

A POCOS METROS

VISUALIDAD DEL ENTORNO EN EL ESPACIO PÚBLICO:
ESTACIONES TERMINALES DEL METRO DE SANTIAGO

Memoria de proyecto para optar al
título profesional de Diseñador Gráfico

Francisca Valentina Anaiz Jerez

Profesor guía · Roberto Osses Flores
Santiago, julio 2019



A POCOS METROS



VISUALIDAD DEL ENTORNO EN EL ESPACIO PÚBLICO:
ESTACIONES TERMINALES DEL METRO DE SANTIAGO

Memoria de proyecto para optar al
título profesional de Diseñador Gráfico

Francisca Valentina Anaiz Jerez

Profesor guía · Roberto Osses Flores
Santiago, Julio 2019



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

AGRADECIMIENTOS

A mis padres por todo su amor e incondicionalidad, no conozco a nadie mejor que ustedes. A mi familia por ser personas excepcionales y maravillosas, sobre todo a mi Weli y a mi Tata que de algún lugar me sigue cuidando. Al Bruno por transformarse en mi ansiolítico todo este tiempo y acompañarme en sus siestas. A la Vaivi por su cariño y regaloneo. A la Popi y el tío Marco por esos fin de semanas llenos de risas.

A mis amigos: Danilo, Tamara, Bárbara, Isabel, Camilo, Ignacia, Hugo y Seba quienes siempre creyeron y me escucharon en momentos críticos y de desolación. A Valentina y Pepa, amigas de toda la vida, gracias por su aliento, delirio y risas.

A Leonardo, por acompañarme de la mano en este proceso.

A Nidia y Carlalí, por ayudarme con sus conocimientos y buena voluntad.

A mi profesor Roberto Osses, quien en más de alguna ocasión pareció más entusiasmado y emocionado que yo contagiándome para sacar este proyecto adelante, por ayudarme, darme el apoyo moral necesario y siempre creer.

¡Gracias, gracias, gracias!

1

PRESENTACIÓN

Resumen	10
Motivaciones personales	11
Introducción	13

2

FUNDAMENTACIÓN

Planteamiento de la investigación	17
Justificación de la investigación	24
Objetivos de la investigación	25
General	25
Específicos	25
Antecedentes	26
Estado del arte	42
Marco teórico	44

3

PROYECTO

Referentes del proyecto	60
Conceptuales	62
Funcionales	64
Estéticos	66
Planificación del proyecto	68
Descripción del proyecto	68
Objetivos del proyecto	68
Metodología del proyecto	69
Recursos	72
Gestión estratégica	74
Desarrollo del proyecto	76
Generación y/o definición de contenidos	76
<i>Tablas de análisis visual cualitativas y cuantitativas</i>	78
Proceso de desarrollo y criterios de diseño	150
<i>Fotografía</i>	152
<i>Marcos</i>	164
<i>Logo</i>	166
<i>Expo</i>	170
<i>Material complementario</i>	172
Representación final de la propuesta	174
Conclusiones del proyecto	234

4

BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS

Bibliografía	238
Anexos	242
Presupuesto	245
Tablas de análisis visual cualitativas y cuantitativas	248

Presentación

RESUMEN

A pocos metros es un proyecto que nace por el interés en la observación por los diferentes sucesos cotidianos que se dan dentro de la ciudad y cómo estos se manifiestan de distintas maneras variando de un punto a otro. Su finalidad es contrastar visualmente el entorno y manifestaciones socio-culturales propias de distintos sectores de la ciudad de Santiago, específicamente aquellos espacios que corresponden a las estaciones terminales del metro de la capital.

Para esto, la metodología desarrollada fue un estudio visual del entorno en las estaciones terminales del metro de Santiago que consistió en toma de fotografías para llevarlas a fichas y tablas de análisis cualitativo y cuantitativo. Posterior a esto y dado las diferencias que se presenciaban de un punto a otro se elige tomar las imágenes de una misma línea y sus dos estaciones terminales para crear una única imagen mitad y mitad donde se ve el contraste desde un punto similar y finalmente se concreta como una exposición de manera coherente y consistente.

Los resultados presentes en el proyecto son varios, el más evidente es que efectivamente sí existe un contraste dentro de la ciudad que no se da solo en la arista pobreza/riqueza, sino que se da también en el uso de diferentes materiales de un punto a otro, el tipo de comercio y hasta en las áreas verdes, pero por otra parte se presentan similitudes en algunos puntos de la capital. Por otra parte el observador tiene la posibilidad de decir, conocer o reconocerse en el espacio mostrado en las fotografías lo que conlleva una variable emocional.

Finalmente *A pocos metros* es un ejercicio que destaca dado el carácter interdisciplinar que posee y además su gran valor está en lo replicable que es como metodología ya que en la ciudad son varios los sucesos que ocurren que son dignos de ser retratables para que otros tengan la oportunidad de conocer algo nuevo y valorarlo.

Palabras claves: Metro de Santiago · Visualización del entorno · Espacio Público · Fotografía

MOTIVACIONES PERSONALES

Hace doce años mi familia decidió venirse a vivir a las periferias de la comuna de Santiago, hacia la zona del Cajón del Maipo, esto tuvo como consecuencia un cambio en mi manera de movilizarme situación que tuvo un auge cuando comencé la vida universitaria con trayectos de mínimo una hora entre mi hogar y la universidad.

En los recorridos diarios y cotidianos, en mi caso, el metro más cercano a mi hogar es Plaza Puente Alto, estación terminal dentro de la comuna señalada; esta situación de viajar de un punto extremo a otros ocasionó que comenzara a observar los diferentes paisajes y entornos que se forman en la ciudad y a las fueros de las salidas de la estaciones.

Es por esto, que tras esta observación de cambios de entorno que vivo a diario tras salir de mi casa e ir hacia algún lugar de la capital nace el interés de verificar ¿qué es lo que realmente cambia entre un lugar y otro? Es por esto que busqué constatar el contraste que existe en la ciudad que habito tomando de la mano el medio de transporte que más pasajero lleva a diario dentro de Santiago para ver cómo se articula la ciudad en diferentes puntos en su cotidianidad.

INTRODUCCIÓN

En esta memoria se fundamenta la elaboración de un proyecto que abarca la observación y posterior estudio del entorno de manera visual para contrastar la ciudad de Santiago mediante su espacio público.

El espacio público está definido en los exteriores de las estaciones terminales del Metro de Santiago, medio de transporte que moviliza a la gran mayoría de habitantes y que su expansión responde al crecimiento de la ciudad y que con el presente proyecto busca dar visibilidad a los sucesos cotidianos que ocurren dentro de la ciudad con elementos tangibles como el carro de mote con huesillo, la florería rosa, la distinción de diferentes tipos de áreas verdes, entre otros factores.

En el documento se hace constancia del proceso investigativo mediante la fundamentación con la realidad actual de Santiago en el ámbito cultural, social y económico y cómo afecta y cambia los entornos dentro de la ciudad. Para la fundamentación de la investigación, continúa con el desarrollo de los antecedentes como el proceso de construcción del Metro de Santiago y cómo afectó a la ciudad además del crecimiento de esta misma en los últimos 70 años. Por último en el marco teórico se analiza el concepto de espacio público en donde está inmersa la ciudad, la fragmentación urbana y el lugar y no lugar además de converger desde el área del diseño con la visualización del entorno en base a la percepción visual.

Metodológicamente se desarrolló un estudio visual del entorno de las estaciones terminales del Metro de Santiago a través de fotografías llevadas a formato de fichas con tablas de investigación cuantitativa y cualitativa para finalmente llegar al proyecto de diseño con la visualización a través de una exposición en la que se hizo la creación y edición de las imágenes, pensamiento visual en la manera de exponerlo e informarlo finalizando con las respectivas conclusiones.

Durante la finalización de este proyecto se inauguró la línea 3 del Metro, razón por la cual no está considerada dentro de este y además se cambió el nombre del Transantiago al de Red!.



Fundamentación



PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Se señala que Santiago ha desarrollado un crecimiento horizontal también llamado mancha de aceite “usado como símil porque el crecimiento urbano se da no necesariamente en forma continua, pero los espacios intermedios se van llenando de la misma forma como lo hace una gran mancha de aceite al crecer, que tiende a unir las distintas gotas más pequeñas que la rodean” (DUCCI, 1998, PÁG. 93) o hacia la periferia concentrado en las comunas de Quilicura, Puente Alto, La Pintana y Colina (fig.1). Uno de los ejemplos más drásticos de este crecimiento es el caso de Bajos de Mena, ubicado en la comuna de Puente Alto, sector que considera 120.000 habitantes y no presenta consultorios, comisarías, bomberos, farmacias, jardines infantiles ni colegios teniendo como consecuencia la falta de infraestructura en el espacio público.

Sin embargo, gran parte de los santiaguinos viven una realidad opuesta: habitan espacialmente segregados en zonas con serios problemas de habitabilidad y salud urbana, tiene poco acceso a servicios e infraestructura de calidad, experimentan problemas de conectividad, déficit de áreas verdes, carencia de equipamiento, entre otros asuntos. (GORE, 2016)

Fig. 1

PRINCIPALES COMUNAS QUE REGISTRARON CRECIMIENTO ABSOLUTO POSITIVO Y NEGATIVO EN EL PERÍODO INTERCENSAL 2002-2017. CANTIDAD DE PERSONAS.

REGIÓN	COMUNA	POBLACIÓN TOTAL CENSO 1992	POBLACIÓN TOTAL CENSO 2002	POBLACIÓN TOTAL CENSO 2017	CRECIMIENTO ABSOLUTO 2001 - 2017
Región Metropolitana	Santiago	236.453	214.159	404.495	190.336
Región Metropolitana	Quilicura	41.124	126.326	210.410	84.084
Región Metropolitana	Puente Alto	251.283	491.222	568.106	76.884
Región de Antofagasta	Antofagasta	227.065	289.477	361.873	72.396
Región de Los Lagos	Puerto Montt	128.811	174.038	245.902	71.864
Región Metropolitana	Colina	50.479	76.426	146.207	69.781
Región Metropolitana	El Bosque	169.713	175.212	162.505	-12.707
Región Metropolitana	La Pintana	169.454	190.270	177.335	-12.935

Fuente: Adaptado de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2016)

Fig. 2

TIEMPOS DE TRASLADO EN MINUTOS, PROMEDIO POR COMUNAS

GRAN SANTIAGO	MINUTOS
San Bernardo	62,28
Puente Alto	61,94
La Pintana	60,38
Maipú	59,08
Cerro Navia	58,96
El Bosque	58,94
Renca	56,26
La Florida	55,13
Pudahuel	53,88
Peñalolen	52,43
Quilicura	51,37
La Granja	50,93
Macul	49,03
Colina	47,92
Conchalí	47,91
Quinta Normal	46,82
Estación Central	46,15
Pedro Aguirre Cerda	44,97
Recoleta	44,76
San Miguel	42,45
Ñuñoa	40,08
Santiago	39,87
Las Condes	34,48
Providencia	31,62

Nota: recuperado de *De la casa al trabajo: Análisis de un tiempo perdido*. Fuente: Elaboración propia, en base a la CASEN 2015 (Ministerio de Desarrollo Social).

Los problemas de conectividad en el transporte público no solo se generan por la lejanía desde un punto a otro; desde la inserción del Transantiago el año 2007, el transporte vía Metro de Santiago aumentó de 1,2 a 2,3 millones de pasajeros, lo que se reduce a 6 personas por metro cuadrado en hora picy con tiempos de viaje promedio de 47,6 min (fig.2). Además se debe considerar la mala calidad del servicio en tiempos de espera, filas y hacinamientos en buses, andenes y trenes (fig.3) lo que origina tanto cambios físicos como en la manera en que se transita el entorno dependiendo del horario en



Fig. 3

↑: Paradero Los Dominicos. Elaboración propia

↓: Estación intermodal Vespucio Norte. Elaboración propia

que se observe. Por otra parte, existe una densificación en el centro de la ciudad materializada por la construcción de edificaciones de gran altura, en espacios en el que cada apartamento tiene una mínima cantidad de metros cuadrados los cuales generan verdaderos "guetos verticales". Esto se debe a la ausencia de Planes reguladores comunales, caso que quedó expuesto con la comuna de Estación Central (fig.4) en donde el Colegio de Arquitectos se manifestó.

Es urgente cambiar nuestro paradigma de desarrollo, basado en la explotación



Fig. 4

↕: Edificio de 24 pisos. Las Rejas 65, comuna Estación Central



intensiva y voraz de los recursos naturales y culturales que tenemos por otro modelo que sea capaz de conciliar desarrollo con cuidado del medio ambiente donde la planificación, el ordenamiento territorial y el diseño urbano son claves de la solución que permitan un mejor entorno para todos. (ELIASH, 2018)

El crecimiento vertical se está dando como señala el gráfico (fig. 1) en la comuna de Santiago Centro, pero también según la Tercera, destacan otras comunas céntricas como Providencia, Ñuñoa y Quinta Normal con viviendas que no superan los 35 m², valores excesivos en los arriendos y un estado de bienestar precario dada las malas instalaciones como ascensores y espacios comunes, pero que a su favor tienen una buena ubicación considerada cerca del metro y acceso a servicios. Esto tiene como consecuencia la densificación del centro de la ciudad, lo que genera no solo menor cantidad de espacio en lo privado de la vivienda, sino que la sobrepoblación en el espacio público en lugares como paraderos, metros, veredas y calles y también en la búsqueda de áreas verdes en la capital.

Destruyendo sectores enteros del centro, reemplazando casas o edificios antiguos con valor patrimonial e histórico por torres que superan a veces treinta pisos (Hidalgo, 2010). Además, los efectos son también sociales porque estos procesos conducen a una renovación de la población. La mayoría de los nuevos residentes son familias monoparentales, solteros o parejas sin hijos que eligen vivir en el centro por su localización cerca del trabajo, por los transportes y por la proximidad de sus redes sociales, profesionales y familiares (Contreras, 2011). Son individuos que construyen sus espacios de socialización afuera del barrio y que no buscan construir relaciones con su entorno cercano. Por lo tanto, son personas que se distinguen de los habitantes de origen en sus costumbres y prácticas socio-espaciales cotidianas, pero también en su concepción del barrio. (COLIN, 2017, PÁG. 103)

La industria inmobiliaria ha sabido no solo interferir en el espacio privado con la construcción de grandes torres que albergan millones de familias, sino que como señala Colin, existe una despreocupación hacia el valor patrimonial e histórico de edificios y barrios que se ven afectados.

La magna construcción y concentración en el centro de Santiago tiene relación con el alza en los índices migratorios dentro del país (fig. 5), no solo existe una repoblación en el espacio, a su vez, son nuevas costumbres y maneras de vivir las que se insertan en el entorno que pueden ser vista por ejemplo en la gastronomía callejera presente en el centro de Santiago. (fig. 6) y en donde comunas como Recoleta con altos niveles de vivienda inmigrantes llevándose un 17% del total ha tomado en consideración la realidad y toma acciones tales como el *Festival migrantes en recoleta* o el caso de la instalación en el pesebre el año 2017. (fig. 7)

Fig. 5

LISTADO DE COMUNAS QUE CONCENTRAN MÁS DEL 70% DE LAS SOLICITUDES DE VISA EN EL PAÍS. VALORES TOTALES PARA SEIS NACIONES PRINCIPALES Y TOTAL COMUNAL DE SOLICITUDES 2011 A 2015

COMUNA	ARGENTINA	BOLIVIA	COLOMBIA	ECUADOR	HAITÍ	PERÚ	TOTAL SOLICITUDES COMUNAL
Santiago	2.906	4.035	23.994	3.192	937	42.114	101.167
Antofagasta	599	15.022	26.317	1.259	4	10.511	56.566
Las Condes	4.222	1.102	2.707	537	25	5.938	33.440
Iquique	246	15.759	2.852	863	3	9.082	32.086
Calama	361	20.151	3.913	351	4	3.763	29.408
Recoleta	360	3.210	2.111	650	713	15.881	26.440
Independencia	124	1.302	3.245	604	665	15.567	23.045
Providencia	2.281	742	2.060	397	51	3.197	21.851
Estación Central	153	1.478	2.490	600	3.198	8.597	18.385
Arica	94	6.097	748	208	0	6.044	13.772
Ñuñoa	763	1.741	1.905	272	30	2.709	11.627
Copiapó	307	4.973	2.515	413	5	1.861	11.049
Quilicura	277	212	1.131	185	5.694	2.066	10.668
Quinta Normal	133	298	1.979	336	210	5.430	9.123
La Florida	312	267	1.967	393	137	3.104	7.843
Maipú	421	242	2.060	629	445	2.105	7.792
Peñalolen	192	412	1.006	229	62	4.558	7.352
Lo Barnechea	415	569	613	130	27	3.773	7.343
Viña del Mar	1.025	296	953	283	26	905	7.167
Vitacura	644	334	471	68	5	3.030	6.860

Fuente: Adaptado de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2016)



Fig. 6

κ: Fotografía puesto de comida Venezolana centro de Santiago.

λ: Fotografía carro de sopaipilla con ketchup y mostaza

Fig. 7

→: Instalación municipalidad de Recoleta sobre migración



Las líneas divisoras comunales dentro de la ciudad hacen que cada comuna presente diferentes intereses de acuerdo a necesidades u oportunidades como el caso mencionado anteriormente, pero también estos gastos municipales realizan cambios físicos dentro del espacio público en torno al orden, higiene y áreas verdes (fig. 8), en lo que existen grandes diferencias entre la comuna de Vitacura versus La Pintana presentes en los extremos del gráfico. (fig. 9)

Estos valores en la ciudad de Santiago, no solo muestran las diferencias que existen entre un lugar a otro, sino los diferentes fenómenos que van conformando el entorno en el espacio público, ya sea desde una perspectiva social, económica o cultural.

Fig. 8

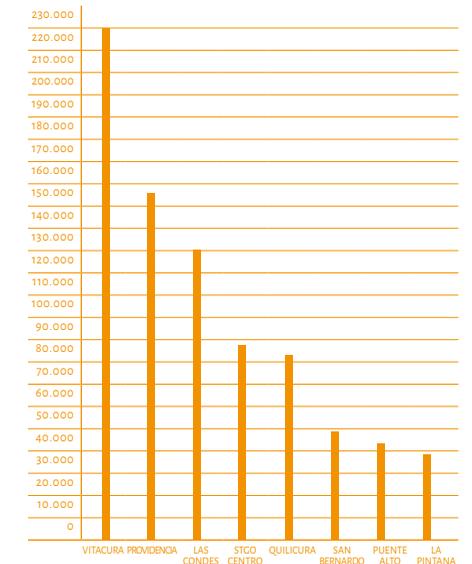
κ: Espacio público sector Los Dominicos

ν: Espacio público sector San Pablo



Fig. 9

GASTOS EN BIENES Y SERVICIOS COMUNALES POR HABITANTE 2016



Fuente: elaboración propia con base en datos del Sistema Nacional de Información Municipal (2016)

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño hecho para los ojos constituye hoy, el medio fundamental de la comunicación social. Su designio más noble es trabajar para mejorar nuestro entorno visual, hacer el mundo inteligible y aumentar la calidad de vida; aportar informaciones y mejorar las cosas; difundir las causas cívicas y de interés colectivo y cultural. Su especificidad como disciplina es transmitir sensaciones, emociones, informaciones y conocimiento. (COSTA, 2003, PÁG.11)

Por otra parte, el diseño tiene el sentido de poder trabajar para otros; no solo en el contexto de la elaboración de productos cotidianos o industriales como el diseñador industrial, sino que también en el entendimiento de la sociedad que habitamos, es decir, como generadores de contenido inmaterial “ya no somos dibujantes de monitos, no nos dedicamos solo a lo tangible, sino que también a lo intangible: no fabricamos productos, fabricamos eventos, experiencias, situaciones” (ALVAREZ, 2014, PÁG. 25)

Resulta pertinente pensar el Diseño como un saber inscrito en un contexto de conocimientos heterogéneos y en constante transformación. La producción de investigación como una decisión política, el integrarse en discusiones culturales que están en sintonía con la realidad social, y ser parte de aquellos diálogos que piensan la construcción de sociedad, son acciones que dan paso a construir de manera conjunta el devenir del Diseño como conocimiento, es decir, tránsito y diálogo continuo como norte —o sur— de la investigación. (PASTOR, 2017, PÁG. 96)

Por lo tanto, el diseño gráfico se une al entorno como una herramienta investigativa generando modelos de análisis para la representación visual del entorno, en una búsqueda de contenido de lo cotidiano en diferentes puntos de la capital, como las estaciones terminales del Metro de Santiago dada las diferentes afluencias de pasajeros por estación y horario, el perímetro que conforma de la ciudad, la formación de “polos” ya que tiene dos puntos opuestos y por último el contraste compuestos por los diferentes elementos tangibles e intangibles presentes en el espacio público.

En la mayoría de los casos podemos llegar a comprender el estilo de vida de un pueblo por las pruebas acumulativas proporcionadas por los actos cotidianos y por el carácter de las circunstancias físicas en las que ocurren. Al tratar de describir las actitudes hacia el entorno de pueblo no alfabetizados, he tenido en cuenta sus leyendas y cosmografías, así como sus entornos físicos y las actividades que allí tienen lugar. (TUAN, 2007, PÁG. 234)

Se hace necesario la investigación visual del entorno a través de la imagen ya que entrega el elemento objetivo al plasmar la realidad tal cual es a través de colores, formas y materiales pero a su vez entrega lo subjetivo cuando el espectador se siente representado o por el contrario, conoce algo nuevo mediante esta. Lo que nos rodea como lo más próximo genera un sentimiento de cercanía, seguridad y reconocimiento pero es necesario el avistamiento de otros entornos dentro de la misma ciudad no solo para el conocimiento, sino que también para generar nuevas perspectivas ampliando la visión de la realidad mediante imágenes que la representen.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

GENERAL

Contrastar visualmente el entorno y manifestaciones socioculturales propias de distintos sectores de la ciudad de Santiago, específicamente aquellos espacios que corresponden a las estaciones terminales del metro de la capital.

ESPECÍFICOS

- Identificar las estaciones terminales y su delimitación política y social en la ciudad de Santiago.
- Registrar la visualidad del entorno a través de los elementos tangibles e intangibles que la conforman.
- Clasificar y sistematizar dicha información a través de tablas de análisis visuales cuantitativas y cualitativas.
- Comparar la información y generar contrastes visuales a través de fotografías.

ANTECEDENTES

HISTORIA METRO DE SANTIAGO

El primer ferrocarril subterráneo fue inaugurado el año 1863 en la ciudad de Londres, su importancia radica en la tridimensionalidad que le otorga a la superficie ya que pueden ir bajo tierra o sobre esta como lo que ocurre actualmente con el caso del Metro de Santiago y sus diferentes líneas.

La búsqueda de nuevas maneras de moverse dentro de la ciudad responden a comienzos del siglo XX dada la migración campo – ciudad y además por el cierre de las minas salitreras del norte del país, lo que llevó a una masificación y congestión de la capital, donde la Alameda era una de las pocas avenidas que daba abasto con los diferentes tipos de transporte en la época.

Dentro de la historia de Chile se inscriben varios pre proyectos ferroviarios y metropolitanos para Santiago; el primero que no tuvo mayores estudios y por lo mismo no es oficialmente considerado fue el Proyecto de Hernán Edwards (1917) que planteaba una línea entre Estación Central y la Iglesia San Francisco por Alameda. A continuación breve descripción de los proyectos antecesores al Metro de Santiago.

Proyecto de Luis Lagarrigue (1925 - 1928)

Luis Lagarrigue¹ fue un Ingeniero que propuso como proyecto dos líneas principales, la primera oriente – poniente por Alameda entre Estación Central y Plaza Italia y otra norte – sur por Arturo Prat e Independencia por los sectores de Franklin. El informe terminado en 1928 a pesar de tener todo favorable para su construcción no prosperó.

Proyecto de Karl Brunner (1932)

En 1929 fue contratado Karl Brunner², urbanista austriaco como Consejero Técnico de Obras Públicas por el Gobierno de Chile para realizar los planes

de remodelación y planificación de Santiago, en su libro también tuvo la idea de la creación de una red subterráneo de dos líneas que al igual que el proyecto anterior existía una de Este – Oeste que pasaba por la Alameda desde Estación Central hasta Plaza Italia y el cambio viene en la de Norte – Sur que iba por Avenida La Paz desde el Cementerio General hasta el Llano Subercaseaux. Si bien es bastante similar a la planificación anterior, en esta se suma la ramificación de estas líneas en el final de su recorrido con tranvías en la superficie que irían hacia las comunas de Recoleta, Independencia, avenidas importantes como Gran Avenida, La Legua, Ñuñoa, Macul, Yungay y el ex aeropuerto de Cerrillos por Camino a Melipilla.

Dentro de los aportes de estos estudios no está solo la construcción del metro con sus dos líneas, sino la inclusión de un único sistema junto a los tranvías que tenían dirección hacia las afueras de la ciudad lo que se resume en la visión de expansión urbana que ya estaba manifestando la ciudad durante esos años.

Proyecto Quirós • Kelemen • Contesse • Barriga, continuado y presentado por Leopoldo Guillén (1940 – 1952)

"En 1940 Gabriel Quirós, director del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas junto a Jorge Kelemen, Alberto Contesse y Alberto Barriga elaboran el "Estudio acerca del servicio de movilización colectiva de Santiago", que sería publicado en 1944 en los anales del Instituto de Ingenieros de Chile y que sería continuado por el también director del MOP Leopoldo Guillén, que lo publicaría con el nombre de "Metropolitano de Santiago 1952. (ROJAS, 2015, PÁG. 33)

El fin de estos informes era encontrar las falencias presentes en los diferentes transportes de la capital los cuales tenían una competencia y terminar la congestión en lugares céntricos de la ciudad.

Por ende, el primer pensamiento para la solución fue la construcción de una vía terrestre de 60 metros de ancho desde Estación Mapocho hasta Gran avenida, pero dado el valor de esto, también se pensó en la construcción de un tren subterráneo de 11 km de longitud. Los trazados de las líneas serían los siguientes:

1. El proyecto lo presentó tras una larga estadía en París y el ver en vivo la obra realizada por la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain, la constructora de la Línea 1 del Metro de la capital de Francia.

2. En 1933 diseñó un plan para Santiago de Chile, que fue aprobado cinco años más tarde, lo que es conocido como el Barrio Cívico de Santiago.

Línea Norte-Sur: por Gran Avenida desde Lo Vial, Llano Subercaseaux, San Diego, Gálvez, Bandera y tras cruzar el río Mapocho sigue por un circuito de una sola vía por Recoleta, Av. Chile e Independencia.

Línea Oriente-Poniente: por Alameda desde Jotabeche hasta Estado, donde se inclina al sur – oriente para tomar una diagonal consultada en el plano regulador, donde sigue por Santa Isabel hasta Av. Bustamante. Un segundo tramo de esta línea continúa el trazado por Santa Isabel hasta José Miguel Infante, donde se bifurca con un ramal hacia el Estadio Nacional y otro hacia el Oriente.

Proyecto de la Comisión Metropolitana de Tránsito Rápido de Santiago (1965)

Tras la creación de la Oficina de Transporte Metropolitano en el Ministerio de Obras Públicas en el año 1965 con Juan Parrochia³ como máxima cabecera comenzaron una serie de estudios para la resolución de los problemas viales dentro de la ciudad de Santiago.

Esta comisión, llamada “Comisión Metropolitana de Tránsito Rápido de Santiago”, realizó acciones inéditas en Chile para obtener datos, como una encuesta de Origen – Destino donde se entrevistó a 30 mil personas, conteos de automóviles pasando por puntos clave y un levantamiento de las líneas de locomoción colectiva en funcionamiento, con el fin de esbozar soluciones para el transporte de la capital. (ROJAS, 2015, PÁG. 38)

Este proyecto sentó las bases para la futura construcción de las líneas del metro de Santiago, además de la conformación de lo que hoy conocemos como Metrotren. Esta misma comisión hizo un llamado de una licitación internacional para efectuar los estudios del Plan de Transporte para Santiago.

3. Considerado el Primer Director General de Metro de Santiago, pero también ocupó otros cargos públicos como Director de Planeamiento y Urbanismo del M.O.P. (1964 - 1966); Primer Director de Planificación y Presupuesto de Obras Públicas y Transporte de la Oficina Nacional de Planificación (1968 - 1970); Primer Director de Vialidad Urbana Nacional (1971 - 1973); Primer Director General de Metro, Vialidad Urbana y Estudio de Transporte Urbano Nacional (1973 - 1974)

ESTUDIOS

1. Informe sobre el estudio de la inversión previa de los sistemas de transporte urbano de la República de Chile (1967)

Este estudio estuvo a cargo de Japón, en el que una comisión viajó y se propone lo planteado en años anteriores: la construcción de dos líneas de metro; estas líneas van desde Neptuno con Dorsal pasando por la Alameda hasta Santa Rosa y la segunda, desde Alameda con Santa Rosa hasta el paradero 25.

2. Estudio del sistema de transporte metropolitano de Santiago de Chile (BCEOMSOFRETU- CADE) 1968

La Comisión Metropolitana de Tránsito Rápido de Santiago da por ganador al consorcio Franco Chileno conformado por los franceses de las Oficinas Centrales de Equipamiento de Ultramar (BCEOM) – Sociedad Francesa de Estudios de Transporte Urbano (SOFRETU) y la oficina chilena CADE.

El voluminoso estudio comprendía resultados de encuestas de origen y destino, un estudio de los recorridos de buses del Gran Santiago, un análisis de la infraestructura de transporte de la capital y simulaciones computacionales del tránsito en tres escenarios: en el caso que no se construyera nada, en el caso de construir solo soluciones viales (Red de Transporte Vial) y en el caso de construir metro y soluciones viales (Red de Transporte Independiente y Red de Transporte Vial Complementaria, respectivamente). El consorcio propuso construir cinco líneas, tres urbanas y dos suburbanas, de manera de llegar a los 100 kilómetros de red en el año 2000. (ROJAS, 2015, PÁG. 45)

Este es el primer estudio que crea 5 líneas de metro en comparación a las 2 que se anunciaban con anterioridad.

Estás eran las líneas y sus recorridos:

Línea 1: Desde San Francisco con La Estrella, en la actual comuna de Pudahuel, pasando por San Francisco, Neptuno, Alameda, Providencia, Vitacura, Kennedy hasta Américo Vespucio.

Fig. 10

↓: Proyección plano metro finalizado proyecto BCEOMSOFRETU- CADE



Línea 2: Desde la calle Zapadores por Independencia, Vivaceta, Norte-Sur, Gran Avenida hasta el paradero 28.

Línea 3: Desde Américo Vespucio por Recoleta, Avenida La Paz, Puente, Ahumada, Arturo Pratt, Matta, Irarrázaval, Diagonal Oriente hasta Tobalaba.

Línea 4: Desde Puente Bulnes por el Ferrocarril Longitudinal hasta San Bernardo.

Línea 5: Desde la estación Renca de Ferrocarriles del Estado usando la línea férrea existente hasta Mapocho, para después continuar bajo Cardenal Caro, Bustamante, para emerger nuevamente en la estación Ñuñoa y seguir por el ese tiempo existente ferrocarril de circunvalación, luego por el actual tendido a Melipilla para doblar al poniente a la altura de 5 de abril llegando hasta el Templo de Maipú. (ROJAS, 2015, PÁG. 46)

El 29 de Mayo de 1969 comienzan las excavaciones en Las Rejas con Alameda previo acuerdo con empresas de cañería y conductos subterráneos como Chilectra, Gasco, Compañía de teléfonos y de Agua potable en Santiago.

Juan Parrochia Beguin fue el encargado de llevar el equipo durante la construcción del primer tramo de la línea 1, con problema como cortes de presupuesto e incluso la expulsión del urbanista, en el gobierno de Allende fue posible la continuidad a pesar de las críticas al considerarlo un transporte para ricos.

El 17 de Noviembre de 1973 la junta de gobierno le ofreció la dirección del metro de Santiago a Raúl Aitken Lavanchy, pero este le cedió su lugar a Juan Parrochia.

Finalmente, el 15 de septiembre de 1975 se inauguró la Línea 1. El metro iba desde estación San Pablo hasta La Moneda. Dos meses después, el 26 de noviembre de 1975, tras discutir con un ministro, Juan Parrochia renunció a su cargo. (FELICIDAD, 2016, PÁG. 49)

La construcción de las líneas del metro fue y continúa siendo un proceso largo, es por esto mismo que muchos gobiernos han tenido que hacerse cargo de modificaciones y construcciones de nuevas líneas.⁴

4. Cuando la línea 1 llevaba un año en operación, se generaron gracias al dibujantes, diseñador y arquitecto Jaime Escudero Sanhueza pictogramas de cada estación. (fig. 11)

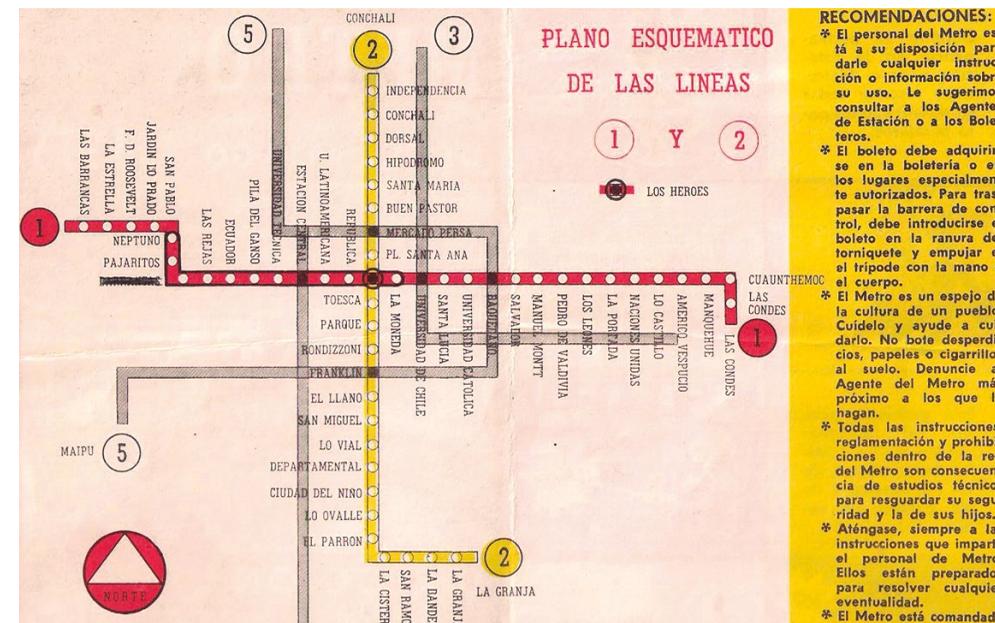
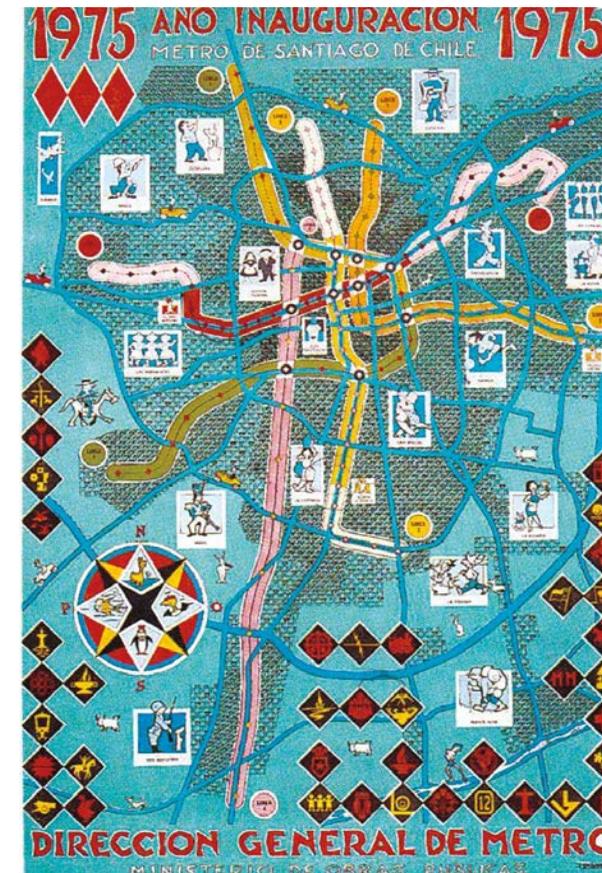


Fig. 11 a 13

κ: Plano metro de Santiago, 1975

⤵: Banderín inauguración metro de Santiago, 1975

⤵: Plano esquemático línea 1 y 2 metro de Santiago

Dentro de la dictadura algunas medidas anecdóticas es el cambio de nombre de la estación Violeta Parra a su actual nombre San Pablo y lo mismo ocurrió con varias estaciones como por ejemplo Manuel Montt que en un comienzo fue Tajamar o Santa Ana que era Santo Domingo en sus primeros planos.

El gobierno consiguió un nuevo crédito por 25 millones de dólares para las obras demoradas y, en 1974, otros 125 millones para la Línea 2, que se inauguraría el 31 de marzo en 1978, tal como está consignado en el oficio 75347 con la respuesta de Juan Parrochia a diversos requerimientos de la Contraloría.

El 7 de enero de 1974 se emitió el Decreto con Fuerza de Ley n° 257 que creó la Dirección General de Metro en el Ministerio de Obras Públicas. Era la tercera Dirección General de la cartera, después de Obras Públicas y Aguas. Era un gigante con atribuciones para expropiar, construir, contratar créditos, licitar. Una señal contundente de que las obras se acelerarían y terminarían.

(FELICIDAD, 2016, PÁG.64)

En Marzo de 1977 se realizó la primera extensión de la línea 1 hacia Salvador y en 1978 se inaugura la línea 2 desde los Héroes a Franklin llegando a fin de año hasta Lo Ovalle. En 1980 se realiza la extensión de la línea 1 hasta Escuela Militar la que fue su estación terminal hasta el año 2010 que ingresa Los Dominicos que se mantiene hasta hoy en día.

Posterior en 1987, se inauguran las estaciones Santa Ana y Mapocho que luego del descubrimiento por las excavaciones del Puente Cal y Canto lleva ese nombre, luego en 1997 se inaugura la línea 5 del metro desde Bellavista la Florida hasta Baquedano y un año después la unión con Santa Ana, la gracia de estos trabajos fue que se realizaron bajo tierra por lo bajo la invasión de la superficie por las obras.

En el 2000 crece la línea y se insertan tres estaciones que cruzan el centro de la capital: Bellas Artes, Plaza de Armas y Santa Ana, esta última es conexión con la línea 2. Durante el año 2002 se inicia la construcción de la línea 4 del metro con dirección a Plaza de Puente Alto lo cual finiquitó el año 2005 con los tramos de Grecia hacia Tobalaba y de Vicente Valdés hacia Puente Alto. Por otro lado, en la línea 5 seguían las extensiones con

SÍNTESIS CRECIMIENTO RED METRO DE SANTIAGO 1975 - 2017

LÍNEAS METRO	FECHA	TRAMO	LONGITUD
1 Longitud total: 19,8 km	15 Septiembre 1975	San Pablo – La Moneda	8.2 km
	31 Marzo 1977	La Moneda – Salvador	3.2 km
	22 Agosto 1980	Salvador – Escuela Militar	4.5 km
	07 Enero 2010	Escuela Militar – Los Dominicos	3.8 km
2 Longitud total: 20,6 km	31 Marzo 1978	Los Héroes – Franklin	4.9 km
	21 Diciembre 1978	Franklin – Lo Ovalle	4.8 km
	15 Septiembre 1987	Los Héroes – Cal y Canto	1.7 km
	08 Septiembre 2004	Cal y Canto – Cerro Blanco	1.6 km
	22 Diciembre 2004	Lo Ovalle – La Cisterna	2.3 km
	25 Noviembre 2005	Cerro Blanco – Einstein	1.9 km
	21 Diciembre 2006	Vespucio Norte	2.4 km
4 Longitud total: 24,7 km	30 Noviembre 2005	Tobalaba – Grecia	7.7 km
	30 Noviembre 2005	Vicente Valdés – Plaza Puente Alto	10.9 km
	02 Marzo 2006	Grecia – Vicente Valdés	6.1 km
	05 Noviembre 2009	San José de la Estrella	–
4A Longitud total: 7,7 km.	16 Agosto 2006	Vicuña Mackenna – La Cisterna	7.7 km
5 Longitud total: 30,7 km	05 Abril 1997	Baquedano – Bellavista de la Florida	10.3 km
	03 Marzo 2000	Baquedano – Santa Ana	2.8 km
	31 Marzo 2004	Santa Ana – Quinta Normal	2 km
	30 Noviembre 2005	Bellavista de la Florida – Vicente Valdés	–
	12 Enero 2010	Quinta Normal – Pudahuel	5.6 km
	03 Febrero 2011	Pudahuel – Plaza de Maipú	8.6 km
6 Longitud total: 15,3 km	02 Noviembre 2017	Cerrillos – Los Leones	15.3 km

Fuente: Elaboración propia, Memoria de Metro de Santiago (2017)

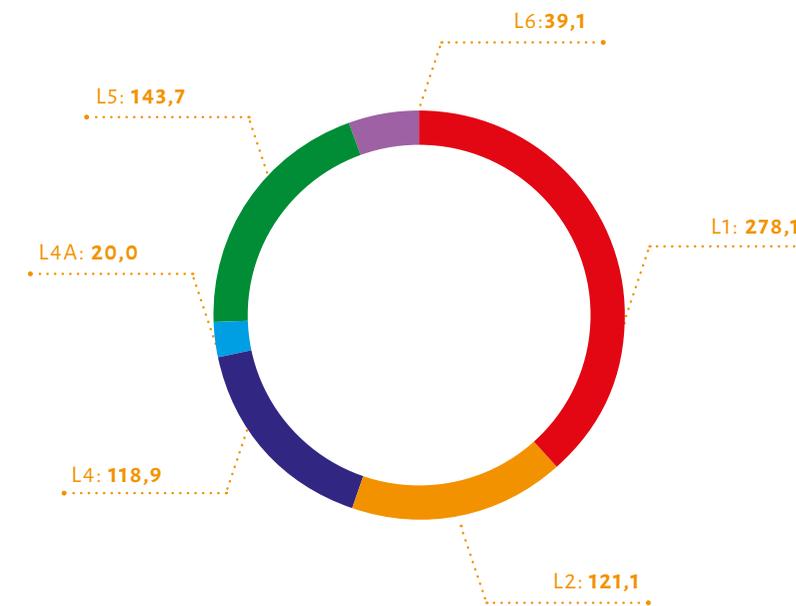
la estación Cumming y Quinta Normal y por la línea 2 Patronato y Cerro Blanco, El Parrón y La Cisterna.

Durante el 2006 se conectó toda la línea 4 además de la inauguración de la línea 4A o ramal desde Vicuña Mackenna hasta la Cisterna y también se terminó la extensión de la línea 2 con Dorsal y Vespucio Norte. El año 2007 con la implementación del Sistema Público de Transporte Transantiago el metro incrementó su afluencia en un 81% (MEMORIA METRO, 2017, PÁG. 18), además comienzan las extensiones también de las línea 1 y 5 y la estación San José de la Estrella en la línea 4; estas extensiones terminan el año 2010 con la sumatoria de las estaciones Manquehue, Hernando de Magallanes y la nueva terminal Los Dominicos hacia el oriente y Gruta de Lourdes, Blanqueado, Lo Prado, San Pablo y Pudahuel.

En el año 2011 se termina la extensión de la línea 5 hasta la estación terminal actual Plaza Maipú y se realiza el anuncio de dos nuevas líneas 3 y 6, obras que culminaron en el comienzo del 2019 descongestionando la línea 1 y 5.

Hoy en día la red cuenta con un total de 118 estaciones en las que se irán sumando la línea 7 y la extensión de la línea 2 y 3 manifestando a una ciudad que sigue creciendo y confía en el Metro de Santiago como un medio de transporte seguro.

AFLUENCIA DE PASAJEROS 2018 POR LÍNEA Y MILLONES DE PASAJEROS



Fuente: Memoria de Metro de Santiago 2018 (2019)

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN METRO DE SANTIAGO POR LÍNEA, 2010-2017

AÑO	LÍNEA 1	LÍNEA 2	LÍNEA 4	LÍNEA 4A	LÍNEA 5	LÍNEA 6
2010	259.503.138	122.301.949	115.667.403	19.028.070	104.220.314	
2011	252.686.921	120.240.606	115.597.903	18.253.850	133.160.430	
2012	257.510.318	118.650.144	117.201.479	18.932.126	136.441.701	
2013	263.632.964	121.852.993	120.104.557	19.631.216	141.654.071	
2014	261.952.437	121.908.950	119.417.498	20.289.299	144.080.968	
2015	257.416.377	118.762.305	119.7991.755	20.627.149	144.080.968	
2016	260.993.391	121.102.003	120.236.314	20.803.434	146.937.985	
2017	270.646.974	122.971.059	118.824.972	20.399.137	146.760.804	5.461.101

Fuente: elaboración propia con base en datos del INE, estadísticas mensuales de transporte (2018)

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN METRO DE SANTIAGO, 2014-2018

AÑO	TOTAL	PASAJEROS COMUNES	ESCOLARES TOTAL
2014	667.649.152	446.738.836	200.910.316
2015	661.172.193	460.274.827	200.897.366
2016	670.073.127	466.177.321	203.895.806
2017	685.064.047	482.388.712	202.675.335
2018	721.007.312	517.891.040	203.116.272

Fuente: elaboración propia con base en datos del INE, estadísticas mensuales de transporte (2018)

EXPANSIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE SANTIAGO 1930-2018

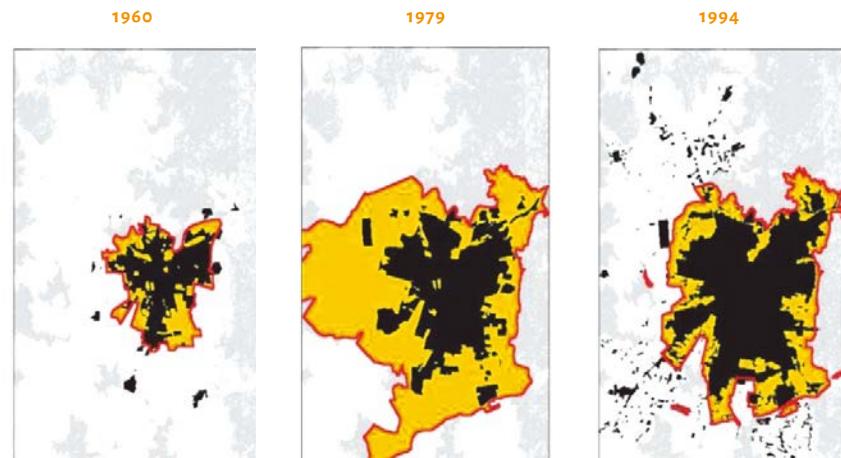
A partir de los años 30 dado por las migraciones campo – ciudad y la crisis salitrera, Santiago sufre un alza y transformación en la manera en que se mueve la ciudad. Esta densificación hizo que la población tuviera que movilizarse dentro de la ciudad, generando la expansión urbana de la capital.

Hacia el oriente, por acción de las clases medias y altas; hacia el norte, por los estratos bajos; y hacia el occidente y el sur por sectores medios y bajos. En tanto, el centro disminuyó su población y se convirtió progresivamente en un polo administrativo y comercial. La causa que explica esta nueva forma urbana es el cambio en las tecnologías de transporte. El motor diésel transformó completamente el modo de desplazarse en la ciudad lo cual permitió la urbanización y el poblamiento de nuevas comunas. (MEMORIA CHILENA, 2019)

Este crecimiento de la ciudad llevó a la realización de iniciativas para la planificación urbana, destacando a Brunner con su anteproyecto regulador de la comuna de Santiago, iniciativa que fallaba al no incluir los barrios periféricos que se estaban gestando.

Fig. 14

EVOLUCIÓN DE LOS PLANES REGULADORES Y CRECIMIENTO URBANO DE SANTIAGO 1960 - 2003



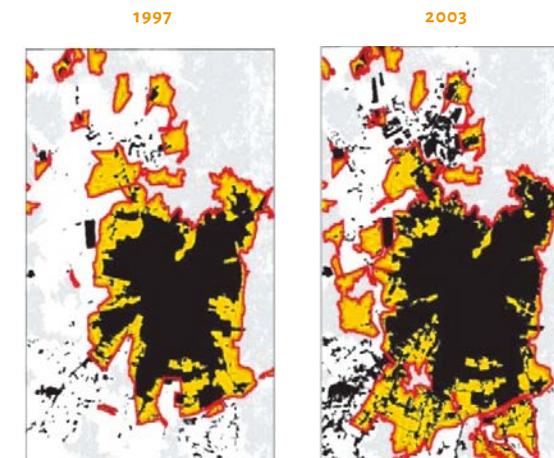
Nota: recuperado de *La expansión urbana y la segregación socio-espacial en Santiago*. Fuente: Produje, 2006:234

En 1960 se lleva a cabo un plan regulador que sumó por ejemplo la definición del trazado de la circunvalación de Américo Vespucio⁵, anillo que hasta el día de hoy segrega la ciudad de Santiago. Además sumó la fuga de industrias peligrosas o contaminantes en áreas centrales.

El Plan Intercomunal de Santiago dividió a la región (o intercomuna) en tres áreas. El área urbana era aquella que estaba dentro del límite urbano. Ahí se permitía edificar viviendas, comercios e industrias. El área suburbana quedaba comprendida entre el límite urbano y el límite suburbano, también señalado por el plan regulador intercomunal. En ella se permitían cuatro usos del suelo: parcelas agrícolas residenciales, con dimensiones mínimas entre 5.000 m² y 15.000 m²; reservas forestales; áreas agrícolas en reserva; y áreas destinadas a usos específicos, tales como aeródromos, campos militares o áreas para turismo. Por último, el área rural, que comprendía todo el territorio más allá de los límites suburbanos, se reservaba para la agricultura. (PETERMANN, 2006, PÁG. 211)

Posteriormente en 1979, se generó una Política nacional de desarrollo urbano

5. En sus inicios, la circunvalación delimitaba el perímetro entre la urbe y la periferia, hoy en día cruza más de 20 comunas dentro del Gran Santiago.



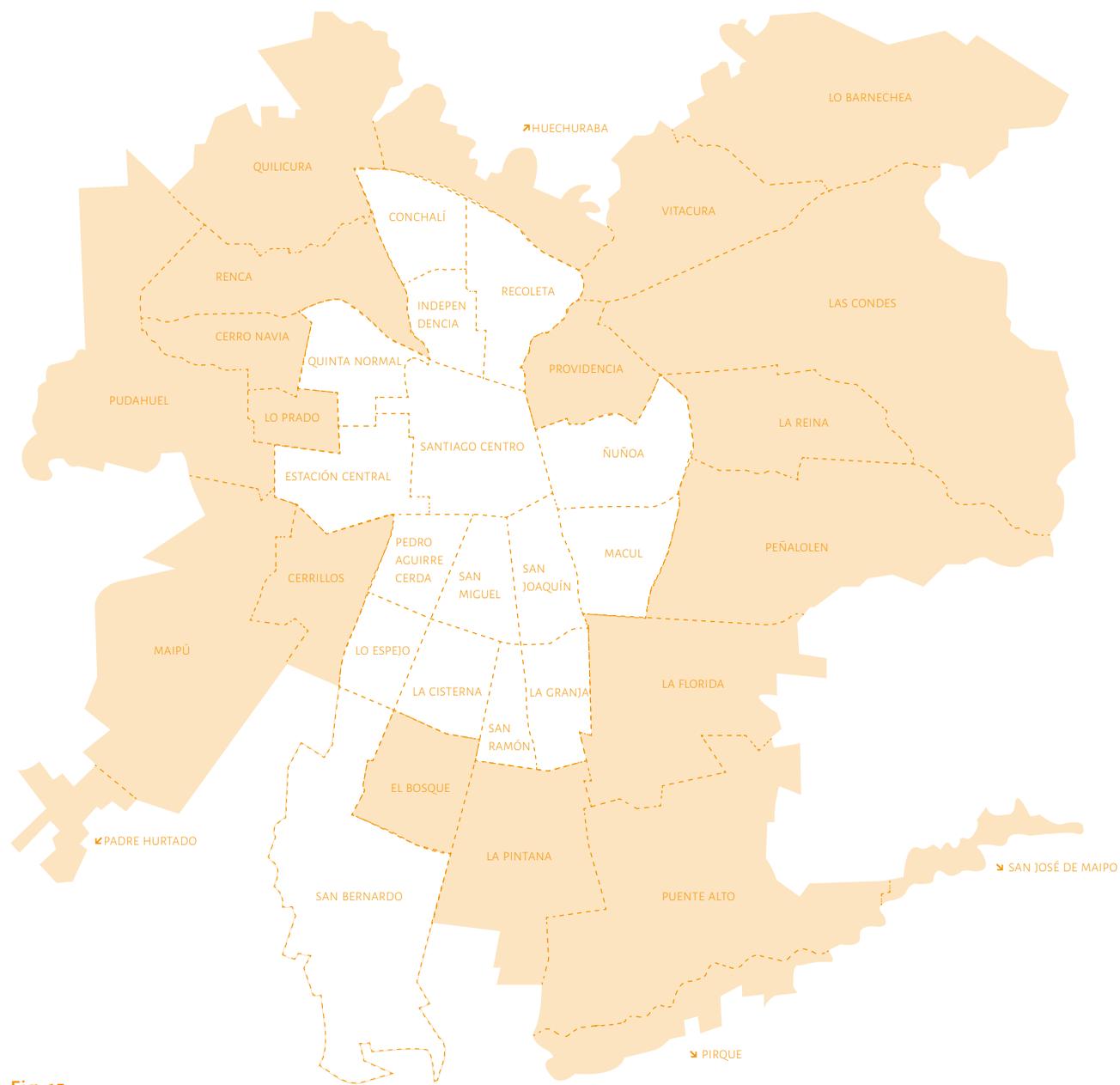


Fig. 15

SANTIAGO: TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL 1982-2002

● Desde 3.580 a 16.130 habitantes por año ○ Desde -1.448 a -25 habitantes por año

Nota: Recuperado de *Santiago de Chile. antecedentes demográficos, expansión urbana y conflictos*.
Fuente: medina (2005)

que cambió lo antes planificado, "estableciendo que el suelo urbano no era un recurso escaso y por tanto definiendo un sistema de planificación flexible que liberó a los inversionistas de restricciones tales como el límite urbano o la faja de protección suburbana" (MEMORIA CHILENA, 2019)

Las consecuencias de esto, fue el aumento del tamaño de la ciudad dado el uso de terrenos agrícolas lo que llevó al incremento de la segregación espacial y el aumento de los tiempos de viaje. Desde ahí se ha buscado la mejora para detener el crecimiento horizontal de la ciudad, políticas que han fallado. Entre 1970 y 1991 se han perdido 16.699 hectáreas agrícolas.

Durante la dictadura y la apertura al sistema económico neoliberal se generó la Política Nacional de Desarrollo Urbano que consistió en la apertura del mercado inmobiliario lo que provocó la segregación y expulsión de personas hacia la periferia de la ciudad con la conformación de barrios lejos de recursos, largos tiempos de viaje y mala locomoción lo que provocó el crecimiento llamado "mancha de aceite"⁶.

Esta lógica de provisión masiva en la periferia fue la norma desde fines de los años 70. Por lo pronto, de acuerdo con las estadísticas presentadas en Hidalgo (2004), de las casi 160 mil viviendas sociales construidas entre 1978 y 1995, el 75% se ubicó fuera del anillo de Américo Vespucio. (BERGOEING & RAZMILIC, 2017, PÁG. 22)

Durante 1985 cambia la política tras la "eliminación" del límite, puesto que se generó una nueva manera en la cual existían áreas consolidadas formadas ya por la mancha urbana y otras urbanizables que son extensiones de la mancha urbana siendo un precedente al Plan Regulador de 1994, en la que se suma la densificación de la área urbana urbanizada ya que a nivel costo de necesidades básicas es más económico pero siempre se mantuvo el crecimiento hacia la periferia (FIG.15). Por otra parte se debe tener claro que en 1975, 1979 y 1985 fueron solo decretos que abrieron la puerta para el cambio del plan regulador de 1994 en contraposición del Plan Regulador de 1960.

Así el Plan Regulador Metropolitano de 1994 distinguía entre área urbana y área natural, en el área urbana estaba la urbanizable y urbanizada; sus

5. En sus inicios, la circunvalación delimitaba el perímetro entre la urbe y la periferia, hoy en día cruza más de 20 comunas dentro del Gran Santiago.

6. El concepto mancha de aceite proviene de la similitud del crecimiento de Santiago en donde son varios sectores que se unen de manera horizontal.

objetivos principales eran defender el patrimonio agroproductivo fuera de las áreas urbanizables, ya dentro del área urbana el segundo objetivo era densificarla con proyectos de renovación y recuperación y lo último el Plan condicionó la superficie urbanizable máxima de 59.330 hectáreas. Posteriormente se realizaron ajustes el año 2007 y 2003, pero estos ajustes no tuvieron resultados ya que la mancha de aceite sigue en expansión porque ya no depende del MINVU⁸ sino que comienza a depender en su mayoría de privados encabezado por empresas constructoras.

Hoy en día a pesar de las especulaciones del crecimiento horizontal dentro de Santiago también existe el hacinamiento vertical desde 1990, lo que responsabiliza a la industria inmobiliaria de la creación de verdaderos guetos verticales dentro de la ciudad por la desmedida construcción de edificios en donde muchas comunas no tienen Planes Reguladores Comunales⁷.

Según estos, el 52,8% de la vivienda en edificaciones de nueve y más pisos de altura está ubicada en dos comunas: Santiago y Las Condes. La comuna de Santiago, por sí sola, explica el 36,2% de las viviendas en altura con 143.652, doblando a Las Condes. A pesar de ello, su superficie edificada (7.359.105 m²) es levemente menor respecto a Las Condes (7.873.017 m²). Esto implica que en la comuna de Santiago se han ubicado el doble de viviendas en la mitad de la superficie ocupada en la comuna de Las Condes, lo cual es la señal de su proceso densificador. (VERGARA, 2017, PÁG. 36)

Las condiciones de verticalización cambian de comuna en comuna pero el mayor porcentaje lo lleva la comuna de Santiago, centro de la ciudad y esto se explica dado el carácter monocéntrico imperante:

En este contexto, por mucho que los empleos en el sector comercio, educación y salud seguirán desperdigándose gradualmente por el territorio, los servicios financieros, empresariales y la administración pública se mantendrán bastante centralizados, con lo que Santiago seguirá siendo una ciudad fundamentalmente monocéntrica. (BERGOEING & RAZMILIC, 2017, PÁG. 34)

Por ende, podemos concluir que el crecimiento dentro de la ciudad de Santiago durante las últimas 80 años tuvo características horizontales hacia la

periferia, en el cual el gobierno y diferentes políticas buscaron regularizarlo lo que ha sido más difícil cada vez por la entrada del factor privado en la industria inmobiliaria y a su vez, hoy en día existe la construcción vertical en las áreas céntricas de la ciudad donde no existe regularización dependiendo de la comuna y tiene como consecuencia la densificación del sector aumentando la cantidad de personas, vehículos, tránsito y comunidades dentro de estas mismas edificaciones.

En un futuro, dada la expansión de la ciudad tanto horizontal como vertical la planificación urbana tiene la responsabilidad de entregar calidad de vida a los ciudadanos mediante el correcto uso de la vivienda, transporte, servicios y espacios públicos.

7. Ministerio de vivienda y urbanismo

8. La clasificación de planes reguladores se definen en nacional, regional, intercomunal y comunal, el último debe contener:

1. Una memoria explicativa,
2. Un estudio de factibilidad,
3. Una ordenanza local y
4. Los planos.

ESTADO DEL ARTE

CURSOS POSTÍTULOS SOBRE TERRITORIO Y ESPACIO

Doctorados

→ Doctorado en Geografía
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

→ Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

→ Doctorado en Territorio, Espacio y Sociedad
UNIVERSIDAD DE CHILE

Magíster

→ Magíster Territorio y Paisaje
UNIVERSIDAD DIEGO PORTALES

→ Magíster en Métodos para la investigación Social
UNIVERSIDAD DIEGO PORTALES

→ Magíster en Asentamientos humanos y medio ambiente
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

→ Magíster en Desarrollo urbano
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

→ Magíster en Patrimonio cultural UC
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

→ Magíster en Geografía
UNIVERSIDAD DE CHILE

→ Magíster en Urbanismo
UNIVERSIDAD DE CHILE

Diplomado

→ Diplomado en Métodos cualitativos para la investigación social
UNIVERSIDAD DE CHILE

PROYECTOS CORPORACIÓN CULTURAL METRO DE SANTIAGO

→ Stgo en 100 palabras

→ MetroArte

→ Historias de Metro

LIBROS

→ El gran libro del Metro de Santiago
2016 • AGENCIA FELICIDAD

→ Historia de Santiago
2017 • RENE LEON ECHAZ • NUEVE NOVENTA EDICIONES

EXPOSICIONES

→ La máquina de coser y el paraguas. Franklin
1962-2018
19 DE DICIEMBRE, 2018 | 12 DE MAYO, 2019 • MARCELO MONTECINO • CCPLM

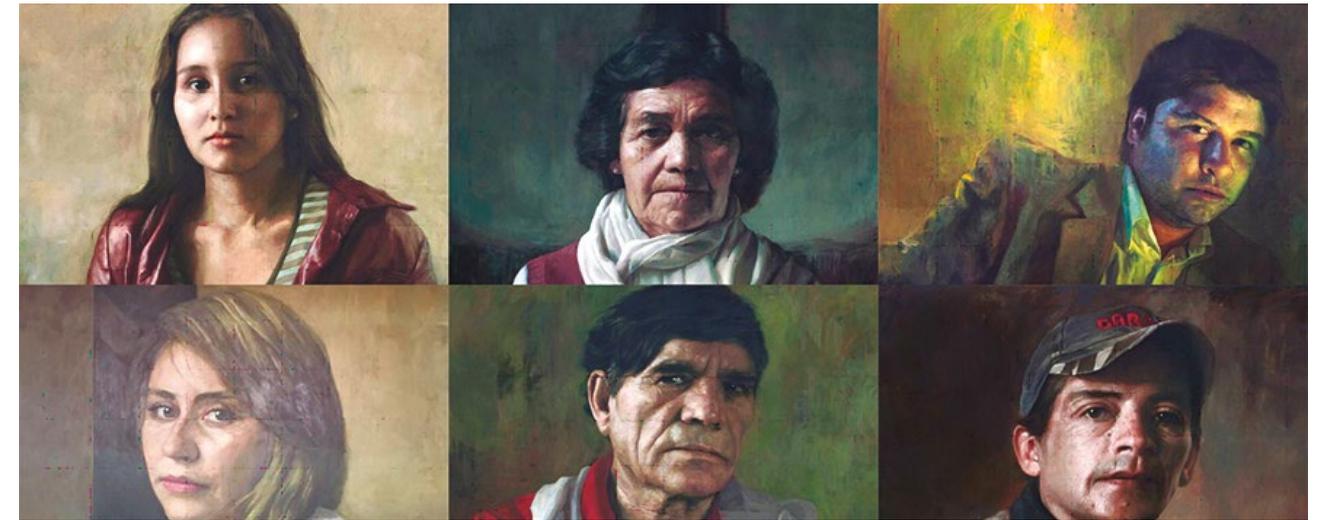
→ Las Condes: Una mirada personal de Luis Poirot
2016 • LUIS PEIROT • CENTRO CÍVICO DE LA MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES

Fig. 16 a 18

➤: Pinturas Retratos de Bicentenario.

➤: Exhibición Santiago en 100 palabras.

➤: Exhibición Historias de metro.



MARCO TEÓRICO

CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO

El espacio público es un elemento dentro de un sistema complejo que vendría siendo la ciudad, la que guarda algunas definiciones tales como:

Un agrupamiento de grupos, con su doble morfología (práctico-sensible o material por una parte, social por otra. Tiene un código de funcionamiento cuyo eje serían instituciones particulares, como la municipalidad con sus servicios y sus problemas, sus canales de información, sus retículos, sus poderes de decisión. Sobre este plan se proyecta la estructura social, lo que no excluye los fenómenos propios de una ciudad determinada, y las manifestaciones más diversas de la vida urbana. Paradójicamente, considerada a este, la ciudad se compone de espacio inhabilitados e incluso inhabitables: edificios públicos, monumentos, plazas, calles, vacíos grandes o pequeños. Hasta ese punto es cierto que “el hábitat” no constituye la ciudad, y que la ciudad no puede definirse por esta función aislada. (LAFEBVRE⁹, 1978, PÁG. 79)

Lo que señala el autor con esto, es que la ciudad tiene una forma material que se manifiesta a través de arquitectura e instituciones tangibles del entorno y otra social ligada a manifestaciones sociales dentro de la vida urbana como el habitar. Por otra parte, para el arquitecto Steven Holl “Una ciudad nunca se ve como una totalidad, sino como un conjunto de experiencias animadas por el uso, por las perspectivas que se solapan, por los cambios, la luz, los sonidos y los olores” (HOLL, 2011, PÁG. 79)

Dentro de la ciudad son varios los sucesos que ocurren, en su orden social existe el urbanismo fragmentador¹⁰. El urbanismo es un área que a grandes rasgos se dedica a organizar y ordenar los diferentes sistemas que ocurren en los espacios tanto públicos como privados. Dentro del urbanismo fragmentador se propone como dice su nombre la fragmentación de la ciudad lo que se podría confundir con el concepto de segregación que supone una ciudad formada por partes que mantienen una relación de complemento

pero también de oposición, en cambio, la diferencia es que la fragmentación se da por fraccionamientos cerrados con relativa autonomía y aislamiento espacial que sumados unos con otros afectan en diversos espacios el contexto urbano. “Lo que propone el urbanismo fragmentador es una nueva forma de apartamiento de funciones y elementos socio espaciales cruzando la línea con la clásica mirada de la ciudad rica- ciudad pobre, sino como la fragmentación urbana como la disposición de núcleos de riqueza incrustados en territorios de pobreza” (JIRÓN¹¹ & MANSILLA¹², 2014, PÁG.9)

Lo que se plantea es la comprensión de la desigualdad social tomado desde la barreras materiales e inmateriales de diferentes sectores sociales. “Desde esta perspectiva, se interpreta la fragmentación espacial como resultado de un mercado desregulado en la asignación de recursos, en la localización de las inversiones y en la infraestructura urbana, lo que habría derivado en un desarrollo desigual al interior de la ciudad.” (JIRÓN & MANSILLA, 2014, PÁG.9)

El desarrollo desigual dentro de la ciudad, se evidencia de diferentes maneras, por dar un ejemplo, respecto a la movilización el habitante de la ciudad no solo habita su área de residencia, sino que también vive su cotidianidad en el resto de esta, muchas veces impulsado por la lejanía de los servicios o por el trabajo.

Por ende, algunas consecuencias que tiene el urbanismo fragmentador dentro de la ciudad y que son evidentes dentro de Santiago son:

(...)concentración de pobreza, segregación, huella ecológica, funcionalización económica, pérdida de calidad de vida, degradación de los centros históricos, indiferencia hacia la naturaleza, problemas de gobernabilidad, regresión y deterioro de los espacios públicos, voracidad de consumos energéticos, producción de residuos a gran escala, barreras urbanísticas, degeneración arquitectónica, áreas residuales, carencia de espacios públicos...Las ciudades se han deshumanizado, han perdido su condición inicial de lugar de encuentro, de intercambio y de convivencia para polarizarse al servicio del mercado, de la actividad económica y financiera. Y, consecuentemente, se han deteriorado los modos de vida y la calidad urbana. (AGUILERA, 2004, PÁG.36)

11. Paola Jirón es académica de la Universidad de Chile y Directora del INVI, destacando su trabajo en la investigación del territorio a través de la movilidad dentro de la ciudad con temáticas como la movilidad cotidiana, vida cotidiana, exclusión social urbana y metodologías de investigación y representación de problemáticas urbanas.

12. Pablo Mansilla es geógrafo con especialidad en geografía humana, geografía social y ordenamiento territorial.

9. Lefebvre mediante su obra El derecho a la ciudad postula la necesidad y capacidad de las sociedades a ser conscientes del espacio que habitan en contraparte de un estado de economía capitalista prevalece la acumulación del capital teniendo como consecuencia la privatización de los espacios urbanos, el uso mercantil de la ciudad, el predominio de industrias y espacios mercantiles.

10. También llamado fragmentación urbana comienza a darse junto a la globalización y un sistema neoliberal lo que termina en consecuencias sociales dentro de las ciudades.

La ciudad es una entidad de carácter político, que cuenta con elementos tangibles dada su gobernabilidad como los municipios que ordenan componentes como plazas, centros cívicos, esculturas, edificaciones y el orden urbano público y privado; pero también tiene un carácter intangible en el cual son los habitantes de esta y la manera en que la perciben y habitan dan cuenta de una totalidad heterogénea.

En las ciudades, existe el espacio público que responde en su mayoría al concepto de lugar desarrollado por Augé¹³ que tiene como característica el sentido de identidad, relacional e histórico; por lo tanto cualquier espacio que no cuente con estas características cuenta como un no lugar que no genera un contexto social orgánico a través de las complicidades del lenguaje, las referencias del paisaje, las reglas no formuladas del saber vivir (AUGÉ, 1992, PÁG. 104) ya que son acciones estandarizadas como los aeropuertos, el transporte público en los cuales el habitante se guía por información escrita en carteles o máquinas generando lo que el autor llama hombre medio (FIG. 19 Y 20)

Los que tomamos cuando transitamos por la autopista, hacemos las compras en el supermercado o esperamos en un aeropuerto el próximo vuelo para Londres o Marsella, tienen de particular que se definen también por las palabras o los textos que nos proponen: su modo de empleo, en suma, que se expresa según los casos de modo prescriptivo ("tomar el carril de la derecha"), prohibitivo ("prohibido fumar") o informativo ("usted entra en el Beaujolais") y que recurre tanto a ideogramas más o menos explícitos y codificados (los del código vial o los de las guías turísticas) como a la lengua natural. (AUGÉ, 1992, PÁG.100)

El lugar y no lugar se inscriben dentro del espacio público, el cual está pensado como parte de la cotidianidad y el hacer vida en el espacio, es decir, requiere ser ocupado, servido y usado en soledad o comunidad.

Se señala que el espacio público (FIG. 21 A 26) es un concepto jurídico ya que es la administración pública quien define lo que es y no público, es por esto que

El espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación

13. Augé postula el concepto de lugar y no lugar desde un área de estudio antropológica destacando la etnografía «ciencia del pueblo».



Fig. 19 a 20:

↕: Ejemplo concepto hombre medio

normativa o por adquisición de derecho mediante cesión) que normalmente supone reservar este suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, movilidad, actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos monumentales, etc). (BORJA & MUXI, 2011, PÁG 2)

A pesar que el concepto de lo público pareciera colectivo ya que se refiere a algo que es para todos y que las personas lo lideran en sus distintas maneras de relacionarse, no siempre se da de esa forma ya que existe un "orden de las cosas" que lo regula.

La excesiva estandarización del diseño urbano imperante en nuestras ciudades trata, en una línea diametralmente opuesta, de fijar usos y estéticas tanto en relación al espacio público como privado: los mismos tipos de plazas, los mismos bancos, las mismas viviendas. Sin embargo, esta normativización, más funcionalista que vivencial, olvida algo esencial. El derecho a la ciudad no es tan solo el derecho a usarla, sino también el derecho a interpretarla, a identificarnos con ella, a apropiarnos (aunque sea simbólicamente) de sus espacios, a "privatizar" lo público y a "publicitar" lo privado, y ello de manera fluida, espontánea, creativa. (VALERA¹⁴, 1999, PÁG.10)

Si bien la mirada regularizadora de los espacios y quien define cuando son públicos o no tiene sentido, también existe la variante social colectiva que toman estos espacios y no solo se utilizan sino que lo convierten en unidades de identidad ciudadana, con el sentido de pertenencia lo que realza el cuidado en su uso y por lo mismo existe esta mirada democratizadora que va en la generación de una verdadera convivencia urbana¹⁵ dentro de la ciudad.

Los usos y costumbres que acontecen en los espacios públicos, sea que tengan el carácter de tradiciones, tendencias generales o eventos esporádicos, sirven para determinar los grados de integración social, el sentido de pertenencia, los niveles de democracia obtenidos en un barrio, una zona o una ciudad, y las capacidades de apropiación de lo público. (SEGOVIA & NEIRA, 2005)

Para Borja (2003), la historia de la ciudad es la de su espacio público. Este

autor sostiene que "desde una dimensión sociocultural, el espacio público es un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana y a veces de expresión comunitaria" (2003, PÁG. 123). Agrega que "En ese sentido, la ciudad del espacio público pretende construir tejidos urbanos con vocación igualitarias y abierta, con elementos referenciales productores de sentido, con diversidad de articular piezas y funciones diferentes". (BORJA, 2003, PÁG. 134)

14. Académico universidad de Barcelona, departamento Psicología social, trabaja en torno a los conceptos de espacio público urbano: interacción e identidad.

15. Se refiere a la relación de los diferentes integrantes que componen la ciudad en sentido armónico y en acuerdo.



Fig. 21 a 26

↖: Ejemplo espacio público
Tobalaba

↙: Ejemplo espacio público
Plaza Puente Alto

↗: Ejemplo espacio público
Los Dominicos

↘: Ejemplo espacio público
Vicuña Mackenna

↙: Ejemplo espacio público
San Pablo

↘: Ejemplo espacio público
Vespucio Norte

VISUALIDAD DEL ENTORNO

Para comprender la visualidad del entorno, es necesario definir el concepto de entorno el cual difiere del concepto de territorio y paisaje que suelen asociarse.

El territorio tiene como gran característica el sentido de pertenencia: *se asocia con apropiación y ésta con identidad y afectividad espacial, que se combinan definiendo territorios apropiados de derecho, de hecho y afectivamente.* (MONTAÑEZ, 1999, PÁG. 124)

Por ende, podríamos definir al territorio como una porción de la superficie terrestre sujeta a procesos de posesión, soberanía, (...). La noción de territorio, bajo esta perspectiva, está vinculada a la de espacio vital, a la diferenciación respecto de lo ajeno, al señalamiento en referencia a quién pertenece y al intruso. (RAMÍREZ & LÓPEZ, 2015, PÁG. 133)

En el caso del paisaje, se ve desde una arista perceptiva, que Santos¹⁶ define:

El paisaje es el conjunto de objetos que nuestro cuerpo alcanza a percibir e identificar. Como simples peatones, sería el jardín, la calle o el conjunto de casas de enfrente. Una fracción más extensa de espacio que nuestra vista alcanza a ver desde lo alto de un edificio(...) El paisaje es nuestro horizonte, estemos donde estemos. Es también el contacto de nuestro cuerpo con el cuerpo orgánico que es la naturaleza. (SANTOS, 1996, PÁG. 74)

El entorno es lo que se encuentra inmediatamente alrededor frente a una situación, si se observa desde una perspectiva personal, el entorno es todo lo que rodea de manera inmediata por ende es próximo, tiene esta noción de inmediatez y su observación llega a ser inconsciente ya que solo está; pero también, puede ser una observación delicada y detallada si es que se buscan fines de estudio, "El entorno ha de ser considerado como un producto social, la distinción entre medio físico y medio social tiende a desaparecer y el entorno pasa a ser no solo un medio el escenario de la interacción sino, como propone Stokols¹⁷ un elemento más de la interacción" (VALERA, 1994, PÁG. 7) es por lo mismo, en su observación se sugiere tener las siguientes preguntas propuestas por Pilar Benejan¹⁸ (2004, PÁG. 39) en el esquema:

Qué son las cosas	→	IDENTIFICACIÓN
Cómo son	→	DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS
Dónde están situadas	→	LOCALIZACIÓN EN EL ESPACIO
Cuántas son	→	MEDIDA ESTADÍSTICA
Por qué son así	→	RELACIÓN, DEDUCCIÓN E HISTORIA

El interés de la geografía física¹⁹ por volver a un análisis global del entorno, asumiendo en esta perspectiva el concepto de paisaje como traducción visible de un ecosistema; el interés de la geografía cultural por la percepción vivencial del territorio, lo que ha conducido al redescubrimiento del paisaje como instancia privilegiada de la percepción territorial, en la que los actores invierten en forma entremezclada su afectividad, su imaginario y su aprendizaje socio-cultural. (NASELLI, 1992, PÁG.13)

La importancia del entorno además de ser un objeto digno de estudio, tiene que ver con el desarrollo sociocultural que ocurre en ese espacio que finalmente termina definiendo y delimitando los distintos lugares llámese barrios, ciudades o naciones, son las relaciones establecidas en esos entornos las que dan valor a los paisajes observables y es esta observación la que toma de la mano la visualidad.

La visualidad rinde homenaje al estado perceptivo de la visión o al globo ocular, donde geógrafos, arquitectos y diseñadores han desarrollado su importancia en la comprensión del entorno que nos rodea.

Nuestra reacción ante el mundo que percibimos a través de la visión difiere en varios aspectos importantes de nuestra respuesta a lo que captamos con los otros sentidos. Por ejemplo, ver es «objetivo» («ver para creer» dice el adagio) mientras que tendemos a desconfiar de la información obtenida a través de los oídos (meras «habladurías» o «rumores»). (TUAN, 2007, PÁG.22)

Dondis²⁰ a su vez, reafirma esta idea a través de la explicación de la experiencia visual:

19. La geografía como disciplina se divide en geografía humana y geografía física, esta última estudia la forma sistémica y espacial la superficie terrestre.

20. Su obra se basa en el concepto de alfabetización visual y el desarrollo de diferentes elementos básicos en la comunicación visual como el punto, equilibrio, contorno, color, textura, escala, entre otros.

16. El autor abogado y geógrafo trabajó en términos de la geografía humana y el urbanismo destacando el desarrollo de los conceptos de multiculturalidad e interculturalidad.

17. Su propuesta va en la investigación de como el movimiento tanto social como físico afecta la salud personal y pública de los habitantes.

18. Benejan se destaca por el acercamiento pedagógico en el área de la geografía, creando mecanismos educativos para la comprensión del entorno.

La experiencia visual resulta fundamental en el aprendizaje para comprender el entorno y reaccionas ante él; la información visual es el registro más antiguo de la historia humana. Las pinturas rupestres constituyen el relato más antiguo que se ha conservado sobre el mundo tal como lo vieron los seres humanos de hace 30.000 años. Ambos hechos ponen de manifiesto la necesidad de enfocar de una manera nueva no solo la función del proceso, sino también del visualizador en la sociedad. (DONDIS, 2017, PÁG.17)

El arquitecto Steven Holl también plantea la visualización de la ciudad desde una perspectiva perceptiva, habla desde la luz, sombra, agua, formas, entre otras variables.

Debemos considerar el espacio, la luz, el color, la geometría, el detalle y el material como un continuum experiencial. Aunque podamos desmontar dichos elementos y estudiarlos separadamente durante el proceso de proyecto, estos se fusionan en el estado final y, en última instancia, no podemos dividir fácilmente la percepción en una sencilla colección de geometrías, actividades y sensaciones. (HOLL, 2011, PÁG.20)

Una de las maneras en que la visualidad se entrelaza con los habitantes es en el concepto creado por Yi-Fu Tuan, llamado topofilia que proviene de topo: lugar y filia: lazo “la palabra topofilia es un neologismo, útil en la medida en que puede definirse con amplitud para incluir todos los vínculos afectivos del ser humano con el entorno material” (TUAN, 2007, PÁG.130). Su importancia radica en la manera en que la visualidad puede reflejar o representar la topofilia de los habitantes, lo que se genera a través de la imagen que Costa define como un proceso visual:

De cualquier modo, el placer que el ojo experimenta con las imágenes reside en un proceso que está integrado por cinco componentes, los cuales se nos presentan prácticamente en simultaneidad: 1. la percepción icónica, radicalmente diferente de la percepción textual; 2. el reconocimiento de las formas, en cuyo acto el individuo experimenta: 2.1 la libertad del ojo por viajar a placer sobre su superficie, y 2.2. el goce estético (mientras la mente descifra); 2.3 el discurso y la retórica visual (aquello que la imagen significa, muestra, expresa

o simboliza a través de su relato) y que da lugar a la interpretación del mensaje gráfico. (COSTA, 2003, PÁG.24)

La visualización de entorno es relevante porque es una manera aguda de poder evidenciar, en este caso la ciudad y lo que se desarrolla dentro de ella en su cotidianidad, para lograr captar lo que gente asocia como su espacio propio, su topofilia lo que finalmente termina generando identidad.

La identidad promete algo fijo, duradero, seguro, establecido, un punto de referencia, una constancia. Pero cabe preguntarse si frente al frenético ritmo de innovaciones, la idea de una identidad estable no se torna en una realidad obsoleta y es sustituida por identidades flexibles, fluidas. La identidad tiene algo que ver con lo “propio”, algo en lo cual uno se “reconoce” o que un “siente como suyo”. Ya que el diseño está relacionado con la configuración de la cultura de los artefactos materiales y comunicacionales que constituyen el ambiente cotidiano actual, toca inevitablemente el tema de la identidad. (BONSIEPE, 2008, PÁG.11)

Por ende, su observación, como lo más próximo e inmediato que existe está mutando constantemente. No es lo mismo estar en Plaza Puente Alto a las 8:00 AM que a las 23:00 PM lo que resulta en un entorno lleno de diferentes riquezas para quien se dedica a observarlo, analizarlo y representarlo.

21. Aunque su trabajo se basa en torno a la cultura material y el diseño industrial también estudia el diseño en su totalidad en América Latina.

22. Punto central de la comuna Puente Alto, estación terminal línea 4 Metro de Santiago.

CONCLUSIONES

En el caso de la concepción de la ciudad se concluye que es una entidad con doble morfología la que cuenta con una parte material otorgada por las edificaciones (plazas, edificios, bancos, estatuas, entre otras) y por otra parte social vinculado al concepto de habitar ya sea en soledad y comunidad.

En el caso de la ciudad de Santiago, en su arista social existe un fenómeno llamado urbanismo fragmentador que se define por la segmentación de la ciudad en diferentes núcleos lo que hace distinto la clásica distinción de pobreza-riqueza dentro de la ciudad, lo relevante de este concepto son sus consecuencias visibles en el espacio público de la ciudad tales como concentración de pobreza, pérdida de calidad de vida, degradación de los centros históricos, regresión y deterioro de los espacios públicos, degeneración arquitectónica y áreas residuales por mencionar algunas, lo que conlleva a un cambio de modo de vida y un deterioro en la calidad urbana de los ciudadanos.

Además del urbanismo fragmentador, en la ciudad existe lo que se denomina espacio público que presenta la misma dualidad que la ciudad ya que está inserto en ella; el espacio público en contraste del espacio privado se define bajo un ente regulador jurídico pero a su vez, su dualidad se da en la arista social debido que es la gente y la manera de desenvolverse en el espacio cuando lo convierte público, por lo que es una pista del buen uso ciudadano ya que existe una mirada democratizadora porque tiene como condición el ser servido y usado por sus habitantes de diferentes maneras lo que termina convirtiéndose en unidades de identidad ciudadana.

Frente a la ciudad y su espacio público se decide que la manera de evidenciarlo es a través de la visualidad del entorno, el entorno, es un espacio próximo, seguro y cercano que se manifiesta a través de elementos físicos como sociales, siendo este la interacción entre ambas partes. El entorno se puede analizar y observar a través de la visualidad entregada por la disciplina del diseño gráfico, en la cual a través de la imagen puede dar cuenta de la topofilia (lazo afectivo entre un habitante y un lugar) de las personas hacia ese lugar seguro antes mencionado.

La visualidad se relaciona al órgano del globo ocular o al estado perceptivo de la visión, por ende, existe una experiencia y proceso visual propio de la disciplina del diseño gráfico, la cual termina en la imagen que finalmente comunica identidad ya que existe un sentido de propiedad y reconocimiento.

Por ende, la visualidad del entorno dentro del espacio público es elemental ya que da cuenta de los diferentes sucesos que ocurren dentro de un espacio, además el diseño como disciplina, se declara interdisciplinar; lo que significa que tiene la potestad de poder entrometerse en otras áreas de estudio prestando apoyo o nuevas miradas como en el caso del urbanismo o la geografía humana.

Esto termina siendo un ejercicio replicable si es que se eligen diferentes entornos dentro de una misma ciudad, que es un elemento heterogéneo y voluble por lo que lo interesante es su observación es ver el cambio que existe si vamos a un punto A como la estación terminal San Pablo comparado con un punto B que sería la estación terminal Los Dominicos.



Proyecto

REFERENTES DEL PROYECTO

REFERENTES CONCEPTUAL

GENTE

BLEXBOLEX · 2008 · ZORRO ROJO



la rue,



the street,

Fig. 27 a 29 :

↗ Sección libro *Gente*



Blexbolex artista e ilustrador francés que toma desde la serigrafía retratando diferentes tipos de gente y situaciones que ocurren en la comunidad y en el espacio contrastándolas cada una en una página lo que termina siendo un diálogo de contraposiciones.

REFERENTES CONCEPTUAL

ALAMEDA IDA Y VUELTA

VICENTE COCIÑA Y VÓLKER GUTIÉRREZ A · 2015 · LETRA CAPITAL



Fig. 30 a 31

↗ Sección libro *Alameda Ida y Vuelta*

Libro ilustrado que presenta ambos lados de la vereda en un recorrido por la Alameda entre Los Héroes y Plaza Italia con textos que describen grandes hitos arquitectónicos.



Fig. 32 a 45

↗: Selección postales Fondo del salitre

Proyecto de recolección, restauración y conservación de afiches publicitarios de la época salitrera en Chile, a pesar de la circulación por diferentes países su importancia radica en su valor individual y como vista colectiva de todos en conjunto como colección.



Fig. 46 a 49

↖: *Untitled*, 1898

↗: *Boulevard Saint-Michel*, 1989

↘: *Cour de Rouen*, 1989

↙: *Untitled*, 1898

Eugène Atget fue un fotógrafo francés destacado por documentar la ciudad de París a principios del siglo XX en su cotidianidad, espontánea y libre de ataduras lo cual lo lleva a definir como fotografía documental. La muestra Eugène Atget: 'Documents pour artistes' es una recolección de estas fotografías ordenadas bajo distintos tópicos perceptibles en la ciudad.

EXPOSICIÓN: MONDRIAN - DE STIJL

CENTRE POMPIDOU · 2010-2011 · PARÍS



Exposición sobre el pintor Mondrian y la vanguardia De Stijl que abarcó todos los ámbitos de la creación artística, desde la pintura, arquitectura, escultura, artes gráficas, cine y el diseño, para convertirse en uno. Se convierte en referente por la formación de los marcos fotográficos con mucho blanco y disposición lineal a la altura de la mirada del observador.



ATLAS MNEMOSYNE

ABY WARBURG (1866 - 1929)



Fig. 50 a 51

←: Fotografía exposición De Stijl

Fig. 52 a 53

↕: Extractos Atlas Mnemosyne



Historiador del arte alemán, su obra propone un método de investigación sobre la memoria y las imágenes en grandes cantidades con un sistema de relaciones no evidentes por medio del collage y el montaje. Exponiendo todo en conjunto generando una nueva experiencia visual definido como cartografía de la memoria.



El fotógrafo estadounidense que a través de la tecnología de los drones capta desde el aire la desigualdad y pobreza de diferentes ciudades, en este caso, la ciudad de Santa Fe en México a través del contraste entre grandes suburbios y poblaciones en planos cenitales y frontales.

Fig. 54 a 55

↑: México, 2011

↓: Sudáfrica, 2016



Libro de postales sobre la población Nuevo Amanecer, originada a partir del campamento Nueva Habana, Santiago de Chile que muestra de manera geográfica y cotidiana un recorrido por la población.

Fig. 56 a 57

↑ ↓: Fotografías libro postales

PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El presente proyecto es una propuesta que a través de la búsqueda y sistematización para la mirada del entorno quiere valorizar, poner en escena y contrastar las distintas visualidades presentes en la ciudad de Santiago por medio de las estaciones terminales y el espacio público que estas presentan a su alrededor.

Es un proyecto que mediante la imagen fotográfica contrastada y una puesta en escena por medio de la exhibición pretende que el espectador pueda sacar sus propias conclusiones respecto a las diferentes realidades que se encuentran en la ciudad con un análisis bajo distintos tópicos visuales tales como arquitectura, color, transporte, entre otros.

A pocos metros pretende revelar bajo lo que mayoritariamente se ve como un viaje subterráneo qué es lo que se encuentra a las afuera cuando comienza y termina el viaje dentro de la ciudad.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

General

Crear una exposición fotográfica para comparar la visualidad del entorno de las estaciones terminales del metro de Santiago como evidencia del contraste existente en la ciudad para relatar y mostrar la convivencia social.

Específicos

- Identificar las estaciones terminales del Metro de Santiago y observar la posibilidad de polarización entre estas.
- Capturar a través de la fotografía imágenes del espacio público delimitado bajo parámetros similares.

- Analizar mediante método cualitativo y cuantitativo las fotografías.
- Contrastar las imágenes por medio de la analogía para crear una sola y generar un sistema de contraste de la ciudad.

METODOLOGÍA DEL PROYECTO

Definición del espacio físico para la observación

Dentro de la ciudad de Santiago son muchos los escenarios que entregan polaridad de un punto a otro, en este caso fue la elección de las estaciones terminales del metro de Santiago.

Realizar observación directa en conjunto al registro fotográfico

Para verificar si efectivamente existen diferencias entre los entornos se debe realizar el ejercicio de observar los entornos para ver si existen similitudes o diferencias retratables en fotografías.

Analizar cuantitativa y cualitativamente las imágenes

El mayor trabajo metodológico está en el análisis de las imágenes, este se lleva a cabo a través de tablas que presentan tópicos visuales tales como: color, habitar, arquitectura, comercio, vegetación, animales, objetos. Posterior a eso se realizan tablas de análisis descriptivo cualitativo y otra de análisis cuantitativo para obtener los detalles de cada estación.

Creación de contrastes fotográficos

Posterior al análisis se comienza una búsqueda de las imágenes que mejor representen la estación terminal correspondiente separándolas por tópicos, por lo que después se asocia a su "par" de la estación terminal de la misma línea.

Edición

Existe la búsqueda de una unificación de la imagen, lo que quiere decir esto, es que a través de la edición fotográfica de contraste, color y saturación la imagen que se compone de dos partes termina siendo solo una con dos polos a la izquierda y derecha

Pensamiento visual para la presentación del trabajo

Todo el trabajo desarrollado con las imágenes debe exponerse de manera coherente con los objetivos del proyecto, es por esto, que existe un pensamiento de diseño para encontrar la mejor manera de que el público observe el trabajo de manera contemplativa y en su totalidad lo que se resuelve con una muestra expositiva.

SOCIABILIZACIÓN DEL PROYECTO

Una vez el proyecto esté terminado, es decir, planificado y teniendo en cuenta el presupuesto total de este se debe buscar entidades que apoyen en espacio, tiempo y recursos económicos.

Usuarios

Al ser una exposición, los usuarios son todos aquellos espectadores que se detienen a contemplar las fotografías, al tener considerado el espacio del metro dentro de algunas estaciones, serían los usuarios del metro de Santiago quienes tendrían la oportunidad de encontrarse con la exposición.

Por otra parte, existen ciertos rubros de profesionales que podrían mostrar interés en el proyecto como antropólogos, sociólogos, geógrafos, urbanistas, diseñadores y arquitectos.

Beneficiarios

El metro de Santiago sería el mayor beneficiario del proyecto dado que el contenido se genera en el entorno fuera de las estaciones del mismo.

Instituciones

La corporación cultural del Metro de Santiago es una institución que puede interesarle dada la constante búsqueda de proyectos que muestren la relación entre ciudad, transporte y ciudadano.

Galerías de arte también pueden manifestar interés dada el carácter antropológico que tiene la muestra y al ser un elemento que necesitan contemplación por el uso fotográfico en espacios como GAM, Metales Pesados, Centro Arte Alameda o incluso dentro de espacios universitarios como centros de extensión.

RECURSOS

1. Toma, selección y primera edición fotográfica: Con aporte de un fotógrafo profesional pagado se tomaron las primeras fotografías. Recurso: Cámara CANON 40D, lentes 50mm, 18 - 55mm y 75 - 300mm.



2. Edición fotográfica y mockup: Suit Adobe, photoshop cc 2018.

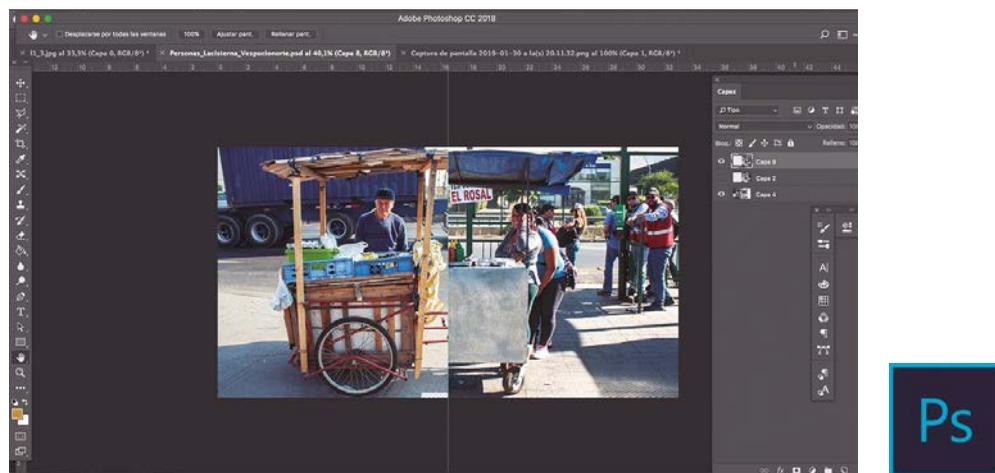
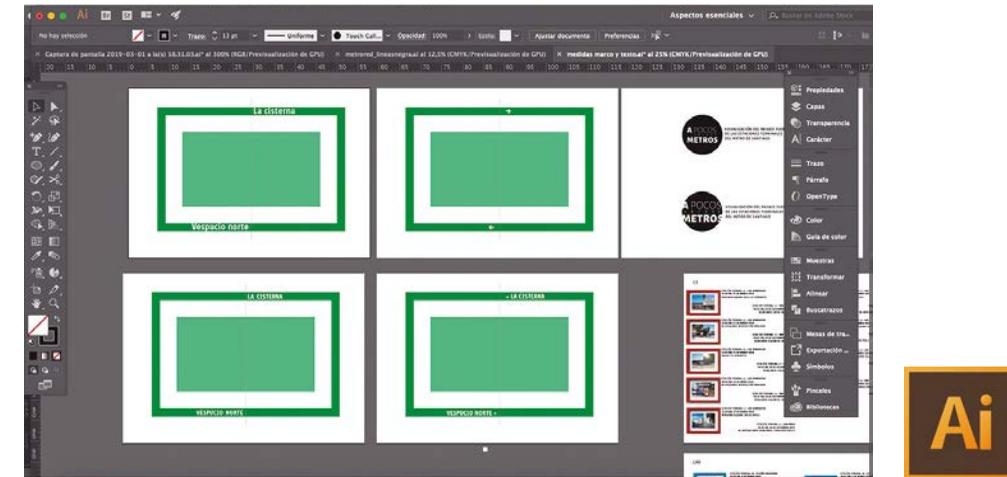


Fig. 58 a 59

➤: Cuerpo de Canon 40D
➤: Photoshop, software ocupado para edición fotográfica

3. Creación de logotipo y textos para marcos: Suit Adobe, Illustrator cc 2018.



4. Creación de modelados 3D para propuesta de exposición : Con ayuda de una diseñadora gráfica con manejo en modelado 3D se generaron los renders de los dos tipos de exposiciones en Cinema 4D, recibiendo archivos de imágenes en JPG.

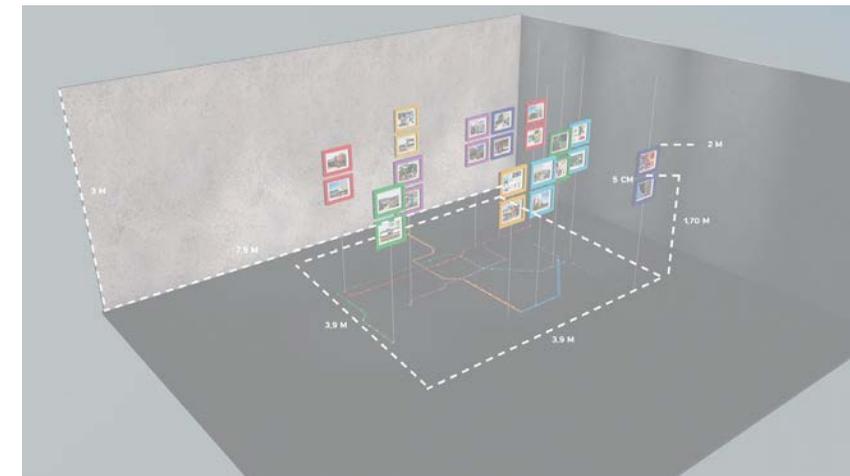
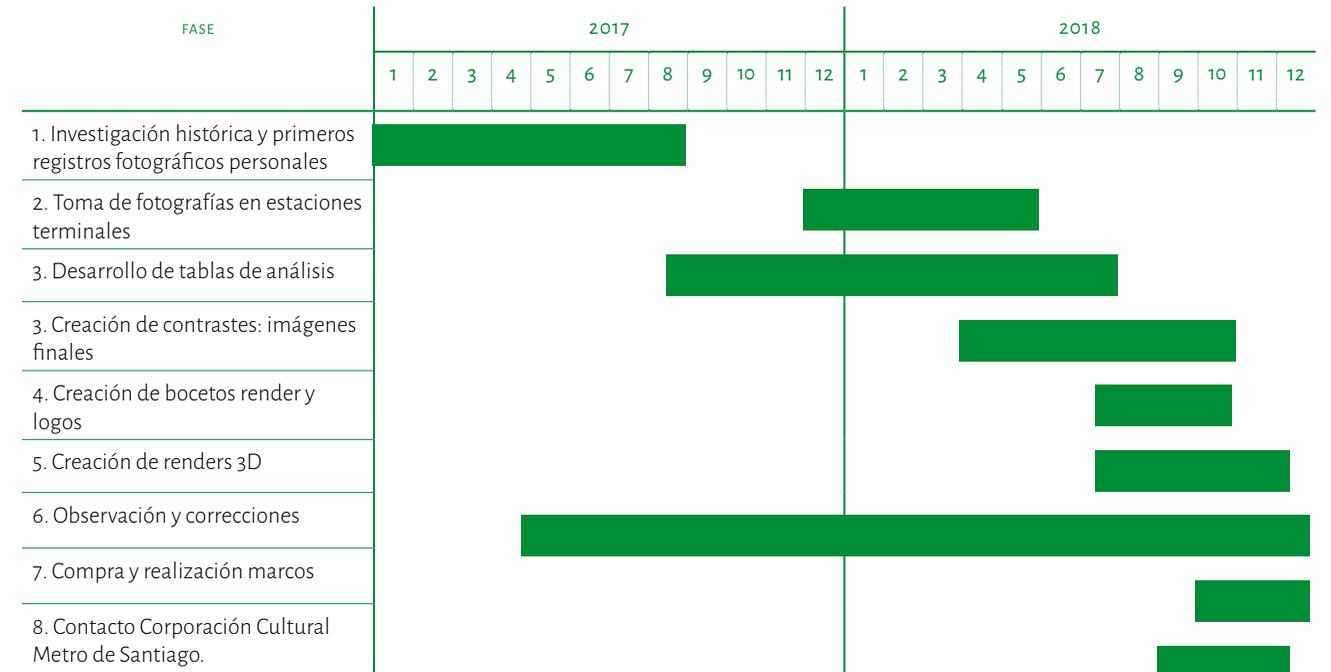


Fig. 60 a 61 :

➤: Illustrator, software ocupado para la creación de vectores
➤: Cinema 4D, Render de prototipo 3D

GESTIÓN ESTRATÉGICA

FASE	RECURSOS MATERIALES	COLABORADORES	HERRAMIENTAS	ESPACIOS	COSTO
1. Investigación histórica y primeros registros fotográficos personales	Libros (Biblioteca Uchile y PUC), canon t3, celular	Roberto Osses (profesor guía), Jenny Abud (diseñadora profesora fotografía UDP)	-	FAU, Facultad de Arte, Arquitectura y Diseño - UDP	-
2. Toma de fotografías en estaciones terminales	Cámara fotográfica canon 40d	Nidia Yañez (fotógrafa)	Adobe Lightroom	Estación terminal San Pablo, Los Dominicos, Plaza Puente Alto, Tobalaba, Vicuña Mackenna, La cisterna, Vespucio Norte, Plaza Maipú, Vicente Valdés, Cerrillos y Los Leones.	Pasaje micro \$210 Fotógrafa: \$100.000
3. Creación de contrastes: imágenes finales	MacBook	-	Adobe Photoshop	-	-
4. Creación de bocetos render y logos	MacBook	-	Adobe Photoshop, Adobe Illustrator	-	-
5. Creación de renders 3D	MacBook	Carla Vasquéz (diseñadora gráfica)	Cinema 4D	-	Diseñadora: \$70.000
6. Observación y correcciones	Croqueta, impresión digital y Macbook	Roberto Osses (profesor guía)	-	FAU	-
7. Compra y realización marcos	Cámara fotográfica canon 40d	Carla Vasquéz (diseñadora gráfica)	Madera de Pino, vidrio a medida	-	-
8. Contacto Corporación Cultural Metro de Santiago	Mackbook	Andrea Acuña y Javier Pinto	-	-	-



DESARROLLO Y PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

GENERACIÓN Y/O DEFINICIÓN DE CONTENIDOS

Para la definición del contenido, se decidió tomar las estaciones terminales del metro de Santiago por diferentes razones, la primera es que muestran polos dentro de la ciudad lo que conlleva a la demostración heterogénea de los elementos que componen los diferentes entornos dentro de esta, en segundo lugar circunscriben la ciudad de Santiago dentro de un perímetro geográfico y por último, al ser un transporte público y el más utilizado por los santiaguinos genera conexión por el observador, es por esto, que terminan siendo trece estaciones terminales que por orden del línea son: San Pablo, Los Dominicos, Vespucio

Norte, La Cisterna, Plaza Puente Alto, Tobalaba, Vicuña Mackenna, Plaza Maipú, Vicente Valdés, Los Leones y Cerrillos.

APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

La aplicación de la metodología para la generación del contenido se puede observar en las siguientes páginas en donde se esclarece la observación, rescate de conceptos asociados por estación y el pensamiento visual para lograr los contrastes fotográficos finales.

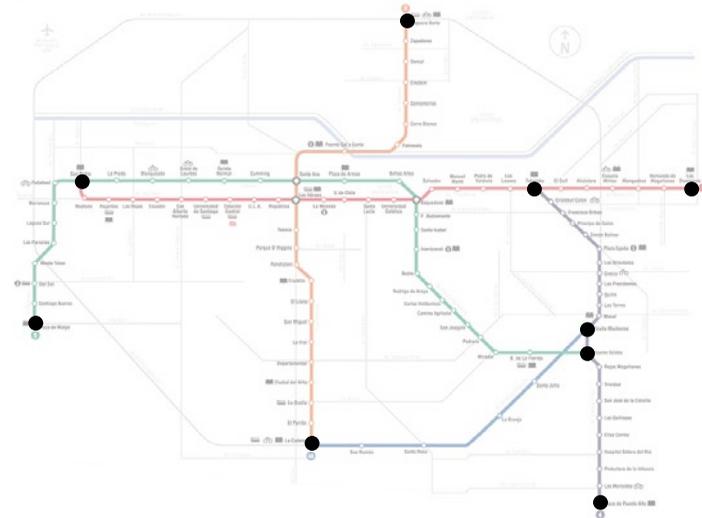


Fig. 62 a 63

→: Mapa red Metro de Santiago

→: Screenshot google earth con líneas red Metro de Santiago

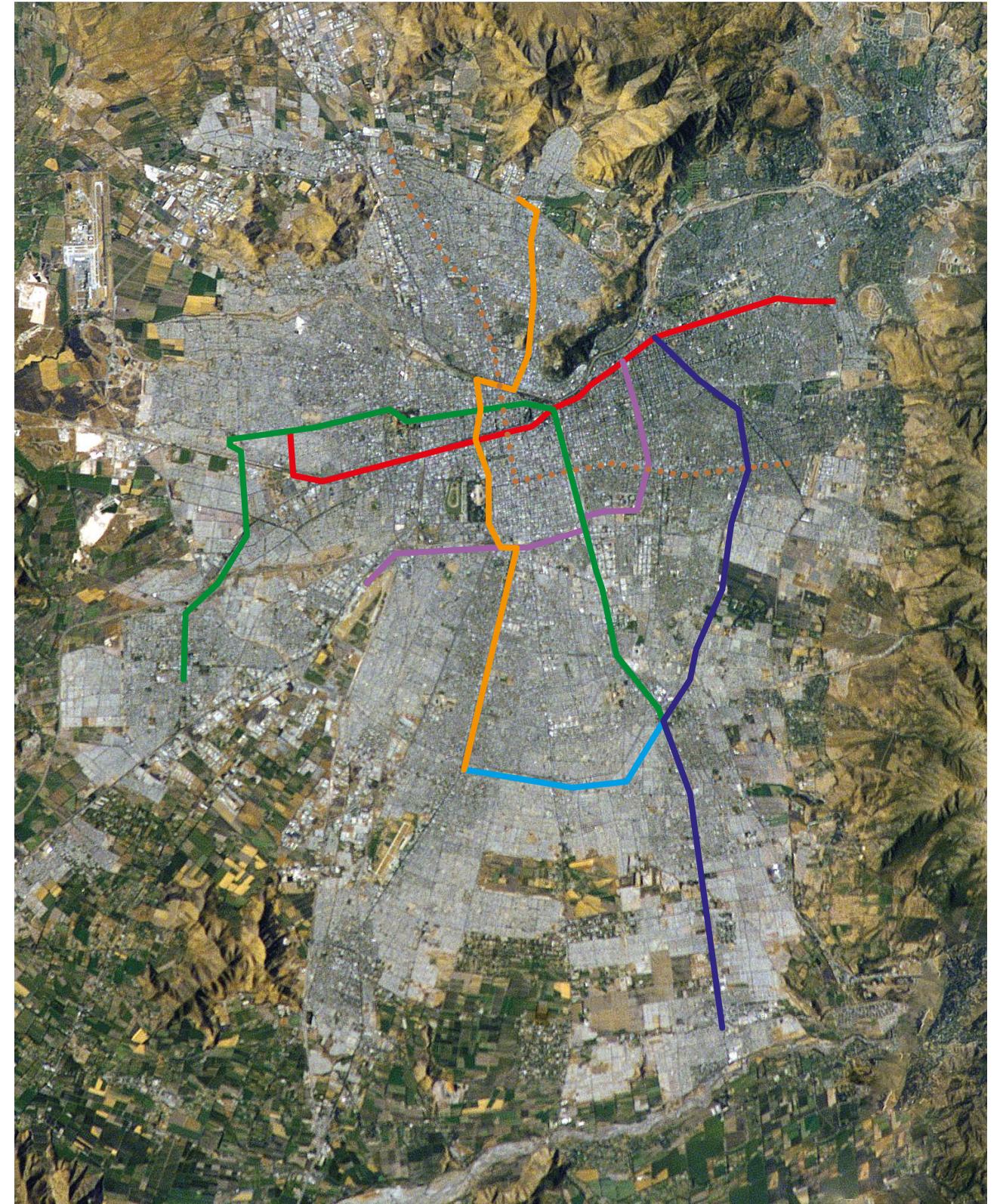


TABLA DE OBSERVACIÓN

PLAZA MAIPÚ VICENTE VALDÉS



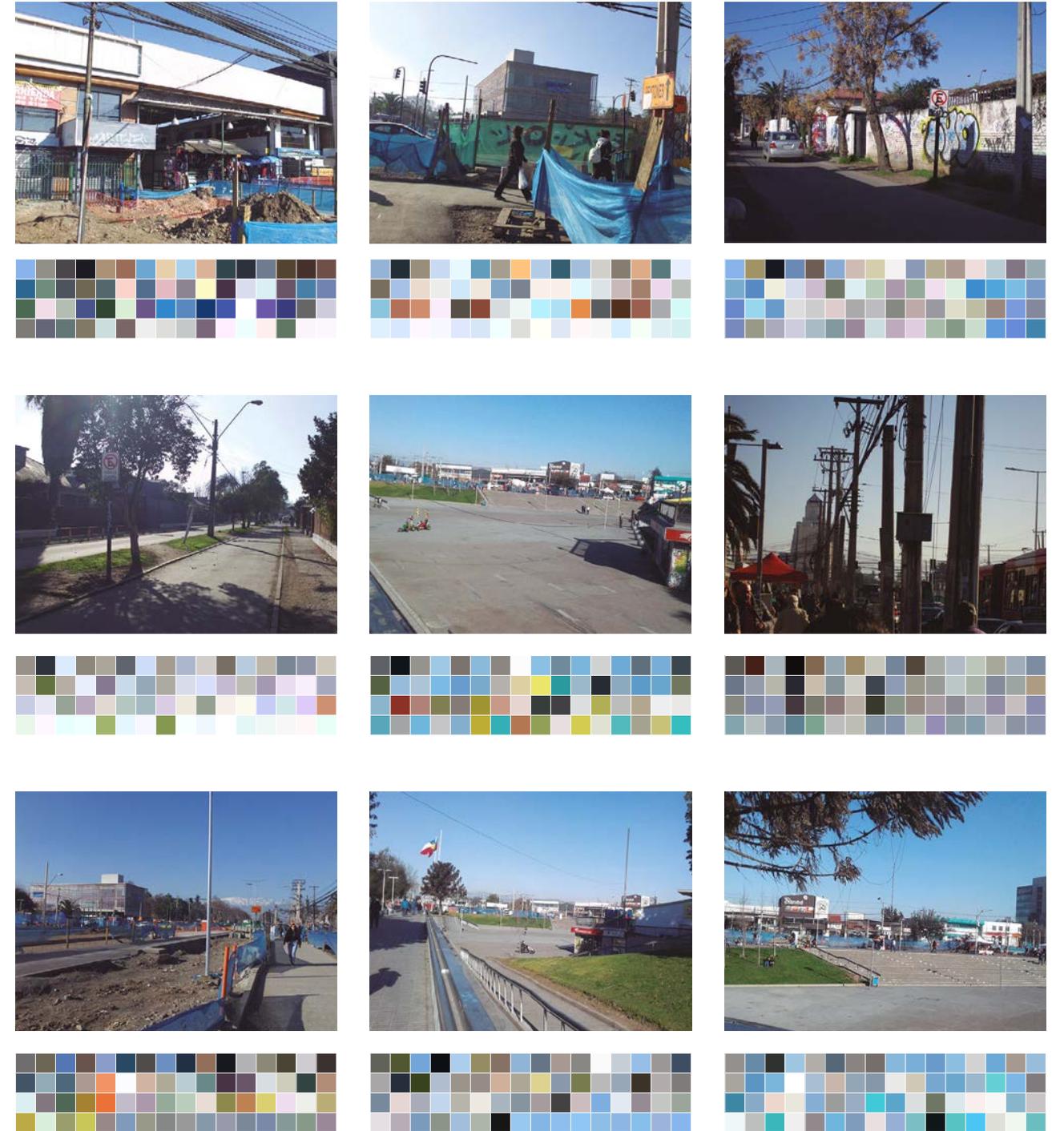
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: GRÁFICA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: GRÁFICA



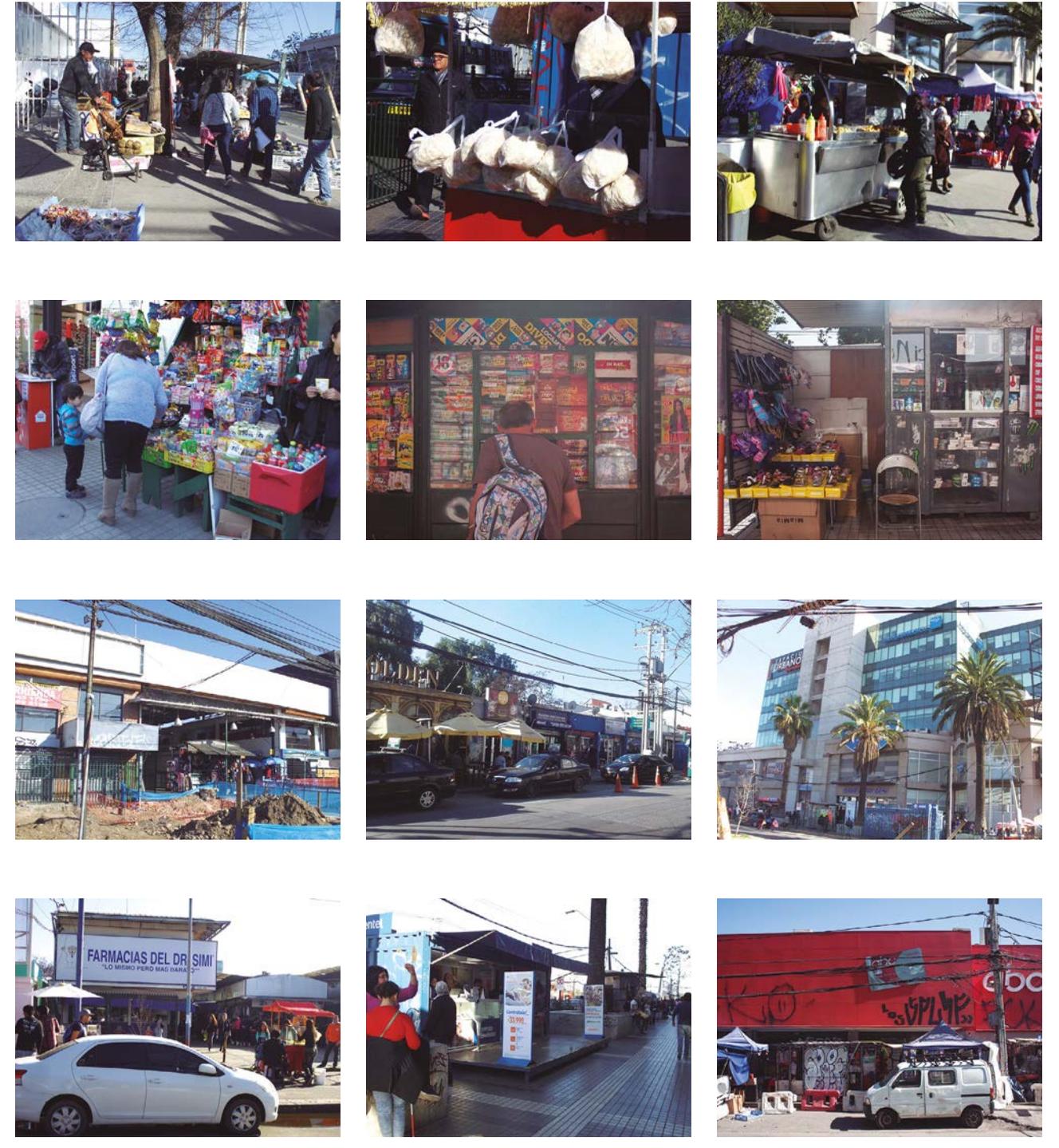
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: HABITAR



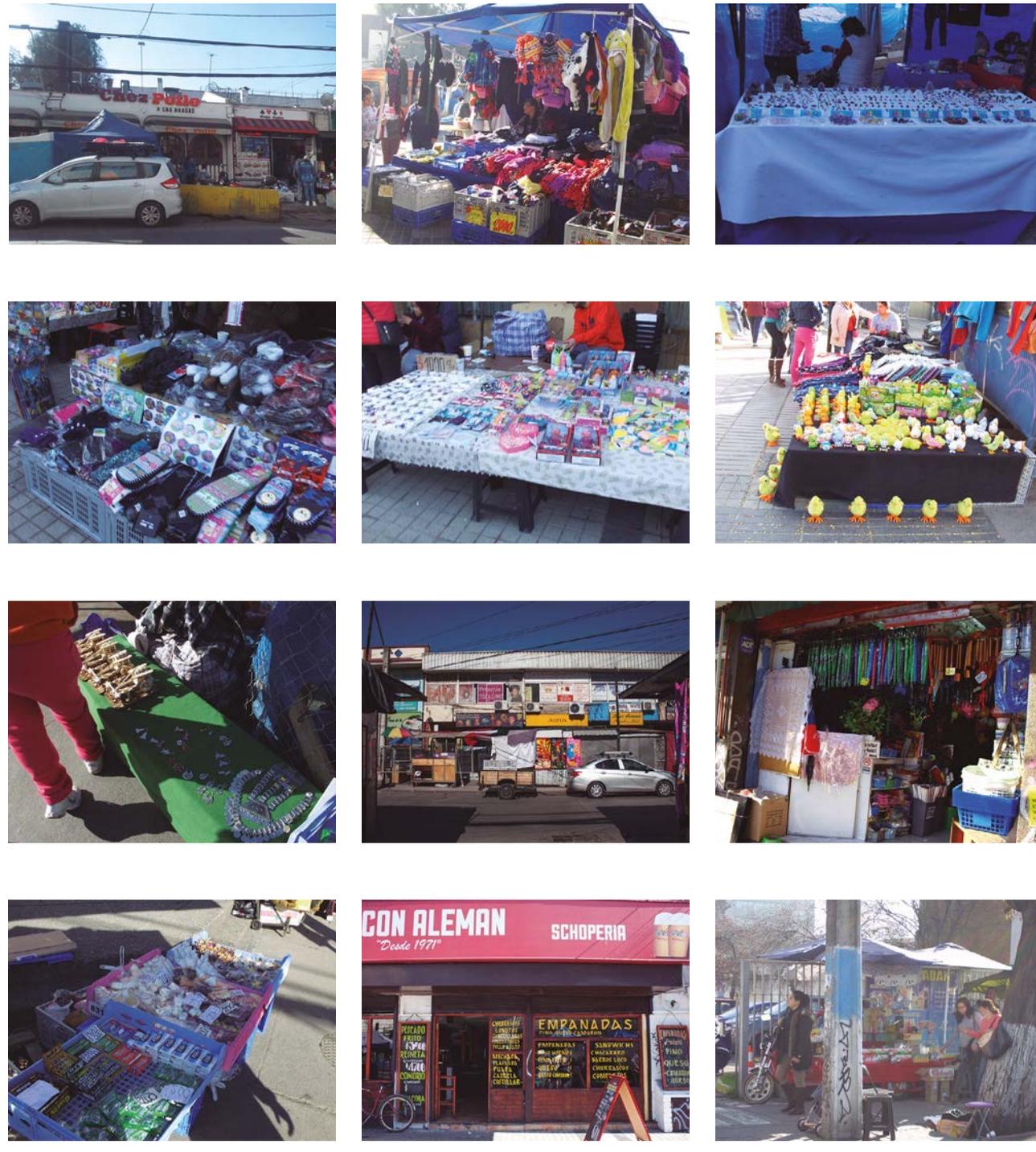
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: COMERCIO



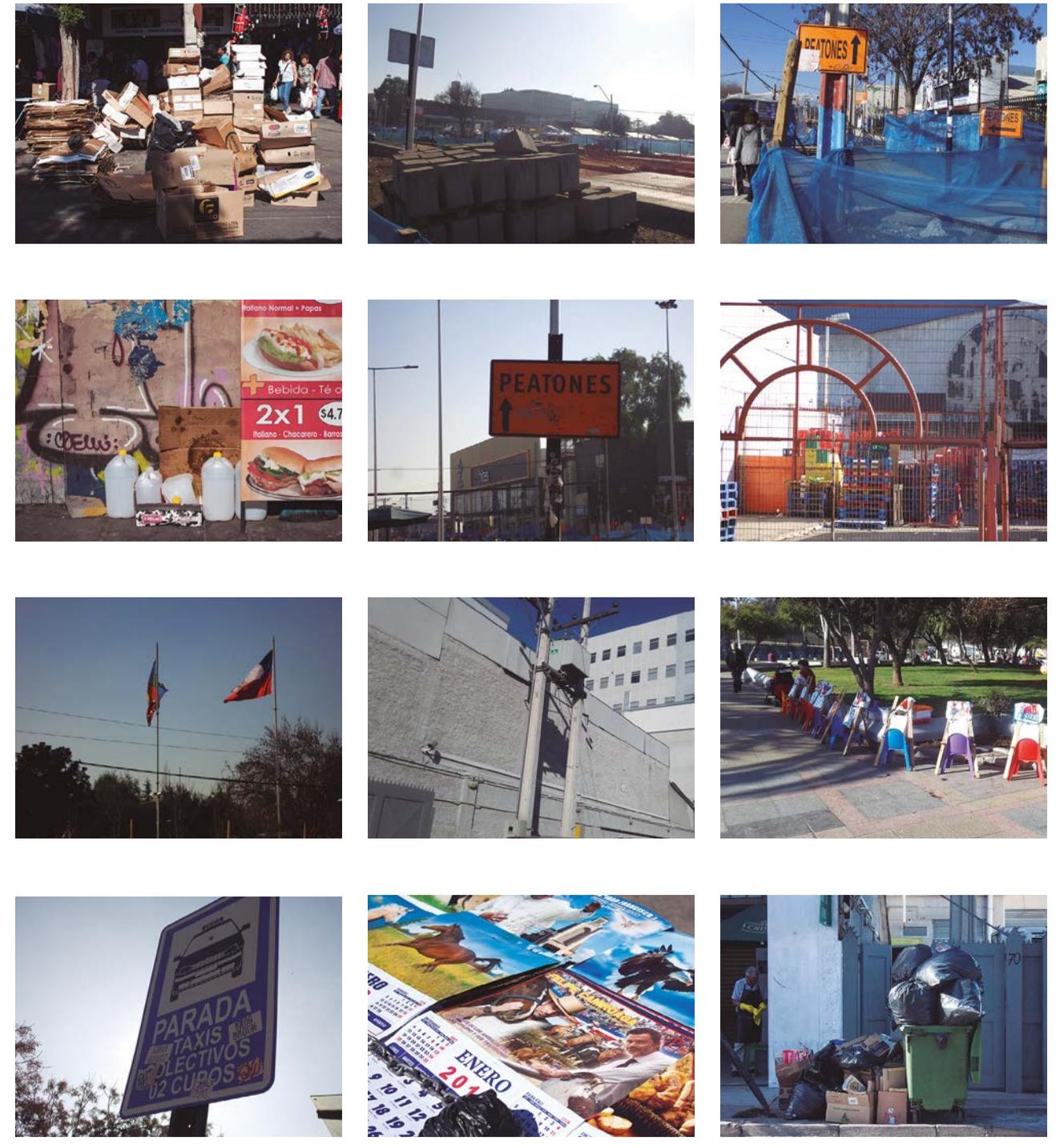
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: COMERCIO



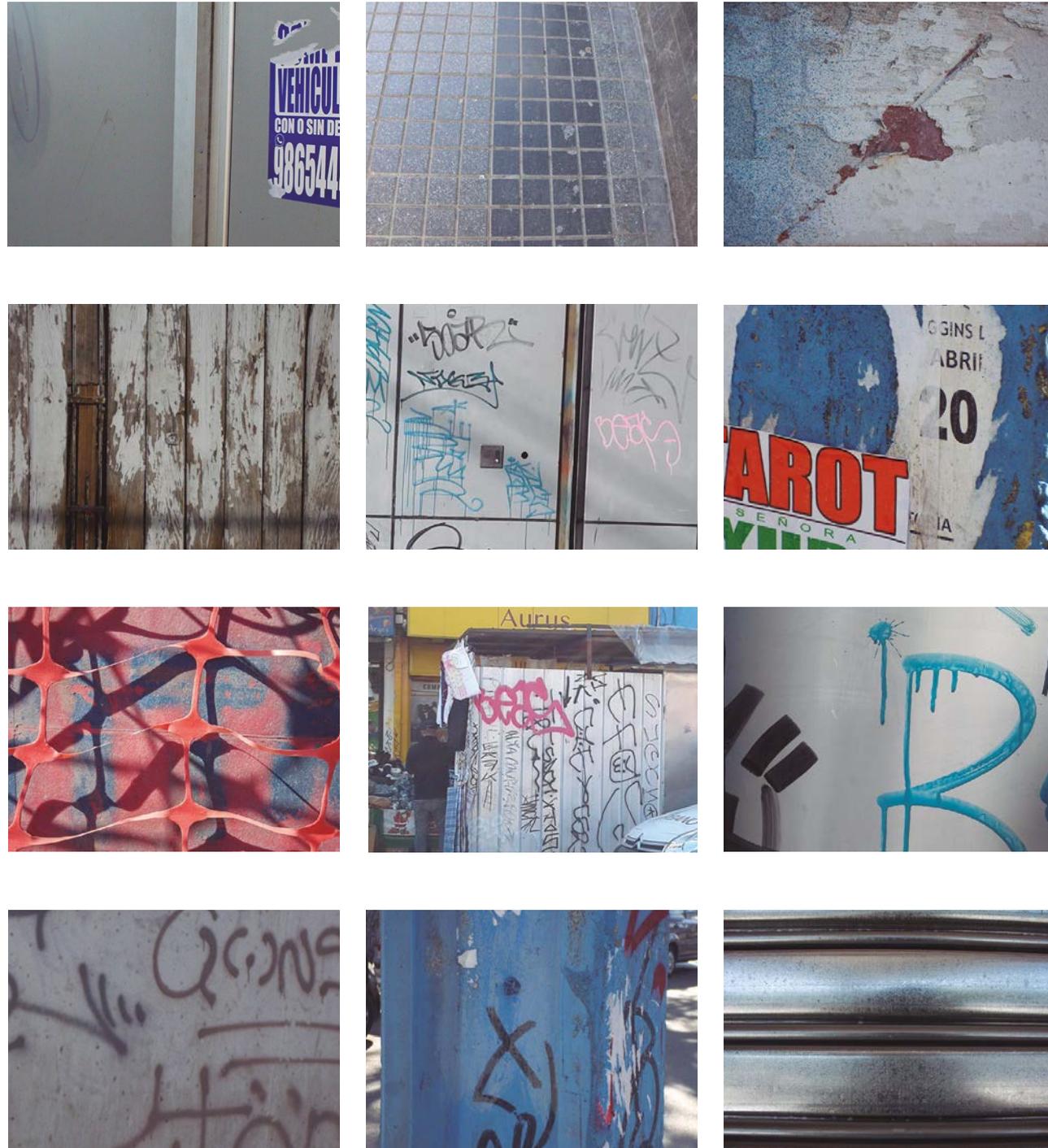
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: ANIMALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: VEGETACIÓN



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: TRANSPORTE



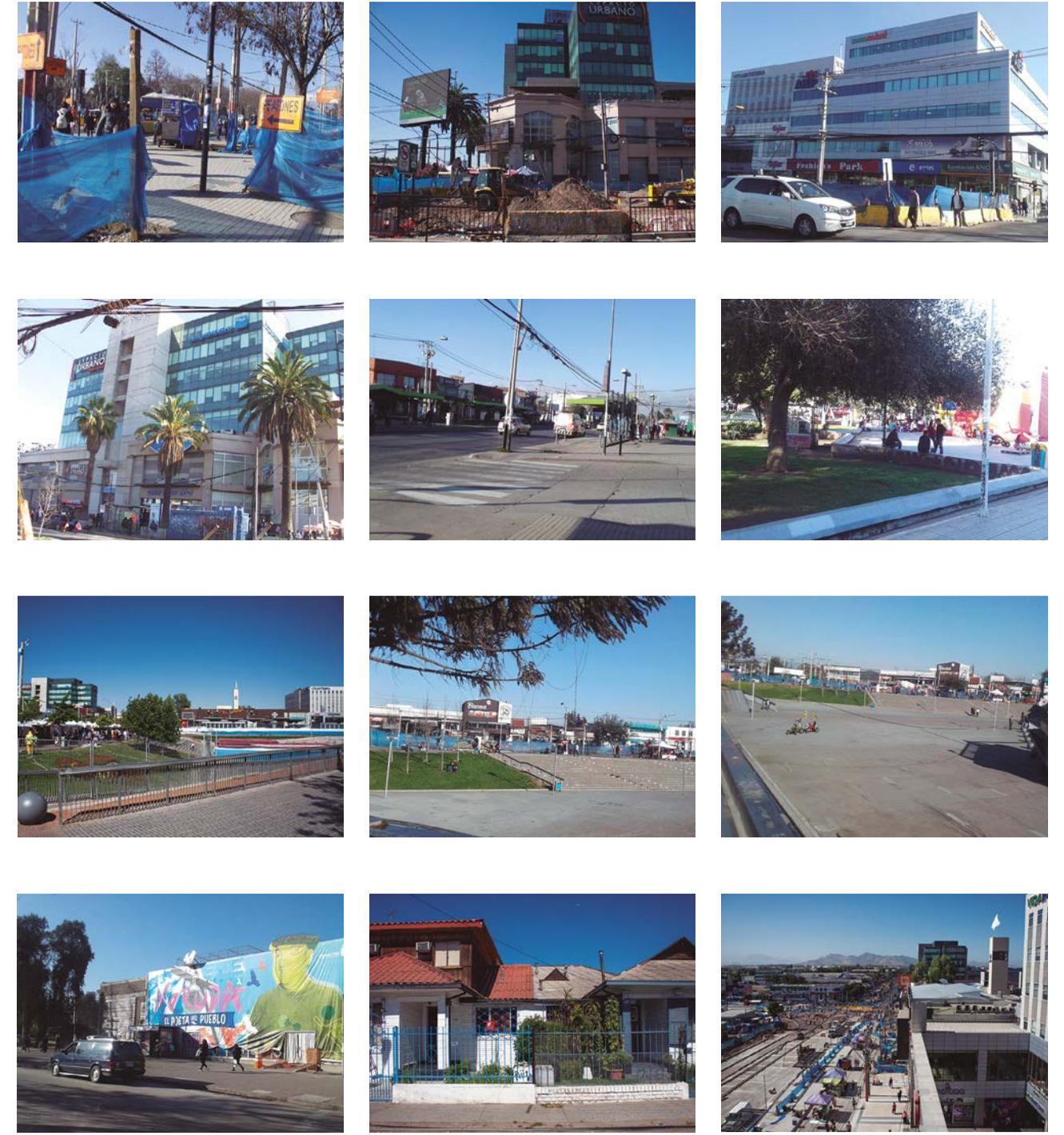
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: ARQUITECTURA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ

CATEGORÍA: ARQUITECTURA

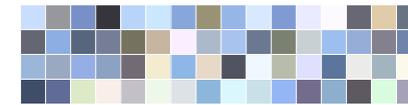
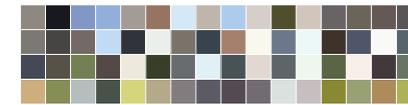


ESTACIÓN TERMINAL VICENTE VALDÉS



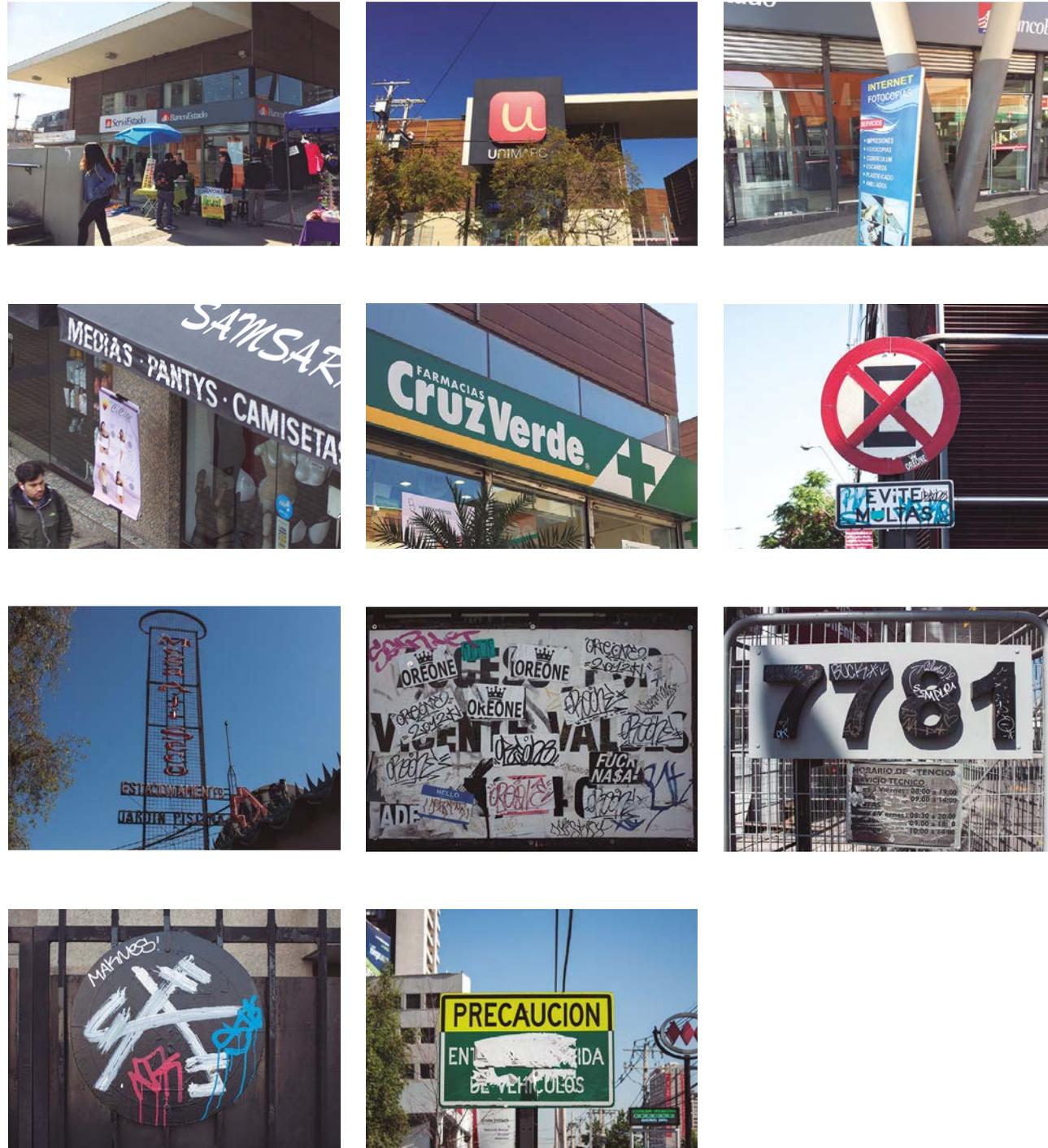
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO LÍNEA 5 • VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: GRÁFICA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: HABITAR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: COMERCIO



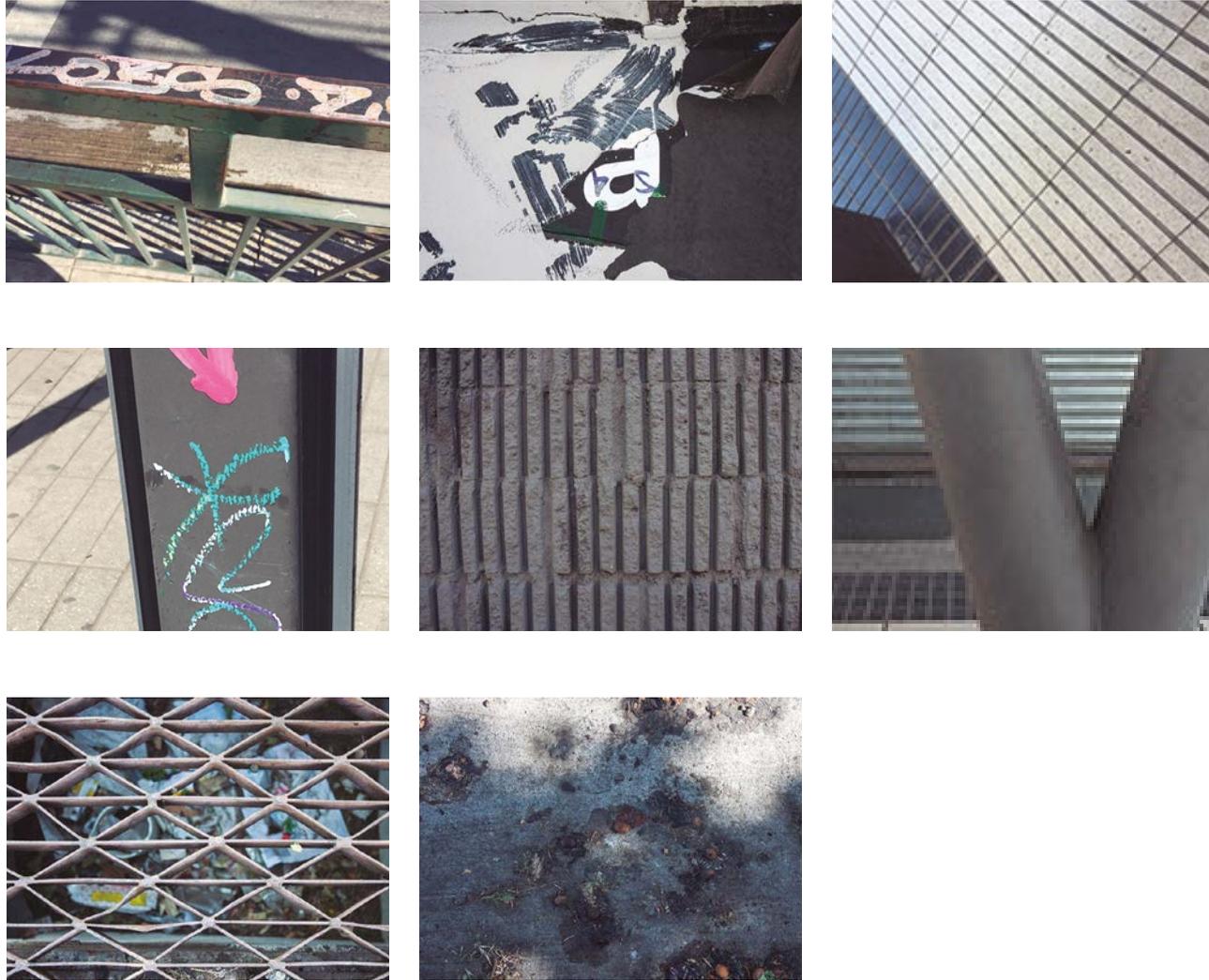
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: TEXTURAS MATERIALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: ANIMALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: VEGETACIÓN



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: TRANSPORTE



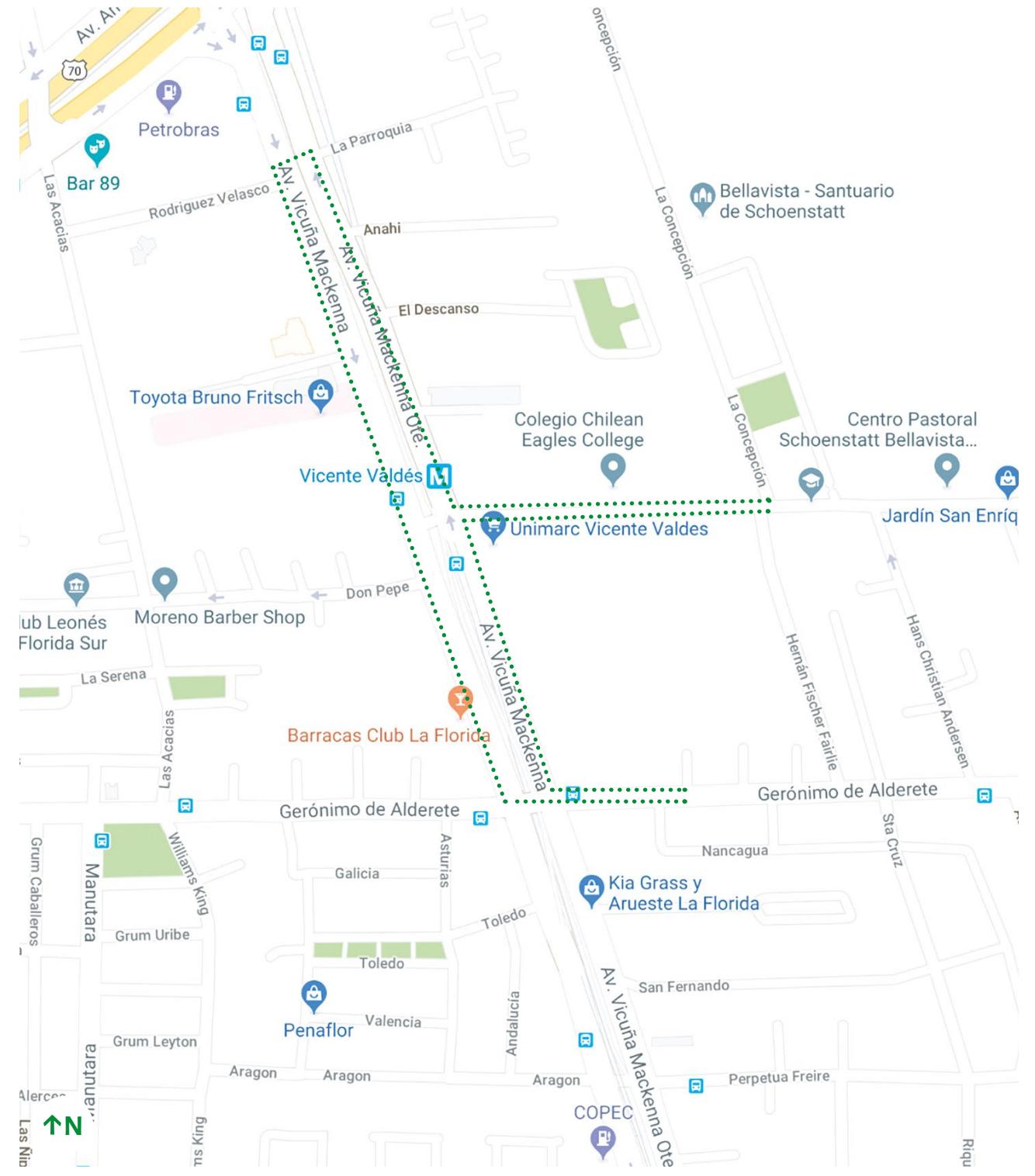
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 5 · VICENTE VALDÉS

CATEGORÍA: ARQUITECTURA





RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L5 · PLAZA MAIPÚ



RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L5 · VICENTE VALDÉS

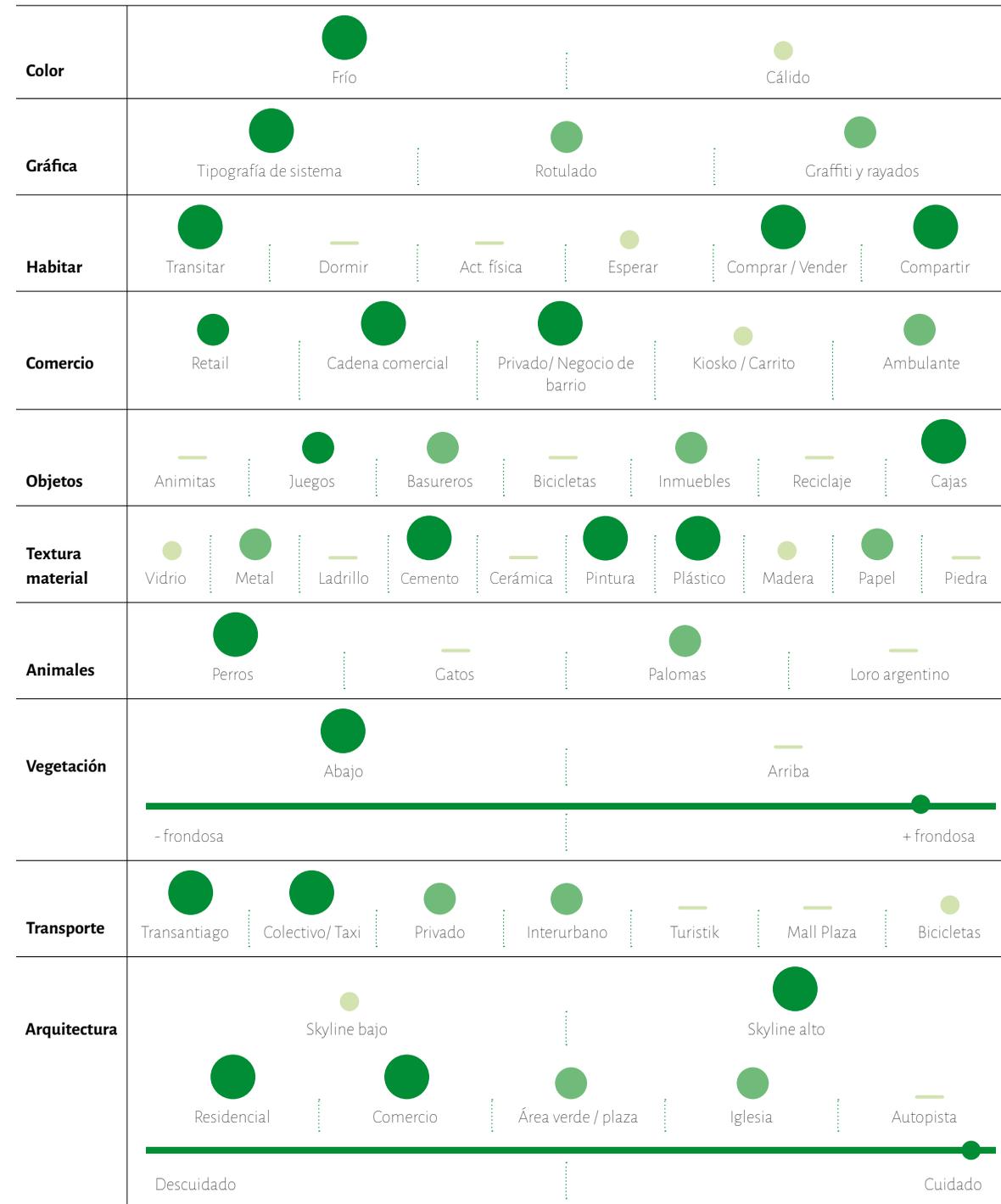
ANÁLISIS CUALITATIVO
LÍNEA 5 • PLAZA MAIPÚ → VICENTE VALDÉS

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	PLAZA MAIPÚ	VICENTE VALDÉS
Color	Paleta cromática predominante		
Gráfica	Tipografía	Arte callejero, rotulado y tipografía de sistema	Arte callejero y tipografía de sistema
	Contenido	Mayoritariamente se ven tipografías de sistema aplicadas a comercios y servicios establecidos como clínicas (MegaSalud, Centro clínico el Belloto) y centros comerciales como Espacio Urbano Plaza Maipú. Por otra parte el rotulado se ve en fuentes de soda dentro de sus menús (churrascos, desayunos, entre otros) y el arte callejero es ilegible.	Las tipografías de sistema tienen mayor protagonismo con el supermercado Unimarc, Banco Estado y Doña Carne. Por otra parte existen mucho rayados y tags en distintas superficies sobre todo señales de tránsito y barandas.
Habitar	Transitar	La gente camina entre locales comerciales ambulantes lo que genera poco espacio.	Colapsa una esquina donde llega la micro y la gente cruza hacia el metro.
	Dormir	—	—
	Actividad física	—	—
	Esperar	En plena Plaza Maipú se observan juegos para niños y además máquinas de ejercicios que las personas ocupan.	—
	Comprar / vender	Existe mucho comercio ambulante en paraderos y calles.	Se identifica una gran cantidad de comercio ambulante sobre todo en el tópic de comida.
	Compartir	Dado que existe una plaza verde dentro del perímetro, mucha gente se sienta, juegan.	Los vendedores ambulantes fuera del supermercado comparten su experiencia.
Comercio	Escala de comercio	Retail, cadena comercial y ambulante.	Retail, ambulante y kioskos.
	Servicio	Dentro del retail encontramos espacios comerciales como el Espacio Urbano, en las cadena comerciales existe algunas como el Dr. Simi, Schopdog, entre otros, pero lo que más se ve realmente es comercio ambulante donde se vende confitería, ropa para la época y chucherías varias.	El retail existente es el supermercado Unimarc, junto al banco estado y carnicería Doña Carne, dentro del comercio ambulante va ligado generalmente a comida como desayunos y ensaladas y por último hay kioskos de golosinas, llaves y comida preparada.
Objetos	Cajas apiladas, banderas, basureros colapsados, botellas plásticas.	Cajas, cabina seguridad, basura.	

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	PLAZA MAIPÚ	VICENTE VALDÉS
Textura material	Vidrio	Solo en las construcciones ligadas al retail se observa.	Fachada edificios.
	Metales	Material utilizado en rejas de locales comerciales y construcción de retail.	Rejas que limitan avenida Vicuña Mackenna sumado a protecciones dentro del comercio.
	Ladrillo	—	—
	Cemento	Este material está vinculado a la construcción de veredas.	Todas las construcciones están en base a este material sumado a la avenida.
	Cerámica	—	—
	Pintura	Universo de muestras de graffitis y rayados en locales en la calle, paredes y objetos del espacio público.	Hay muchos tags en barandas, postes y rejas.
	Plástico	Tapar las construcciones que se están llevando a cabo y en algunos objetos del espacio como basureros y bancas.	—
	Madera	Rejas de viviendas.	Palmeras.
	Papel	Cajas y afiches rasgados.	—
	Piedra	—	—
Animales	Tipo de animal	Perros y palomas.	Perros.
	Estado	Callejeros en su totalidad.	Callejeros y semidomesticados por el entorno.
Vegetación		Palmeras, árboles y una gran área verde con pasto en la cercanía del metro.	Árboles al costado de la vereda y maceteros con pequeñas flores.
Transporte	Público	Transantiago, micro interurbana Peñaflor y Talagante.	Transantiago.
	Privado	Colectivos, taxis y autos particulares.	Colectivos, taxis, autos particulares y estacionamiento de bicicletas.
Arquitectura	Skyline	La línea horizontal en cuanto al alto de las edificaciones como el mall y además se ve un gran manchón verde.	En esta estación cambia la perspectiva vertical del suroriente de Stgo, puesto que se imponen edificios de 24 pisos.
	Estado arquitectónico	Construcción y mejoramiento de obras viales, áreas verdes cuidadas y edificaciones generalmente nuevas y un área residencial tranquila.	Corredor del transantiago, nuevas construcciones de edificios y sitios grandes en desuso o abandonados.
	Tipo	Comercio, vivienda, área verde.	Comercio, vivienda, corredor Transantiago.

ANÁLISIS CUANTITATIVO LÍNEA 5 · PLAZA MAIPÚ

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA



ANÁLISIS CUANTITATIVO LÍNEA 5 · W VALDÉS

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA



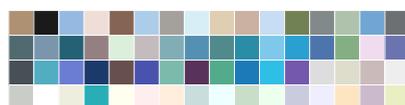
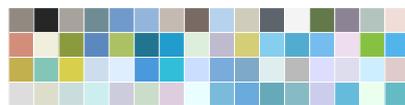
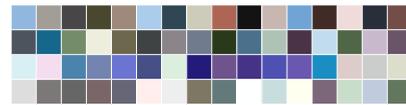
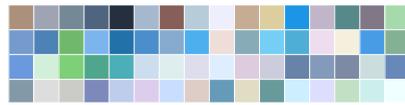
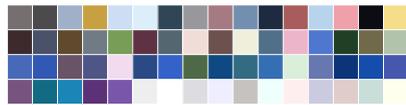
TABLA DE OBSERVACIÓN

**PLAZA PUENTE ALTO
TOBALABA**



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 · PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 · PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: GRÁFICA



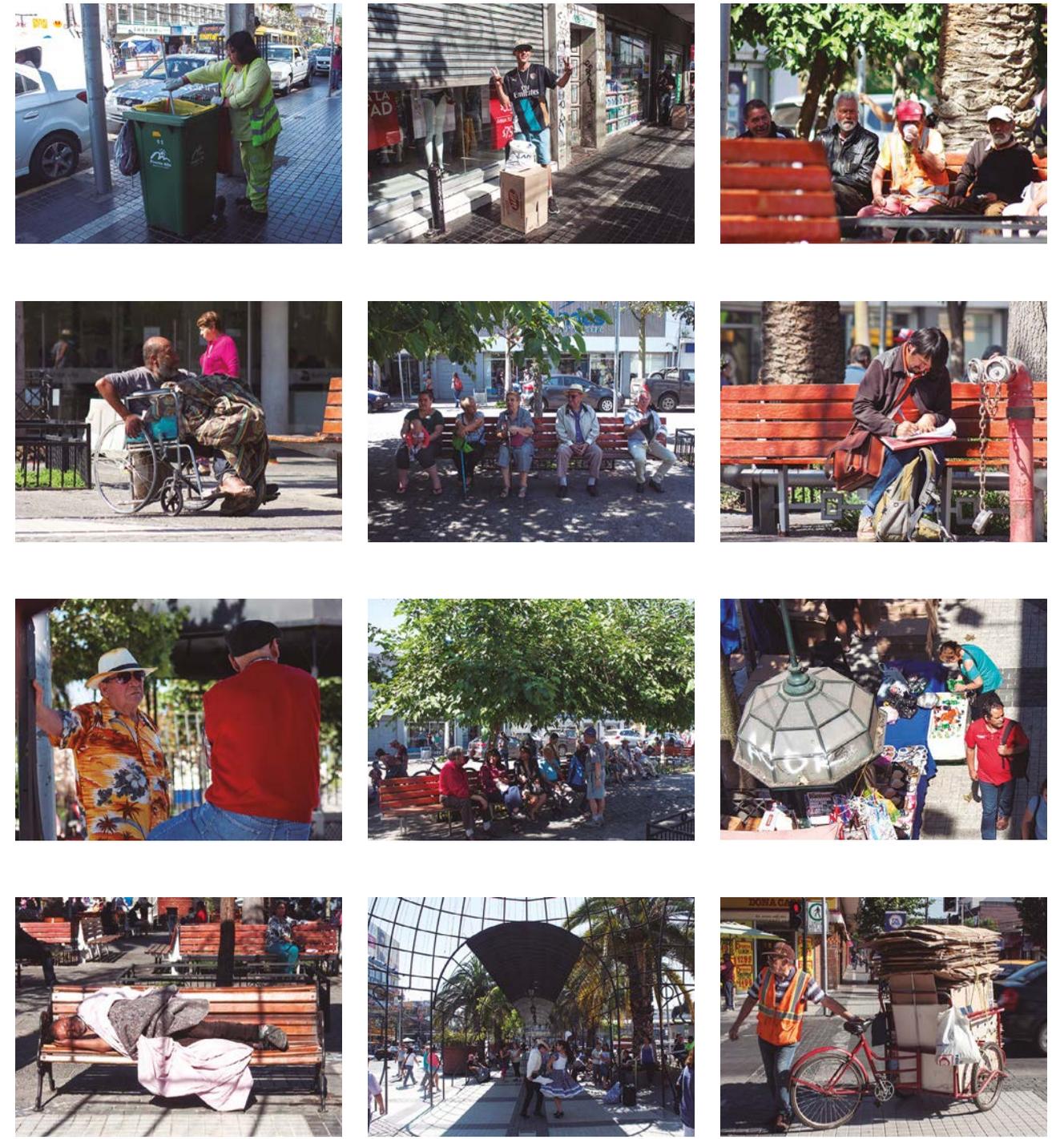
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: GRÁFICA



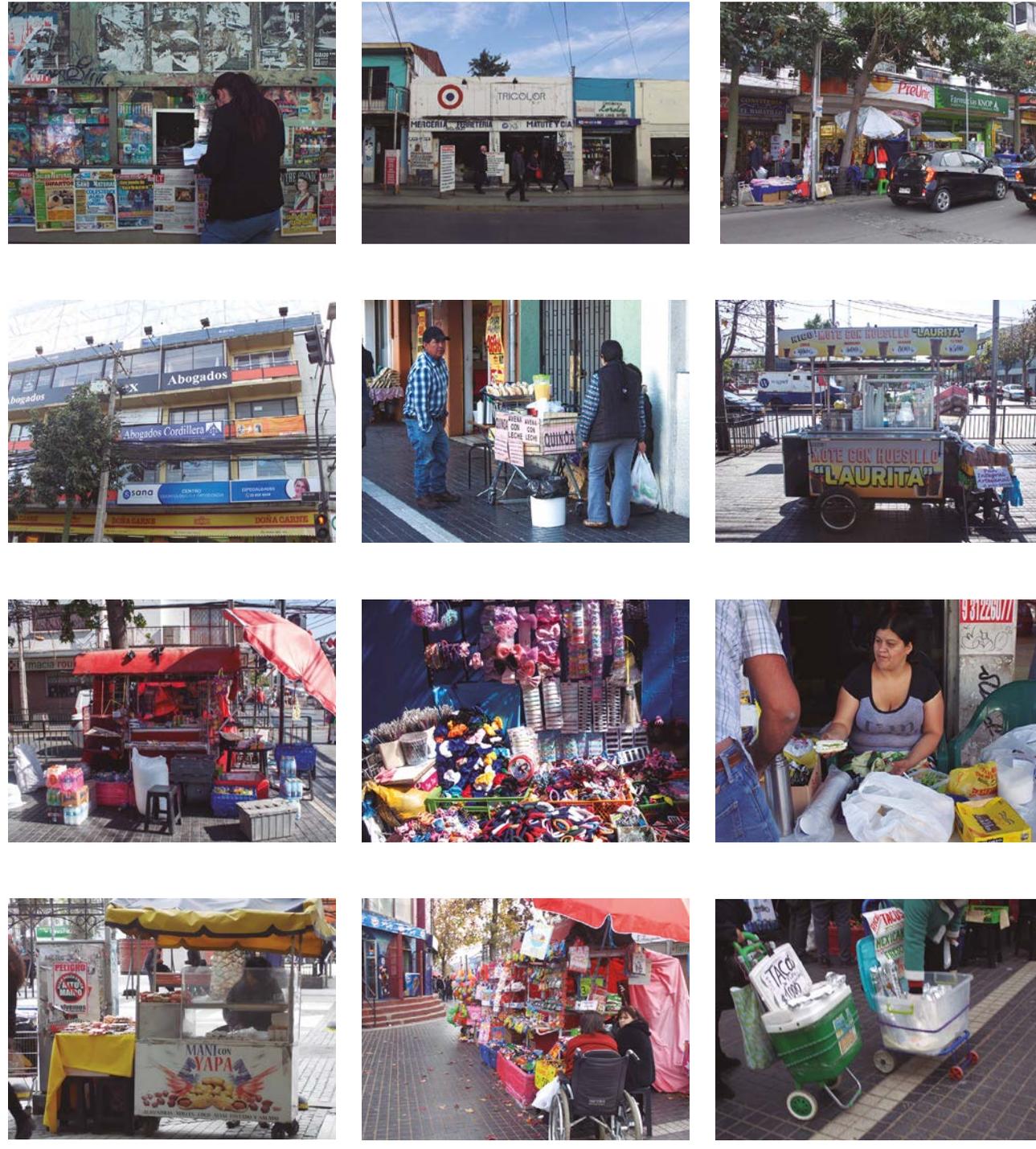
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: HABITAR



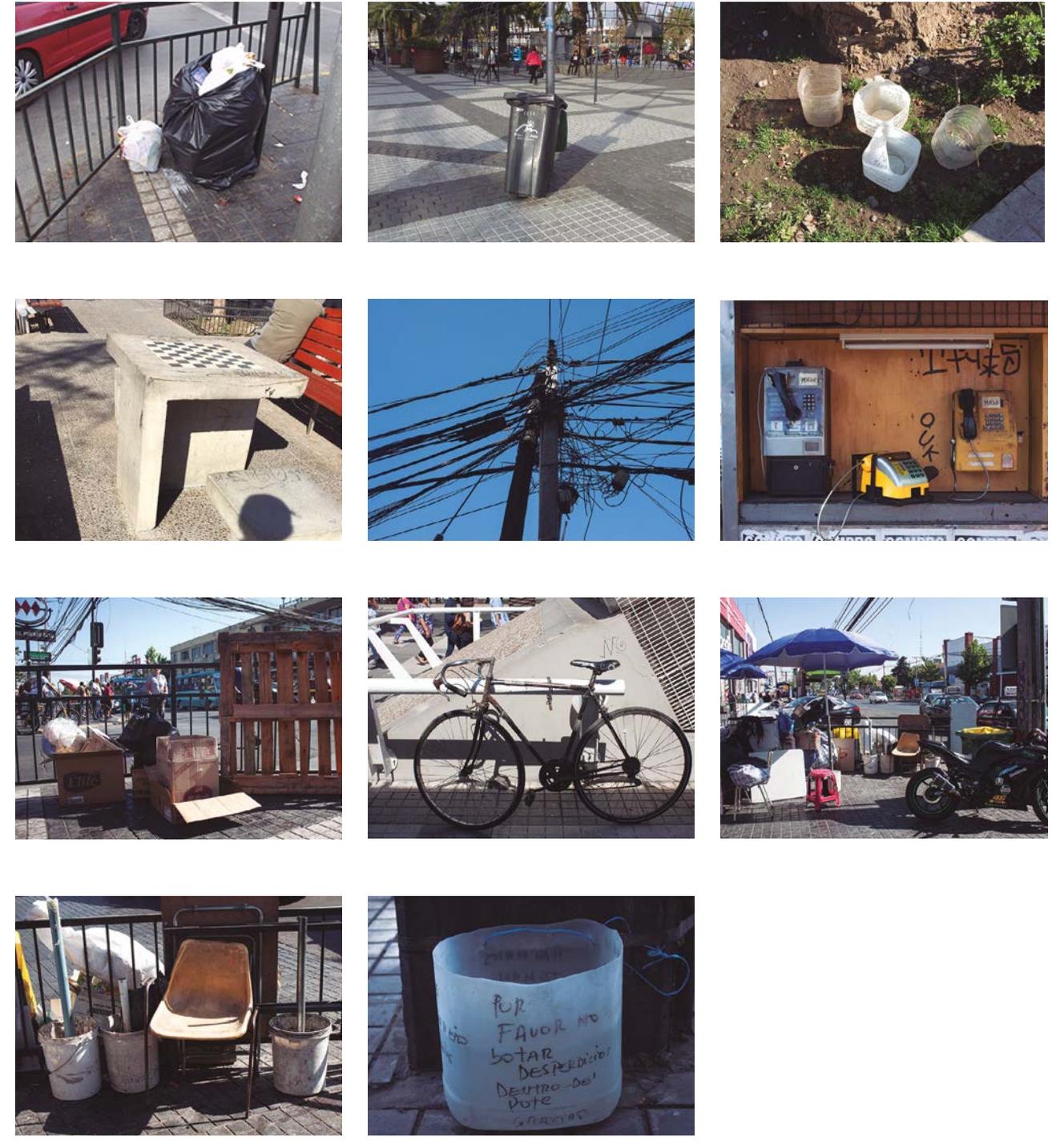
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 · PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: COMERCIO



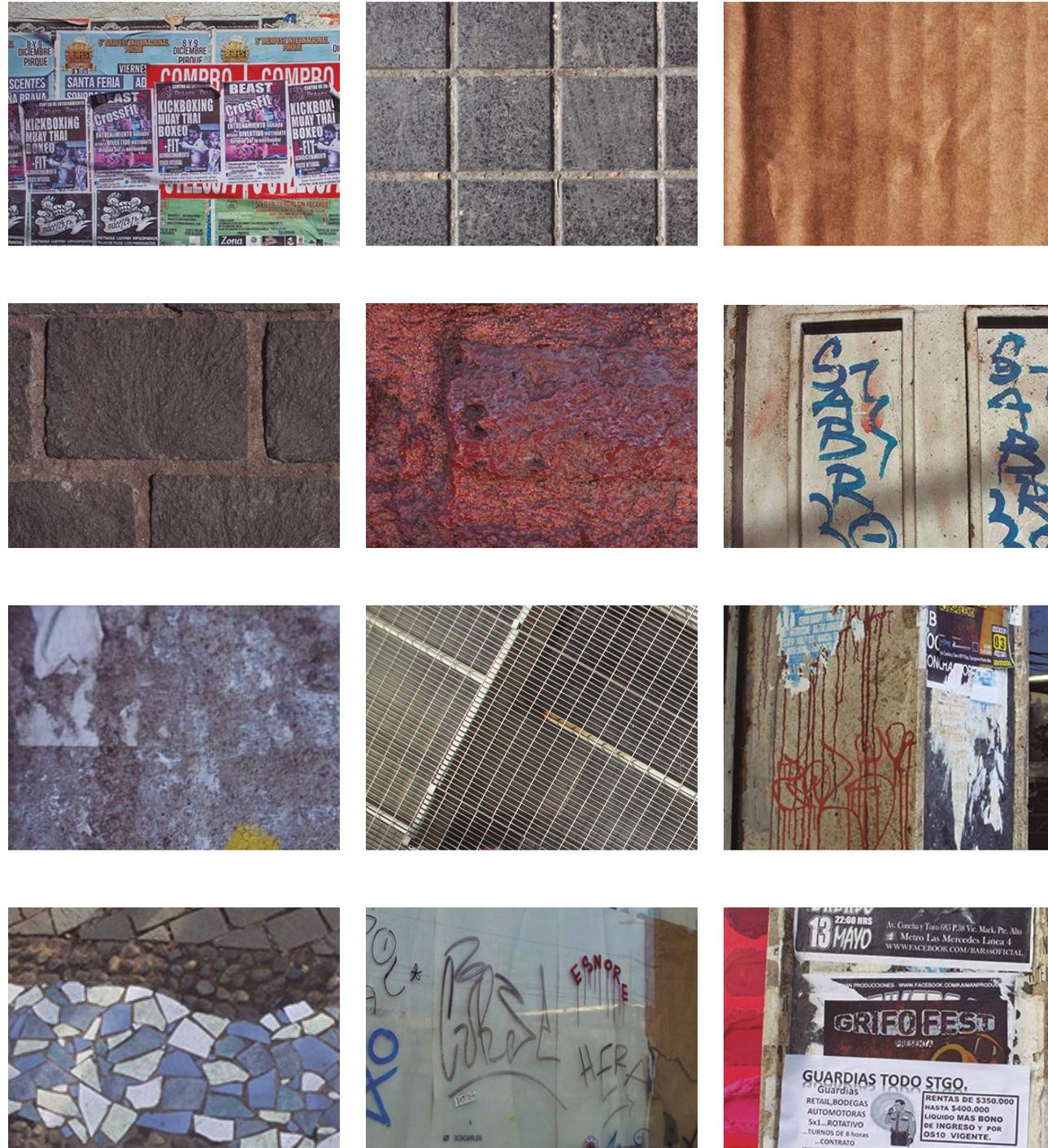
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 · PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: OBJETOS



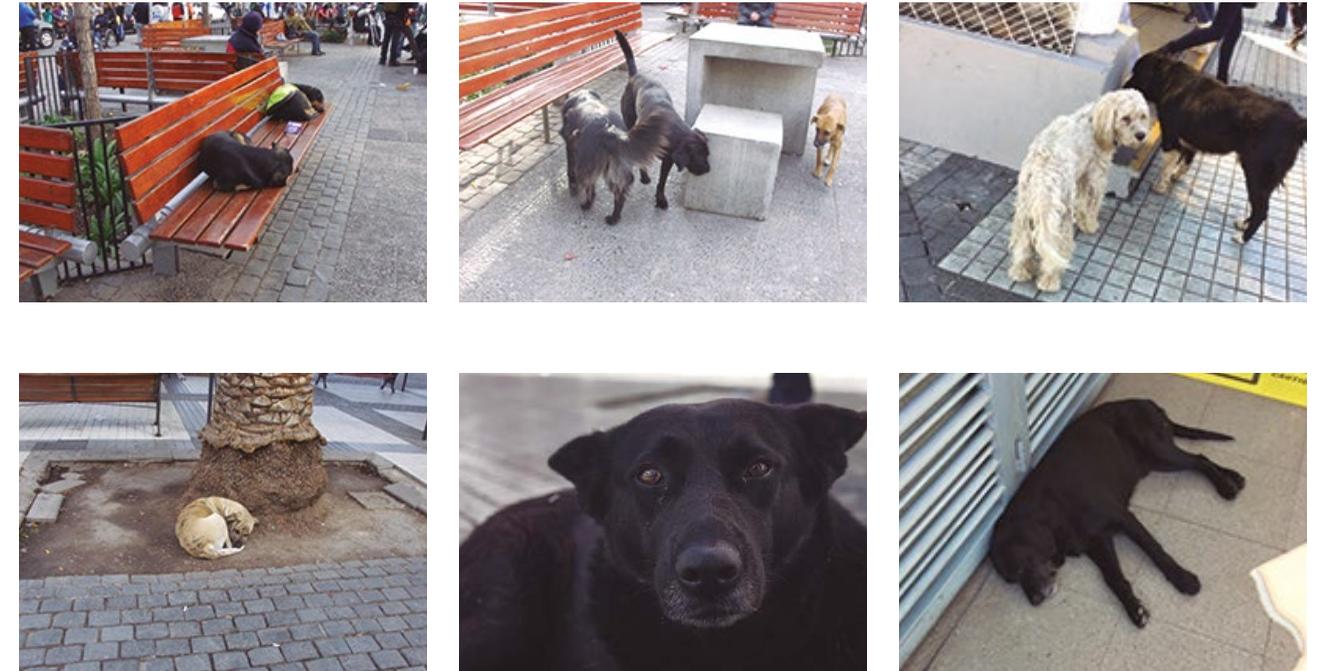
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 · PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 · PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: ANIMALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: VEGETACIÓN



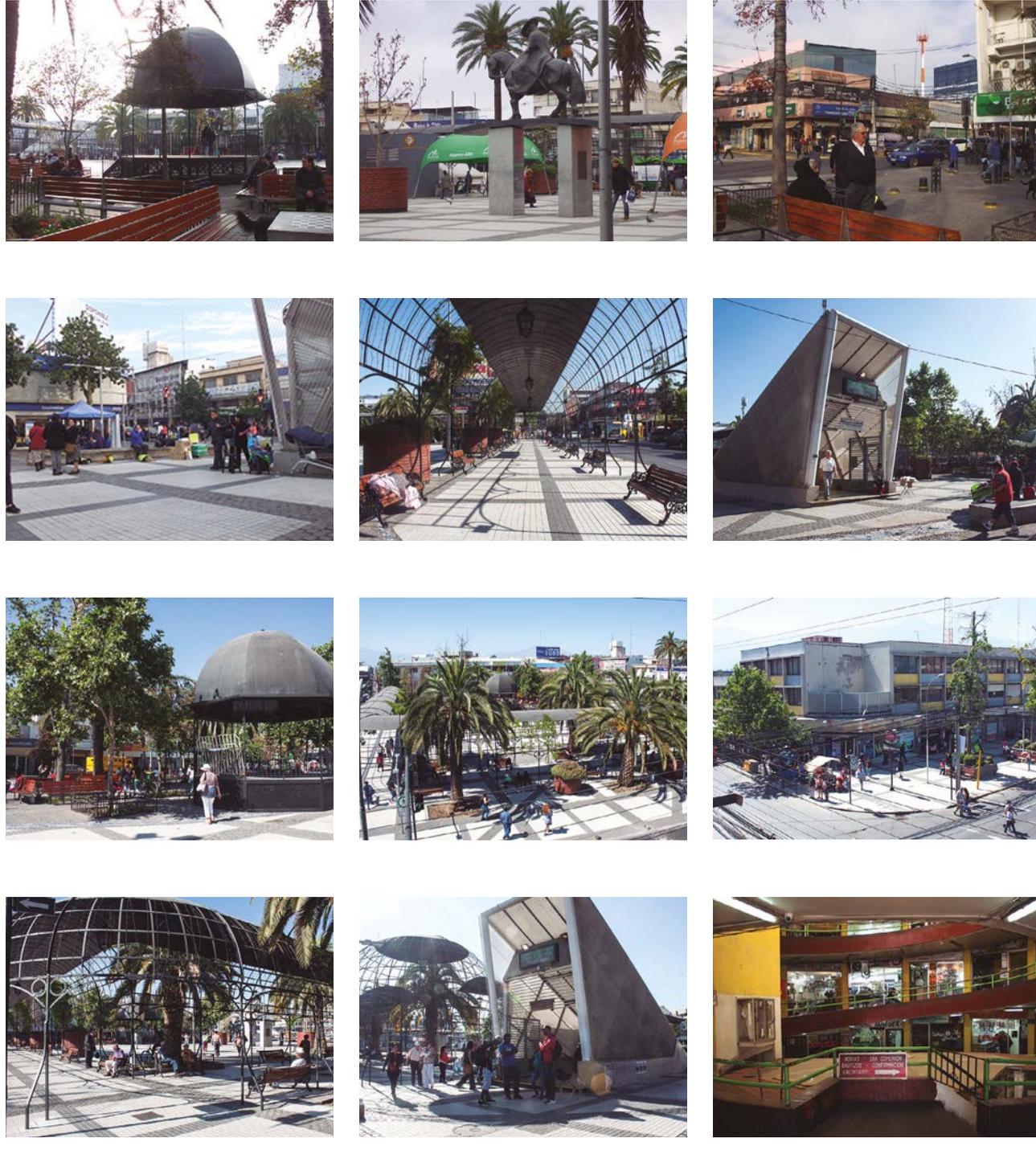
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: TRANSPORTE



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • PLAZA PUENTE ALTO

CATEGORÍA: ARQUITECTURA

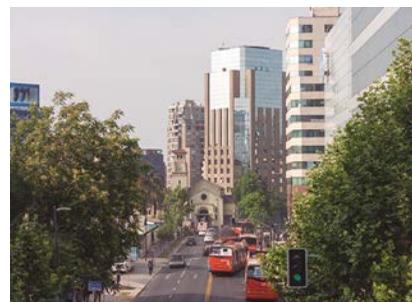
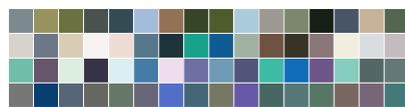


ESTACIÓN TERMINAL TOBALABA



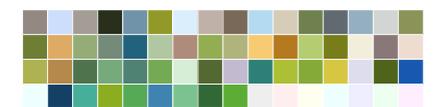
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: COLOR



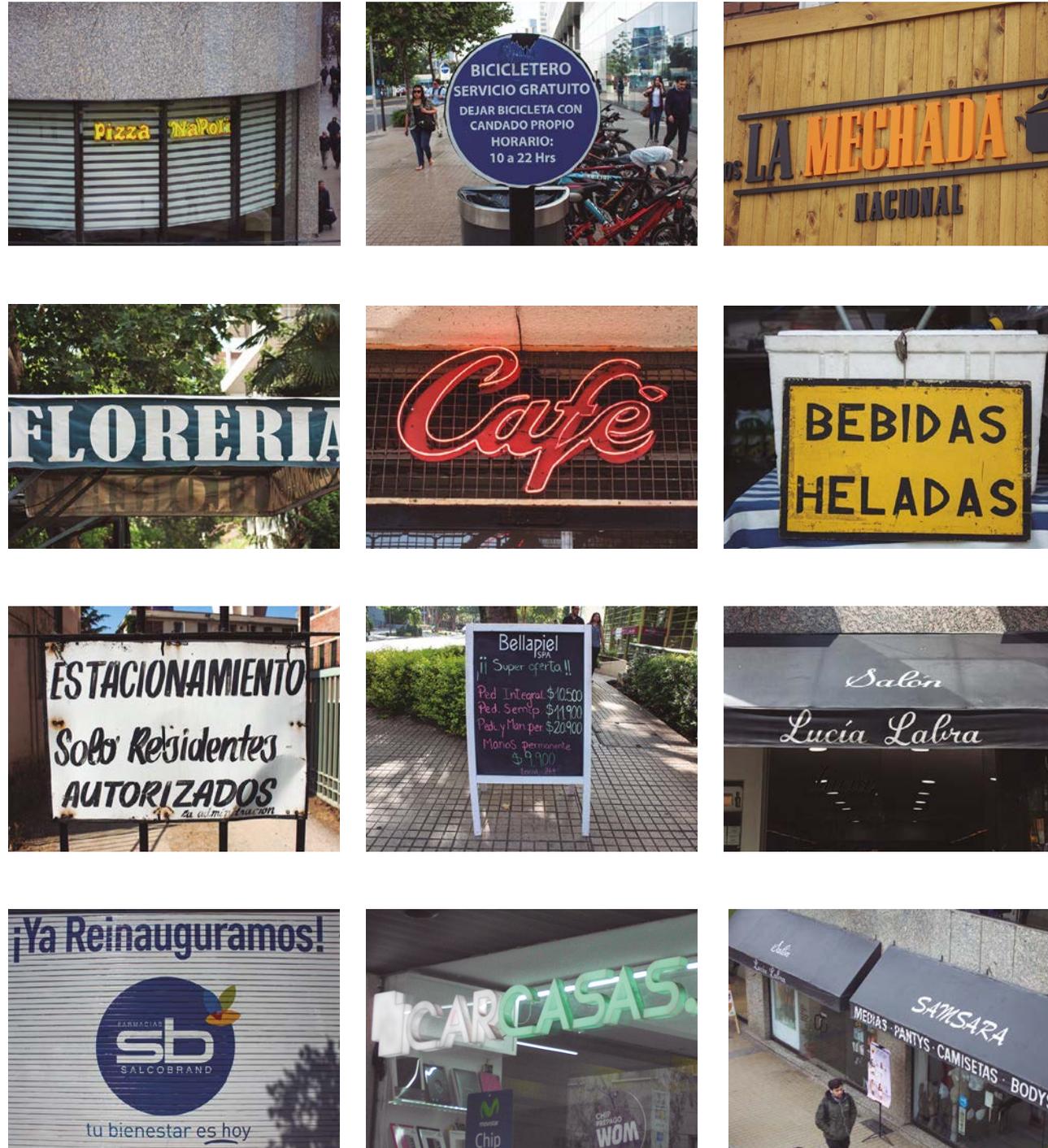
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: COLOR



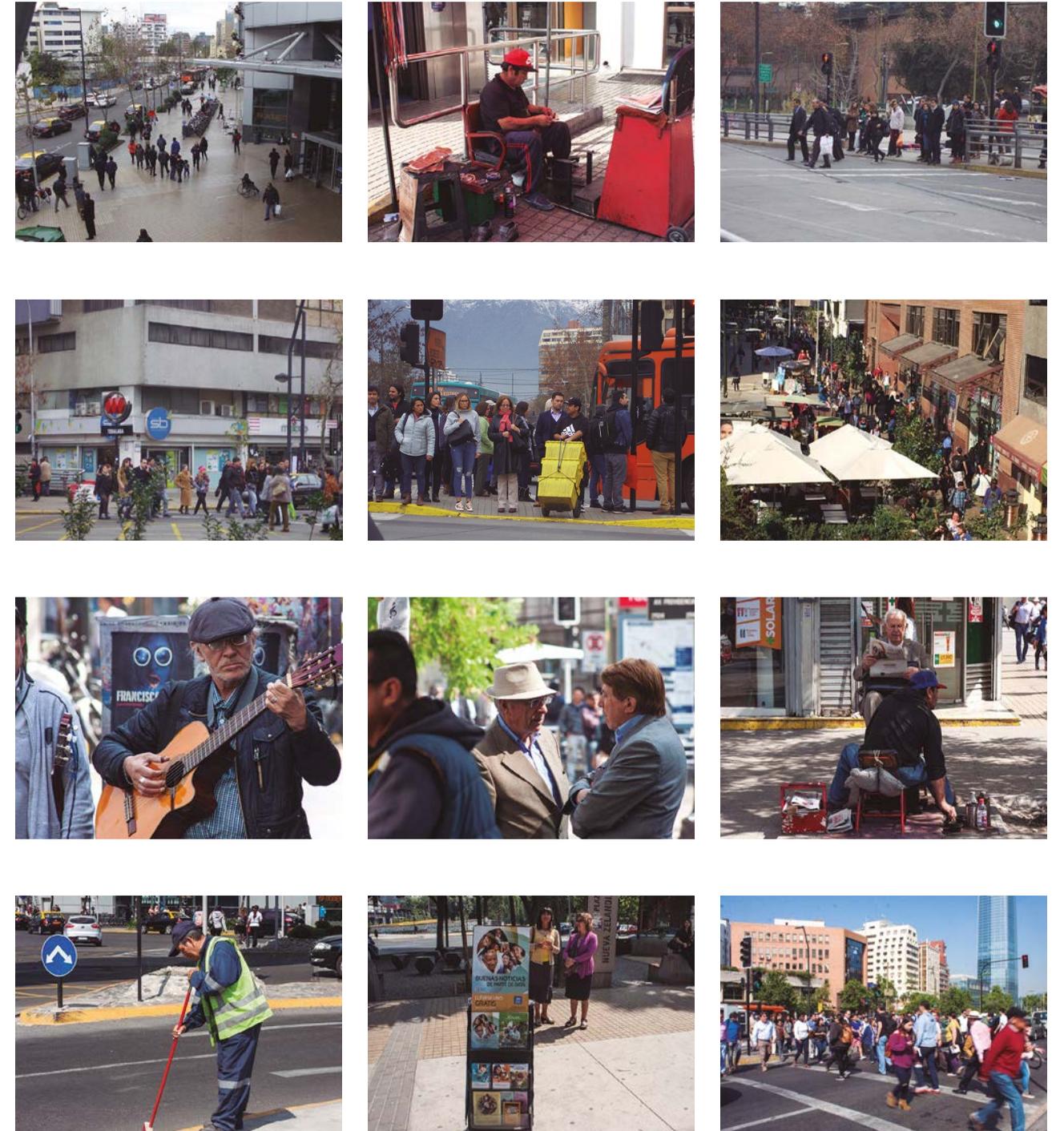
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: GRÁFICA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: HABITAR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: HABITAR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: COMERCIO



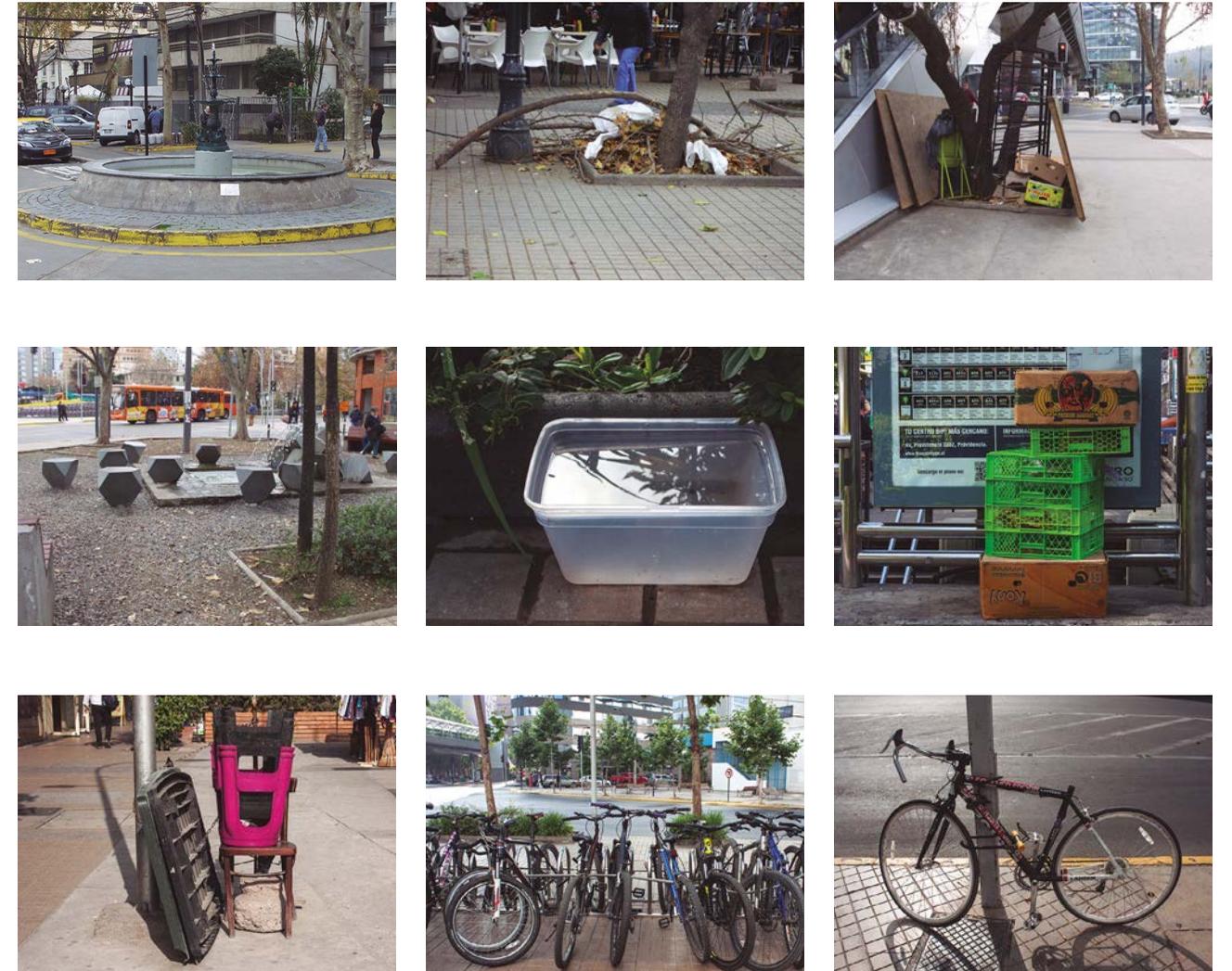
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: COMERCIO



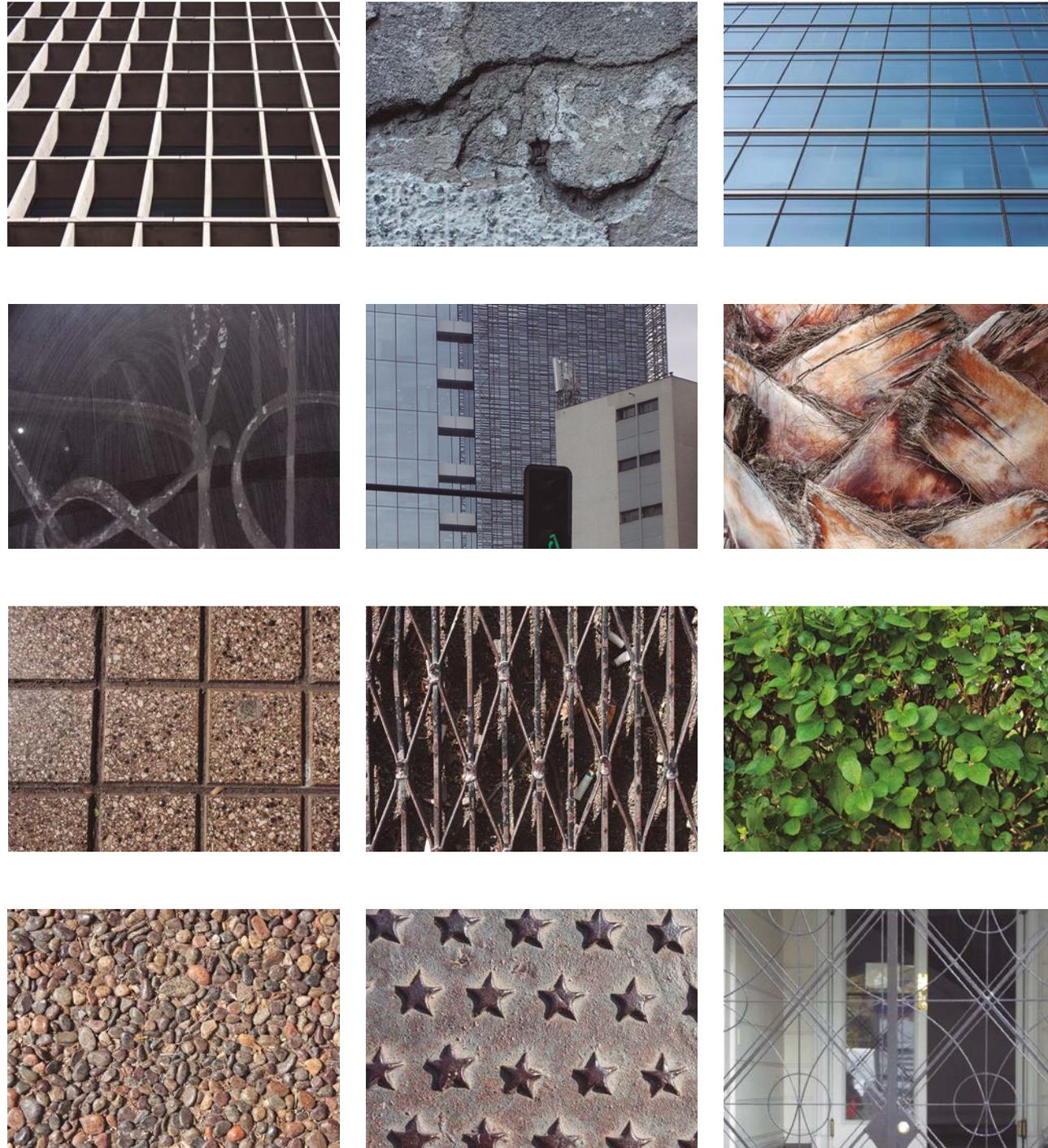
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: OBJETOS



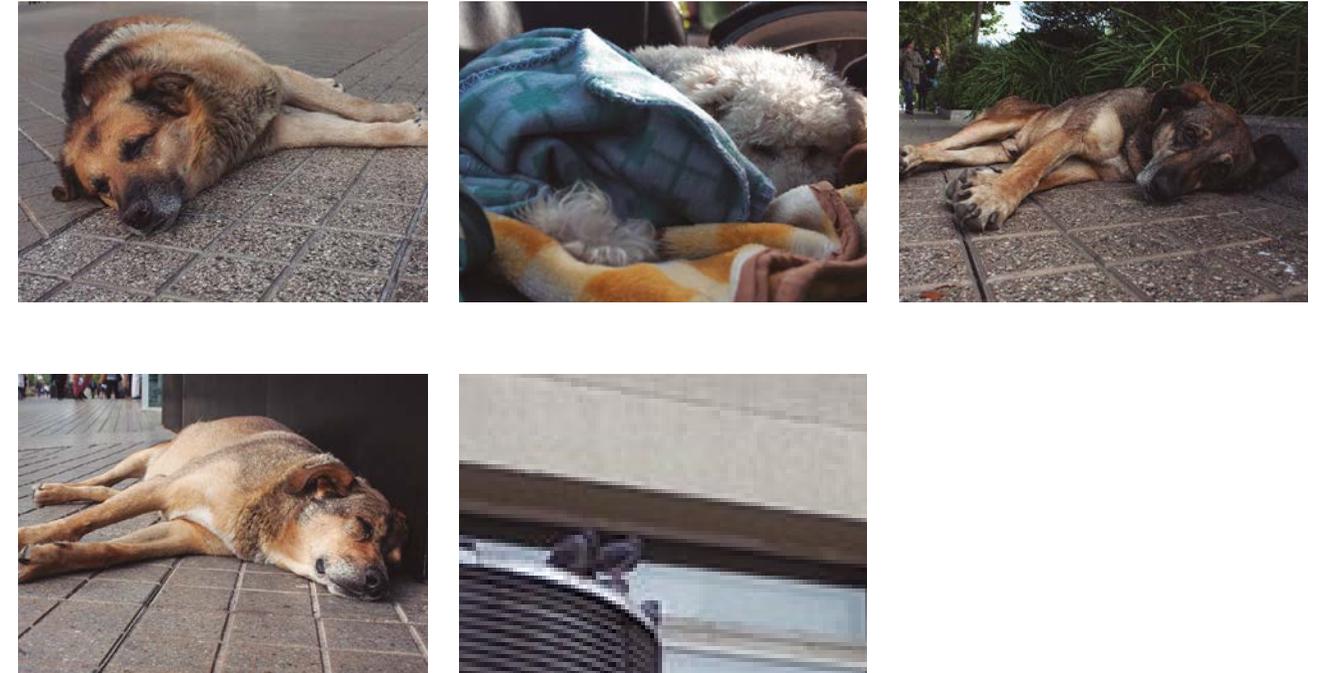
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



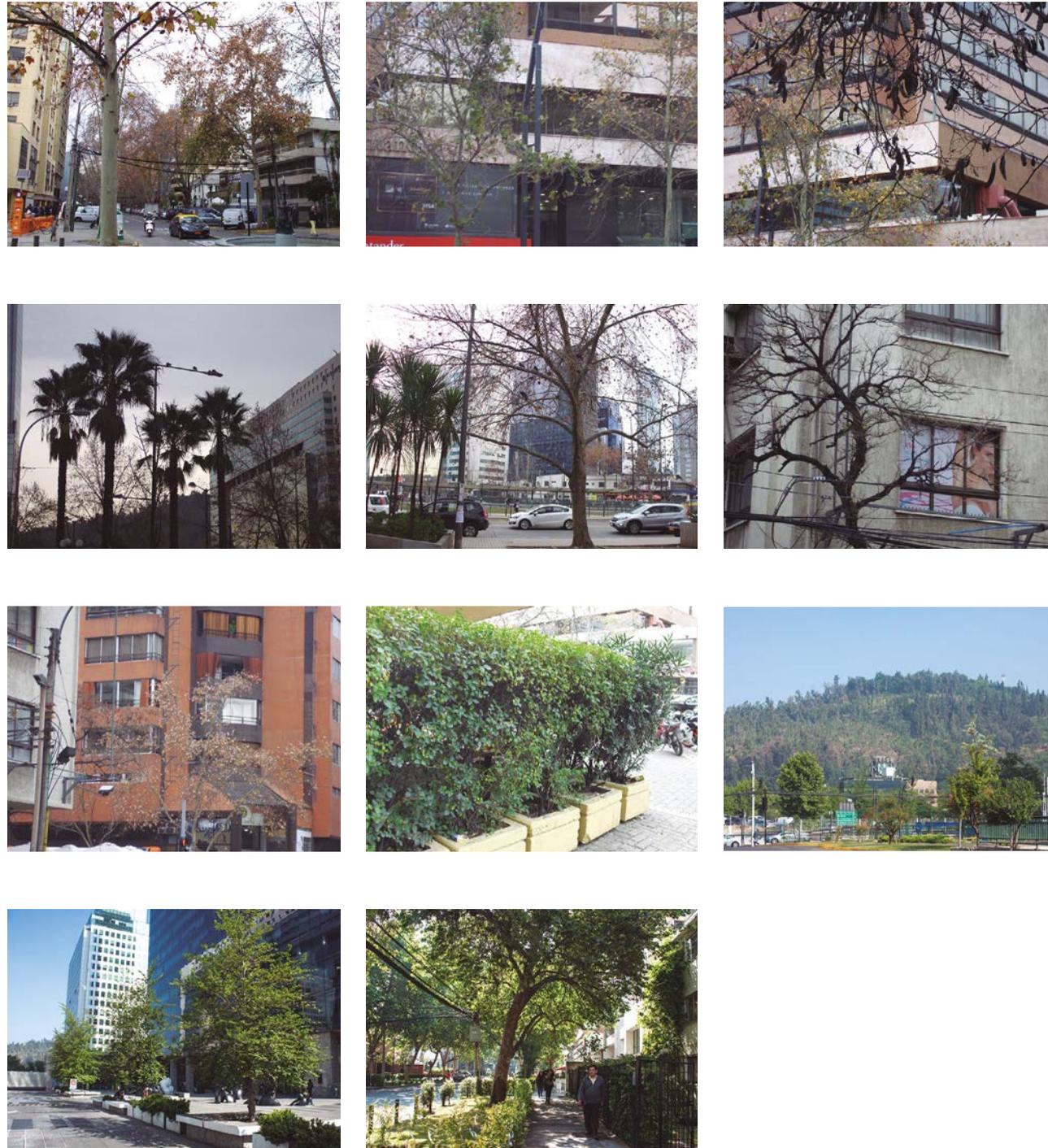
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: ANIMALES



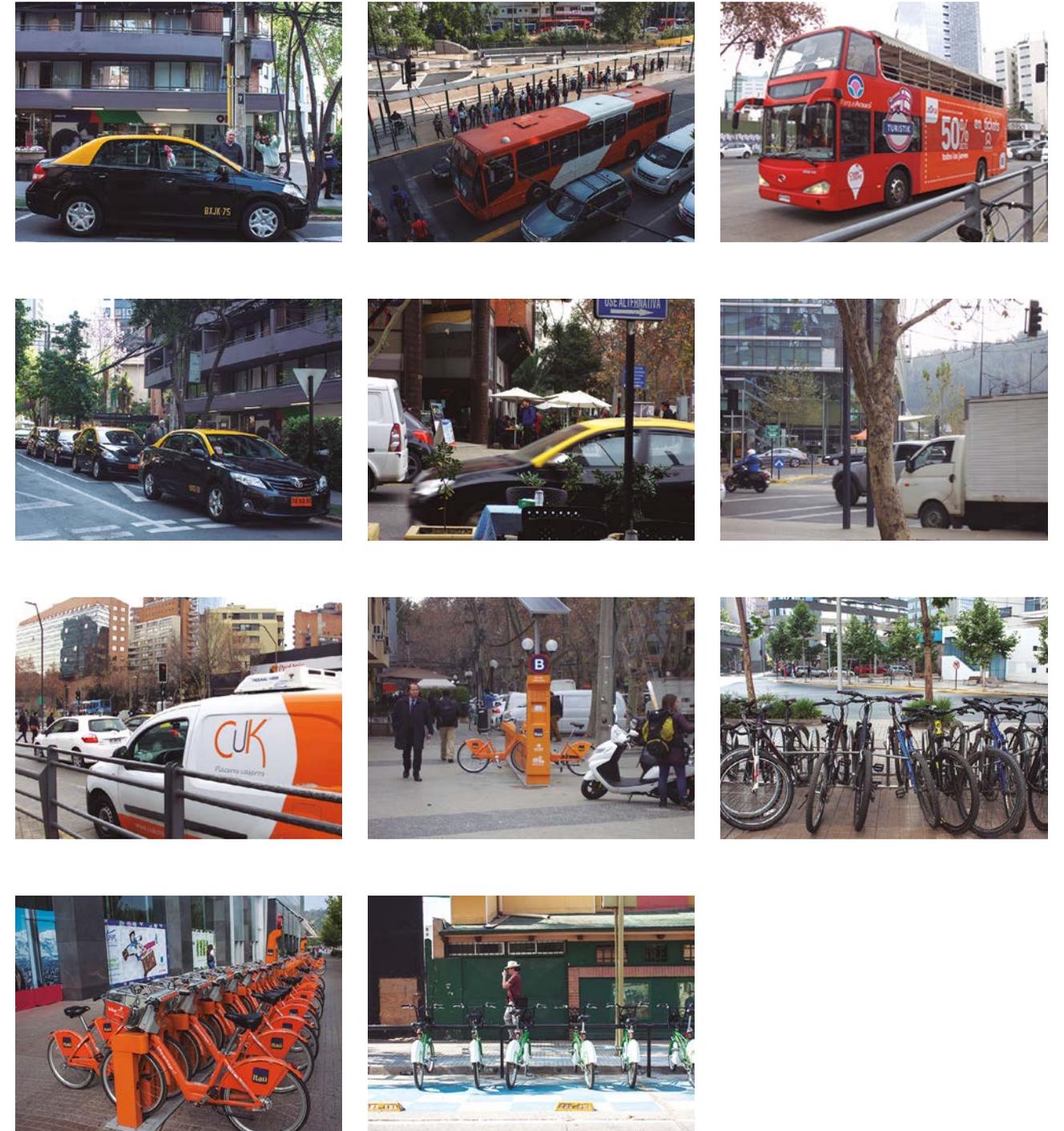
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 · TOBALABA

CATEGORÍA: VEGETACIÓN



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 · TOBALABA

CATEGORÍA: TRANSPORTE



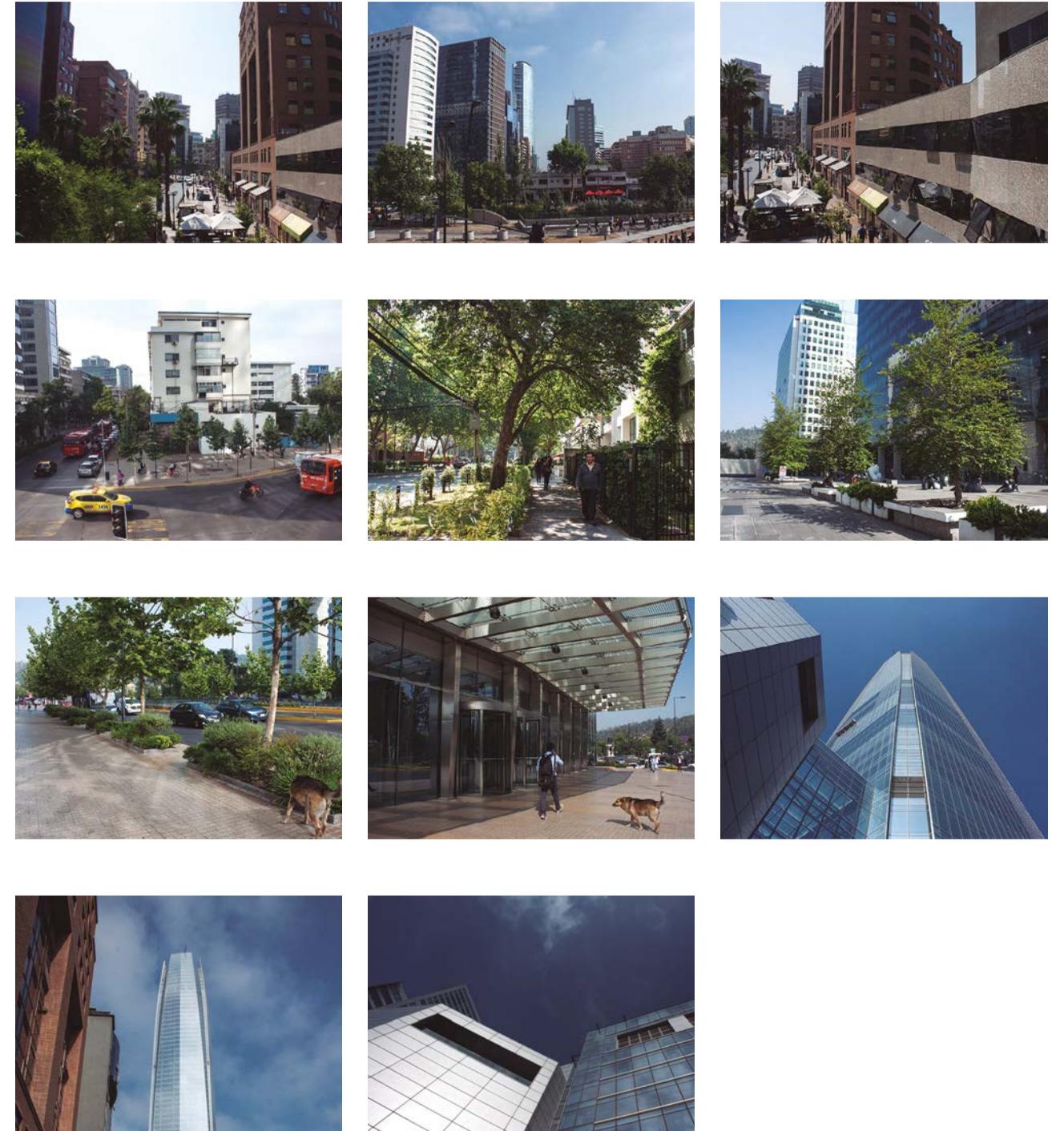
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

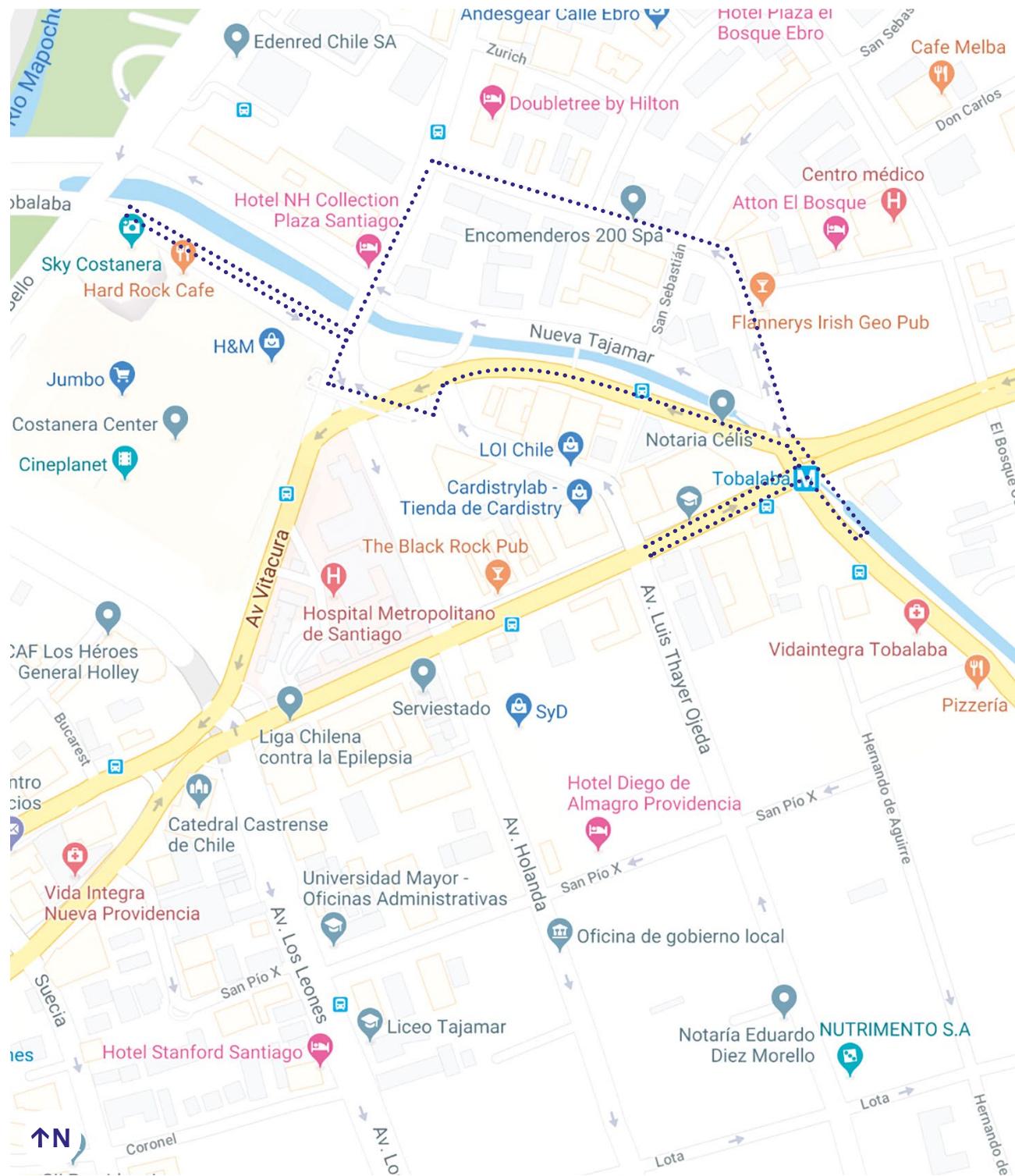
CATEGORÍA: ARQUITECTURA



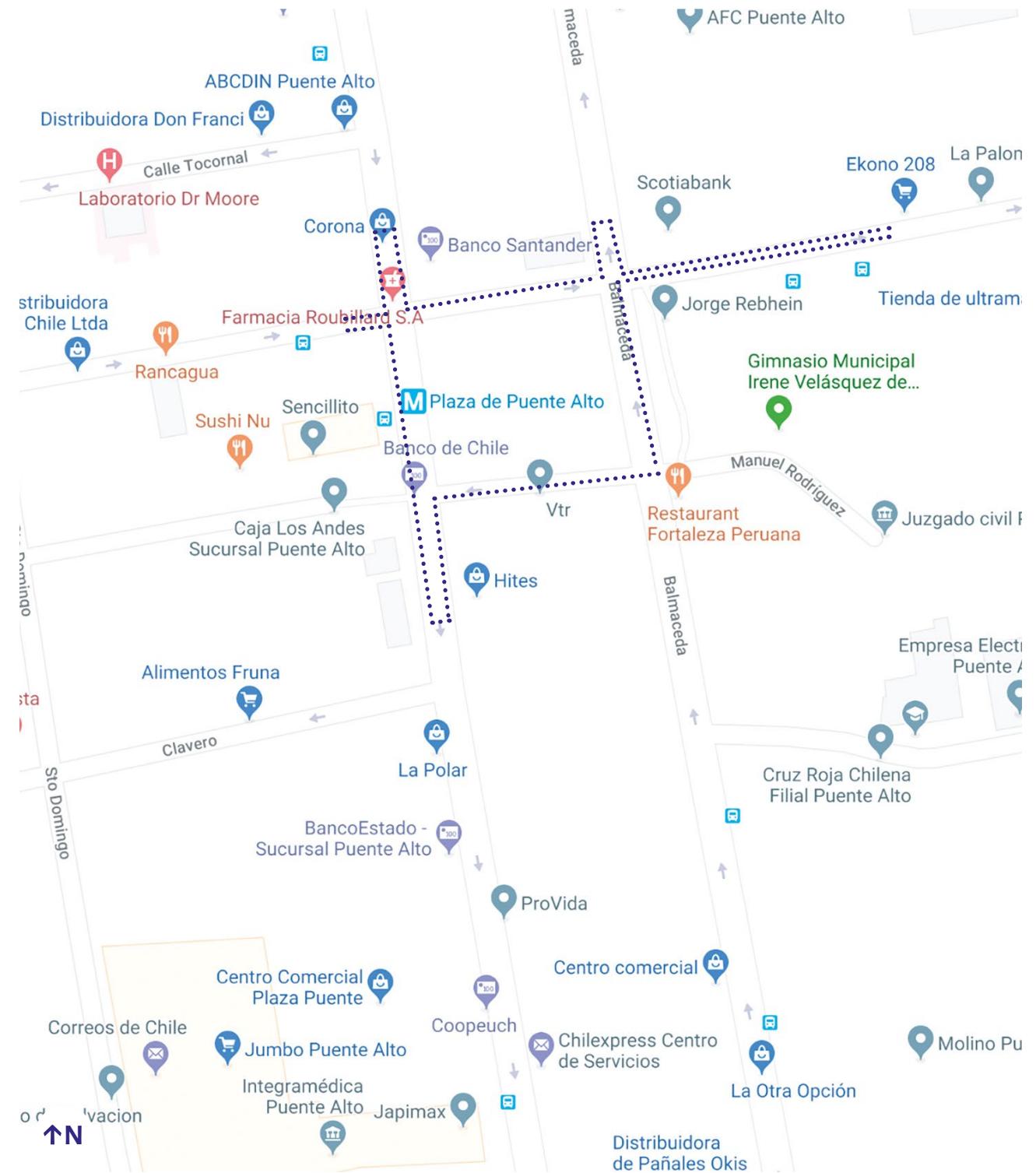
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4 • TOBALABA

CATEGORÍA: ARQUITECTURA





RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L4 · **TOBALABA**



RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L4 · **PLAZA PUENTE ALTO**

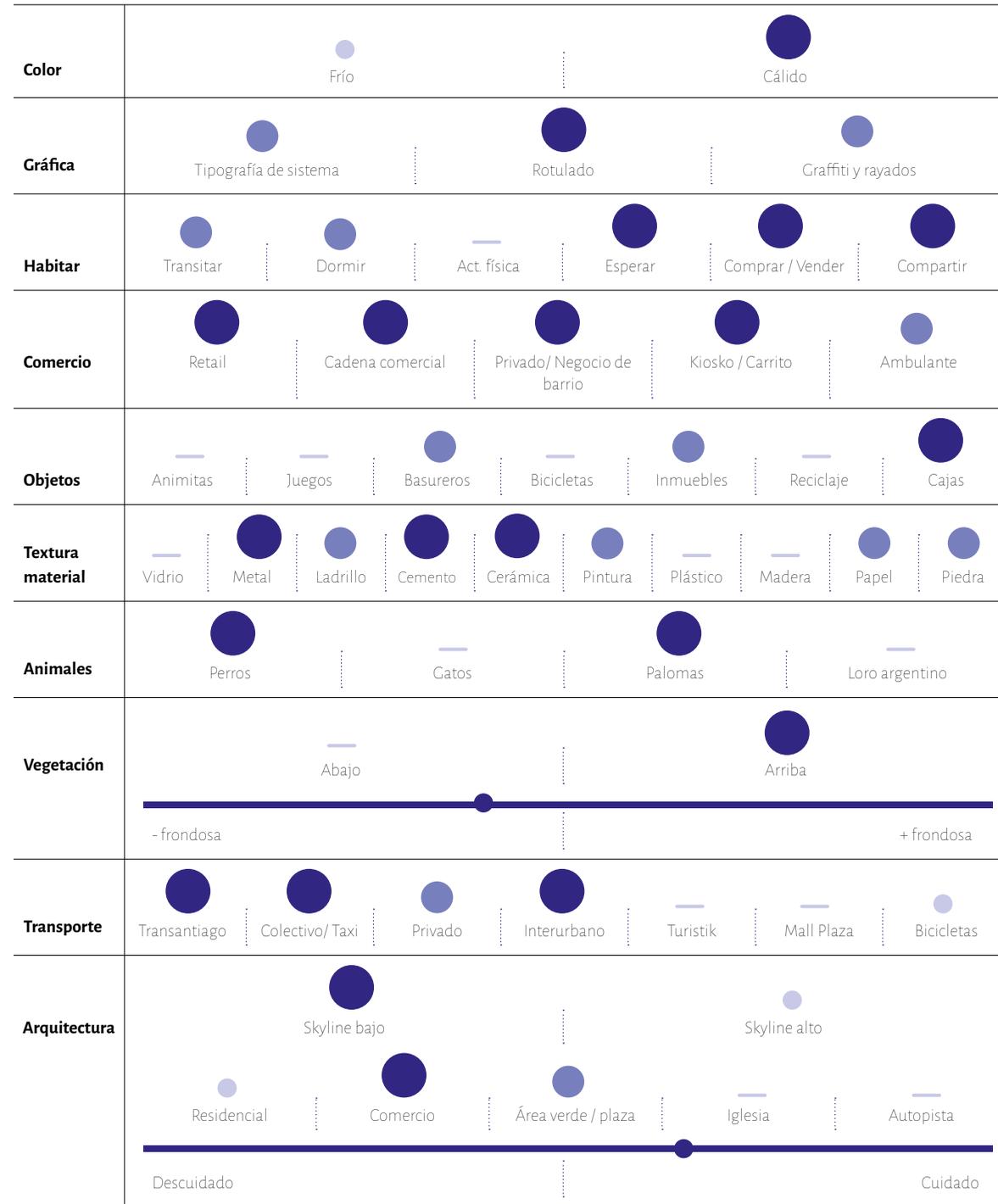
ANÁLISIS CUALITATIVO
LÍNEA 4 • PUENTE ALTO → TOBALABA

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	PLAZA PUENTE ALTO	TOBALABA
Color	Paleta cromática predominante		
Gráfica	Tipografía	Rotulado y tipografía de sistema.	Rotulado y tipografía de sistema.
	Contenido	Diferentes rotulados ligados a comercios pequeños (Llaves al minuto, bordados, Optica puente alto, Grow Shop, Relojería, Peluquería unisex) Tipografías de sistema aplicada a grandes tiendas y comercio de barrio (Panadería la chilena, el baratillo, la mundial).	Las tipografías de sistema tienen mayor protagonismo en comercio de comida (La mechada, pizza napoli) y otros servicios (florería) ligadas al display. Rotulado en pizarras para menús y precios.
Habitar	Transitar	Caminantes de un lugar a otro como punto central la plaza.	Diferentes esquinas se aglomeran de gente, algunos hombres se detienen a lustrar zapatos.
	Dormir	Gente en situación de calle.	—
	Actividad física	—	—
	Esperar	En la escultura de caballo como punto de encuentro.	Evangélicas, partidarios de Green Peace.
	Comprar / vender	Mucho comercio ambulante y establecido al rededor de la plaza y la mayoría de la gente anda con bolsas.	Pasillo de vendedores ambulantes que dificultan paso a Costanera Center.
	Compartir	Gente de tercera edad conversando en bancas, juegos de ajedrez.	Restaurantes con mesas al exterior, aglomerado hacia el mall.
Comercio	Escala de comercio	Retail, cadena comercial, kioskos y ambulante.	Retail, cadena comercial, ambulante y kioskos.
	Servicio	Retail tiendas de electrodomésticos, vestimenta, cadena comerciales a farmacias pero también existe comercio particular como clínicas dentales, notarias, abogados, ferreterías. Diferentes carros de Mote con huesillo, maní confitado, empanadas, tacos.	Costanera center como máxima muestra del retail , al rededor gira el comercio ambulante de artículos misceláneos. Comercio particular como florerías, café, casa de cambios y frutas y verduras.
Objetos	Mesa de ajedrez, teléfonos públicos, botellas como bebedores para perros, basurera y basureros, cajas y sillas.	Piletas, cajas, sillas y mesas, estacionamientos de bicicletas, posillo bebedero agua de perritos.	

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	PLAZA PUENTE ALTO	TOBALABA
Textura material	Vidrio	—	Fachadas edificios.
	Metales	Rejas y protecciones entrada al metro.	Protección ventanas fierro forjado.
	Ladrillo	Maceteros en plaza.	—
	Cemento	Edificios, paredes y suelo.	Avenidas, puentes y veredas y algunas construcciones.
	Cerámica	Detalles en el piso.	—
	Pintura	Rayados y tags.	—
	Plástico	—	—
	Madera	—	Palmeras.
	Papel	Cajas en la calle y afiches aglomerados y rasgados.	—
	Piedra	Adoquines.	—
Animales	Tipo de animal	Perros y palomas.	Perros.
	Estado	Callejeros en su totalidad pero encariñados a vendedores del lugar.	Callejeros y domesticados.
Vegetación		Palmeras, maceteros grandes fuera de altura y enredaderas en estructura sobre el nivel de la cabeza.	Árboles al costado de la vereda y cercos verdes.
Transporte	Público	Transantiago, micro interurbana Peñaflo y Talagante.	Transantiago.
	Privado	Colectivos, taxis y autos particulares.	Taxis, autos particulares, estacionamiento de bicicletas, bicicletas ITAÚ, bus turistik.
Arquitectura	Skyline	La horizontalidad se da en dos niveles en los cuales la plaza la altura con las edificaciones.	Diferentes alturas desde el segundo piso hasta los 60 del costanera center.
	Estado arquitectónico	Preocupación de la limpieza de la plaza pero calles aledañas colapsadas entre comercio y gente. Edificios tapados con publicidad.	Edificios de todas las alturas posibles y algunos en construcción, limpieza de vidrios en las fachadas.
	Tipo	Comercio.	Comercio, vivienda.

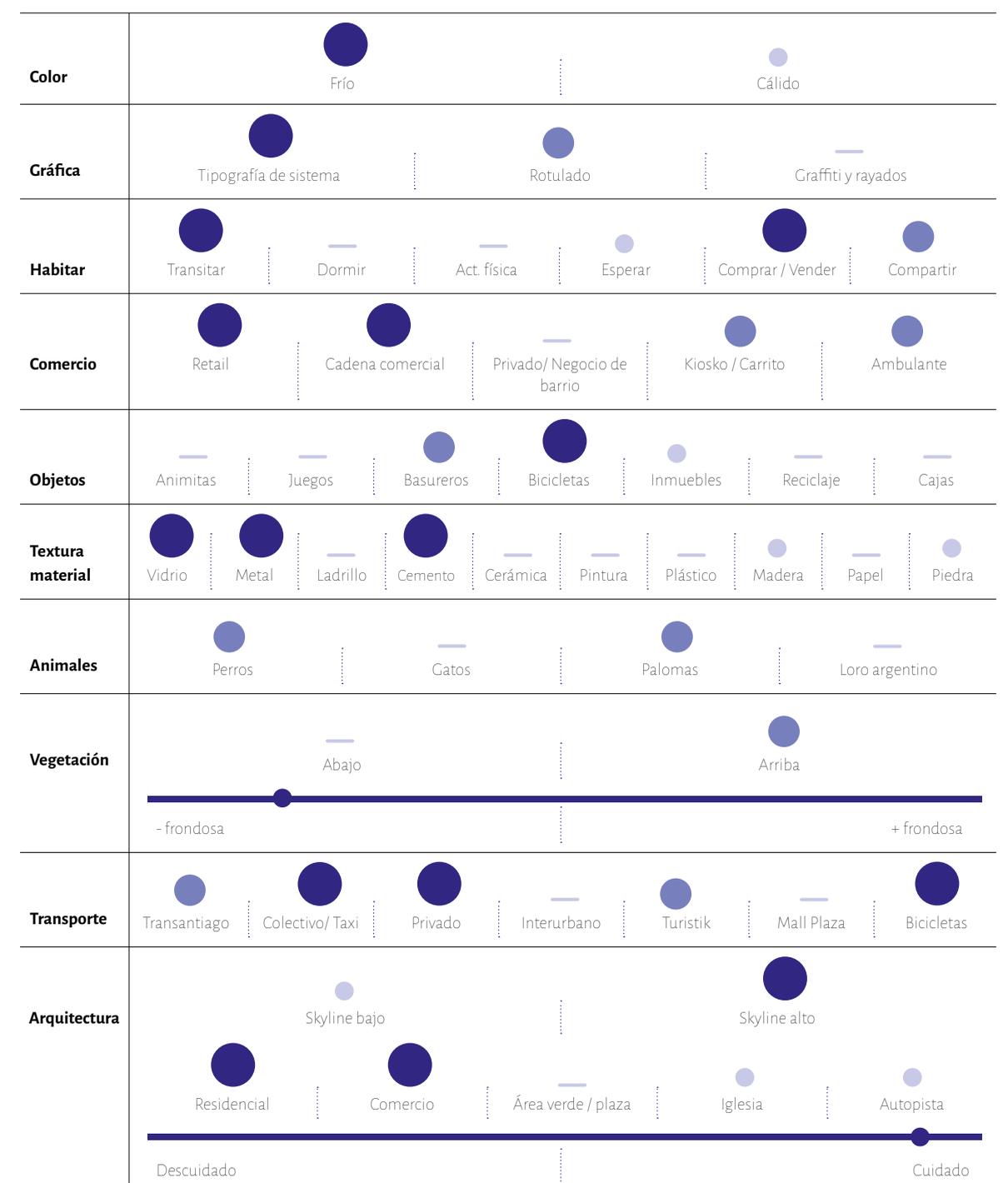
ANÁLISIS CUANTITATIVO
LÍNEA 4 • PUENTE ALTO

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA

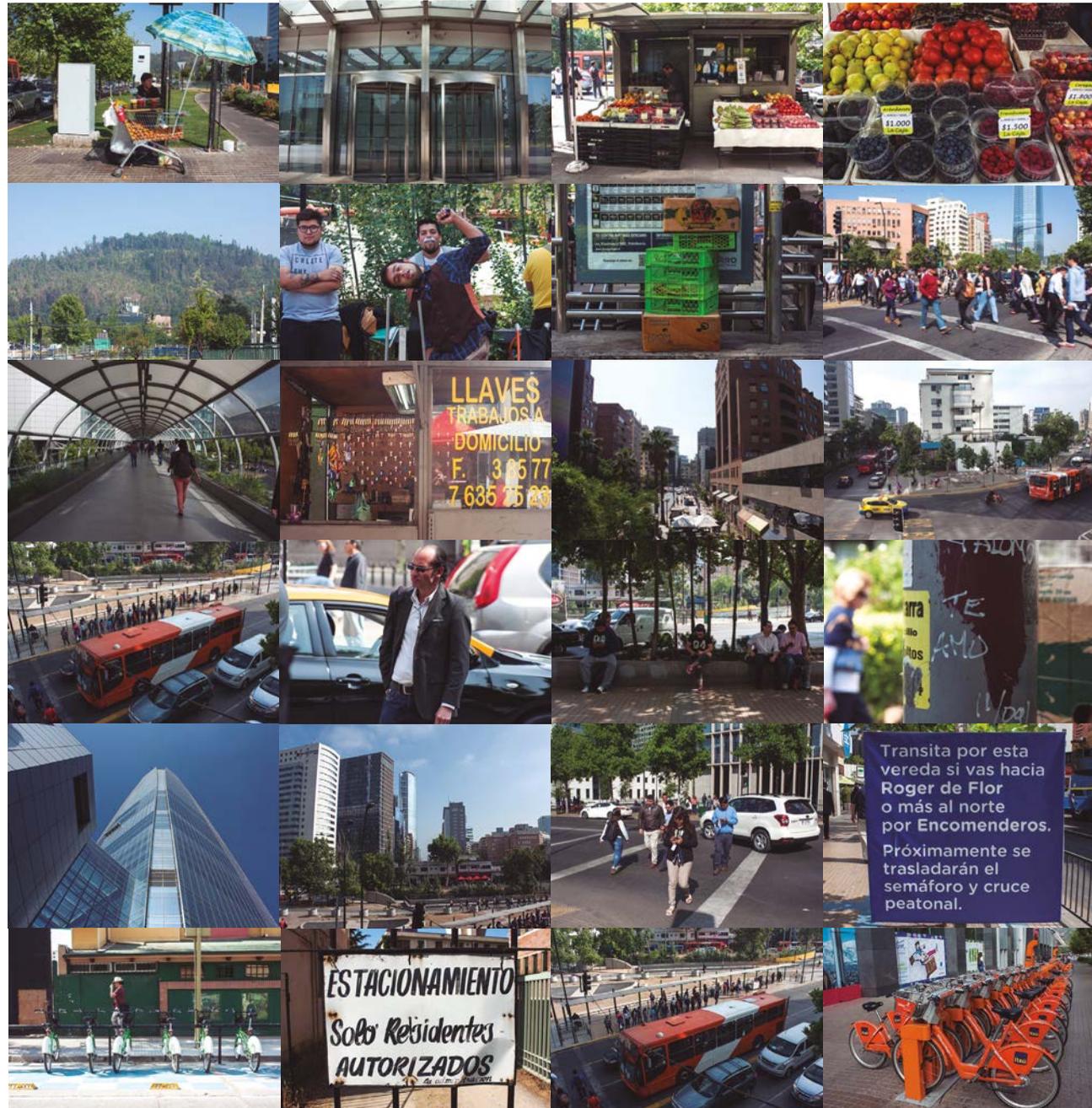


ANÁLISIS CUANTITATIVO
LÍNEA 4 • TOBALABA

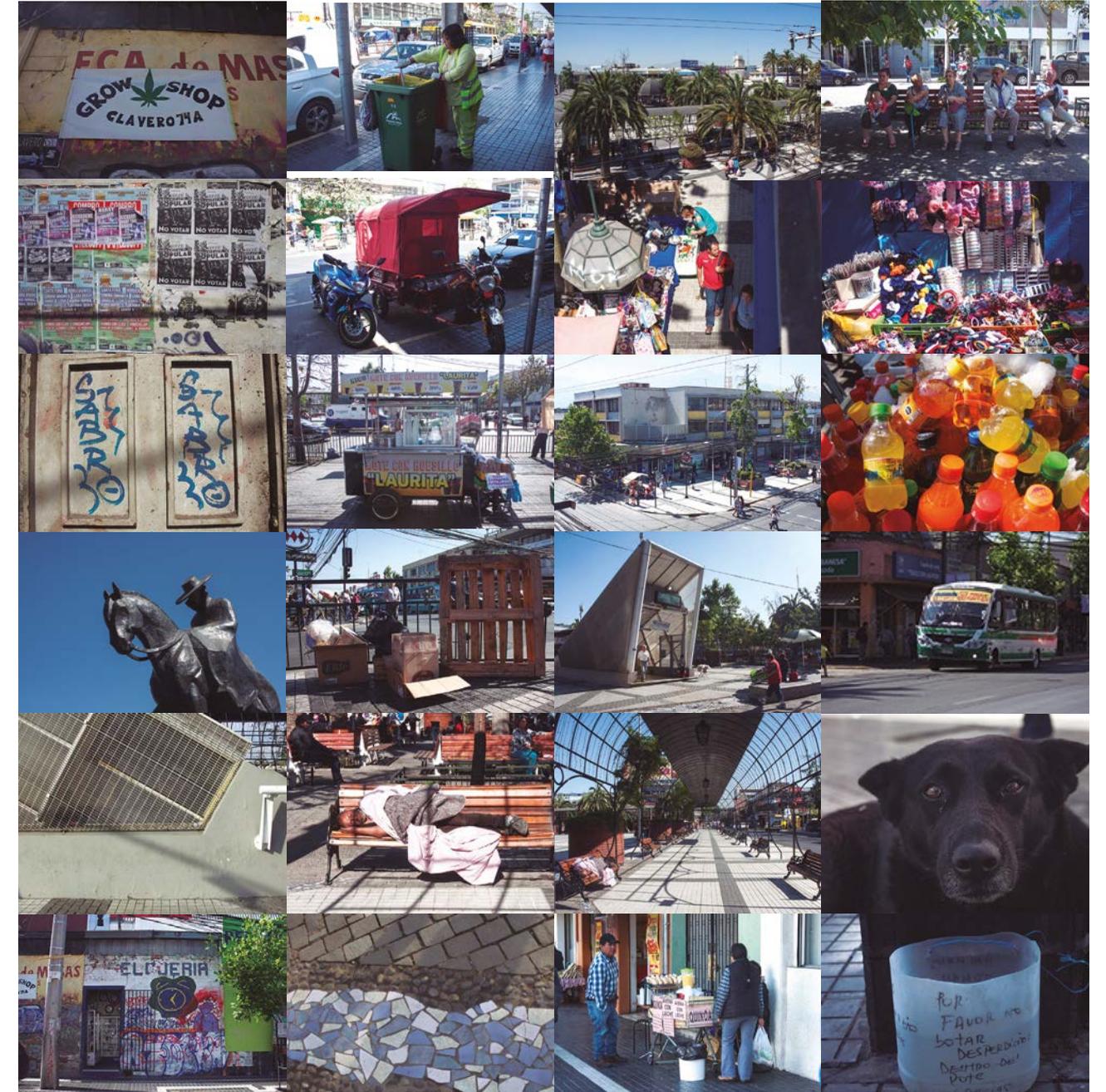
SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA



OBSERVACIÓN DEL ENTORNO Y TOMA DE FOTOGRAFÍAS L4 · TOBALABA



OBSERVACIÓN DEL ENTORNO Y TOMA DE FOTOGRAFÍAS L4 · PLAZA PUENTE ALTO



SELECCIÓN DE FOTOGRAFÍAS MÁS REPRESENTATIVAS L4 · TOBALABA



CONCEPTOS ASOCIADOS

La elección de las fotografías más representativas conlleva a la extracción de algunos conceptos asociados al entorno específico, por ejemplo, en el caso de la estación terminal Tobalaba se pueden desprender los conceptos de atochamiento, edificación alta, material de vidrio y una alta can-

tividad de comercio y en el caso de su contraparte Plaza Puente Alto nacen conceptos tales como desorden, comunidad, área común y compartir en comunidad.

SELECCIÓN DE FOTOGRAFÍAS MÁS REPRESENTATIVAS L4 · PLAZA PUENTE ALTO



Fig. 64 a 70

←: Fotografías personales
Tobalaba

→: Fotografías personales
Plaza Puente Alto

PENSAMIENTO VISUAL DE CONTRASTE

Para la generación de los contrastes tras el proceso investigativo y de análisis, se tomaron algunas fotografías de las estaciones de metro ya visitadas y luego de manera análoga se busca su "par".



Fig. 71 a 72

Ejemplo de proceso para la conformación de contrastes de manera manual:

- ↗: los dominicos · san pablo
- ↘: la cisterna · Vespucio norte



PROCESO DE DESARROLLO Y CRITERIOS DE DISEÑO

1. CAPTURA FOTOGRÁFICA

Las tomas fotográficas se realizaron en el mismo horario en diferentes días por estaciones se intentó mantener los mismo ángulos para que luego la generación del contraste fuera más sencillo.



TOMA DE FOTOGRAFÍAS EN ESTACIONES TERMINALES (9:00 AM - 12:00PM)	2017	2018
L1	26 DICIEMBRE	14 ENERO - 17 MARZO
L2	-	16 MARZO - 27 MARZO
L4	23 NOVIEMBRE - 29 NOVIEMBRE	-
L4A	-	11 ENERO - 6 MARZO - 16 ABRIL
L5	21 DICIEMBRE	25 ABRIL
L6	-	5 MARZO - 7 MARZO - 8 MAYO

1.2. GENERACIÓN DE CONTRASTE

Para la formación del contraste, se utilizó la herramienta adobe photoshop creando un archivo y sacando la mitad de una de las fotografías para generar un calce perfecto en el centro, además se eliminaron elementos que contaminaran innecesariamente la fotografía como cables, bancos y sombras.



1.3. EDICIÓN FOTOGRÁFICA

La edición fotográfica pone énfasis en la homología del color, contraste y niveles de luz para generar un contenido que se vea unificado.



Fig. 73 a 76

Ejemplo de proceso para la conformación de contrastes:

←: los dominicos - san pablo

→: imagen contrastada de los dominicos - san pablo













2. MARCOS

Los marcos tienen el color de cada línea del metro sumando un texto informativo con los nombres de las estaciones terminales.

Los materiales en el caso del marco son de pino dado el bajo costo y las letras en vinilo blanco mate recortado en plóter de corte.

La función del texto en el marco además de ser informativo ayuda a reafirmar la noción de polos creada en la fotografía hacia la izquierda y la derecha. La elección tipográfica se basa en la coherencia con la tipografía utilizada en el transporte público y además porque está creada para ser recortada en plóter en tamaño pequeño.



Fig. 83

Ejemplo de distintos usos tipográficos para la formación de texto



A POCOS METROS



VISUALIDAD DEL ENTORNO EN EL ESPACIO PÚBLICO:
ESTACIONES TERMINALES DEL METRO DE SANTIAGO

↑ Contraste tipográfico en diferentes grosores

A POCOS METROS

● ● ● ● ● ● → Muestra metro de santiago con color de las líneas

VISUALIDAD DEL ENTORNO EN EL ESPACIO PÚBLICO:
ESTACIONES TERMINALES DEL METRO DE SANTIAGO

↓ Distancia entre un punto y otro generando polos

3. CREACIÓN DE LOGO

Se debe generar un logo para la exposición que unifique los conceptos trabajados y de una imagen coherente y unitaria; los conceptos trabajados fueron la **distancia, el metro y el contraste**.

La elección tipográfica es Alegreya sans en sus variables regular versalita, regular y black creada por Juan Pablo del Peral (diseñador gráfico parte

de la fundición Huerta Tipográfica) y la elección se basa en su carácter amable y amigable generado por los diferentes ritmos dada la cantidad de variables que posee y en la combinación que crea en conjunto con la tipografía exclusiva del transporte público TS Mapa.

A POCOS METROS



VISUALIDAD DEL ENTORNO EN EL ESPACIO PÚBLICO:
ESTACIONES TERMINALES DEL METRO DE SANTIAGO

ALEGREYA SANS REGULAR VERSALITA
A B C D E F G H I J K L M N Ñ O P Q R
S T U V W X Y Z

ALEGREYA SANS REGULAR
A B C D E F G H I J K L M N Ñ O
P Q R S T U V W X Y Z

ALEGREYA SANS BLACK
A B C D E F G H I J K L M N Ñ O
P Q R S T U V W X Y Z

70 %

5 %

5 %

5 %

5 %

5 %

5 %

● C:0 M:0 Y:0 K:100
R:0 G:0 B:0
HEX: # 000000

● C:0 M:100 Y:100 K:0
R:227 G:6 B:19
HEX: # e30613

● C:0 M:50 Y:100 K:0
R:243 G:146 B:0
HEX: # f39200

● C:0 M:100 Y:100 K:0
R:49 G:39 B:131
HEX: # 312783

● C:100 M:0 Y:0 K:0
R:0 G:159 B:227
HEX: # 009fe3

● C:45 M:70 Y:0 K:0
R:158 G:97 B:164
HEX: # 9e61a4

● C:85 M:10 Y:100 K:10
R:0 G:141 B:54
HEX: # 008d3e

4. BOCETOS EXPOSICIÓN

La idea de la producción de una exposición nace porque es necesario que las fotografías sean vistas en simultaneidad ya que es un todo que refleja la realidad de la ciudad, además, las fotografías tienen un carácter contemplativo dado los diferentes elementos que presentan cada uno, por lo que debe ser estacionario.

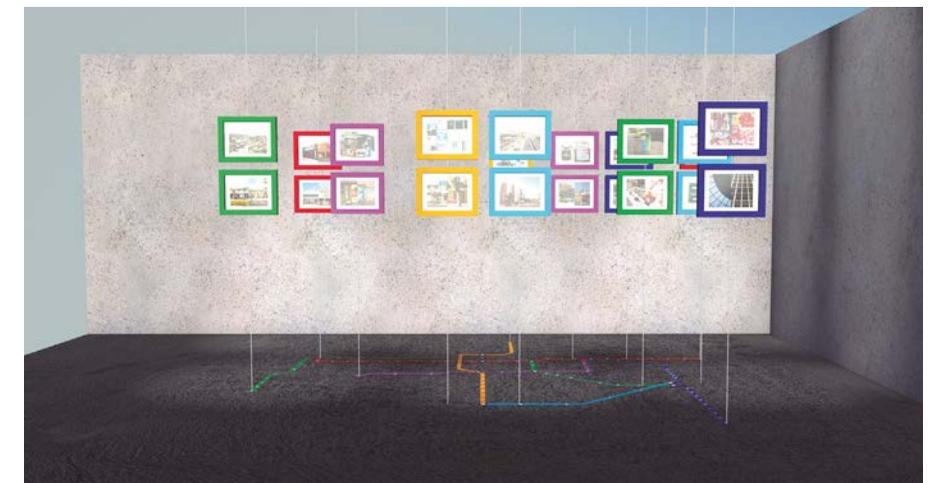
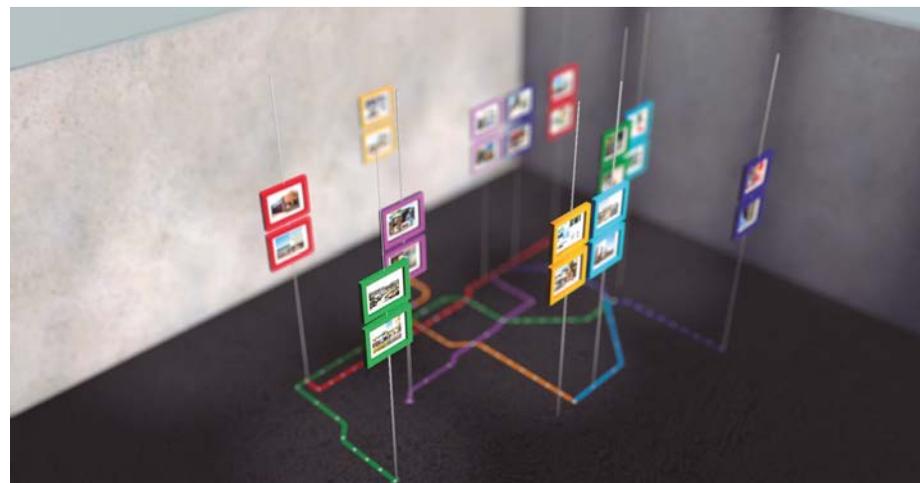
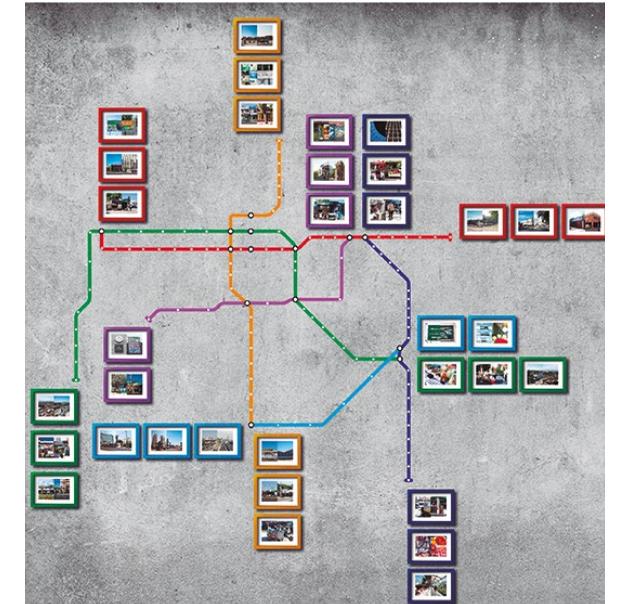
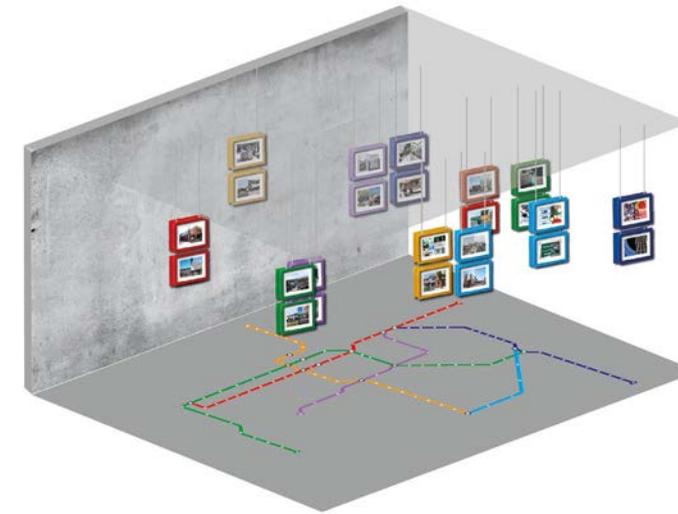
Los primeros bocetos de la exposición cuentan con los elementos esenciales: marcos con las fotografías y el trazado de las líneas del metro para la ubicación espacial.

Se pensaron en dos niveles de recorrido, uno estático pegado en la pared y otra con movimiento colgando desde el techo.

Fig. 84 a 89

↑: Primeros fotomontajes en Adobe Illustrator

↓: Fotomontaje en Maya





3. CREACIÓN MATERIAL COMPLEMENTARIO

La generación de otros elementos extras que no son parte de la exposición en sí como los marcos, las fotografías o la gráfica complementaria tienen la función de ser elementos tangibles que el espectador puede tomar y llevarse como un especie

de recuerdo en el caso de la postal; en el caso de la creación de un libro tiene el valor de souvenir, puede ser un ingreso y además permite tener la posibilidad de tener todas las fotografías.



Fig. 90 a 91

←: Mockup postales

→: Mockup libro de postales

Próximas páginas. Fig. 92 a 130

↓: Mockup imágenes finales

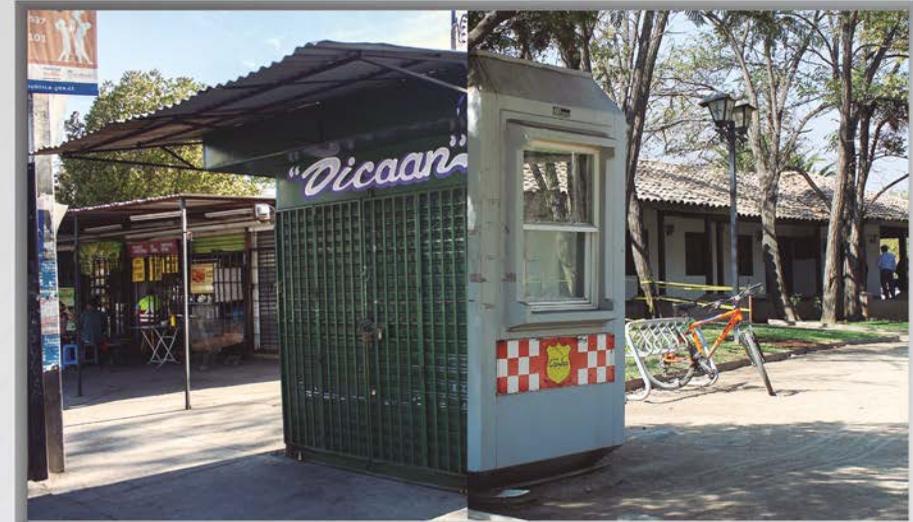


LOS DOMINICOS



SAN PABLO

LOS DOMINICOS



SAN PABLO

LOS DOMINICOS



SAN PABLO

LOS DOMINICOS



SAN PABLO

LOS DOMINICOS



SAN PABLO

LOS DOMINICOS



SAN PABLO

LOS DOMINICOS



SAN PABLO

LOS DOMINICOS



SAN PABLO



VESPUCIO NORTE



LA CISTERNA

VESPUCIO NORTE



LA CISTERNA

VESPUCIO NORTE



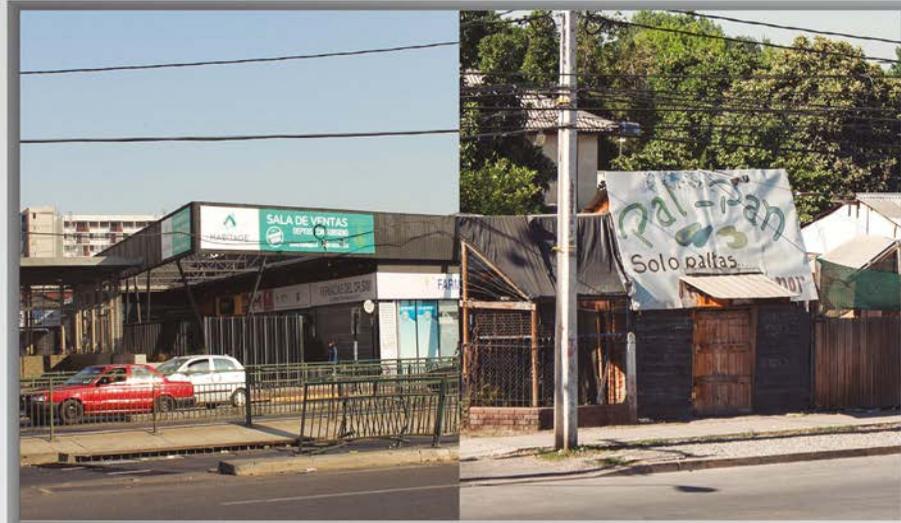
LA CISTERNA

VESPUCIO NORTE



LA CISTERNA

VESPUCIO NORTE



LA CISTERNA

VESPUCIO NORTE



LA CISTERNA

TOBALABA



PLAZA PUENTE ALTO

TOBALABA



PLAZA PUENTE ALTO

TOBALABA



PLAZA PUENTE ALTO

TOBALABA



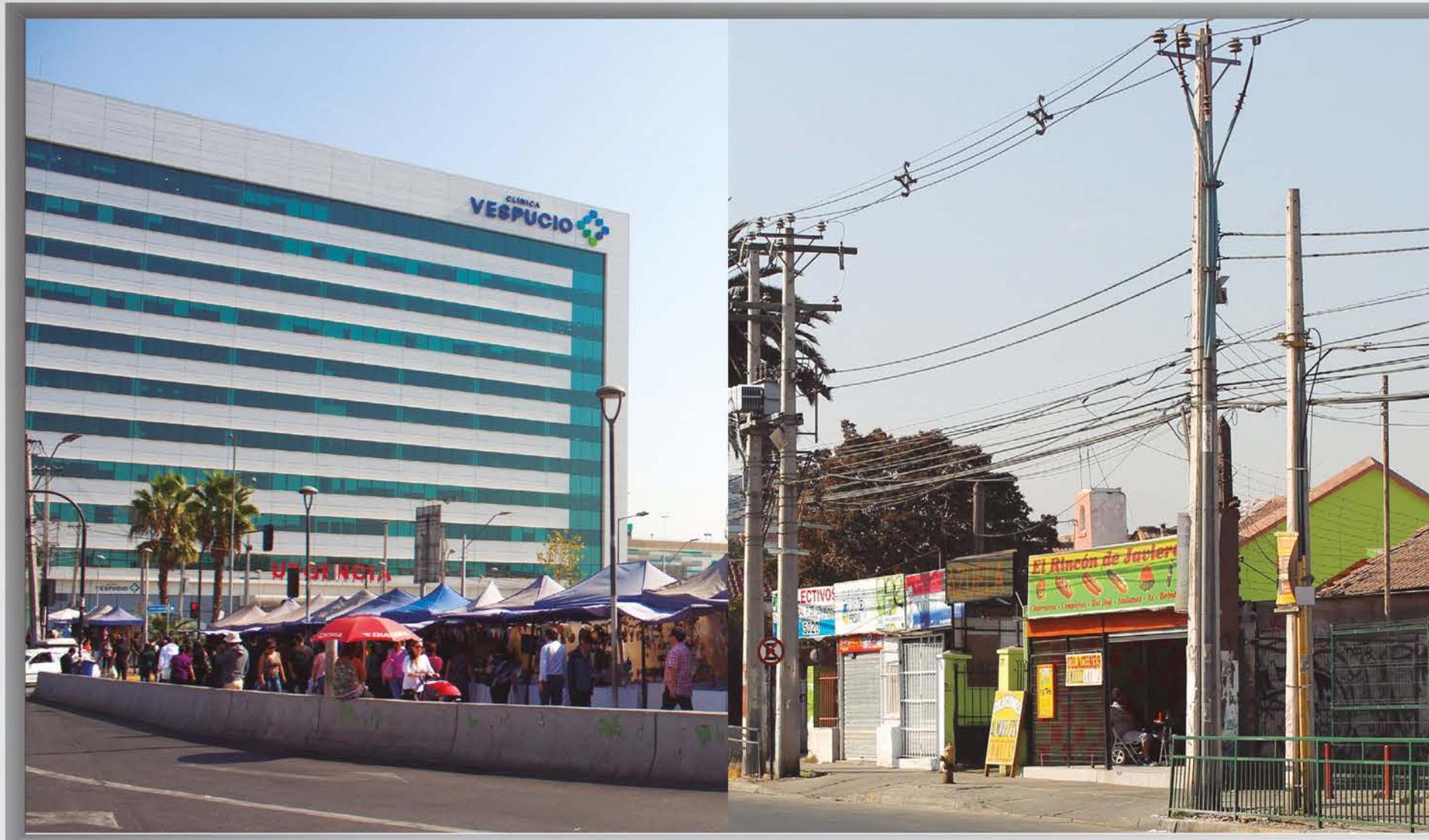
PLAZA PUENTE ALTO

TOBALABA



PLAZA PUENTE ALTO

LA CISTERNA



VICUÑA MACKENNA

LA CISTERNA



VICUÑA MACKENNA

LA CISTERNA



VICUÑA MACKENNA

LA CISTERNA



VICUÑA MACKENNA

LA CISTERNA



VICUÑA MACKENNA



VICENTE VALDÉS



PLAZA MAIPÚ

VICENTE VALDÉS



PLAZA MAIPÚ

VICENTE VALDÉS



PLAZA MAIPÚ

VICENTE VALDÉS



PLAZA MAIPÚ

VICENTE VALDÉS



PLAZA MAIPÚ

VICENTE VALDÉS



PLAZA MAIPÚ

VICENTE VALDÉS



PLAZA MAIPÚ

VICENTE VALDÉS



PLAZA MAIPÚ



CERRILLOS



LOS LEONES

CERRILLOS

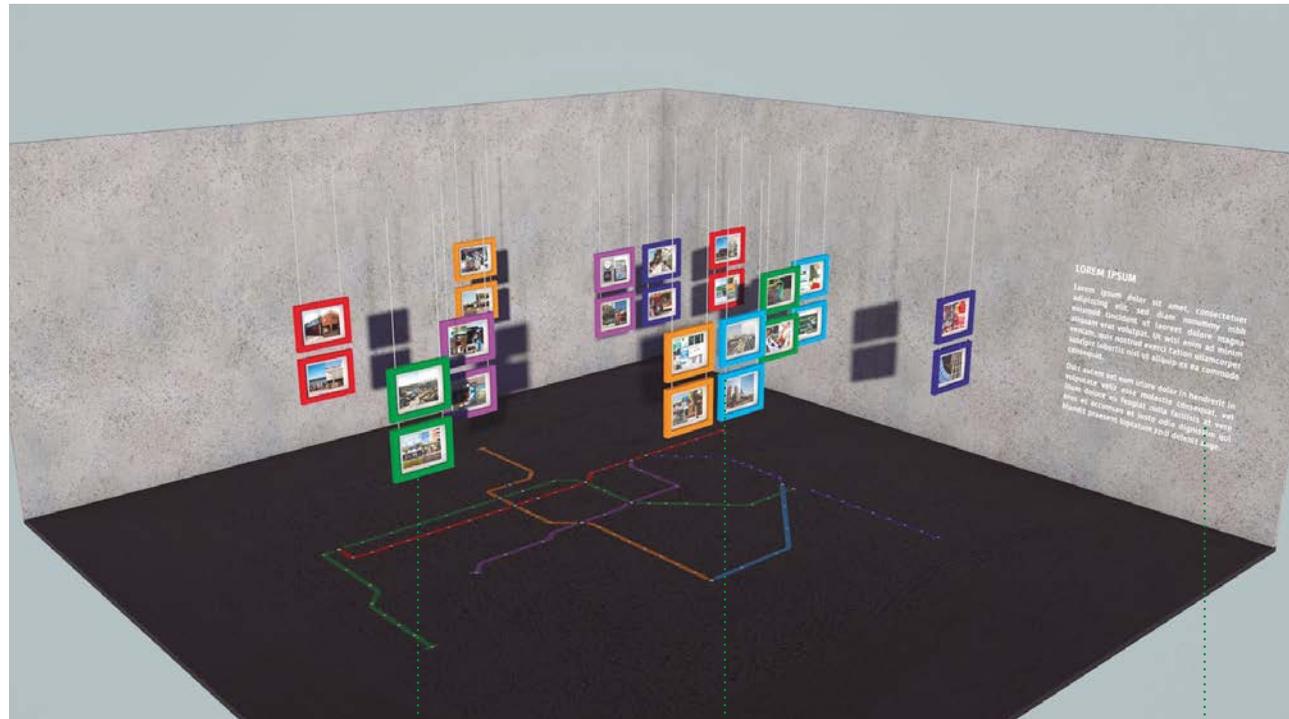


LOS LEONES

PROPUESTA FINAL 1

En esta propuesta prevalece la movilidad del espectador ya que existe un recorrido homologando la red del metro donde van colgando las fotos en un espacio de 4,5 x 4,5 m y una altura promedio de 1.60 m dado el estándar de estatura en Chile.

En este caso, los marcos tienen información que se reafirma en la línea de vinilo de color por cada estación y un texto muro con el título de la exposición y una breve reseña.



GRÁFICA RED DEL METRO

Vinilo para piso

MARCOS CON FOTOGRAFÍAS

Marco madera + Impresión fotográfica
+ Vinilo blanco mate + Soporte para colgar

TEXTO MURO

Vinilo blanco mate

PROPUESTA FINAL 2

La segunda propuesta de exposición tiene un montaje más simple ya que va todo en dos paredes adenañas dada la altura de mira que tiene relación con la estatura promedio chilena (hombre 1,70 m y mujeres 1.60 m).

Los marcos tienen información que se reafirma en la línea de vinilo de color por cada estación y además tiene el número de la línea y el nombre de las dos estaciones terminales.



MARCOS CON FOTOGRAFÍAS

Marco madera + Impresión fotográfica
+ Vinilo blanco mate

LÍNEAS METRO + TEXTO

Vinilo de colores mate

Fig. 131 a 132

«»: Fotomontajes exposición hecho en Maya





Fig 133 a 135

«»: Detalles fotomontaje primera propuesta

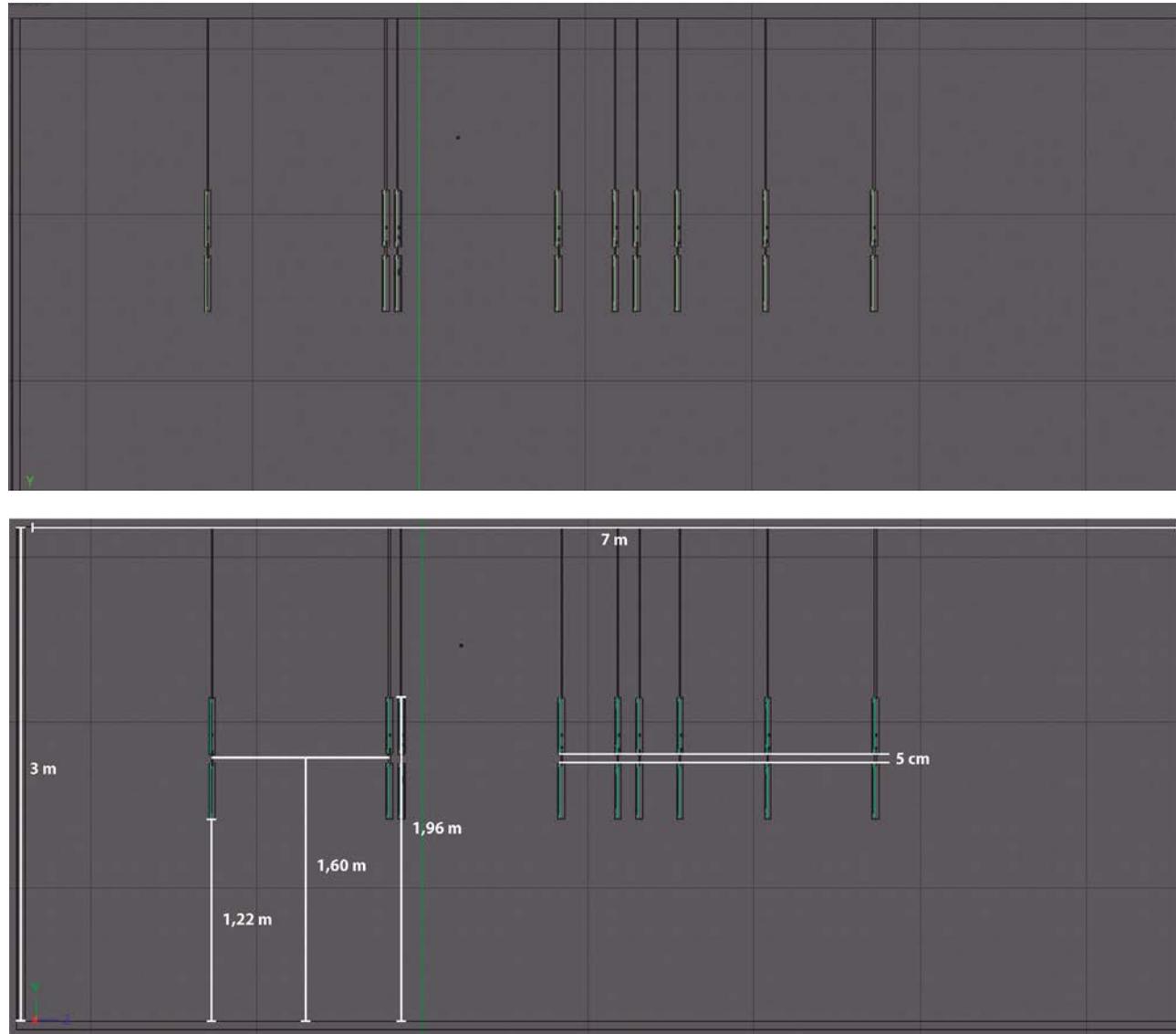




Fig. 136 a 139

↔: Detalles fotomontaje
segunda propuesta

MEDIDAS PROPUESTA FINAL 1



MEDIDAS PROPUESTA FINAL 2

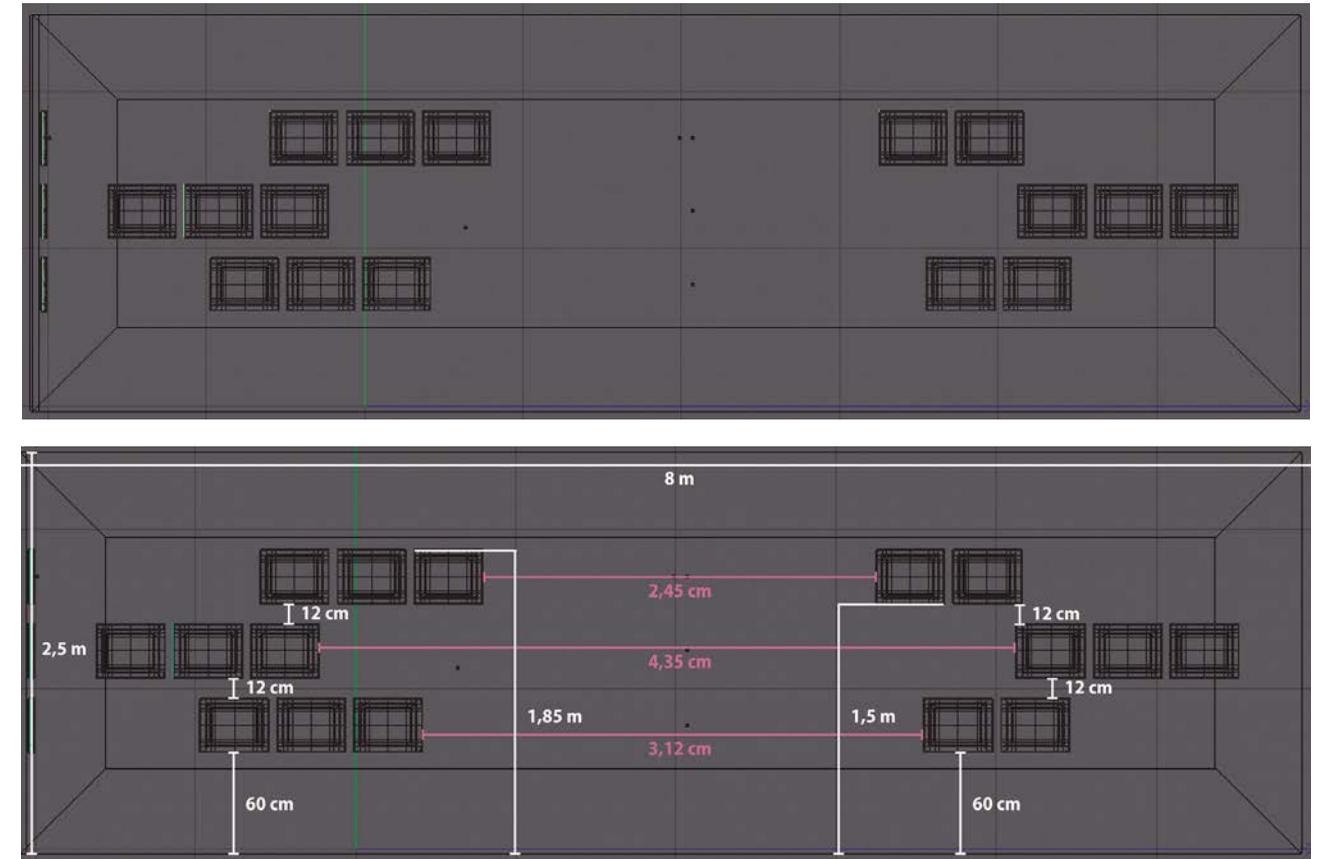


Fig. 140 a 141

↔: Captura de pantalla
Maya

CONCLUSIONES

En el contexto actual, el diseño gráfico se toma desde una arista interdisciplinar lo que lleva al desarrollo de la disciplina tomando otras fuentes de conocimiento y estudio como se ha visto en algunos casos tecnológicos en manos de la ingeniería; en este caso en particular se entremezcla con otras disciplinas tales como el urbanismo o la geografía humana pero no solo con un fin de tomar conocimiento sino, que ese conocimiento traducirlo a un lenguaje visual universal como la imagen para que otros se sientan representados o tengan la oportunidad de conocer algo nuevo.

Al ser un trabajo en el que se utilizan herramientas propias del pensamiento visual tanto análogas como tecnológicas, el resultado se presenta en diferentes niveles ya que son diferentes elementos los que componen la exposición que fueron analizados y pensando para que tuviera una coherencia total teniendo como protagonistas las fotografías pero sin dejar de lado la creación de una unidad gráfica a través del logo, el pensamiento expositivo, material aledaño y los marcos que contienen las fotografías.

Lo propuesto anteriormente además de significar un trabajo desde diferentes aristas propias el diseño gráfico o incluso industrial, tiene detrás, un pensamiento sobre la relevancia de mostrar el entorno que nos rodea como habitantes de la ciudad, que como se señala en el marco teórico, la habitamos a diario sin observarla necesariamente y sin saber los cambios físicos, sociales o culturales que existen en un punto A contrapuesto a un punto B, por lo que la observación del entorno para posteriormente visualizar es un ejercicio de comunicación visual en el cual todos quienes habiten en la ciudad pueden tener algo que decir, conocer o reconocer.

Lo trascendental del proyecto es que es un ejercicio que no solo queda un caso aislado, ya que presenta una metodología aplicable a todas las infinitas realidades que ocurren dentro de la ciudad si es que se quisiera, en donde solo se deben tomar dos puntos o incluso más y aplicar la metodología de análisis para comprender desde la separación de los factores y compararlos cosa que el resultado lo entrega el observador, quién bajo su propio criterio y vivencia responde.

Es necesario que como diseñadores que tienen conocimiento, el entrenamiento ocular y las herramientas se creen cuestionamientos respecto a la cotidianidad en la que nos desenvolvemos para así no solo crear que pareciera ser el verbo que se nombra por especialidad, sino que también, observar, entender y proponer nuevas maneras y formas de mostrar material visual para que otros tengan la oportunidad de ver un pedazo de otras realidades y así poder valorarlas.

4

Bibliografía y anexos

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ, P. (2014). Diseño nacional: globalización y evolución. *ENEDI* (Santiago), (1) 3, 20-25. Recuperado http://issuu.com/enedi14/docs/1_issuu.

AUGÉ, M. (1978). *Los no lugares espacios de anonimato*. Barcelona: Gedisa.

BENEJAM, P. & PAGÈS, J. (2004). *Las finalidades de la educación social*. en P. BENEJAM. (ED.), *Enseñar y aprender ciencias sociales, geografía e historia en la educación secundaria*. Barcelona: Ice/ Horsori

BERGOEING, R., & RAZMILIC, S. (2017). Desarrollo Urbano de Santiago: Perspectivas y Lecciones. *Revista Estudios Públicos*, (19), 2-41. Recuperado de http://www.cepchile.cl/cep/site/artic/20170127/asocfile/20170127101653/dpp_019_enero2017_srazmilic.pdf

BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL DE CHILE. (2016). *Chile y la migración: los extranjeros en Chile*. Actualidad territorial. Recuperado de <http://www.bcn.cl/siit/actualidad-territorial/chile-y-la-migracion-los-extranjeros-en-chile>

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. *Santiago (1930-2006)*. Memoria Chilena. Recuperado de <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-3414.html>. Accedido en 30/1/2019.

BORJA, J. (2003). La ciudad es el espacio público en *La ciudad conquistada*. (pp. 119 - 137). Madrid: Alianza Editorial.

BORJA, J. & MUXI, Z. (2011). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.

BURMESTER, R. (3 de Agosto de 2018). Ciudades verticales y la optimización del espacio urbano. *La Tercera*. Recuperado de <http://www.latercera.com/pulso/noticia/ciudades-verticales-la-optimizacion-del-espacio-urbano/267594/>

CANCLINI G, E. (1989). *Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad* (1ª edición). México: Grijalbo.

COLEGIO ARQUITECTOS DE CHILE. (1 de Septiembre de 2018). La Tercera publica carta al director del Presidente del Colegio de Arquitectos sobre la

grave situación en Quintero. Santiago: *Colegioarquitectos*. Recuperado de <http://colegioarquitectos.com/noticias/?p=21642> elias

COLIN, C. (2017). La nostalgia en la producción urbana: la defensa de barrios en Santiago de Chile. *REVISTA INVI*. Volumen 32(91), 91-111.

COSTA, J. (2003). *Diseñar para los ojos*. (2ª edición) La Paz: Grupo editorial design.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO. (Junio 2018). Santiago de Chile: antecedentes demográficos, expansión urbana y conflictos. *Revista de Urbanismo*. 18 (1). Recuperado de http://web.uchile.cl/vignette/prueba/revistaurbanismo.uchile.cl/CDA/urb_simple/0,1310,SCID=21160%26SID=734%26IDG=2%26ACT=1%26PRT=21158,00.html.

DESCONOCIDO. (1975). *Banderín Metro de Santiago, Inauguración 1975* [figura]. Recuperado de <http://www.disenonacional.cl/banderin-metro-de-santiago-inauguracion-1975/>

DONDIS, D. (2017). *La sintaxis de la imagen: introducción al alfabeto visual*. (2ª edición) Barcelona: Gustavo Gili.

DUCCI, M. E. (1998). Santiago, ¿una mancha de aceite sin fin? . *EURE*. 24(72), 85-94.

EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS METRO S.A. (2018). *Memoria Anual 2018*. Santiago.

EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS METRO S.A. (2017). *Memoria Anual 2017*. Santiago.

EQUIPO DE RESILIENCIA SANTIAGO RESILIENTE. (2017). *Santiago humano y resiliente*. Santiago: Gobierno de Santiago.

FERNÁNDEZ, S. Y BONSIEPE, C. (2008). *Historia del diseño en América Latina y el Caribe, industrialización y comunicación visual para la autonomía*. Sao Paulo: Editorial Blucher.

FELICIDAD & METRO DE SANTIAGO. (2016). *El gran libro del metro de Santiago*. (1ª edición) Santiago: Agencia Felicidad.

GÓMEZ AGUILERA, F. (2004). *Arte, ciudadanía y espacio público*. On the W@terfront, (5), pp. 36–51.

GÓMEZ, G & DELGADO, O. (1999). ESPACIO, TERRITORIO Y REGION: CONCEPTOS BASICOS PARA UN PROYECTO NACIONAL. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* Volumen (7) 1-2, 120-134.

GONZÁLEZ, J. (2016). Santiago de Chile como ciudad de la globalización. Las repercusiones del poder global frente a la política local. *Revista de estudios políticos y estratégicos*. 4(2). 96-122. Recuperado de <http://revistaepe.utem.cl/articulos/santiago-de-chile-como-ciudad-de-la-globalizacion-las-repercusiones-del-poder-global-frente-la-politica-local/>

HERMAN, P. (18 de Noviembre de 2018). Los guetos verticales tendrán que pagar indemnizaciones. *El desconcierto*. Recuperado de <http://www.eldesconcierto.cl/2018/11/18/los-guetos-verticales-tendran-que-pagar-indemnizaciones/>

HERRERA, A., & RAZMILIC, S. (2018). De la casa al trabajo: Análisis de un tiempo perdido. *Revista Estudios Públicos*, (29), 2-33. Recuperado de http://www.cepchile.cl/cep/site/artic/20180405/asocfile/20180405120239/dpp_029_abril2018_srazmilic.pdf

HOLL, S. (2011). *Cuestiones de percepción*. Barcelona: Gustavo Gili.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS. (2018). *Transporte de Pasajeros Metro*. Recuperado de <http://www.ine.cl/estadisticas/economicas/transporte-y-comunicaciones>

JIRÓN, P. & MANSILLA, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40(121), 5-28. http://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612014000300001

LAFEBVRE, H. (1976). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Edicions 62.

MERCADO, M & HERNÁNDEZ, A. (2010). El proceso de construcción de la identidad colectiva. *CONVERGENCIA*. Volumen (17)53, 229-251. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000200010

MÜNZENMAYER, J. (2017). La expansión urbana y la segregación socio-espacial en Santiago. Dimensiones territoriales del fenómeno contemporáneo. *Espacios, revista de geografía*. 7(14), 4-21.

NASELLI, C. (1992). *De ciudades, formas y paisajes*. Asunción: Arquna.

PETERMANN, A. (2006). ¿Quién extendió a Santiago? Una breve historia del límite urbano, 1953-1994. En CEP. (ED.), *Santiago. Dónde estamos y hacia dónde vamos* (pp. 205-230). Santiago: CEP.

PASTOR, L. (2017). Investigación en ENEDI, *Reconocernos* (pp. 87-117). Santiago: Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes.

RAMÍREZ, B., & LÓPEZ, L. (2015). *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo* (1ª edición). México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México.

ROJAS, R. (2015). *METRO DE SANTIAGO La historia de una red que transformó la capital de Chile*. (Tesis de pregrado). Universidad de Chile, Santiago de Chile.

SANTOS, M. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado* (1ª edición). Barcelona: oikos-tau.

SEGOVIA, O. & NEIRA, H. (2005). Espacios Públicos Urbanos: una contribución a la identidad y confianza social y privada. *Revista INVI*. 55(20), 166-182.

TUAN, Y. (2007) *Topofilia: un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. España: Melusina.

VALERA, S. (1999). Espacio privado, espacio público: Dialécticas urbanas y construcción de significados. *Tres al cuarto*. Volumen (6), pp. 22-24.

VERGARA VIDAL, J.. (2017). Verticalización. La edificación en altura en la Región Metropolitana de Santiago (1990-2014). *Revista INVI*. Volumen (32) 90, 9-49.

ESTACIONES TERMINALES CON MÁS FLUJO DE PASAJEROS
2014 • 2015 • 2016

	LÍNEAS METRO	ESTACIONES	2014	2015	2016
1	1 y 4	Tobalaba	22.622.049	22.927.608	23.213.437
2	2 y 4A	La Cisterna	22.804.879	22.681.488	22.789.157
3	1	Universidad de Chile	20.735.854	20.262.714	20.265.495
4	1	Manquehue	17.738.888	17.602.640	18.254.843
5	1	Plaza de Armas	16.854.670	17.089.692	17.309.017
6	2	Cal y Canto	16.185.882	16.647.463	16.840.272
7	1	Estación Central	16.777.726	16.216.429	16.583.936
8	2 y 5	Santa Ana	17.523.349	15.679.195	15.755.148
9	5	Plaza de Maipú	13.703.654	13.711.165	13.734.063
10	1	Pedro de Valdivia	13.839.817	13.499.512	13.439.211
11	1	La Moneda	12.766.283	12.933.428	13.340.909
12	4	Plaza de Puente Alto	13.229.170	13.223.526	13.304.716
13	1	Escuela Militar	13.715.270	13.441.990	13.235.340
14	1	Santa Lucía	12.985.099	12.771.601	13.235.945
15	1	Universidad de Santiago	12.448.922	12.039.016	13.139.629
16	1	Las Rejas	11.638.941	11.710.688	12.048.443
17	1	Los Leones	11.876.165	11.613.989	11.461.294
18	1 y 2	Los Héroes	11.357.816	11.107.826	11.252.032
19	1 y 5	Baquedano	10.374.142	10.609.015	10.734.915
20	2	Américo Vespucio	9.582.296	9.728.349	9.292.155
21	1 y 5	San Pablo	9.952.672	9.880.596	10.083.569
22	5	Irarrázaval	9.705.495	9.658.144	9.814.385
23	4	Hospital Sótero del Río	9.729.695	9.697.743	9.617.593
24	1	Los Dominicos	8.579.444	8.751.351	9.374.858
25	4 y 5	Vicente Valdés	9.044.502	9.176.151	9.361.276
26	1	Manuel Montt	8.888.557	8.834.175	8.970.893
27	1	República	9.146.835	8.637.277	8.520.816
28	1	Salvador	8.430.001	8.179.443	7.935.291
29	5	Pudahuel	7.471.140	7.518.547	7.756.472
30	4	Macul	7.582.598	7.662.167	7.663.893
31	4	Plaza Egaña	7.201.517	7.286.244	7.640.401
32	5	Pajaritos	7.714.989	7.181.609	7.368.593
33	5	Bellavista la Florida	8.030.159	7.368.809	7.279.920
34	1	San Alberto Hurtado	6.553.338	6.518.561	6.929.751
35	4A	Santa Rosa	6.609.266	6.542.478	6.757.294
36	4	Rotonda Grecia	6.595.963	7.089.692	6.533.134

ESTACIONES TERMINALES CON MÁS FLUJO DE PASAJEROS
2014 • 2015 • 2016

	LÍNEAS METRO	ESTACIONES	2014	2015	2016
37	1	Universidad Católica	6.476.831	6.310.417	6.453.968
38	2	Lo Ovalle	6.440.451	6.344.691	6.309.866
39	4 y 4A	Vicuña Mackenna	6.245.064	6.218.092	6.083.267
40	2	Zapadores	5.892.792	5.841.014	6.076.945
41	2	Rondizoppi	5.751.471	5.721.375	5.936.903
42	5	San Joaquín	5.460.629	5.590.908	5.823.889
43	4	Bilbao	5.822.424	5.768.711	5.707.731
44	4	Las Mercedes	5.519.889	5.635.945	5.688.739
45	1	Unión Latino Americana	5.682.927	5.565.365	5.665.102
46	4	Elisa Correa	5.576.376	5.527.157	5.483.944
47	5	Quinta Normal	5.272.887	5.234.525	5.407.038
48	5	Parque Bustamante	5.340.814	5.253.781	5.321.969
49	2	Patronato	5.318.767	5.254.225	5.313.957
50	5	Ñuble	5.040.471	5.988.272	5.208.870
51	1	El Golf	5.107.614	4.909.448	4.832.681
52	2	Parque O'Higgins	4.684.865	4.594.914	4.803.996
53	5	Laguna Sur	4.562.037	4.654.810	4.781.397
54	5	Santa Isabel	4.579.100	4.542.602	4.634.009
55	2	Toesca	4.659.598	5.534.088	4.487.773
56	5	Bellas Artes	4.192.325	4.236.043	4.347.845
57	2	San Miguel	4.011.531	4.105.014	4.321.629
58	4	Protectora de la infancia	4.101.025	4.226.147	4.289.268
59	5	Mirador Azul	3.869.606	4.014.714	4.277.478
60	2	Einstein	3.971.102	3.971.694	4.118.825
61	1	Ecuador	4.051.866	3.959.072	4.079.325
62	5	Ricardo Cumming	4.027.838	4.067.943	4.013.698
63	5	Camino Agrícola	4.071.011	3.991.188	3.982.596
64	5	Gruta Lourdes	3.581.984	3.712.049	3.933.555
65	1	Alcantara	3.852.869	3.763.969	3.678.936
66	2	Franklin	3.738.963	3.619.675	3.653.200
67	2	El Llano	3.579.317	3.596.388	3.636.688
68	2	Departamental	3.455.245	3.413.851	3.463.882
69	5	Pedrero	3.418.295	3.430.680	3.448.113
70	4	Rotonda Quilín	3.356.764	3.391.160	3.406.418
71	2	Dorsal	3.491.152	3.254.445	3.343.195
72	2	Cerro Blanco	2.983.089	2.976.857	3.266.220

ESTACIONES TERMINALES CON MÁS FLUJO DE PASAJEROS
2014 • 2015 • 2016

	LÍNEAS METRO	ESTACIONES	2014	2015	2016
73	4	Colón	3.258.327	3.086.678	3.238.521
74	4	Príncipe de Gales	3.202.075	3.149.931	3.238.521
75	2	Ciudad del Niño	2.956.058	2.983.703	3.145.646
76	1	Hernando de Magallanes	2.919.322	2.874.442	3.129.311
77	4	Los Quillayes	3.099.463	3.132.646	3.098.683
78	4	San José de la Estrella	3.030.295	3.128.663	3.043.883
79	5	Las Parcelas	2.908.936	2.964.201	3.041.539
80	5	Barrancas	2.819.941	2.939.240	3.004.048
81	2	El Parrón	2.997.926	2.924.379	2.889.862
82	5	Rodrigo de Araya	3.269.176	2.978.421	2.801.822
83	1	Neptuno	2.921.008	2.757.008	2.705.376
84	5	Blanqueado	2.671.897	2.637.897	2.667.547
85	2	Lo Vial	2.508.132	2.515.461	2.632.545
86	4	Los Presidentes	2.597.824	2.595.783	2.602.999
87	4	Trinidad	2.609.047	2.685.782	2.591.439
88	4	Las Torres	2.493.419	2.558.156	2.575.376
89	5	Carlos Valdovinos	2.717.719	2.565.737	2.454.760
90	5	Del Sol	2.286.550	3.328.131	3.398.124
91	5	Santiago Buerras	2.231.406	2.217.778	2.355.678
92	4A	La Granja	2.225.549	2.269.247	2.244.767
93	4A	San Ramón	2.075.227	2.109.509	2.146.527
94	4	Simón Bolívar	2.238.482	2.130.619	2.126.233
95	5	Monte Tabor	1.926.533	1.954.121	1.990.509
96	2	Cementerios	1.860.315	1.878.317	1.923.407
97	4	Rojas Magallanes	1.798.702	1.896.437	1.846.303
98	4	Los Orientales	2.100.077	1.929.907	1.807.869
99	4A	Santa Julia	1.533.486	1.561.936	1.516.063
100	5	Lo Prado	1.252.237	1.229.317	1.204.1

PRESUPUESTO

GRÁFICA	VALOR UNIDAD (\$)	VALOR TOTAL (\$)
GRÁFICA PISO	-	\$281.837
	-	\$457.320
GRÁFICA PARED		\$106.148
ENMARCACIÓN	1. \$13.765 (IVA INCLUIDO)	\$550.600
	2. \$16.000 (IVA INCLUIDO)	\$640.000
	3. \$19.000 (IVA INCLUIDO)	\$760.000
	4. 17.000 (IVA INCLUIDO)	\$680.000
IMPRESIÓN FOTOGAFÍAS	-	\$181.500
		\$1.120.085 - 1.504.968

Cotización Nro. 400

Santiago, 20 de mayo de 2019

Señores
Presente
ATN: Francisca Anaiz Jerez [f.anaizjerez@gmail.com]

Estimados señores:
Por medio de la presente y conforme a lo solicitado, tenemos el agrado de cotizar a Ud. lo siguiente:

Cantidad	Descripción	Valor Unitario Sin IVA	Valor Unitario con IVA
1	Enmarcaciones Diplomas, medidas 18 x 33 cms. pptt. color a definir de 4 cms. vista por todos los bordes, moldura color de 2 cms. de frente por 1 cms. de fondo, vidrio difuso u opaco, trasera de mdf, cogador dentado	\$15.966	\$19.000
1	Enmarcaciones Diplomas, medidas 18 x 33 cms. pptt. color a definir de 4 cms. vista por todos los bordes, moldura color de 2 cms. de frente por 1 cms. de fondo, vidrio simple, trasera de mdf, cogador dentado	\$14.286	\$17.000

Condiciones de pago: a convenir
Plazo de entrega: 05 días hábiles recibida orden de compra.
Embalaje: Plástico retráctil transparente.
Valores no incluyen despacho al domicilio del comprador o servicio de instalación de los cuadros.
Garantía: 1 año, respecto de los materiales utilizados en la enmarcación.
Nota: Condiciones distintas a las señaladas, favor conversar con la suscrita.

Esperando que la presente cotización sea de su conveniencia, saluda cordialmente a Uds.

Rosalba Castillo B.

Javier Ochoa M. y Cia. Ltda.
Av. Mariano Sánchez Fontecilla Nro. 12.116 - Peñalolén - Santiago
Fonos: 2 758 03 61 - 2 758 03 70 - mail: ventas@artecuadro.cl
Web: www.artecuadro.cl



RODRIGO JOSE CAUSA MORALES
Giro: DISEÑO GRÁFICO PUBLICITARIO
DESCARTES: 4132 LO ERRAZURIZ - MAIPU
Mail: CAUSA.EFECTOS@GMAIL.COM
Teléfono: 02 2 742 11 11

PRESUPUESTO N° 105

Santiago, con fecha 14 de junio de 2019.

Estimada Francisca,
junto con saludar adjunto presupuesto solicitado:

Cliente	RUT
Francisca Anaiz Jerez	Correo [f.anaizjerez@gmail.com]

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO	VALOR
Líneas horizontales	Corte de 10x245 cm por cada color + círculos en vinilo: Rojo, amarillo, azul celeste, verde y violeta	6	\$5.700	\$34.200
Logo	Logo vinilo blanco 370x60 cm + círculos de colores	1	\$25.000	\$25.000
Texto leyenda	Texto vinilo blanco 55x35 cm	1	\$5.000	\$5.000
Instalación	Instalación (ornada)	1	\$25.000	\$25.000
MONTO NETO				\$89.200
+19% (IVA)				\$ 16.948
TOTAL				\$106.148

CAUSA EFECTOS
Rodrigo Causa Morales
Diseño y gráfica publicitaria

Sitio web www.dicontal.cl e-mail ventas@dicontal.cl
Chilod 1288 Fonos 22551 8330 - 22554 4337 Santiago
Razon Social: Rafael Correa Wiedmaier Rut: 6387663-1

Fecha: 20-05-2019 Presupuesto N° 66467
Rut: 11111111-1 Atte. []
Nombre: Agencia e-mail: []
Dirección: Dirección Ciudad: []
Telefono: Telefono Fax: []

Item	Cant.	Descripción	V.Unitario	S.Total
1	1	0 TR-2020 Especial 420 x 270 mm.PAS-2221 V-OP Terz-3 . Marco con moldura de 2x2 cm. lacada color a elección. Pasaporté de 4 cm. en cartón con corte chaffan. Vidrio antirreflejo. Respaldo y colgador.	11.567	11.567
Prod. 1			Sub Total NETO	11.567

VALORES NO INCLUYEN IVA

Enviar ORDEN DE COMPRA a ventas@dicontal.cl

Entrega: Horas
Atención: Lunes a Viernes de 8.30 a 14 - 15 a 18 horas

Vendido: []

Aceptación de Presupuesto

pp.Dicontal
Roberto Estay S

Fecha de entrega válida a contar de la recepción de orden de compra y material a enmarcar
Nota: Este presupuesto es válido por 10 días a contar de la fecha de emisión. DICONTAL no es responsable por trabajos y material no retirados en un plazo posterior a 60 días desde la fecha de emisión

GRAFDEC SPA

FECHA: 22-05-19

COTIZACION		COTIZADO POR	
Cliente:	Francisca Anaiz	Atención:	Sebastián Fontecilla
Contacto:	Francisca Anaiz	Mail:	sebastian@grafdec.cl
Cotización:		Mail:	sebastian@grafdec.cl
Cantidad	Productos	Valor Unit.	Subtotal
1	Trabajo de floorgraphic de 4x4 impreso mas troquelado Valor incluye instalacion		\$ 338.000
1	Trabajo de floorgraphic impreso en paños		\$290.000

PRECIO NETO + IVA - PLAZOS DE ENTREGA A CONVENIR - DESDE RECEPCIÓN DE VALIDEZ DE COTIZACIÓN 10 DÍAS - DESPACHO SOLO EN 1 PUNTO DE SANTIAGO	NETO \$ 628.000
ABONO 60% PARA COMENZAR TRABAJO Y 60% CONTRA ENTREGA	IVA 19% \$ 119.320
	TOTAL \$ 747.320

Cotización Recibidos X

Francisca Anaiz Jerez
Estimado, Me gustaría saber si es factible y cotizar las siguientes enmarcaciones. Adjunto medidas

Leo a través de gmail.com
para leonardo, mi
Hola Francisca, gracias por contactarnos...

Un enmarcado de esas medidas en cualquier color tiene un valor de \$16.000 cada uno. (precios con iv

Por favor cuéntenos que te parece , demoramos un promedio de 7 a 10 días.
Formas de pago.
50% al cierre del negocio, 50% contra entrega.
Puedes pagar con transferencia o Tarjeta.

Estamos en contacto.
atte.
Leonardo Gonzalez
Equopo LedoDeco.
@enmarcacionesleo

Dimacofi Negocios Avanzados S.A.
76.570.350-6
Albros S.A.,
96.987.020-7
Gameru 2005, Independencia, Santiago
fastsigns.com/2232

Cotización EST-22537

Términos de pago: Pago Contado

DESCRIPCIÓN: FLORGRAPHICS	
Facturar a: meson cliente las condes Santiago, 75500 CL	Recoger en: meson cliente Luis Castro las condes Santiago, 75500 CL

Solicitado por: Luis Castro
Correo: kbazan@fastsigns.com

Vendedor: Katlen Bazán

PRODUCTOS	CTD	PRECIO UNITARI	MONTO
1 ADHESIVO IMPRESO DE 4,28 X 4,07 MTS	1	\$60,976.45	\$60,976.45
2 LAMINADO FLOORGRAPHIC	1	\$55,161.39	\$55,161.39
3 CORTE E INSTALACION	1	\$120,700.00	\$120,700.00
Subtotal:			\$236,837.84
Impuestos:			\$44,999.19
Gran total:			\$281,837.03

Firma: _____ Fecha: _____

MEDIDA FINAL 45,0*30,0 CM.

ENVOLTORIO FILM STRECH.

PLAZO ENTREGA 7 DIAS HABLES O A CONVENIR.

ORDEN DE COMPRA 30 DIAS.

PRECIO UNITARIO : \$ 25,000 + IVA.

DESCUENTO CLIENTE : \$ 8,000 + IVA.

PRECIO UNITARIO FINAL: \$ 17,000 + IVA.

"ENMARCAR ES UN ARTE.ACOMPAÑAR UNA PINTURA,UNA IMAGEN O UNA OBRA Y OTORGARLE LA MISMA IMPORTANCIA A SU MARCO ES UN LUJO.SI [3] ESTE ES DE LA MEJOR CALIDAD PERPETUARA LA EXISTENCIA DE LA OBRA Y JUNTOS SE POTENCIARAN MARAVILLOSAMENTE".

SEÑORES ,ADJUNTO CARTA DE PRESENTACION PARA LO QUE NECESITEN,ADEMAS REVISAMOS SUS PRESUPUESTOS PARA PODER MEJORAR PRECIO Y CALIDAD,TRABAJAMOS CON ORDENES DE COMPRA Y PLAZOS DE ENTREGA A CONVENIR.TAMBIEN REUTILIZAMOS LOS CUADROS EN STOCK,RESTAURANDOLOS Y CAMBIANDO IMAGENES PARA ASI DISMINUIR SUS GASTOS.

ATTE.ROBERTO JEREZ G.

22 2641253.

Re: Cotización "Impresión" Recibidos X

Ekho Lab - ekholab@ekho.cl - para mi -

11.02 (hace 3)

Hola Francisca el valor de las 40 impresiones aproximado en algun algodón es de 181500en un papel de 150 cms de ancho, algodón liso. Sobre los marcos, tenemos molduras específicas. En aluminio, el valor unitario de la medida de las fotos es de \$2000

Fig. 142 a 145

↵ ↗: Captura de pantalla cotizaciones

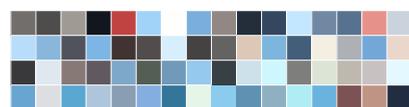
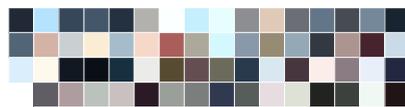
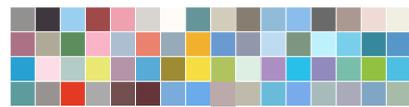
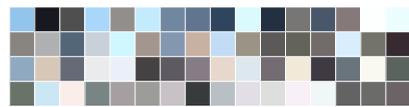
TABLA DE OBSERVACIÓN

SAN PABLO LOS DOMINICOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: COLOR



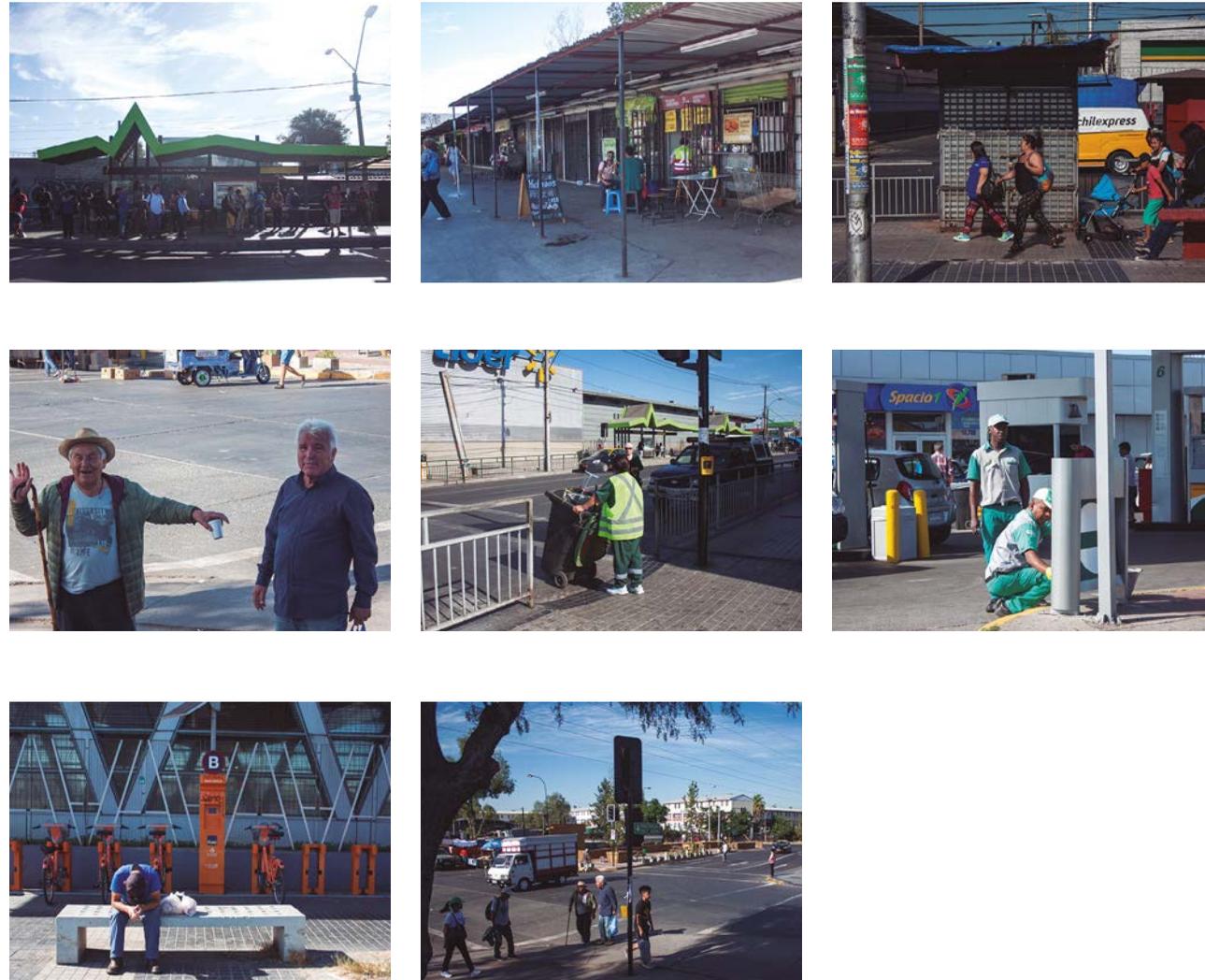
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: GRÁFICA



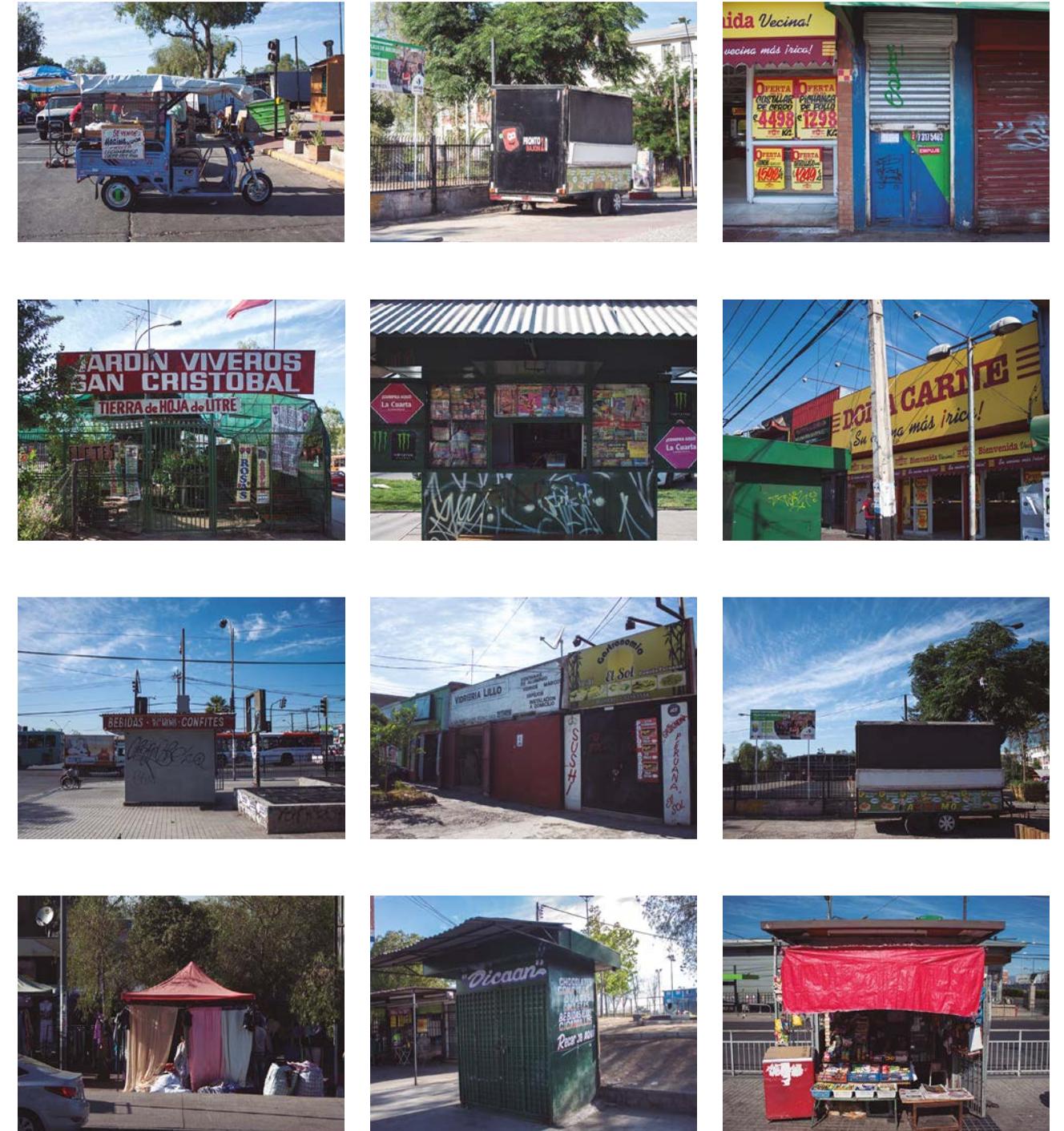
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: HABITAR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: COMERCIO



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: COMERCIO



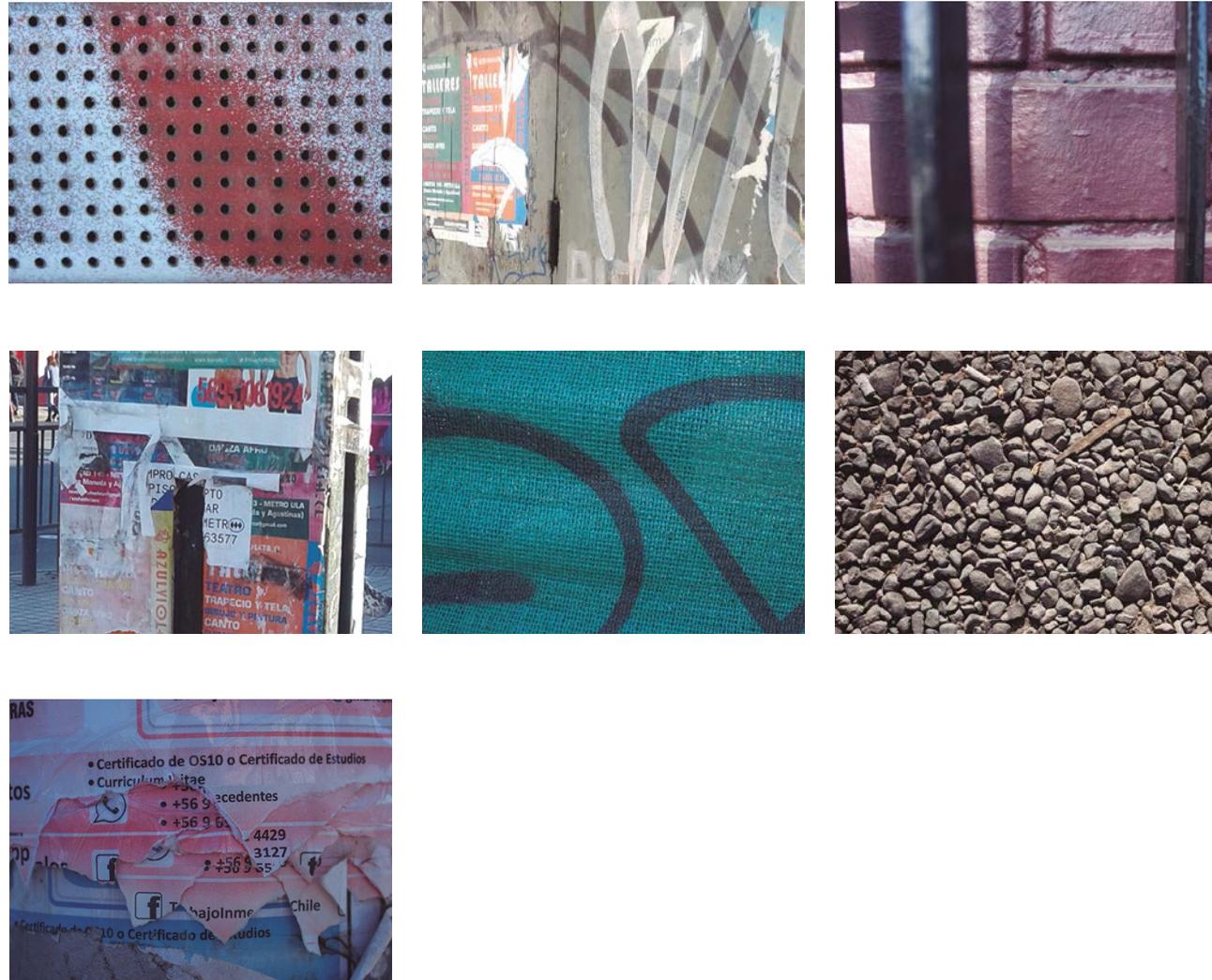
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: TEXTURAS MATERIALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: ANIMALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: TRANSPORTE



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: ARQUITECTURA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

CATEGORÍA: ARQUITECTURA

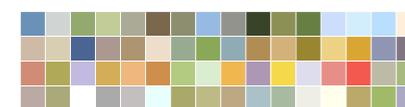
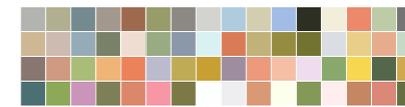


ESTACIÓN TERMINAL LOS DOMINICOS



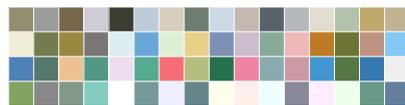
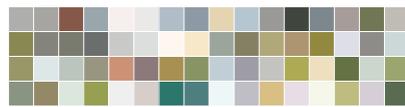
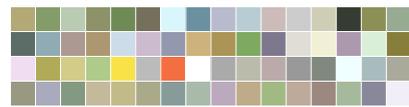
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: GRÁFICA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: HABITAR



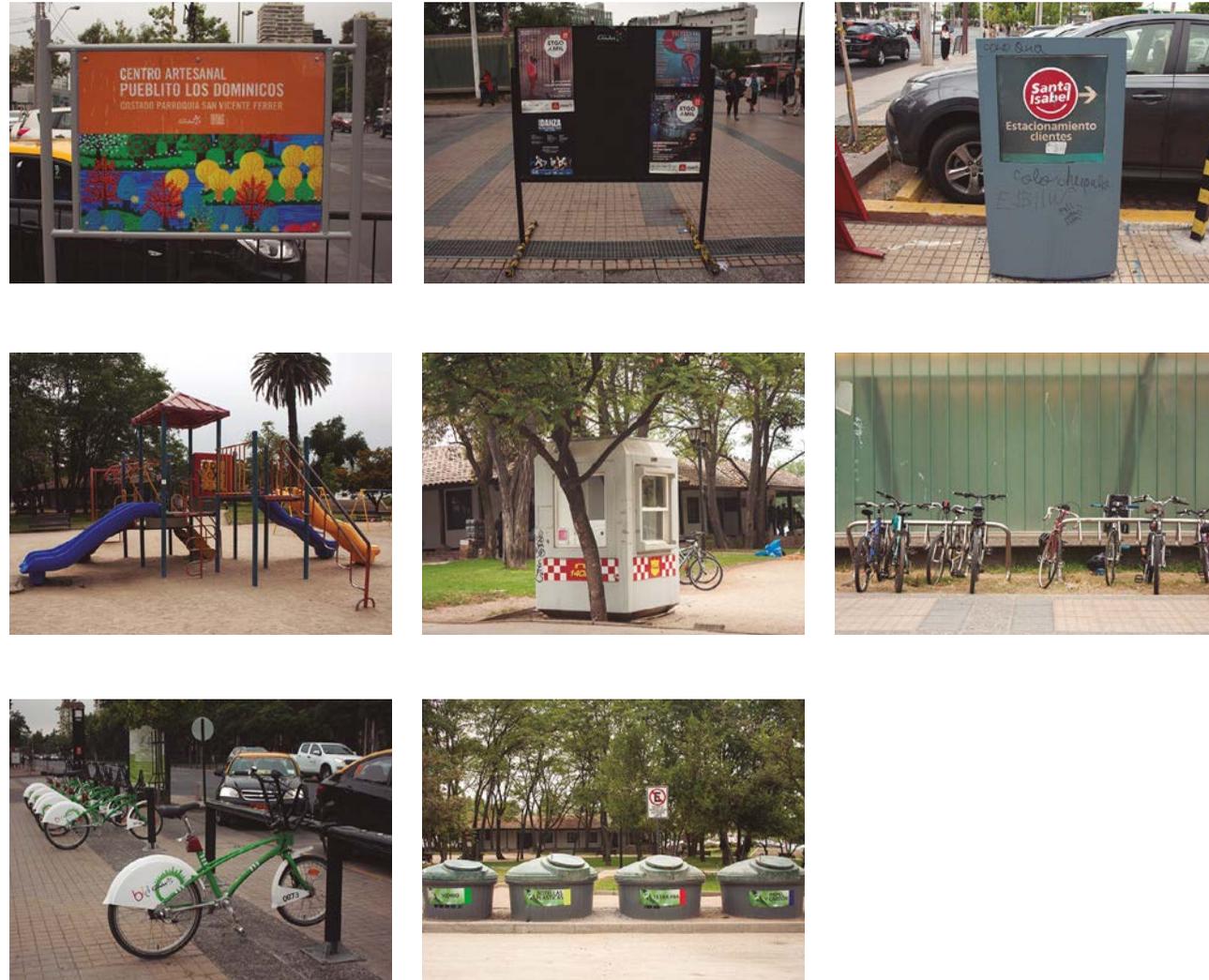
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: COMERCIO



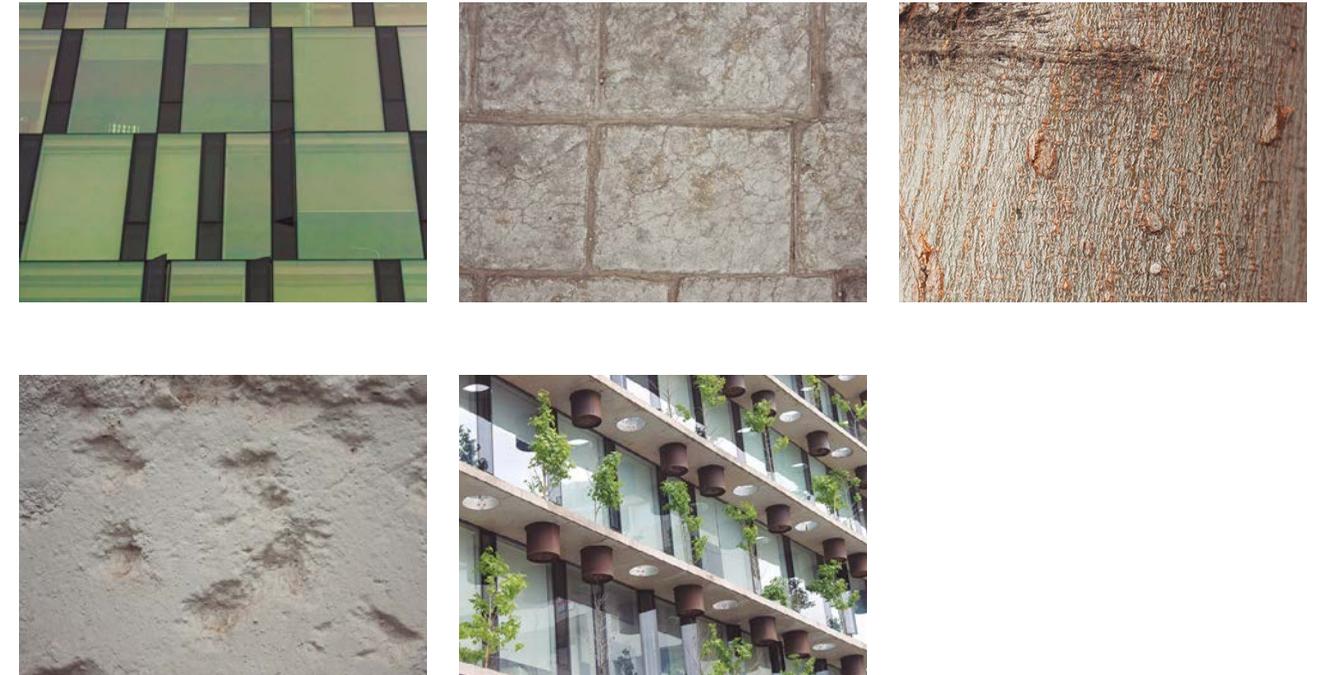
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



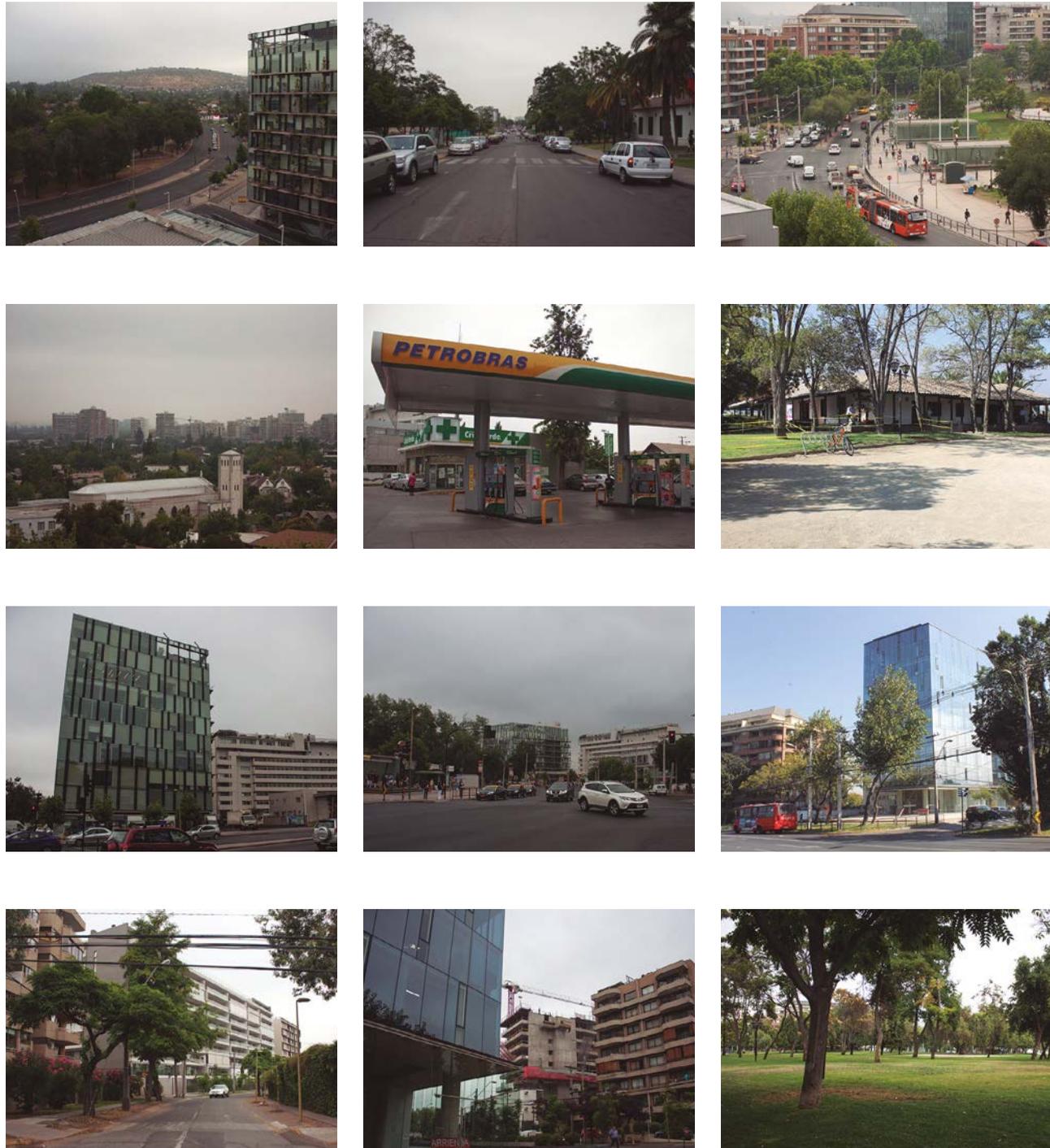
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: ANIMALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

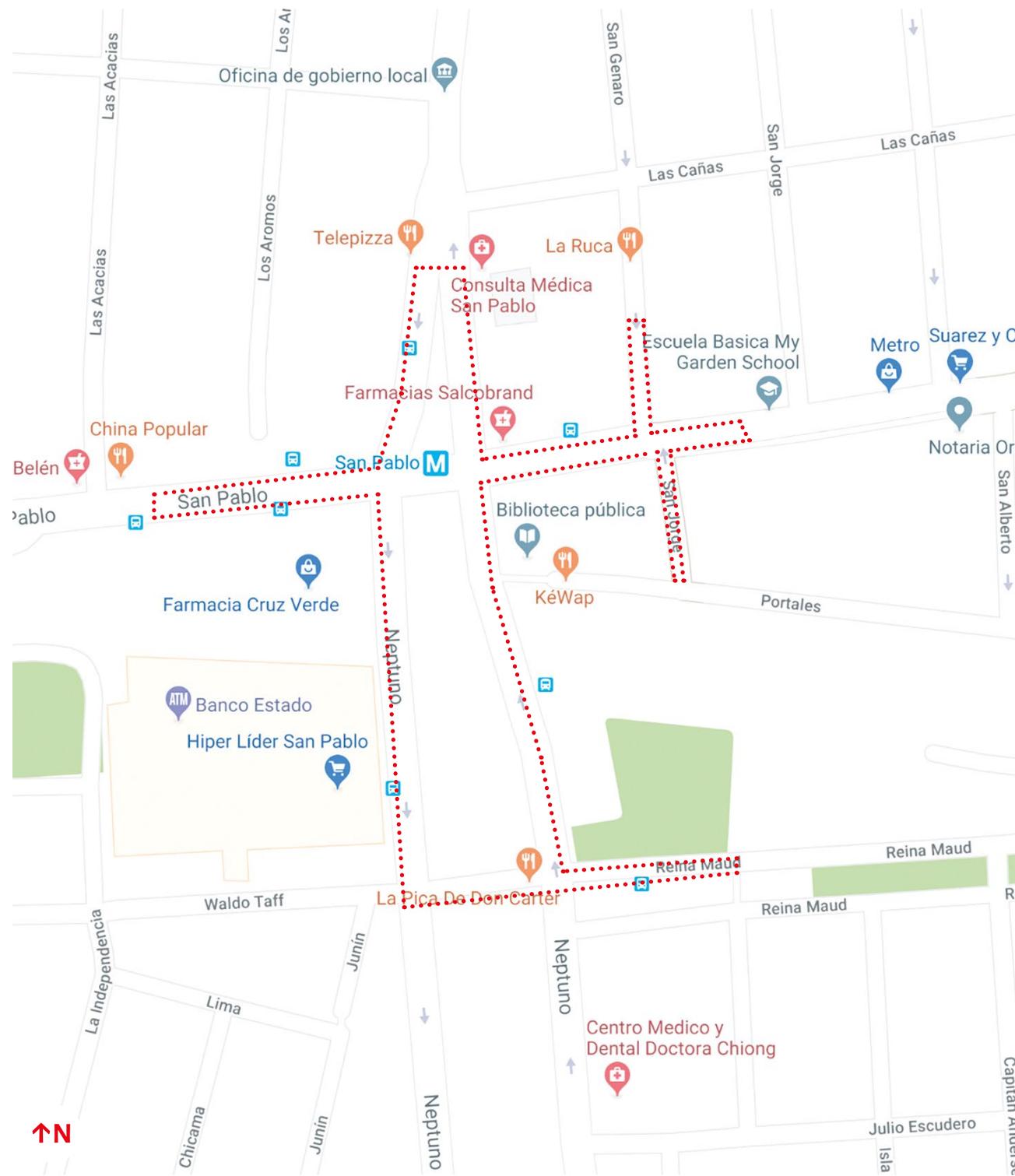
CATEGORÍA: ARQUITECTURA



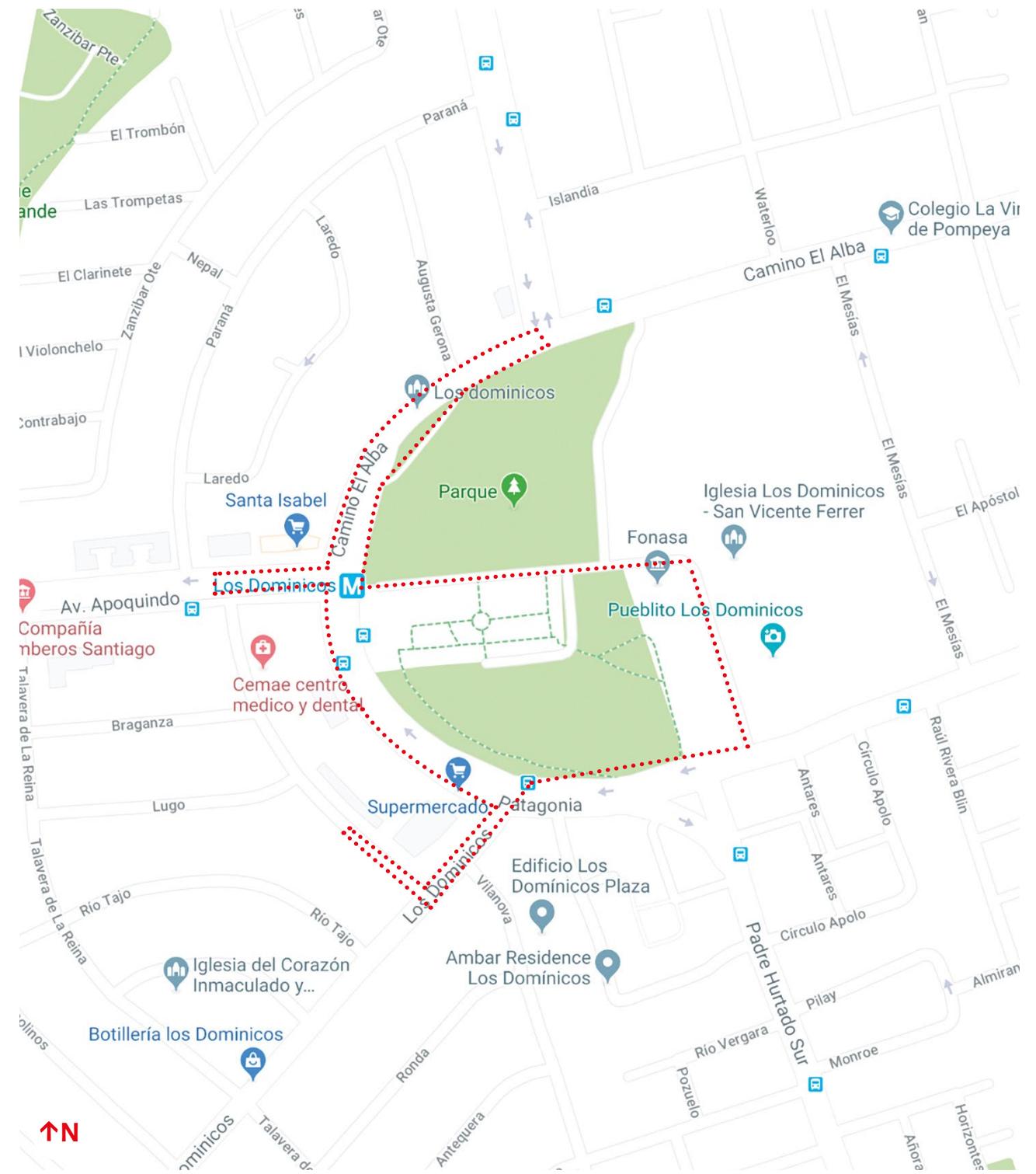
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

CATEGORÍA: ARQUITECTURA





RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L1 · **SAN PABLO**



RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L1 · **LOS DOMINICOS**

ANÁLISIS CUALITATIVO
LÍNEA 1 • SAN PABLO → LOS DOMINICOS

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	SAN PABLO	LOS DOMINICOS
Color	Paleta cromática predominante		
Gráfica	Tipografía	Arte callejero, rotulado y tipografía de sistema.	Tipografía de sistema.
	Contenido	Existen tipografías de sistema aplicadas a comercios (Farmacia Ahumada) y a una estructura con el nombre de la comuna y además en gráficas oficiales de la misma (plaza de bolsillo: El Luchín). El rotulado busca ser símil a las tipografías de sistema dentro del comercio establecido. (Los aromos, logo cerezita) Rayados uno sobre otro son parte del arte callejero .	Las tipografías de sistema en gráficas municipales oficiales (centro artesanal pueblito los dominicos) y ligadas al comercio (Mall plaza, Santa Isabel)
Habitar	Transitar	La gente camina hacia el paradero y estación de colectivos.	De la salida del metro al paradero y cruzar el parque.
	Dormir	—	—
	Actividad física	—	Gente de tercera edad hace ejercicio en máquinas destinadas a ello y un grupo de niñas patina en una pista.
	Esperar	Existen bancas cerca de la estación donde la gente descansa y espera.	Gran fila para transporte y fuera del metro sentados al costado.
	Comprar / vender	Cercano a la salida del metro hay muchos locales ambulantes de comida como pasteles típicos chilenos y dulces.	Cercano a la salida del metro existen kioskos establecidos que no impiden paso alguno.
	Compartir	Hay gente que se encuentra casualmente y conversa un momento sobre todo por la feria.	Funcionarios que mantienen el parque.
Comercio	Escala de comercio	Retail, cadena comercial y ambulante.	Retail, ambulante y kioskos.
	Servicio	Dentro del retail encontramos un supermercado Lider, cadena comerciales de farmacias y bencineras. Existe locales establecidos como Doña Carne, vidrierías pero lo que lleva delantera son carros de comida todos de distintas estructuras y otros productos misceláneos.	El retail existente es el supermercado Unimarc, red de salud Christus, Santa Isabel. Kioskos afuera del metro y pocos vendedores ambulantes .

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	SAN PABLO	LOS DOMINICOS
Objetos		Basureros blocks, mesas de ajedrez, letras "Lo Prado", bancas.	Cabina seguridad, juegos infantiles, basureros, bancas, estacionamiento bicicletas, paletas publicitarias, basureros de reciclaje.
Textura material	Vidrio	—	Fachadas edificios.
	Metales	Rejas de negocios, separación de avenidas.	Estructuras como pérgolas.
	Ladrillo	Grandes maceteros.	—
	Cemento	Calle, supermercado, fachada metro.	Edificaciones, bancas, veredas, calles, pistas de patinaje.
	Cerámica	Mural mosaico personajes como Víctor Jara, Violeta Parra.	—
	Pintura	Rayados.	—
	Plástico	—	—
	Madera	—	Troncos de árboles.
	Papel	Afiches aglomerados y retirados.	—
	Piedra	Detalles veredas.	Adoquines.
	Animales	Tipo de animal	Perros y palomas.
Estado		Callejeros en su totalidad.	Domésticos y bien cuidados.
Vegetación		Escasa y localizada en maceteros sin alcance.	Gran planicie con pastos y árboles, árboles en los costados de la vereda y jardines colgantes en edificios.
Transporte	Público	Transantiago.	Transantiago.
	Privado	Colectivos, autos particulares y bicicletas itaú.	Taxis, autos particulares, bicicletas y bus especial Mall plaza Los Dominicos
Arquitectura	Skyline	Todo está a la altura de un segundo piso.	Plano en contraste con edificios altos de 25 pisos.
	Estado arquitectónico	Desgastadas, con diferentes capas de pintura en contraste del metro con gran plaza plana y gris.	Orden y limpieza, cuidado de jardines y fachadas impecables.
	Tipo	Comercio y viviendas sociales.	Comercio, vivienda, áreas verdes, iglesia.

ANÁLISIS CUANTITATIVO
LÍNEA 1 • SAN PABLO

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA



ANÁLISIS CUANTITATIVO
LÍNEA 1 • LOS DOMINICOS

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA

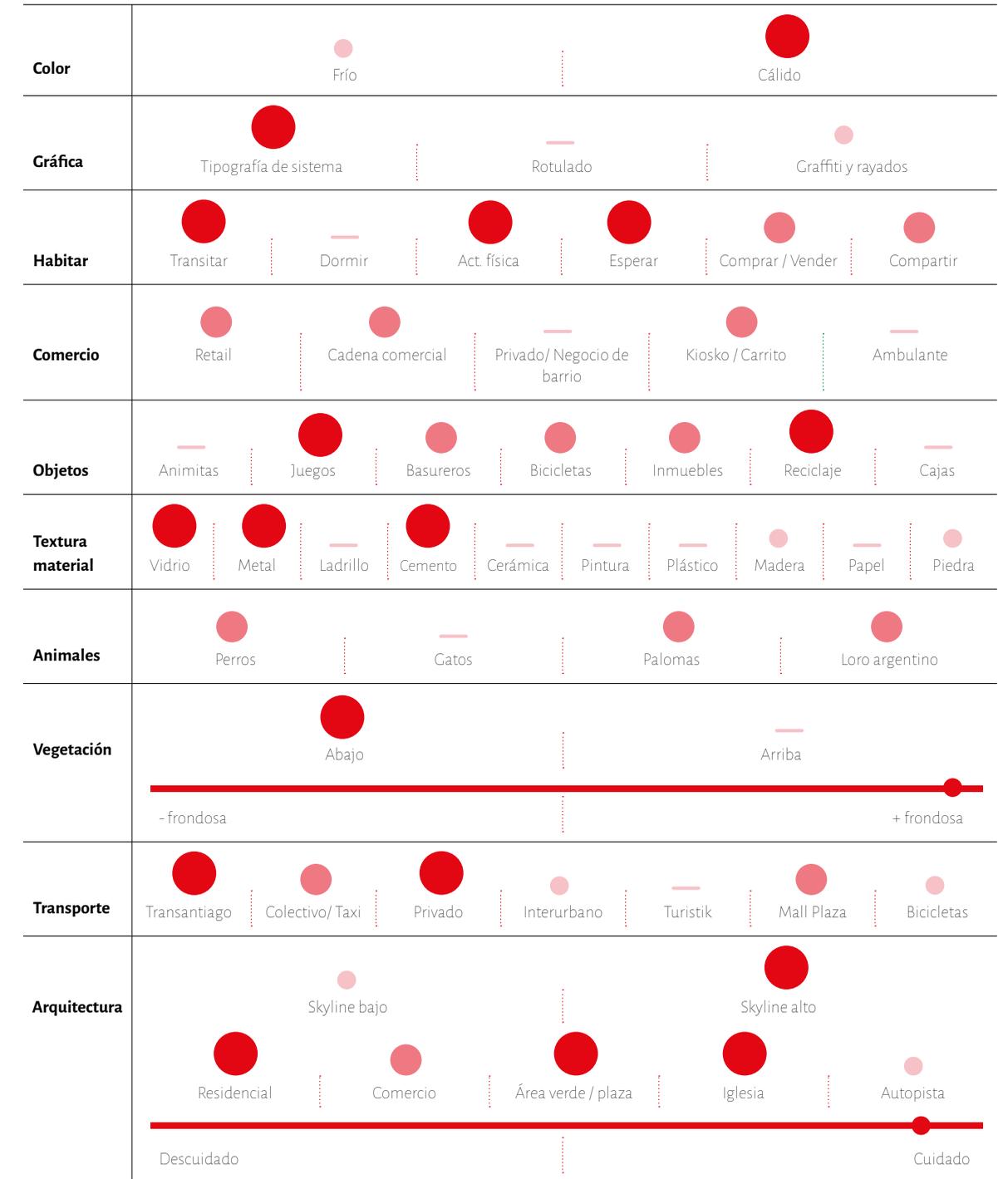


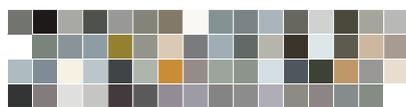
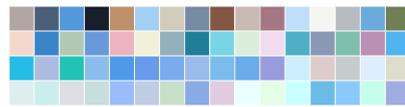
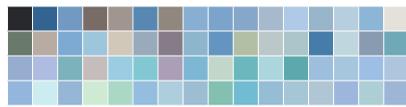
TABLA DE OBSERVACIÓN

VESPUCIO NORTE LA CISTERNA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUCCIO NORTE

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUCCIO NORTE

CATEGORÍA: GRÁFICA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUCCIO NORTE

CATEGORÍA: HABITAR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUCCIO NORTE

CATEGORÍA: COMERCIO



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUICIO NORTE

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUICIO NORTE

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUICIO NORTE

CATEGORÍA: ANIMALES



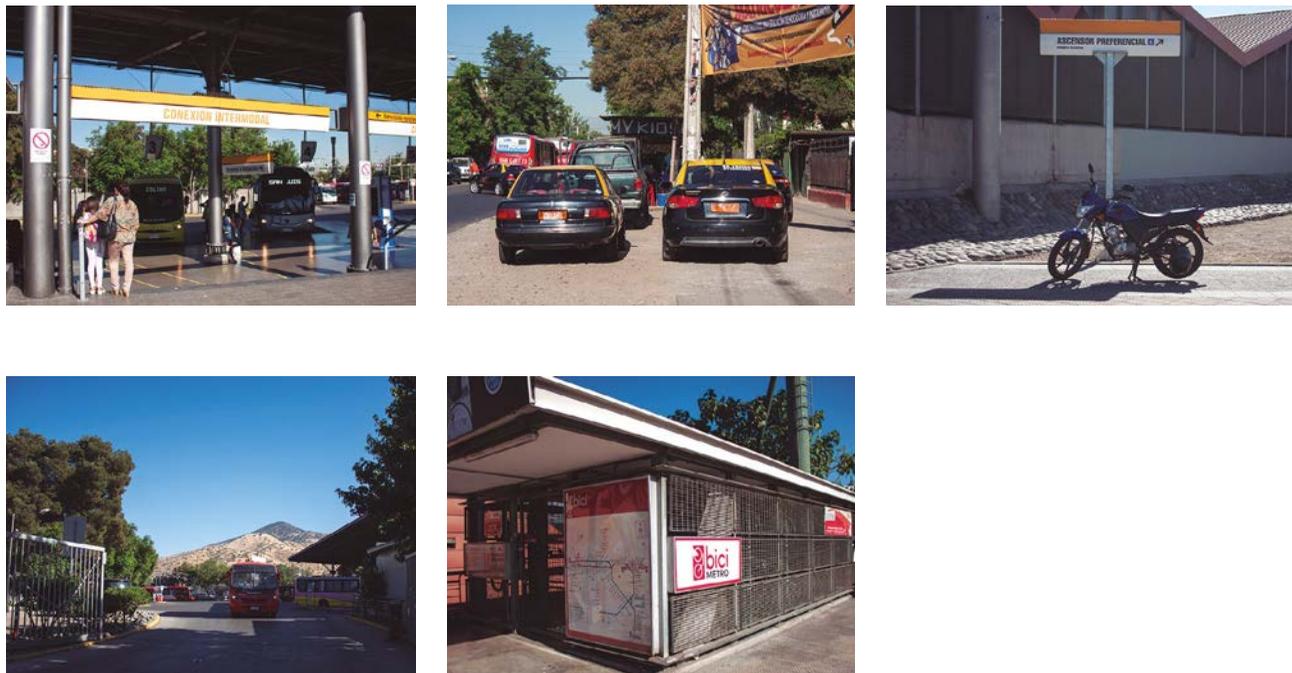
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUCIO NORTE

CATEGORÍA: VEGETACIÓN



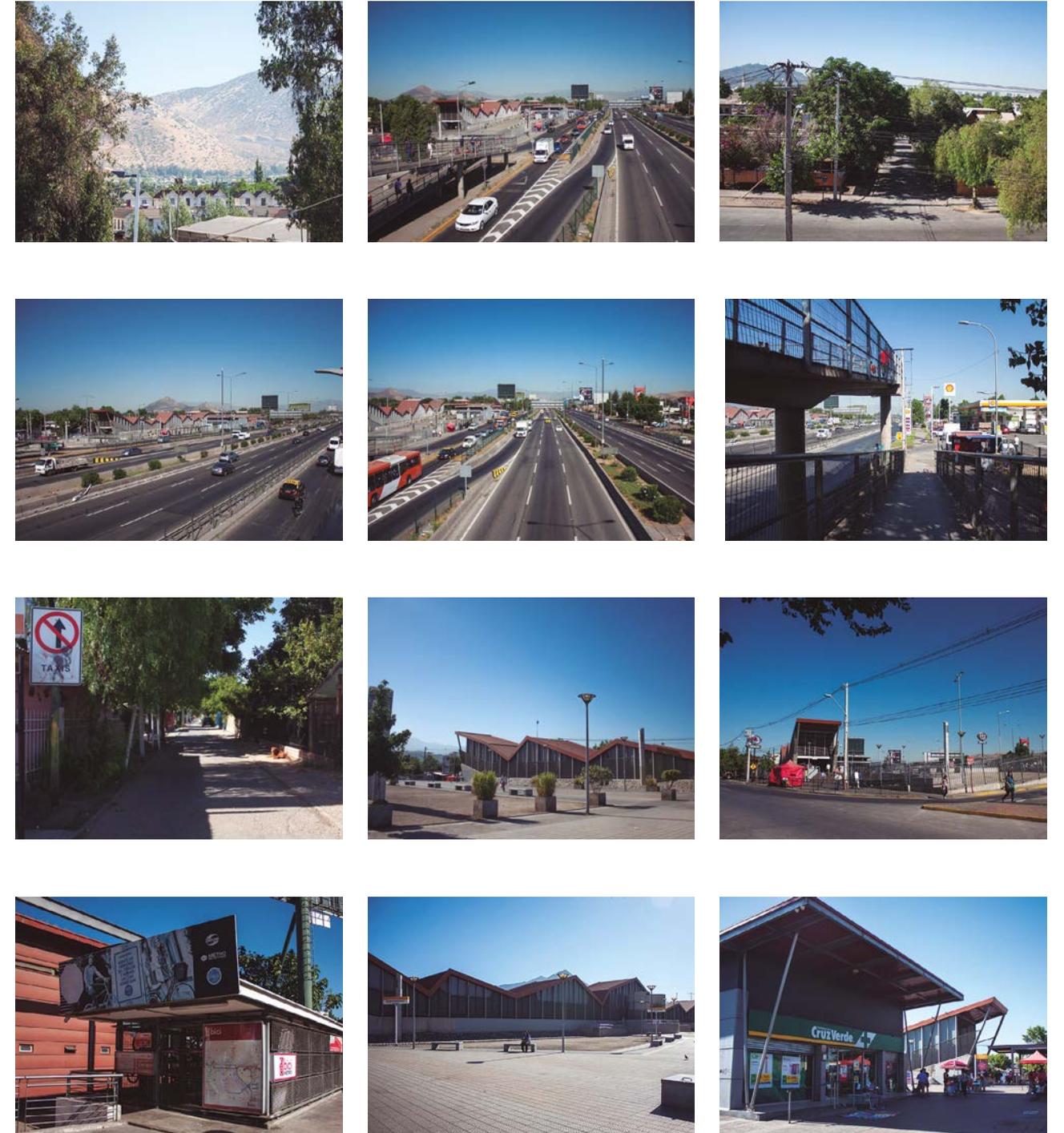
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUCIO NORTE

CATEGORÍA: TRANSPORTE



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUCIO NORTE

CATEGORÍA: ARQUITECTURA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • VESPUCCIO NORTE

CATEGORÍA: ARQUITECTURA

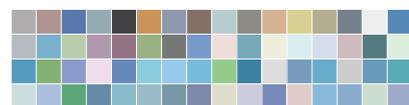
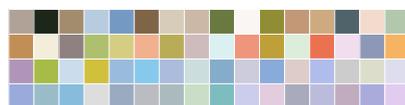
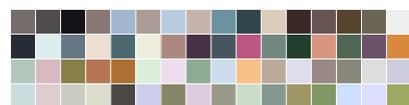
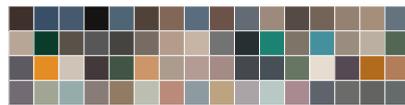
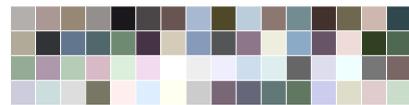


ESTACIÓN TERMINAL LA CISTERNA



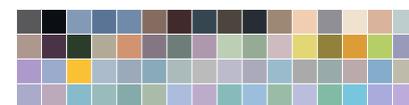
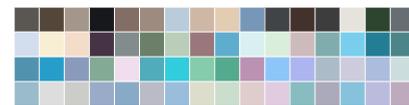
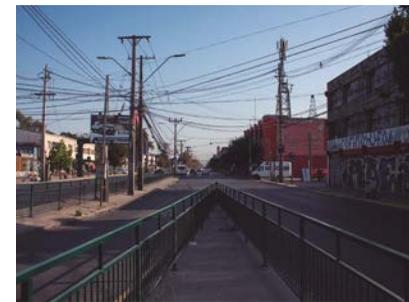
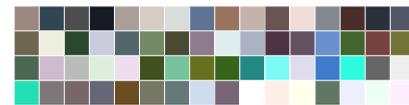
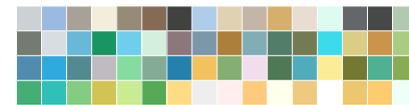
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: COLOR



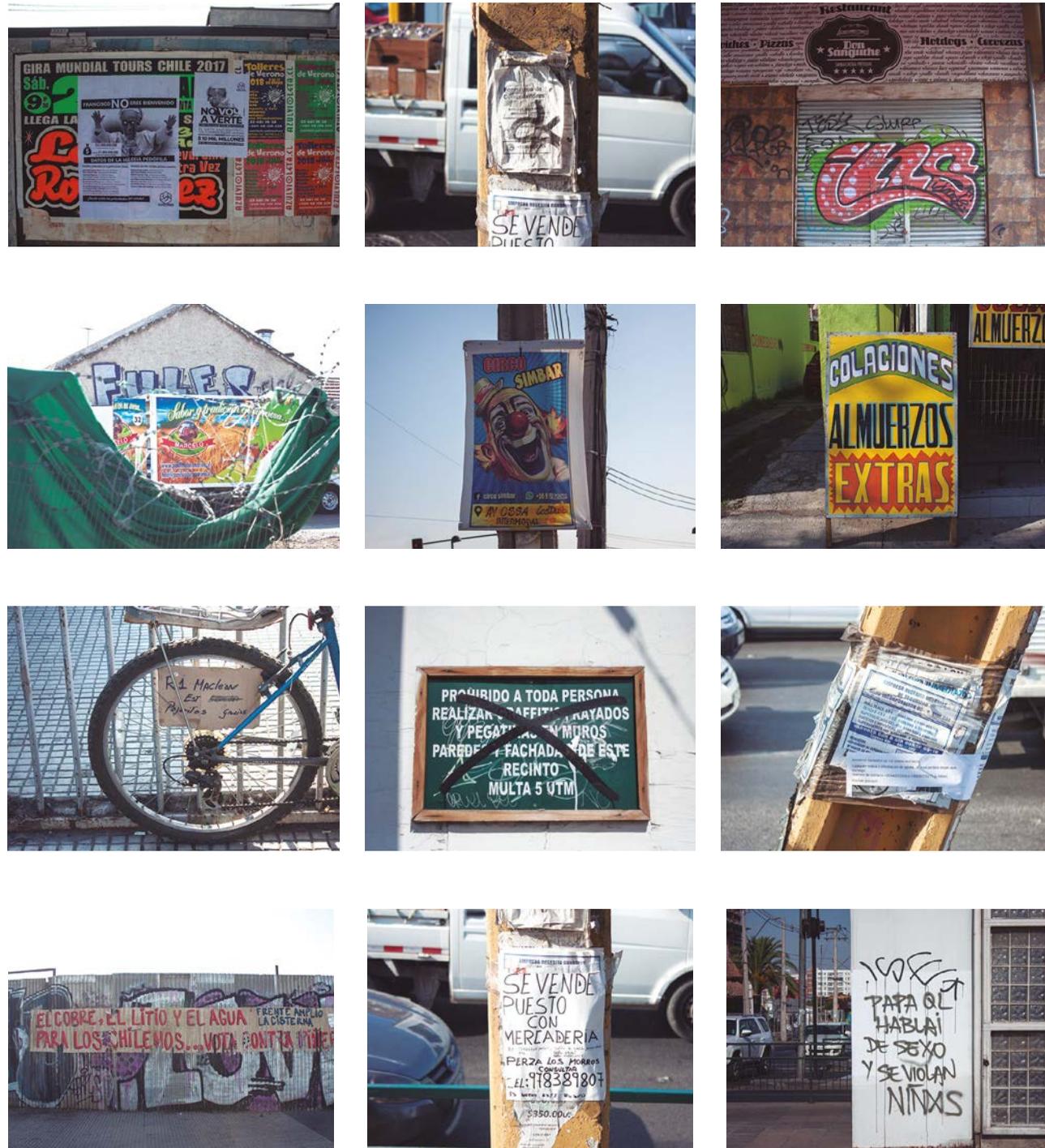
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: COLOR



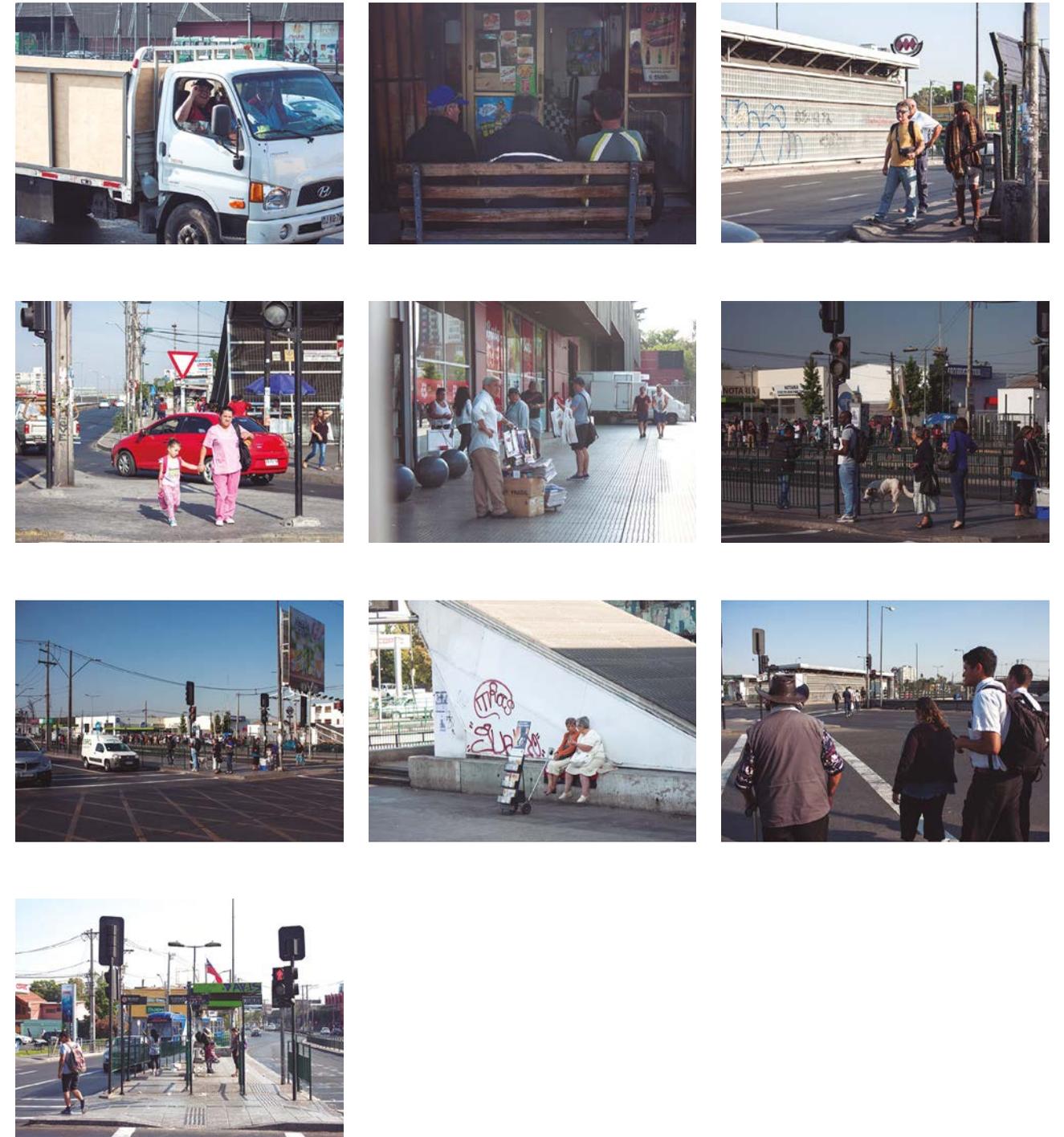
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: GRÁFICA



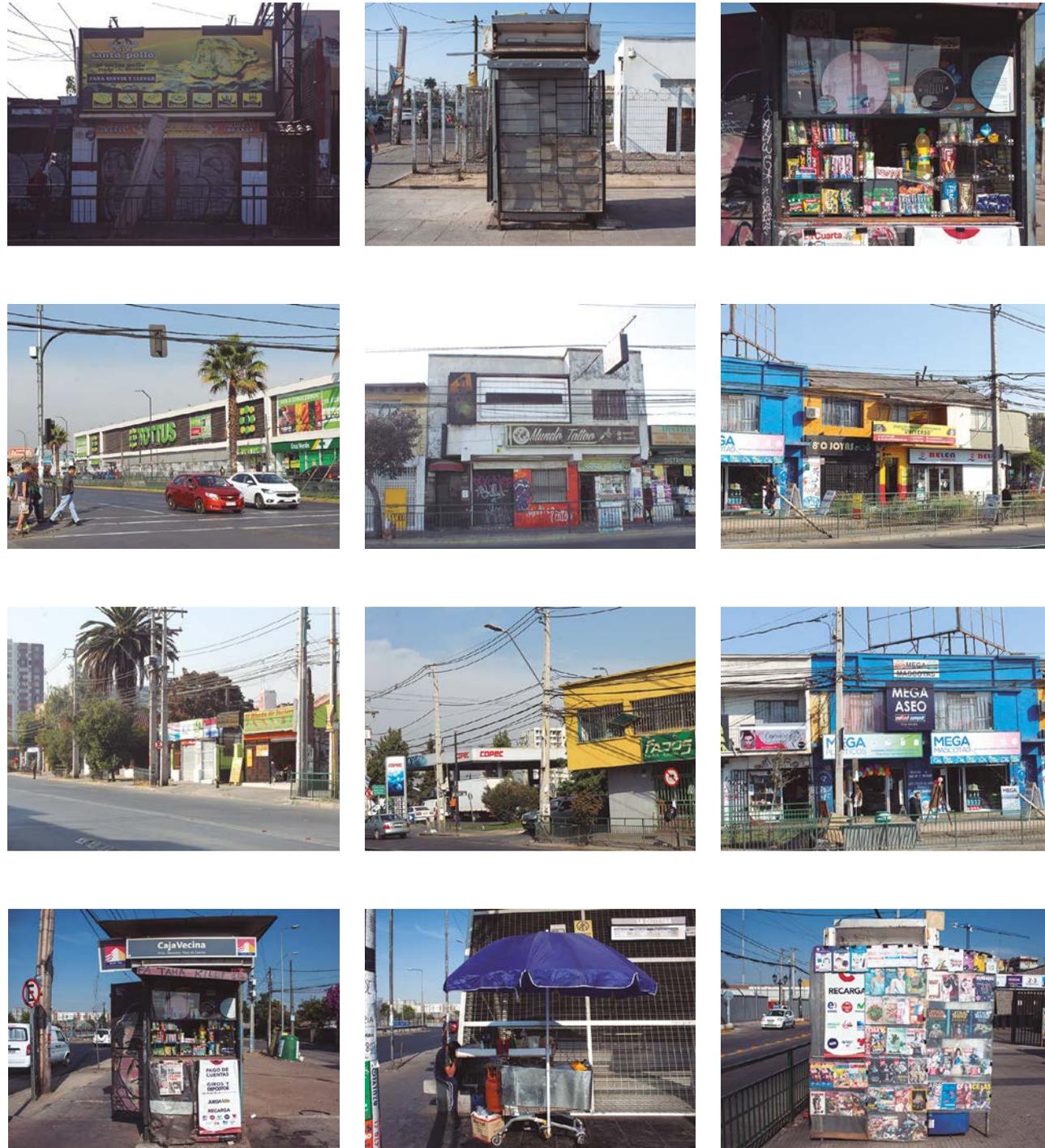
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: HABITAR



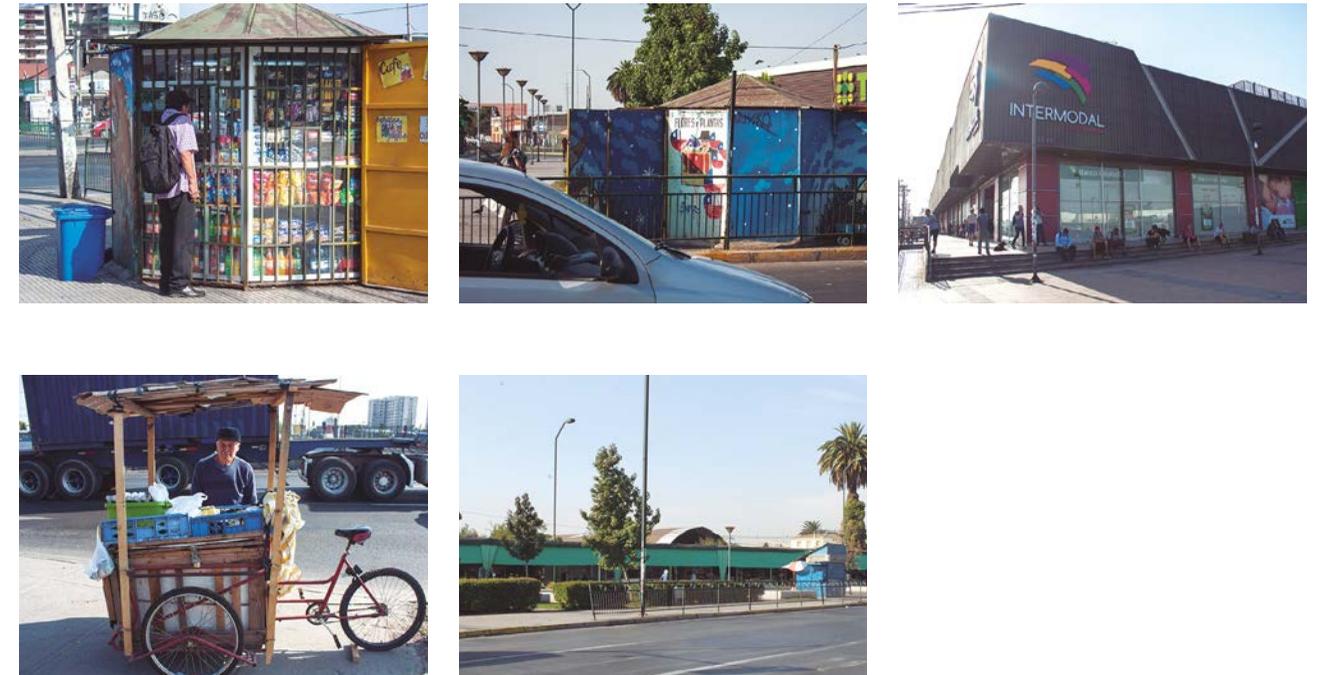
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: COMERCIO



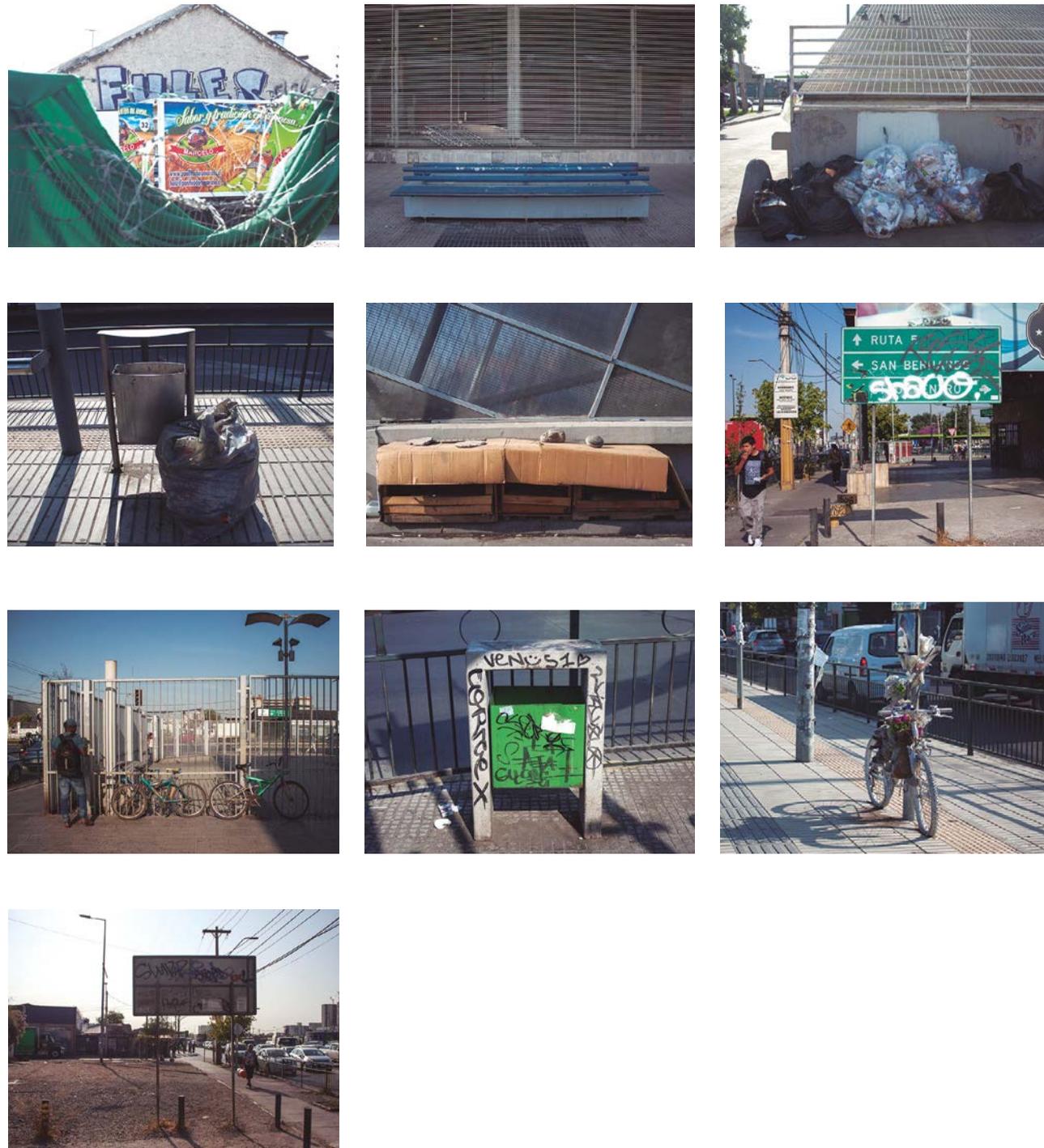
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: COMERCIO



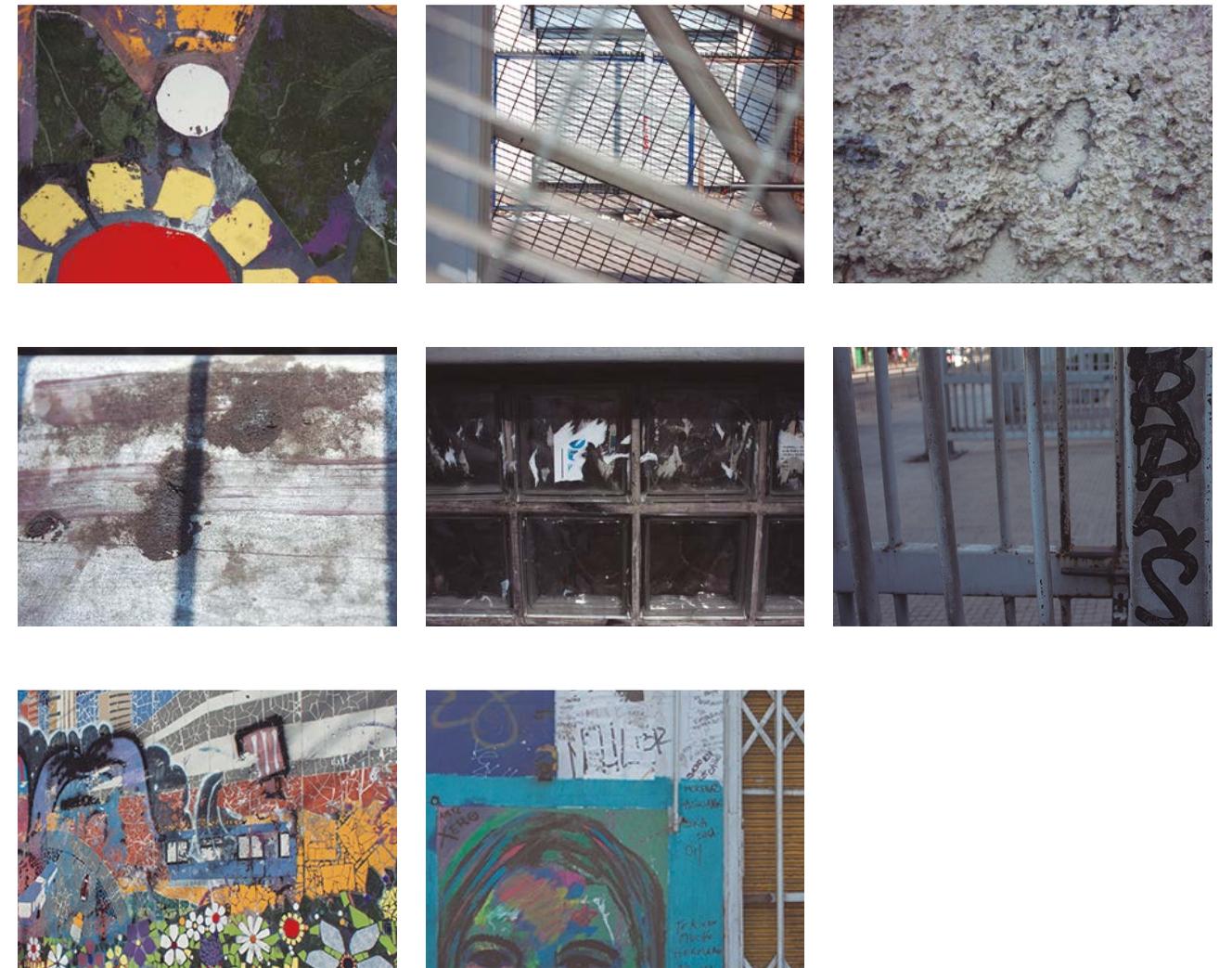
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: ANIMALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: TRANSPORTE



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

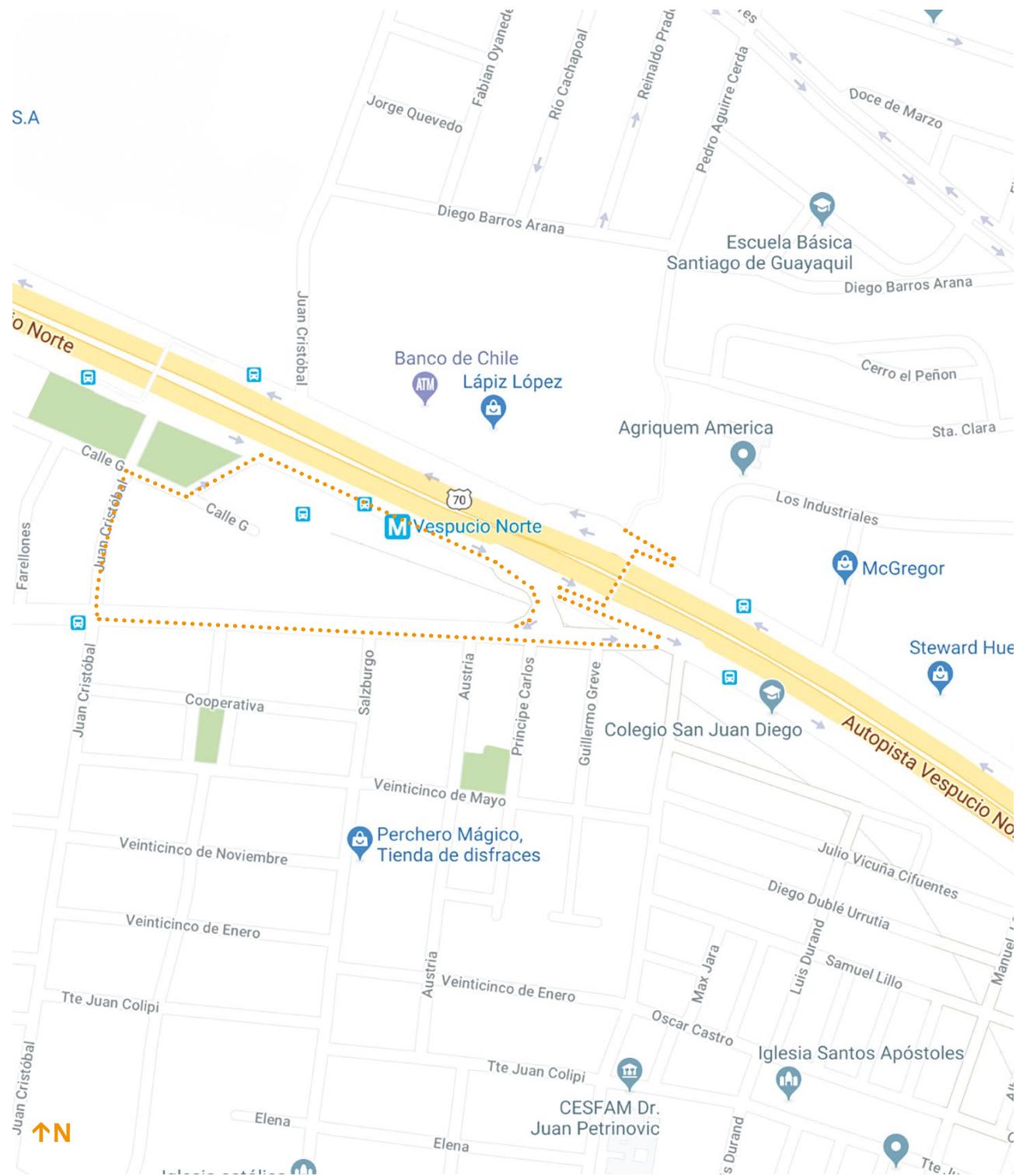
CATEGORÍA: ARQUITECTURA



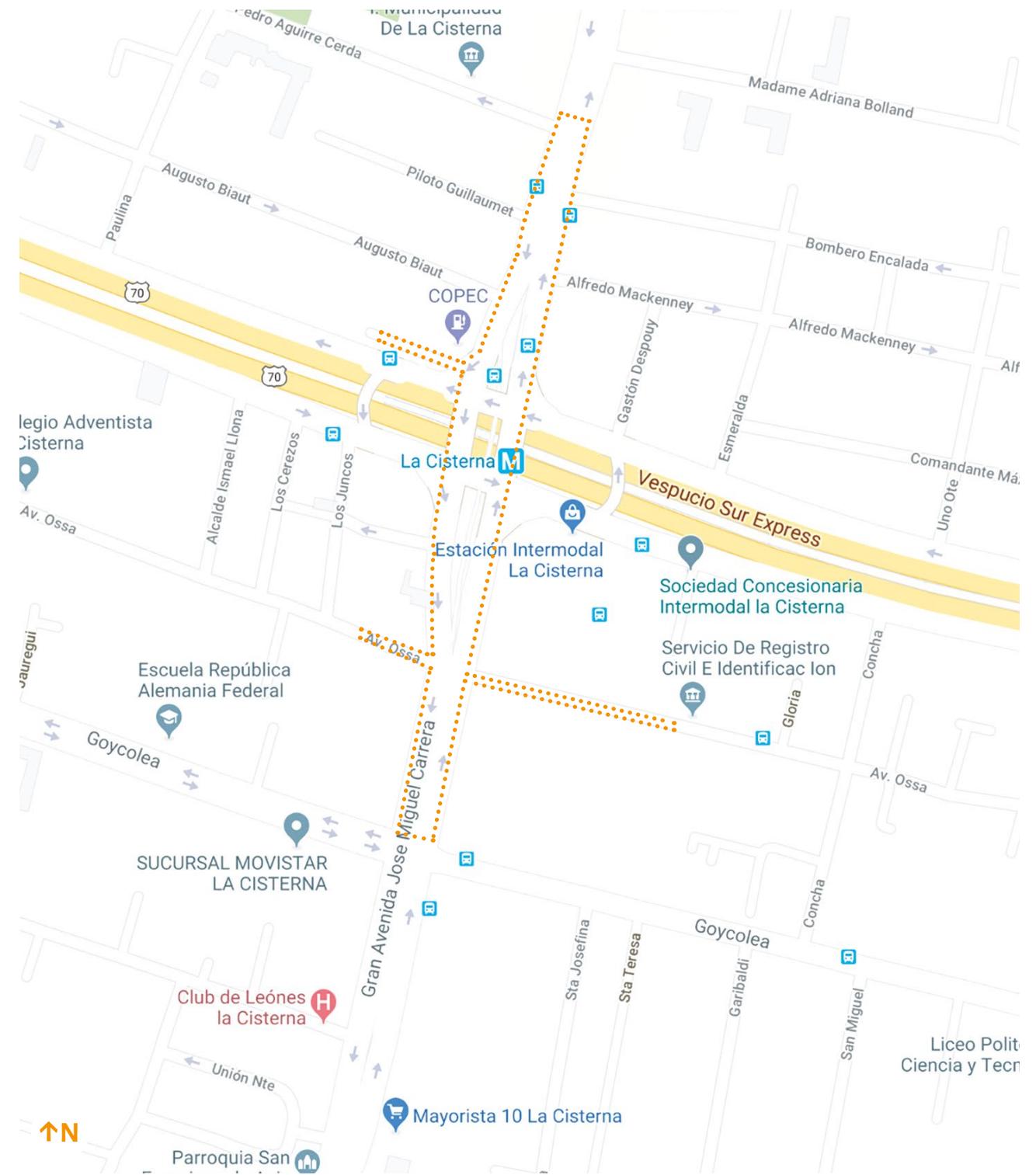
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

CATEGORÍA: ARQUITECTURA





RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L2 · VESPUCCIO NORTE



RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L2 · LA CISTERNA

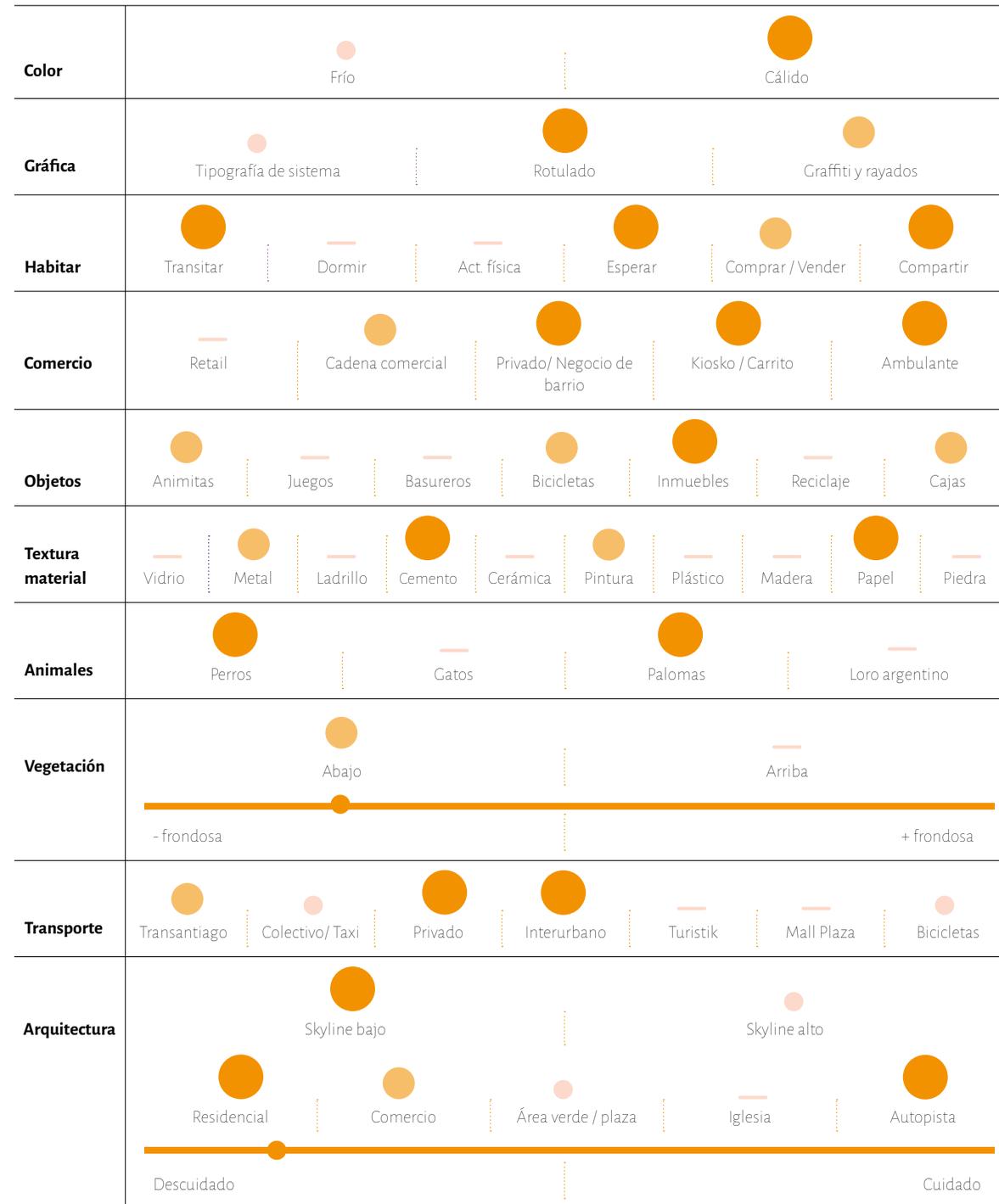
ANÁLISIS CUALITATIVO
LÍNEA 2 · VESPUCIO NORTE → LA CISTERNA

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	VESPUCIO NORTE	LA CISTERNA
Color	Paleta cromática predominante		
Gráfica	Tipografía	Rotulado, graffiti y tipografía de sistema.	Rotulado, graffiti y tipografía de sistema.
	Contenido	Diferentes rotulados ligados a comercios particulares (Pal-pan solo paltas, papafritas, sopaipillas) Tipografías de sistema aplicadas a comercio establecido y algunos comercios particulares. Y graffitis y rayados en varias superficies sobre todo paredes lisas del metro.	Rotulado en pizarras y avisos (colaciones: almuerzos extras, el cobre el litio y el agua...) También hay muchos graffitis y rayados en superficies como rejas y paredes aledañas al metro (papa ql hablai de sexo y se violan niñxs) Y tipografía de sistema en negocios y gráficas oficiales municipales.
Habitar	Transitar	La pasarela como gran paso y hacia la intermodal.	Corredero transantiago en gran avenida, cuatro esquinas ocupadas.
	Dormir	Gente en situación de calle.	—
	Actividad física	—	—
	Esperar	Gran cantidad de gente en paradero y algunos sentados en bancas adyacentes al metro.	Evangélicas, chóferes buses.
	Comprar / vender	Comercio ambulante y establecido entre la salida del metro e intermodal.	Existe kioskos pero la gente no se aglomera al rededor de ellos.
	Compartir	—	—
Comercio	Escala de comercio	Cadena comercial, kioskos y ambulante.	Retail, cadena comercial, particular, y kioskos.
	Servicio	Cadenas comerciales como farmacias y carnicerías, prima el comercio particular (El bajón del papi, papa fritas) y una gran cantidad de kioskos y ambulantes de empanadas, sopaipillas.	Retail en el supermercado Tottus y cadenas comerciales dentro del Intermodal. Fuera de esta existe mucho comercio particular de diferentes índoles como aseo, tatuajes, sushi y kioskos y carros de sopaipillas, revistas y huevos.
Objetos	Sillón, zapatillas en cables, animitas, casas de perros.	Bancas, basura apilada, animita y casas de perros en cartón.	

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	VESPUCIO NORTE	LA CISTERNA
Textura material	Vidrio	—	Salidas del metro.
	Metales	Rejas entradas a casa y protecciones perímetro del metro.	Rejas y protecciones..
	Ladrillo	—	—
	Cemento	Pasarelas, calles y autopista.	Paredes, edificios y gravillado.
	Cerámica	—	Mosaico.
	Pintura	Gran graffiti y tags en kioskos.	Graffitis, superposición de diferentes colores.
	Plástico	—	—
	Madera	—	—
	Papel	Afiches aglomerados y rasgados.	Afiches y folletos.
	Piedra	—	—
Animales	Tipo de animal	Perros y palomas.	Perros.
	Estado	Callejeros en su totalidad pero encariñados a vendedores del lugar.	Callejeros y domesticados.
Vegetación		Cerros y gran cantidad de árboles.	—
Transporte	Público	Transantiago e intermodal, micro interurbana Colina.	Transantiago e intermodal, micro interurbana Peñaflor y Talagante.
	Privado	Colectivos, taxis y autos particulares.	Taxis, autos particulares, estacionamiento de bicicletas, bus turistik.
Arquitectura	Skyline	Existen diferentes niveles que no sobrepasan los dos pisos y lo quiebra la pasarela que cruza la autopista.	Existe una horizontalidad media de un 1º y 2º piso que quiebran algunos edificios nuevos.
	Estado arquitectónico	Todo centrado en infraestructura del metro con cortes rectos y una gran villa cruzando la calle. Todo limpio y gran espacio.	Dualidad entre construcciones antiguas hacia el norte y nuevas edificaciones, harta basura en las calles y grandes espacios grises.
	Tipo	Vivienda, autopista, comercio, estacionamiento bicicletas.	Comercio, vivienda, autopista, corredor Transantiago, intermodal, pasarelas.

ANÁLISIS CUANTITATIVO
LÍNEA 2 - VESPUICIO NORTE

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA



ANÁLISIS CUANTITATIVO
LÍNEA 2 - LA CISTERNA

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA

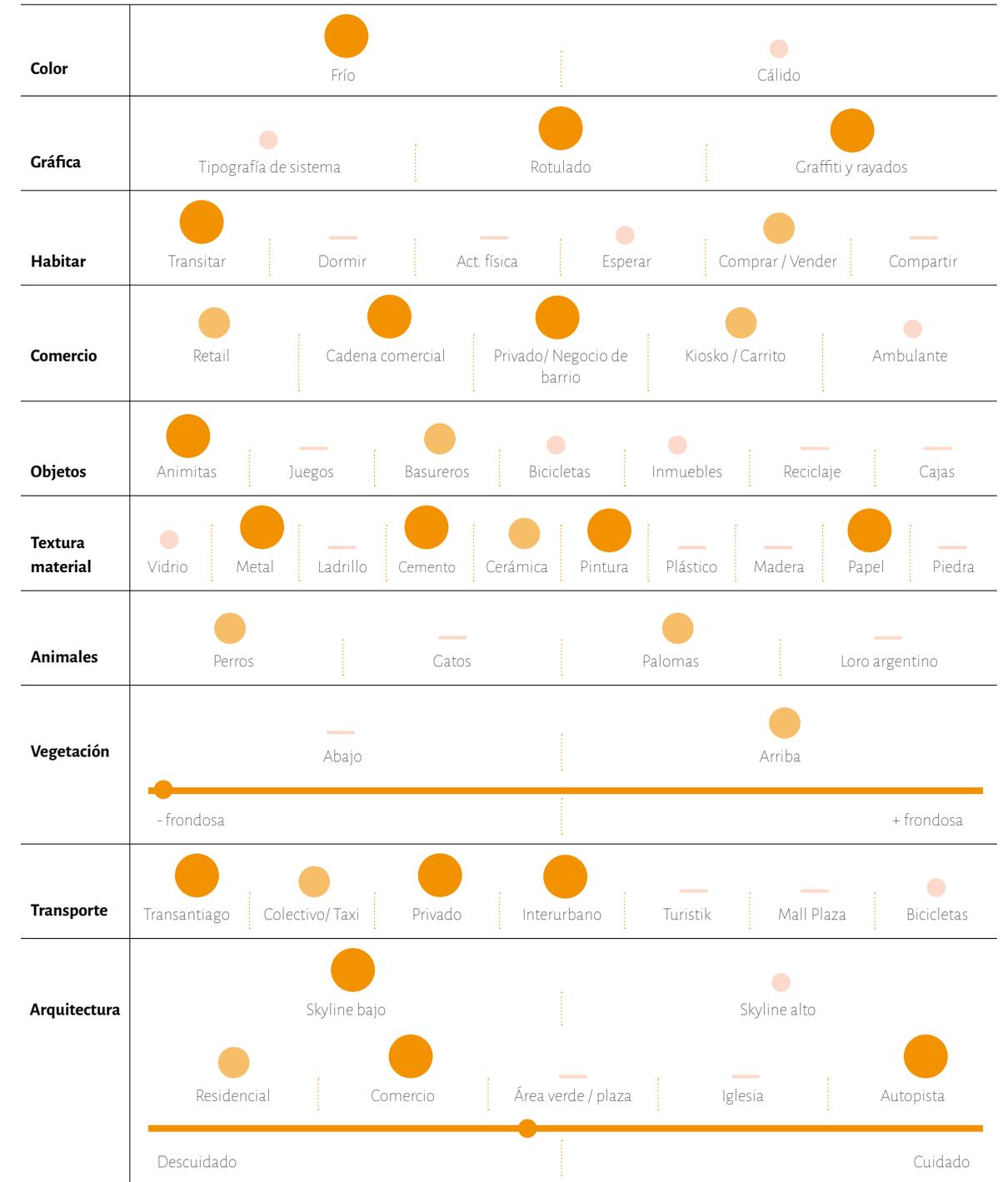


TABLA DE OBSERVACIÓN

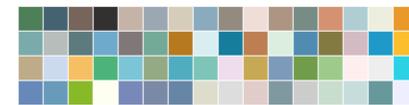
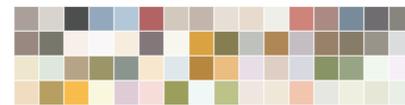
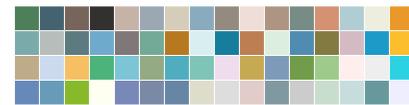
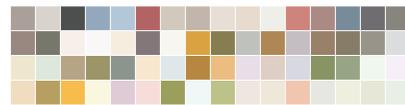
**VICUÑA MACKENNA
LA CISTERNA**

ESTACIÓN TERMINAL VICUÑA MACKENNA



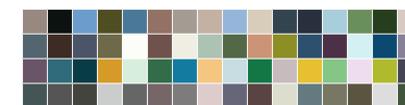
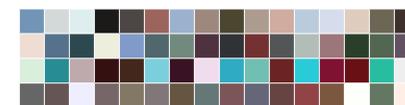
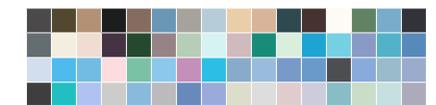
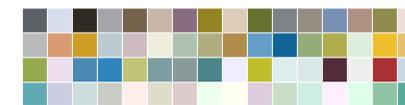
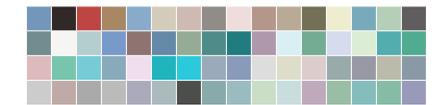
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: COLOR



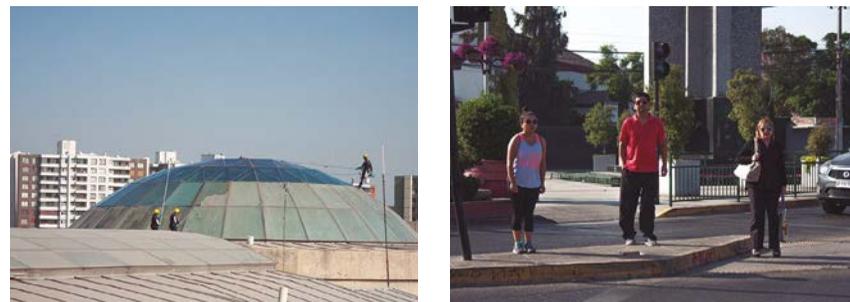
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: GRÁFICA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: HABITAR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: COMERCIO



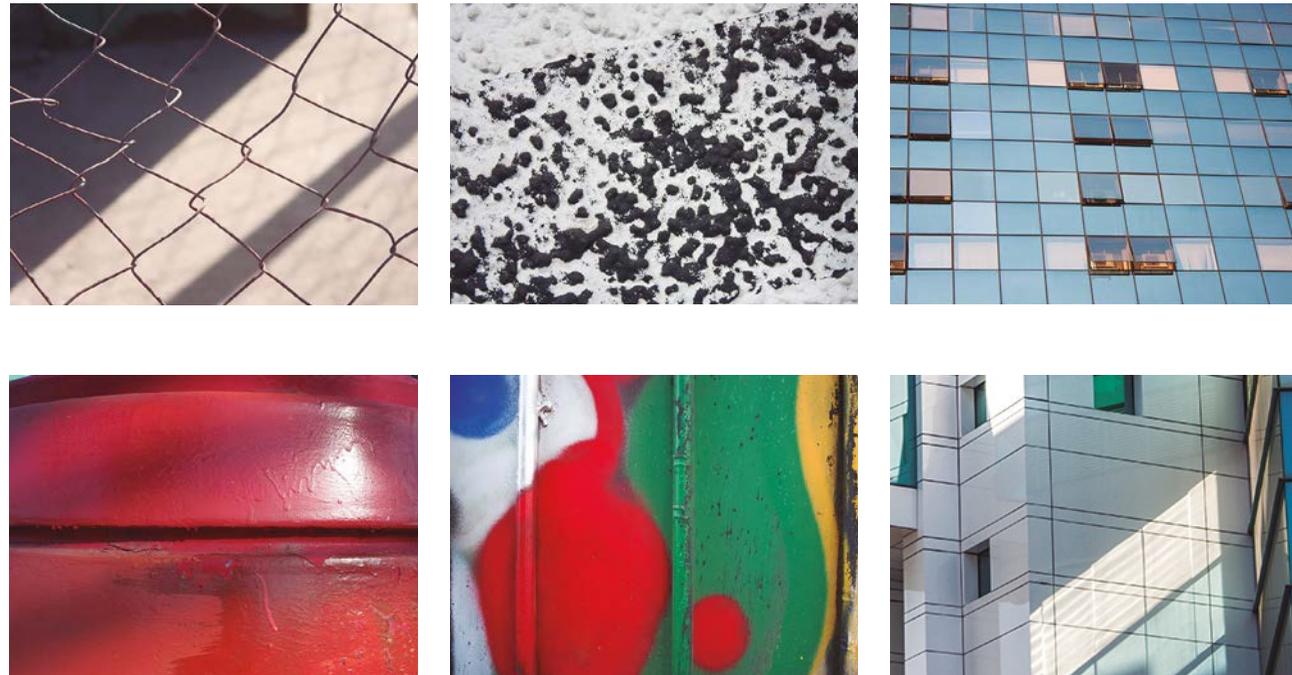
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: ANIMALES



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: ARQUITECTURA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

CATEGORÍA: ARQUITECTURA

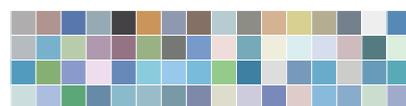
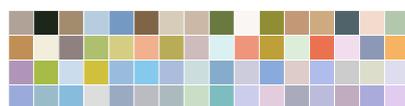
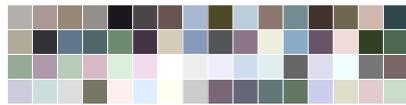


ESTACIÓN TERMINAL LA CISTERNA



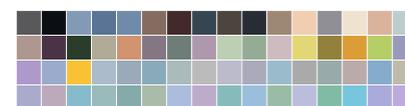
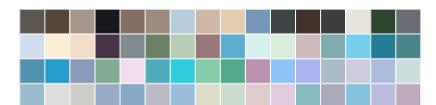
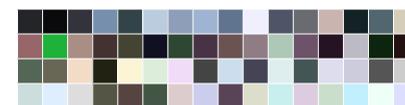
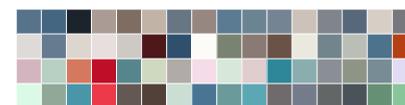
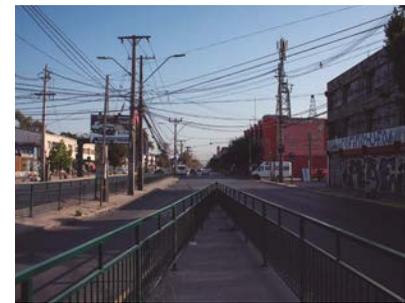
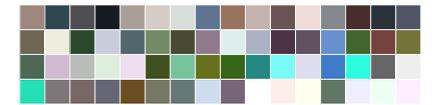
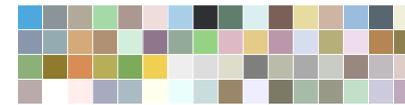
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: COLOR



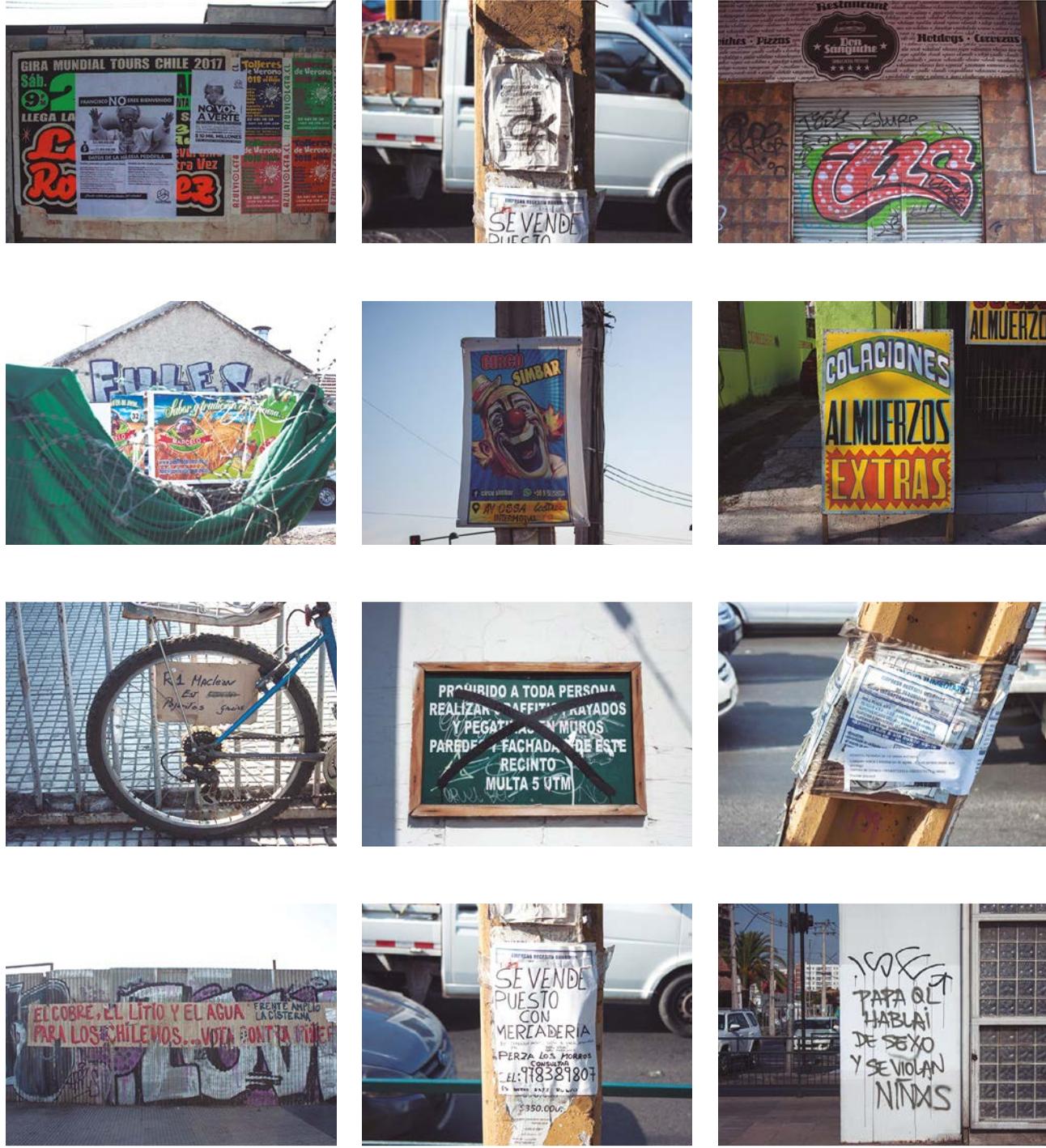
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: COLOR



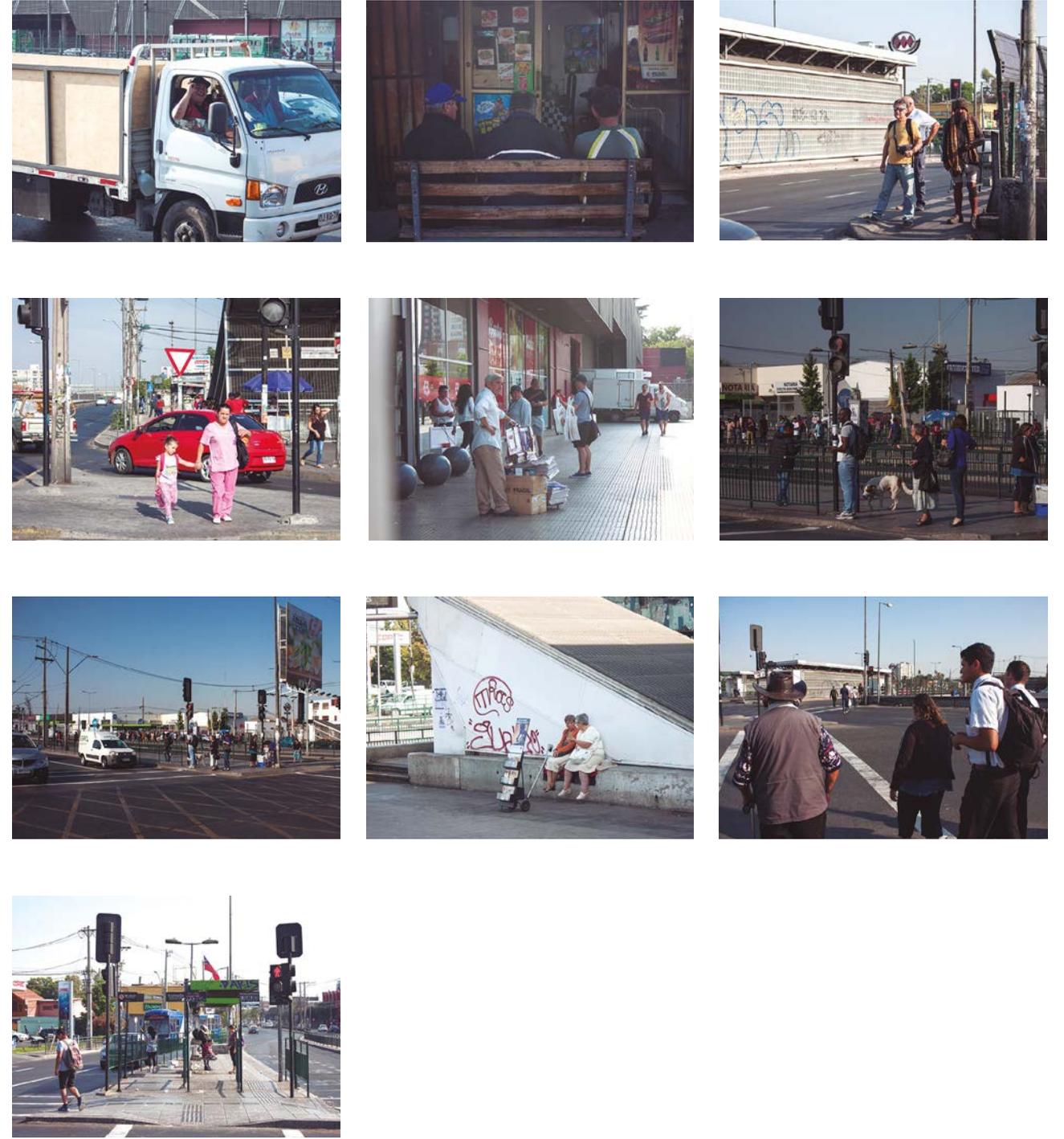
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: GRÁFICA



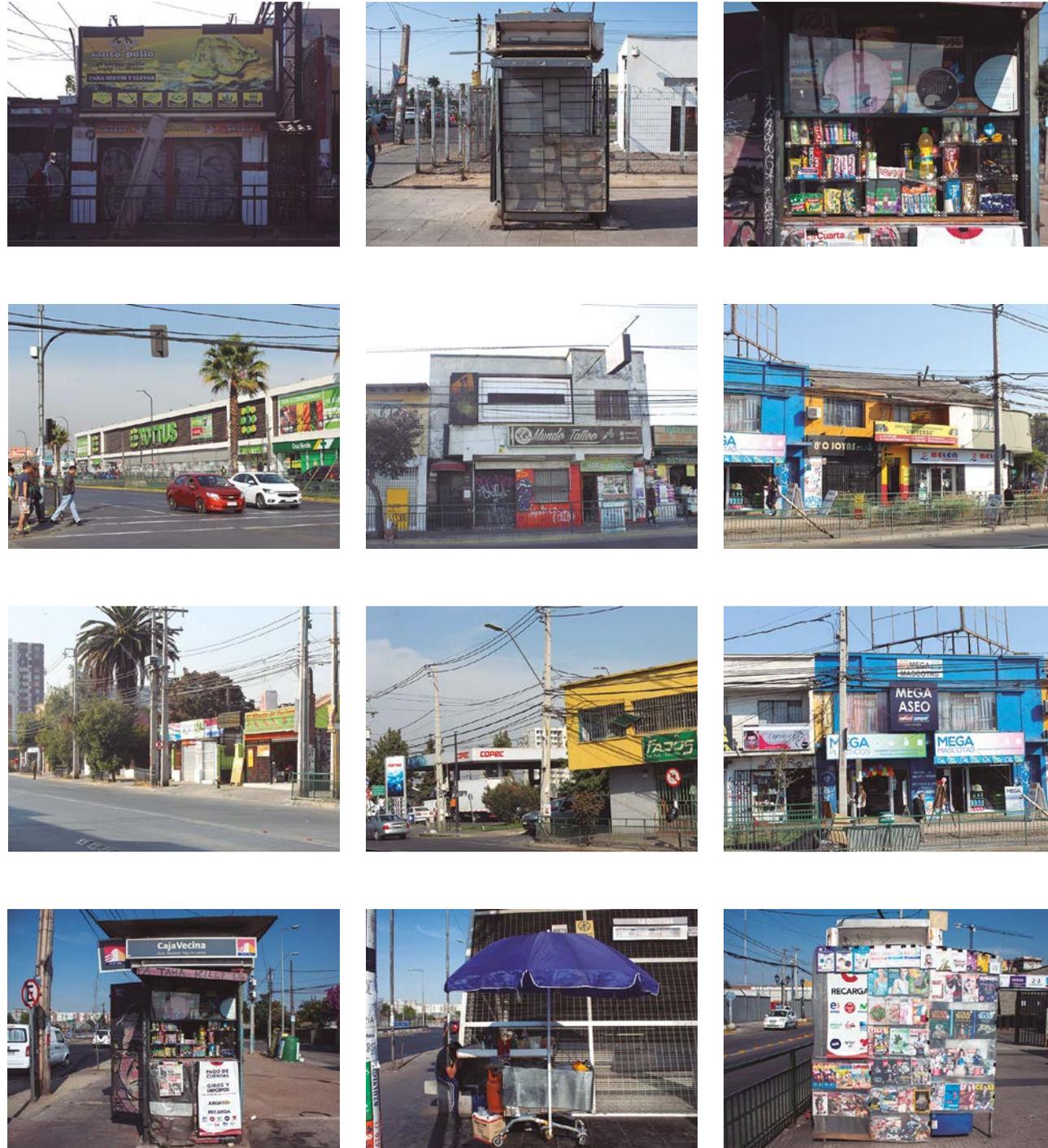
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: HABITAR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: COMERCIO



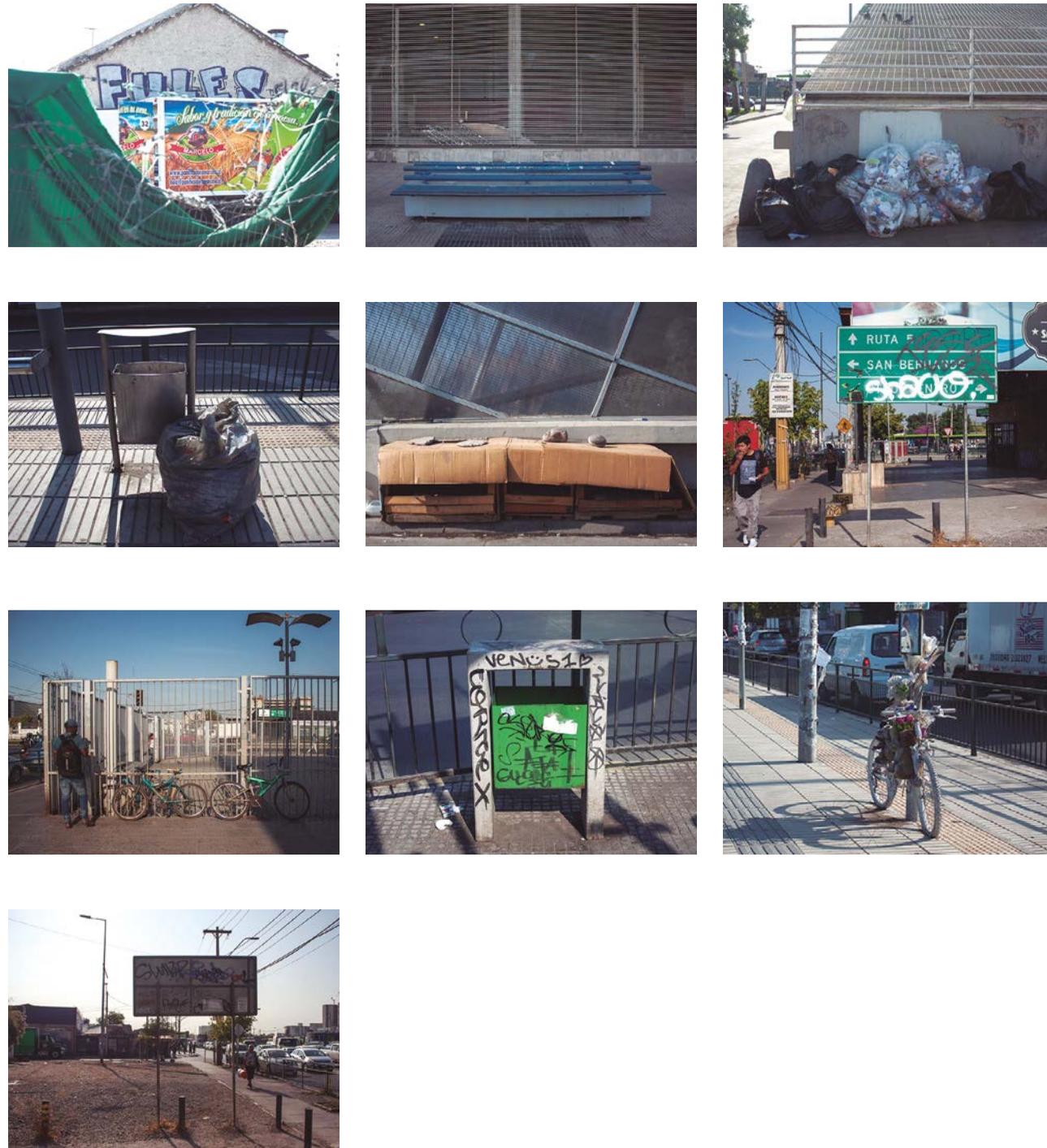
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: COMERCIO



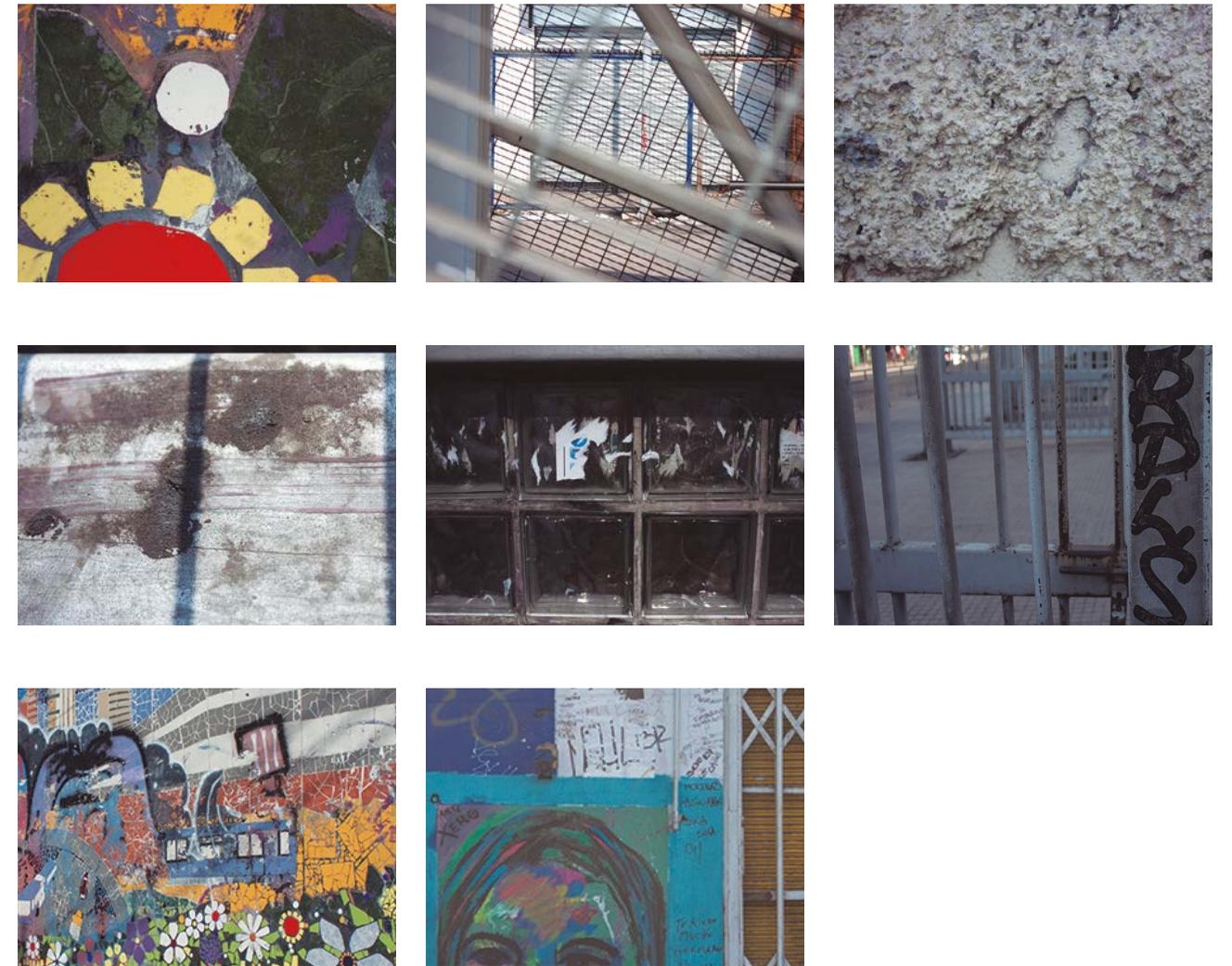
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



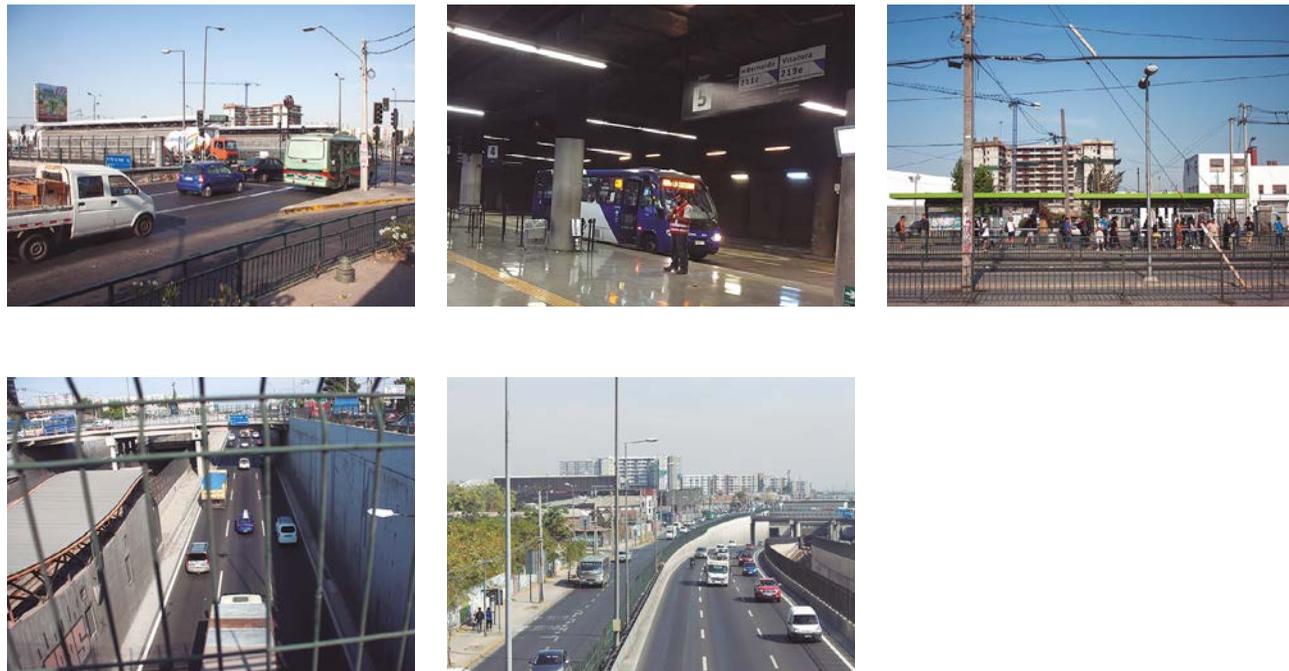
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: ANIMALES



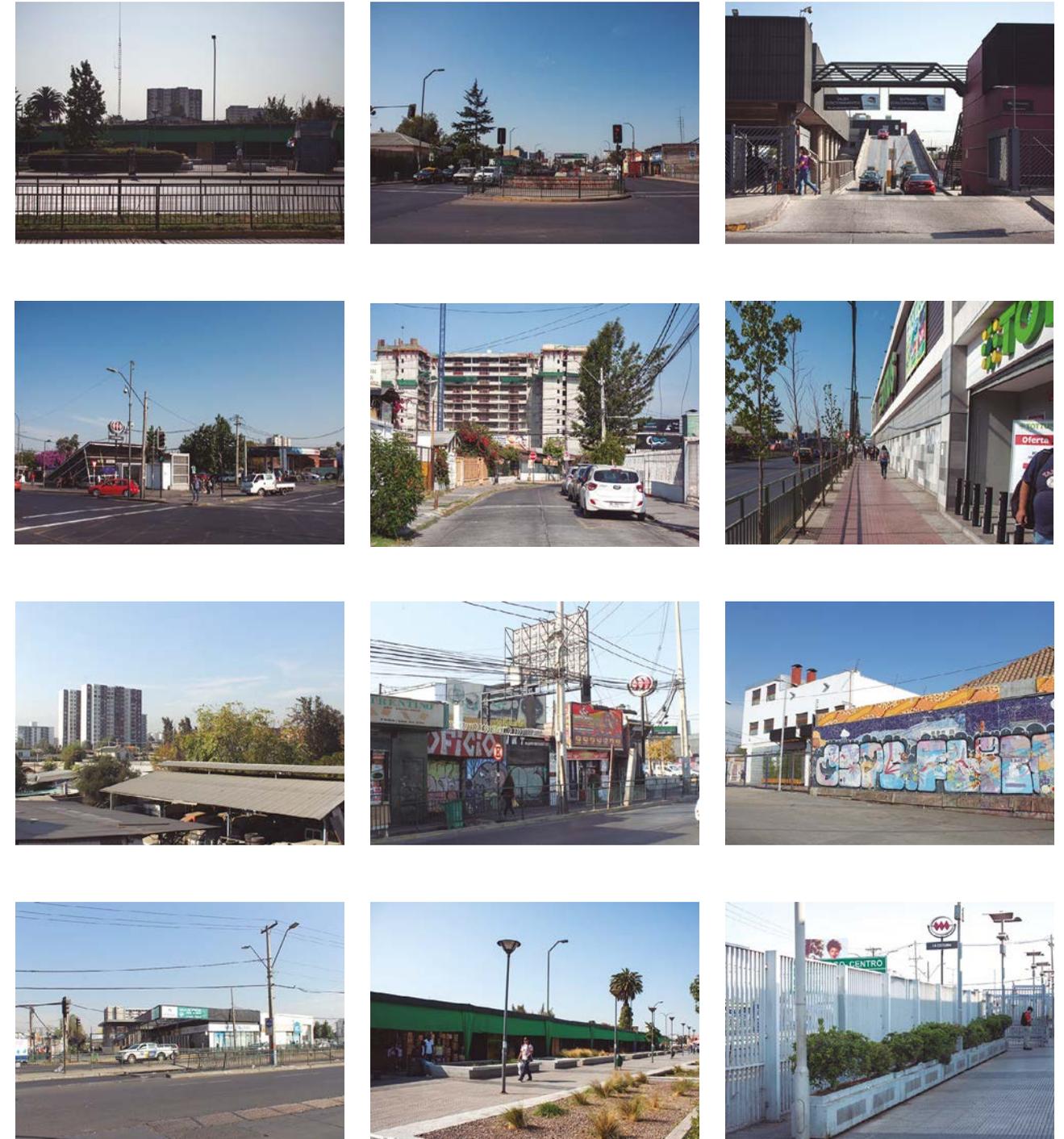
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: TRANSPORTE



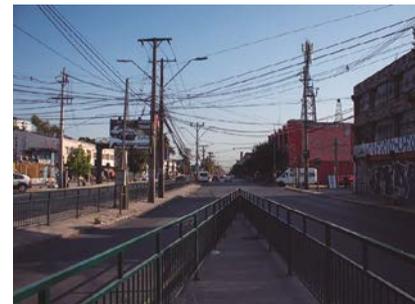
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

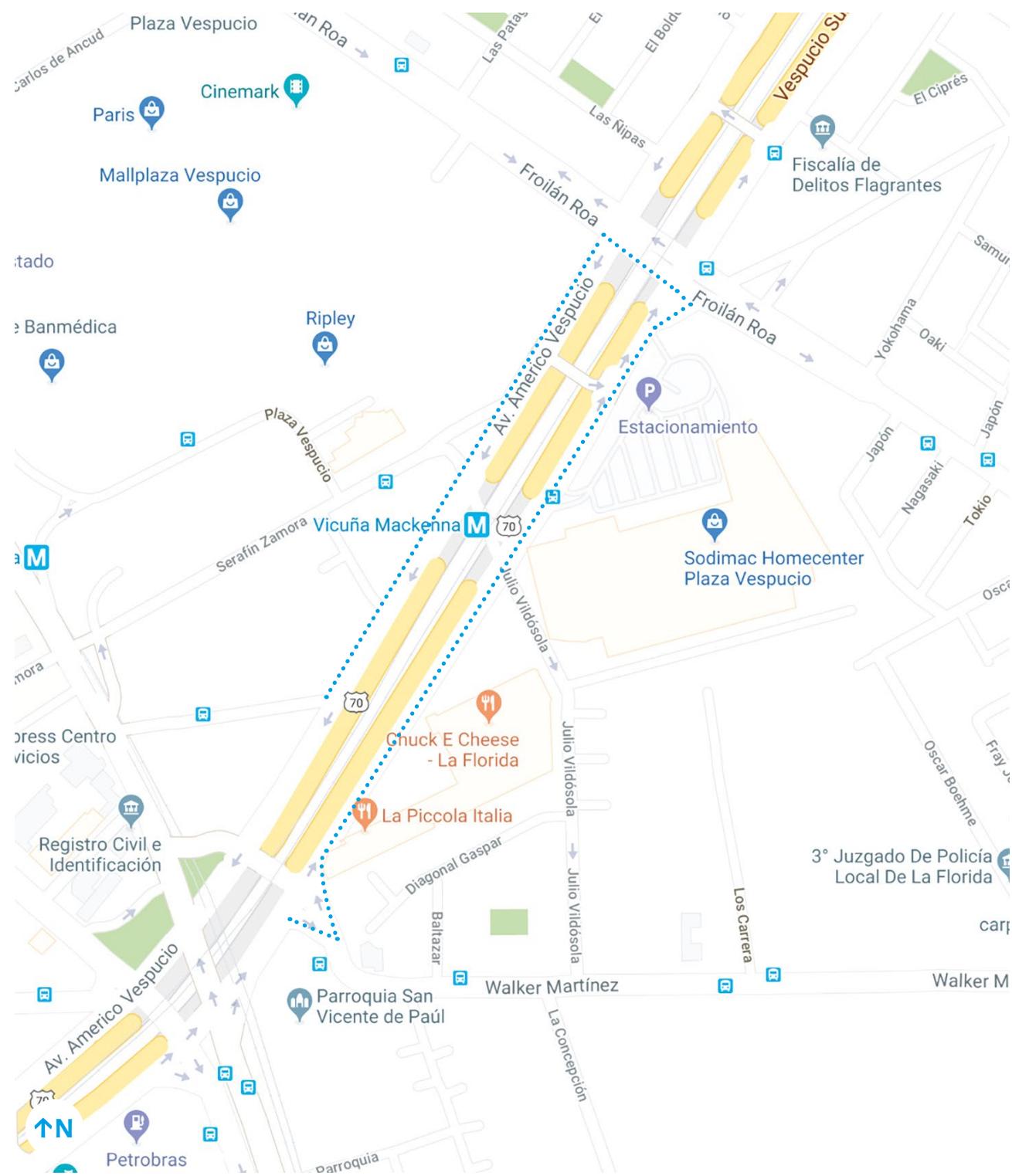
CATEGORÍA: ARQUITECTURA



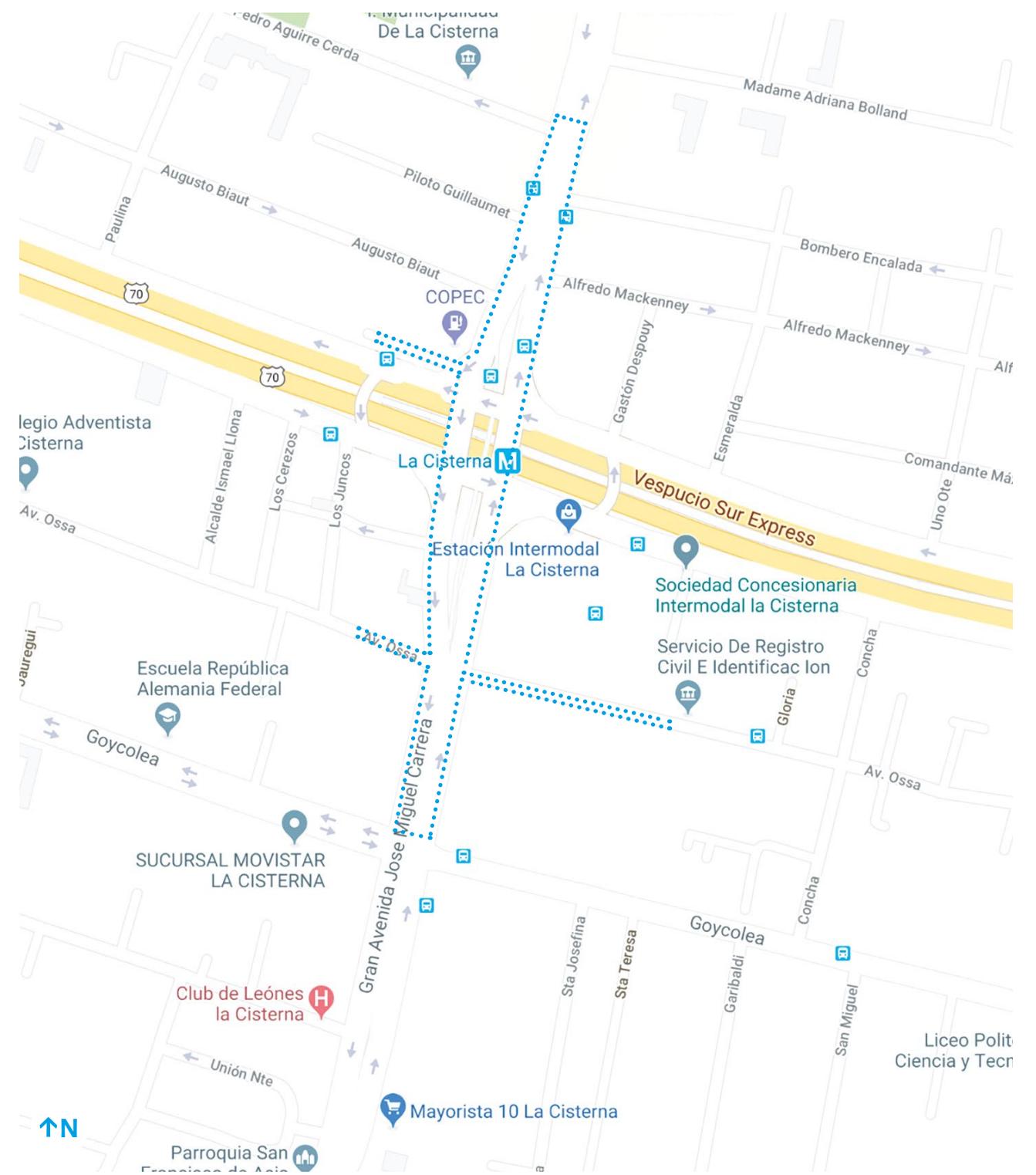
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 4A • LA CISTERNA

CATEGORÍA: ARQUITECTURA





RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L4A · VICUÑA MACKENNA



RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L4A · LA CISTERNA

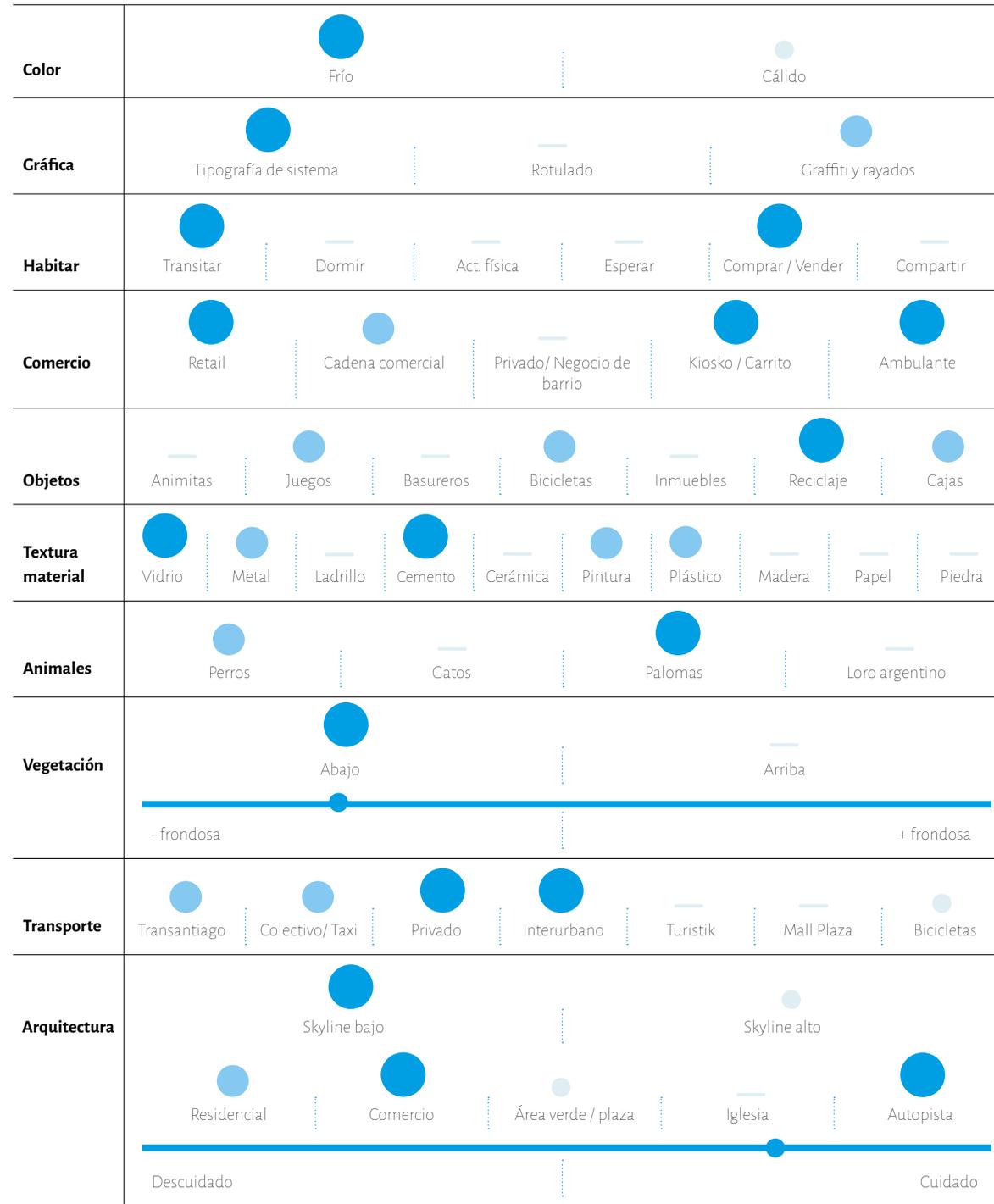
ANÁLISIS CUALITATIVO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA → LA CISTERNA

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	VICUÑA MACKENNA	LA CISTERNA
Color	Paleta cromática predominante		
Gráfica	Tipografía	Tipografía de sistema y graffiti.	Rotulado, graffiti y tipografía de sistema.
	Contenido	Dado el comercio de retail existe mucha tipografía de sistema (Montserrat, Chuckecheese's) y graffitis y rayados en señales de tránsito y otras superficies.	Rotulado en pizarras y avisos (colaciones: almuerzos extras, el cobre el litio y el agua...) También hay muchos graffitis y rayados en superficies como rejas y paredes aledañas al metro (papa ql hablai de sexo y se violan niñxs). Y tipografía de sistema en negocios y gráficas oficiales municipales.
Habitar	Transitar	Movimiento desde el mall hacia el metro.	Corredero transantiago en gran avenida, cuatro esquinas ocupadas.
	Dormir	—	—
	Actividad física	—	—
	Esperar	—	Evangélicas, choferes buses.
	Comprar / vender	Mucho comercio ambulante y establecido camino al metro que obstaculiza el paso.	Existe kioskos pero la gente no se aglomera al rededor de ellos.
	Compartir	—	—
Comercio	Escala de comercio	Retail, cadena comercial, kioskos y ambulante.	Retail, cadena comercial, particular, y kioskos.
	Servicio	Retail ligado al mall Plaza Vespucio y la clínica respectiva, Homecenter, Tottus. Cadenas comerciales en farmacias, sushi. Diferentes carros de sopaipillas y ambulantes con objetos misceláneos.	Retail en el supermercado Tottus y cadenas comerciales dentro del Intermodal. Fuera de esta existe mucho comercio particular de diferentes índoles como aseo, tatuajes, sushi y kioskos y carros de sopaipillas, revistas y huevos.
Objetos	Contenedor reciclaje Coaniquem, contenedor basura municipal, basura en bolsas, juegos en plaza.	Bancas, basura apilada, animita y casas de perros en cartón.	

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	VICUÑA MACKENNA	LA CISTERNA
Textura material	Vidrio	Frontis clínica Vespucio.	Salidas del metro.
	Metales	Rejas, jardineras plaza y kioskos.	Rejas y protecciones.
	Ladrillo	—	—
	Cemento	Edificios, paredes gravilladas y suelo.	Paredes, edificios y gravillado.
	Cerámica	—	Mosaico.
	Pintura	Rayados y tags.	Graffitis, superposición de diferentes colores.
	Plástico	Maceteros grande plaza.	—
	Madera	—	—
	Papel	—	Afiches y folletos.
	Piedra	—	—
Animales	Tipo de animal	Perros y palomas.	Perros.
	Estado	Callejeros en su totalidad.	Callejeros y domesticados.
Vegetación		Maceteros sujetos a postes, gran estructura para jardín enredadera.	—
Transporte	Público	Transantiago e intermodal micro interurbana Peñaflor y Talagante.	Transantiago e intermodal, micro interurbana Peñaflor y Talagante.
	Privado	Colectivos, taxis y autos particulares.	Taxis, autos particulares, estacionamiento de bicicletas, bus turistik..
Arquitectura	Skyline	Diferentes niveles debido a la construcción de nuevos edificios altos sumado el Mall Plaza Vespucio.	Existe una horizontalidad media de un 1º y 2º piso que quiebran algunos edificios nuevos.
	Estado arquitectónico	Existe mucha actividad de construcción de edificios, limpieza en espacios comunes y mucho lugar de tránsito automovilístico por Vicuña Mackenna y Américo Vespucio.	Dualidad entre construcciones antiguas hacia el norte y nuevas edificaciones, harta basura en las calles y grandes espacios grises.
	Tipo	Comercio, vivienda, iglesia, plaza.	Comercio, vivienda, autopista, corredor Transantiago, intermodal, pasarelas.

ANÁLISIS CUANTITATIVO
LÍNEA 4A • VICUÑA MACKENNA

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA



ANÁLISIS CUANTITATIVO
LÍNEA 2 • LA CISTERNA

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA

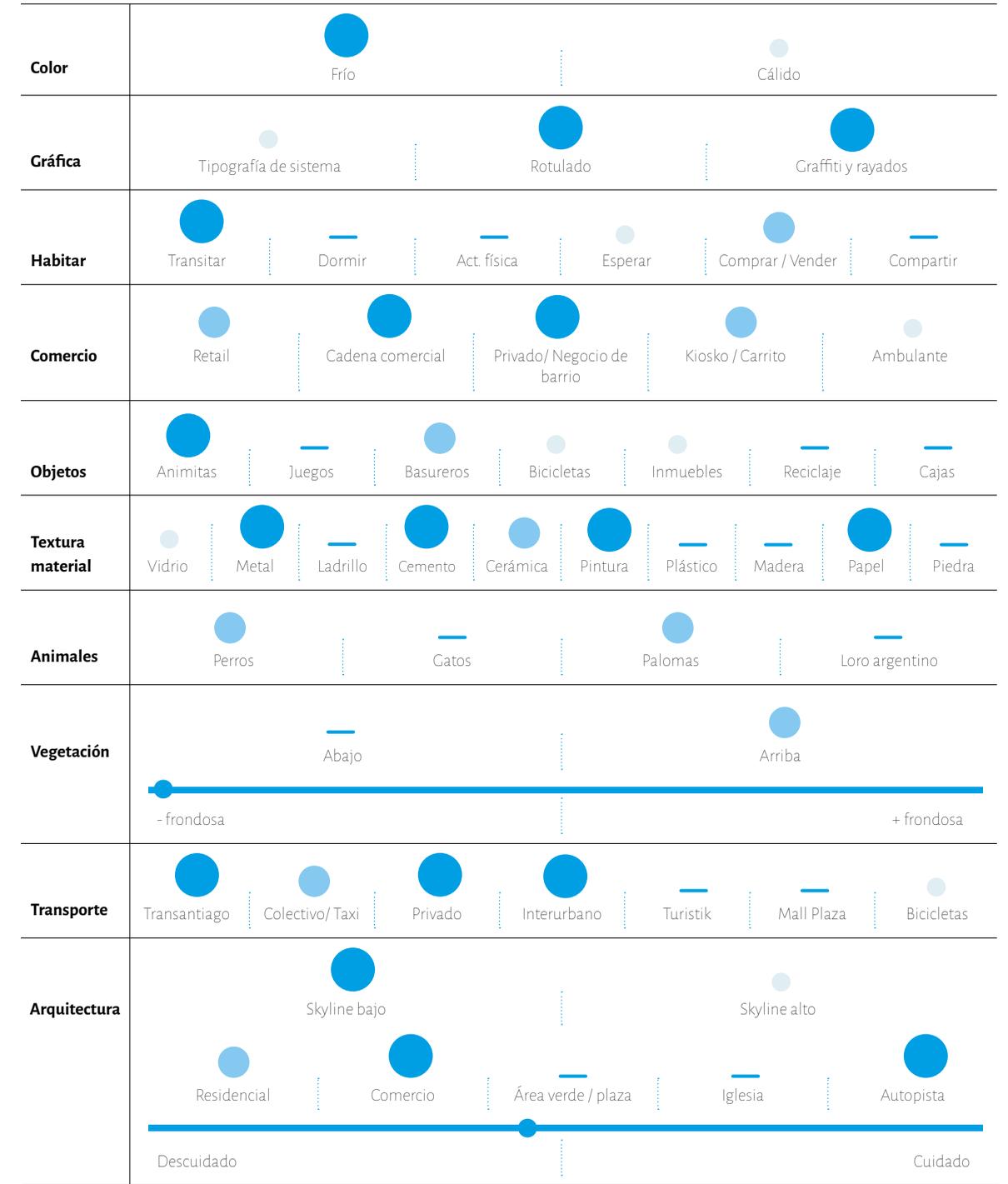


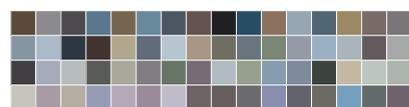
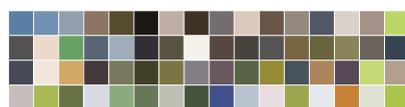
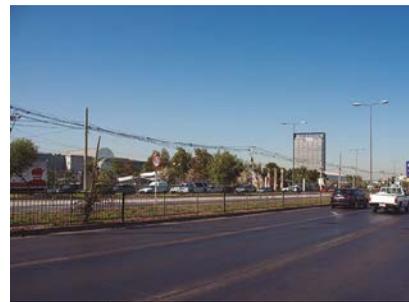
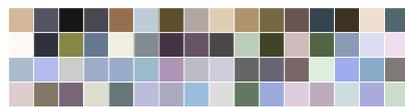
TABLA DE OBSERVACIÓN

CERRILLOS LOS LEONES



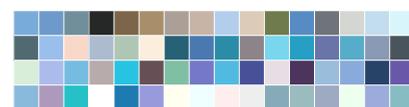
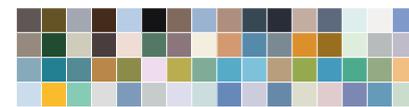
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

CATEGORÍA: COLOR



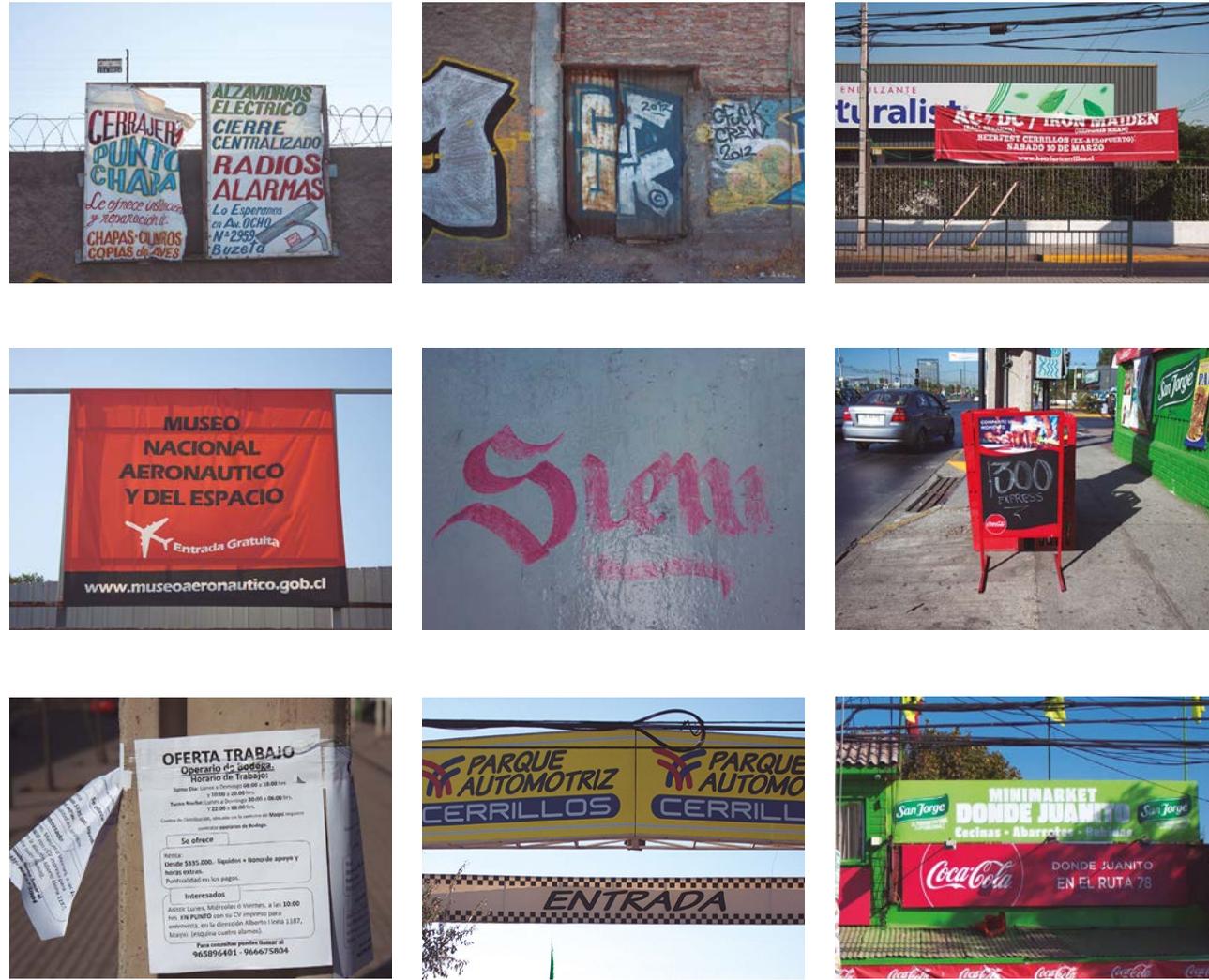
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

CATEGORÍA: GRÁFICA



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

CATEGORÍA: HABITAR



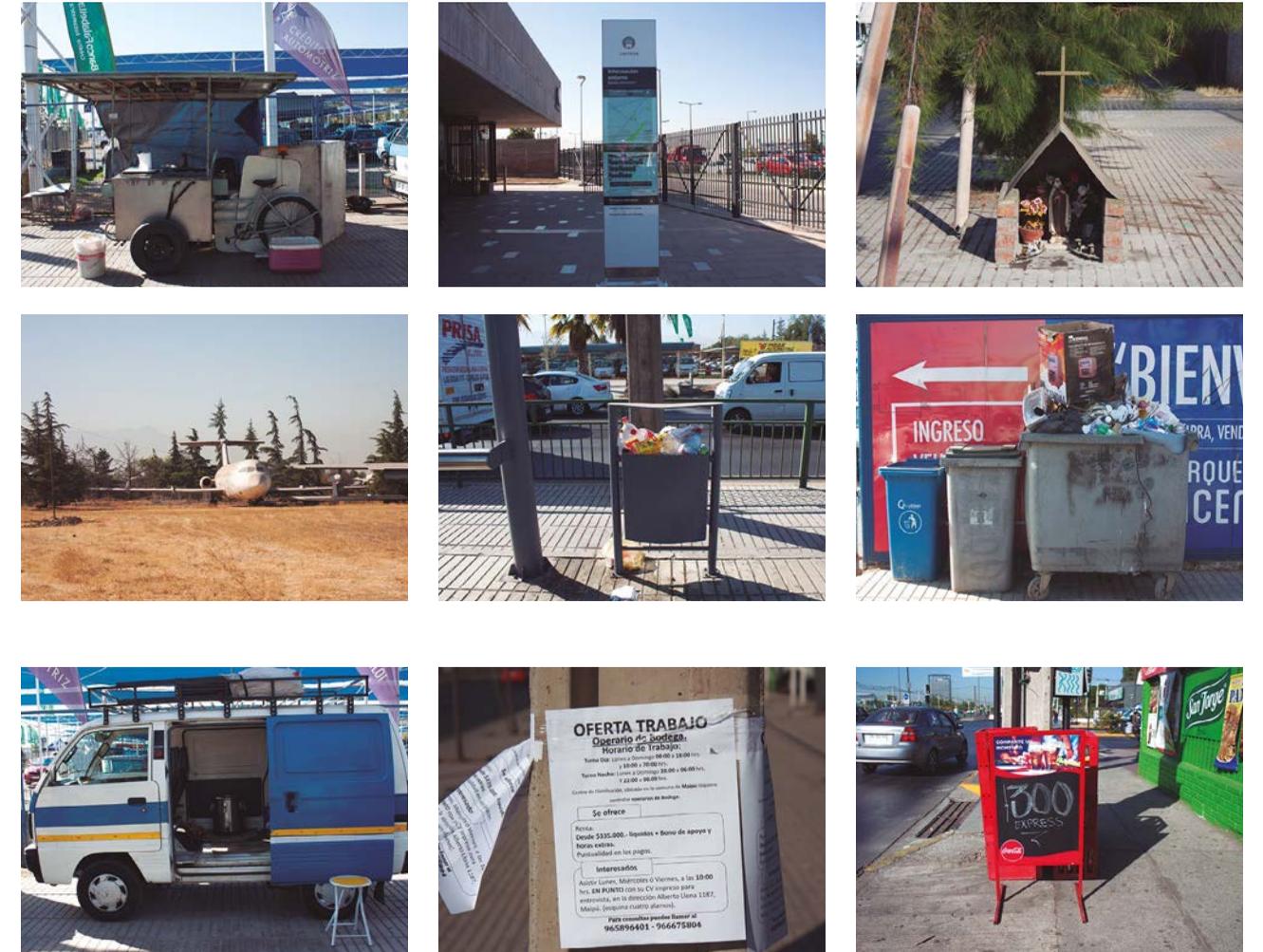
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

CATEGORÍA: COMERCIO



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

CATEGORÍA: OBJETOS



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

CATEGORÍA: TRANSPORTE



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • CERRILLOS

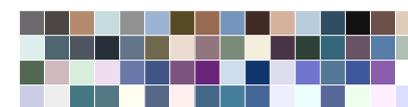
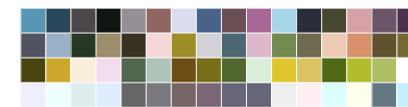
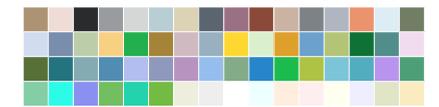
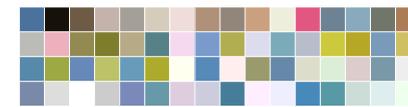
CATEGORÍA: ARQUITECTURA



ESTACIÓN TERMINAL LOS LEONES

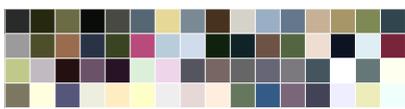
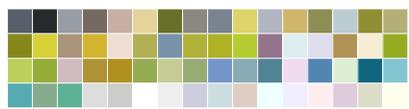
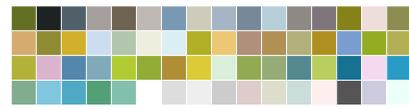
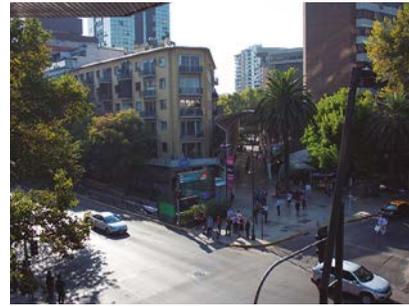
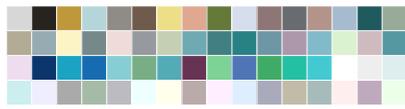
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: COLOR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: COLOR



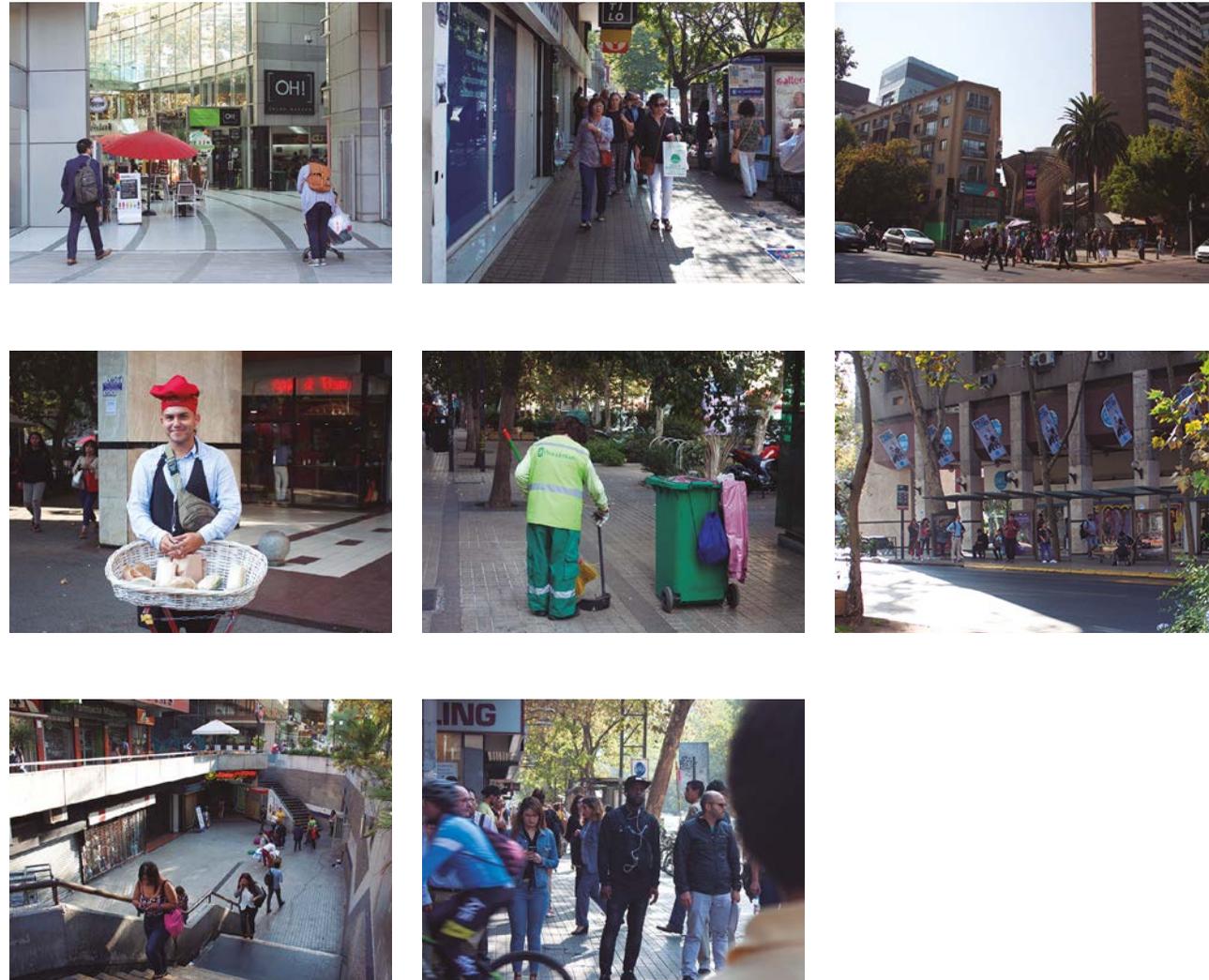
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: GRÁFICA



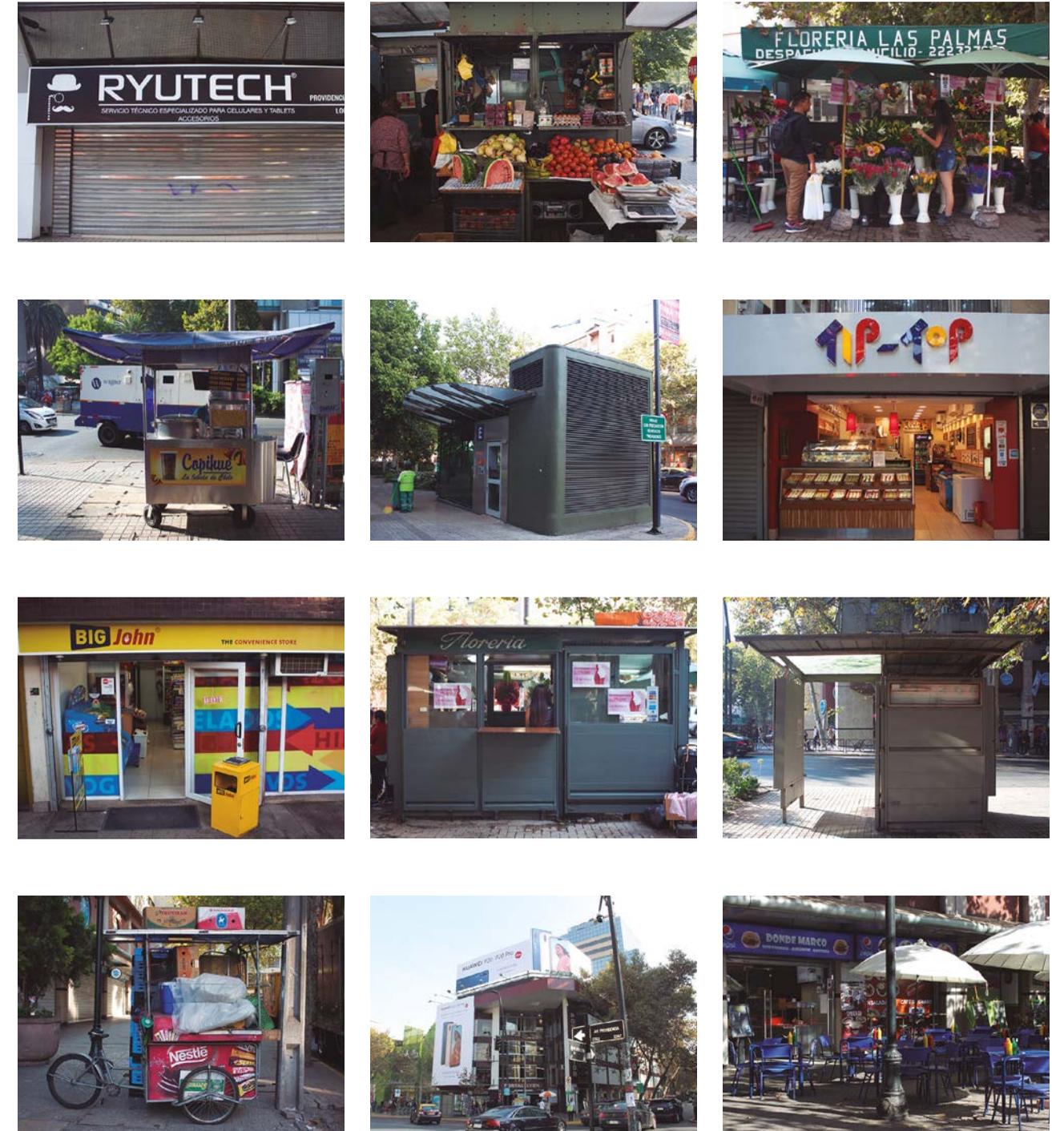
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: HABITAR



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: COMERCIO



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: COMERCIO



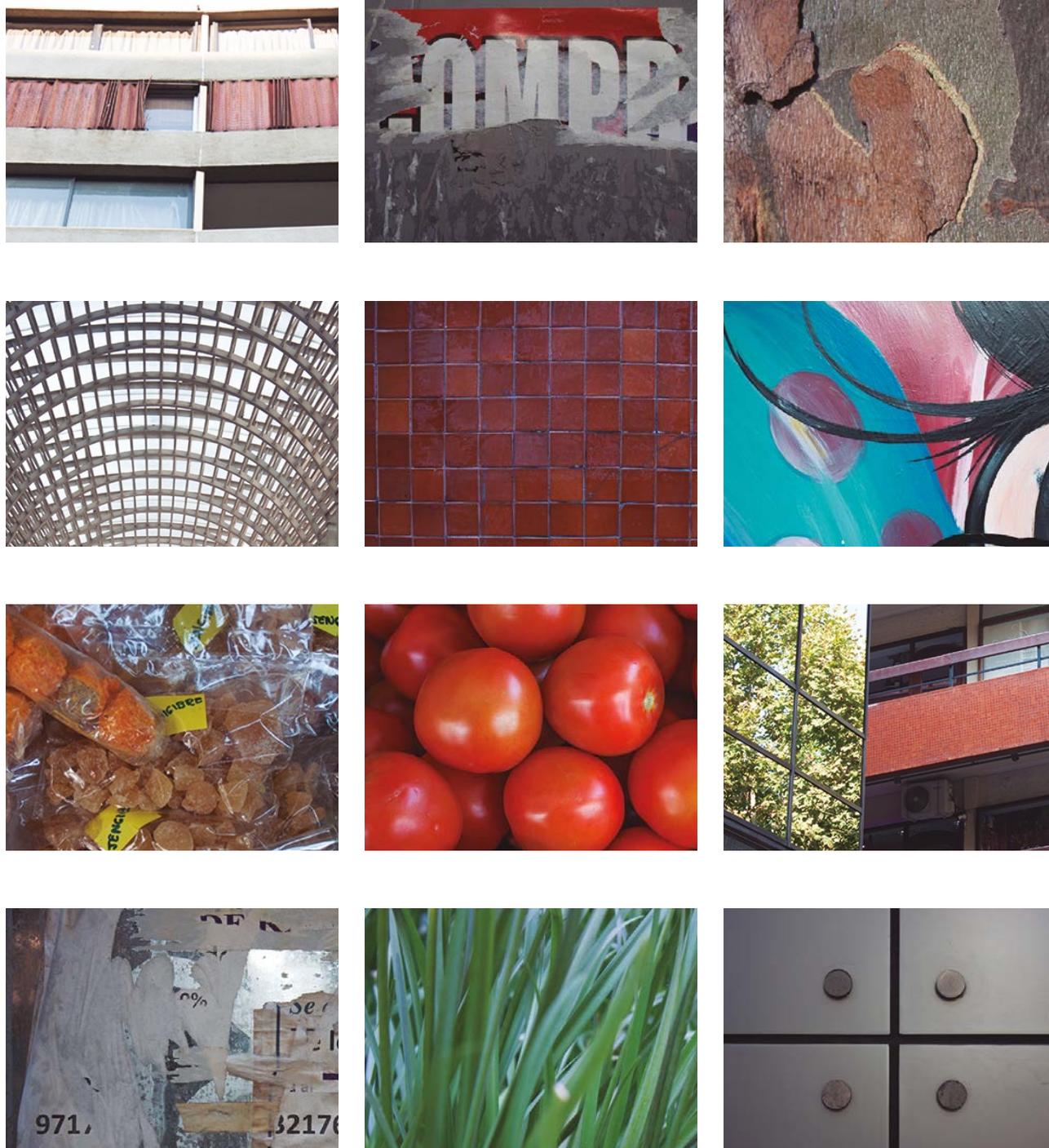
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: OBJETOS



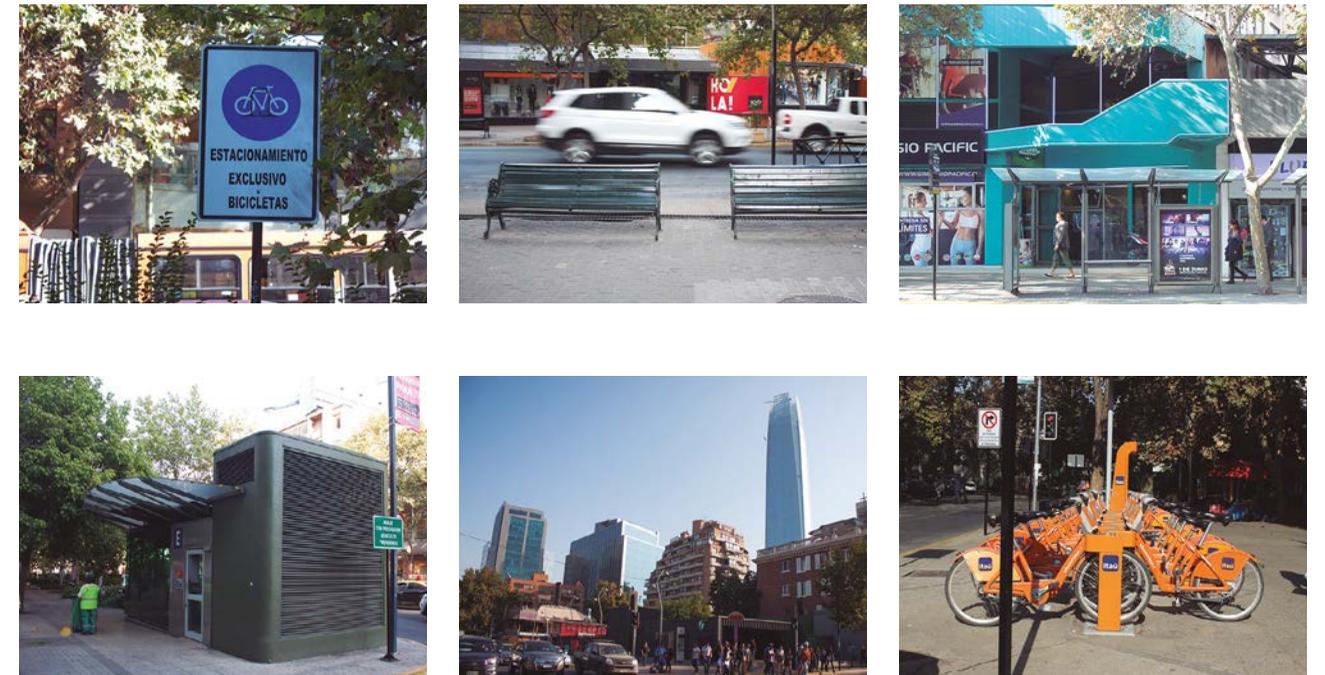
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: TEXTURA MATERIAL



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: TRANSPORTE



ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

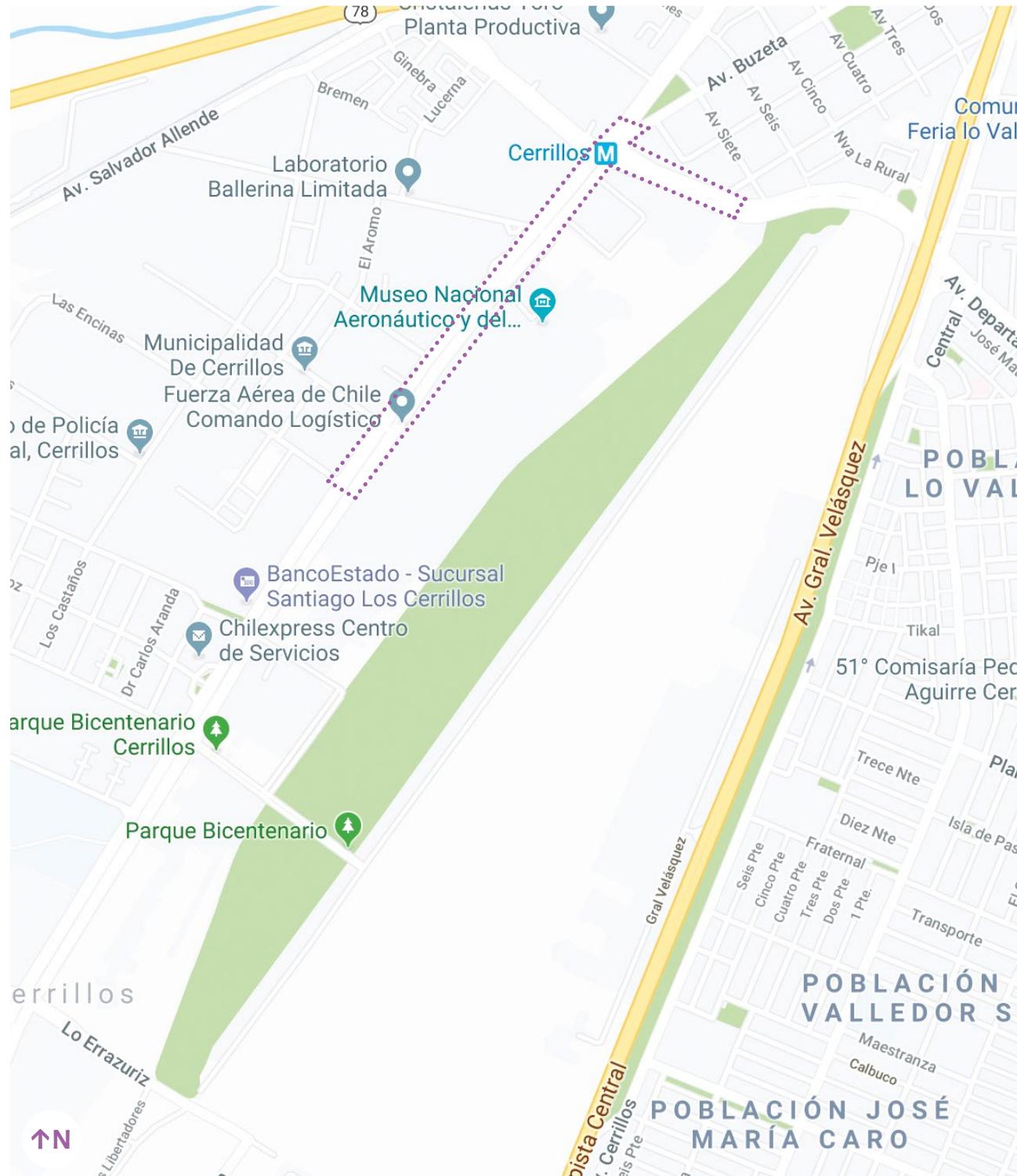
CATEGORÍA: ARQUITECTURA



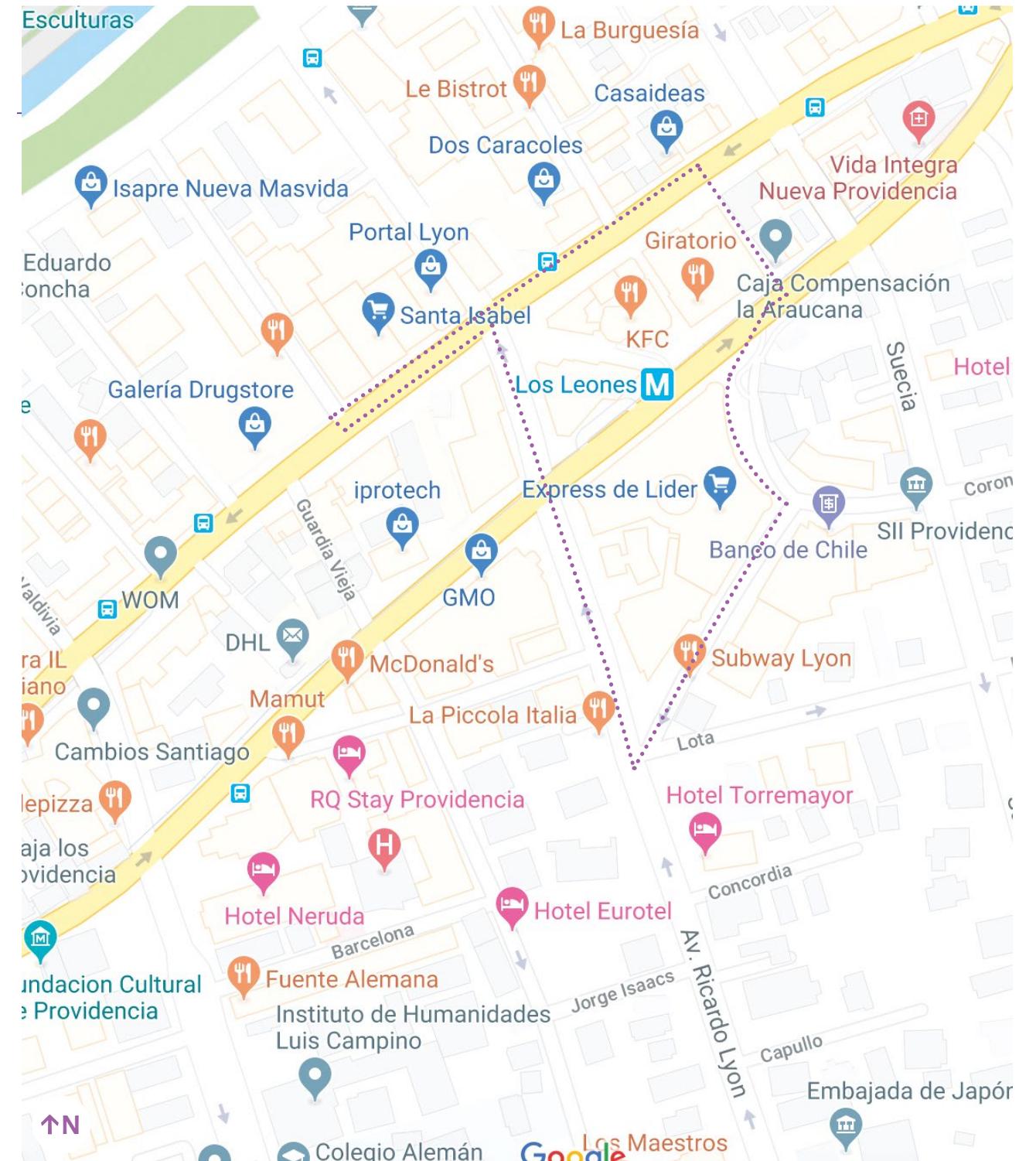
ESTACIONES TERMINALES METRO DE SANTIAGO
LÍNEA 6 • LOS LEONES

CATEGORÍA: ARQUITECTURA





RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L6 · CERRILLOS



RECORRIDO ESTACIÓN TERMINALES L6 · LOS LEONES

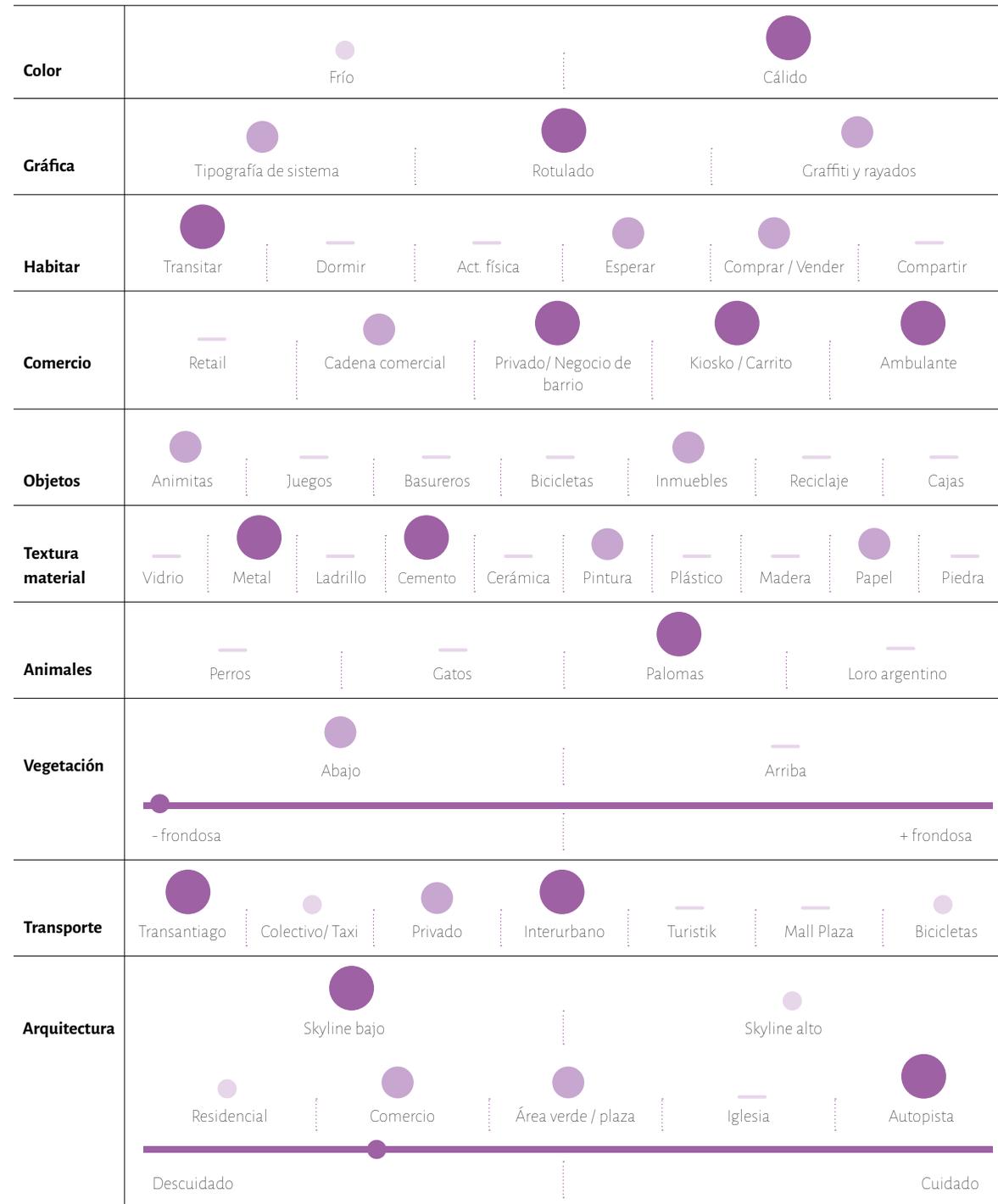
ANÁLISIS CUALITATIVO
LÍNEA 6 • CERRILLOS → LOS LEONES

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	CERRILLOS	LOS LEONES
Color	Paleta cromática predominante		
Gráfica	Tipografía	Rotulado, tipografía de sistema y rayado.	Rotulado, tipografía de sistema y rayado.
	Contenido	Rotulados ligados a comercios pequeños (Cerrajería, 300 express). Tipografías de sistema aplicada a comercios particulares y de barrio (Don Juanito, Museo nacional aeronáutico, Parque automotriz) y por último diferentes rayados y graffitis en paredes.	Las tipografías de sistema están en comercio aplicados a distintas plataformas como luz neon (Drusgtore, café), paletas y publicidad (Da'tito, La pocha) Existe rotulado en pizarras para menús y precios y rayados en cortinas.
Habitar	Transitar	Corredor Transantiago llega y la gente cruza hacia el metro.	Diferentes esquinas se aglomeran de gente, algunos hombres se detienen a lustrar zapatos.
	Dormir	—	—
	Actividad física	—	—
	Esperar	Fiscalizadores del transporte.	Evangélicas, gente de Green Peace.
	Comprar / vender	Pequeños puestos y kioskos aglomerados cercanos del metro	Pasillo de vendedores ambulantes que dificultan paso a Costanera Center
	Compartir	—	Restaurantes con mesas al exterior, aglomerado hacia el mall.
Comercio	Escala de comercio	Cadenas comerciales, particulares, fábricas, kioskos, ambulante.	Retail, cadena comercial, ambulante y kioskos.
	Servicio	Cadenas comerciales en bencineras, fábrica de IANSA también existe comercio particular parque automotriz Diferentes carros que ofrecen desayunos y kioskos familiares.	Costanera center como máxima muestra del retail , al rededor gira el comercio ambulante de artículos misceláneos. Comercio particular como florerias, café, casa de cambios y frutas y verduras.
Objetos	Basureros, animitas, aviones, autos-kiosko.	Estacionamiento autos y bicicletas, basureros Coaniquem, basura y kioskos.	

CONCEPTO GENERAL	CONCEPTOS ASOCIADOS	CERRILLOS	LOS LEONES
Textura material	Vidrio	—	Ventanas edificios.
	Metales	Rejas y protecciones entrada al metro.	Protecciones, rejas de tránsito, arco entrada metro.
	Ladrillo	—	—
	Cemento	Edificios, paredes de gravilla.	Edificios.
	Cerámica	—	Balcones.
	Pintura	Rayados y tags.	Tags y graffitis.
	Plástico	—	—
	Madera	—	—
	Papel	Cajas en la calle y afiches aglomerados y rasgados.	Pocos afiches pegados en postes.
	Piedra	—	—
Animales	Tipo de animal	Palomas	Perros y palomas
	Estado	—	Callejeros y domesticados.
Vegetación	—	—	Árboles al costado de la vereda y cercos verdes.
Transporte	Público	Transantiago, micro interurbana Peñaflores y Talagante.	Transantiago.
	Privado	Autos particulares.	Taxis, autos particulares, estacionamiento de bicicletas, bicicletas ITAU.
Arquitectura	Skyline	Planicie total donde sobresale un edificio del museo aeronáutico.	Diferentes alturas dado la gran cantidad de edificios..
	Estado arquitectónico	Grandes espacios entre un lugar y otro, planicie y grandes avenidas.	Confusión entre árboles y construcciones, limpieza y no hay construcciones.
	Tipo	Parque automotriz, museo aeronáutico, fábrica, comercio.	Comercio, vivienda.

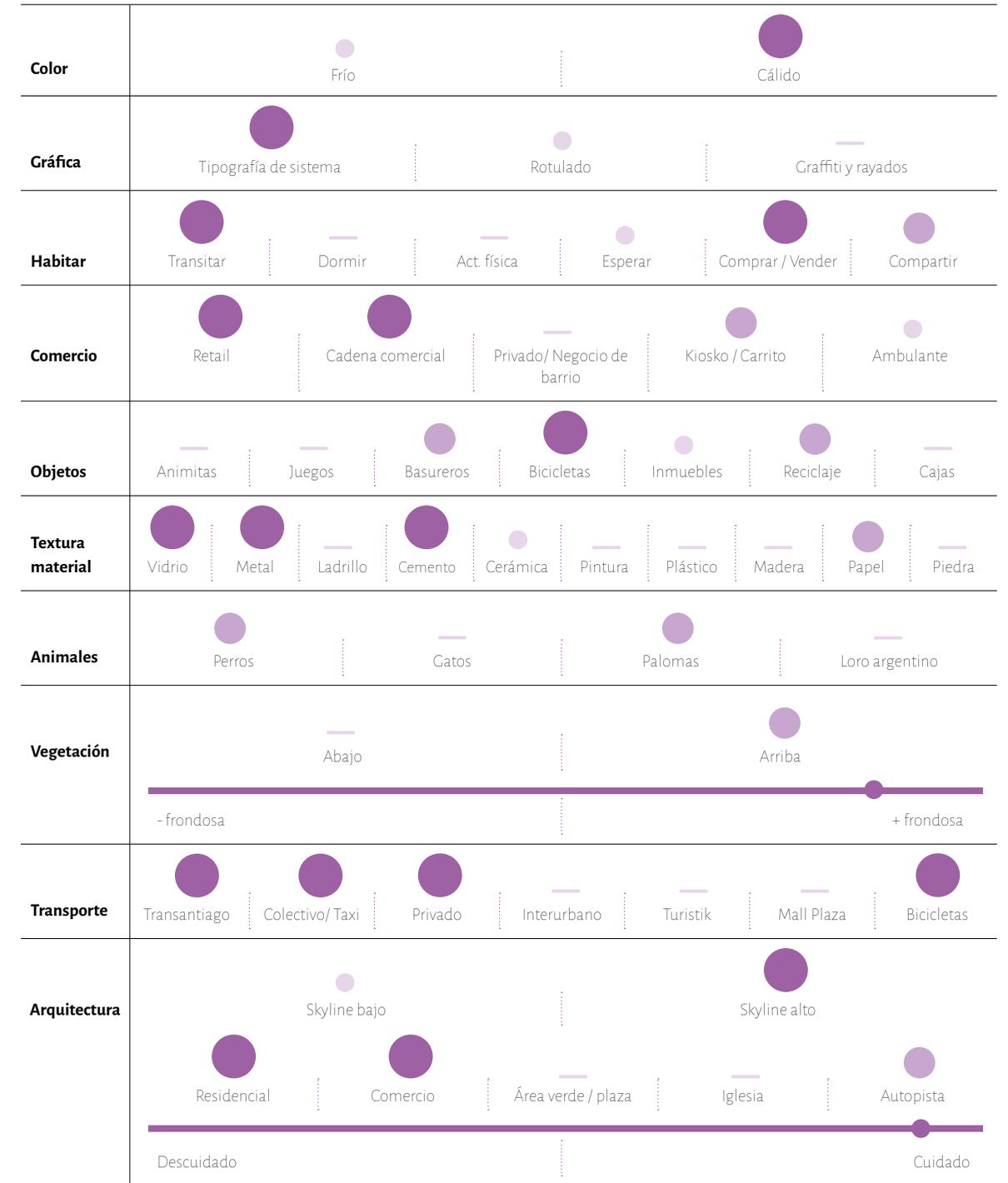
ANÁLISIS CUANTITATIVO LÍNEA 6 · CERRILLOS

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA



ANÁLISIS CUANTITATIVO LÍNEA 6 · LOS LEONES

SIMBOLOGÍA: ● PREDOMINANCIA ALTA ● PREDOMINANCIA MEDIA ● PREDOMINANCIA BAJA — NO APLICA



Esta memoria fue finalmente impresa durante los primeros días de invierno en 2019. Para esta edición se utilizó únicamente la fuente Alegreya Sans (2013) en todas sus variables diseñada por Juan Pablo del Peral bajo la fundición Huerta Tipográfica (Argentina), la familia se encuentra liberada para todos los usos. Los 6 ejemplares realizados han sido impresos en Video Club July de los cuales 3 han sido encuadernados a mano por el taller de Victoria Matínez y Jorge Barahona. Cuidó la edición:

FRANCISCA ANAIZ JEREZ



