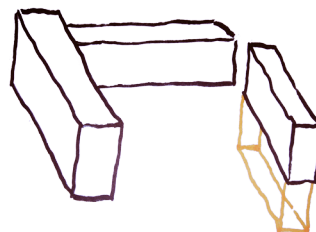


Fig. 39 | Síntesis proyectual y funcional del Proyecto Arquitectónico

Fuente: Elaboración Propia

5.3.1 Volumetría y Escalas

El Centro Centro Cívico - Cultural se plantea como un edificio de escala Comunal - Intermedia en donde la volumetría del Edificio se abre hacia la estación de Metro Conchalí y permite una permeabilidad general tanto hacia Av. Independencia como hacia las calles interiores, de menor escala.

Si bien cada Macro-Programa (Biblioteca, Auditorio y Edificio Cívico, con Oficinas Municipales) posee particularidades Arquitectónicas específicas según sus requerimientos -mayor o menor abertura lumínica, separación de actividades y flujos, etc.- el Proyecto posee una lectura total uniforme con el fin de dar una sola lectura general.

De esta manera, el Centro Cívico - Cultural se compone de **cuatro Edificios Independientes conectados a través de circulaciones verticales:**

1) Hacia **Av. Independencia** se ubica el **Edificio Cívico, con Servicios** (en 1° Nivel) y de **Oficinas Municipales** dedicadas al área Cultural. Se plantea de 4 Pisos de altura, producto de los altos flujos vehiculares provenientes de la Av. Independencia.

2) Hacia el límite **Norte** se Plantea una sección del **Edificio Cultural**, con salas multiuso en 1° Nivel, de forma que el Programa se pueda expandir en los días de Verano. Se plantea de 3 Pisos de altura, mediando entre la diferencia de los dos volúmenes que lo limitan tanto al Oriente como al Poniente.

3) Hacia el **Oriente** se encuentra en **Auditorio (Nivel -1)**, siendo la sección Oriente del **Centro Cultural**. Al diferencia del bloque que limita en Av. Independencia este volumen se relaciona a un nivel más bajo e íntimo en relación a la escala humana. Es por eso que se plantea de 2

Pisos, siempre en primer piso con un sector de Servicios de carácter permeable.

4) Hacia el límite **Sur** del terreno, se plantea el **Umbral/Hito** desde el Piso 3° al 5° -configurándose como una **viga habitable**-; muy permeable y que se apoye en las circulaciones verticales. De esta forma, se logra un **acceso jerárquico** desde la salida de la **Estación Conchalí** y se vuelve un elemento icónico que da cuenta del Centro Cívico - Cultural de Conchalí y su vocación de reunión de carácter Público.

La **quinta fachada** de los volúmenes se plantean como **Plazas Interiores (Fig. 39)** accesibles según los requerimientos que posea la Explanada, resultando una extensión del espacio público: un anfiteatro en altura.

Hacia el -1 se encuentran los estacionamientos los **estacionamientos subterráneos**, los cuales sirven tanto para las dependencias culturales planteadas como para servir como una alternativa de Estacionamientos evitando la ocupación de la calle en el sector. Hoy los autos se estacionan en calles pequeñas aledañas a Av. Dorsal y Av. Independencia y saturan las vías.

5.3.2 Programa a desarrollar

El programa aún no se encuentra totalmente definido, por lo que **lo mostrado aquí sólo pretende ser referencial.**

La actividad programática está planteada para que las actividades de carácter público estén inmediatas a la Explanada (**Fig. 40**) y que cada actividad genere una situación de ocupación según en volumen en el cual se encuentre.

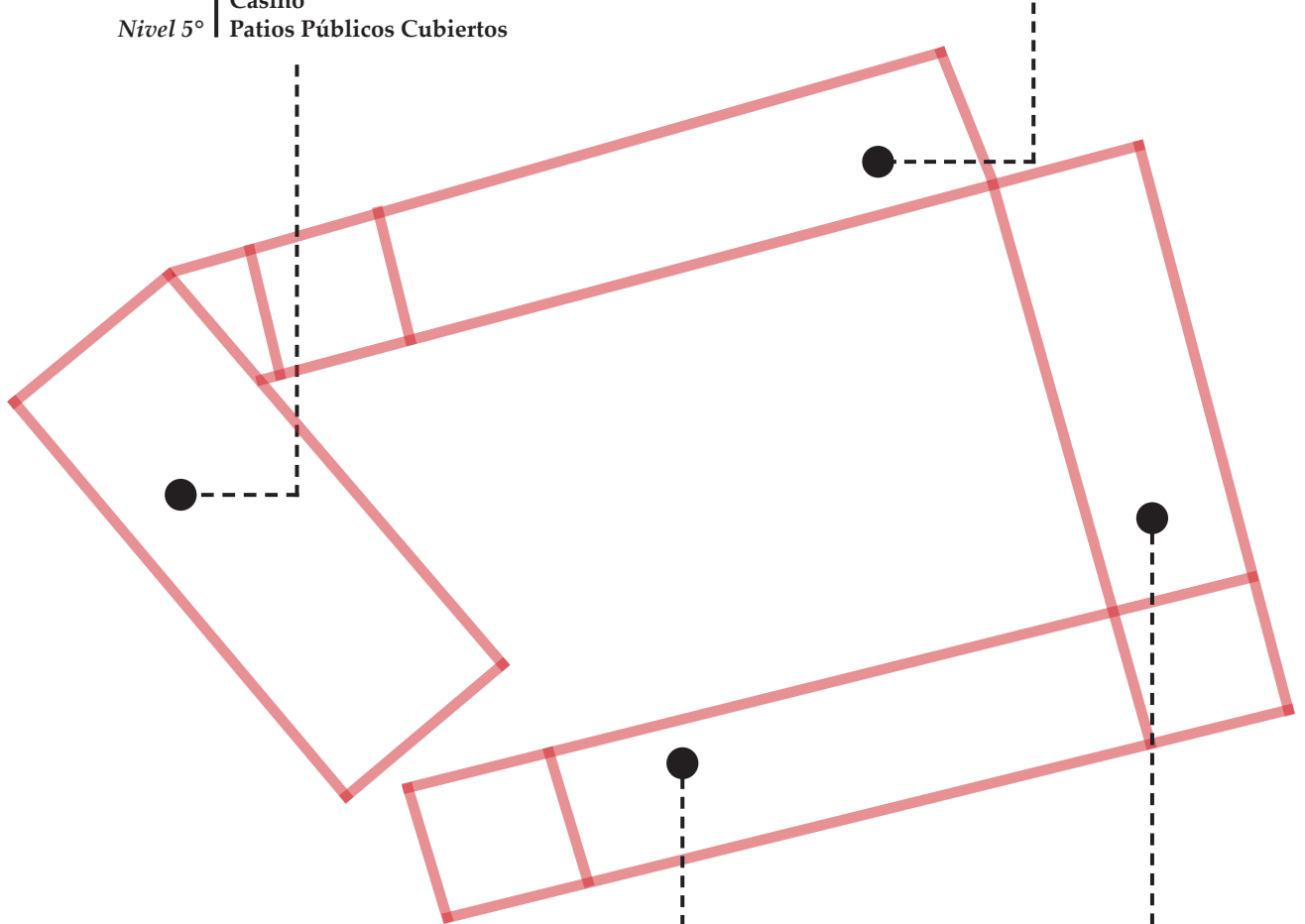
Sector Cívico

- 1° a 2° Nivel | Franja Servicios
 - Notaría
 - Cajeros Automáticos
 - Sucursal Bancaria
- Nivel 3° | Oficina de Atención al Vecino
- Nivel 4° | Oficinas Municipales
- Nivel 5° | Casino
- Nivel 5° | Patios Públicos Cubiertos

Zona Cultural

Bloque A

- Nivel 1° | Salas Multiuso
- Nivel 2° | Sala de Exposiciones
- Nivel 2° | Salas de Capacitación
- Nivel 3° | Patios Públicos Cubiertos



Biblioteca

- Nivel 5° | Sala de Computación e Impresión
- Nivel 5° | Hemeroteca
- Nivel 5° | Centro de Documentación
- Nivel 5° | Salas de Reunión
- Nivel 5° | Sala Colección General
- Nivel 4° | Sala Colección Reserva
- Nivel 4° | Sala Medios Audiovisuales y Digitales
- Nivel 4° | Sala Juvenil
- Nivel 3° | Sala Infantil
- Nivel 3° | Zona de Exposiciones y Difusión
- Nivel 3° | Oficinas Administrativas Biblioteca
- Nivel 3° | Servicios Higiénicos
- Nivel -1 / -2 | Estacionamientos

Zona Cultural

Bloque B

- Nivel -2 | Archivo Local
- Nivel -1 | Auditorio
- 1° a 2° Nivel | Franja Comercial / Cultural
- 1° a 2° Nivel | Librería
- 1° a 2° Nivel | Cafetería
- Nivel 3° | Patios Públicos Cubiertos

Fig. 40 | Distribución esquemática de Programas

Fuente: Elaboración Propia

5.4 Gestión y financiamiento

Por una parte, el financiamiento para la ejecución del proyecto es factible por medio del **Sistema Nacional de Inversiones (SNI) (Fig. 41)**, creado con el fin de que las Municipalidades puedan obtener el dinero necesario destinado a financiar proyectos de carácter público.

Para ello, se debe demostrar la importancia y la pertinencia del proyecto en función de su impacto social y cultural en la comuna. Para ello se realiza una Ficha de Identificación de Inversión (IDI), el cual demuestra que la preinversión es rentable socialmente. El IDI deberá ser ingresado al Sistema Nacional de Inversiones en donde se cargan los antecedentes que serán evaluados económica y socialmente por el **Ministerio de Desarrollo Social (MIDESO)**, quienes establecen la Recomendación Técnico Económica (RATE).

Sin embargo dada las características del proyecto **también es factible proponer una alianza público-privada** en donde los locales comerciales y de estacionamiento puedan quedar como incentivos para que la entidad privada aporte monetariamente al proyecto y pueda usufructuar por el uso de éstos durante un período previamente acordado para que -una vez que ya se haya cumplido ese plazo- éstos pasen a propiedad del Municipio.

En este mismo sentido, el Auditorio puede ser arrendado para obtener recursos financieros adicionales y contribuir así al mejoramiento del equipamiento existente y la mantención del Centro Cívico - Cultural.

Actualmente, el Municipio ya administra la Biblioteca (perteneciendo ésta al Sistema Nacional de Bibliotecas Públicas) y el Centro Cultural. Se propone seguir con esa administración en donde el Municipio pueda cobrar tanto a una entidad Privada como Pública por el arriendo de los locales comerciales y los estacionamientos, en donde éstos fondos ayuden a mantener y mejorar tanto la Infraestructura Cultural como las existencias bibliográficas y los equipos electrónicos.

Para el equipamiento y el Material Bibliográfico, existen dos mecanismos para el financiamiento de este ítem. Por un lado, está el Fondo del Libro y la Lectura del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes en su modalidad "Fomento de la Lectura". Se propone utilizar y postular a este fondo con el objetivo de cumplir con un catálogo en estantería abierta de 5.000 volúmenes -Nº sugerido por la DIBAM-.

P. 60



Fig. 41 | Entidades partícipes en la Gestión y el financiamiento del Proyecto

Fuente Medios Web http://www.elmostrador.cl/media/2013/12/Nueva-imagen13-200x200_816x544.jpg

5.5 Propuesta Estructural y Constructiva

Tanto la **materialidad** como la **propuesta estructural** están pensados en torno a dos directrices: **la solicitud sísmica** y la **imagen objetivo**. De la misma manera, el Centro Cívico - Cultural -si bien actuará como un sistema articulado- distinguirá entre cada bloque edificado (4 en total) y las circulaciones verticales que darán rigidez adicional a los bloques, siendo el punto de arriestramiento para la estructura general.

A nivel Estructural para todos se considera una **estructura de hormigón armado tradicional en base a muros y pilares**, donde las **losas actúan a modo de diafragma rígido permitiendo una pilarización intermedia mínima**. Sin embargo cada macro-elemento estará separado entre sí por juntas de dilatación que les permitan vibrar de forma separada frente a las sollicitaciones sísmicas evitando daños.

Para la sección del edificio dedicado al programa Cultural se plantea un sistema de capiteles sobre los pilares, para **obtener una estructura de soporte sin vigas interiores** con el fin de obtener **espacios internos abiertos** y una **altura menor entre pisos** que favorece la **interacción** entre los **niveles**.

La **materialidad** de plantea en función de obtener un **volumen general claro, limpio** y de **marcado carácter Industrial** que evoque el pasado productivo presente en la Comuna, el cual se expresa con especial fuerza en el sector en el que se emplaza el proyecto.

Asimismo, los **materiales escogidos** responden a la **condición de facilidad en su disponibilidad** en la RM y la **durabilidad** que éstos poseen ya que Conchalí no posee una alta disponibilidad de re-

ursos para el ítem mantención. Por ello, el proyecto se plantea en sus espacios públicos como una superficie de carácter duro con verde puntual y alta transparencia (vidrio) tanto en la Plazoleta del Metro como la quinta fachada.

Para este edificio, se plantea una estructura de **marcos rígidos en hormigón** en donde la **piel** resulta una de carácter **semipermeable** de acero cortén perforado (**Fig. 42**), **favoreciendo la ventilación pasiva**. Esta piel cubre la estructura del edificio desde el 2° nivel y **toma diferentes expresiones** (más o menos perforada) **según la orientación** de la cara que ésta cubra.

Para la configuración de los niveles bajo tierra, el hormigón resulta ser el material predominante con expresiones en acero tipo industrial en el Subsuelo, dando un carácter particular al Paseo Público propuesto. Para las superficies interiores se plantea una materialidad según las necesidades de cada recinto.

Por último, el equipamiento público es antivandálico, y la **iluminación del Centro Cívico -Cultural** es del carácter puntual.

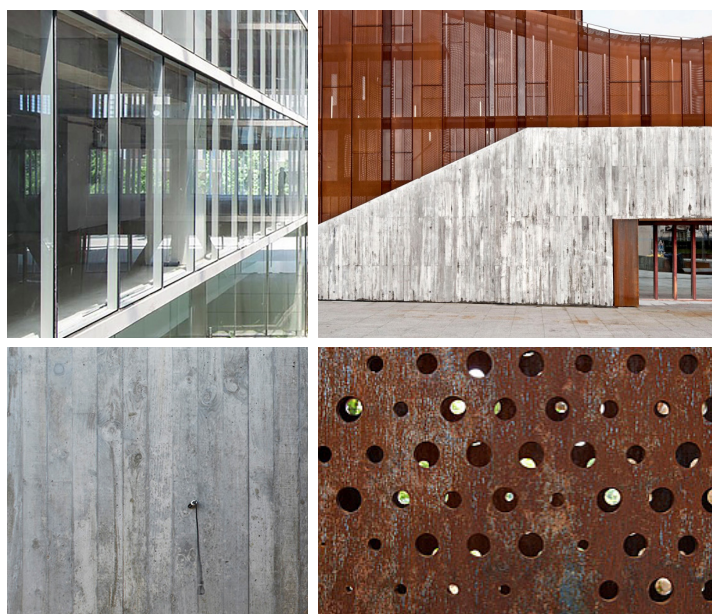


Fig. 42 | Materiales predominantes en el Proyecto

Fuente Medios Web <http://images.adsttc.com/media/images/55d5/311e/e58e/ce20/e900/01d4/lar->

5.6 Referentes

Auditorio PARKOPERA | Alper Derinboğaz (Salon)

Lo interesante de este auditorio Turco resulta ser tanto el revestimiento de edificio que alberga el auditorio (**Fig. 43**), así como la relación en 1° Piso con el área verde inmediato al acceso.

El primero resulta ser una piel semipermeable, el que otorga una ventilación pasiva al edificio. El acceso en 1° Piso se genera en doble altura jerarquizando al peatón y dando una imagen urbana definida, la cual es de carácter industrial.

Estos dos aspectos son considerados en la **materialidad** y **morfología** del edificio que alberga a la Biblioteca.

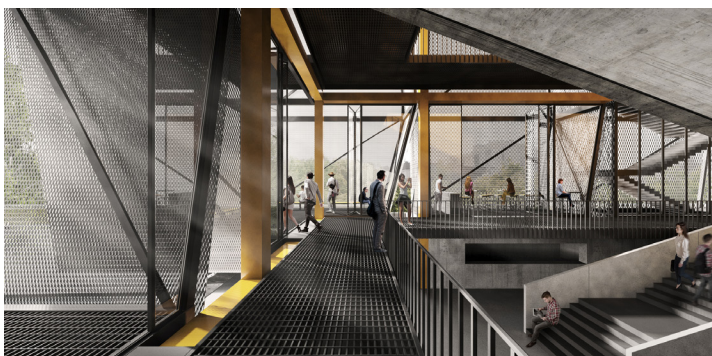
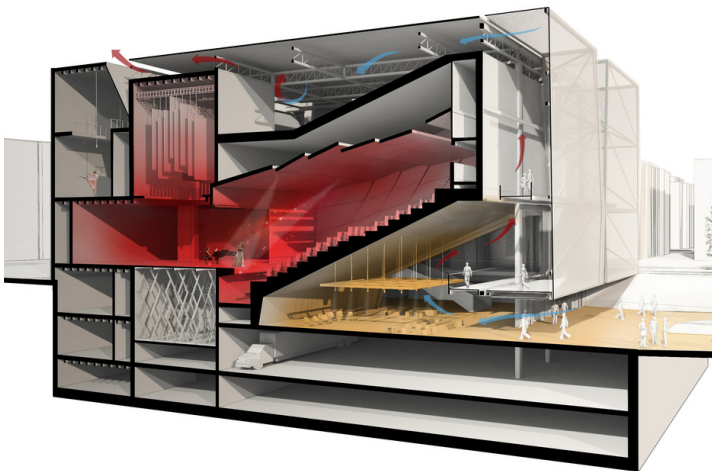


Fig. 43 | Relación con la Calle y expresión Arquitectónica Industrial

Fuente Medios Web <http://images.aecf/n.jpg?1455308060jpg?1412013019.png>

Lincoln Center for the Performing Arts | Robert Moses (Dirección)

Este proyecto -iniciado bajo la óptica de renovación urbana de los años 60 en Nueva York- es un complejo de edificios de 61.000 m², configurándose como uno de los centros de artes escénicas más grandes del mundo.

Este conjunto posee numerosas virtudes; la que es rescatada para el proyecto de Título es la forma en cómo el **tratamiento de fachada** de los edificios principales forman la **escala** y el **ritmo** para dar la sensación de unidad (**Fig. 44**), a pesar de ser distintos programas interiores como una manera de relacionarse con su entorno, que es de un carácter histórico. La conformación del verde en el espacio público -de alto tránsito- también es revisado.

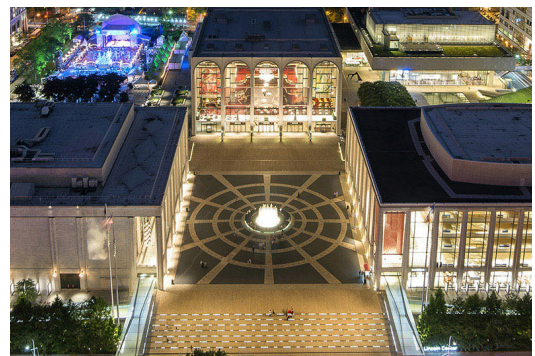


Fig. 44 | Tratamiento del Espacio Público y la Fachada

Fuente Medios Web <http://images.adsttc.com/-011000x950.jpg?1412013019.jpg>

Biblioteca Central de Seattle | OMA + LMN

El elemento a considerar en este proyecto resulta ser el **carácter específico** que se le da a **cada piso de la Biblioteca (Fig. 45)** según el programa correspondiente a cada nivel.

Sin prejuicio de esto, el **edificio** posee una **lectura unitaria** desde el **exterior** y **cada piso** busca la forma de **relacionarse** con los **otros** a nivel espacial.

Estos **tres aspectos** son **rescatados** para la **configuración** (a menor escala) del **edificio** que alberga a la **Biblioteca de Conchalí**.

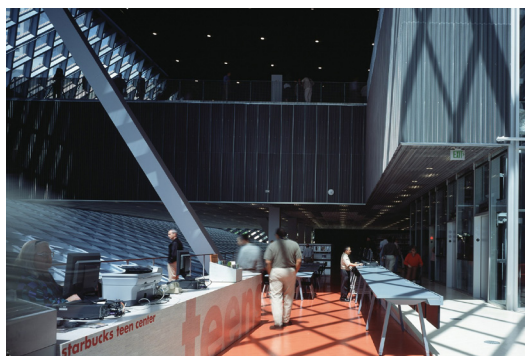


Fig. 45 | Vinculación espacial e independencia programática
Fuente Medios Web http://images.adsttc.com/media/images/a_10.jpg

Municipalidad de Recoleta | Prado Arquitectos

Este edificio Consistorial construido en el 2010 resultó ser el reemplazo por las antiguas Oficinas Municipales de la Municipalidad de Recoleta, el cual se encontraba funcionando de manera ineficiente ya que faltaban los espacios para el óptimo desarrollo de las actividades.

Este proyecto se **vincula** con la **plaza que se encuentra inmediata** a la Municipalidad, y conforma un pequeño ágora, ideal para realizar actividades masivas.

Lo rescatado es no sólo la **conformación** de un **espacio público** que resulta utilitario, sino que el **primer piso es abierto al tránsito peatonal** hacia el Oriente (**Fig. 46**): es la extensión de la calle.



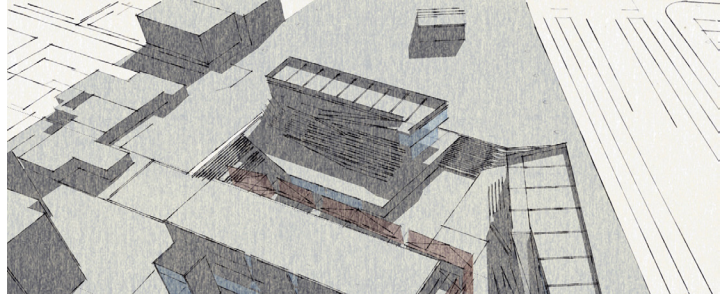
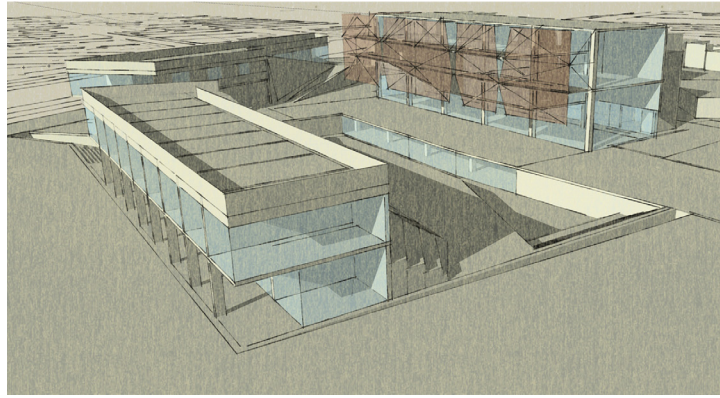
Fig. 46 | Aportes urbanos capitalizados por el Edificio Consistorial
Fuente Medios Web http://images.adsttc.com/Rasmus_Hjortshoj_-_Marieh%C3%B8j_SMALL-9_copy.jpg

5.7 Estudios de Diseño Descartados

Las planimetrías presentadas sólo tienen un carácter referencial, al fijar un punto de exploración en el Proceso de Título. Estas planimetrías no deben ser consideradas como la expresión final del Proyecto de Título.

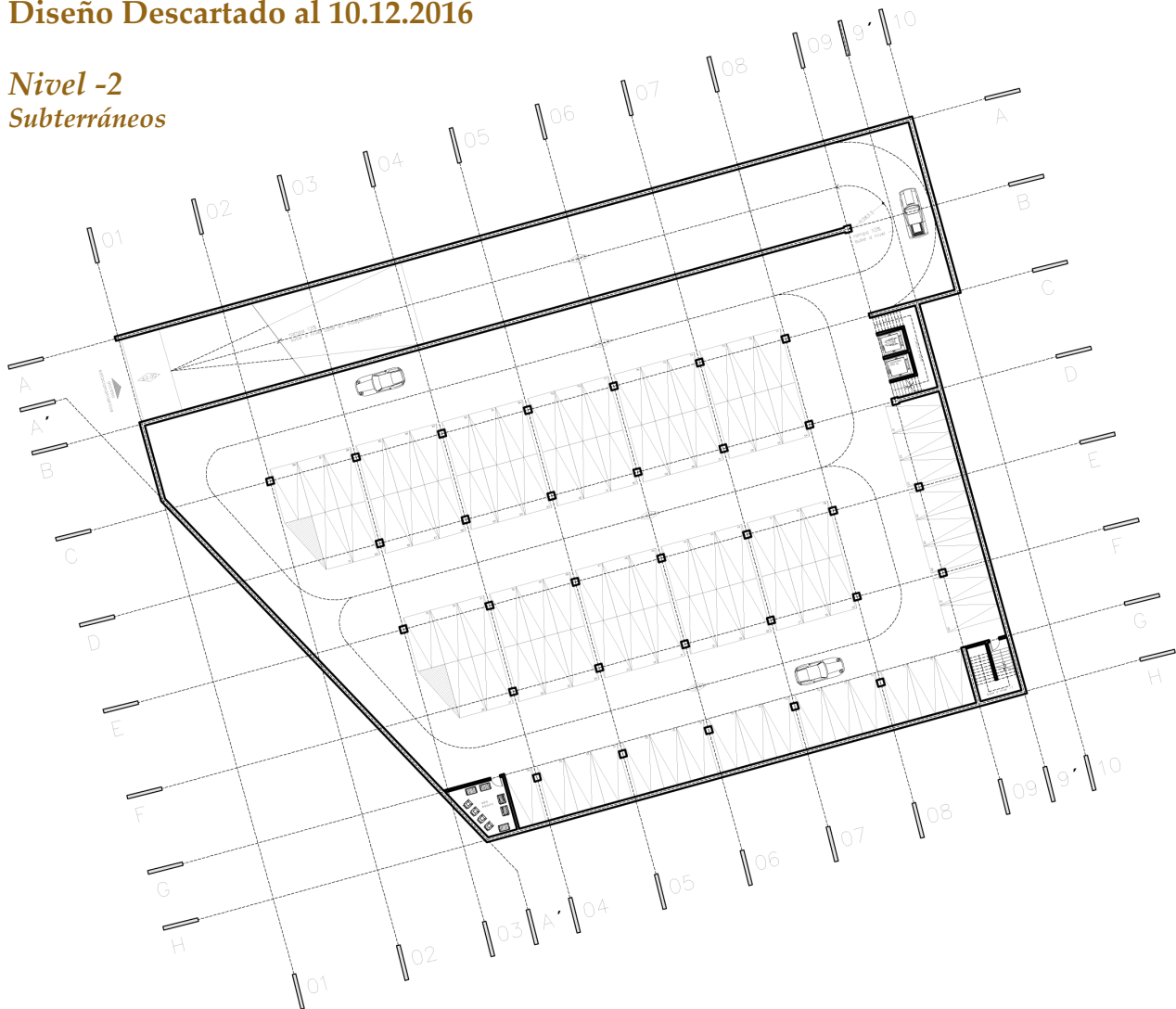
Los actuales lineamientos fueron producto de revisiones múltiples con académicos y profesionales, mostrando aquí los últimos procesos de Diseño que finalmente fueron **descartados**.

Para ver los **diseños** y **pruebas anteriores**, revisar **Portafolio**.

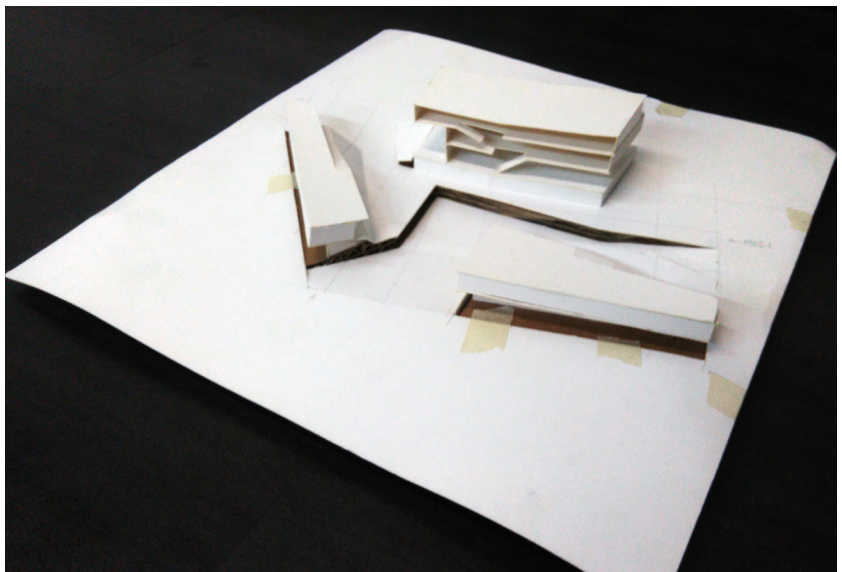
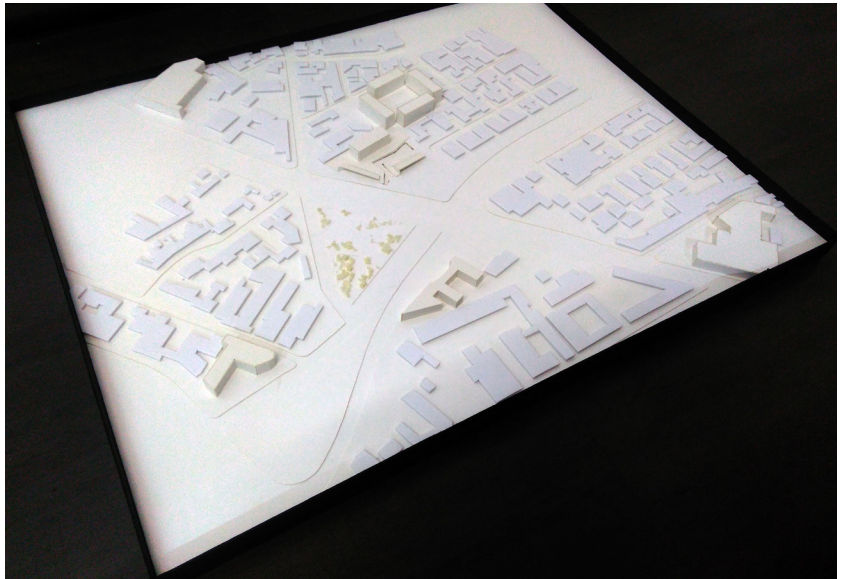
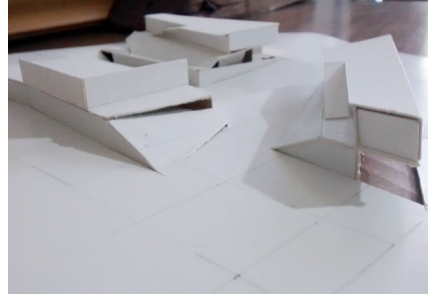
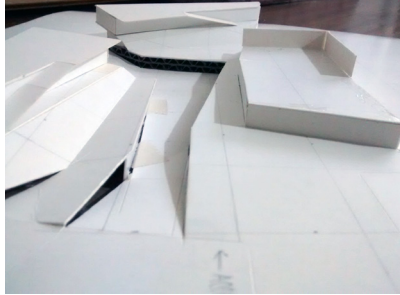


Diseño Descartado al 10.12.2016

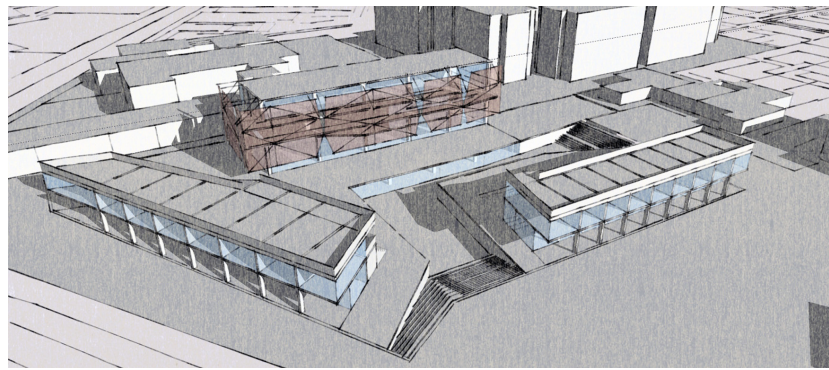
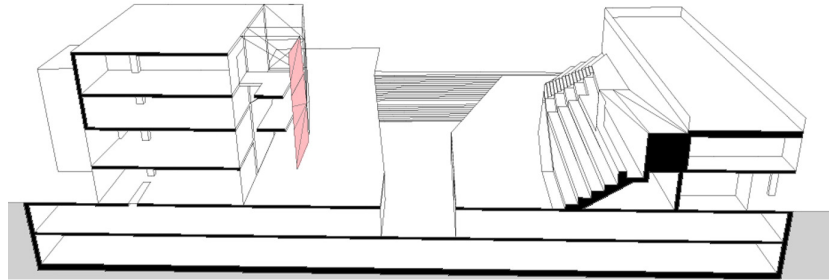
Nivel -2 Subterráneos



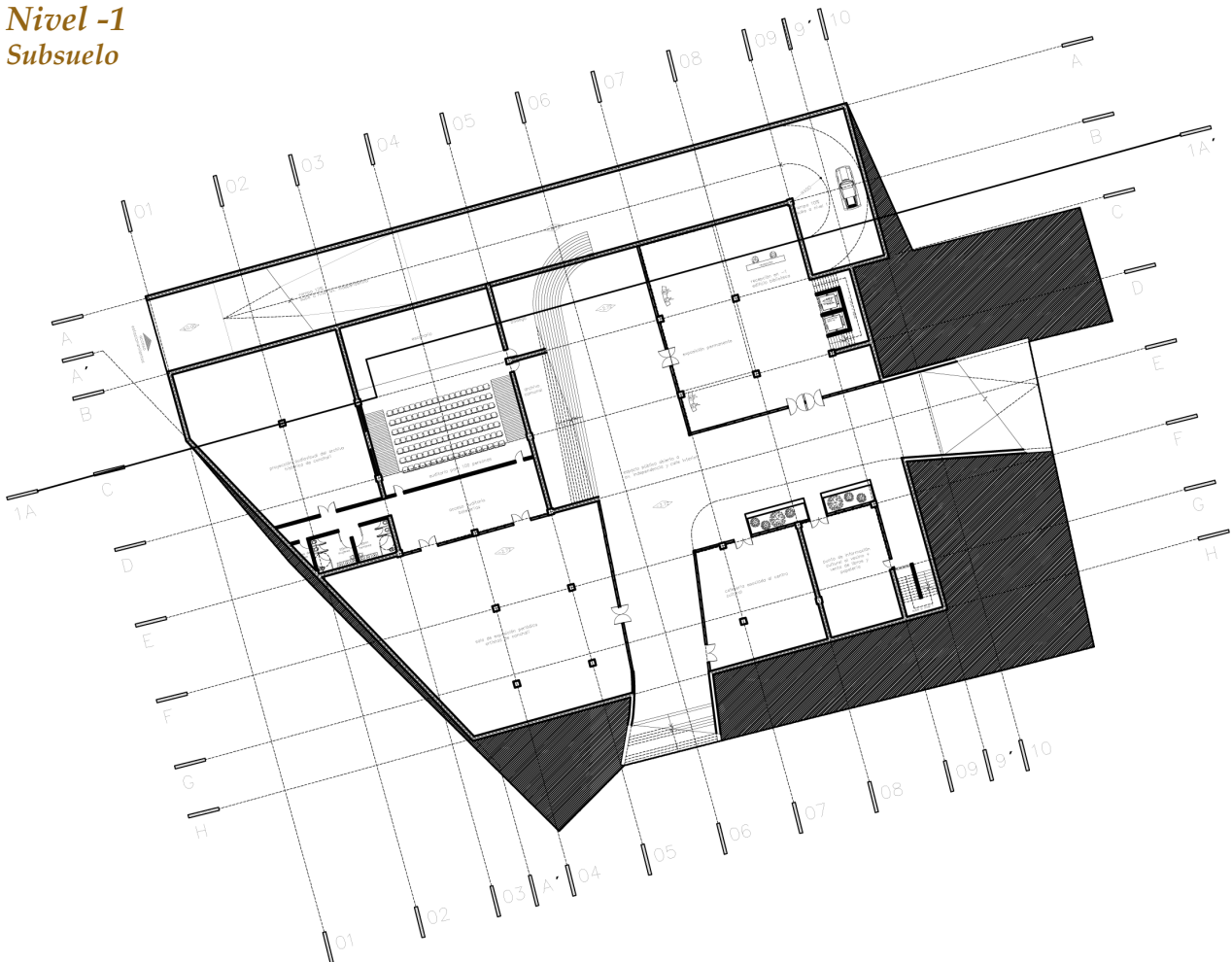
Maquetas de Estudio



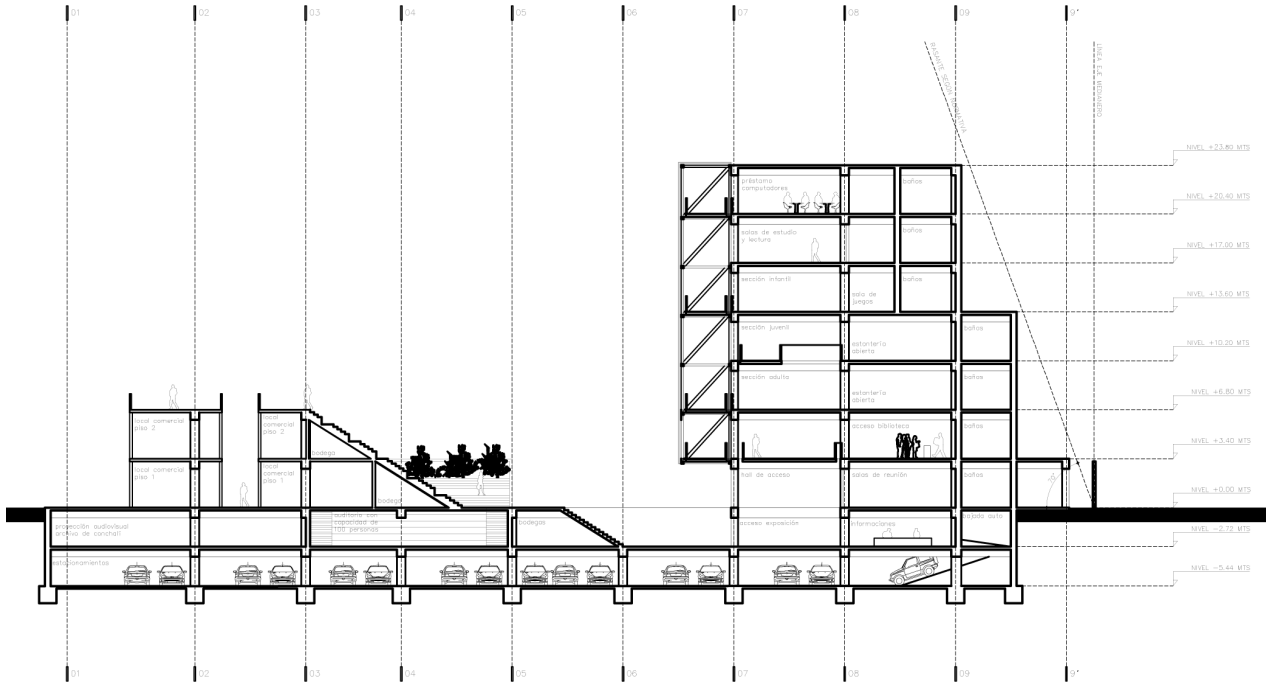
Estudio de Cabida y Asoleamientos



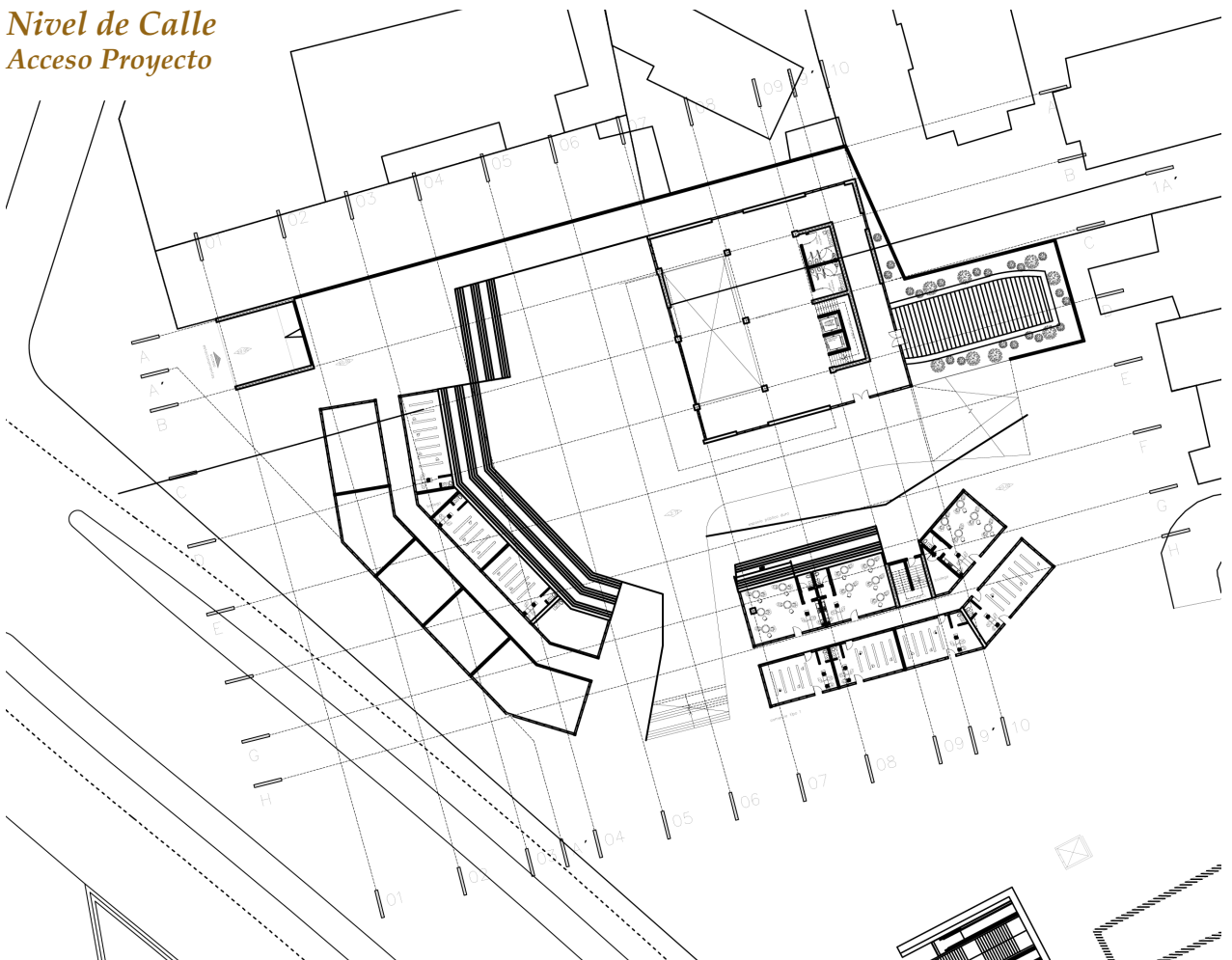
Nivel -1 Subsuelo



Corte Longitudinal Placa Comercial | Biblioteca



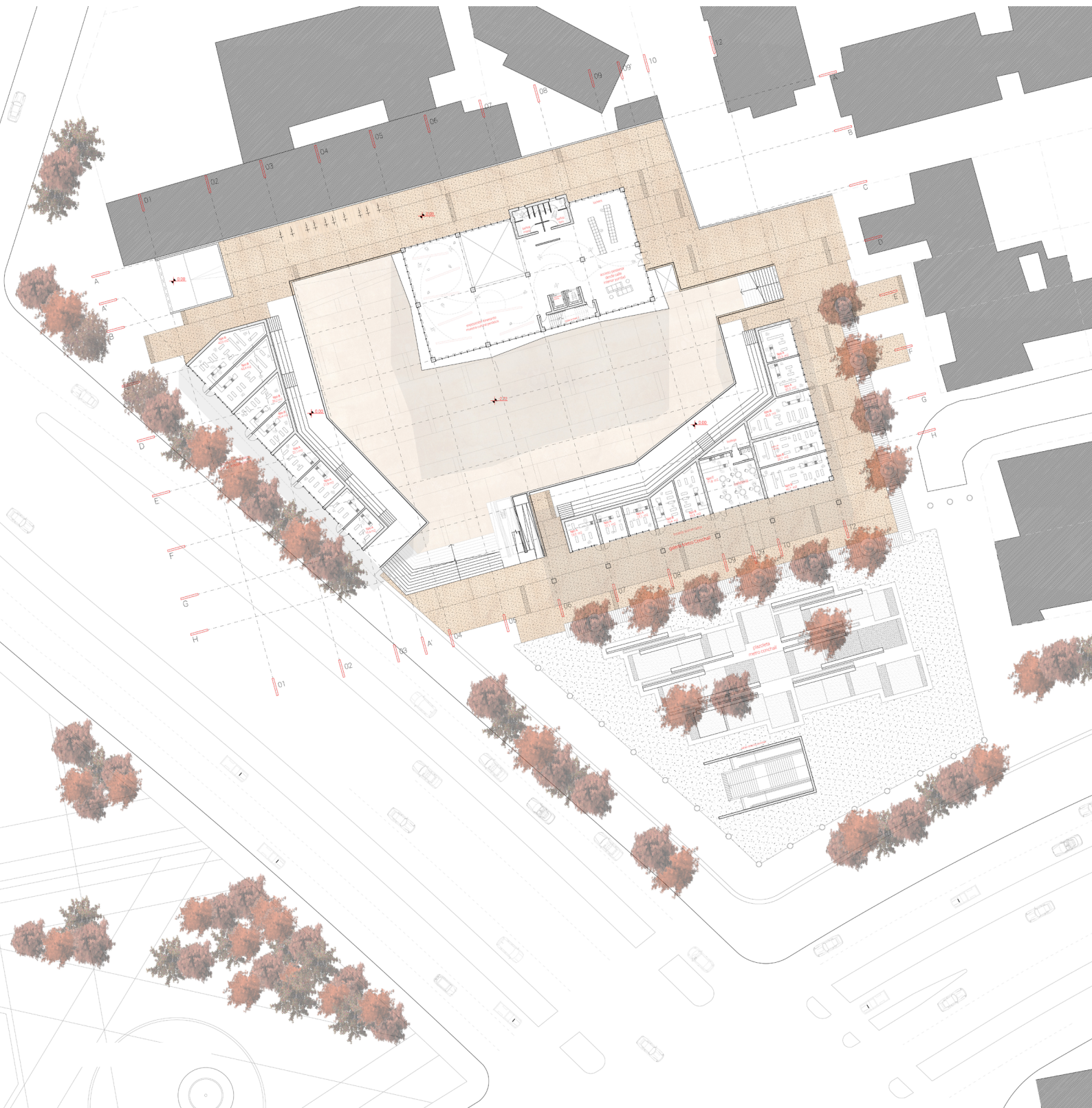
Nivel de Calle Acceso Proyecto



Diseño Descartado al 15.03.2017

Nivel 1

Comercio | Centro Cultural | Plazoleta Metro Conchalí



Planta Nivel -1
Auditorio | Archivo Local



Planta Nivel 2
Espacio Público | Biblioteca



Reflexiones

P. 70

Niños leyendo en Taller de Lectura Biblioteca de Conchalí

“Realmente, hay que tomarse muy en serio los sueños”

Tadao Ando Arquitecto Japonés

6.1 Palabras Finales

Sería mentira afirmar que el proceso de título ha resultado un camino de fácil andar. Si bien es algo de lo que te cuentan y lo puedes vivir por tus compañeros al acompañarlos y ayudarlos –alcanzando un conocimiento bastante exacto sobre ello-, finalmente resulta un proceso profundo de autoaprendizaje en donde las habilidades blandas adquiridas a través de la carrera salen a relucir, así como también algunas son olvidadas.

Es por ello que una **parte importante de este proceso** tiene alcances de **índole emocional**, donde son puestas a prueba la seguridad argumentativa, constancia frente al proyecto y la confianza frente a las decisiones tomadas a lo largo de él.

Sin embargo, al avanzar con la investigación se van perdiendo los miedos. La reevaluación constante –tanto a nivel personal como académico– ponen a prueba los hábitos, **habilidades** y **competencias adquiridos** en el período de egreso.

A nivel personal, **éstas fueron comprobadas** en el **mundo laboral**, siendo los **resultados plenamente satisfactorios**.

La confirmación de que efectivamente el Proyecto puede llegar a ser constituido en la realidad y en cómo –de forma física– se puede contribuir a dar un mejor país es lo que finalmente me motivó a seguir en este camino de aprendizaje Arquitectónico.

Entendiendo que la presente memoria forma parte de un proceso que aún no ha alcanzado su expresión final, estoy convencido que se ha generado una base sólida para el término de un Proyecto de Arquitectura de la magnitud que corresponde, en donde las variables más importantes han sido identificadas, seleccionadas y profundizadas en detalle dando pie a un sólido Proyecto. Finalizar con buen pie este hermoso y crucial camino se vuelve el camino natural a tomar para poder volver a plantearse –y solucionar– las preguntas que serán parte del Chile del siglo XXI.

Bibliografía

P. 72

Altos flujos peatonal, indicador de dinamismo *Paseo Ahumada*

Profesionales Consultados

Yennie Smirna García

Directora Biblioteca de Conchalí

Andrés Weil

Arquitecto U. de Chile

Narval Ansaldo

Arquitecto SECPLAC Conchalí
Magíster en Urbanismo en U. de B.A.

Alicia Campos Gajardo

Arquitecta U. de Chile
Doctora en Arquitectura y Patrimonio

Jorge Parraguez Darvich

Arquitecto U. de Chile
Ex-Director de Obras de Conchalí

Ernesto Calderón Álvarez

Arquitecto U. Central
Magíster en Urbanismo U. de Chile

Libros | Informes | Memorias | Artículos

- Anguita, D. M. (2014). Estaciones Ferroviarias: Oportunidades de Revitalización para el Espacio Público. Santiago: Universitaria.
- Calabran, I. (2011). Subcentro Irarrázabal. Santiago: Subcentro Irarrázabal.
- DICTUC. (2014). Estudio de Densificación en torno a la Red de Metro de Santiago: Informe Final. Santiago: Universitaria.
- Gómez, S. H. (2008). Memoria de Título Biblioteca Regional Puerto Montt. Santiago: Universitaria.
- Harrison, F. (2003). Guía de diseño del espacio público. Santiago: LOM.
- Metro S.A. (2007). Anexos estadísticos Metro de Santiago. Santiago: Corporativo.
- Municipalidad de Conchalí. (2011). Plan de Desarrollo Comunal 2012 - 2015. Santiago: PLADECO Conchalí.
- Municipalidad de Conchalí. (2013). Ordenanza aprobada Plan Regulador Comunal. Santiago: Secretaría Municipal.
- Naulín, N. M. (2014). Biblioteca Pública y Espacio para la Memoria y la Prevención en Chaitén. Santiago: Universitaria.
- SECPLA Conchalí. (2015). Rutas Patrimoniales de Conchalí - Actualización 2015. Santiago: Área de Proyectos .
- Valencia, N. (2013). Estación Metamodal BíoBío. Santiago: Universitaria.

Medios Web | Entrevistas

- América Economía. (28 de 10 de 2016). Chile y Panamá, los países más competitivos de Latinoamérica. Obtenido de Chile y Panamá, los países más competitivos de Latinoamérica: <http://www.americaeconomia.com/economia-mercados/finanzas/chile-y-panama-los-paises-mas-competitivos-de-latinoamerica>

- García, J. (2016). Entrevista Directora Biblioteca de Conchalí [Grabado por Diego Marín Anguita]. Santiago, Región Metropolitana, Chile.

- Martabit, P. (15 de 03 de 2016). Parque automotor se septuplica en 15 años: llega hasta los 7,3 millones de vehículos. Obtenido de Parque automotor se septuplica en 15 años: llega hasta los 7,3 millones de vehículos: <http://www.emol.com/noticias/Economia/2016/03/15/793101/Parque-automotor-se-septuplica-15-anos-llego-hasta-los-73-millones-vehiculos-en-2015.html>

Anexos

Entrevista a Yennie Smirna, Directora de la Biblioteca de Conchalí

Extractos seleccionados de entrevista con la Directora de la Biblioteca Pública de Conchalí el 12/07/2016, de acuerdo a la Temática del Centro Cultural y la Biblioteca actual.

Sobre el Inminente Cierre de la Biblioteca en el período 2017-2018

Diego Marín: *Entiendo que la Biblioteca -aún en estas condiciones- puede desaparecer, quedando Conchalí sin una Biblioteca Pública. ¿Qué sitios disponibles han surgido en la comuna para trasladarse allí en el futuro?.*

Yennie Smirna: *Pero, te explico. Con el tema de terreno, yo supe por gente de la municipalidad de un sitio ideal para mí, -el sitio de atrás de la casa patronal, atrás, se quería comprar lo de los mormones-. Eso ya no se va a poder. No lo quieren vender y chao.*

D.M.: *Y además está construida una iglesia.*

Y.S.: *Claro, entonces, bueno, la verdad es que yo siempre, en el 2014 que llegué aquí, que estoy peleando, cuando me dijeron el primer día "Yennie, esto es esporádico porque hay que pedir pedir algunos cambios acá, en las modificaciones, no van a gastar más plata porque esta cuestión se va a demoler. ¿Por qué se va a demoler?.*

Esto no es definitivo, me contaron toda la historia. Y dije "ah, mire sabe yo me tengo que ir porque esta cuestión no se puede quedar así y la biblioteca obviamente no puede estar cinco años sin biblioteca de Conchalí y tenemos que pensar en el traslado. Y llevo dos años y medio. Pero estos son procesos.

D.M.: *¿Tú estás en desacuerdo que la biblioteca se vaya para donde hoy funciona la Municipalidad, que es un Monumento Histórico?.*

Y.S.: *Estoy en desacuerdo.*

D.M.: *¿Por qué?. ¿No se puede adaptar?. ¿Porque no hay espacios adaptables?.*

Y.S.: *Claro, tenís distintos pisos, en distintos niveles adónde van a estar. Pero la casa patronal es una "T". Entonces... claro, se abren las puertas pa' los espacios y tenemos que adecuar de tal manera los muebles para estos espacios.*

D.M.: *Claro, mucho límite. Porque no se puede modificar mucho tampoco, porque es Monumento Nacional.*

Y.S.: *Me entiende, entonces abrir estas puertas.. ahora claro, si yo miro este plano, igual hay divisiones de salas. Distintos niveles.. no sé. Pero.. no sé por qué tiene carácter de patrimonio. No me... creo que podría utilizarse más para otra cosa. Como una casa de museo. Totalmente.*

Respecto a la distribución espacial de la Biblioteca y sus medidas

D.M.: *¿Cuáles son los mayores problemas que tiene hoy la Biblioteca en este espacio?*

Y.S.: *A mí me carga las bibliotecas "mall", a qué me refiero yo. Pa' mí, esta cuestión es una ocupación que se hizo y se modificó, y armaron salas para (...) Esto no es pa' mi, pensando en una biblioteca, porque cuando hicieron esto, esto era todo abierto. Y fueron a otra biblioteca y tuvieron ideas.*

Entonces, a mí me cargan las bibliotecas donde yo siento que los espacios no se ocupan realmente. Me carga que los techos estén tan arriba y yo diga "pucha, ¿por qué no se ocupa esa parte del techo?. Porqué tan abierto. Pero lo que si hay son espacios, ponte, nosotros tenemos una situación donde estamos todos apretados.

D.M.: *Hace falta un edificio que sea capaz de congrega a la gente, como un auditorio.*

Y.S.: *Exacto, un auditorio donde separar cine, actividades grandes, ojalá. Al menos, mi idea, es un espacio donde las divisiones ponte, rincón infantil, realmente estén revisión. ¿Tú sacaste la foto de allí, de la biblioteca, o la conseguiste?*

D.M.: *La saqué.*

Y.S.: *Ya, perfecto. Si tú ves, ya, rincón infantil hace una actividad, pero las demás áreas están viviendo, entonces la idea que hayan como estas divisiones o estos espacios de rincón infantiles, que hayan salas de reunión, salas de estudio. Por ejemplo, hay un curso, hay otro que está estudiando, no esa lectura, yo le presto una sala de reunión (.....) no sé, los espacios que sean realmente que (...) amplios, que eso para tí tiene que ser súper importante: la discapacidad.*

Si tú miras allá adentro yo tengo hartos espacios, porqué. Porque si viene una

persona silla de ruedas, que le permita dar la vuelta. Dentro de estos espacios. O sea, eso es solucionable. Pero las exposiciones, que hayan exposiciones, pero que sea accesible a alguien discapacitado. O sea, para mí eso es fundamental. Yo aquí llegué marcando eso.

La importancia de un Archivo Comunal Local

Y.S.: (...) Yo veo como un punto también fundamental, es tener un espacio exclusivo para el Archivo Local.

D.M.: Guardado, digamos.

Y.S.: Claro. O sea, yo te tengo al fondo algo así puesto en la pared, que son libros, archivos, ponte que la otra vez, las actas municipales, o sea.. tiene que sea algo, una sala especial para un lugar donde se esté el informe, los archivos locales.

D.M.: Me hace mucho sentido todo lo que tú me estás contando, pero siempre la limitante común es "el espacio".

Y.S.: Es que no hay acá. Yo lo veo como posibilidad para otro lugar.

Agradecimientos

Al profesor **Manuel Amaya** por no rendirse nunca conmigo a pesar de tener un proceso de título no exento de dificultades, y tener siempre una disposición y comprensión plena.

Agradecer a todos los **conserjes, administrativos, profesionales** y **Arquitectos** tanto de la Municipalidad de Conchalí, y la Unidad de Concesiones del MOP que se interesaron en mi proyecto anterior y me dedicaron horas administrativas para contestar mis dudas tanto en la elección del tema como el desarrollo del proyecto.

A toda **la gente** de **Conchalí**, que soportó mis preguntas en la calle.

Este camino no hubiera sido posible de recorrer sin el silencioso apoyo de **mi familia**, especialmente mi **mamá**, mi **hermana** Catalina y mi **hermano gemelo** Cristóbal con el cual comparto pieza, el cual ha tenido que soportar más de 6 años de ocupación de su cama por maquetas y láminas.

A toda la **tribu FAU** y **Manuelsalina**: personas muy valiosas que espero mantener para toda la vida.

Finalmente, a todas aquellas personas que directa o indirectamente han influido para culminar esta etapa de aprendizaje académico y personal.
