

NÚCLEO BÍO BÍO

Regeneración de áreas precariadas, asociadas a estaciones y salidas de Metro en Santiago.

Marcela González Barahona
Memoria de Proyecto de Título 2020

Prof. Guía Lorenzo Berg
Prof. Roberta Albiero

Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Escuela de Pregrado
Carrera de Arquitectura

“Para crear, primero hay que cuestionarlo todo”

Eileen Gray

ÍNDICE

Profesores y personas consultadas

Francis Pfenninger , Académico Depto. de Arquitectura FAU, Comisión Evaluadora Pase

Paola Velásquez , Académica Depto. de Urbanismo FAU, Comisión Evaluadora Pase

Constantino Mawromatis, Académico Depto. de Urbanismo FAU.

Mónica Bustos, Académica Instituto de la Vivienda FAU.

Douglas Mella , Administración Persa Santa Rosa, Coordinación Actividades Culturales y desarrollo Barrio Franklin

Diego Montoya, Arquitecto Ciudad Emergente, Encargado de levantamientos territoriales Bienal de Arquitectura Lo común y lo corriente.

Tesis y proyectos de título consultados

Thomas Busch, PUC

Pabla Amigo, PUC

Nicolás Valencia, UCH

Dannery Elizondo, UCH

Intuición: ¿Dónde está la Arquitectura y la Belleza en Chile?	9
<u>PARTE I: Reflexiones Sobre la Precarización</u>	11
Sobre la Precarización	
1.- Lo Precario	12
2.- El Concepto de “Espacios Precariados”	13
Efectos de la Precarización	
1.- El problema material	14
2.- El problema social	16
3.- El Caso de “Plaza Dignidad”	16
<i>“Espacios Precariados”</i>	18
<u>PARTE II: Sobre la Precarización en la Ciudad</u>	21
Modelo de Urbanización (Espacio Urbano)	
1.- Modelo Político - Territorial	22
2.- La Fragmentación como Estrategia de Urbanización	24
3.- El Paisaje Periurbano	24
Intervención Parcial (Espacio Público)	
1.- Tratamiento de Zonas Residuales	28
4.- Estrategia Arquitectónica	28
5.- Los Signos de la Precarización	31
<i>“Espacio Basura”</i>	32

<u>PARTE III: El Metro como Oportunidad de Regeneración</u>	35
Metro de Santiago	
1.- Caso de Estudio	36
2.- Estructura Metropolitana Puesta en Valor	36
3.- Nodos de Transformación	38
4.- Nuevas Líneas y Estaciones	38
Mecanismos de Inserción en Superficie	
1.- Estaciones L3 y L6	40
Nuevas Estaciones desde la Integralidad	
1.- Estaciones en la Actualidad	52
2.- La Regeneración como Oportunidad	52
3.- Estaciones Franklin y Bío Bío	54
 <i>“¿Es esto una plaza?”</i>	62
 <u>PARTE IV: Análisis Contexto Urbano - Centralidad Metropolitana</u>	65
Plan Anillo Interior de Santiago	
1.- Plan Maestro Integrado	66
Bío Bío como Centralidad Metropolitana	
1.- Corredor Zanjón de la Aguada	68
2.- Diagnóstico Local	70
3.- Estrategias Zona de Regeneración	76
Paisaje Industrial Barrio Franklin	
1.- Franklin como Barrio Histórico	80
2.- Patrimonio Industrial	80
Naves Industriales y Estructuras Espaciales	
1.- Galpones y su Reconversión al Espacio Público	84
 <i>“Persa Bío Bío”</i>	92

<u>PARTE V: Estrategias e Intervención</u>	96
Núcleo Bío Bío	
1.- La propuesta en sus distintas escalas	96
2.- Estrategias Generales	100
3.- Operaciones de Diseño	102
4.- Sobre la Propuesta de Regeneración	104
5.- Propuesta Programática	106
 <u>PARTE VI: Bibliografía y Referentes</u>	113
1.- Referentes Arquitectónicos	114
2.- Referencias Bibliográficas	120

INTUICIÓN

“¿Dónde están arquitectura y la belleza en Chile?”

El tema surge a partir de una reflexión cotidiana respecto al acceso y la calidad de la arquitectura en nuestro país, donde difícilmente se nos ha inculcado en un rol de ciudadanos la cultura del habitar que implique una consciencia sobre nuestros espacios, sobre nuestro entorno material, nuestros derecho a un hábitat digno, pero principalmente sobre la importancia de lo **cualitativo**.

En este caso, se busca entender un fenómeno de precarización que afecta indistintamente nuestro paisaje urbano y nuestro entorno cotidiano. Desde un punto de vista de la belleza y el diseño como elementos constituyentes de una ciudad, constantemente acechada por las actuales transformaciones.

Hoy en día, el tejido de los intersticios define lo que queda a modo de sustracción, entre un territorio y su ocupación política. Se define lo urbano a modo de residuo, que a duras penas encuentra refugio en el espacio público y que ha tomado fuerte relevancia en el ámbito privado.

En la discusión respecto a temas como la calidad, las variables son amplias y el antagonista principal, un modelo basado en la cuantificación, que como hemos visto tan evidentemente, ha generado abundantes problemáticas sociales y signos de una

profunda desigualdad.

En cuanto a la búsqueda de posibles soluciones para el territorio, la **regeneración urbana** resuena como una tregua a esa violenta heterogeneidad que ha deteriorado poco a poco la vida en ciertos sectores de la ciudad.

Una oportunidad a recuperar, a poner en valor e intentar traer de vuelta a la llamada “calidad” en el entorno urbano. También la búsqueda por democratizar el acceso al diseño, a las actividades, al espacio público, como herramienta de integración social.

En ese sentido, existen diversos casos que han apostado por la revalorización de sus barrios y estructuras urbanas, bajo la estrategia de intervenciones de algún modo más integrales, más amplias que solo sus dimensiones materiales o funcionales. La búsqueda hacia lo cualitativo, involucra necesariamente una estrategia de equilibrio entre las dimensiones y actores en la ciudad.

PRIMERA PARTE

Reflexiones sobre la Precarización

SOBRE LA PRECARIZACIÓN

Lo Precario

El concepto “Precarizar”, en su definición semántica supone algo inestable, inseguro o de poca calidad (1), el término “Precarización” (2) si bien ha estado asociado históricamente a discusiones laborales, tiene que ver principalmente con una situación que **arroja incertidumbre y carece de garantías o condiciones mínimas para una supervivencia digna**. Es por ello que el término ha sido ampliamente asociado a temáticas sociales, que definen condiciones de necesidad.

El autor Guy Standing, asocia estos términos a la pobreza, la carencia de bienes y sobretodo las relaciones de dependencia entre quienes poseen y quienes no, describiendo situaciones de falta de autosuficiencia y asimetrías de poder (The Precariat, 2016).

Si llevamos estos términos a un contexto urbano, donde también poseen en parte su origen proveniente del auge de las grandes ciudades y la formación de las clases trabajadoras, encontramos una extrapolación del concepto a muchos ámbitos de la vida urbana. En ese sentido, la incertidumbre y la necesidad de condiciones de un espacio urbano que requiere contar con nuevas garantías para responder a sus actuales exigencias.

Si hablamos de la vida urbana y particular de su contexto en sociedad, es necesario referirse al espacio público, entendido como el lugar que expresa la democracia en una dimensión territorial y que representa ese escenario donde se debiesen asegurar condiciones de igualdad para la ciudadanía (Borja, 2012), es posible observar rasgos de la precarización en su realidad cotidiana, donde no se asegura que esta definición sea universal y extensa a todos los habitantes de la ciudad.

Un espacio público precarizado, es aquel que no cumple con dar las condiciones sociales y espaciales necesarias para que los individuos puedan presentarse como iguales, desde relaciones de simetría en el marco de lo colectivo.

La falta de autosuficiencia y de asimetrías que menciona Standing en relación a la precarización en la vida urbana, son aplicables a las complejidades que implica el manejo de un soporte colectivo, a modo de conjunto, en el cual intervienen una serie de factores, entre ellos políticos, económicos, administrativos, etc. que dificultan entregar en condiciones de igualdad este soporte urbano colectivo.

(1) Definición RAE

(2) Alude al resultado del acto de precarizar.

El concepto de “Espacios Precariados”

El precariado es en realidad una conjunción de palabras entre “Precario” y “Proletariado” (Standing 2011), se refiere a un nuevo estrato social que ha surgido en sociedades capitalistas siendo este el principal afectado por la desregulación de este modelo y los abusos económicos.

De esta forma se genera el concepto espacios precariados, como una forma de nombrar o definir estos espacios comunes en la ciudad que han sido afectados o han nacido de esta lógica de desregulación o de “laissez faire” urbano, producto de este modelo en particular y que además poseen un vínculo con un estrato socioeconómico.

La idea de aunar este concepto, busca entender que el deterioro o las falencias del entorno urbano, tiene un origen multifactorial, asociado a la forma en que son entendidas políticas sociales y económicas, su impacto en lo concreto y cómo es posible observar estos desajustes en la realidad espacial de la ciudad.

Llevado a lo concreto, los espacios precariados, intentan reconocer un conjunto de características, relativas a la falta de planificación, con intervenciones de bajo estándar, condiciones de inseguridad, obsolescencia, desuso, en definitiva, los espacios de los cuales, nadie quiere hacerse cargo y que son de uso recurrente por un segmento mayoritario de la población.

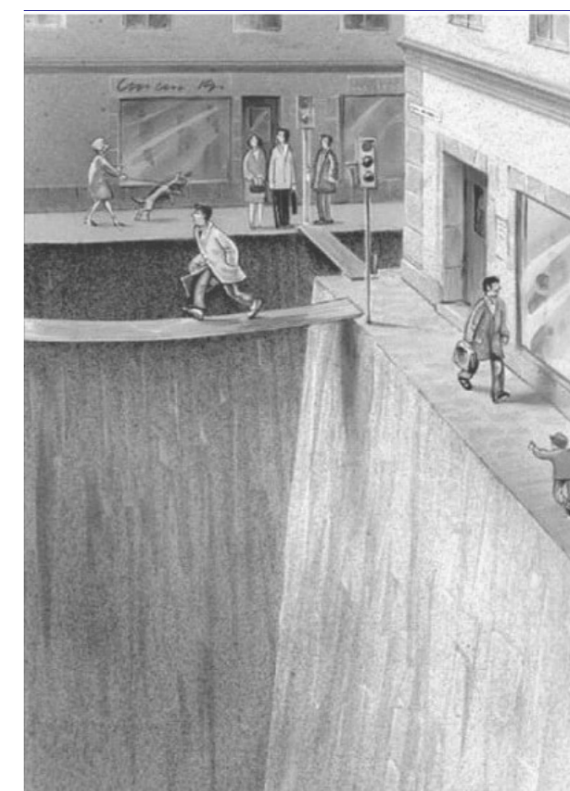


Imagen: Artista Sueco Karl Jilg

LOS EFECTOS DE LA PRECARIZACIÓN

El problema Material

Entender que existe un fenómeno de precarización y de falta de calidad en el contexto urbano, conlleva también efectos como consecuencia misma del proceso y que se presentan en distintas dimensiones, una de ellas y la más evidente tiene que ver con la existencia de un problema en el ámbito material, en este caso vinculado al deterioro de un paisaje urbano.

El **paisaje urbano**, se define como el conjunto de escenarios naturales y artificiales presentes en la ciudad, asociado principalmente a un fenómeno cultural y antropizado (Walls, 2018) el deterioro de este conjunto se somete nuevamente a la imposición de intereses individuales en desmedro de intereses colectivos.

Radica en este punto la pérdida de sentido del **vacío urbano**, como elemento constituyente y ordenador, que da el lugar a las edificaciones y aloja dentro de sí al espacio público y las actividades de la colectividad. Manuel Delgado se refiere a este problema como:

“El vacío entre construcciones que hay que llenar de forma adecuada a los objetivos de promotores y autoridades”

Manuel Delgado, El espacio público como ideología, 2011.

El deterioro en este caso tiene que ver con el tratamiento que recibe el conjunto, de intervenciones parcializadas y el poco interés en la capacidad de los lugares de provocar sensaciones estéticas y sentimientos afectivos en su conjunto.

Esto se ve afectado también por efectos de la globalización, influencia, necesidad de aumentar la funcionalidad y productividad, las ciudades han homogeneizado sus paisajes urbanos, promoviendo la “Sucesión incoherente de espacios anónimos” (Walls, 2018)

La necesidad de regenerar el paisaje urbano y sus distintos escenarios, como solución al problema material de la precarización, buscan una resignificación del conjunto y de sus elementos culturales en el territorio, entre ellos el espacio público como instrumento principal, el carácter de lo edificado como elemento cualitativo, escenarios naturales y sociales.



Escenas del Paisaje Urbano en Santiago

Fuente: Flickr, Plataforma Arquitectura

El Problema social

Otro de los efectos que ha tenido la precarización en la ciudad, han sido las problemáticas sociales de la vida urbana. El impacto causado por la extensión de una crisis de lo urbano a nivel material desde la vivienda al espacio público, si bien se manifiesta en su degradación, abandono o privatización, también tiene una gran tendencia a la exclusión (Borja, 2012), generando grandes impactos en los comportamientos sociales y la cohesión de grupos humanos.

Abordar los fundamentos de un soporte ciudadano desde la integración, la democracia y avanzar en la educación de libertades tanto individuales como colectivas, es muy distintos que hacerlo sobre las bases de la exclusión, la segregación y el egoísmo, sobre el ver que “otros tienen y yo no tengo”. El que no exista ese soporte como tal, pone en cuestión incluso el verdadero derecho a la ciudad por parte de sus habitantes (Borja, 2012). Más que ver este principio como algo ideológico, es entenderlo como una herramienta de sustentabilidad:

“Considerar la importancia del diseño, la sensibilidad y la belleza como agente de cambio en el modo en que la sociedad opera”

(Richard Rogers)

Este principio forma parte estructurante de entender que debe existir una sustentabilidad social permanente, que no solo incluya variables cuantitativas, sino por lejos un enfoque en lo cualitativo, que tenga un impacto en la calidad de vida y la felicidad.

El Caso de Plaza Dignidad

Si bien el Estallido Social en nuestro país dejó en evidencia la profunda crisis social que ha generado la exclusión, su principal símbolo la Plaza Dignidad, ha revelado también un grave problema de obsolescencia de un modelo urbano que no responde a las actuales exigencias de su sociedad.

El paradigmático ejemplo de lo que podría ser el centro cívico más importante del país, da a entender la crisis de un soporte que se resiste con todas sus fuerzas a abandonar su condición museográfica más antigua:

“Ciertas aprensiones patrimonialistas habían hecho volver al diseño las camas de petunias y el óvalo de césped que rodean al general Baquedano. La férrea persistencia de un orden aparente que presta argumentos a la rebeldía que más teme”

Pía Montealegre, Plaza de la Dignidad, El mercurio.

Abandonar esa condición, implica abandonar también un modelo de exclusión, la necesidad de reconvertir, de repensar y dar respuesta a nuevas necesidades.



“La Crisis del Pasto Verde y las Petunias”

Imágenes de Plaza de la Dignidad durante el estallido social en Chile

Fuente: Piensa Prensa, Radio Oasis

“Espacios Precariados”

Texto escrito durante los primeros días del
estallido social

Así como nuestro sistema, los políticos y el estado, se volvieron indolentes ante una sociedad dócil, golpeada que sufre evidentemente, la arquitectura adoptó el mismo camino. Nuevamente son las ideologías reflejadas en lo que construimos y levantamos en la ciudad.

El “precariado” (precariedad – proletariado) es visible en la calidad de lo edificado, lo planificado, lo proyectado. Nuestros espacios públicos de vez en cuando vuelven a ser esos espacios de diálogo, de escape de una sociedad agobiada por el individualismo y que ve en ellos la expresión máxima de comunidad, de civilización y progreso. Es en la esfera de lo público, en las calles donde la gente ejerce sus derechos colectivos y busca ser escuchada, hay un ciclo que cumple siempre su retorno a la colectividad, por más largos que sean sus períodos.

¿Cuál es el rol que debiera adoptar el soporte de la democracia?

¿Cómo pretendemos crear sólidas bases sociales si no educamos a nuestros niños en espacios sensibles?, los hacemos jugar en plazas que fueron construidas para resistir a actos de destrucción o vandalismo.

La sociedad se predispone a pensar que serán esos mismos niños que cuando crezcan y lleguen a ser adolescentes o adultos, atentarán contra el espacio público que los vio crecer. Y con justa razón, ¿Qué tipo de vínculo se puede crear con un lugar monocromo, seco, pokvoriento, con tres bancas de hormigón monumental en el que no se sentaron jamás porque o se congelaban en invierno o se quemaban sobre ellas en el verano.

Es esa maravilla del espacio público, la que se convierte en su arma de doble filo, la capacidad de formar. Educar en lo colectivo, posicionar al ser humano en su origen – un ser social–, propiciar el roce, la comunicación. Como también la de aislar, la de expulsar al habitante hacia lo individual, de atemorizar, de repeler toda acción comunitaria y hacer creer que el espacio público es su enemigo.

El capitalismo adoptó la forma de masas, desensibilizó todo a su paso, lo volvió terco y útil a su favor. El diseño y la arquitectura se encuentran aún en sus filas, pero lo más desesperanzador es que las personas siguen presas de esa ciudad indolente que no les ofrece solución.

Marcela González B.



“Un Espacio Precariado”
Estación Franklin L6
Fuente: Elaboración Propia

SEGUNDA PARTE

Sobre la Precarización en la Ciudad

MODELO DE URBANIZACIÓN

Modelo Político Territorial

Basado en la importancia de las decisiones antrópicas y culturales como definición del paisaje urbano, es que la construcción del territorio se realiza bajo la idea de un modelo político que implementa soluciones a diversas problemáticas o intenta fijar manifestaciones de una ideología. Es por ello las decisiones y proyectos en este sentido son más que fundamentales como herramientas de mejora en la calidad de las ciudades.

A modo de ejemplo, la autora Romy Hetch (1), comenta el caso de los antiguos Hiyokechi en Japón, como una muestra de decisiones políticas implementadas en el territorio, con un resultado definitorio para el paisaje urbano.

Los Hiyokechi en Japón (2), son un tipo de vacío urbano planificado en su origen para detener la propagación de incendios en la era Edo y que fue retomado tras el gran terremoto de Kanto en 1923, como alternativas de seguridad a los desastres nipones. Hoy la ciudad se caracteriza por estas grandes extensiones sin edificar, que con el tiempo han constituido una sólida red de parques y espacio público, además de una aguda conciencia social respecto a la resiliencia.

Si bien este ejemplo, surge en base a una idea de reconstrucción material de la ciudad como respuesta a los desastres y amenazas, con el tiempo ha ido

moldeando un modelo más complejo, pero que funciona bajo estructuras urbanas establecidas y bajo la lógica del vacío público como elemento de orden.

En el caso de las ciudades chilenas, es posible observar también intervenciones producto de políticas públicas de ordenamiento territorial y espacio público o privadas de ideologías o trazas culturales, tanto actuales como de otras épocas.

Algunos ejemplos en el caso de Santiago, de políticas públicas desde el vacío urbano que permanecen hasta nuestros días, corresponden a la obra de Benjamín Vicuña Mackenna, que cambiaron radicalmente la imagen de lo que era la ciudad en ese entonces, inspirado en modelos europeos, de edificación, espacio público, higiene, entre otros, se da un importante proceso de transformaciones urbanas bajo decisiones políticas en el territorio.

Otro caso, más reciente probablemente, es el proyecto Bicentenario en Chile, que generó un enorme impacto relativo a mejoras en el espacio público y en la infraestructura urbana, incorporando una serie de nuevos proyectos de escala urbana que tuvieron un impacto en la configuración de las ciudades chilenas.

(1) Paisajes Ideados.

(2) Japan "Disaster Parks", Will Doig.



Hiyokechi after the Great Fire of Meireki

Fuente: Reasons to be Cheerful

La Fragmentación como Estrategia de Urbanización

Respecto a lo anterior, y bajo una mirada más reciente, en general los modelos de las grandes ciudades desde fines del siglo XX, han experimentado procesos similares de transformación, una tendencia hacia la dispersión y la fragmentación, que comenta Jordi Borja, ha surgido bajo la lógica de un modelo de urbanización “Producto de la convergencia de intereses característicos del actual capitalismo globalizado” (1)

El modelo Chileno, y en particular de Santiago, hace alusión a esta fragmentación que tanto condiciona el espacio urbano, desde su división político-administrativa (Regiones, Provincias, Comunas) hasta la ausencia de una figura que permita la coordinación de estas unidades (Rodríguez / Winchester).

“En Chile, entonces, no hay instituciones con jurisdicción especial sobre las ciudades, situación que se hace más grave en el caso de Santiago, dada su complejidad y fragmentación administrativa”

SUR, Centro de Estudios Sociales y Educación

Las actuales transformaciones y la ausencia de una cohesión administrativa del territorio, han desdibujado ciertos modelos urbanos, hacia una competencia especulativa, la expansión del territorio urbanizado y las necesidades de conectividad que eso genera, determinando con ello una fragmentación espacial, falta de continuidad urbana y la superposición de nuevos elementos estructurantes por sobre tejidos existentes.

El Paisaje Periurbano

Existen zonas de la ciudad donde el carácter de la fragmentación y la discontinuidad se hacen más evidentes, el concepto de espacio periurbano intenta definir esa franja donde quedan visibles las tensiones generadas por los procesos de transformación del territorio (Hernández, 2016) que si bien está asociada a una transición entre lo rural y lo urbano, la franja se va desplazando a medida que la ciudad crece y va dejando rastros de su cambio en el territorio.

Son estas zonas las más propensas a la precarización y a la degradación en sus distintas dimensiones, principalmente afectadas por la obsolescencia de la industria, la nueva infraestructura vial y la privatización de grandes paños para proyectos inmobiliarios. Además de la escasez de servicios, equipamiento y espacios públicos.

La superposición de esta serie de elementos, deteriora áreas preexistentes y tejidos antiguos, generando las llamadas zonas intersticiales y espacios de residuo. Es posible observar este fenómeno también en áreas pericentrales de la ciudad, donde se diluye la idea de ciudad compacta y comienzan las zonas periféricas.

A continuación se muestran una serie de imágenes, representativas de la fragmentación y superposición de elementos en el tejido urbano, donde ocurren fenómenos de precarización del paisaje urbano.

(1) Capital financiero volante y perseguidor de un lucro cortoplacista articulado con el sistema financiero local, legislación favorable a la urbanización difusa y al boom inmobiliario y propiedad privada del suelo con apropiación por parte de los agentes privados de las plusvalías resultantes del proceso especulativo. **Borja, J. 2011.**



El Modelo de la Fragmentación
Comuna de La Florida
Fuente: Google Earth



El Modelo de la Fragmentación
Comuna de San Joaquín
Fuente: Google Earth



El Modelo de la Fragmentación
Comuna de Independencia
Fuente: Google Earth

INTERVENCIÓN PARCIAL

Tratamiento de Zonas Residuales

Ante la creciente necesidad de dar una respuesta al problema de la fragmentación y deterioro de las áreas intersticiales, surge **el tratamiento de zonas residuales como estrategia de recuperación**. Sitios que han sido poco a poco implementados como espacios públicos y que dejando de lado parques o plazas efectivamente diseñadas, se están convirtiendo en el nuevo paisaje urbano cotidiano.

El problema radica en el aumento de este tipo de lugares, como estrategia masiva, que intentan enfrentar la falta de espacios públicos en Santiago con micro intervenciones, fragmentadas y desprovistas de estrategias de sustentabilidad social o ambiental, sus intervenciones materiales y de diseño son muchas veces poco acordes a su contexto e identidad local, lo que se agrava obviamente si observamos algunas intervenciones en regiones, sin embargo para este caso, se observarán solo situaciones existentes en Santiago.

Con esto volvemos al concepto de **“Espacios precariados”**, este estrato espacial que representa y agrupa los lugares deteriorados por la desregulación urbana, la obsolescencia e intervenciones parciales.

Estrategia Arquitectónica

Por lo general, las zonas más evidentemente transformadas son las plazas creadas a partir de sitios residuos producto de infraestructura vial. Las cuales presentan características más bien homogéneas respecto a su diseño.

La intervención más evidente tiene que ver con la dotación de mobiliario público y la pavimentación, utilizando el mismo tipo de recurso en la mayoría de estas plazas. Si bien estos elementos son parte fundamental en el diseño del espacio público, la intención de “Amoblar”, **carece muchas veces de una intervención más integral** y de una estrategia o visión arquitectónica que pueda ser beneficiosa para el funcionamiento de estos espacios, la identidad de los barrios la configuración espacial o las condiciones de confort.

Esta idea compite bajo lógicas de masividad aplicada en estos lugares, que se nutre bajo el argumento de “dar acceso” y de reducir los costos económicos, pero a un alto precio social y cualitativo que es difícil de cuantificar y por ende no muchas veces considerado.

Bajo esta lógica se realizó la elaboración de un catálogo simbólico con los elementos de mobiliario urbanos más utilizados en intervenciones de espacios precariados.



Intervenciones en Sitios Residuo de
Infraestructura Vial
Fig Izq: Comuna La Florida
Fig Der: Comuna de Santiago

Fuente: Elaboración Propia



Catálogo Genérico

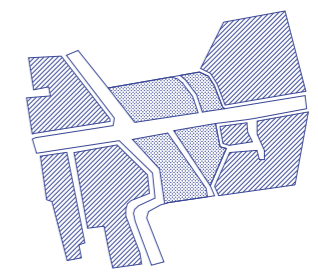
Recopilación de elementos de mobiliario urbano comunes en Santiago.
Fuente: Elaboración Propia

Los Signos de la Precarización

En base a las reflexiones detalladas previamente respecto a la caracterización de espacios precariados y sus elementos más representativos en su dimensión material. Se definen tres criterios principales que permitan el reconocimiento de dichos espacios, de esta forma la selección de un caso de estudio que permita oportunidades de intervención y regeneración.

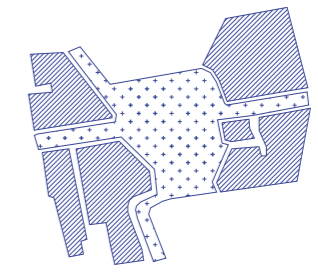
Fragmentación:

Intervención parcializada y sectorizada del espacio público, se caracteriza principalmente por la presencia de elementos viales que dividen zonas públicas, tipo isla o residuo.



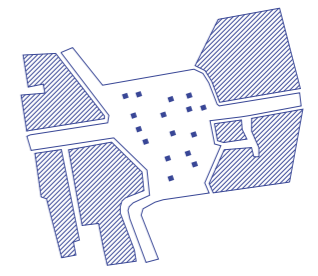
Obsolescencia:

Elementos o espacios que pierden alguna de sus funciones o deja de tener sentido en el lugar donde se ubica, falencias ya sea por funcionalidad, estética, espacialidad, usos etc. Generalmente asociado a un período en el tiempo, como también desuso o deterioro.



Genericidad:

Repetición de un mismo recurso sin diferenciación entre su contexto físico o social, como estrategia de diseño masiva o comercial, aplicada claramente a elementos de mobiliario o materiales.



Fuente: Elaboración Propia

El Espacio Basura

Rem Koolhaas

“El producto construido (volveremos sobre esto más adelante) de la modernización no es la arquitectura moderna, sino el «espacio basura».
El «espacio basura» es lo que queda después de que la modernización haya seguido su curso o, más concretamente, lo que se coagula mientras la modernización está en marcha: su secuela. La modernización tenía un programa racional: compartir las bendiciones de la ciencia, para todo. El «espacio basura» es su apoteosis, o su derretimiento... Aunque cada una de sus partes es fruto de brillantes inventos —lúcidamente planeados por la inteligencia y potenciados por el cómputo infinito—, su suma augura el final de la Ilustración, su resurrección como una farsa, un purgatorio de poca calidad... El «espacio basura» es la suma total de nuestro éxito actual; hemos construido más que todas las generaciones anteriores juntas, pero en cierto modo no se nos recordará a esa misma escala. Nosotros no dejamos pirámides. Conforme al nuevo evangelio de la fealdad, hay más «espacio basura» en construcción en el siglo XXI que lo que ha sobrevivido del siglo XX... Fue una equivocación inventar la arquitectura moderna para el siglo XX. La arquitectura desapareció en el siglo XX; hemos estado leyendo una nota a pie de página con un microscopio, esperando que se convirtiese en una novela; nuestra preocupación por las masas nos ha impedido ver la «arquitectura de las personas». El «espacio basura» parece una aberración, pero es la esencia, lo principal... el fruto de un encuentro entre la escalera mecánica y el aire acondicionado, concebido en una incubadora de Pladur (las tres cosas faltan en los libros de historia). La continuidad es la esencia del «espacio basura»; éste aprovecha cualquier invento que permita la expansión, despliega una infraestructura de no interrupción: escaleras mecánicas, aire acondicionado, aspersores, barreras contraincendios, cortinas de aire caliente... Es siempre interior, y tan extenso que raramente se perciben sus límites; fomenta la desorientación (los espejos, los pulidos, el eco)... tEl «espacio basura» está sellado, se mantiene unido no por la estructura, sino por la piel, como una burbuja.”



Estación Central, Santiago
Fuente: Cristian Valenzuela, ARQ 98.

TERCERA PARTE

*El Metro como Oportunidad de
Regeneración*

METRO DE SANTIAGO

Caso de Estudio

La presencia del Metro es considerada como uno de los principales actores de transformación urbana, que genera en ese sentido, muchas de las prácticas presentes en el modelo de urbanización actual.

Respecto a esto, se presenta el Metro de Santiago, como ejemplo de Infraestructura de transporte metropolitano, representativo de las nuevas necesidades de conectividad en la ciudad y con un impacto profundo en los cambios del espacio urbano donde se inserta, entre ellos, cambios en el entorno, paisaje urbano, usos de suelo y casos de precarización espacial.

Como primera aproximación, se aplicaron las características mencionadas respecto al diseño de espacios precariados y el deterioro del paisaje urbano, es decir, fragmentación, obsolescencia y genericidad, a modo de identificar lugares que fueran representativos de la aplicación del modelo urbano local de las últimas décadas. Junto a esto, se consideraron también procesos de transformación recientes en el territorio, que fuesen representativos de las nuevas necesidades urbanas y la presencia de intersticios o residuos potenciales.

Estructura Metropolitana Puesta en Valor

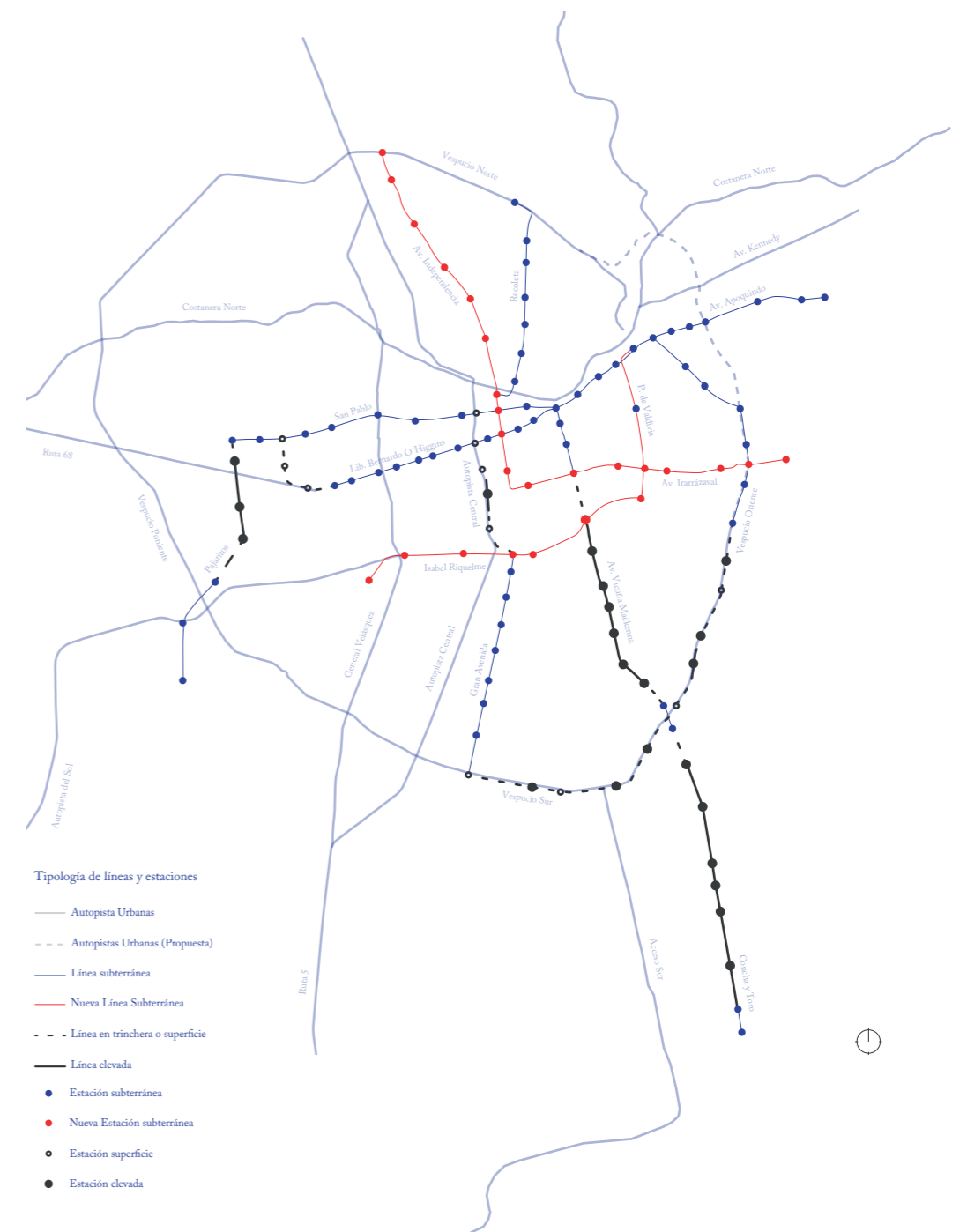
Hoy la política de conectividad sobre rieles, es una de las más valoradas a nivel público, logrando disminuir índices de segregación socioespacial y convirtiéndose en la gran oportunidad de muchos ciudadanos de integrarse de mejor manera a la red metropolitana.

“El Metro realmente modifica la ciudad, cambia los entornos, genera dignidad en las personas, en la calidad de vida”

De Grange.

En este sentido la oportunidad de consolidar una red importante no sólo de movilidad, sino también de infraestructura, equipamiento y espacio público para la ciudad, entrega un instrumento también a nivel político, útil para la planificación, la consolidación de una estructura urbana y la reducción del grave problema de la desigualdad.

Su extensa y compleja planificación en el territorio, lo convierten en un modelo de base para alcanzar nuevos cambios en otros ámbitos, su nivel de permanencia resulta altamente beneficioso para pensar en incluir dentro de su proyección redes complementarias de otros servicios, o como instrumento de regeneración más amplia en las zonas donde se inserta.



Mapa General Red de Metro Santiago
Fuente: Elaboración en base a publicación ARQ98

Nodos de Transformación

La existencia de infraestructuras de transporte en las ciudades por lo general se han implementado en el marco de la funcionalidad, de generar conexiones eficientes al menor costo posible y bajo lógicas de lo que se podría llamar como “Racionalidad Instrumental” (Jirón, Mansilla, 2014). Este concepto describe las prácticas basadas en la racionalidad y funcionalidad de los instrumentos de planificación y urbanismo, que dejan fuera consideraciones en otras dimensiones.

Si bien el Metro, ha generado enormes avances en términos de conectividad y segregación socioespacial, la hiperfuncionalidad también ha dejado en evidencia **los problemas del metro al insertarse dentro del tejido urbano** ya construido.

Particularmente **las estaciones del metro, son ejemplos de esa racionalidad y discontinuidad urbana**, entre elementos nuevos y preexistentes, como soluciones genéricas aplicadas a diversos contextos y escenarios. Estas funcionan como detonante de transformaciones en sus alrededores, que implican fenómenos de relocalización de actividades como comercio, servicios y vivienda (de Grange, 2010), como también polos atractores de plusvalías, que en muchos casos terminan siendo absorbidas por proyectos inmobiliarios y siendo componentes de deterioro y precarización espacial para los entornos urbanos más vulnerables.

Considerar las estaciones como nodos de interacción a nivel metropolitano es clave para entender el impacto que pueden tener en su contexto inmediato, mejorando la calidad de su entorno como artefactos constructores del espacio urbano y su paisaje.

Nuevas Líneas y Estaciones

Si bien el diseño de las estaciones de metro en Santiago ha tenido cambios respecto a su concepción original, incorporando por ejemplo redes complementarias de espacios públicos en el diseño de las últimas líneas de metro, L6 y L3, bajo el plan “Red Metro Parque” que intenta vincular las nuevas estaciones con parques preexistentes y nuevas plazas en zonas residuales.

El proyecto del metro en la superficie, aún posee múltiples posibilidades de ser completado y de considerar nuevas estrategias de inserción como complemento a la red metropolitana.

El estudio de las **nuevas líneas como la muestra más reciente del modelo urbanizador** actual, deja aún en evidencia la concepción de las estaciones de metro como fragmentos urbanos y la realidad en la que se inserta el espacio público como elemento secundario dentro de la red de metro:

“El uso de espacios residuales para construir plazas es algo que confirma el compromiso social de Metro con la ciudadanía, ya que excede las obligaciones de la empresa”

Louis de Grange, Presidente de Metro 2020.



- 1.- Los Héroes
- 2.- La Cisterna
- 3.- Los Dominicos
- 4.- Sótero del Río
- 5.- Vicuña Mackenna
- 6.- Macul
- 7.- Parque Almagro
- 8.- Estadio Nacional

Tipos de Estaciones y Situaciones de Acceso al Metro

Fuente: Detallada en Bibliografía

MECANISMOS DE INSERCIÓN EN SUPERFICIE

Estaciones L3 y L6

En base a la oportunidad que presentan las estaciones de metro como nuevas estructuras urbanas, se analizan los distintos mecanismos bajo los cuales se insertan en la superficie. Tomando como caso de estudio las estaciones pertenecientes a las líneas 6 (2017) y 3 (2019). En relación al estudio de Pabla Amigo (PUC), se registran los terrenos en que fueron construidas las nuevas estaciones, organizandolas según su dimensión, pero principalmente según su tipología de inserción y tipología de intervención.

La **tipología de inserción** tiene que ver con la forma en que la estación en superficie se inserta en el tejido existente y su relación con la manzana: Esquina, Cabezal, Entre Edificios, Aislada.

La **tipología de intervención** tiene que ver con la naturaleza del diseño propuesto por metro para cada uno de los lugares: En Parque, Edificado, Plazoleta o Plaza.

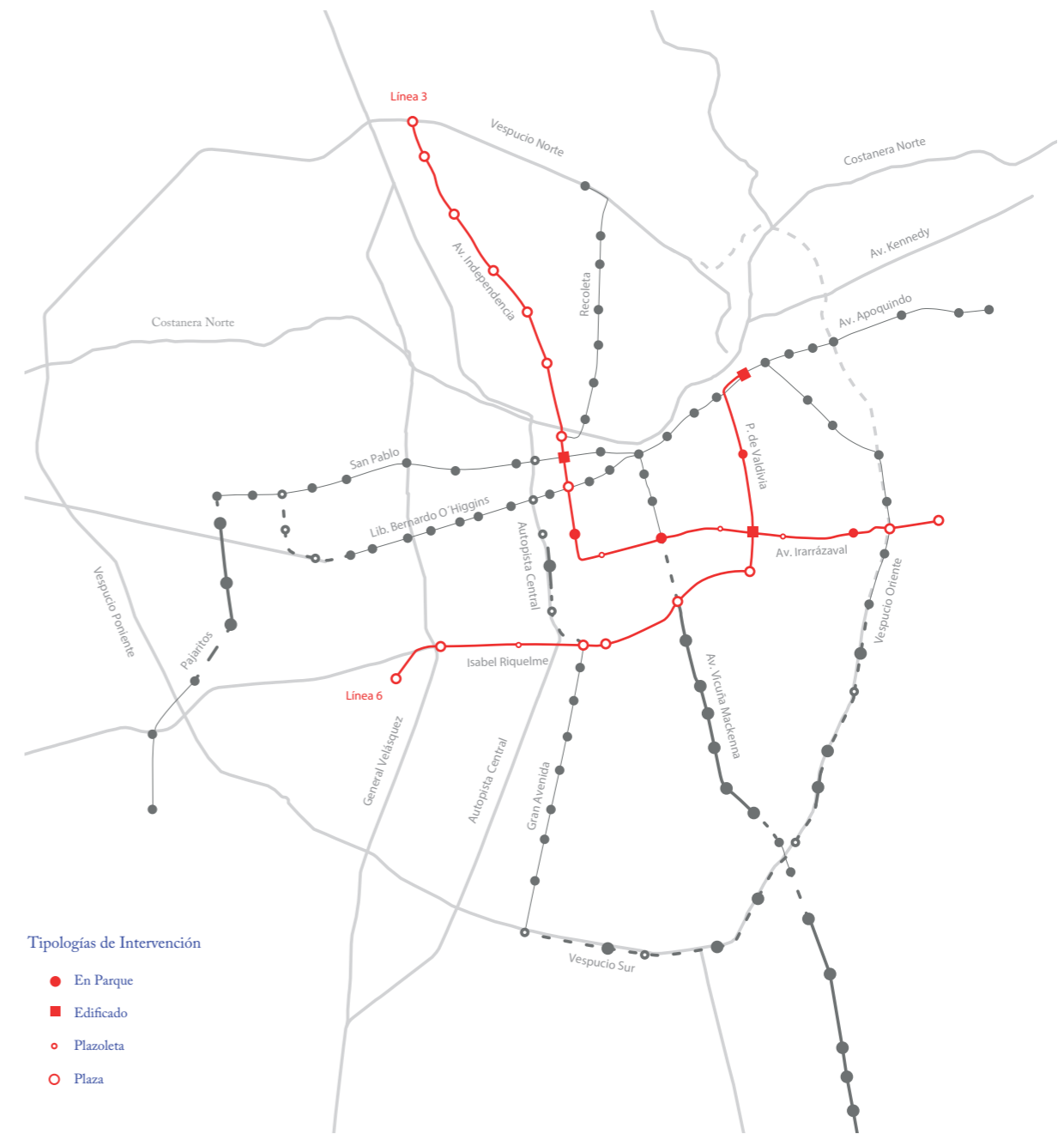
En este caso las estaciones y su diseño en superficie, fueron realizados por las oficinas **Mobil Arq** en la Línea 6 y **Plan 3** en la Línea 3. En ambos casos la mayoría de las propuestas en superficie consideran la salida del metro y más una propuesta de espacio público.

Sin embargo, tras el estudio de las diversas tipologías, es importante mencionar que su realidad material se encuentra altamente condicionada por el contexto en el cual se insertan, de los niveles de actividad que existan en sus alrededores, niveles de centralidad y por supuesto el contexto socioeconómico de la estación.

Esta serie de factores condiciona el uso y la calidad de las plazas, generando en muchas de ellas, altas señales de **deterioro y abandono**.

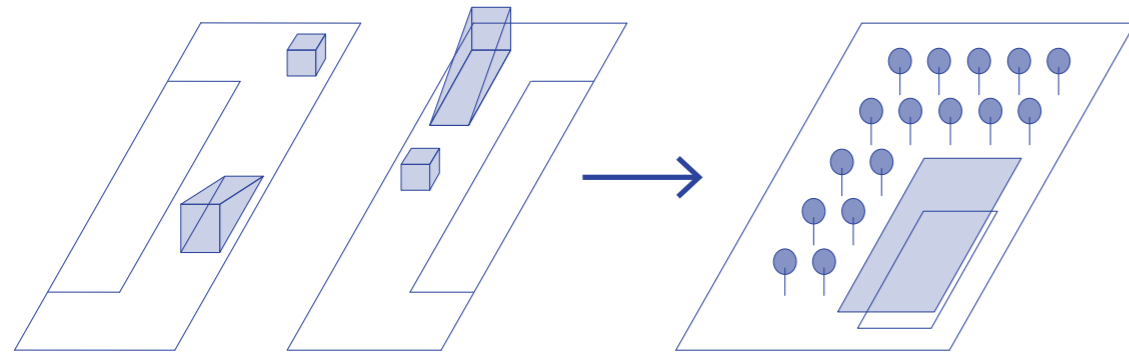
En este sentido es posible ver aplicada una misma tipología de estación, según cada línea, en los distintos escenarios urbanos de Santiago, presentando distintas características cualitativas.

Las excepciones a las tipologías generales, se dan en las estaciones Plaza de Armas y Estadio Nacional, donde se consideran factores del contexto en el diseño de cada una.



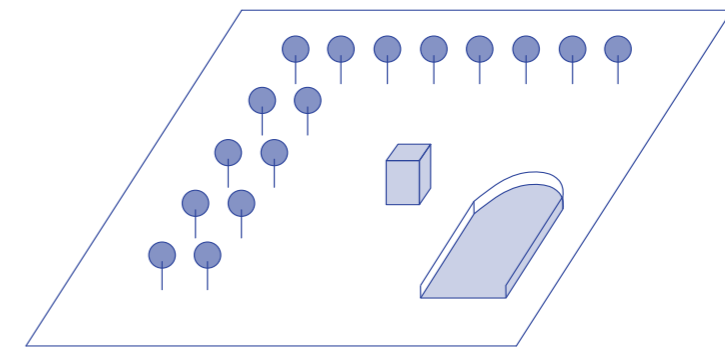
Esquema Tipologías de Estaciones en Superficie
L3 / L6

Fuente: Elaboración Propia



Esquema Propuesta Arquitectónica para estaciones de metro L6
 MOBIL ARQ.
 Espacio Público + Pabellón

Fuente: Elaboración en base a publicación ARQ 98



Esquema Propuesta Arquitectónica para salidas de metro L3
 PLAN 3 ARQ.
 Espacio Público + Salida + Edículo

Fuente: Elaboración Propia



Plaza en Superficie
Estación Fernando Castillo Velasco
Comuna de La Reina

Fuente: Fotografía de la Autora



Plaza en Superficie
Estación Fernando Castillo Velasco
Comuna de La Reina

Fuente: Fotografía de la Autora



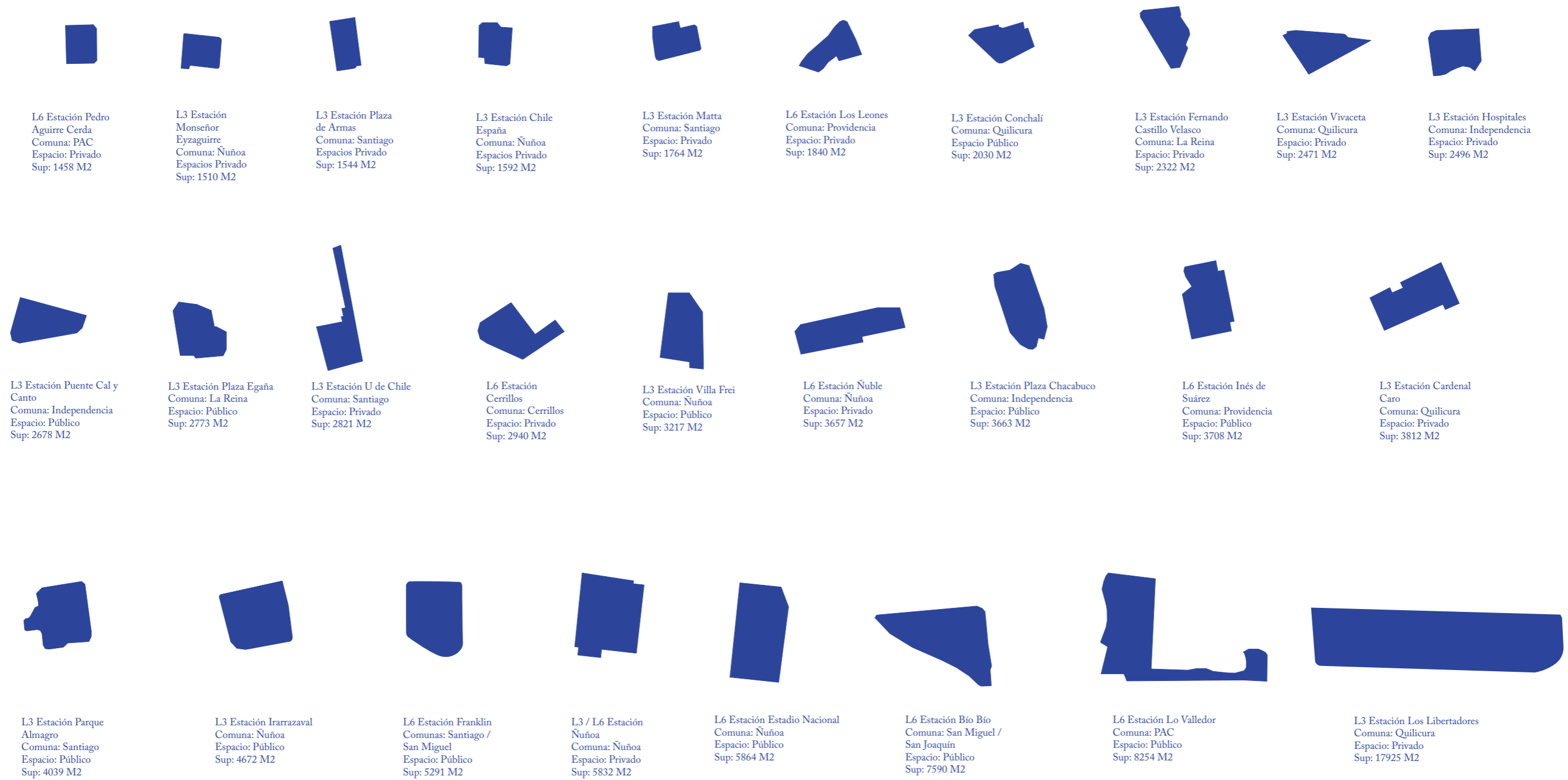
Plaza en Superficie
Estación Conchalí, Comuna de Conchalí

Fuente: Fotografía de la Autora



Plaza en Superficie
Estación Conchalí, Comuna de Conchalí

Fuente: Fotografía de la Autora

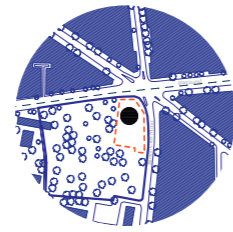


Fuente: Elaborado en base a Tesis de Pabla Amigo, PUC.

EN PARQUE



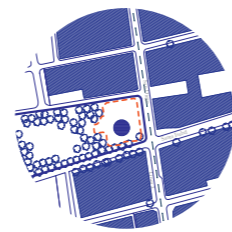
L6 E. Inés de Suárez
Tipología: Aislada



L3 E. Villa Frei
Tipología: Esquina

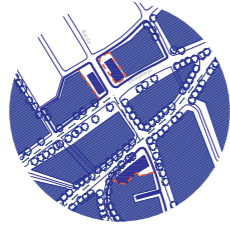


L3 E. Irarrazaval
Tipología: Cabezal

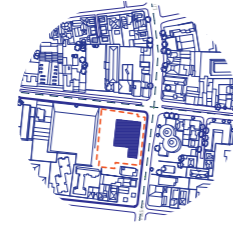


L3 E. Parque Almagro
Tipología: Cabezal

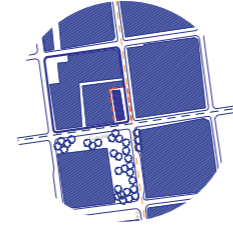
EDIFICADO



L6 E. Los Leones
Tipología: Esquina

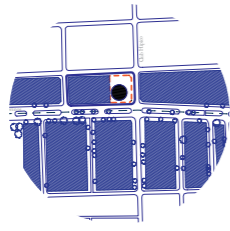


L3 / L6 E. Nuñoa
Tipología: Esquina

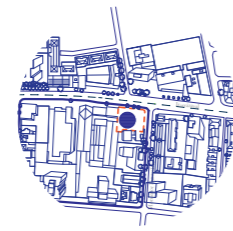


L3 E. Plaza de Armas
Tipología: Esquina

PLAZOLETA



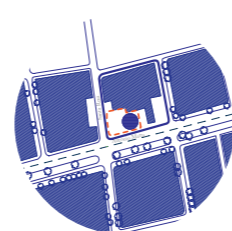
L6 E. Pedro Aguirre Cerda
Tipología: Cabezal



L3 E. Monseñor Eyzaguirre
Tipología: Esquina

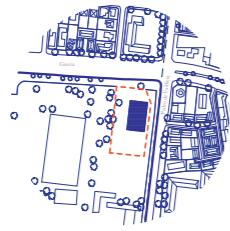


L3 E. Chile España
Tipología: Esquina

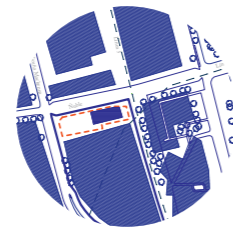


L3 E. Matta
Tipología: Esquina

PLAZA



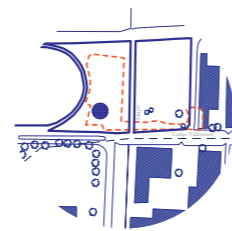
L6 E. Estadio Nacional
Tipología: Esquina



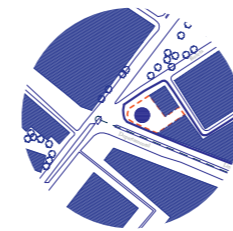
L6 E. Ñuble
Tipología: Cabezal



L6 E. Bio Bio
Tipología: Aislada



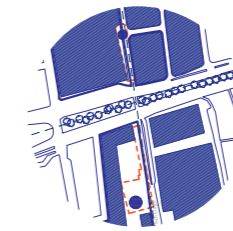
L6 E. Lo Valledor
Tipología: Aislada



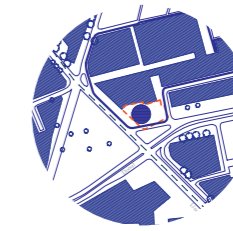
L6 E. Cerrillos
Tipología: Esquina



L3 E. Fernando Castillo Velasco
Tipología: Esquina



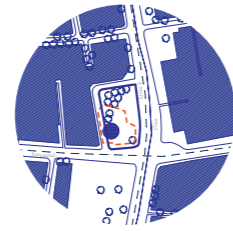
L3 E. Universidad de Chile
Tipología: Entre Edificios



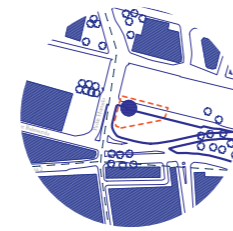
L3 E. Conchali
Tipología: Esquina



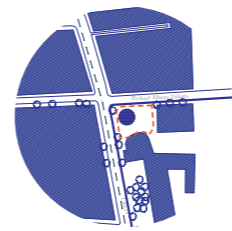
L3 E. Vivaceta
Tipología: Esquina



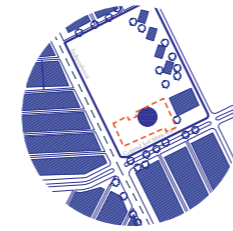
L3 E. Plaza Egaña
Tipología: Aislada



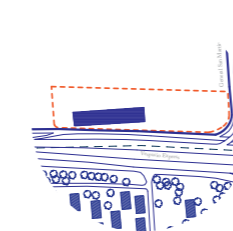
L3 E. Cal y Canto
Tipología: Aislada



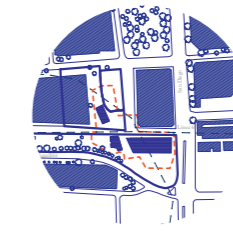
L3 E. Hospitales
Tipología: Esquina



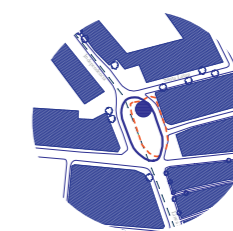
L3 E. Cardenal Caro
Tipología: Esquina



L3 E. Los Libertadores
Tipología: Esquina



L6 E. Franklin
Tipología: Aislada



L3 E. Plaza Chacabuco
Tipología: Aislada

NUEVAS ESTACIONES DESDE LA INTEGRALIDAD

Estaciones en la Actualidad

Del total de estaciones existentes entre ambas líneas de metro y el estudio de sus mecanismos de inserción en la superficie, es posible afirmar el **carácter parcial de las intervenciones**, existiendo por supuesto casos más favorables y menos favorables dependiendo de la naturaleza de la intervención. Se observa que los casos que contemplan tipologías en base a lo edificado, completando la volumetría de la manzana y logrando propuestas que no generan espacios residuales, presentan mejores situaciones de continuidad urbana. Lo mismo sucede con las estaciones insertas en parques de mayor escala, como tipologías de pabellón. En este caso logran una relación con el contexto inmediato y un vínculo con lo preexistente que mejora notoriamente su impacto y calidad en el entorno.

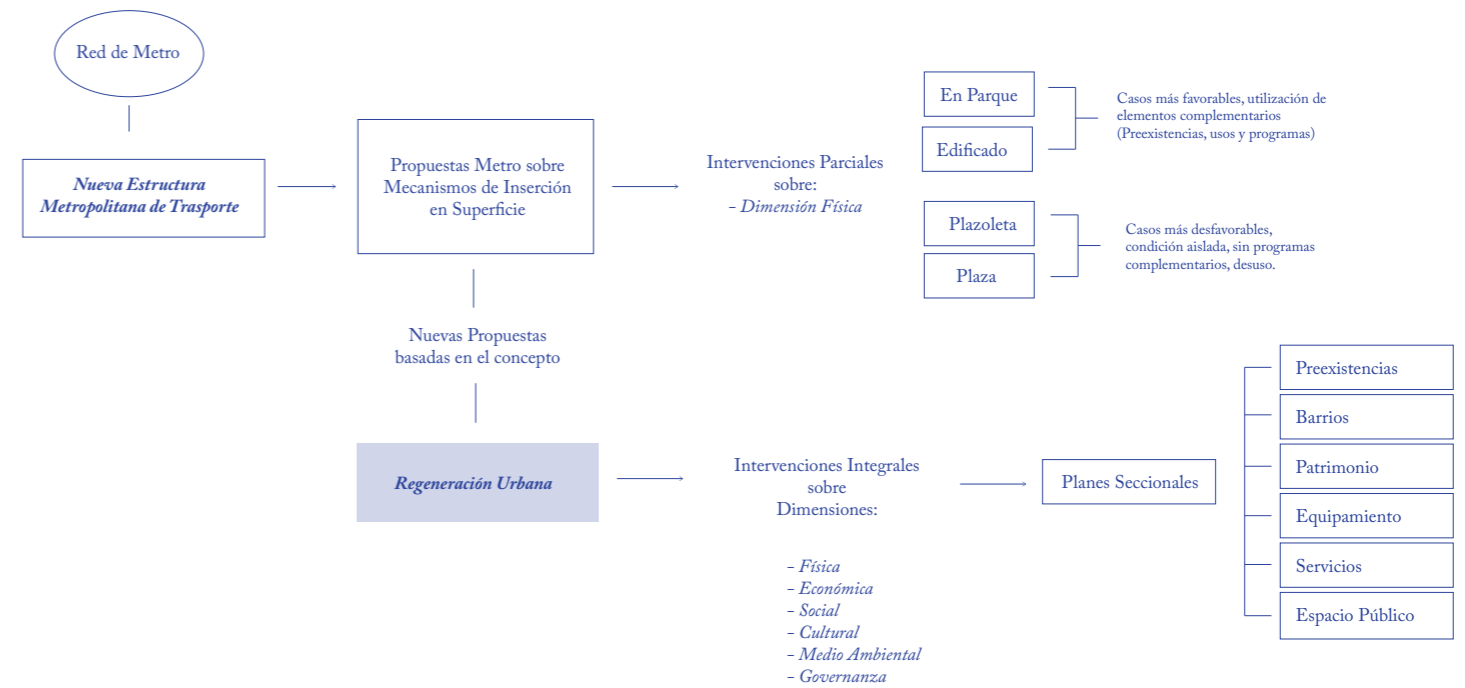
Respecto a las estaciones que proponen plazas o plazoletas individuales, constituyen los casos más desfavorables, dadas sus condiciones de isla, deficiencias programáticas, ausencia de condiciones de confort ambiental, térmico, sonoro y la exposición a zonas de alto tráfico vehicular, entre otras deficiencias que no permiten el funcionamiento autónomo de estos espacios públicos, generando condiciones de desuso y abandono.

La Regeneración como Oportunidad

En relación a lo anterior las propuestas actuales intervienen básicamente sobre dos dimensiones principales, la física y la económica. Siendo respuestas incompletas ante la oportunidad que presentan las estaciones de metro de reconvertir o regenerar ciertas zonas de la ciudad, siendo capaces de transformar completamente el paisaje urbano a largo plazo y de tener un profundo impacto sobre la calidad del entorno donde se insertan.

El concepto de regeneración urbana, reúne en ese sentido una propuesta de **intervención integral** respecto a lo observado actualmente, con interés en recuperar lo ya existente o deteriorado en un lugar en particular y momento específico, además de buscar la interacción de distintas dimensiones entre ellas física, social, ambiental y económica (Roberts, 2004).

La regeneración en este sentido intenta recoger ciertas problemáticas más amplias en el territorio, como son la pérdida del límite urbano, la crisis de la funcionalidad y la protección de la población en riesgo de pobreza, exclusión y segregación (Martín-Consuegra, 2015).



La Regeneración como Oportunidad

Fuente: Elaboración Propia basado en Seminario de Investigación de E. Villagra, 2018

De esta forma la opción de transformar y complementar los actuales proyectos de metro, entendiéndolos prácticamente como proyectos transitorios, es decir, que tienen una proyección mayor en el tiempo y que forman parte de una gran estructura urbana de carácter metropolitano, que tiene aún fases por completar. Permite plantear nuevas zonas de regeneración detonadas por las estaciones de metro, que pueden adoptar el carácter de proyectos urbanos para la ciudad.

Considerando la idea de que los proyectos urbanos son en sí mismos, también una herramienta de regeneración y que su implementación puede enmarcarse dentro de la integración de elementos preexistentes, recuperación de barrios, zonas patrimoniales, dotación de nuevos equipamientos, centros de servicios y principalmente espacios públicos.

Esta idea de intervenciones más amplias, se presenta como una alternativa a problemas cualitativos y en este caso particular como una oportunidad a la precariedad de entornos urbanos más vulnerables a nivel social, espacial y urbano:

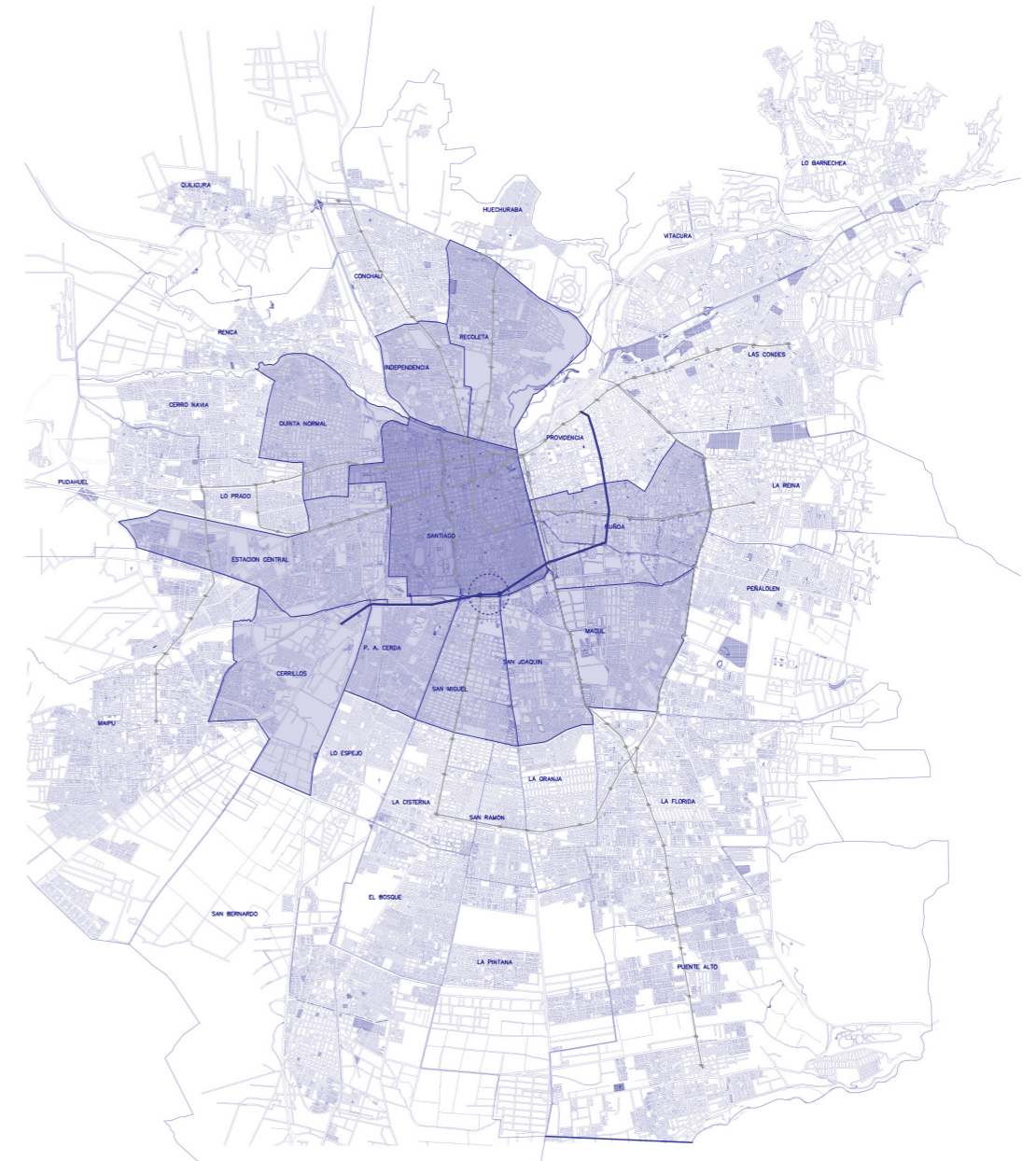
“Repensar el espacio y el tiempo como producciones sociales, evoca la necesidad de plantear que más allá de la racionalidad instrumental que mantienen los planificadores urbanos y las intervenciones tecnócratas de los urbanistas, espacio y tiempo representan producciones sociales”

(Jirón, Mansilla)

Estaciones Franklin y Bío Bío

El caso de las Estaciones Franklin y Bío Bío, llama la atención por su condición de inserción, en este caso plazas de tipología aislada, ubicadas en la zona del pericentro, con cercanía a barrios históricos, comerciales, residenciales y parques públicos de gran escala urbana, pero con altos niveles de fragmentación y deterioro, debido a su condición de ex zona industrial y periurbana.

Como una oportunidad de regeneración para áreas cercanas al sector de Franklin y Bío Bío, se eligen ambas estaciones como punto de partida al lugar de intervención, rescatando su cercanía a áreas centrales en pos de un modelo de ciudad más compacta y su potencial de transformación.



Emplazamiento Estaciones Franklin y Bío Bío
Pericentro de Santiago
Fuente: Elaboración Propia



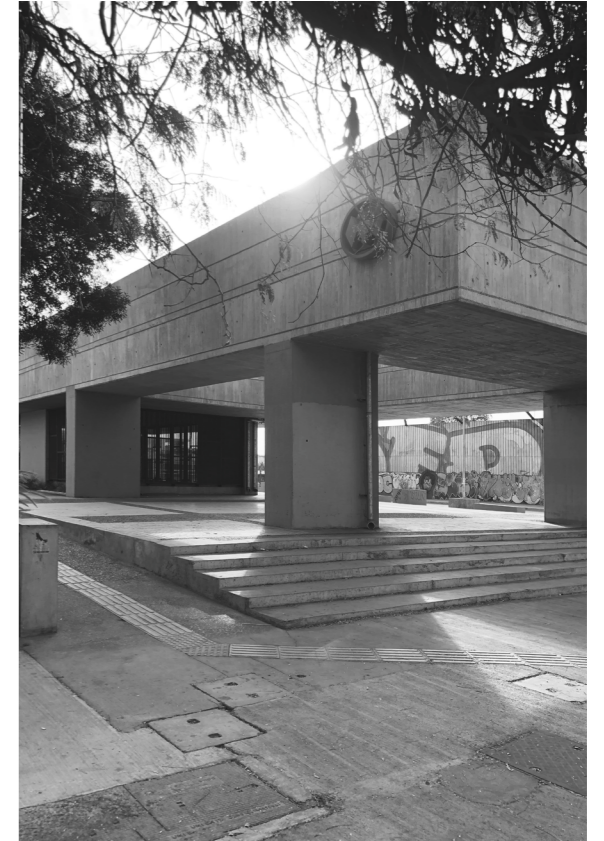
Estación Franklin

Fuente: Fotografía de la Autora



Estación Franklin

Fuente: Fotografía de la Autora





Estación Bío Bío

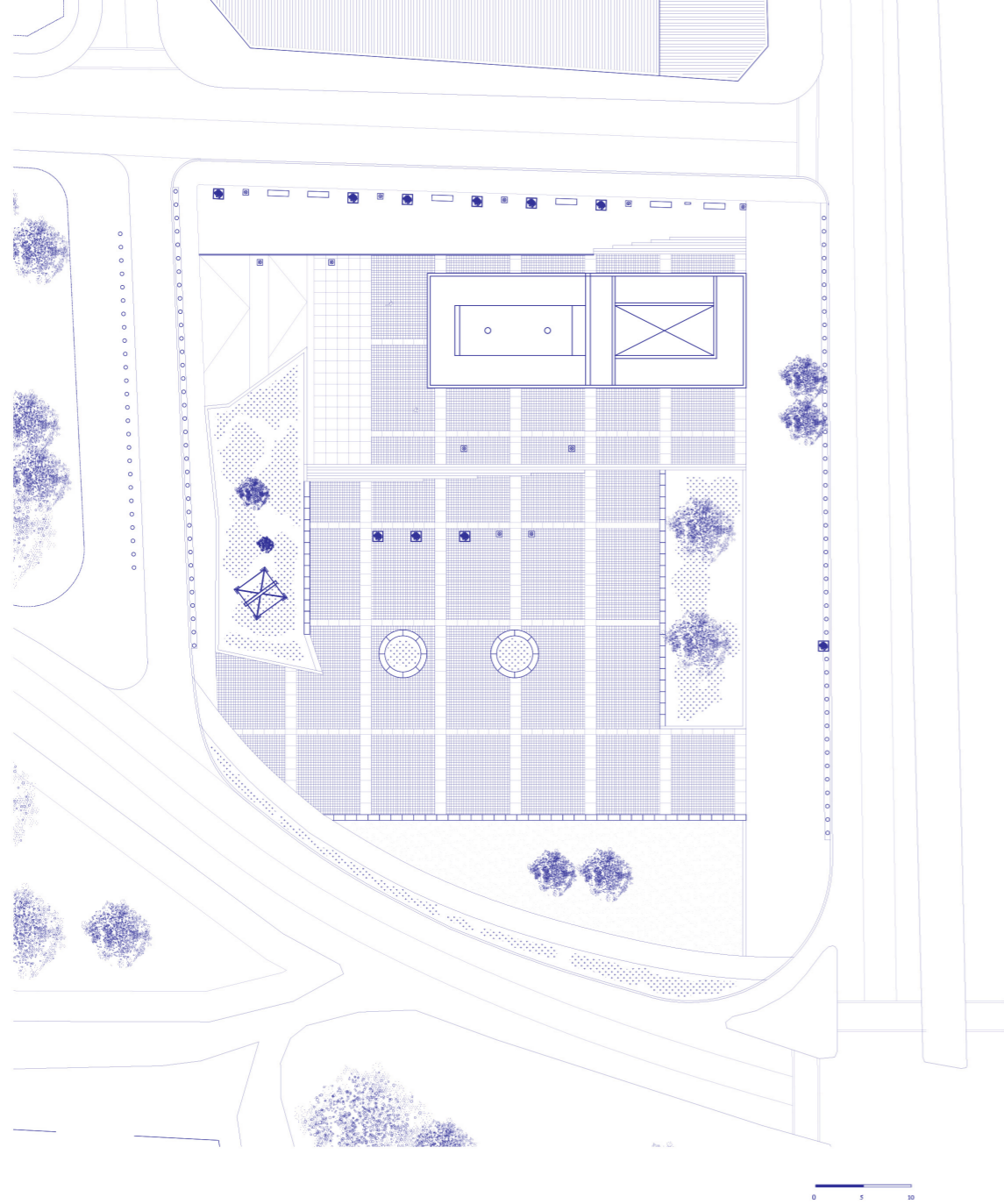
Fuente: Fotografía de la Autora



Estación Bío Bío

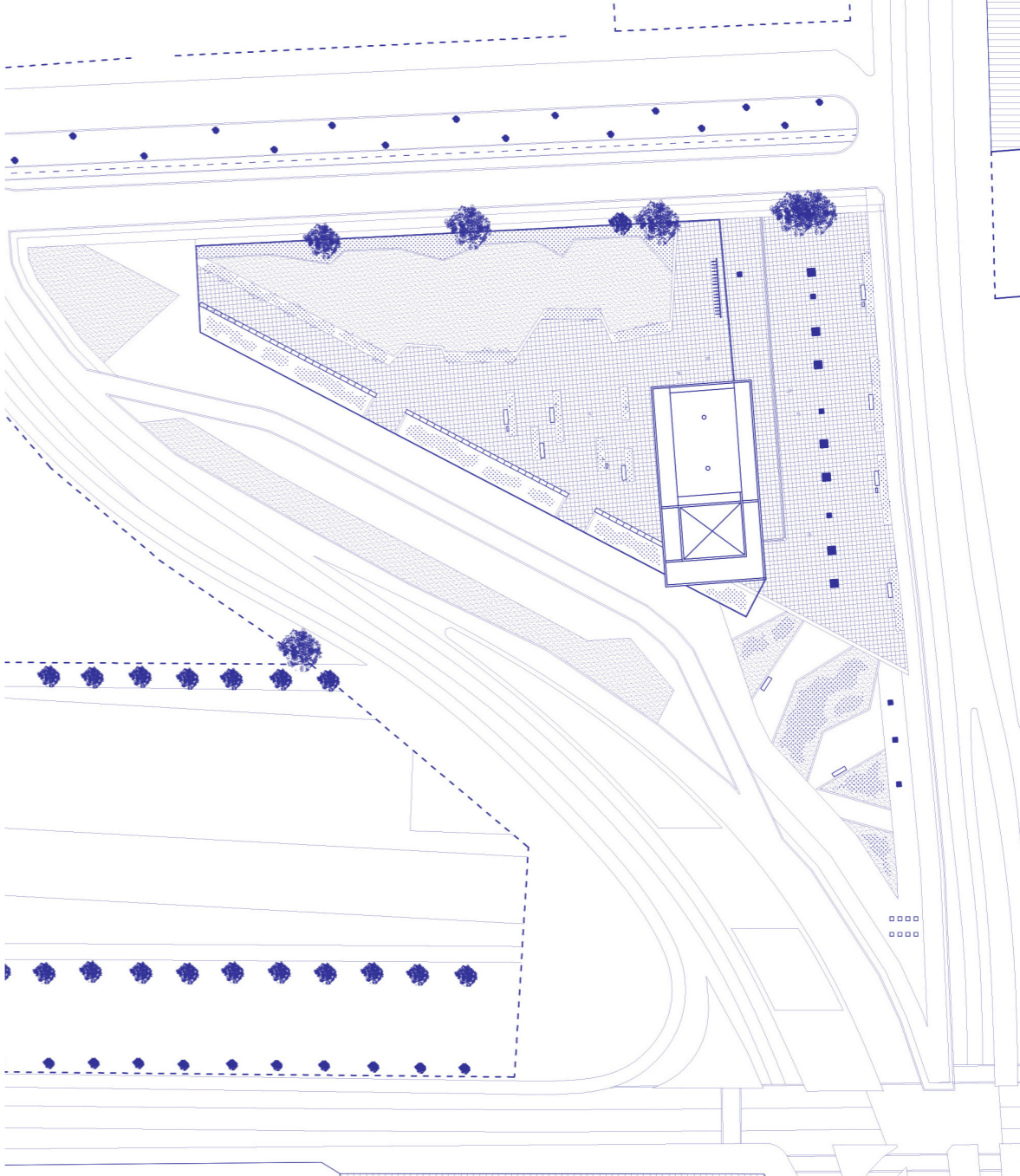
Fuente: Fotografía de la Autora

PLAZA ESTACIÓN FRANKLIN



Fuente: Elaboración Propia

PLAZA ESTACIÓN BÍO BÍO



Fuente: Elaboración Propia

¿Es esto una plaza?

Marcela González Barahona

Sábado por la mañana, a eso de las 11 am, me dejan en el metro, no es mi estación de siempre pero una bastante usada, fue precisamente esta estación la que despertó cierta intuición, quizás porque el problema ahí era demasiado evidente, sin embargo no fácil de comprender. La usaba más bien en horarios festivos, fines de semana, viernes por la tarde, nunca muy concurrida, con alrededores amistosos, plazas, árboles y niños.

Cuando me disponía a conectar mis audífonos, caminando a paso firme pero distraído, con el rumbo exacto clavado en la escalera del metro, se acerca un hombre, más bien un anciano de edad avanzada y expresión desorientada, llevaba el diario del día bajo el brazo y un bastón apoyado con firmeza en ese pavimento devastador... sí, me refiero al de cuadritos.

En su mirar desconcertado, parecía nervioso, como sucede cuando alguien está perdido buscando a cualquier pelagato que se cruce por delante y que inspire algo de confianza para pedir indicaciones.

Señorita disculpe, podría hacerle una pregunta.

Sí, claro, dígame.

Es esto una plaza? -Apuntando a la pequeña plazoleta de la estación del metro-.

Algo extrañada ante dicho cuestionamiento respondí:

mmm, eso parece.

Obviamente poco convencida de que ese pellizco de cemento repleto de bancas, basureros y tres árboles raquíticos sin mucho futuro pudiese llamarse por excelencia plaza, la sorpresa para mi vendría con su siguiente comentario.

Pero es terrible! -Exclamó-. Es inhumano dejar este lugar así, antiguamente esto era puro campo, habían árboles inmensos cerca del canal, nos tirábamos en bici por la orilla, esto estaba abierto, era hermoso.

Pude suponer que hace ya un buen tiempo este señor no volvía a ese lugar, increíblemente transformado desde aquellos días de antaño que recordaba con nostalgia. No sabía muy bien qué decirle, cómo justificar lo que la modernidad había instalado allí, orden y progreso -como llamarían algunos-, me sentí estúpidamente responsable de dar una explicación, eran las nuevas generaciones las que se habían encargado de eso. Cómo manifestarle que llevaba un semestre intentando dar respuesta a lo mismo que el se preguntaba ese día, donde mi caso de estudio era exactamente una de esas horribles plazas. Torpemente le dije:

sí, es una pena.

Mientras volvía a mirar alrededor, haciendo calzar sus recuerdos con el nuevo escenario, me interrumpió para agregar:

“Bueno y lo otro que casi me hace llorar, fue La Plaza Egaña. La ví después de que la habían remodelado, si es que a eso se le puede llamar remodelación.

Me causó tanta tristeza ver ese lugar así. Encementado, muerto”

Volví a asentir e intentando transmitir que no había otra persona que entendiera mejor su preocupación y pidiendo disculpas con la mirada por no haber hecho un lugar mejor al que él recordaba con tanto cariño, logré decir algo avergonzada:

¡Lo sé, es de verdad terrible! Yo estudio arquitectura y estoy haciendo mi tesis sobre algo parecido.

!Ah que bien! - Algo aliviado sonrió y se despidió- Bueno suerte y disculpe por haberla molestado, que le vaya bien.

No se si fué simplemente una excelente coincidencia o algo más, pero más allá de todos mis criterios y justificaciones, volví a entender que mis inquietudes tenían un sentido y que mi búsqueda en tan solo dos minutos de conversación, se dió absolutamente por pagada.

Sábado 7 Marzo, 2020.

CUARTA PARTE

*Análisis Contexto Urbano – Centralidad
Metropolitana*

PLAN ANILLO INTERIOR DE SANTIAGO

Plan Maestro Integrado

En el marco de la intervención de áreas pericentrales y propuestas de carácter estructurante, es posible contextualizar la zona de Franklin y Bío Bío bajo en Plan Anillo Interior de Santiago, propuesto en el 2003 por el MINVU, como una de las grandes obras proyectadas para el bicentenario.

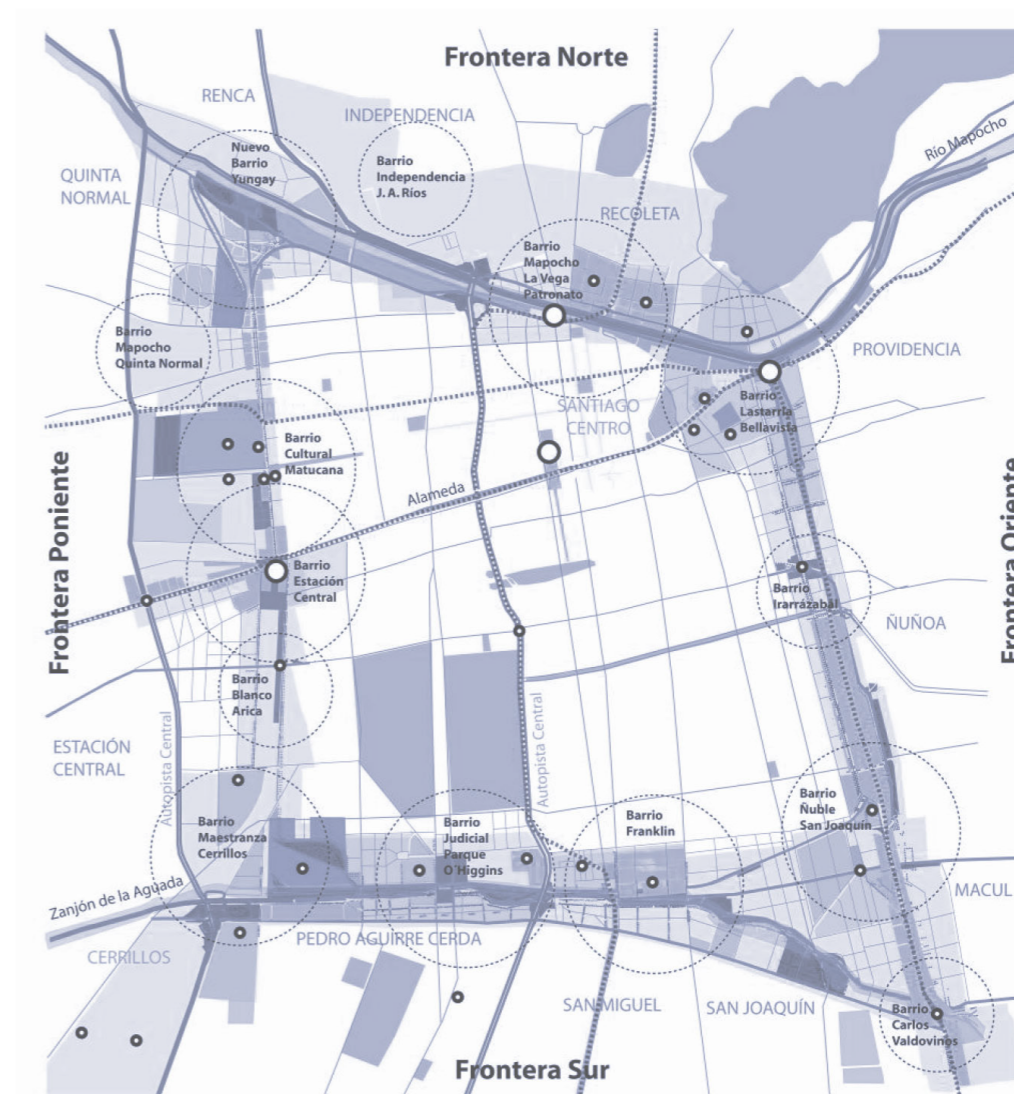
El plan surge principalmente como respuesta al crecimiento expansivo de la ciudad y el despoblamiento de las comunas interiores, esto dado por múltiples factores, entre ellos las políticas de vivienda implementadas desde los años ochenta que tomaron lugar en grandes extensiones de la periferia, la extensión del límite urbano y la rígida estratificación socioeconómica de los sectores de Santiago, que favoreció el desarrollo inmobiliario y de servicios en la cuña oriente y la comuna de Santiago (Morris).

En este sentido al plan comprende los sectores definidos por el **antiguo cinturón ferroviario**, hoy en desuso y la renovación urbana de zonas adyacentes con carácter industrial. Intentando rescatar de esta manera áreas de valor histórico para la ciudad, barrios tradicionales de Santiago y revalorizando la identidad de este trazado.

El anillo propone un plan maestro integrado con repercusiones en distintas escalas y dimensiones. Desde una escala global respecto a la caracterización de la ciudad poniendo énfasis en la **innovación del diseño, espacios públicos y patrimonio**. Pasando por una escala metropolitana que busca reforzar una pericentralidad que concentre equipamientos, transporte y ofrezca oportunidades de repoblamiento, hasta una escala intercomunal proponiendo sectores de actividades especializadas y nuevas áreas de centralidad intermedia (MINVU, 2003).

Bajo la idea de esta iniciativa que considera aspectos normativos, económicos, mediambientales, sociales, demográficos de infraestructura y transporte, se plantea el **potencial de las áreas pericentrales a ser renovadas y regeneradas**. En el caso del proyecto metro de la línea 6 y en particular las estaciones escogidas, se insertan dentro de este plan urbano, reforzando y acelerando procesos de transformación para este sector, potenciando también la idea de regeneración integral y mejoras a nivel cualitativo de zonas preexistentes.

Lamentablemente el plan no fue completado, pero posee lineamientos aún vigentes para la planificación de la ciudad de Santiago.



Proyecto Anillo Interior de Santiago

Fuente: Roberto Morris, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales - Pontificia Universidad Católica de Chile

BÍO BÍO COMO CENTRALIDAD METROPOLITANA SUR

Corredor Zanjón de la Aguada

En base a lo anterior, el plan anillo interior plantea la caracterización de los cuatro segmentos que lo conforman, para este caso las estaciones se insertan en el segmento correspondiente a la frontera sur junto al corredor natural del zanjón de la aguada. Un tramo que configuraba el antiguo límite sur de Santiago y que presentó por mucho tiempo condiciones de extrema pobreza e indigencia. Estigmatizado por la precariedad, bajo el nombre de “La costanera de los Pobres” y en palabras de Pedro Lemebel “ese piojal de la pobreza chilena”.

La llamada frontera sur se plantea como un espacio u oportunidad de constituir un área de centralidad para las comunas del sur de Santiago y con la capacidad de albergar actividades complementarias al centro. Sin embargo, conservando su carácter original en las funciones productivas, de abastecimiento, pero logrando constituirse como un centro de servicios y equipamientos a escala metropolitana.

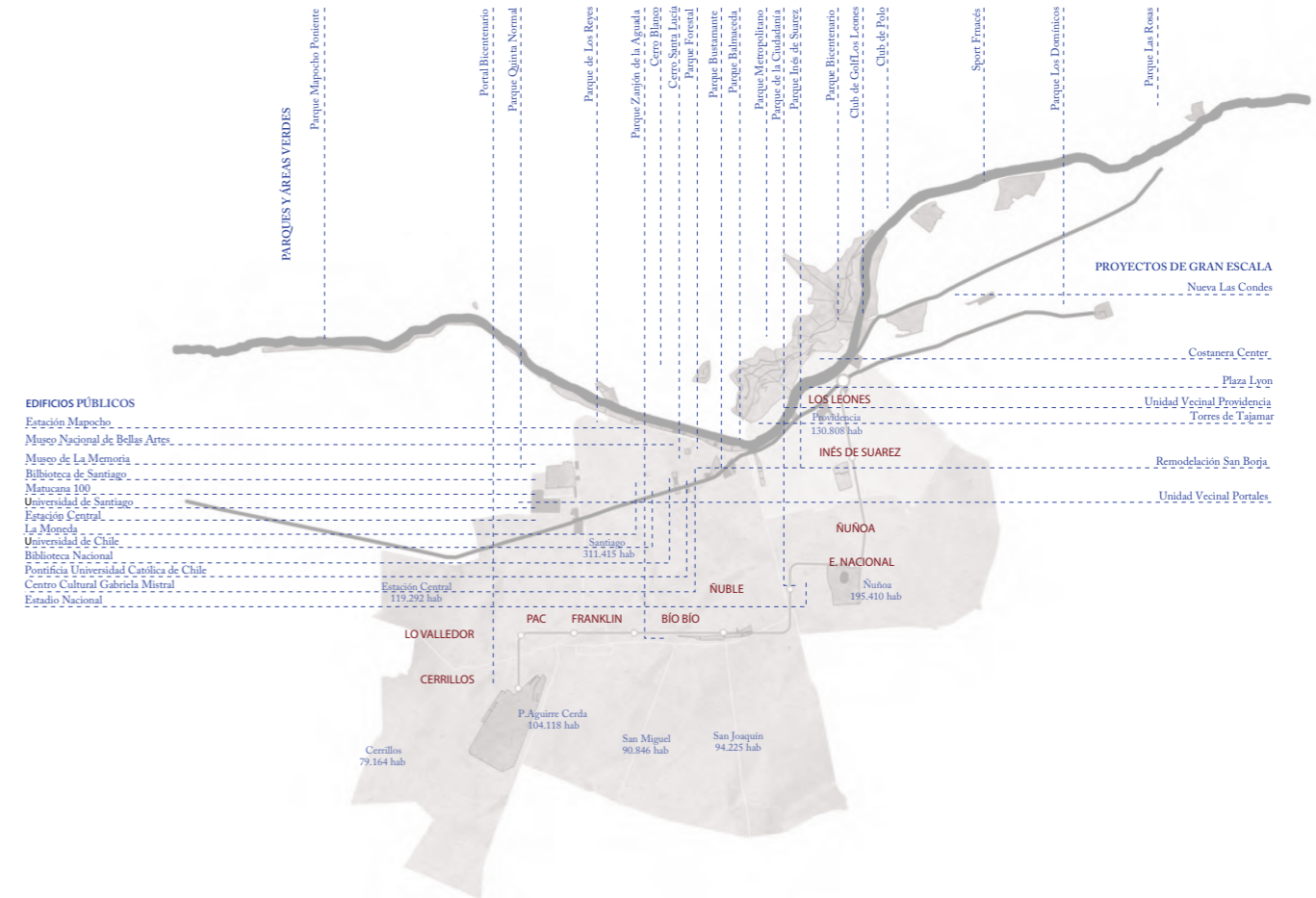
Dentro de este gran trazado y bajo la idea de “Corredor de Equipamiento y Servicios Parque de la Aguada”, **Bío Bío se proyecta como uno de los núcleos de centralidad** en el cordón, sin embargo intentando continuar con la caracterización de “Zona Productiva”, sin embargo intentando armonizar dichos usos con los de renovación, equipamiento y usos habitacionales.

Por supuesto que la llegada del metro complementa esta intención de área metropolitana y su estratégica locación respecto a los ejes norte-sur, su vínculo con barrio Franklin y las potenciales áreas residenciales aledañas, además de la gran oferta de terrenos posibles para ser reconvertidos.

Sin embargo, su condición de área metropolitana se encuentra en un estado evidentemente poco consolidado, debido a la **ausencia de edificios públicos, equipamientos importantes y nuevos proyectos de escala urbana** a excepción del actual parque Víctor Jara. La inexistencia de una continuidad urbana en el sector y el impacto de nuevos proyectos inmobiliarios de carácter residencial, deterioran la percepción respecto a la calidad del entorno y su paisaje urbano aún marcado por su antiguo carácter industrial.

En este punto la relevancia que toma el barrio Franklin como barrio comercial, productivo e histórico, constituyen parte importante del rol metropolitano de Bío Bío a nivel de identidad cultural, funcionamiento y siendo este uno de los sectores de convergencia intercomunal más relevantes en la zona sur.

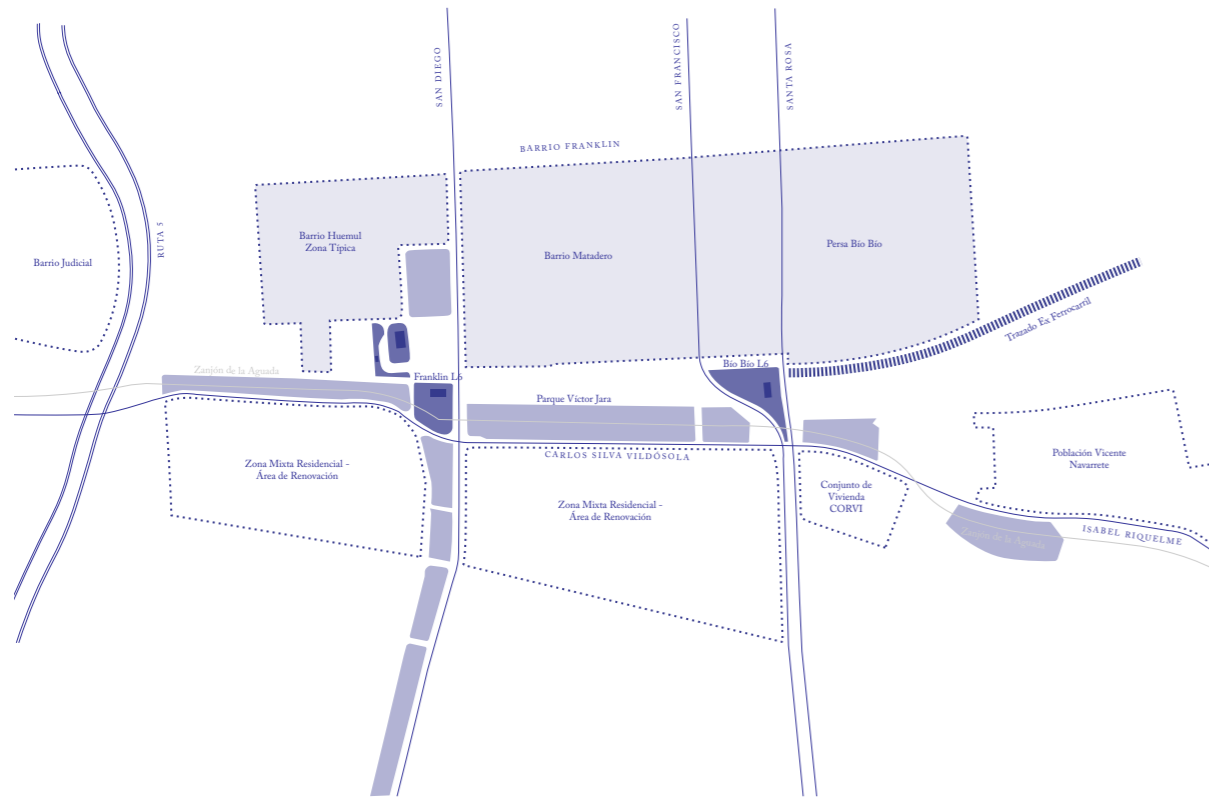
La consolidación de esta área y su recuperación como lugar de alta actividad urbana, con dotación de nuevos espacios públicos y equipamiento metropolitano, constituyen una oportunidad de regeneración indiscutible para el pericentro de Santiago.



Ubicación Respecto a Equipamientos en Santiago

Fuente: Elaboración en base a publicación ARQ 98

DIAGNÓSTICO LOCAL



Emplazamiento Plazas de Metro en relación a Elementos Estructurantes
Barrios - Vías Principales - Espacios Públicos

Fuente: Elaboración Propia



Zona Comercial

- 1.- **Concentración de Usos** Comerciales en sector norte a estaciones de metro. Poca diversificación de usos.
- 2.- **Eje Placer**, consolidado como acceso peatonal desde el Metro Franklin L2 hacia el sector de Bío Bío, concentración de galpones, Persa, actividades y recorridos peatonales en torno a este eje.

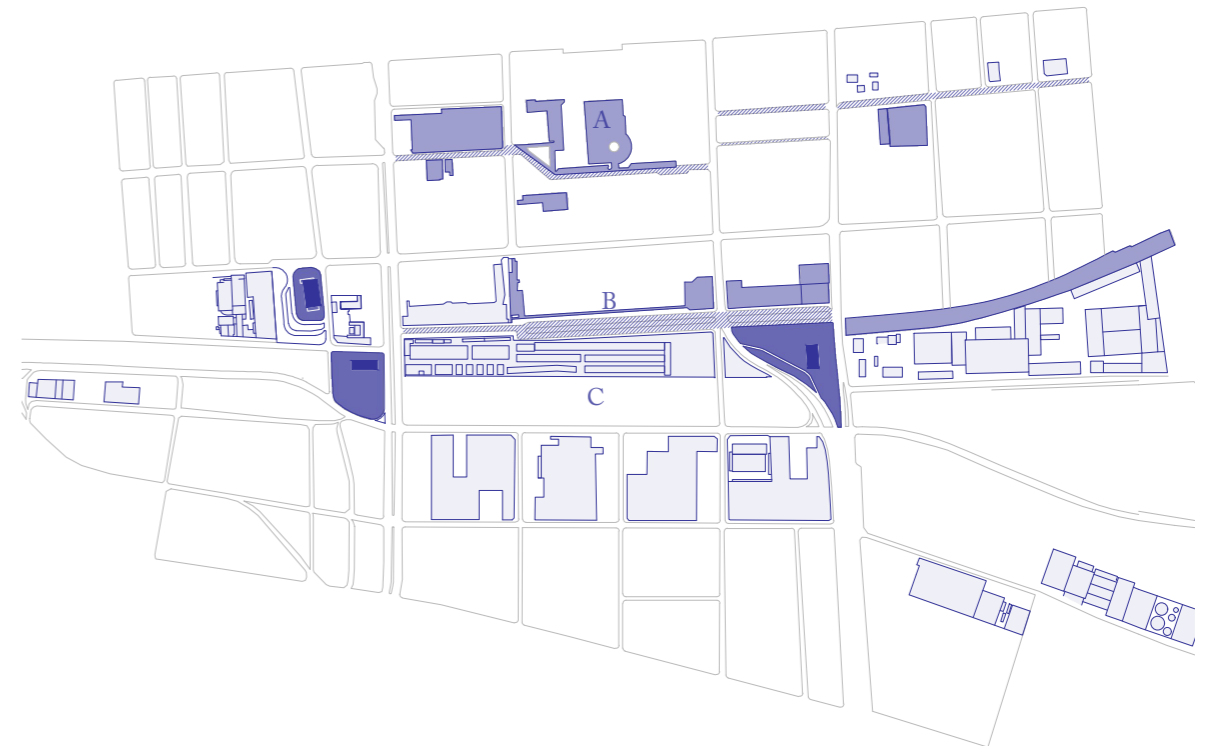
Fuente: Elaboración Propia



Zonas Residenciales

- 1.- **Dispersión de zonas residenciales** lejos del entorno inmediato a las estaciones.
- 2.- Áreas de **crecimiento inmobiliario en altura** en zonas aledañas a estaciones, principalmente Franklin y eje Carlos Silva Vildósola.
- 3.- **Diversidad de tipologías** residenciales, entre ellas conjuntos históricos.

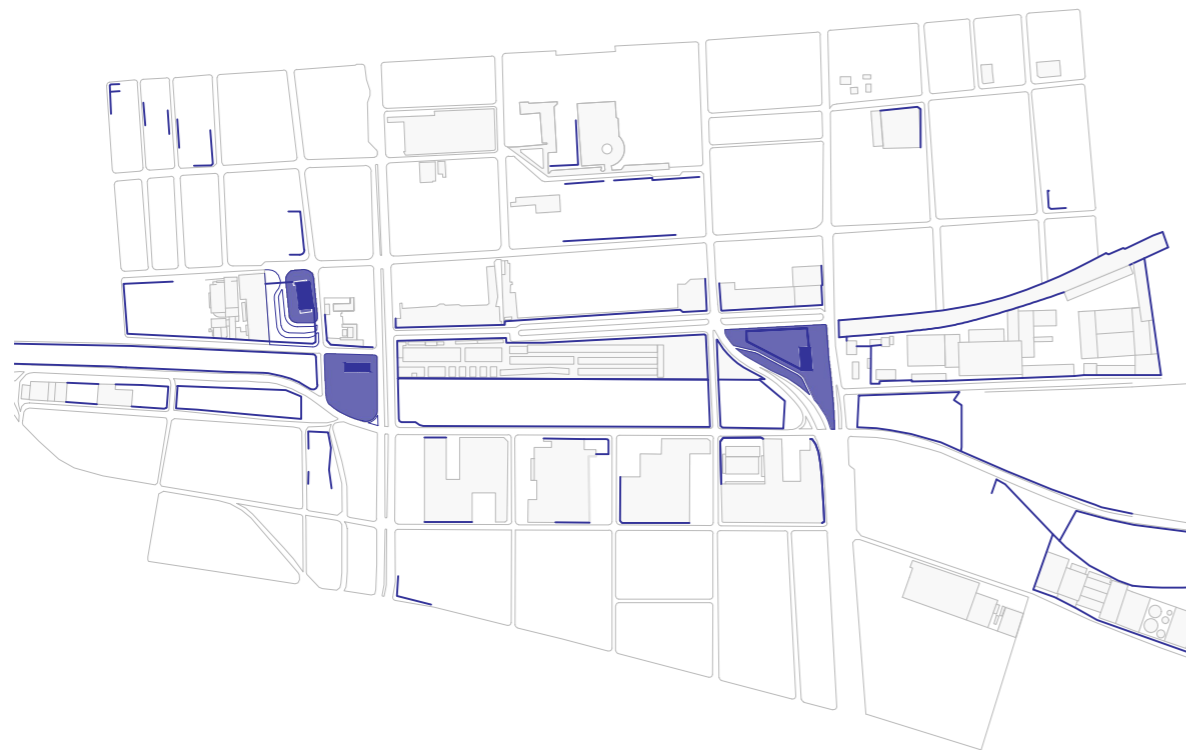
Fuente: Elaboración Propia



Elementos de Degradación

- 1.- Concentración de **Usos no compatibles** en alrededores y bordes inmediatos a las estaciones de metro:
 - A.- Sectores de **estacionamientos en superficie** hacia Franklin.
 - B.- Grandes extensiones de **usos industriales y comercio cerrado**.
 - C.- Calles más utilizadas como estacionamientos durante fin de semana.

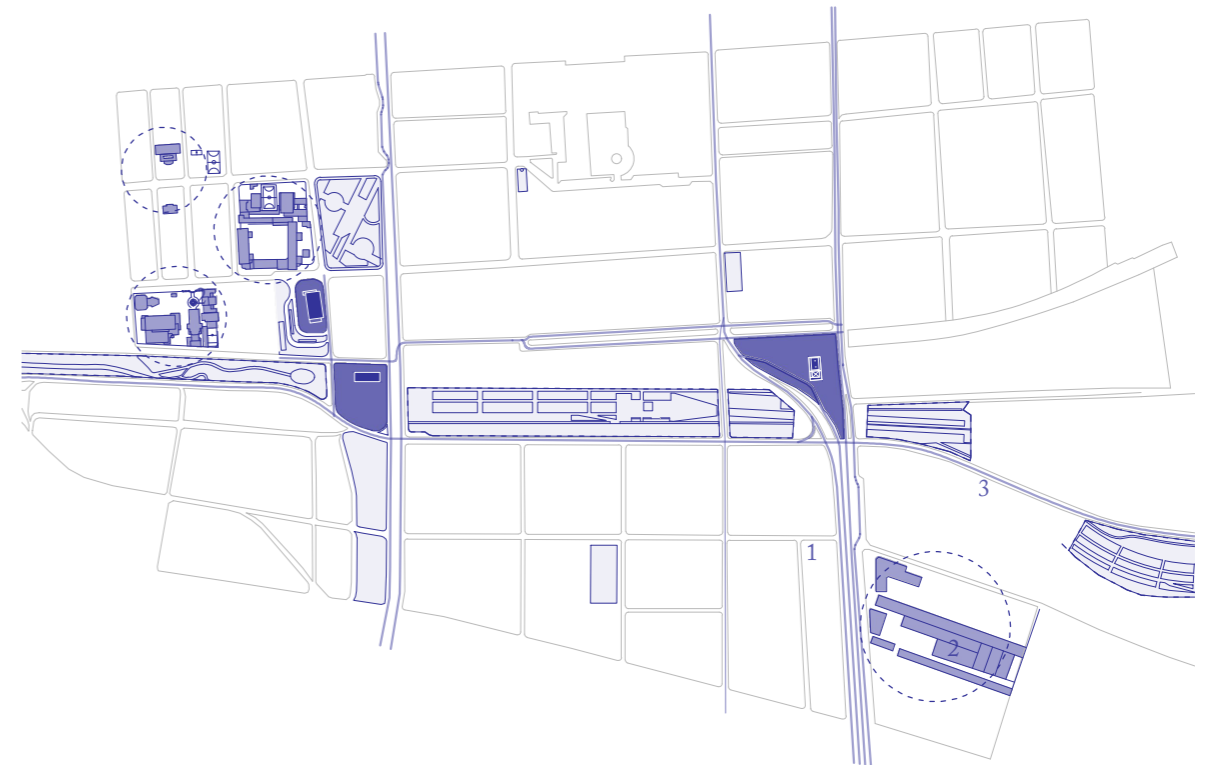
Fuente: Elaboración Propia



Elementos de Degradación

Cierres perimetrales continuos, inactividad de los bordes, deterioro de los alrededores. En el caso de los parques, se diferencia por el uso de cierres que permiten visibilidad.
Cierres opacos como situaciones más críticas.

Fuente: Elaboración Propia

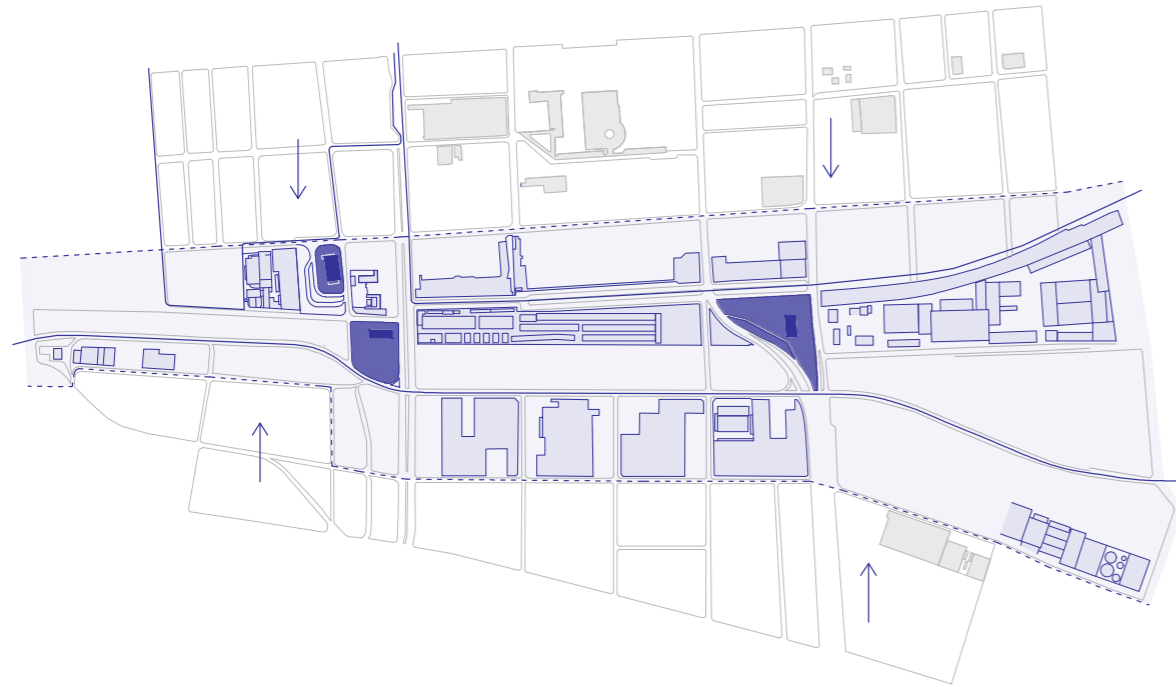


Falta de Continuidad Urbana

- 1.- **Fragmentación vial** por ejes de alto flujo y corredores de transporte sobre espacios públicos.
- 2.- **Baja concentración de equipamientos** y edificios públicos en alrededores del metro.
- 3.- Fenómeno de **"isla"** en zonas de **parque y plazas** por uso de cerramientos continuos y fragmentación vial.

Fuente: Elaboración Propia

ESTRATEGIAS ZONA DE REGENERACIÓN

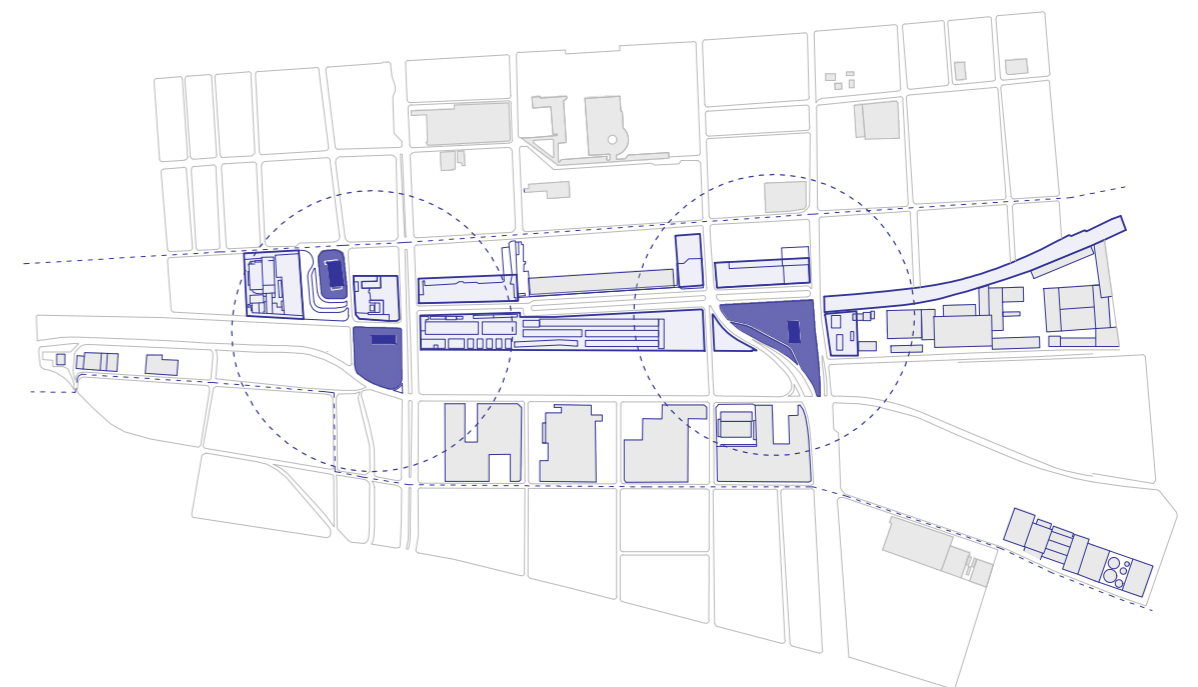


Definición de una Zona de Regeneración

Área comprendida en el entorno cercano a las estaciones de metro, con concentración de usos industriales cerrados y deterioro del paisaje urbano.

Zona proyectada como banda de equipamiento y espacios públicos, vínculo entre diversidad de usos, elementos estructurantes, barrios y patrimonio.

Fuente: Elaboración Propia

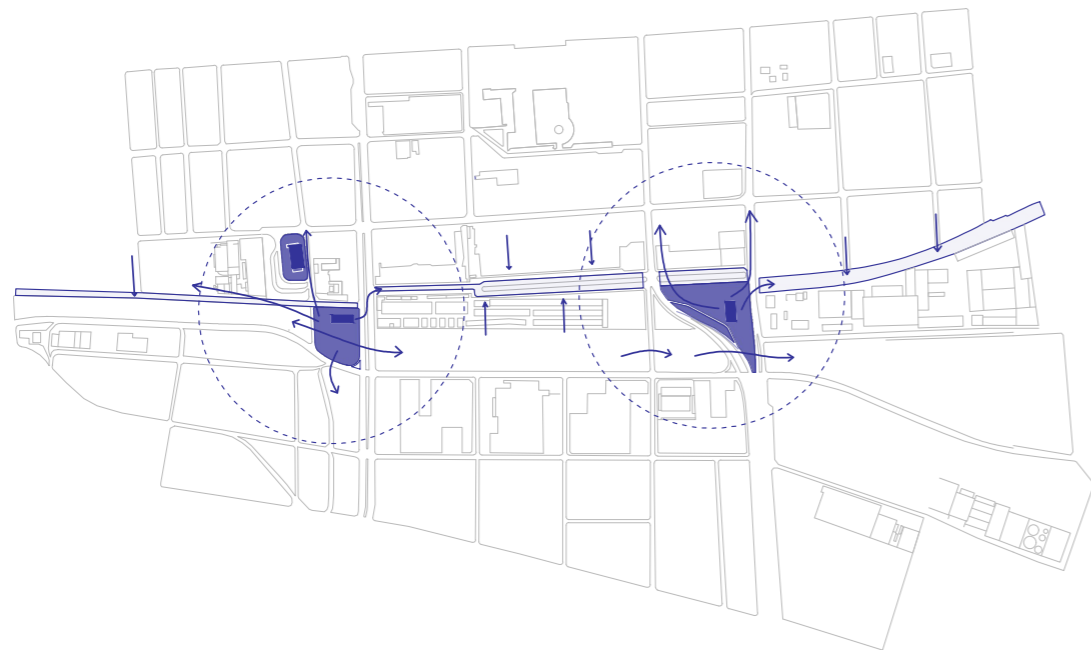


Polos de Equipamiento y Proyectos Públicos

Dotación de edificios públicos en el entorno inmediato a estaciones de metro, utilizando espacios degradados o no compatibles.

Renovación de usos de suelo en el área de regeneración, preferentemente vivienda de densidad media, equipamientos comunales e intercomunales, comercio y actividades que permitan el uso público.

Fuente: Elaboración Propia

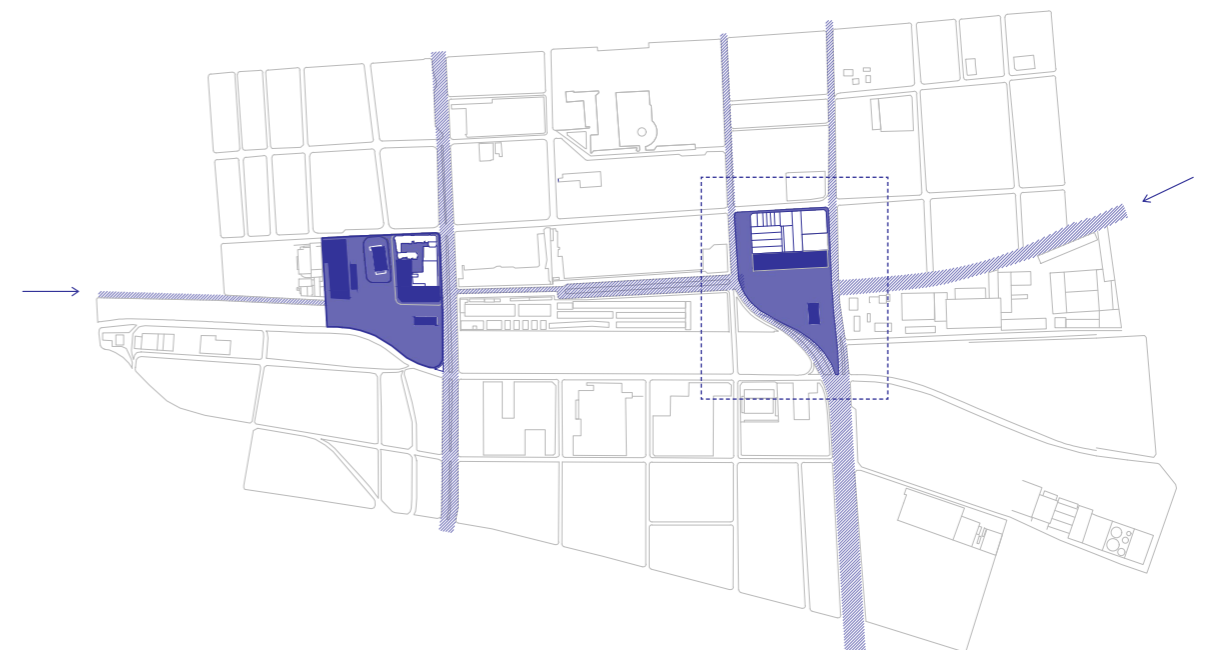


Nuevos Vínculos desde el Metro

Nuevos **accesos y trazados peatonales** a los distintos sectores de Franklin, áreas residenciales y parques, que permitan la continuidad de una movilidad lenta desde el metro.

Recuperación del obsoleto trazado oriente - poniente e intervención de sus bordes. Permite vincular límite norte y sur entre las distintas comunas, además de la continuidad entre estaciones.

Fuente: Elaboración Propia



Continuidad Sobre Áreas Fragmentadas

Unificación de tejidos fragmentados por vialidad, incorporando las plazoletas de tipo isla a elementos preexistentes.

Conformación de un sistema de **macromanjanas** que permita incorporar las salidas del metro a un conjunto de equipamientos y nuevos edificios públicos.

Tratamiento de amortiguación a vías estructurantes.

Se define la estación Bío Bío como **zona de intervención de proyecto**.

Fuente: Elaboración Propia

PAISAJE INDUSTRIAL BARRIO FRANKLIN

Franklin como Barrio Histórico

Franklin forma parte de los tradicionales y populares barrios comerciales de Santiago, que se caracterizaron en algún momento por abordar un rubro en particular o concentrar dinámicas propias que han otorgado cohesión a estas heterogéneas unidades. Si bien tuvieron puntos de partida comunes basados en la producción, el trabajo y el comercio, hoy en día funcionan como centros vitales de socialización e intercambio para la ciudad.

Es por ello que su valor histórico y cultural es innegable, la trascendencia y aún constante actividad con la que protegen sus límites, lleva a pensar por supuesto en cómo la ciudad ha intentado incorporarlos a su contemporaneidad, incluyendo nueva infraestructura, nuevos usos, etc. Sin embargo, la poca prolijidad y la falta de sensibilidad en esa intervención, puede probablemente degradar más que realmente brindarles el soporte que necesitan y quitarles el estigma de pobreza o marginalidad con el que muchos de estos sectores cargan.

Franklin en este sentido se caracteriza por su pasado industrial asociado al trazado de circunvalación del Ex Ferrocarril y la desaparecida Estación San Diego, consolidándose como puerto de abastecimiento, producción y fuente laboral para el Gran Santiago.

Patrimonio Industrial

En parte la identidad que Franklin posee hoy en día se debe a la presencia de remanentes propios de su época industrial, que inicia en 1847 con la inauguración del Matadero Público y se mantiene posteriormente con la instalación de fábricas asociadas a la curtiembre, el calzado, el vidrio, entre otras. Franklin asumió todas las transformaciones asociadas a esos procesos, desde la instalación de un núcleo productivo prácticamente rural a la llegada de edificios industriales, el asentamiento de las migraciones desde el campo y el establecimiento de las poblaciones obreras.

El legado industrial en este sentido ha sido determinante en la configuración del paisaje urbano de este sector, conservando aún escalas, alturas y grandes dimensiones. De esta manera la caracterización de sus alrededores por grandes naves y pabellones, así como también por las extensiones más recientes han ido construyendo un paisaje industrial heterogéneo dentro del actual tejido urbano.

La existencia también de grandes paños vacíos, remanentes de antiguos patios de obra o la demolición de antiguas estructuras, denota la apertura y baja densidad en algunos sectores cercanos al zanjón de la aguada.

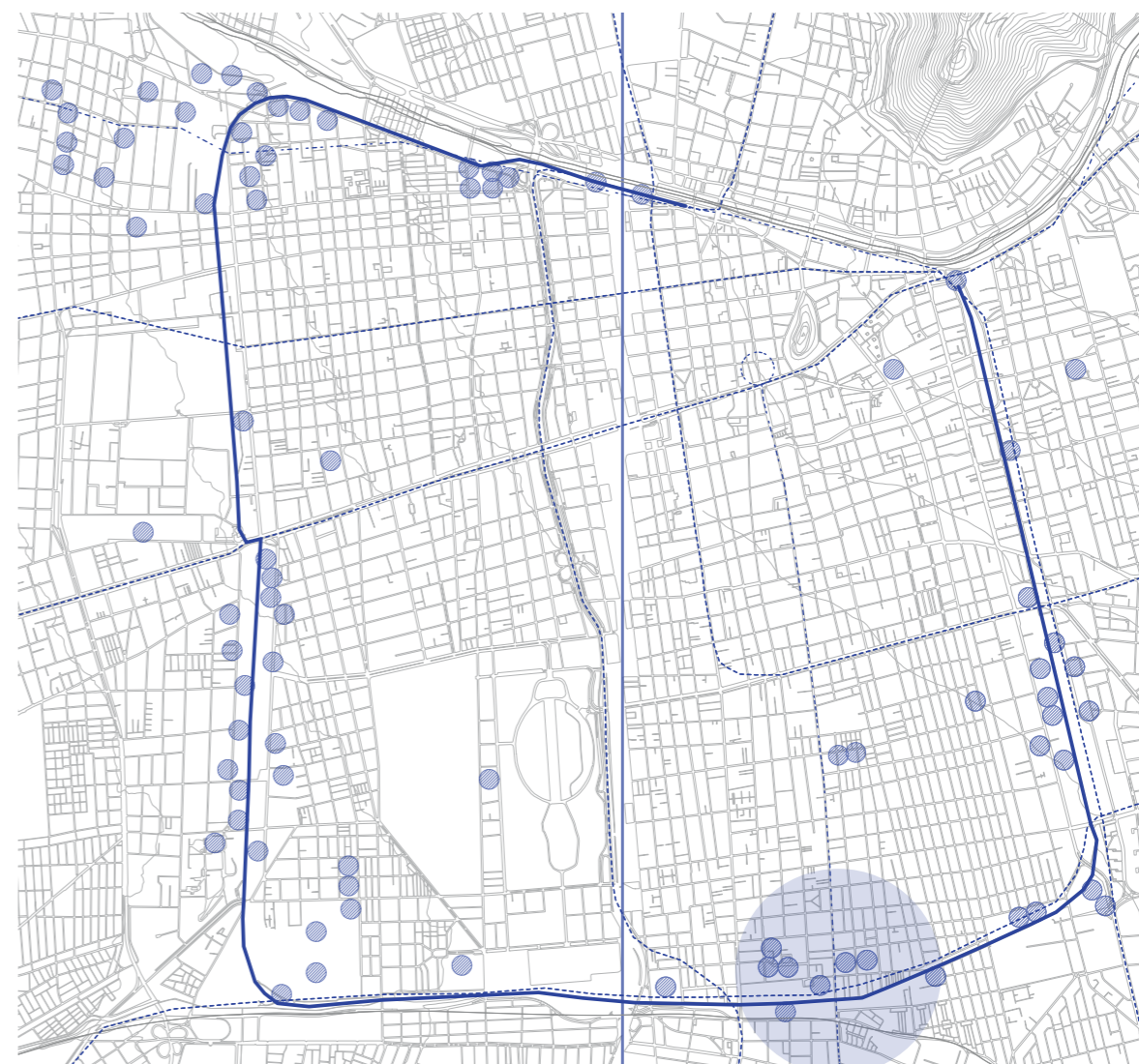


Manzana Industrial Barrio Franklin, en la imagen se observan tres tipologías de galpones industriales.

Fuente: Thomas Busch



Manzana Industrial Barrio Franklin.
Fuente: Thomas Busch



Patrimonio industrial en torno al Ferrocarril de Circunvalación
Fuente: Elaboración en base a Tesis de Magister Thomas Busch, Plano Original Pizzi, Marcela; Valenzuela, Maria Paz; Benavides, Juan.

NAVES INDUSTRIALES Y ESTRUCTURAS ESPACIALES

Galpones y su Reconversión al Espacio Público

Lo que presenciamos hoy son esos registros materiales e inmateriales de actividades de otra época, que colonizamos de nuevos usos algo más contemporáneos y que dieron como resultado esa forma de ocupación tan particular que define a Franklin. Se consolidaron así enormes naves industriales, con amplias luces, caracterizados por la repetición de elementos prefabricados en hormigón y en acero que hoy en día se consolidan prácticamente como **nuevas tipologías de espacio público**, similares incluso a las galerías y paseos del centro, que además de funcionar en sí mismos, desbordan su contenido hacia la calle.

Los fines de semana, cuando el barrio llega a su capacidad máxima de funcionamiento, los límites materiales entre recintos prácticamente desaparecen, alcanzando una continuidad envidiable para cualquier espacio público.

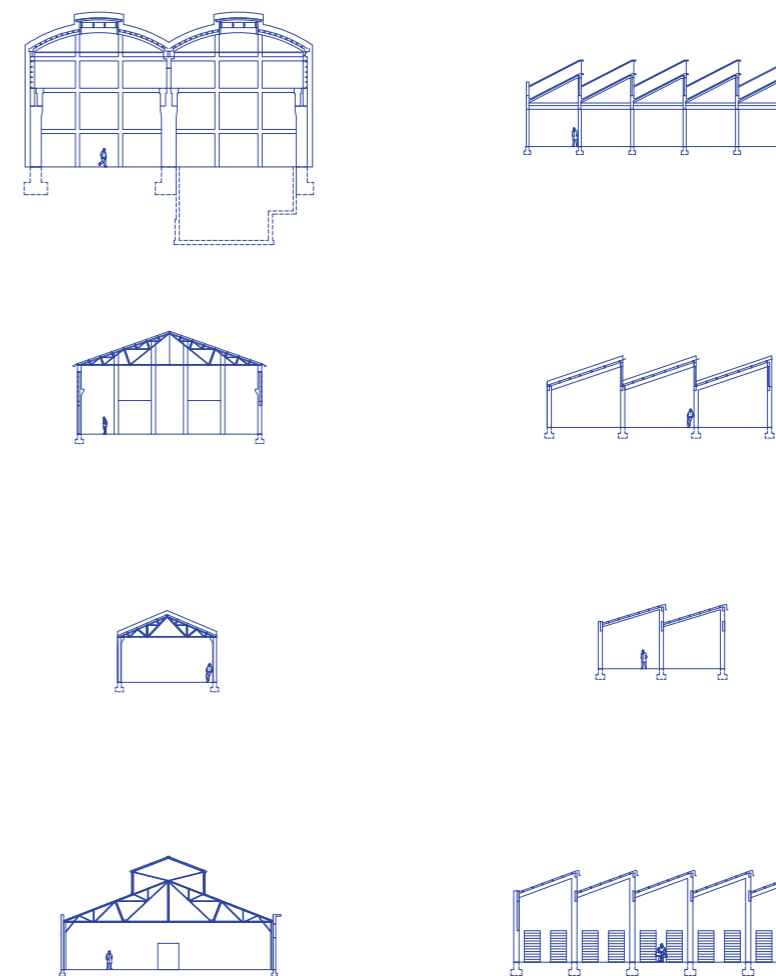
Sin embargo la consolidación de estos galpones comerciales, tiene que ver con un fenómeno previo, relativo a la crisis y la pobreza, es principalmente la expansión del comercio ambulante. Para el caso de barrio Franklin, se asocia su explosión con la crisis económica de 1929, que tuvo como consecuencia la salida de la gente a las calles para la venta de sus productos, originando así el llamado “Mercado

Persa”. Esto se vio agudizado con las sucesivas crisis del país, otorgando nuevos espacios de venta dentro de los inactivos galpones del sector. Fue en los 90’ donde se techaron grandes extensiones de terreno disponible, para formalizar y consolidar el persa de Santiago.

Así este eclecticismo industrial, ha consolidado un sector con **secuencias espaciales** profundamente particulares determinadas por el tránsito interior entre todas las diversas tipologías de naves industriales y su vínculo informal con el exterior.

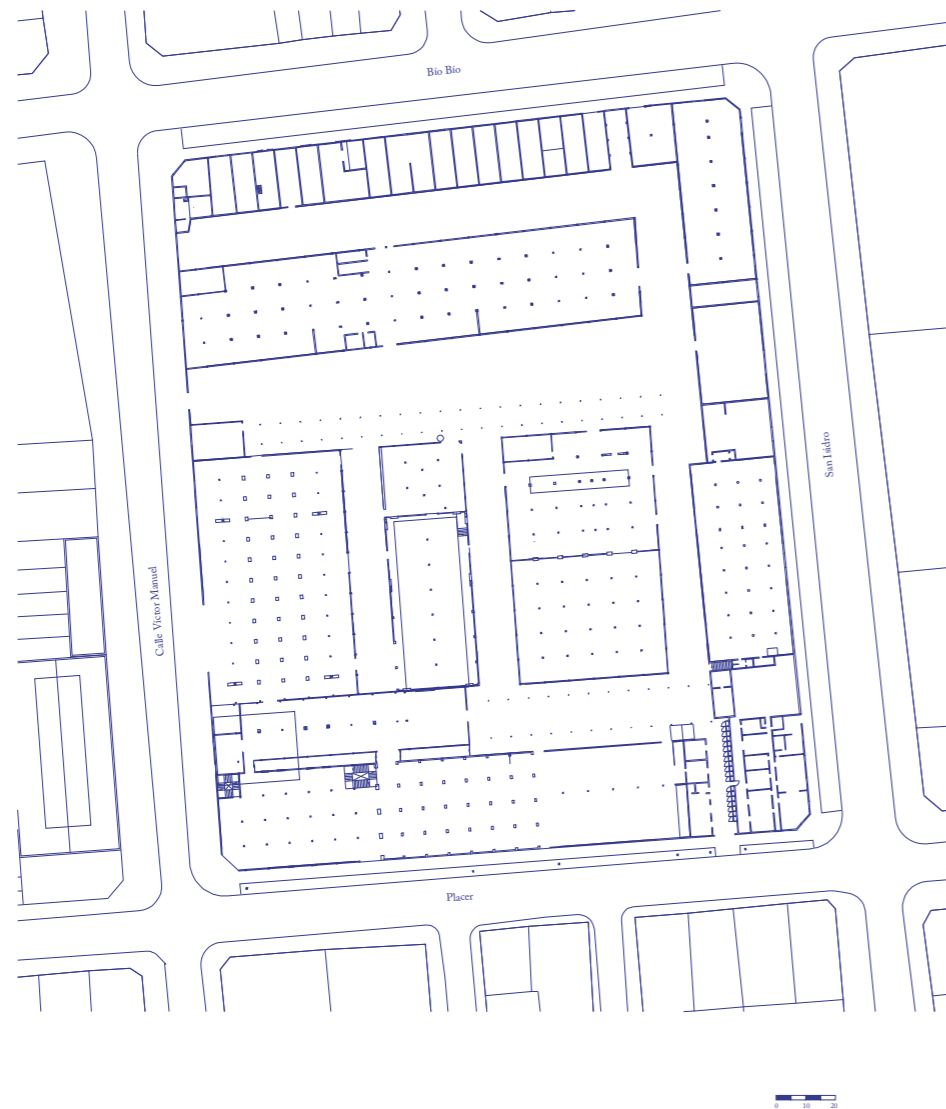
Hasta hoy la disputa del espacio entre lo formal y lo informal que sucede en el exterior, no solo referido a actividades comerciales únicamente, sino también a vivienda, manifestaciones culturales, de interacción, etc. es un elemento constituyente de su identidad local, muchas veces menospreciado por su condición de precariedad, pero que busca ser rescatado como forma de apropiación y activación de lo colectivo.

Hoy en día Franklin intenta impulsar nuevas transformaciones y puesta de valor de su patrimonio material e inmaterial. Entendido como un barrio popular y accesible dentro de la ciudad.



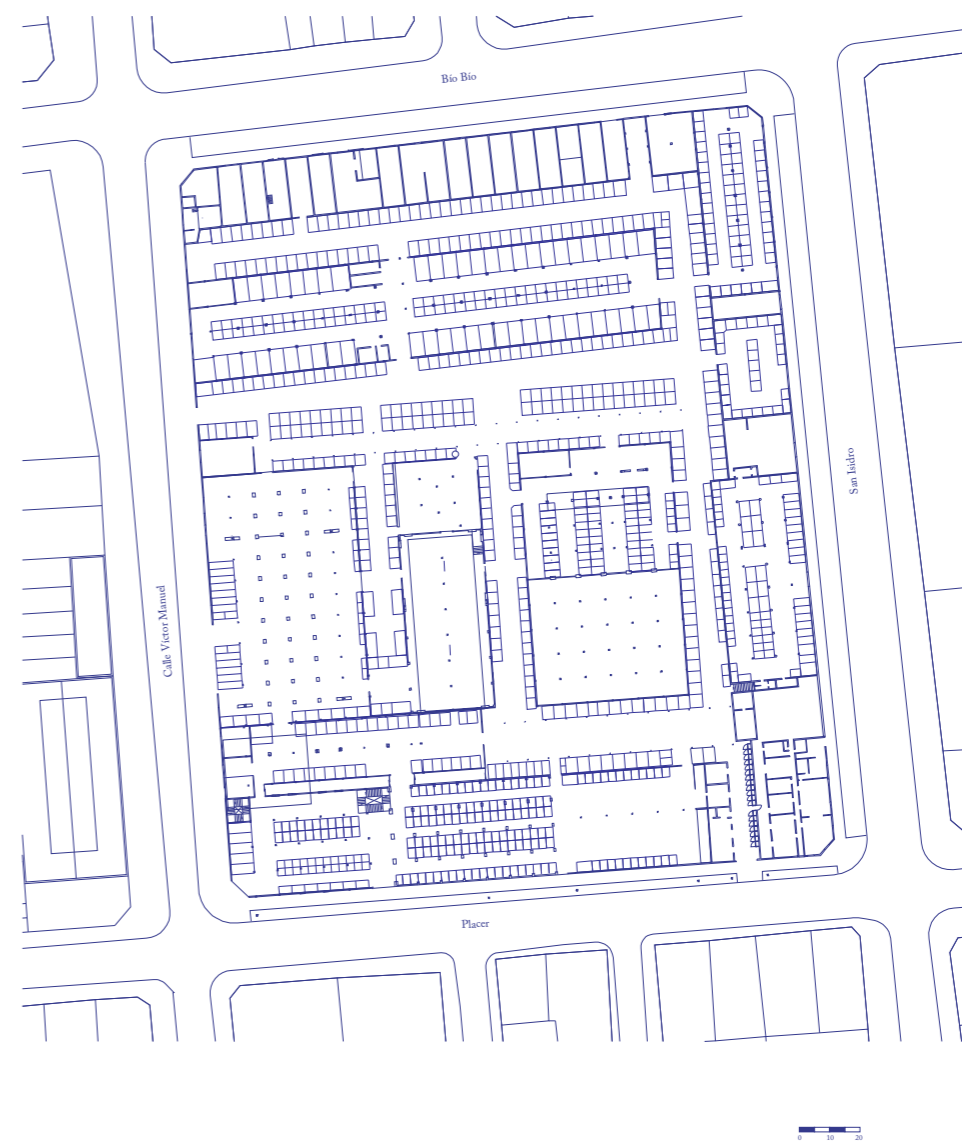
Secciones de Edificios Industriales Existentes en Franklin

Fuente: Tesis de Magister, Thomas Busch.



Planta de Sector Víctor Manuel, Persa Bío Bío.
Pabellones Industriales y recintos interiores.

Fuente: Archivo XXI Bienal de Arquitectura



Planta de Sector Víctor Manuel, Persa Bío Bío.
Se observan los antiguos pabellones industriales y su actual ocupación por
locales comerciales. Formando un complejo interior público.

Fuente: Archivo XXI Bienal de Arquitectura



Ocupación Interior - Galpón Abovedado en Persa Bío Bío

Fuente: Thomas Busch



Ocupación Interior - Ex Curtiembre Persa Víctor Manuel

Fuentes: La Tercera; Archivo XXI Bial de Arquitectura



Ocupación Interior - Estructuras Recientes

Fuente: El Ciudadano; Thomas Busch



Atmosfera Interior - Condiciones Lumínicas

Fuente: Thomas Busch

Persa Bío Bío

Es el espíritu del viejo Persa el que congrega a los busquillas y coleccionistas de todas las edades y a los nostálgicos. Se trata del Persa Víctor Manuel, ubicado en la esquina de la calle del mismo nombre con Bío-Bío. Alrededor de él se instalaban antaño los callejeros, que privilegiaban los artículos intrínsecamente cachureros y más baratos. Seis galpones de antigua construcción cobijan entre sus tres mil locatarios a antológicos monarcas, como el rey del control remoto o el de los marcos para lentes, y concentran una gran variedad de pequeños tesoros ansiosos de pasar a las manos de algún coleccionista o comprador casual.

A la hora de almuerzo el olor a frituras despierta el apetito de los visitantes, que no se pueden resistir a las empanadas de queso, sopaipillas y pizzas agolpadas en los puestos callejeros, amén de la presencia ya tradicional de Su Majestad el completo.

El galpón n°1, situado en la esquina de Franklin con Víctor Manuel, es bastante heterogéneo. Vinilos, revistas usadas, parafernalia militar y una peluquería conviven con una fuente de soda que ofrece orgullosamente el clásico Sorbete Letelier, "hoy más rico que ayer". Y muy cerca se encuentra el puesto musical de Claudio Morrissey, el devoto chileno número uno del famoso ex cantante de la banda inglesa The Smiths.

A pocos pasos vemos cómo una turba hurguetea frenéticamente dentro de un montón de cajas. "¿Qué está buscando?, Ya, ya, ya no los saque de las fundas, no se pueden revisar con otros discos en la mano". El francés de los vinilos vigila implacablemente a sus melómanos clientes y sabe a la perfección cómo tratarlos y sacarles el máximo provecho. Por eso la mayoría no duda en calificarlo como patudo, pesado y carero. "No le pone los precios a los discos, y según te ve interesado te pega el palo", comenta despectivo el otro vendedor de vinilos más importante del Persa Viejo. Cada cierto tiempo viaja a Europa, principalmente a Francia a abastecerse de sus ofertas. Y la papita la tiene clara: el público metalero, de un fetichismo musical insuperable, es capaz de pagar hasta quince mil pesos por rarezas descatalogadas hace años o cualquier disco difícil de encontrar o de colección.

El bueno, bonito y barato siempre es posible, por lo que el entendido sigue husmeando y si es posible regatea, verdadero arte para el buen persero. Los vendedores ocasionales o simplemente en tránsito se prestan más para este tipo de transacciones: "oiga socito, le lleva un MP3 portátil, baratito", en esos casos de casi obvia procedencia manilarga.

María Carolina Pérez y Leonardo Ríos



Cachureos de Franklin

Fuente: Thomas Busch

QUINTA PARTE

Estrategias e Intervención

LA PROPUESTA EN SUS DISTINTAS ESCALAS

1.- Sistema Público Metropolitano (Metro):

La oportunidad de considerar una red de movilidad pública como el metro, consolidada en términos de uso, dotada de una planificación a largo plazo y de una enorme inversión pública, apunta a la construcción de un sistema de equipamiento y espacios públicos accesibles, conectados entre sí, de alta calidad que puedan complementar el trazado existente. Favorecer la idea de que transporte, ciudad y espacio público puedan pensarse en conjunto, tomando provecho de la capacidad transformadora de una línea de metro, permite pensar que si cada estación de metro fuese proveedora de infraestructura pública diversa, en sus diferentes puntos subterráneos o en superficie, mejoraría la accesibilidad a equipamiento y espacios públicos de muchos sectores de la ciudad.

2.- Regeneración Urbana (Sector Industrial - Barrio Franklin):

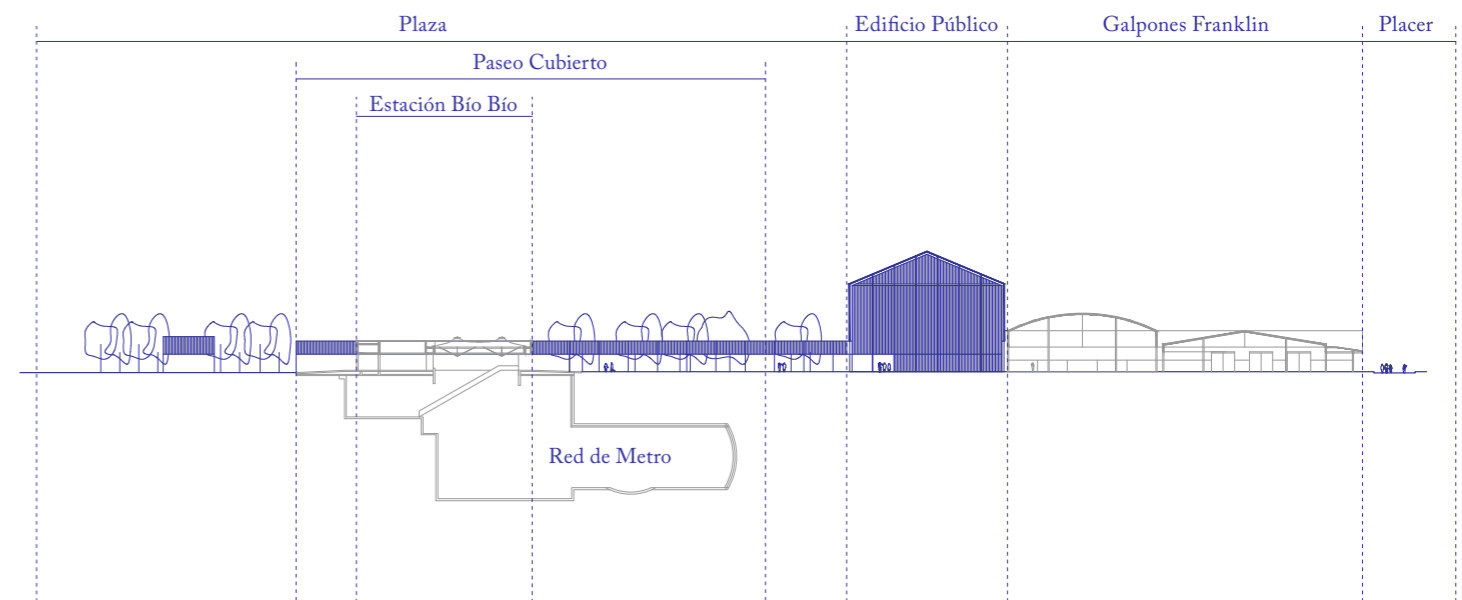
La intervención debe insertar este dispositivo de espacio público en un plan de regeneración específico para el barrio o lugar en que se posiciona. Esto con el fin de que pueda reconocer su entorno, lograr una propuesta identitaria y ordenar los procesos de transformación que se generarán a futuro desde su llegada. Esto involucra propuestas para nuevos usos de suelo en terrenos aledaños, propuestas de conectividad integral, para peatones y bicicletas, además de transformaciones a la vialidad en superficie y una continuidad de plazas y parques.

3.- Plaza - Paseo Público:

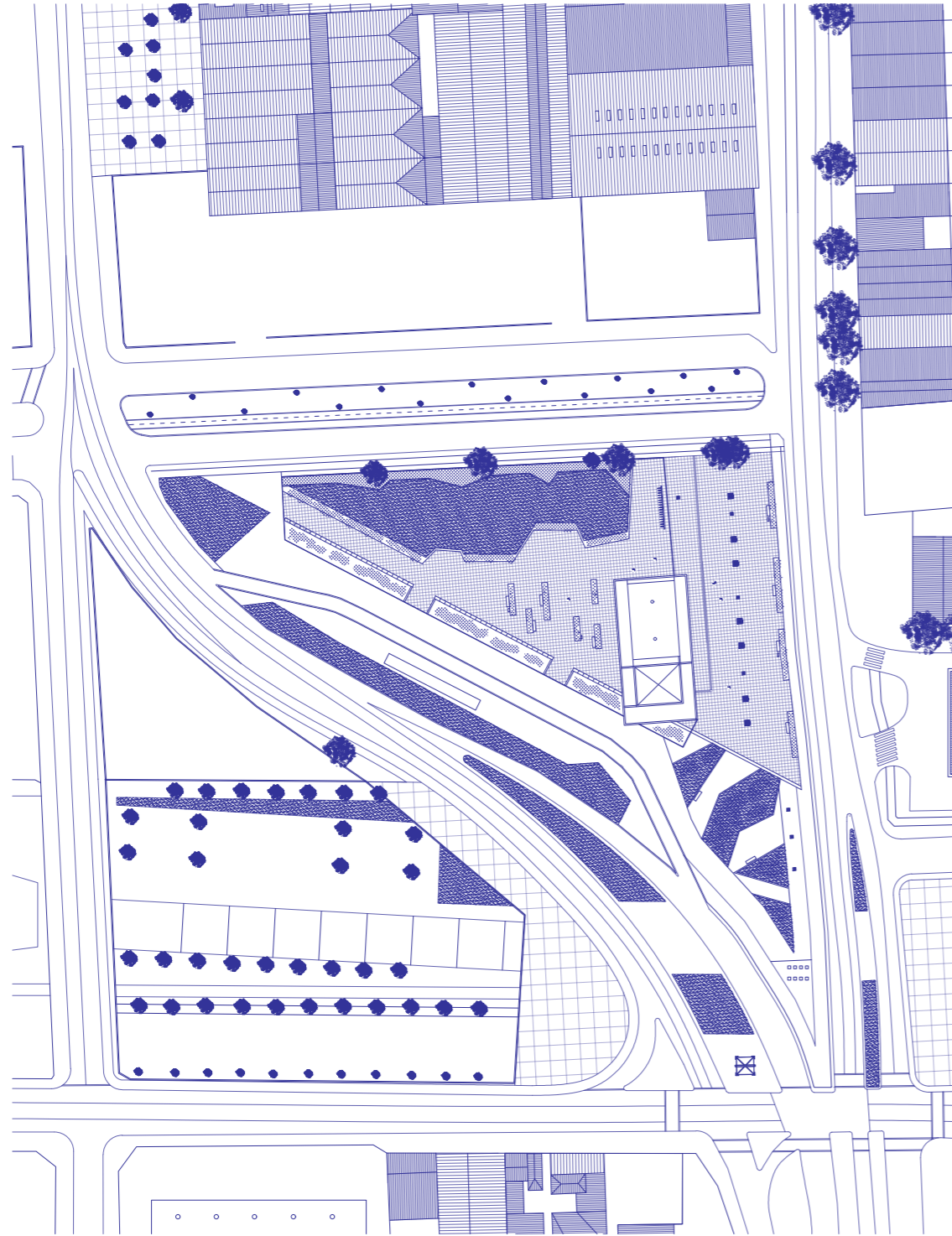
Se plantea la reconfiguración de la plaza existente como situación de acceso al metro y acceso sur al Persa Bío Bío. Es clave en este punto la activación de su entorno y el control de la escala, además de una consideración del total de la manzana intervenida para lograr un funcionamiento sistémico, en el cual logren relacionarse distintas instancias espaciales y programáticas. Para ello se busca extender la intervención fuera de los límites formales de la plaza e insertar nuevos elementos construidos que colaboran con las preexistencias, mobiliario y vegetación.

4.- El Edificio Público:

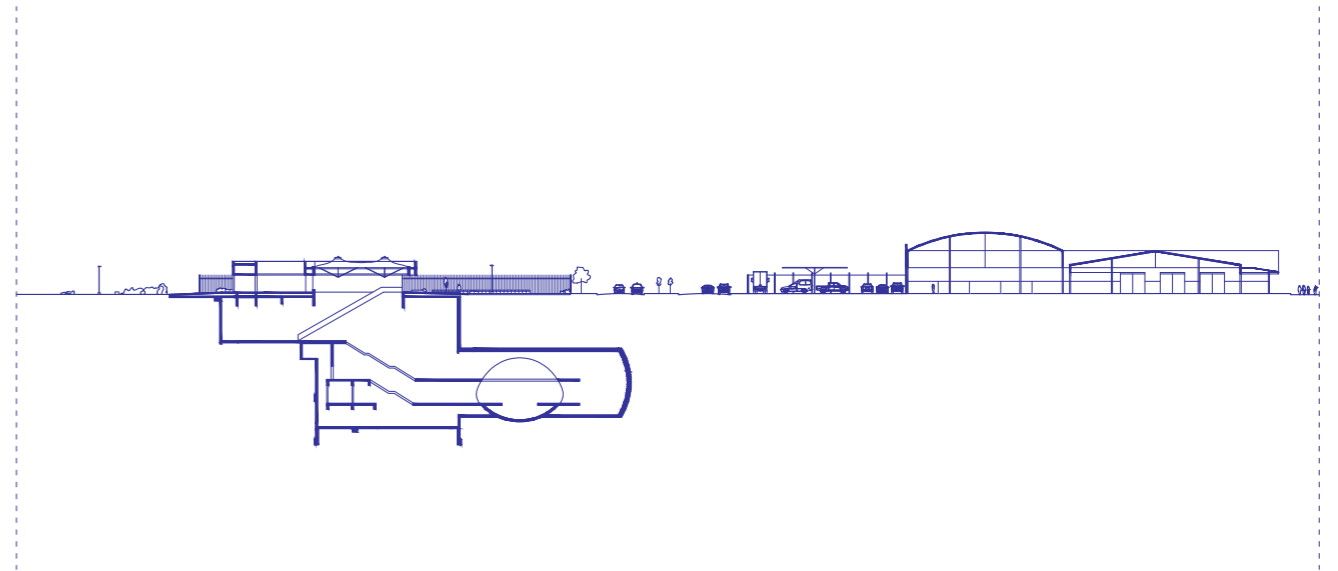
El planteamiento de espacios públicos que generen mayores oportunidades de uso, la diversificación de actividades que suceden en ellos, está dada también por sus elementos construidos y el cuidado en sus condiciones de habitabilidad. Se propone un edificio público con una plaza cubierta cubierta y una relación más gradual entre interior y exterior. Ambos buscan complejizar las relaciones entre los elementos de la plaza, como también diversificar actividades, usos y espacialidades. El edificio refuerza la idea de concentrar equipamiento y nuevos proyectos en las cercanías del metro.



Corte Esquemático Propuesta General



Planta Situación actual
Zona de Intervención Estación Bío Bío



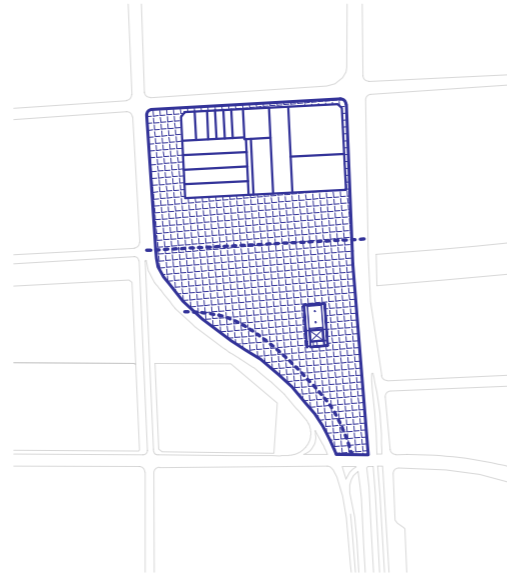
Corte Situación Actual
Zona de Intervención Estación Bío Bío

ESTRATEGIAS GENERALES

1.- Extensión en superficie

Absorción de elementos viales obsoletos, continuidad a través de macromanzanas.

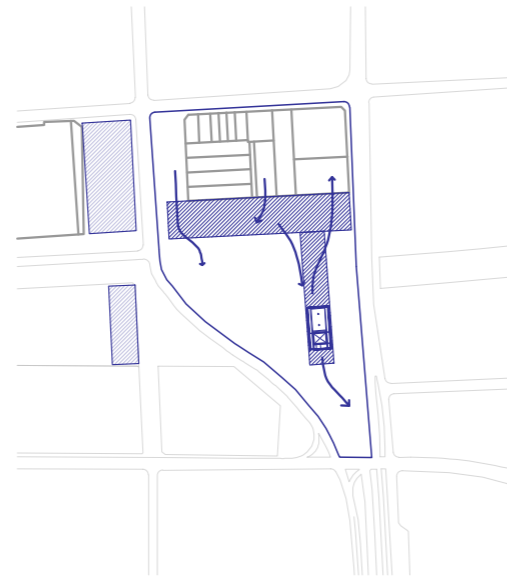
Con la intención de regenerar el tejido degradado por la fragmentación vial, se extiende el borde de la plaza hacia el norte, vinculando directamente la estación con parte del sector comercial de Franklin. Se busca con esta estrategia mejorar la accesibilidad hacia el persa y lograr una simbiosis entre el tejido urbano ya consolidado y los elementos nuevos.



2.- Activación de sus bordes

Reconversión de predios de estacionamiento en edificios de uso público.

Se busca asegurar una ocupación y actividad continua de la plaza, para ello se genera la activación de sus bordes mediante elementos construidos que puedan albergar programas específicos. La inserción de estos elementos permite el control de la escala, una reconfiguración espacial y reconocer lo edificado como elemento fundamental de un espacio público activo. Bloques se adosan a galpones existentes, permiten el traspaso en primer nivel y vínculo con la plaza.



4.- Continuidad del sistema de espacios públicos

Caracterización de las distintas zonas de la plaza, según su vínculo con elementos aledaños.

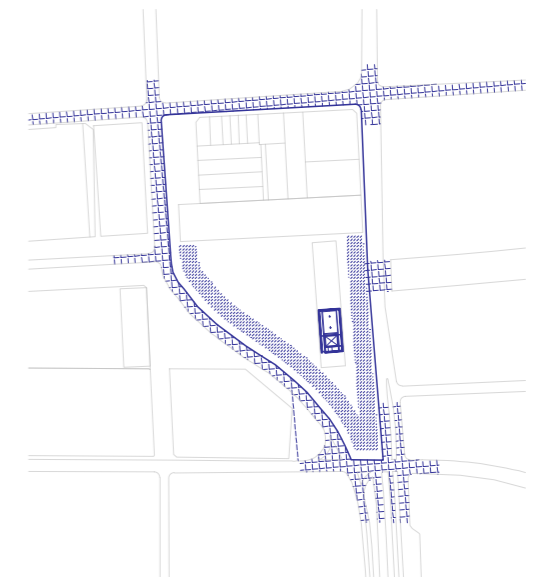
Proyección de zonas exteriores funcionales que permitan la continuidad de las distintas instancias entre espacios públicos y nuevos proyectos. Estrategias de pavimento y vegetación, que permitan la continuidad del paisaje natural del Zanjón de la Aguada y el parque inundable. Asegurar el confort ambiental de estas zonas como espacios públicos habitables, a través del control de temperatura, calidad de aire, ruido, seguridad y calidad espacial.



3.- Tratamiento de zonas vehiculares

Zonas de amortiguación acústica y visual, tratamientos de peatonalización y pavimentos.

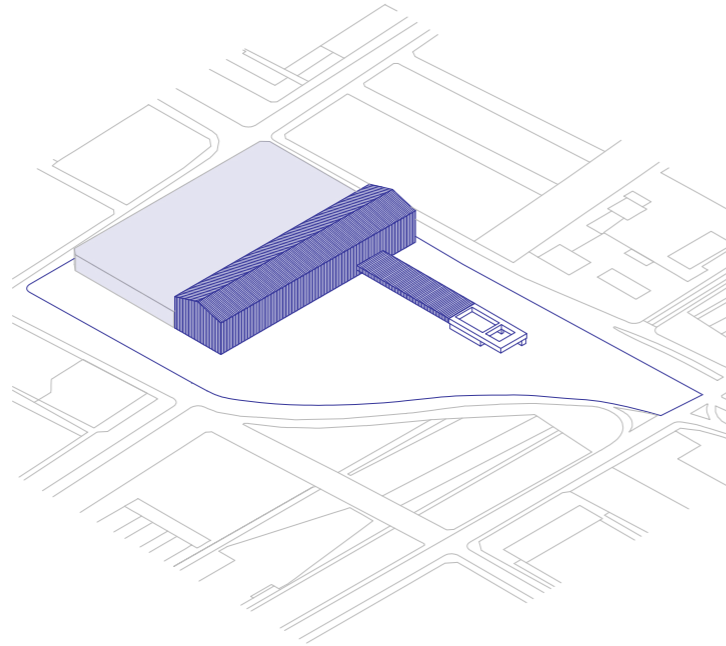
Consolidar un borde de tratamiento especial mediante elementos de topografía, vegetación y mobiliario, considerado como zona no habitable, que permita el distanciamiento de zonas de tráfico vehicular. Tratamientos de suelo para reducción de velocidad, circuitos y cruces peatonales.



OPERACIONES DE DISEÑO

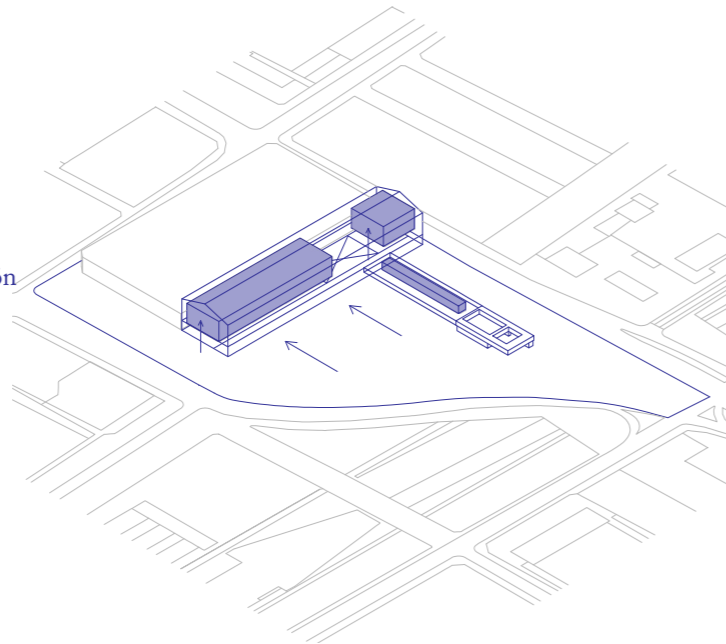
Relación de Volúmenes

A través de dos volúmenes principales, se busca configurar nuevas fachadas para la plaza, completando de esta manera el trazado original de la manzana con el edificio principal y conectándolo con la salida del metro a través de una cubierta que se inserta dentro del volumen más grande. Se rescata la tipología de galpón industrial como elemento de continuidad del paisaje urbano preexistente.



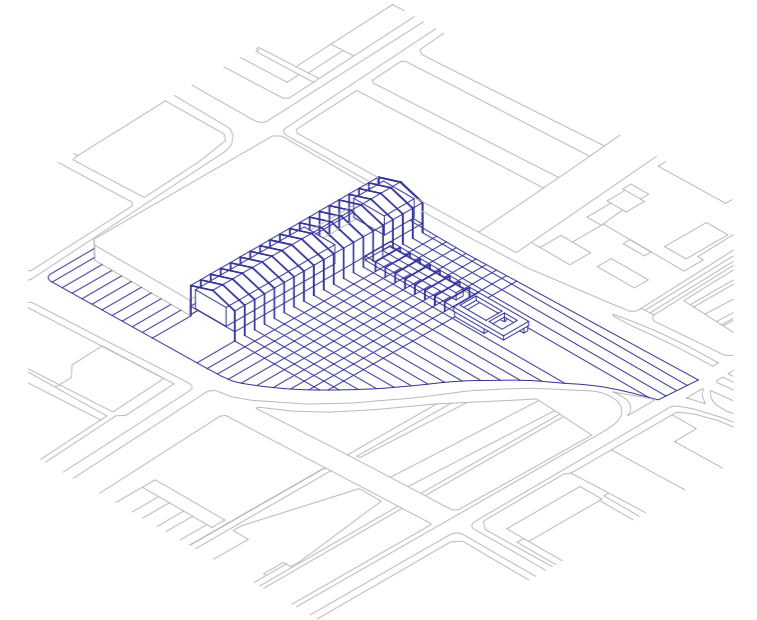
Cubiertas Públicas - Interiores Programáticos

La envolvente de ambos volúmenes funcionan como grandes cubiertas de acceso público, que concentran sus usos programáticos en núcleos interiores e independientes. Se libera el primer nivel de cerramientos, con el objetivo de dar continuidad a la plaza en sus distintas instancias espaciales y lograr la integración del edificio como dispositivo de espacio público.



Cubierta translúcida y Ejes

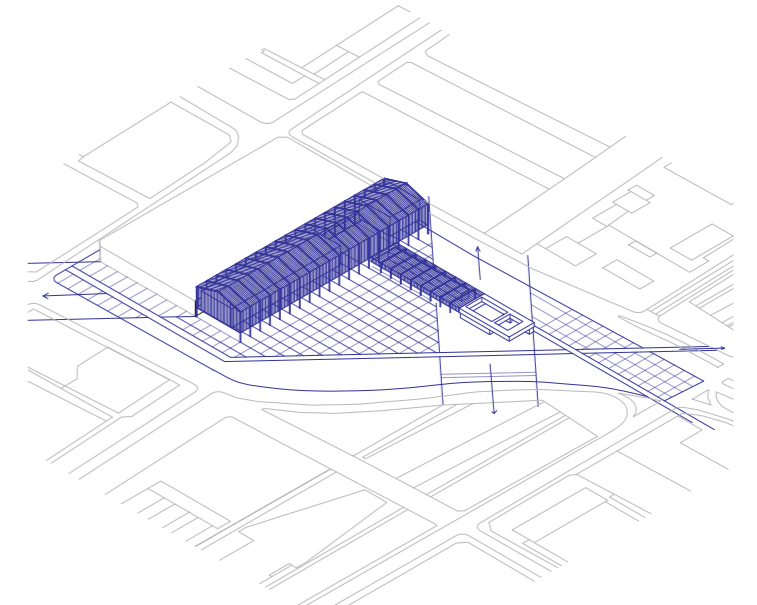
Con el fin de trabajar el problema de cerramientos opacos que generan deterioro en su entorno y a su vez como estrategia de sustentabilidad, se proponen una envolvente translúcida que permita el ingreso homogéneo de luz natural y a su vez funcione como elemento lumínico por la noche. La cubierta permite dejar en evidencia la continuidad de ejes estructurales y líneas base de pavimento como elementos de paisaje.



Circulaciones y Recorridos desde el Metro

La posición de la salida de metro y el paradero de buses, permite redibujar nuevos trazados pensando en la continuidad de los recorridos peatonales y situaciones espaciales, que puedan vincular elementos preexistentes, propuestos y proyectar alternativas de circulación más confortables.

La superposición entre el trazado de nuevos recorridos propuestos y una grilla ortogonal que deriva de los elementos construidos permite una propuesta de paisaje y una zonificación de áreas diversas para la plaza.



SOBRE LA PROPUESTA DE REGENERACIÓN

Modelo de Desarrollo

Respecto a la propuesta general del conjunto, se plantea finalmente que la intervención considera una serie de acciones sobre un entorno urbano tales como:

- La remodelación de la plaza, como intervención de espacio público
- La integración de infraestructuras de transporte como el metro y el transantiago.
- La intervención de trazados viales
- Una propuesta en terreno privado.

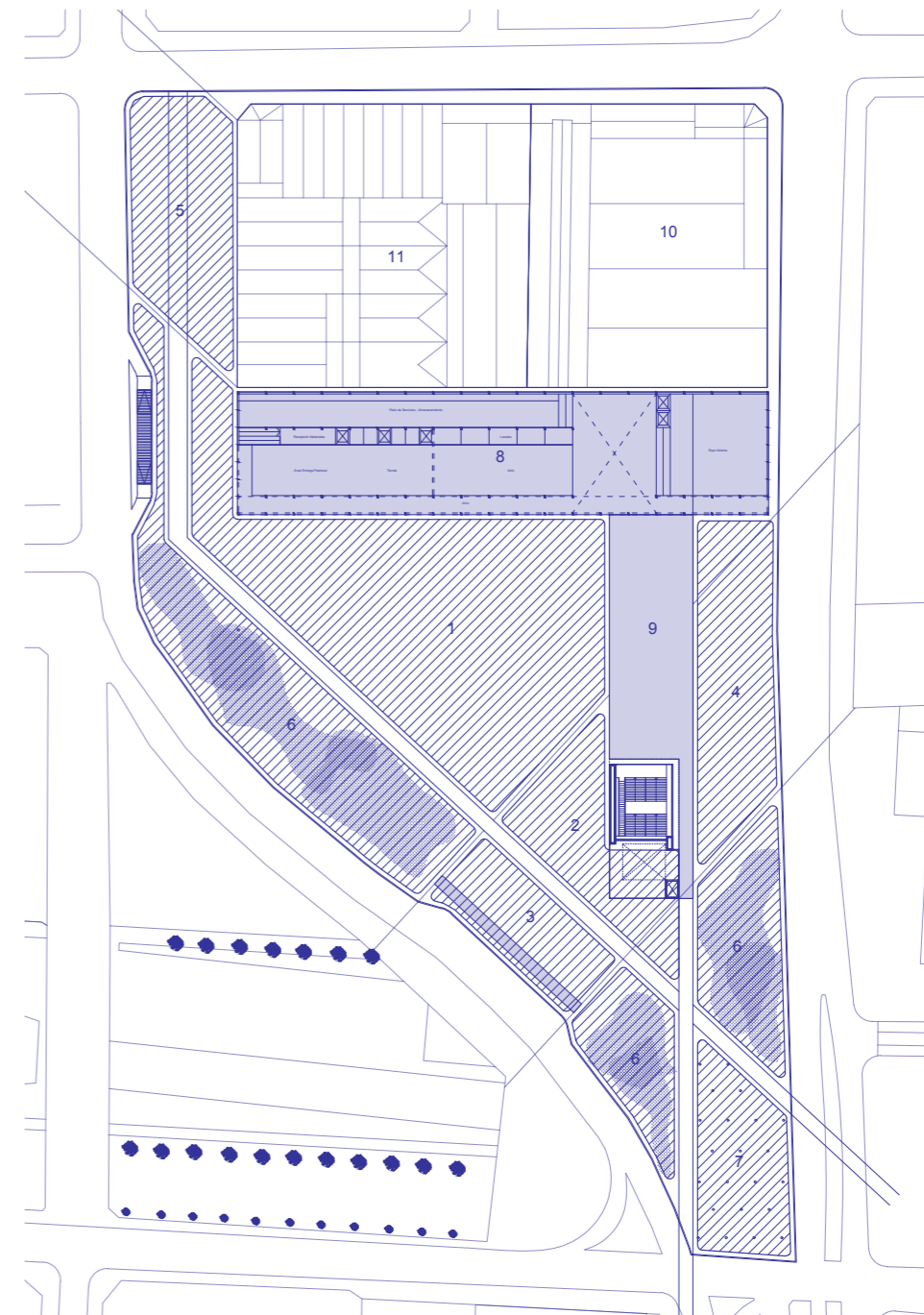
Esta serie de acciones requiere para ser llevada a cabo bajo el modelo actual, la coordinación de diversos actores administrativos encargados de un ámbito en específico, entre ellos Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Transportes, Ministerio de Medio Ambiente y los Municipios involucrados por tener además la complejidad de estar situado en un límite intercomunal.

La complejidad organizacional del modelo administrativo, vuelve muy difícil intervenciones integrales de esta naturaleza, retornando así a una de las motivaciones iniciales del proyecto que tiene que ver con la fragmentación y carácter parcial de los nuevos proyectos como generadores de deterioro de entornos urbanos.

Sin embargo, existen proyectos en Chile que han logrado concretarse como grandes proyectos de regeneración urbana, gracias a iniciativas gubernamentales y de desarrollo ministerial, es el caso de Portal Bicentenario en Cerrillos y Rivera Norte en Concepción, ambos bajo iniciativas del Bicentenario (R, Palacios, 2008).

Este tipo de proyectos han tenido modelos de financiamiento mixtos, que integran alianzas público - privadas y que apuntan a una gestión conjunta de diversas fuentes de financiamiento, incorporando concesiones, proyectos inmobiliarios, edificios mixtos, entre otros mecanismos. Este modelo sólo ha sido aplicado para proyectos de gran escala urbana, sin embargo podría ser una variante factible aplicarlo a proyectos de escalas más reducidas.

En general, el desarrollo de proyectos de espacio público y regeneración exitosos en otros países, apuntan a modelos mixtos que cuenten con bases de financiamiento y administración públicas, pero también con entidades asociadas, instituciones, museos, actividad comercial, etc. que colaboren en su gestión y mantenimiento futuro.



- | | | |
|----------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| 1.- Plaza Principal | Arbolado | 8.- Edificio Principal |
| 2.- Plaza Metro | 5.- Plaza Franklin | 9.- Paseo Cubierto |
| 3.- Plaza Paradero de Bus | 6.- Buffer Masa Vegetal | 10.- Galpones Persa |
| 4.- Zona Peatonal - Buffer | 7.-Cruce - Acceso desde el sur | 11.- Locales Comerciales |

Zonificación General Manzana

PROPUESTA PROGRAMÁTICA

La Neo-Productividad

La propuesta programática se enmarca dentro de los lineamientos del plan “Anillo Interior de Santiago”, que proyecta el tramo sur como una zona de equipamiento metropolitano pero sin perder su carácter de zona productiva, asignando el concepto de “Trastienda Urbana” o “Puerto Seco” pero logrando una compatibilidad de usos con sectores residenciales y espacios públicos.

Surge así la idea de considerar una **“productividad desde la sostenibilidad y el reciclaje**, que permita la generación de empleos, la interacción de visitantes, un uso continuo durante la semana, y principalmente una activación y un mejoramiento del entorno urbano que pueda complementar la actividad de Franklin.

Desde la conversación con Douglas Mella (Administrador del Persa Santa Rosa) se planteó la pregunta: *¿Cómo responderá el Persa a la actual crisis económica y social producto del coronavirus?* (rememorando su origen tras la crisis económica del 80). De esta forma toma sentido la idea de regeneración como herramienta de activación económica, la necesidad de considerar usos productivos y abrir espacios a pequeños emprendedores, organizaciones, Pymes o fundaciones.

A esto se suma la reflexión sobre la enorme cantidad de desechos que genera un barrio comercial y la particularidad del Persa de poner en valor la reutilización, la venta de productos usados y el interés por los cachureos.

Bajo esta idea de Nueva Productividad, se propone un **espacio de interacción y de producción en torno al reciclaje y la reutilización de desechos u objetos en desuso** que puedan ser transformados en materias primas o nuevos productos. Visibilizando los procesos productivos y abriendo también espacios de aprendizaje sobre la importancia de prácticas sostenibles.

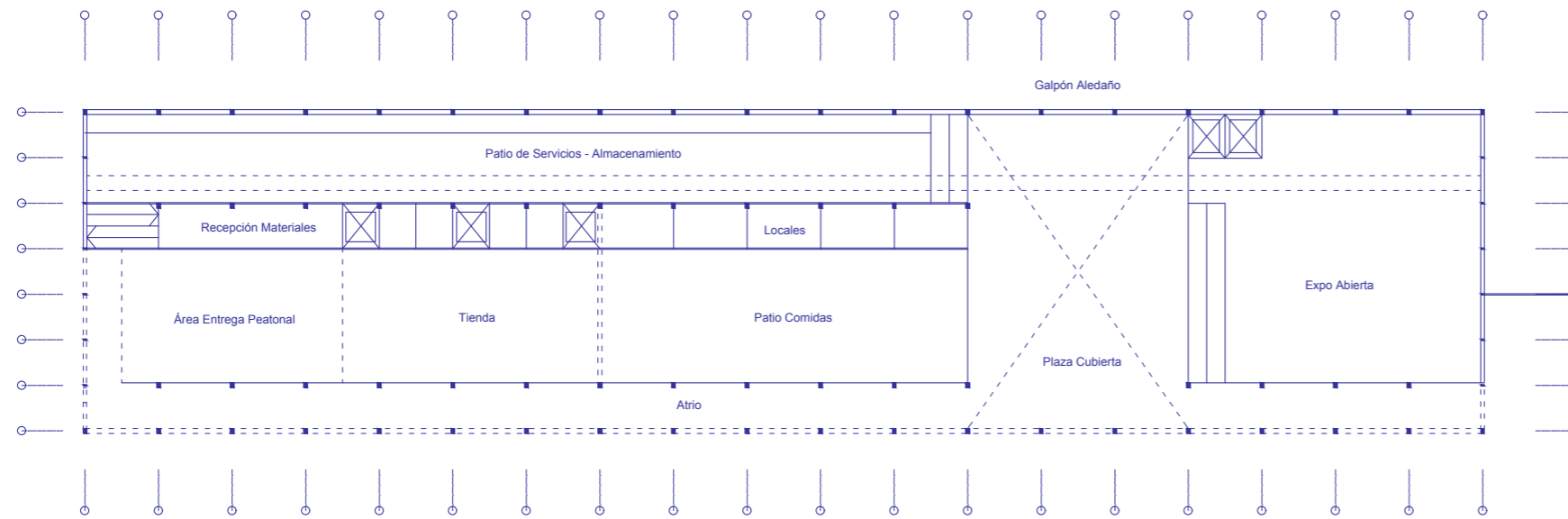
El edificio considera principalmente tres elementos de organización, desde un primer nivel de acceso público, que permita la donación de “Cachureos” y actividades recreativas, una zona productiva que pueda albergar oficinas y talleres de trabajo, finalmente una zona vinculada al aprendizaje y la educación, con áreas de exhibición y talleres colectivos.

A continuación se muestran algunas imágenes de Pymes que podrían estar presentes en esta cadena de neo-productividad.



Emprendimientos de la NeoProductividad
Ecocitex y Greenglasschile

Fuente: Instagram @Ecocitex @Greenglasschile



ESQUEMA PLANTA PRIMER NIVEL

PRIMER NIVEL - ACCESO PÚBLICO

- 1.- Atrio
- 2.- Plaza Cubierta
- 3.- Patio de Comidas
- 4.- Locales de Comida
- 5.- Tienda Venta de Productos
- 6.- Área de Entrega Peatonal de Reciclaje
- 7.- Recepción de Reciclaje
- 8.- Patio de Servicio - Zona de Almacenamiento

NIVELES PRODUCTIVOS

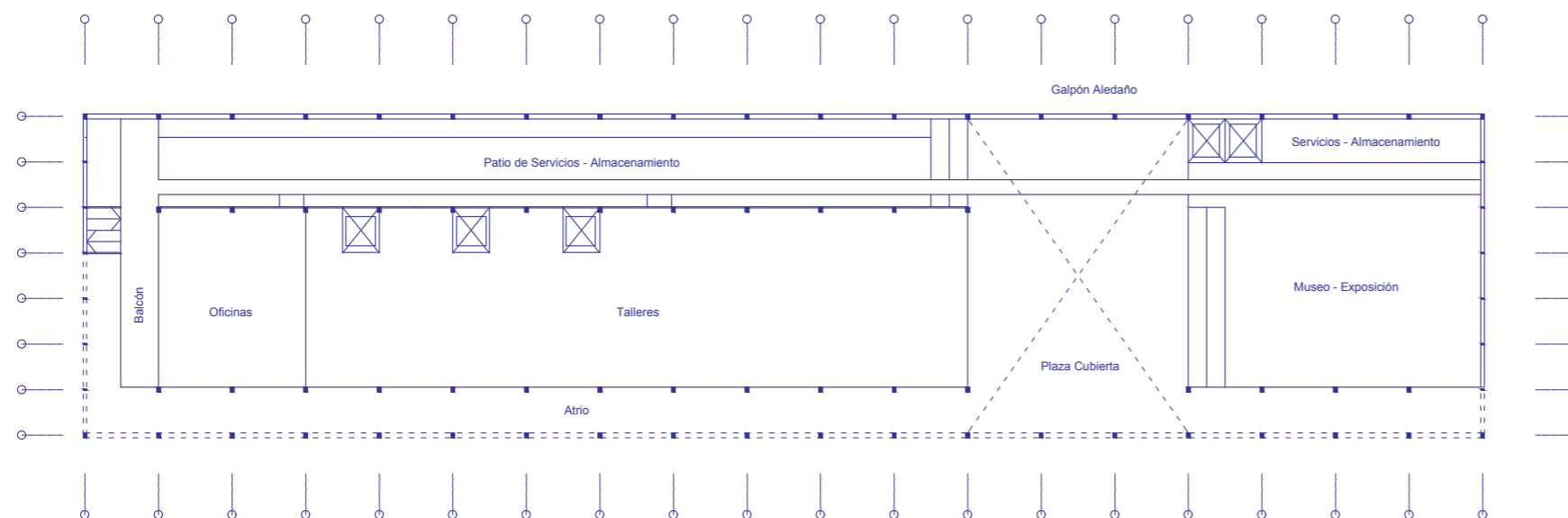
- 1.- Clasificación de Materiales
- 2.- Montacargas
- 3.- Talleres de Trabajo
- 4.- Talleres de Herramientas
- 5.- Oficinas y Co - Work
- 6.- Balcón y circulaciones exteriores

NIVELES DE ACCESO PÚBLICO CONTROLADO

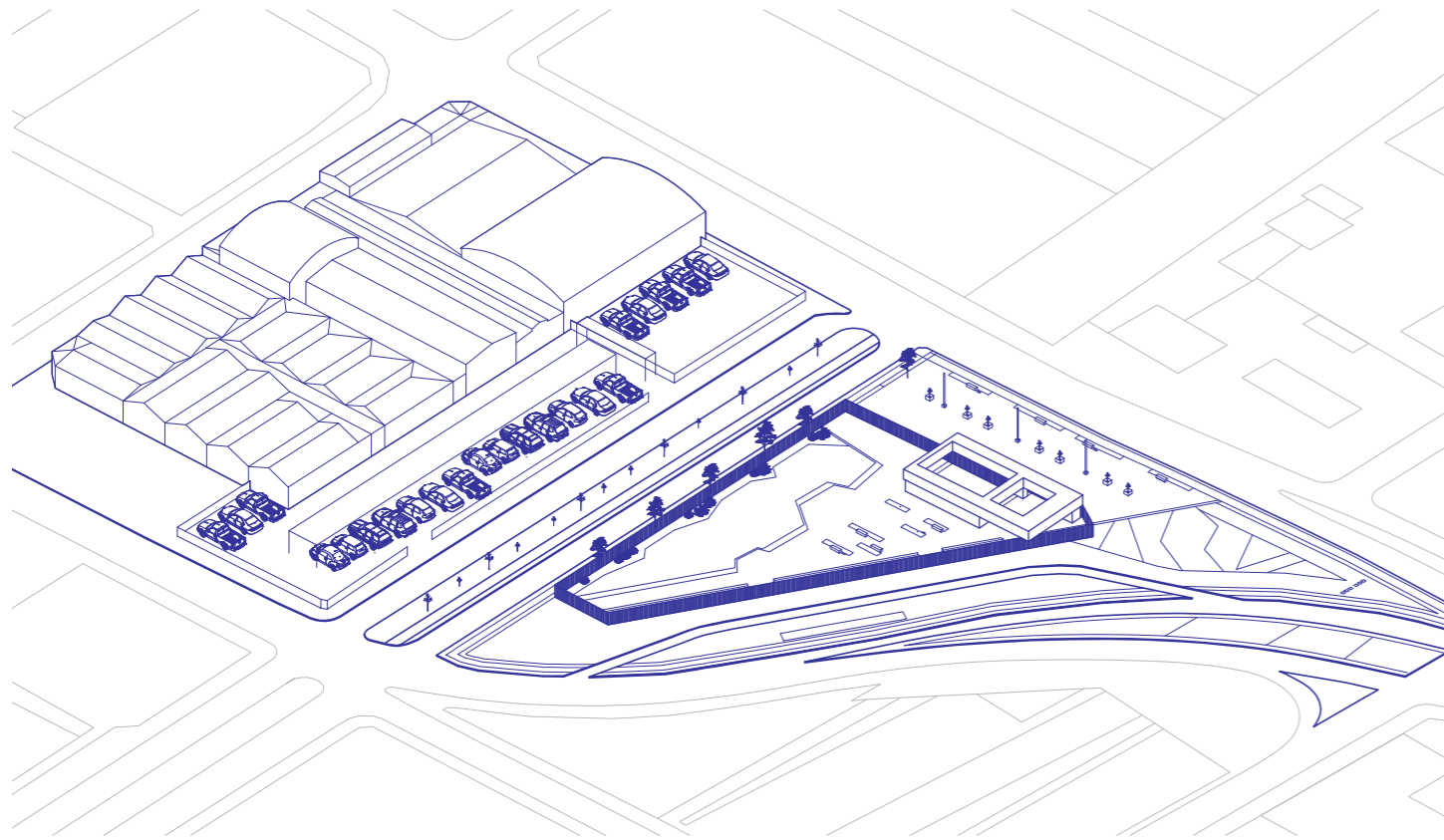
- 1.- Exhibición de Obras Nuevas
- 2.- Colección de Objetos
- 3.- Talleres Públicos
- 4.- Pasarelas
- 5.- Terraza

SERVICIOS

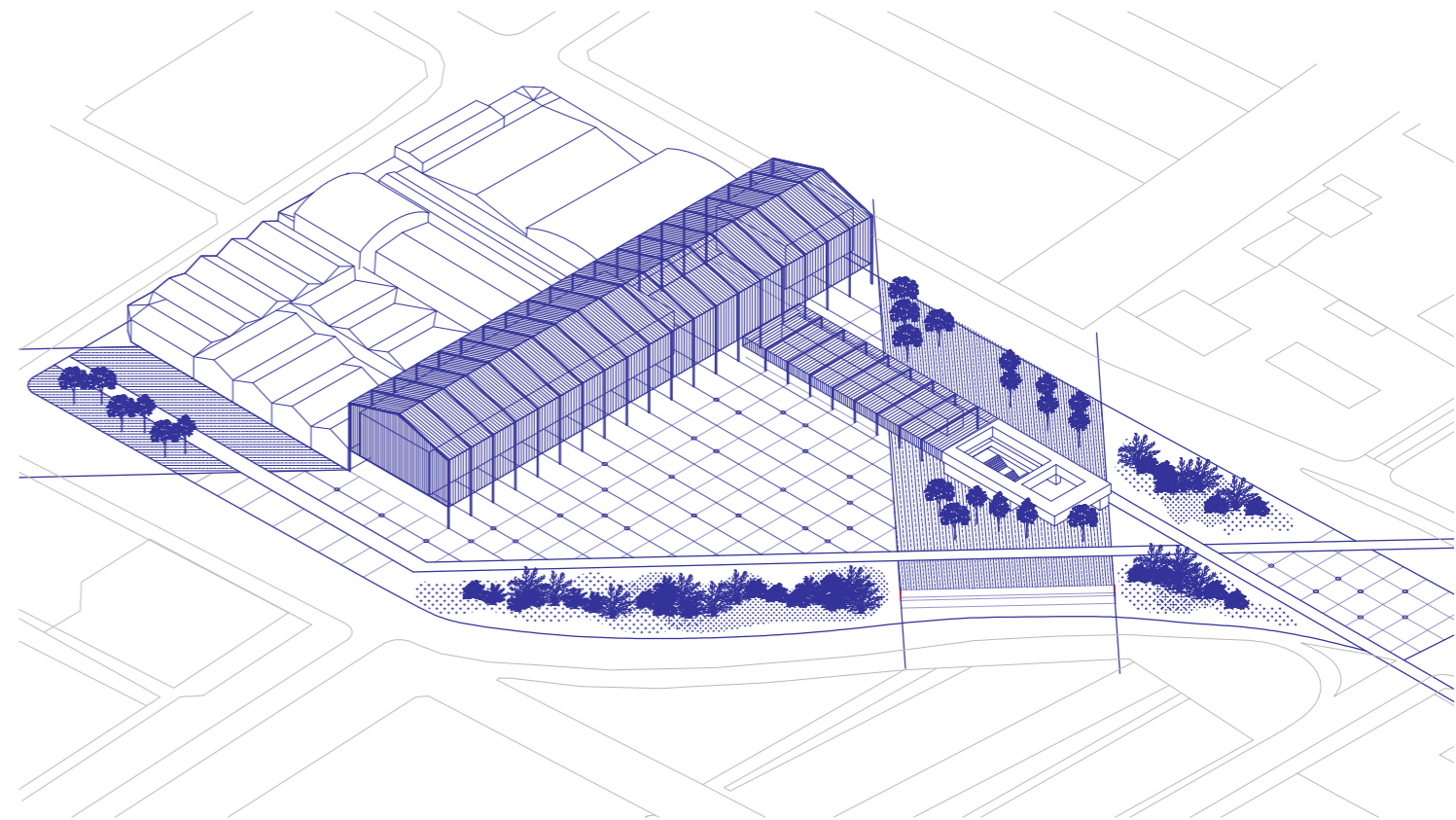
- 1.- Baños - Camarines
- 2.- Zona de Descanso Trabajadores
- 3.- Carga y Descarga
- 4.- Estacionamientos Subterráneos



ESQUEMA PLANTA TIPO NIVELES SUPERIORES



Situación Existente



Situación Propuesta

SEXTA PARTE

Bibliografía y Referentes

REFERENTES

Arquitectura

Superkilen

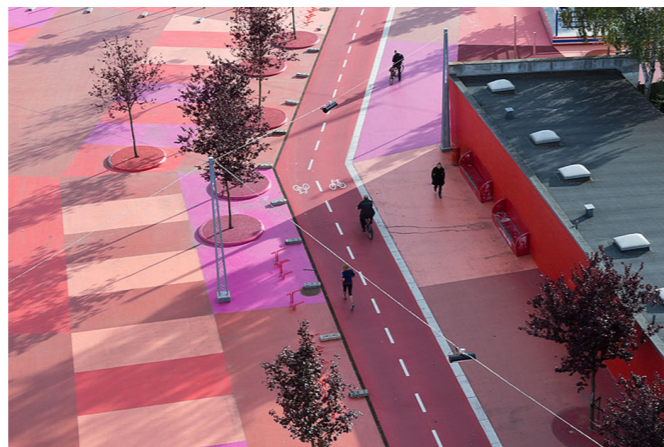
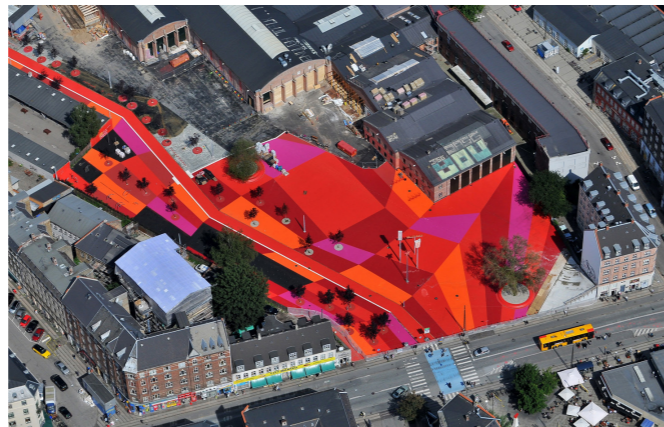
BIG

Área: 4.3 ha

Año: 2011

Fotografías: BIG, Iwan Baan

Copenhage, Dinamarca



Fuente: Archdaily, Dezeen

Zaborra Puztu en Lekeitio In Love We Trash

Basurama

Intervención
Bolsas de Plástico

Lekeitio, España



Fuente: Basurama

FRAC Dunkerque

Lacaton & Vassal

Área: 11129 m²

Año: 2013

Fotografías: Philippe Ruault

Dunkerque, Francia



Fuente: Archdaily

Almacenes Alstom, Escuela Superior de Bellas Artes de Nantes Métropole

Franklin Azzi Architecture

Área: 26000 m²

Año: 2017

Fotografías: Luc Boegly

Nantes, Francia



Fuente: Archdaily

Azatlyk, Central Square of Naberezhnye Chelny

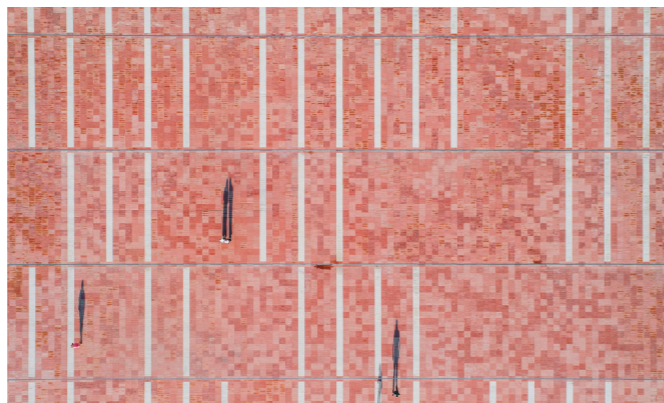
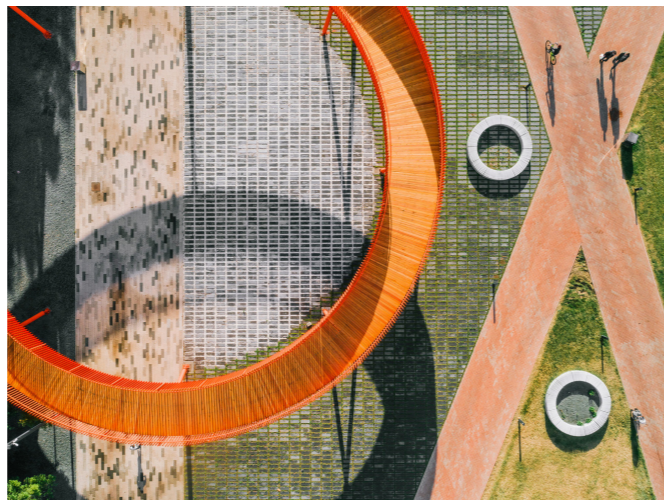
DROM

Area: 7800 m²

Year: 2019

Photographs: Dmitry Chebanenko,
Evgeny Evgrafov

Naberezhnye Chelny, Russia



Fuente: Archdaily

Estación Nørreport

Gottlieb Paludan Architects + COBE Architects

Año: 2015

Fotografías: GPA and Jens Lindhe, GPA and Ole
Malling

Copenhagen, Dinamarca



Fuente: Archdaily

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1.- Amigo, P. (2018). Intervenciones a través del método constructivo de Piques y Túneles (1997-). Pontificia Universidad Católica, Santiago, Chile.
- 2.- Borja, J. (2012). Espacio Público y Derecho a la Ciudad. *Debatstreballsocial*. https://debatstreballsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio_publico_derecho_ciudad_jordiborja.pdf
- 3.- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía. Researchgate. https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf
- 4.- Busch, T. (2019). La Puesta en Valor de la Manzana Industrial, El Caso de la Siderurgia Lamifun. Pontificia Universidad Católica, Santiago, Chile.
- 5.- Cabezas, C. (2013). Claves para proyectar espacios públicos confortables. Indicador del confort en el espacio público. Plataforma Arquitectura. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-confortables-indicador-del-confort-en-el-espacio-publico>
- 6.- Constitución Política de la República de Chile DTO-100 22-SEP-2005 MINISTERIO SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA. (2005, 22 septiembre). Ley Chile - Biblioteca del Congreso Nacional. <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=242302>
- 7.- Constitución Política de la República de Colombia. (1991-2016). Secretaría General del Senado. <http://www.secretariasenado.gov.co/index.php/constitucion-politica>
- 8.- Cuevas, H. (2015). Precariedad, Precariado y Precarización. Un comentario crítico desde América Latina a The Precariat. The New Dangerous Class de Guy Standing. Polis, Revista Latinoamericana, 14(40), 313-319. <https://journals.openedition.org/polis/10754>
- 9.- Delgado, M. (2011). El Espacio Público como Ideología. Madrid, España: Catarata.
- 10.- Doig, W. (2020, 30 abril). Japan's «Disaster Parks» Help Explain Its Coronavirus Response. Reasons to be Cheerful. <https://reasonstobecheerful.world/japans-disaster-parks-help-explain-its-coronavirus-response/>
- 11.- Hetch, R. (2020, 13 junio). Paisajes Ideados: Decisión Política. VD El Mercurio, 30.
- 12.- LIPTHAY, Antonio; CONTRUCCI, Pedro Pablo y FERNANDEZ, Juan Pablo. Línea 6 del Metro de Santiago: bajo el lente de un usuario. *ARQ (Santiago)* [online]. 2018, n.98, pp.54-65. ISSN 0717-6996. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962018000100054>.
- 13.- MINVU, D. de D. U. (2007). Espacios Públicos, Recomendaciones para la Gestión de Proyectos [Libro electrónico]. http://bibliotecadigital.imipens.org/uploads/Espacios%20Publicos_%20Recomendaciones%20par%20la%20gestion%20de%20proyect.pdf
- 14.- MINVU. (2014). Hacia una Nueva Política Urbana para Chile, Política Nacional de Desarrollo Urbano [Libro electrónico]. <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/2014/10/L4-Politica-Nacional-Urbana.pdf>
- 15.- Pérez-González, Arturo (2016). El espacio público en el paradigma de la sustentabilidad social. *Economía, Sociedad y Territorio*, XVI(50),171-195.[fecha de Consulta 20 de Junio de 2020]. ISSN: 1405-8421. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=111/11143323007>
- 16.- Rodríguez, A., & Winchester, L. (s. f.). Santiago de Chile: Una Ciudad Fragmentada. SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación. https://www.sitiosur.cl/publicaciones/Ediciones_Sur/04santiago.pdf
- 17.- Standing, G. (2011). *The Precariat : the New Dangerous Class*. London: Bloomsbury Academic.