



UNIVERSIDAD DE CHILE

Universidad de Chile  
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

# Parque Educación Ciclista Santiago

Reformulación ex terreno Parque de diversiones Fantasilandia, Parque O'higgins

**Memoria de Proyecto de Título**

Autora  
Catalina Lavanderos Navarro  
Santiago, Chile  
2021



UNIVERSIDAD DE CHILE  
Universidad de Chile  
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

## **Agradecimientos**

A mis padres, por su apoyo incondicional, y por siempre motivarme a cumplir mis metas.  
A mis hermanos, por sus constantes palabras de aliento y apoyo en los momentos que más lo necesité.  
A mis amigos de la FAU. Sin ellos mi paso por la universidad no habría sido el mismo, ya que forjé amistades para toda mi vida.  
  
A mi profesor guía, por su compromiso total durante todo el proceso, a pesar de las distintas metodologías que impuso la pandemia sanitaria.  
A todas las personas que me apoyaron y acompañaron durante estos años de carrera.

## **Profesionales consultados**

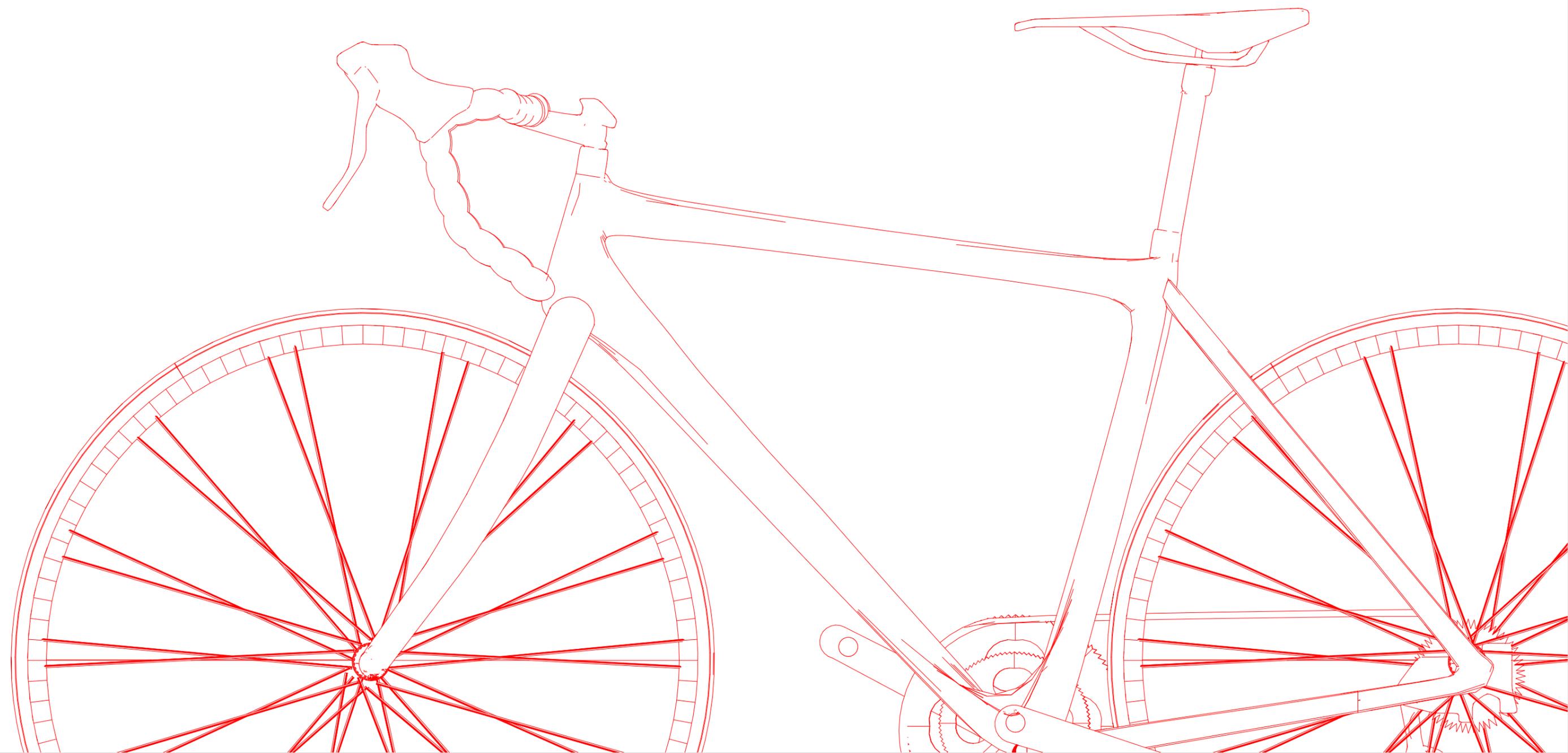
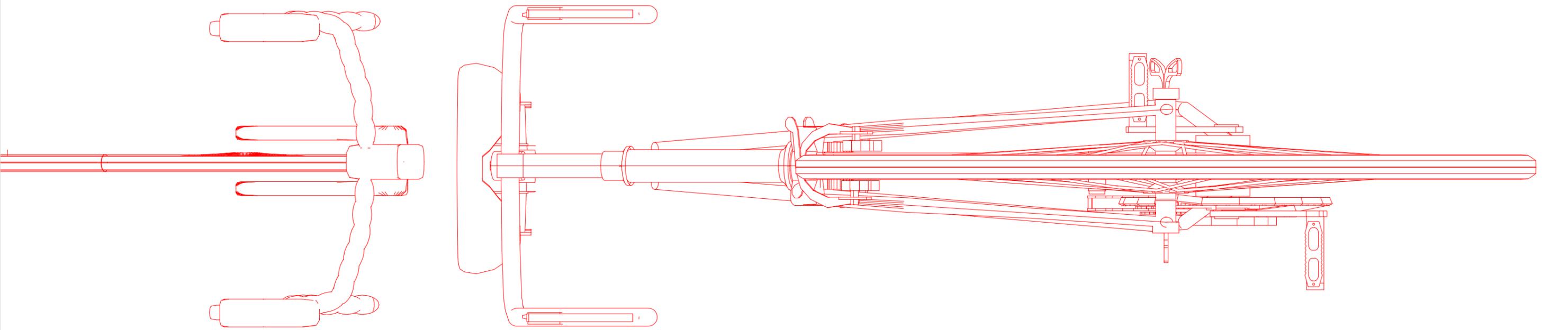
Luis Goldsack J.  
Arquitecto Universidad de Chile  
Asesor diseño  
  
Marcial Diéguez V.  
Arquitecto Universidad de Chile  
Asesor diseño  
  
Felipe Gallardo G.  
Arquitecto Universidad de Chile  
Asesor diseño  
  
Hernan Elgueta S.  
Arquitecto Universidad de Chile  
Asesor diseño  
  
Carla Cortéz  
Arquitecto Universidad de Chile  
Asesor tensoestructura

## **Memoria de Proyecto de Título**

Autora  
Catalina Lavanderos Navarro

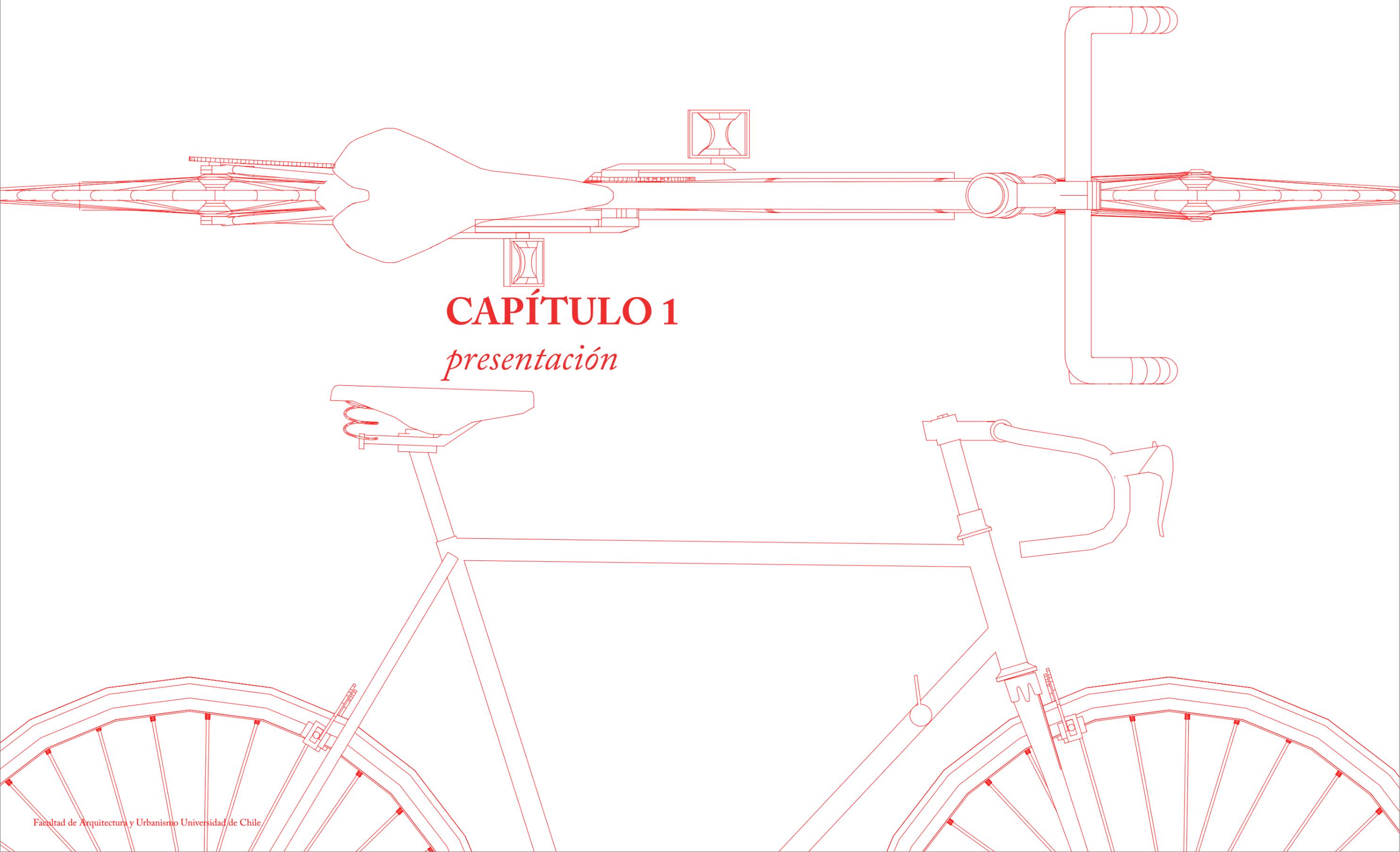
Profesor Guía  
Manuel Amaya Diaz

Ayudantes  
Pablo Vega, Bastián Elgueta, Valeska Fuenzalida  
Santiago, Chile  
2021



# ÍNDICE

<b>Capítulo 1: Presentación</b>	9	<b>Capítulo 3: Lugar</b>	33
1.1 Prólogo	10	3.1 Elección del lugar: Parque O'higgins	34-35
1.2 Introducción	11	3.1.1 Análisis Histórico y normativo	36-37
1.3 Tema y problema arquitectónico	13	3.1.2 Localización: Vialidad y Análisis urbano	38-39
		3.1.3 Análisis Parque y su contexto inmediato	40-43
		3.1.4 Morfología y usos	44-45
		3.1.5 Congregaciones masivas	46-47
<b>Capítulo 2: Tema</b>	19	3.2 Elección del terreno	
2.3 Contexto Movimiento Ciclista hoy	20-23	3.2.1 Parque Fantasilandia	48-49
2.4 Transportes tracción humana	24-25	3.2.2 Imaginario	50-51
2.5 Recintos deportivos para el ciclismo en Santiago	26-27	3.2.3 Elementos del parque	52-53
2.6 Parques y comunas en Santiago	28-29		
2.7 Referentes	30-31	<b>Capítulo 4: Proyecto</b>	55
		4.1 Propuesta conceptual	56-57
		4.2 Escalas de intervención	58-59
		4.3 Escala Parque	
		4.3.1 Lo existente/ Propuesta sostenibilidad	60-61
		4.3.2 Propuesta urbana	62-63
		4.3.3 Distribución interna	64-65
		4.4 Proyecto	66
		4.1.1 Estrategias de diseño	67
		4.1.2 Programa, usuario	68-69
		4.1.3 Temporalidades	70-71
		4.1.4 Propuesta estructural y constructiva	72-73
		4.1.5 Exploración maquetas	74-75
		4.1.6 Propuesta Gestión económica y mantenimiento	76-77
		4.1.7 Planimetría	78-79
		4.1.8 Imágenes	82-87
		<b>Capítulo 5: Conclusiones</b>	88
		5.1 Conclusiones finales	90-91
		5.2 Bibliografía	92-93



# CAPÍTULO 1

*presentación*

## Prólogo

La presente memoria de Título, correspondiente al último año de la carrera de arquitectura de la Universidad de Chile, plantea un proyecto de arquitectura que sintetiza y expone de manera integral los conocimientos aprendidos durante la carrera. Este proyecto realizado el año 2021 en el Taller de Título Amaya, estudia problemáticas contemporáneas sobre movilidad, y viene a manifestar las interpretaciones que tenemos como arquitectos, sobre cómo aproximarse al tema de las ciudades sustentables. El documento se estructura en cinco capítulos; primeramente exponiendo el tema y problema arquitectónico, el marco teórico, el lugar del proyecto, el desarrollo del proyecto, y por último las conclusiones finales.

## Introducción

La búsqueda de un habitar sustentable nos afecta a todos en distintas escalas.

Nos encontramos cada vez más preocupados en adquirir objetos y alimentos que participen en procesos conscientes y amables con el entorno, en reciclar nuestros residuos y en informarnos de los desafíos medioambientales que tenemos como sociedad.

En este contexto, como arquitectos se reafirma la tarea de proponer intervenciones que sean capaces de utilizar las energías y residuos de manera cada vez más eficiente, así como también, aportar nuevas dinámicas a escala urbana, que muestren este cambio de paradigma, que paulatinamente se está instalando en la sociedad durante los últimos años.

El presente proyecto de título busca responder a esta situación, primeramente desde una escala macro, entendiendo que es un problema inabordable desde una única disciplina, y por ende, el desafío de hoy, es idear soluciones para aproximarnos a esta problemática en una escala manejable por nuestra materia, planteando los reales objetivos a mediano y largo plazo.

## Tema y problema arquitectónico

El concepto “sustentabilidad” y “movilidad sustentable” ha adquirido un valor creciente desde las distintas disciplinas que interactúan en la ciudad, instaurando una nueva posibilidad para habitarla desde una perspectiva consciente, asignando valor a la perspectiva económica pero sin descuidar la dimensión social y ambiental

Esta nueva visión brinda la posibilidad de plantearse las siguientes preguntas: ¿Cómo convertimos nuestras ciudades en ciudades sustentables en términos de movilidad? ¿Cómo adaptamos y redistribuimos la superficie y el espacio público para dar lugar a los medios de transportes no motorizados? Sin embargo, estas inquietudes evidencian un problema absolutamente interdisciplinario, ya que como todos sabemos, la ciudad está regida por múltiples entidades y sistemas que funcionan simultáneamente; las políticas públicas, el urbanismo, la arquitectura, la ingeniería, entre otras.

Como disciplina de arquitectura tenemos el rol de interpretar estas problemáticas y descifrar cuales son y/o serán las intervenciones necesarias a plantear en la actualidad. No obstante, la problemática descrita y sus múltiples aristas evidencian que su solución es inabordable exclusivamente desde la arquitectura, pero a la vez, sugiere diversas posturas de acción frente a la gran temática de la movilidad, tales como, abordarlo desde la arista “cultural”, antes que la “técnica”.

En efecto, la cultura del ciclismo ha comenzado a instaurarse en nuestro país en las últimas décadas motivado por distintas causas, dejando en evidencia que existe un grupo, cada vez más creciente, de personas que ha utilizado el ciclismo como un medio de transporte, un deporte, un espacio recreativo, entre otros. En este contexto, surge ahora una pregunta diferente: ¿Cómo brindamos espacios relacionados al ciclismo, que eduquen, informen y reciban a nuevos usuarios de esta disciplina? ¿Como mostramos, a través de una intervención a escala arquitectónica, la preocupación de instaurar fuertemente una cultura del ciclismo?

## Problema general

¿Cómo convertimos las ciudades chilenas en ciudades sustentables en términos de movilidad? ¿Cómo adaptamos y distribuimos el espacio público y la superficie para dar más espacio a los transportes no motorizados?

Problema interdisciplinar;  
Ingeniería  
Póliticas Publicas  
Urbanismo  
Arquitectura  
entre otros

## Problema específico

¿Cómo brindamos espacios relacionados al ciclismo, que eduquen, informen y reciban a los usuarios de este medio de transporte?  
¿Cómo inculcamos una nueva cultura y lógica de medio de transporte?



## Lugar

¿Qué tipos de espacio público puede recibir un proyecto con estos objetivos? ¿Que tipo de espacio público recoge actividades recreativas y deportivas?

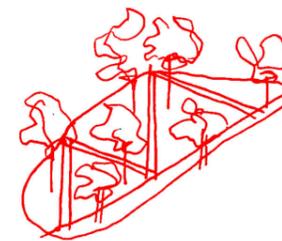


## Sistema de Parques

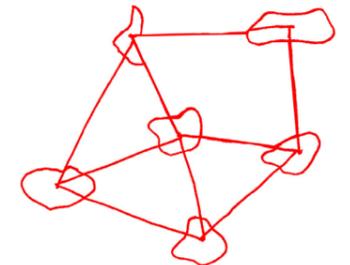
Sistema de los parques. Intervenir parques y asociar programas deportivos a la vocación recreativa de estos espacios.  
Proyecto “replicable” en distintas situaciones de parques.

## Caso arquitectónico

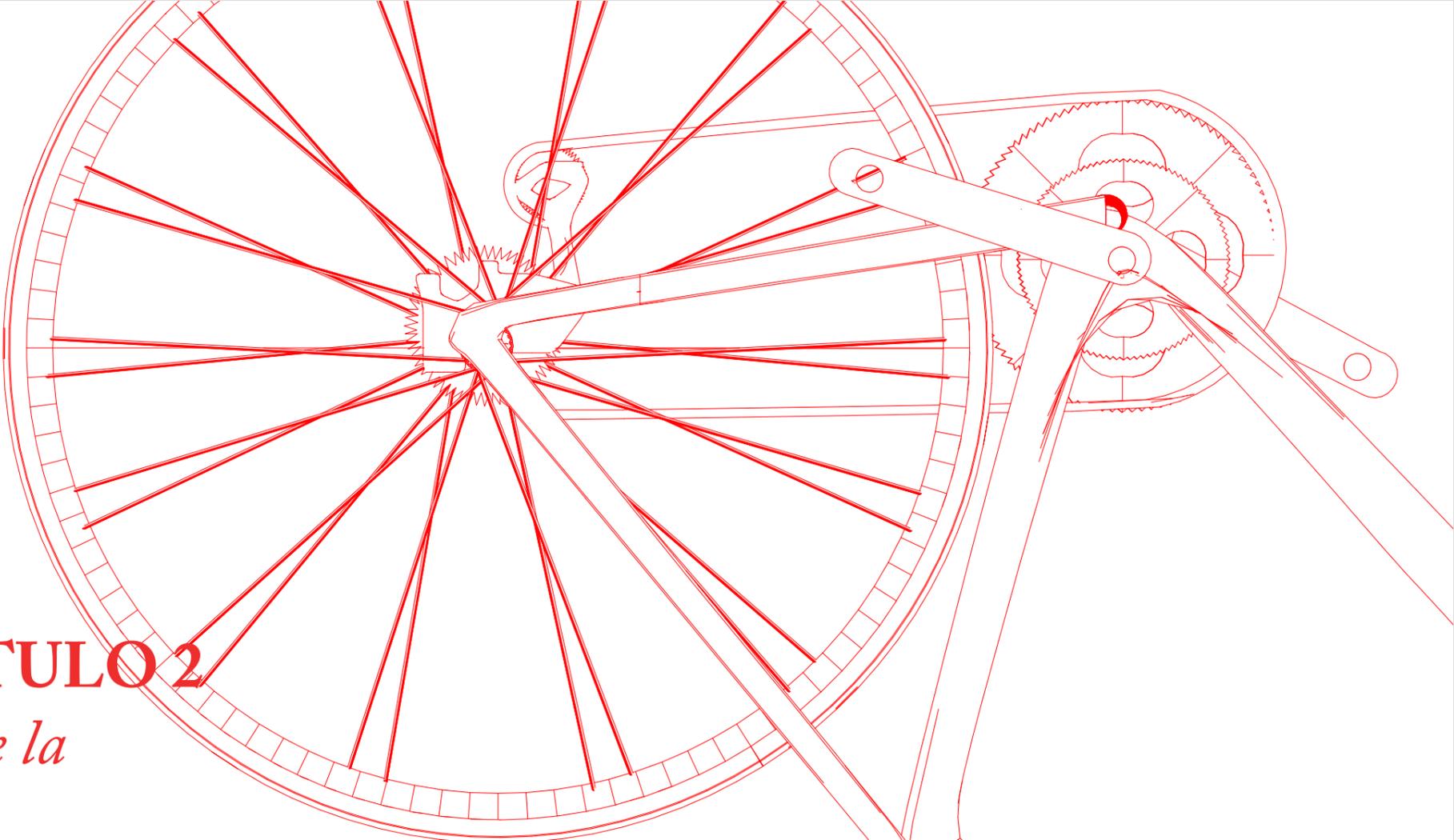
Espacios de recreación y deporte en los distintos parques de la ciudad.  
Intervenciones puntuales que conforman una red



Parques

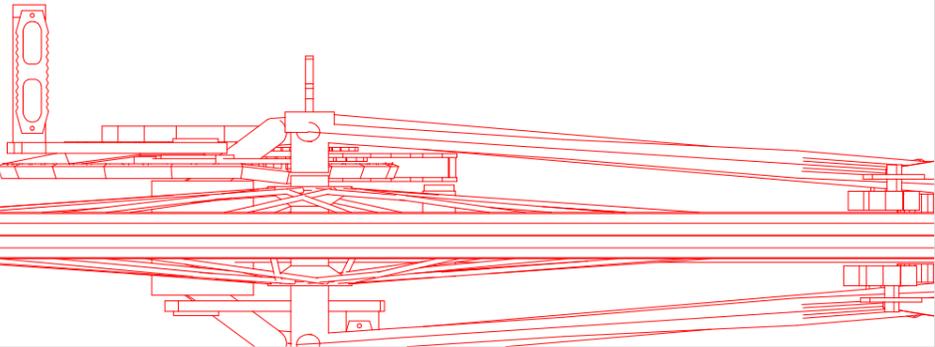
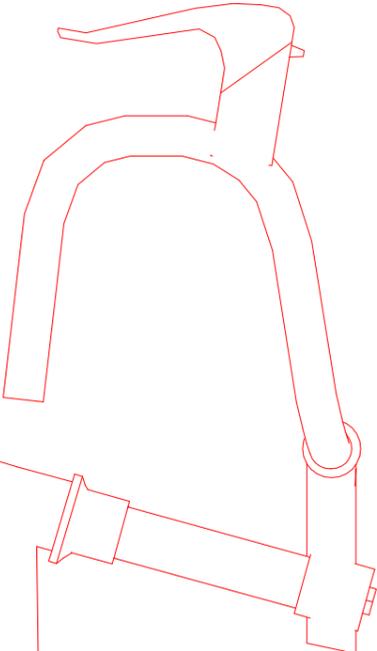
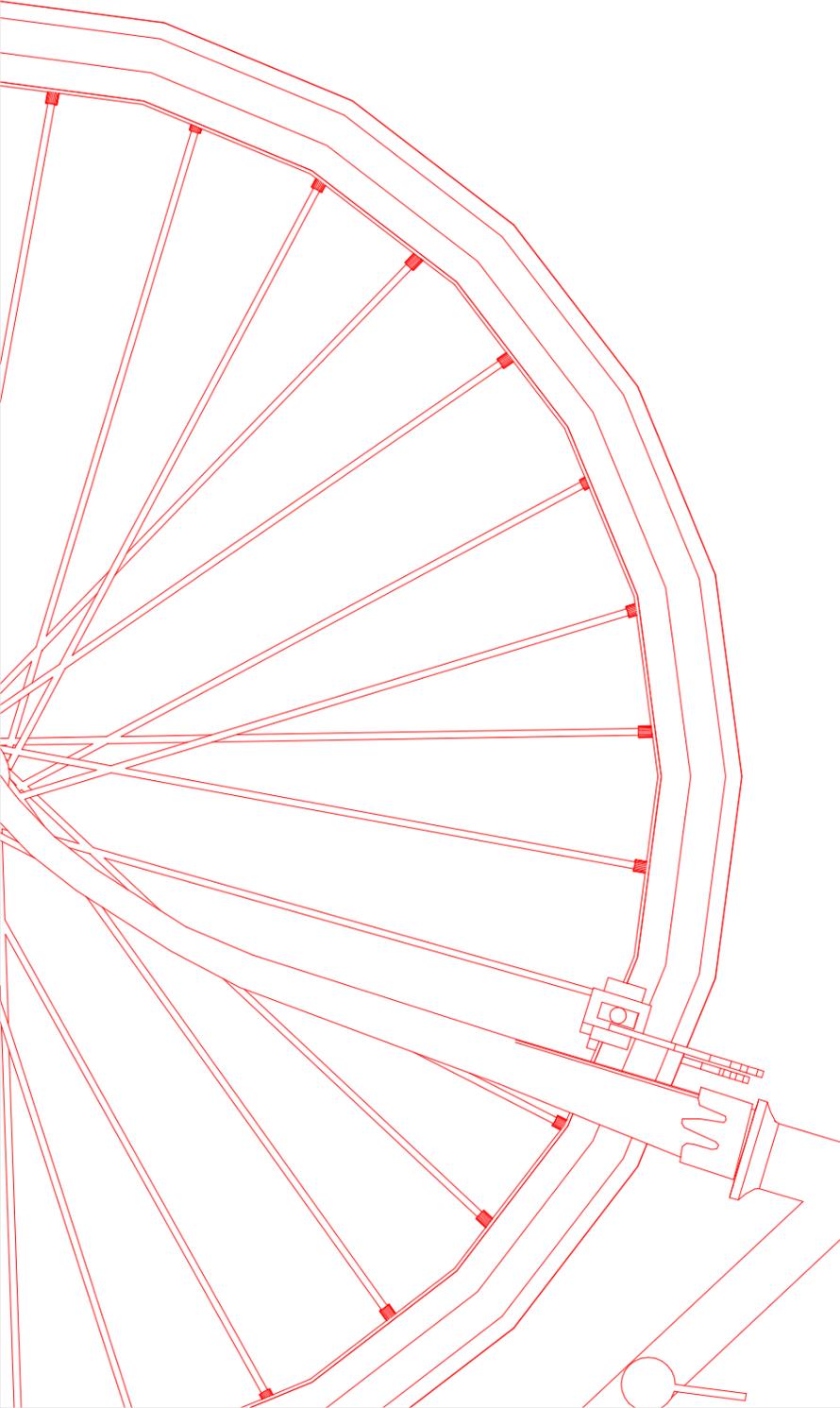


Red entre parques



**CAPÍTULO 2**

*la era de la  
bicicleta*





“Revista programa : Velódromo Santa Laura: Campeonato de las 5 horas, ciclistas por equipo”.  
Fuente: Sitio Web Memoria Chilena



Fotografía panorámica de la Alameda con ciclistas en carrera. Día 4 noviembre de 1990.  
Fuente: Sitio web Historia del ciclismo chileno.

# Contexto movimiento ciclista hoy

El uso de transportes limpios ha sido un gran tema para nuestra sociedad en los últimos años. Podemos enterarnos cotidianamente de los avances del problema medio ambiental por distintos canales de comunicación, como también por nuestros pares. Ésta situación ha motivado distintas iniciativas con respecto al tema de movilidad, haciendo cada día mas masivo este paradigma de cambio del siglo XXI.



En Chile, el movimiento ciclista ha tomado cada vez más fuerza en los últimos años, posicionándose como una alternativa de transporte óptima en respuesta a las crecientes tasas de motorización y congestión vehicular. Además, dicha tendencia ambientalmente sustentable existente en la actualidad, influyó el aumento de este movimiento, impulsando la actividad física, la creación de políticas públicas atingentes, inversión a nueva infraestructura, entre otros.



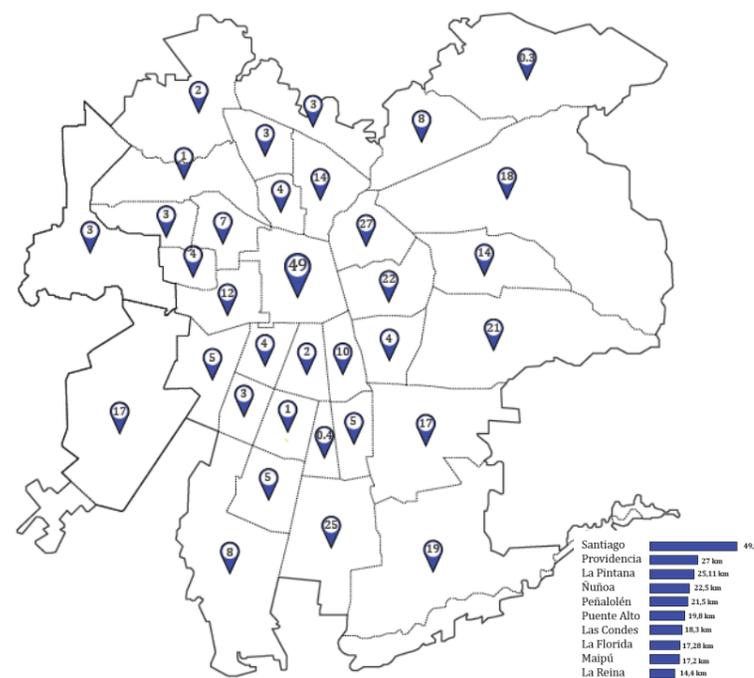
Fuente imágenes: Artículo Noviembre 2020 Sitio web "El mostrador"

Por otra parte, debido a la crisis sanitaria que afectó al planeta el año 2020, fue necesario encontrar formas más seguras de movilizarse, por lo que, una porción importante de los ciudadanos que utilizaban el transporte público como principal medio de movilización, realizaron un cambio a la bicicleta, sumándose a este creciente grupo de ciclistas ya insertos en el movimiento (Forni, 2020).



Esquema ciclovías existentes, en ejecución y en planificación.  
Fuente: elaboración propia a partir de gráficas sitio web "ciclovias.visorterritorial.cl", MTT

Actualmente, en la Región Metropolitana existen 752.82 kilómetros habilitados para ciclovías (MTT, 2021). La ubicación de estas se concentra en la comuna de Santiago, esto gracias al ordenamiento de la ciudad contemporánea hoy en día; el trabajo se aglomera en el centro, y las áreas residenciales se sitúan en la periferia. (Garrido, 2019).



Cantidad de kilómetros de ciclovías por comuna  
Fuente: Memoria de Título "Velotopía". O, Garrido, 2019.

# Contexto movimiento ciclista hoy

Esta cultura del ciclismo ha traído consigo incontables beneficios para las personas, sin embargo, de la mano con el empoderamiento de las calles, se ha evidenciado la disputa que existe entre bicicletas y autos, y frente a este conflicto se ha demostrado que el espacio para los transportes de tracción humana, es absolutamente dispar al que existe para la industria automotriz.

De la mano con esta situación ha surgido colectivos que, en vista de la idea de "masa de ciclistas", han encontrado seguridad en volver a las calles.

La agrupación Ciclistas Furiosos es un colectivo fundado aproximadamente en la década de los 90' en Santiago, que busca manifestarse en las calles exigiendo espacios dignos para movilizarse en bicicleta por la ciudad.

Esta agrupación convoca a cientos de personas mensualmente, realizando "ciclomarchas" por la ciudad, y paralizando el tránsito de vehículos. Las convocatorias a estas marchas se realizan por redes sociales, por lo que estas se van haciendo cada vez más masivas con el paso del tiempo.

“1. Nacemos el 10 de diciembre de 1851. Aquel día, unos segundos antes de expirar, con los ojos en blanco y una perfecta pronunciación del español, el Barón Karl von Drais (Q.E.P.D.) dijo: “Viva el Movimiento de Furiosos Ciclistas!”. Enseguida, paró las chalas.

2. Inspirados en las últimas palabras del Barón, así como en una abundante tradición oral, un grupo de habitantes del gallardo Chile decidió en 1995 revivir el MFC, cuya primera y única máxima es existir disuelto. Por ende, la militancia activa y consecuente sólo se logra pedaleando.

3. Creemos en una utopía bicicletada, que es aquel contexto imaginario-posible en que, de preferencia, las personas y la sociedad planetaria ocupan intensiva y cotidianamente la bicicleta, así como otros mecanismos propulsados por nuestro ser material. ¿Cuán a menudo? Al menos lo suficiente para detener la extensión ilimitada de lo que se ha dado en llamar Imperio Motorizado Sin Freno (IMOSFRE). Por lo tanto, somos bicicletudos, que luchamos para hacer de la bicicleta un medio de transporte respetado y promovido en la ciudad y fuera de ella.

4. Jamás ponemos al propio MFC por sobre nuestro objetivo principal MFC es sólo un medio para reunir y canalizar las ideas y el trabajo de los bicicletudos. No somos un grupo dedicado al ciclismo deportivo o recreativo, sin embargo estamos abiertos a apoyar y participar con otras agrupaciones dispuestas a alcanzar la utopía bicicletada.

5. No conocemos jerarquías, por lo tanto, nos organizamos en forma horizontal, en grupos de trabajo independientes que apuntan a una tarea o área específica (reparaciones, boletín, web, legal, etc.), y nos reunimos en asamblea a la hora de acordar temas en común, coordinar actividades, destinar recursos, y colaborar mutuamente con acción e ideas.”

(Manifiesto Movimiento furiosos Ciclistas, 2020)



“Ciclistas furiosos se tomaron Plaza Italia”. Sitio web “emol.com”, 2012



“Cicletada de los Furiosos Ciclistas será declarada patrimonio de la ciudad”. Sitio web The Clinic 2014

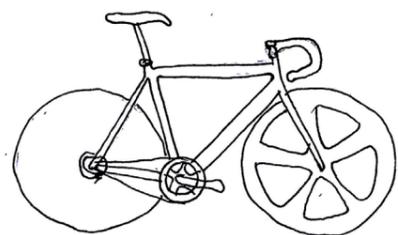


“Ciclistas por el Apruebo repletaron Plaza Italia este domingo”. Sitio web “El mostrador”, 2020

# Transportes de tracción humana

A continuación, se enuncian algunos de los transportes que representan este nuevo tipo de movilidad en la ciudad, dando cuenta del carácter de estos; paseo, deporte, transporte diario, entre otros.

Fuente ilustraciones: elaboración propia



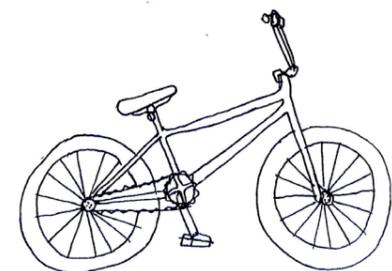
## Bicicleta de pista

Optimizada para ser utilizada en un velódromo o pista al aire libre. Contiene un sistema de piñón fijo que hace que se frene aplicando gradualmente menor presión en el pedaleo. Los neumáticos son estrechos y se inflan a alta presión para reducir la resistencia de la rodadura.



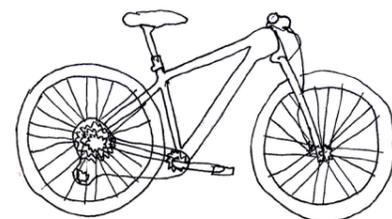
## Bicicletas de Ruta

Están diseñadas para montar en carreteras y terrenos planos. Se encuentran entre las más eficientes, y se caracterizan por sus ruedas delgadas y su manubrio que se curva hacia abajo.



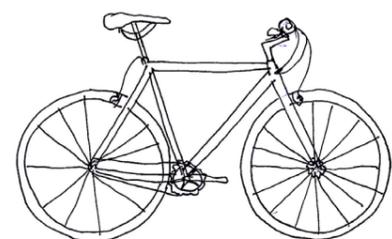
## Bicicletas de BMX

Ruedas pequeñas, de 20 pulgadas, sus marcos compactos y un único cambio, lo que buscan es reducir el pedaleo a lo mínimo, y usarse en distancias cortas y ambientes cerrados.



## Bicicletas de Montañismo o MTB

Se destacan por poder amortiguar distintos tipos de terreno.



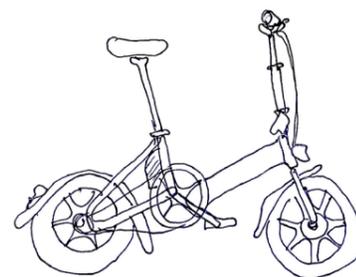
## Bicicletas Urbanas y Fixies (piñón fijo)

Diseñadas para el ambiente urbano y el transporte del día a día. Comúnmente se crean con el transporte eficiente en mente, para distancias cortas o medianas. Por lo general cambian la ligereza por resistencia, para adaptarse mejor al rigor de subir y bajar calles.



## Scooter Eléctrico

Elección de movilidad cómoda, sustentable y accesible a través de aplicaciones. El motor eléctrico es alimentado por baterías.



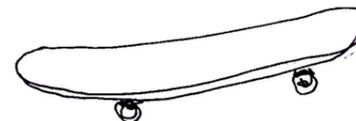
## Bicicletas Eléctricas y Pedelec

Modalidad que asiste el pedaleo del usuario con un motor eléctrico de manera parcial o total.



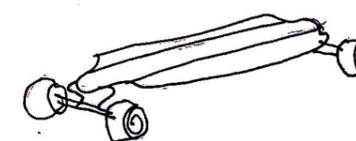
## Patines

Aparato que sirve para deslizarse sobre pavimento liso. Existen distintos tipos según los estilos de patinaje, por ejemplo ruedas en línea o en paralelo, dependiendo del tipo de movimientos que se desea practicar.



## Skate

Tabla de madera con los extremos levantados, con cuatro ruedas y dos ejes, con la cual se practica el deporte del skateboarding. En ellos se puede practicar acrobacias y trucos en piscinas, rampas o simplemente por las calles.



## Longboard

Se suelen llamar también skates de tabla larga. La principal diferencia con el monopatín estándar es el tamaño de la plataforma del monopatín, ya que estos son más largos. Son los más utilizados para las carreras de descenso, el slalom o el transporte urbano.

# Recintos deportivos para el ciclismo en Santiago

Como expusimos anteriormente, el ciclismo ofrece distintas disciplinas desde la recreación hasta el deporte.

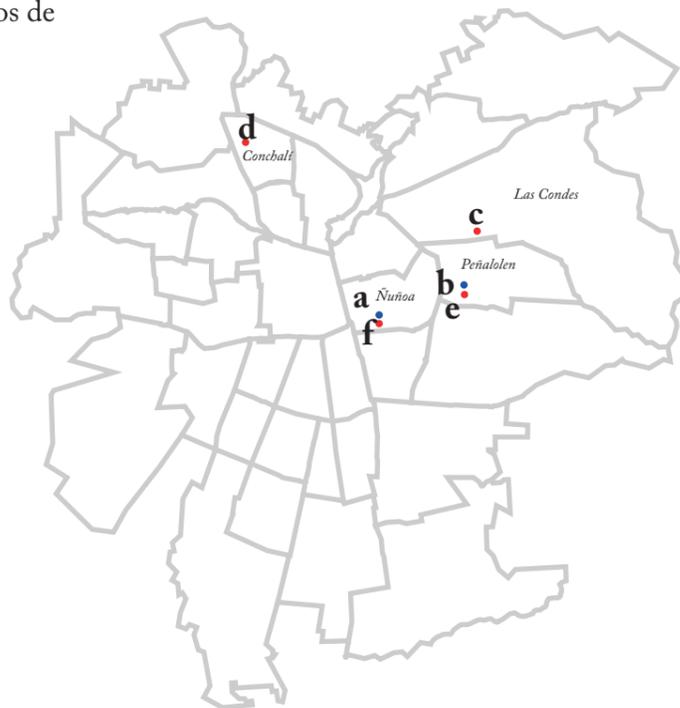
La rama deportiva se diversifica en múltiples modalidades, cada una de ellas requiere espacios específicos para poder desarrollarse, algunas en entornos naturales (de montaña o ciclocross, por ejemplo), ó también en recintos construídos o trabajados, como el ciclismo de pista y el BMX.

Con el paso del tiempo, estas diferentes vertientes del ciclismo han convocado a grupos de personas que han conformado comunidades para practicarlos, estableciendo agrupaciones locales o comunales a lo largo de la ciudad.

A continuación la ubicación y breve descripción de algunos de ellos.

Tipo de Ciclismo	Descripción	Tipo de recinto	m <sup>2</sup>
Ruta	Recorrer determinadas distancias a través de carreteras grupales o individuales.	Carreteras generalmente pavimentadas.	Grandes distancias lineales (desde 30k)
Pista	Carreras de velocidad individuales o grupales	Velódromo, perímetro de 166-250-333 mts	Según tipo competencia
Montaña (mtb)	Descenso en terrenos naturales con pendientes	Terreno natural	Según tipo competencia
Ciclocross	Circuitos largas distancias	Terreno natual	2,5-3,5 kms
Trial	Pruebas con obstaculos	Circuito obstaculos	No especifica
BMX	Carrera en pista, y freestyle	Pista arcilla compacta	350-500 mts

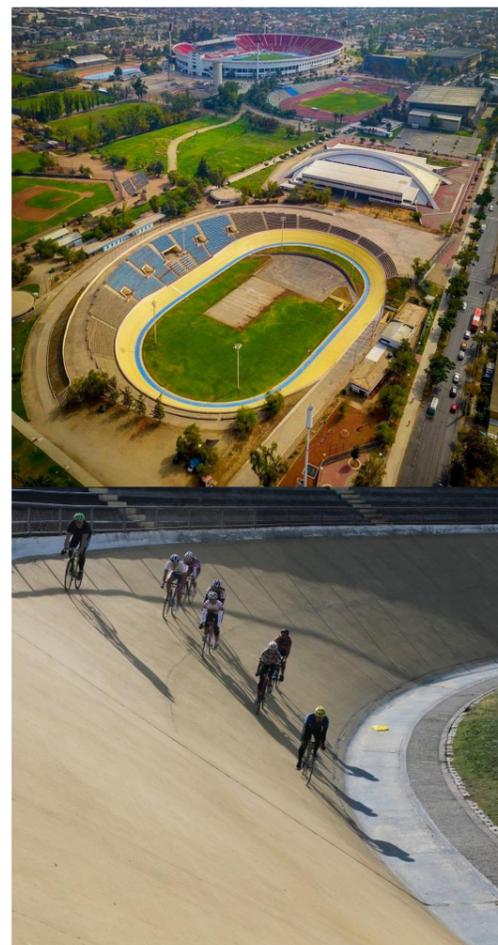
entre otros



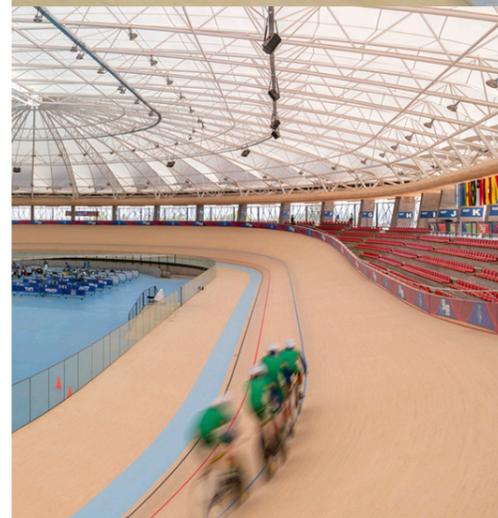
**a. Velódromo Estadio Nacional**  
Comuna de Ñuñoa, 1962  
Construcción posterior al complejo Estadio Nacional  
Pista 250 metros

**b. Velódromo Peñalolén**  
Comuna de Peñalolén, 2014  
Construcción Juegos Sudamericanos 2014  
Pista 250 metros

**c. Pista BMX Las Condes**  
**d. Pista BMX Conchalí**  
**e. Pista BMX Peñalolén**  
**f. Pista BMX Estadio Nacional**



**a.**



**b.**



**c.**



**d.**



**e.**



**f.**

# Parques en Santiago

Tal como enunciamos en el planteamiento de la problemática, se ha detectado que los parques son espacios capaces de recibir programas tanto deportivos como recreativos.

Se ha realizado un estudio y levantamiento de los parques que existen en el Gran Santiago, identificando su ubicación, comuna año de fundación, y superficie.

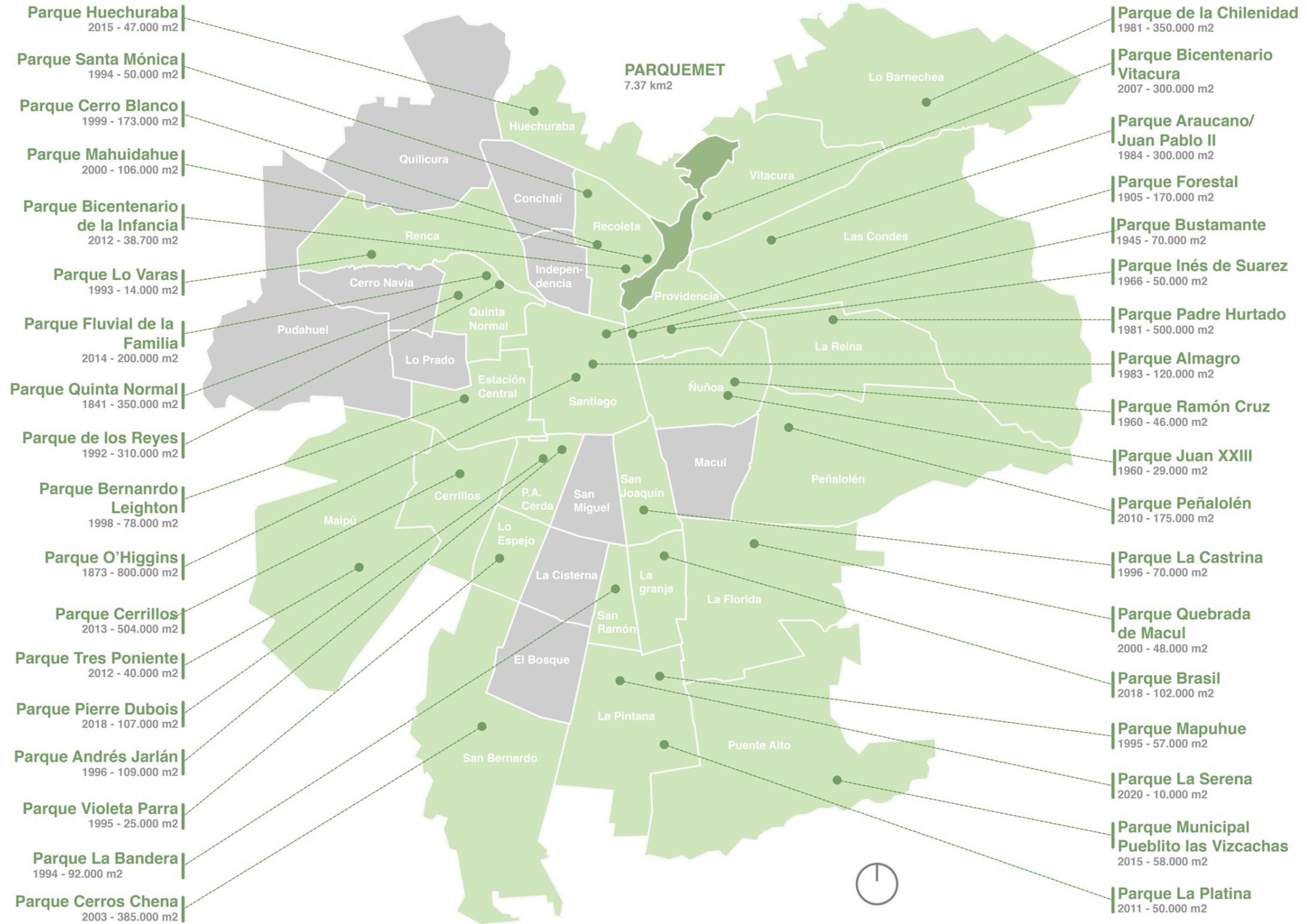
Por otro lado, se ha reconocido 3 principales tipos de gestión para la mantención y administración de estos;

## 1. Parque Metropolitano/ MINVU

El Parque Metropolitano, conocido como “Parque Met”, es un servicio público dependiente administrativamente del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que acumula la mayor parte (21 parques) sobre la totalidad.

2. Municipal  
Ej: Comuna de Santiago

3. Mi Parque  
Autogestión, gestión mixta.



Fuente: elaboración propia

# Referentes

## Implementación de programa deportivo en Parques o áreas verdes

### Parque Deportivo Urbano Baró de Biver / scob

Skatepark, reconversión

Barcelona, España

Arquitectos: scob

Área: 1930 m<sup>2</sup>

año: 2016



### Parque deportivo Zhangmiao

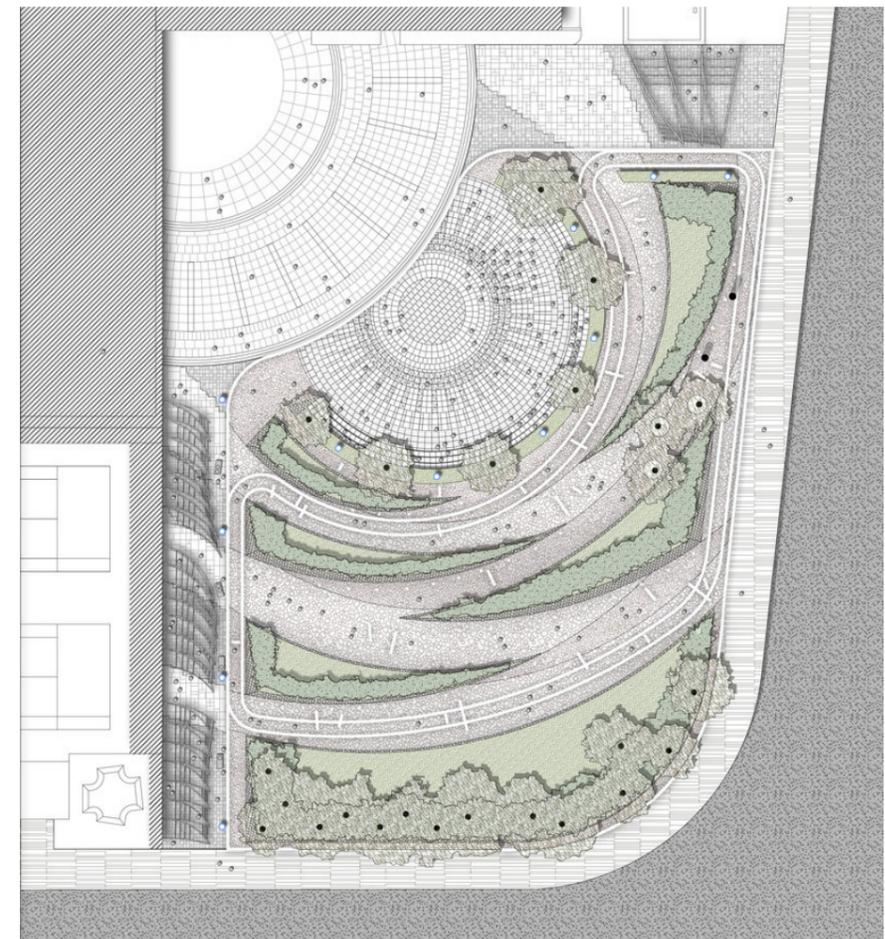
Parque, recreación y entrenamiento

Shanghai, China

Arquitectos: Archi-Union Architects

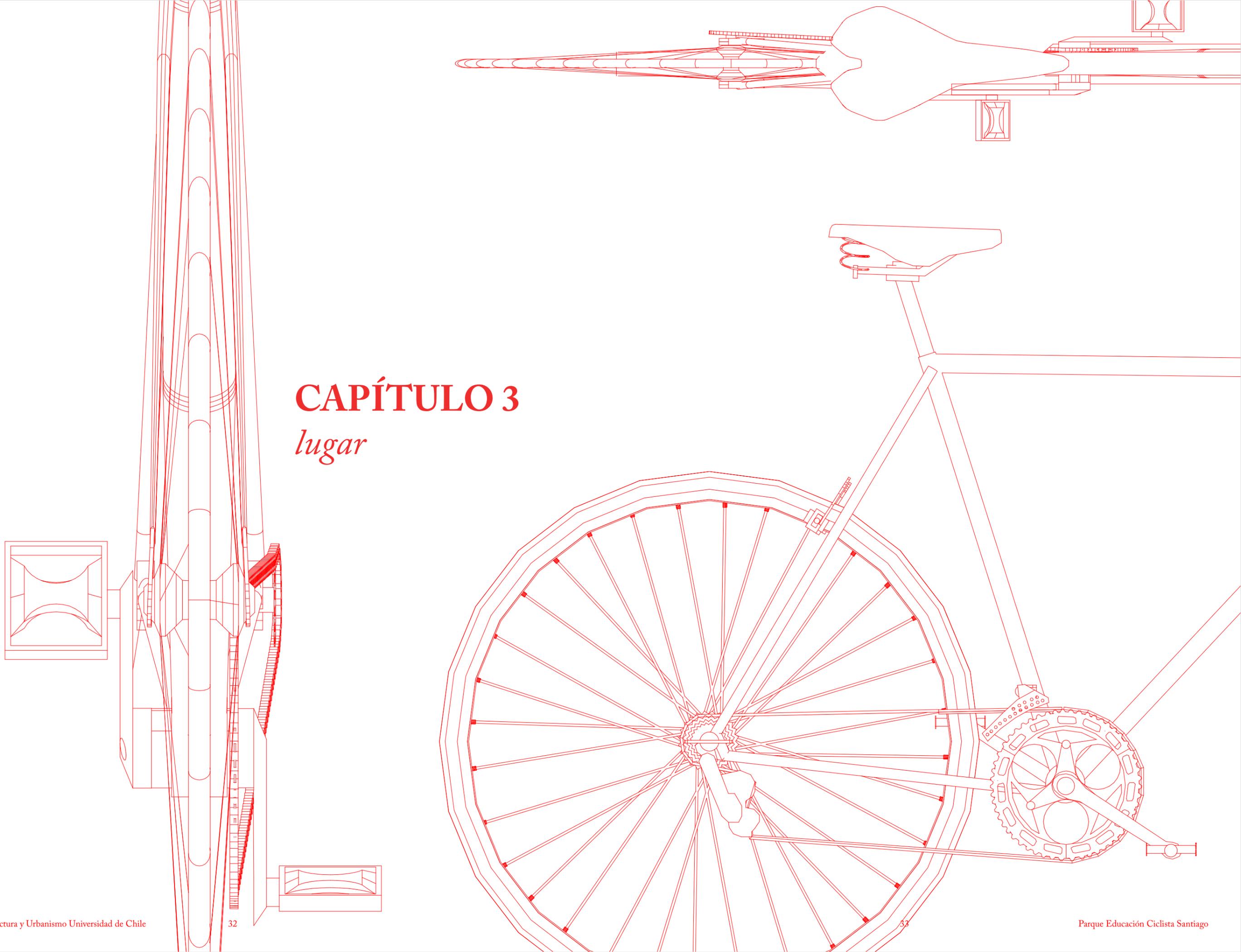
Área: 4000 m<sup>2</sup>

Año: 2013

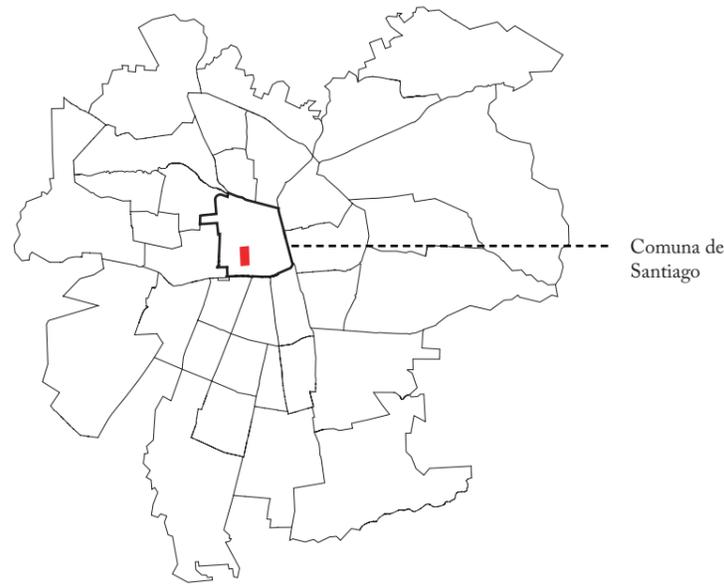


# CAPÍTULO 3

*lugar*



# Elección del lugar: Parque O'higgins



## Ubicación Céntrica en la ciudad

Luego de exponer los parques existentes en la ciudad de Santiago en los capítulos anteriores, y dando cuenta que el carácter del proyecto habla de intervenciones replicables, se selecciona a través de los siguientes aspectos, el Parque O'higgins para ubicar el proyecto como primera instancia.

a. **Centralidad** de la comuna de Santiago, y por ende mayor densidad de ciclovías y ciclistas

b. **Carácter icónico e histórico** del parque.

c. Cercanía a **barrio "San Diego"**, conocido por venta de accesorios relacionados al ciclismo, y por ende existencia de ciclistas en el sector.

d. **Disponibilidad al corto plazo de terreno municipal** de grandes dimensiones por término de la concesión con parque de diversiones Fantasilandia. De esta manera, aprovechar la oportunidad de devolver la gestión pública a terreno y finalizar la administración por parte de un privado.



## Componente Histórico

Todo acontecimiento espacial debe obtener las raíces del territorio para poder realizar una intervención integral, por ende, comprender la historia es esencial para el desarrollo de un proyecto completo. A comienzos de la historia del parque, esta área era un espacio libre, donde las diferentes clases sociales se congregaban y compartían. Sin embargo, a medida que progresó el desarrollo del Parque Cousiño -futuro Parque O'Higgins-, se evidenció la separación social entre clases, potenciando la exclusividad y reclusión de la aristocracia, ajustándose al nuevo cariz de las representaciones jerárquicas.

Por el contrario, al pasar del tiempo, el nombre del Parque O'Higgins se asoció a la delincuencia, decadencia y descuido, dejando detrás su importancia pasada. Hoy en día, este territorio ha comenzado a volver a la vista de los santiaguinos, incorporando fiestas patrias, deporte colectivo, espectáculos teatrales y musicales, entre otros.

El uso de este parque ha mutado constantemente con la situación del país, aunque a costa de la integridad de los senderos, laguna, bosques, etc. Es por esto que es relevante tener presente esta importancia histórica y perpetuarla como una arista determinante en el desarrollo de este gran espacio público.

Fuente: información extraída a partir de artículo "





“El campo de Marte en Santiago”, Giovatto Molinelli, 1859



Fotografía E. Garreaud 1883.



Postal quisco de madera. Coleccion Museo Histórico Nacional de Chile, 1910.



Fotografía acceso Parque Cousiño. Archivo patrimonial Brugmann, 1875.



Fotografía grupo de personas observando gramófono. Archivo flickr santiagonostalgico, 1900.



Fotografía niñas en laguna. Julio Bertrand Vidal, 1906.

1800

1845

1873

1935-1950

1970

1973

El lugar donde se ubica hoy en día el Parque O'Higgins era conocido como “La Pampilla”, este predio se utilizaba como espacio donde compartían y convivían las diferentes clases sociales, ya fuera en celebraciones patrias, folklóricas, fondas o ramadas.

El gobierno de la época compró el terreno para construir edificaciones militares -Escuela Militar, Cuartel de Artillería, entre otras-, denominándolo “El Campo de Marte”.

El filántropo Luis Cousiño fué el encargado de financiar y construir un parque, inspirándose en los existentes en Francia, con el nombre de Parque Cousiño. En su interior se construyó una red de caminos de más 8 de kilómetros, un lago artificial de más de 30.000 metros cuadrados -con islas y puentes-, se plantaron 60.000 árboles -olmos, acacios, fresnos, entre otros-, además de, un restaurante, un pabellón para música, una balaustrada de madera bordeando el lago y dos portadas de hierro en el acceso del recinto. Este lugar se convirtió en una zona de reunión para la aristocracia, donde se efectuaban desfiles, exhibiciones automovilísticas y reuniones de deportistas football, tenis y ciclismo.

La clase alta cambia su localización, dirigiéndose hacia las quintas de Providencia y Ñuñoa, debido a lo anterior, el parque se descuidó y desatendió.

Comienzan los trabajos para la restauración del parque, con la construcción del Estadio Techado -el que luego se convirtió en el Movistar Arena- y el “Pueblito” -espacio de apariencia rural y campestre-, a partir de ese momento, el parque se nombró Parque O'Higgins.

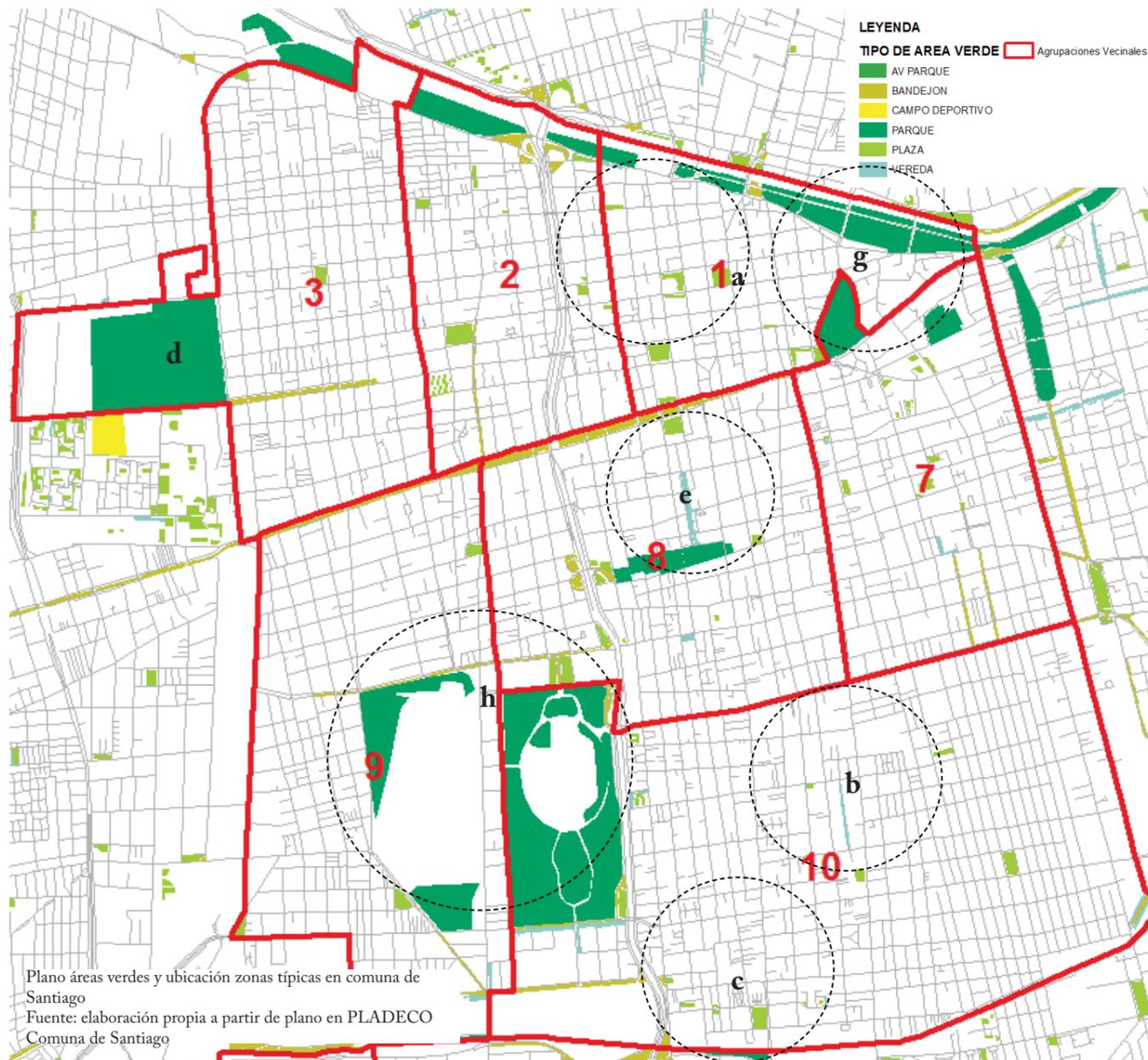
A partir del golpe de estado -y el impulso de libre mercado-, en el lado nor-poniente del parque se instaura el parque de atracciones privado “Fantasilandia”, 1990: En la zona sud-oriente del parque se funda la Universidad Bernardo O'Higgins, con terrenos otorgados por el Régimen Militar

# Análisis urbano escala comunal

Como ya hemos comentado en la reseña histórica del lugar, a mediados del siglo XIX se comenzó un importante desarrollo urbano en la ciudad de Santiago, en donde el Estado impulsó el progreso a través de una gestión de autoridades y privados. Este auge y aparición de nuevos barrios caracterizó a la comuna de Santiago como la conocemos el día de hoy, con numerosas zonas típicas que nos recuerdan la importancia y valor de estos sectores. Una de ellas es el “sector del Club Hípico de Santiago y del Parque O’Higgins”, declarado el 2002 por el consejo de monumentos nacionales. Por otro lado, esta comuna se caracteriza por poseer múltiples áreas verdes (con una muy buena gestión por parte de la municipalidad).

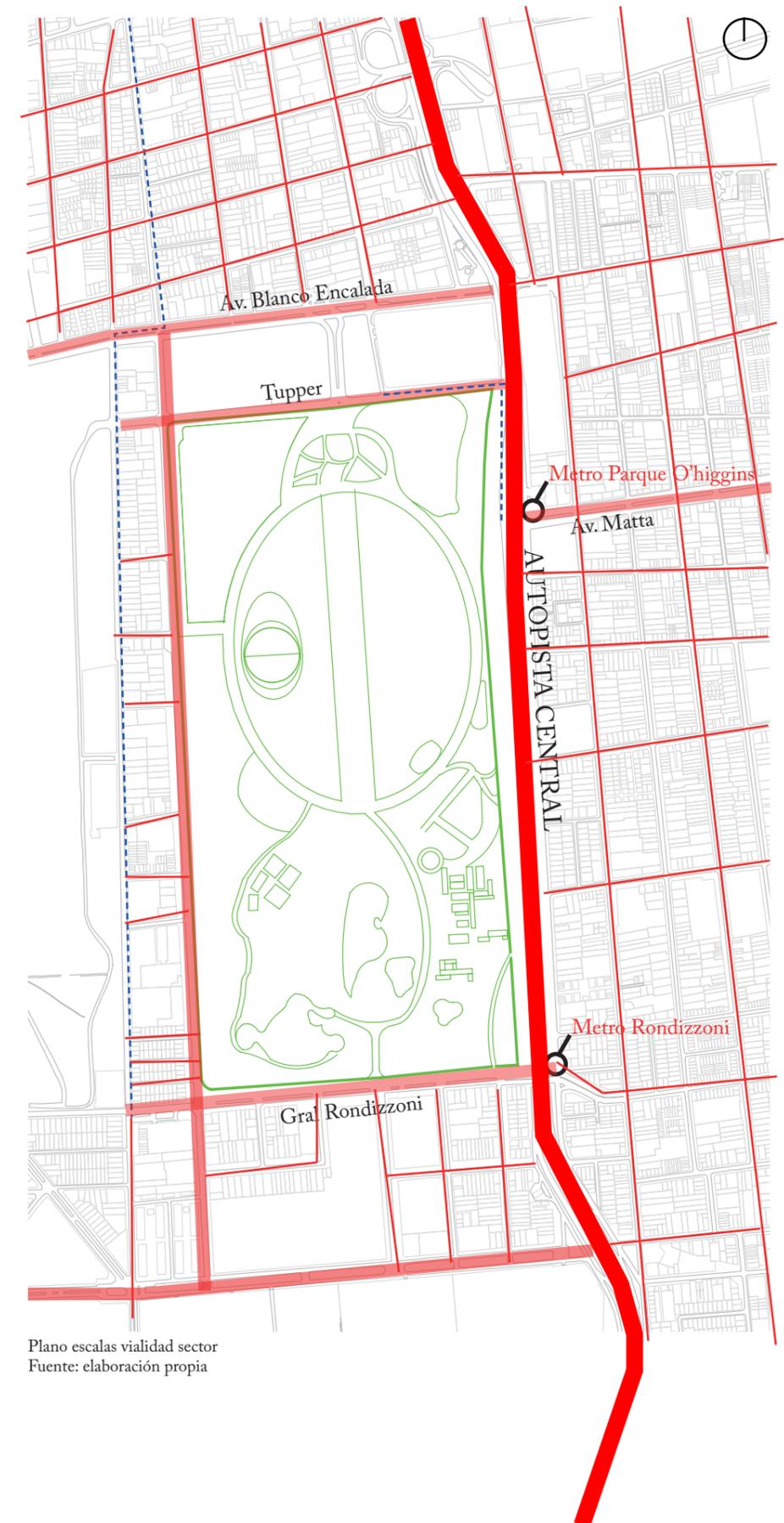
## Zonas Típicas en la comuna

- a. Plaza de armas, congreso nacional y su entorno
- b. Barrio matta sur
- c. Barrio huemul
- d. Parque quinta normal
- e. Barrio cívico-eje bulnes-parque almagro
- f. Población madrid
- g. Barrio santa lucía-mulato gil de castro-parque forestal.
- h. Club Hípico de Santiago y del Parque O’Higgins



# Analisis Vialidad

- Vias Metropolitanas
- Vias secundarias
- Vias barriales



# Contexto Inmediato

Dada la gran superficie del parque ( $\approx 80$  hectáreas), sus límites poseen situaciones y usos muy diferentes entre sí.

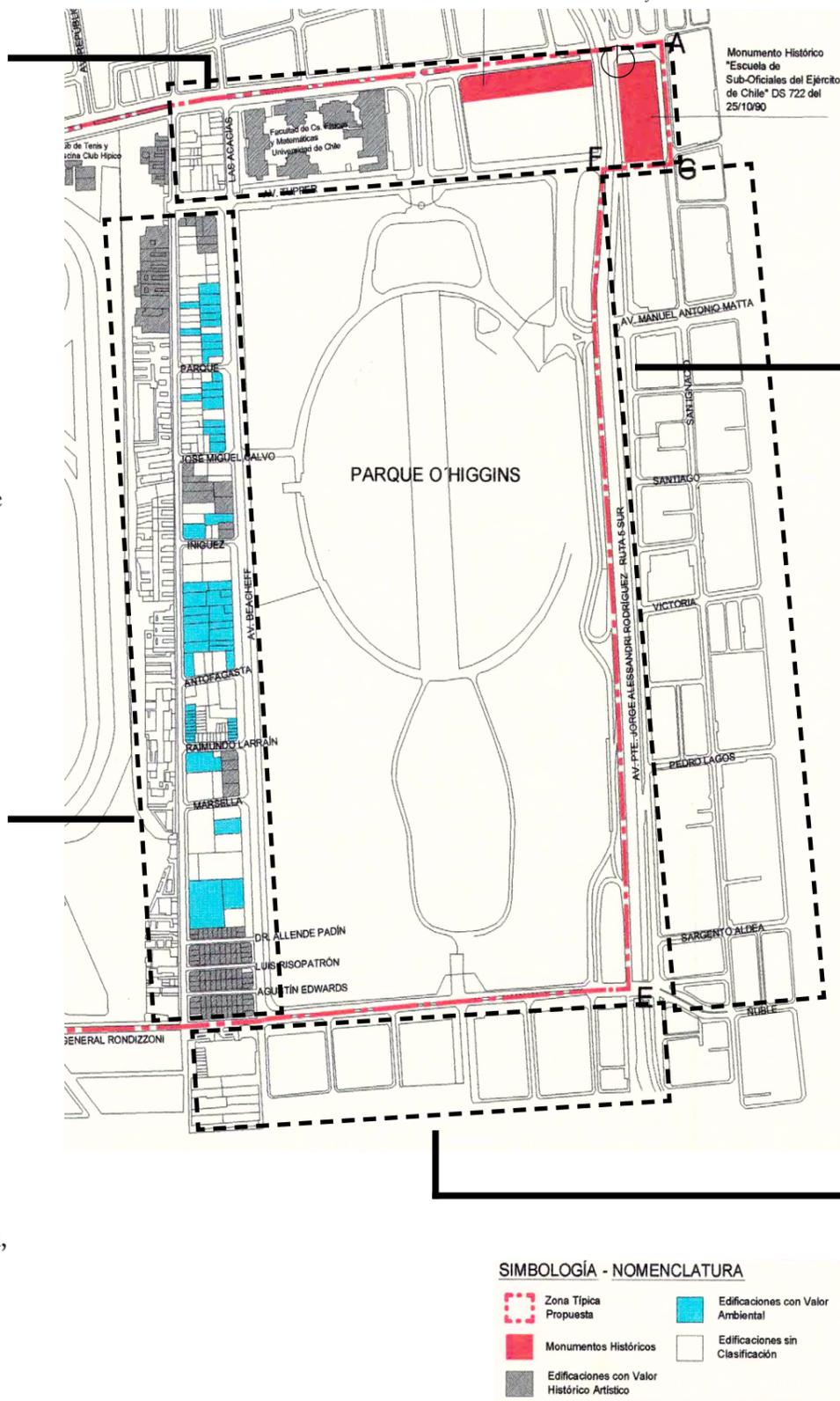
## Zona Norte

El límite norte del parque, debido a su cercanía con el centro histórico de la capital mantiene el carácter y escala institucional de esta zona, presentando una variedad de edificios declarados monumentos históricos los cuales, a pesar de intervenciones contemporáneas, siguen manteniendo la condición de zona típica, la cual es representativa del desarrollo urbano, tanto constructivamente como paisajísticamente, vivido en el Santiago de 1920. Actualmente este límite se caracteriza por un ambiente universitario, turístico y de servicios.

## Zona Poniente

Esta zona al igual que la zona norte mantiene un carácter de zona típica, sin embargo, la escala de las construcciones decrece considerablemente, pasando de grandes edificios institucionales a edificios de escalas residenciales. Este límite del parque posee una condición urbana muy particular, puesto a que se encuentra enfrentando a pocas manzanas de distancia a otro hito de escala intercomunal, el club hípico, generando un corredor residencial contenido entre dos "masas verdes", el cual a propiciado un incipiente desarrollo inmobiliario en altura.

Fragmento plano oficial Sector Club Hípico y Parque O'higgins.  
Fuente: Sitio web Consejo Monumentos Nacionales.



## Zona Oriente

El límite oriente del parque presenta una condición cada vez mas recurrente en el acontecer urbano de la ciudad de Santiago, el desarrollo de la industria automotriz, sumado a deficientes políticas públicas de desarrollo urbano, las cuales ponen en situación preferencial al automovilista por sobre al peatón. Es por eso que se ha permitido que una autopista, la cual funciona como muro urbano, cruce por todo el largo del límite oriente del parque, generando prácticamente una desconexión y aislación del parque con respecto a la ciudad hacia el otro lado de la autopista

## Zona Sur

El límite sur del parque presenta algunas similitudes al límite poniente del parque, puesto a que presenta también una situación de enclaustramiento urbano, sin embargo, esta es producida por un conjunto de edificios de gran magnitud, el centro de justicia y la expenitenciaria de Santiago. Esta franja presenta una diversidad programática, que va desde barrios residenciales, centros deportivos, universidades e pequeñas industrias.

# Contexto Inmediato

## Zona Norte



Imagen 1. Ex arsenal de guerra. Fuente: Consejo Nacional de Monumentos.



Imagen 2. Facultad de ciencias químicas y de matemáticas. Fuente: Plataforma arquitectura.



Imagen 3. Facultad de Ingeniería y ciencia universidad de Chile. Fuente: Universidad de Chile

## Zona Poniente

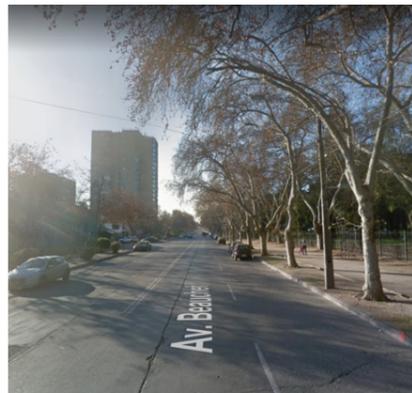


Imagen 1: Extraídas desde google street view.



Imagen 2: Extraídas desde google street view.

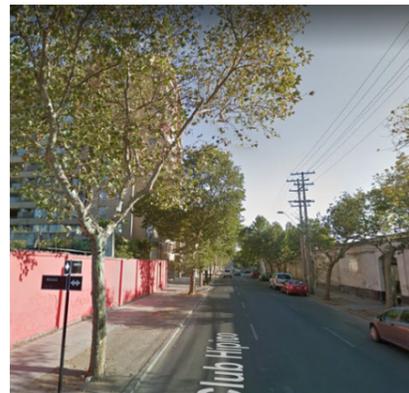


Imagen 3: Extraídas desde google street view.

Una vez caracterizados los límites del objeto de estudio, el Parque O'Higgins, podemos establecer que existe una gran variedad de programas diferentes entre sí que rodean y enriquecen al parque. Sin embargo, hablando en una escala urbana, podemos establecer ciertos patrones comunes producidos en sus límites que inferen en la relación del parque con la ciudad, como el aislamiento urbano de este dado por fenómenos externos a él, productos de grandes barreras que lo rodean, ya sea, por la cercanía con otro parque de escala intercomunal, por una autopista o por un gran edificio. Podemos establecer entonces, que la zona poniente, sur y oriente del parque son las mas desfavorables en cuanto a relación parque-ciudad, siendo la zona norte el lugar de apertura urbana y la que permite generar más relaciones e intercambios con la ciudad.

## Zona Oriente



Imagen 1: Extraídas desde google street view.



Imagen 2: Extraídas desde google street view.



Imagen 3: Extraídas desde google street view.

## Zona Sur

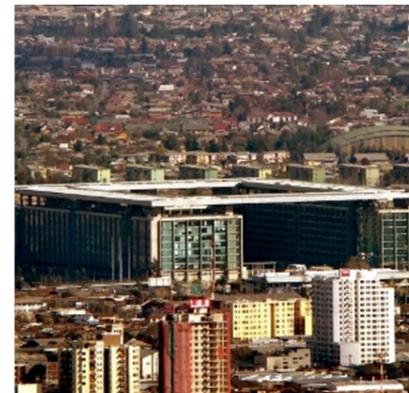


Imagen 1: Centro de Justicia. Fuente: Mdv arquitectura.

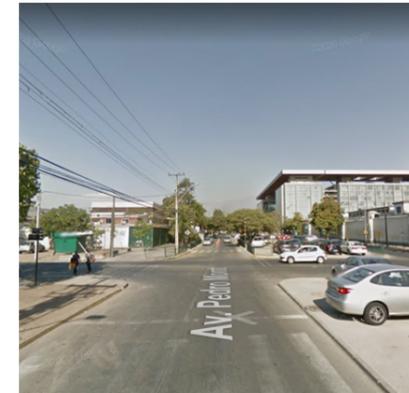
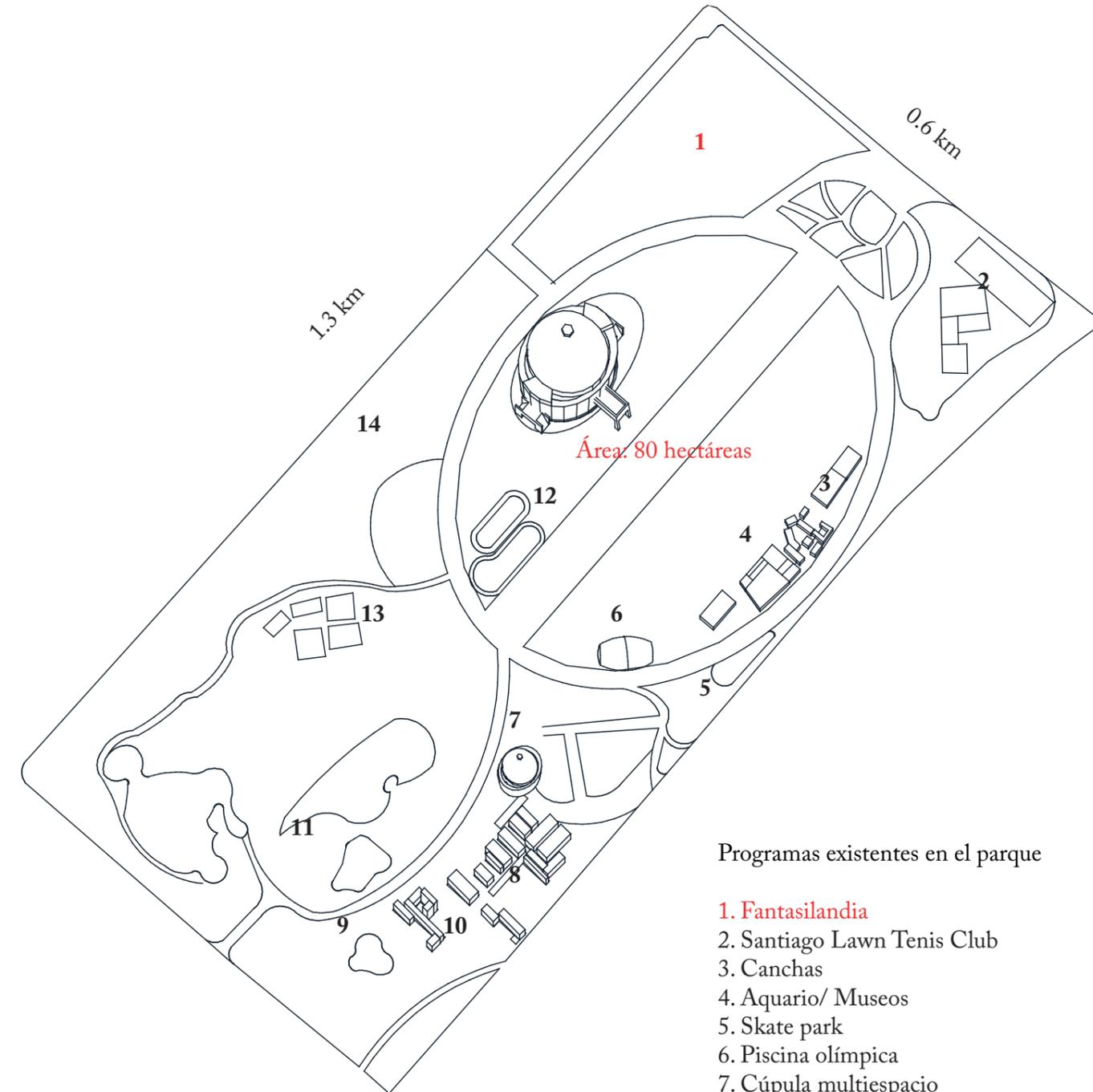
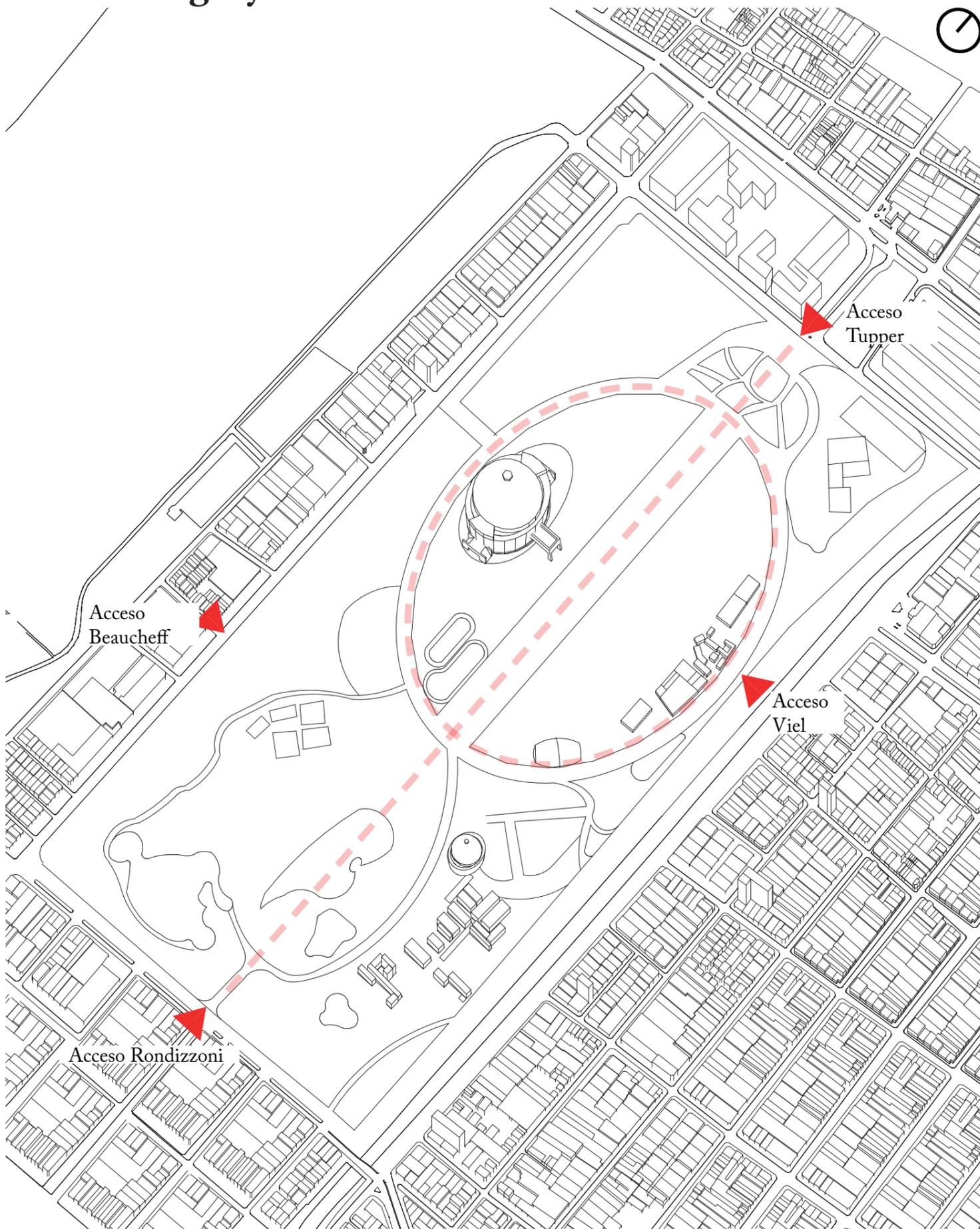


Imagen 2: Extraídas desde google street view



Imagen 3: Extraídas desde google street view.

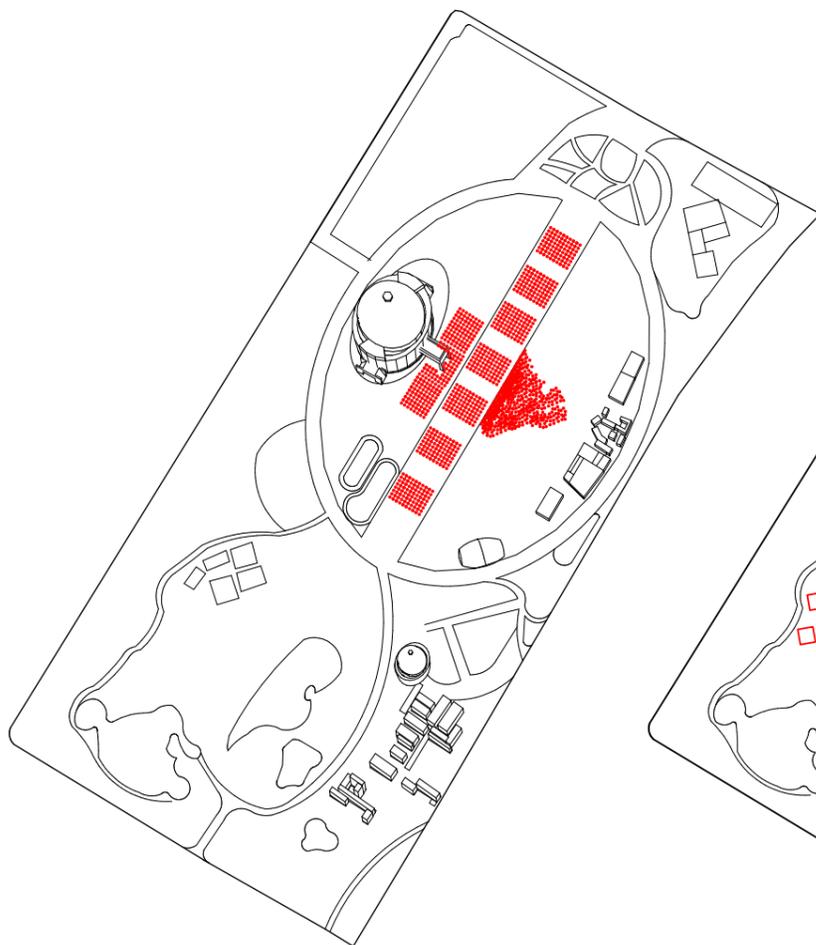
# Morfología y usos



## Programas existentes en el parque

1. Fantasilandia
2. Santiago Lawn Tennis Club
3. Canchas
4. Acuario/ Museos
5. Skate park
6. Piscina olímpica
7. Cúpula multiespacio
8. Universidad Bernardo O'higgins
9. Piscina municipal
10. Escuela de Parvulos
11. Sector jardin Chino
12. Patinodromo
13. Canchas tenis
14. Sector quinchos

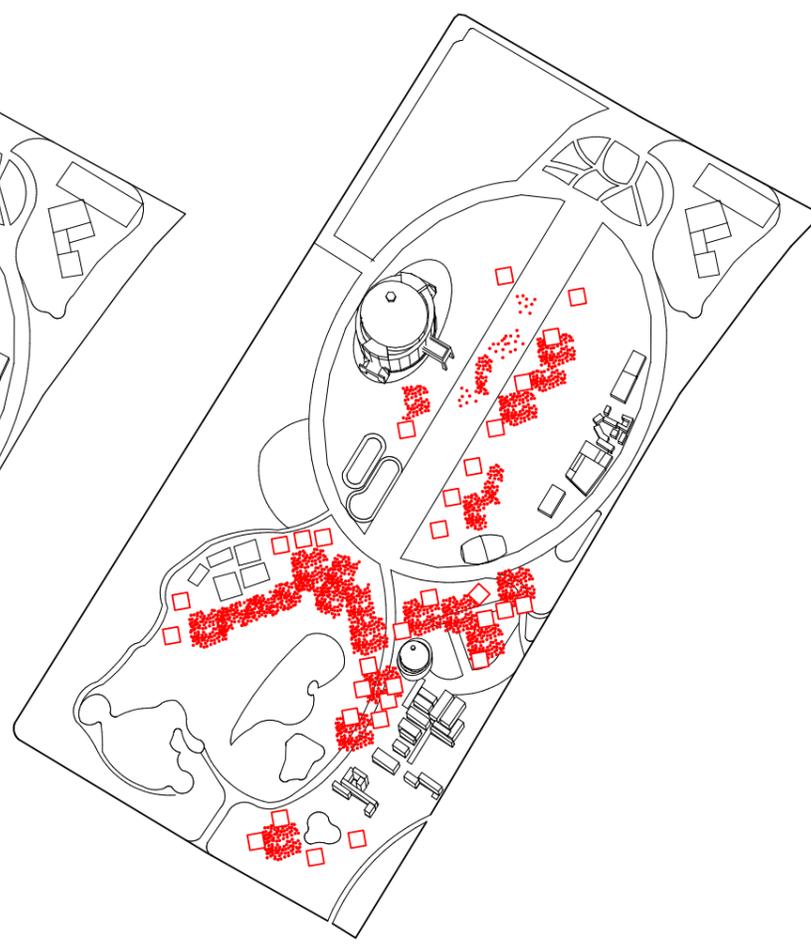
# Congregaciones masivas



## Parada Militar

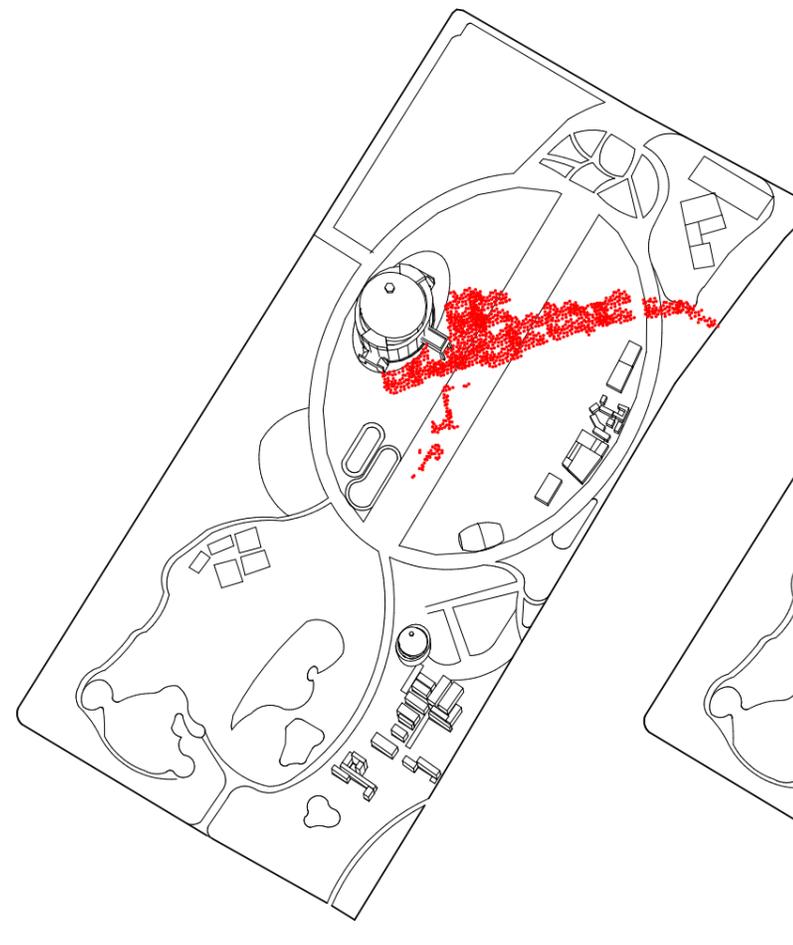
La Parada Militar en Honor a las Glorias del Ejército de Chile es un desfile militar que se efectúa en el eje norte sur del parque cada 19 de septiembre para conmemorar el “Día de las Glorias del Ejército de Chile”.

En este homenaje, participan instituciones como las Fuerzas Armadas, Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones de Chile desde 1832.



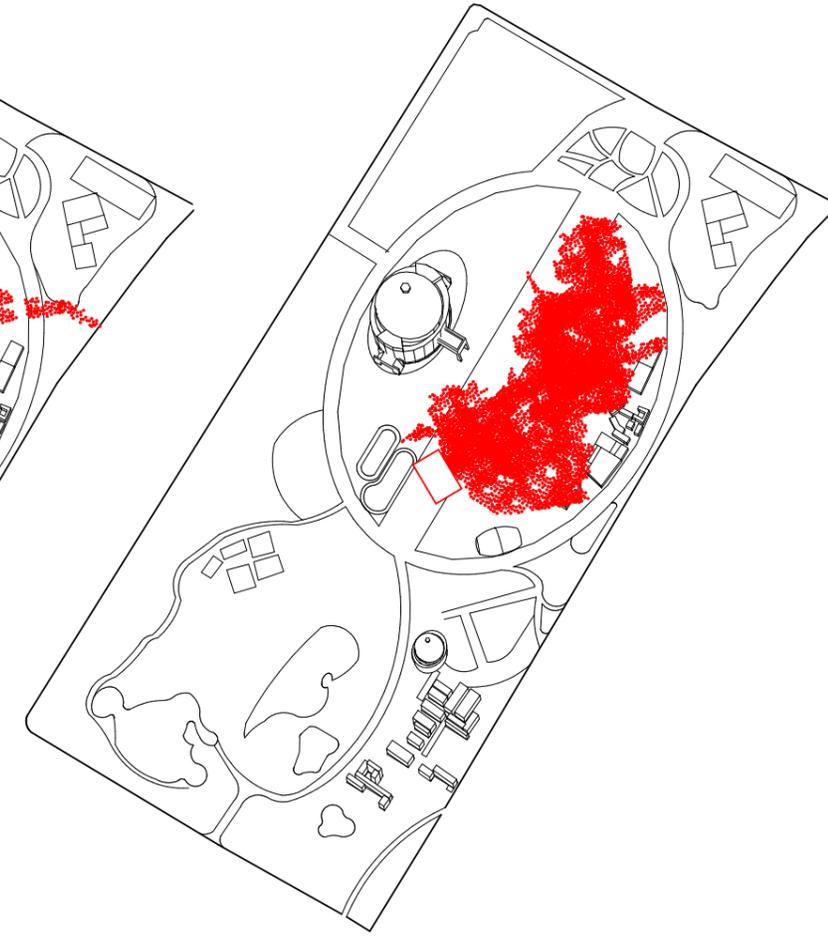
## Fondas 18 de Septiembre

Durante la semana de fiestas patrias, el parque aglutina múltiples fondas en la zona sur. Este evento atrae a cientos de personas cada año, convirtiéndose en una de las celebraciones de Fiestas Patrias más importantes del país por sus venta de comida, alcohol, productos y espectáculos.



## Eventos Movistar Arena

Evento musical masivo dentro de la geodecía del Parque. Al ser un recinto privado, el presupuesto de los eventos puede llegar a ser muy costoso, porque persiguen objetivos comerciales.

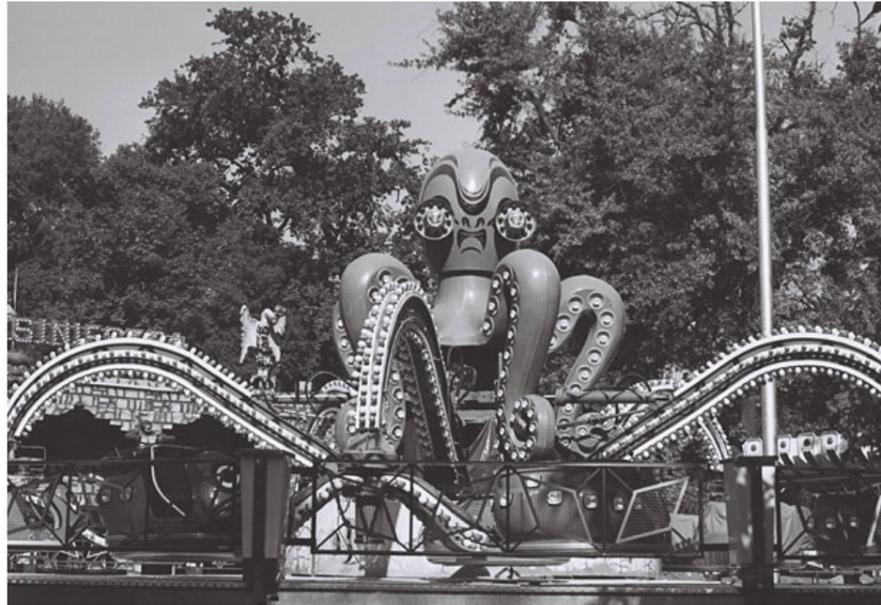


## Lollapalooza

Evento musical masivo al aire libre. En esta instancia asisten bandas internacionales y nacionales de gran alcance, por lo que el público es de cientos de personas. Este uso del parque tiene opiniones divididas con respecto a los vecinos del barrio, las autoridades, y los asistentes al evento.

# Parque de diversiones Fantasilandia

## Reseña histórica



Fotografía atracción Pulpo  
Fuente: Sitio web Fantasilandia (<https://www.fantasilandia.cl/historia/>)



Fotografía montaña rusa  
Fuente: Sitio web Fantasilandia (<https://www.fantasilandia.cl/historia/>)

Fantasilandia se inauguró el 26 de enero de 1978, en el interior del Parque O'Higgins, en ese entonces contaba con 8 juegos; Pulpo, Century 2000, Mansión Sinistra, Carrusel, Ford T, Amor Express, Alfombra Mágica y los autos chocadores.

Este gran proyecto fue creado por el agrónomo Gerardo Arteaga, puesto que, su plan de vida incluía el resguardo y protección de la familia. Esta idea fue posible gracias al apoyo de la Municipalidad de Santiago y la incorporación de tres socios al proyecto -Enrique Rodríguez Calvo y los hermanos Juan Pablo y Alfonso Barroilhet Correa. A consecuencia de lo anterior, lograron obtener un crédito Corfo, el cual tenía como garantía un fundo de propiedad de la familia Arteaga. Este parque de diversiones fue el primero construido en Chile, por lo cuál casi no existía experiencia en el rubro (Historia | Fantasilandia, s. f.).

El 6 de enero 1984 se inauguró la ampliación del parque, sumando 12.500 m<sup>2</sup> adicionales. El proyecto fue una gran inversión, sin embargo, recibió el apoyo de la Municipalidad de Santiago, ya que, ese año tenía como objetivo "Regalar Santiago a los niños". A partir de ese momento, el parque comenzó una trayectoria de crecimiento exponencial, aumentando y mejorando cada vez más sus atracciones. En el año 2015, Gerardo Arteaga Cerda se convirtió en el presidente de La Asociación Internacional de Parques de Diversiones y Atracciones (IAAPA), la cuál representa a más de 5.300 empresas, proveedores y miembros provenientes de 99 países. Actualmente, la empresa recibe alrededor de 1 millón de visitantes anuales, con un crecimiento sostenido de un 4% por año (Gallegos, 2018).

A través de la información de los medios de comunicación, existen especulaciones con respecto a cuando será el fin definitivo de la concesión con la comuna de Santiago (la fecha original es el 2022), por lo que para efectos del ejercicio de proyecto de título, se tomará esta primera información como certera, por lo que el la empresa de Fantasilandia se trasladaría a su nueva locación el próximo año, dejando el terreno disponible.

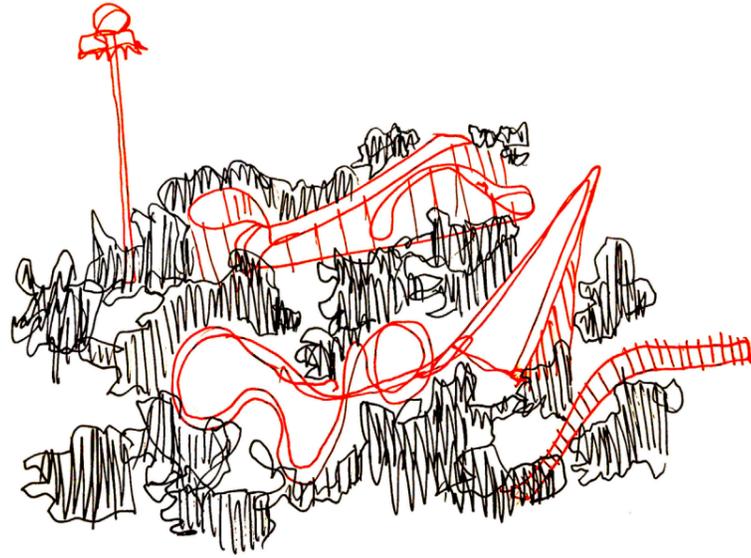


Fotografía atracción Piratas del Caribe  
Fuente: Sitio web Fantasilandia (<https://www.fantasilandia.cl/historia/>)



Fotografía atracción  
Fuente: Sitio web Fantasilandia (<https://www.fantasilandia.cl/historia/>)

# Imaginario del lugar



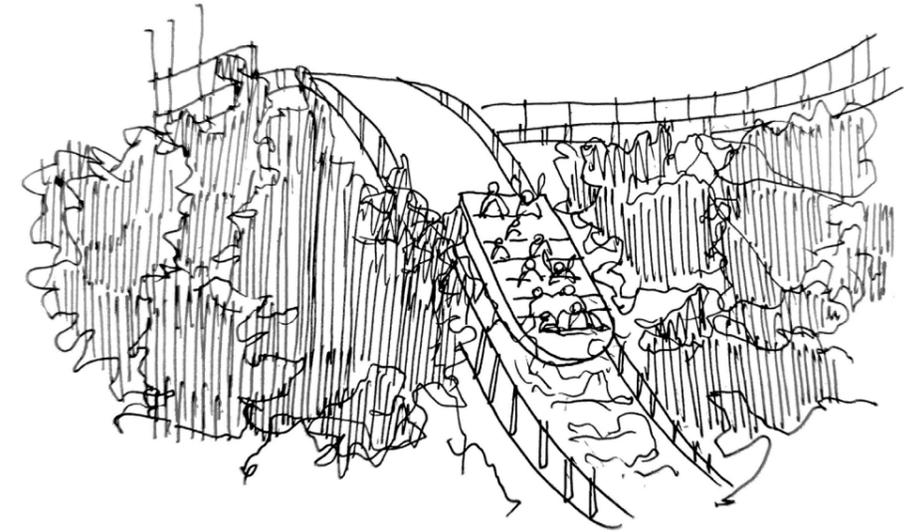
Fuente: elaboración propia

Fantasilandia existe desde el año 1978 en Santiago, por lo que lleva 43 años siendo parte de lo que interpretamos como un espacio recreativo. Por este motivo, y por encontrarse dentro del Parque O'higgins, ha generado un recuerdo particular para todos los santiaguinos y sus visitantes de otras partes del país.

Este lugar, principalmente concurrido por niños, y por ende, sus familias, trae consigo la invitación de recorrerse de una manera distinta a cómo recorreremos la ciudad. La forma en la que se posiciona, incita el moverse en el espacio como si no hubiese un orden aparente, y por ende, evoca una dinámica de libertad y de lo lúdico.

Esta situación tan única y propia del lugar se remite primeramente al programa existente; las múltiples atracciones, montañas rusas, y senderos orgánicos, sin embargo, con el pasar de los años, estos elementos han conformado un imaginario colectivo sobre el significado el uso del espacio.

¿Como podemos perpetuar el carácter lúdico del lugar a pesar de la partida de Fantasilandia?



Fuente: elaboración propia



Fuente: Sitio web Radio Imagina (<https://www.radioimagina.cl/2021/05/fantasilandia-reabre-sus-puertas-en-medio-de-un-alza-de-nuevos-casos/>)



Fuente: Sitio web Fantasilandia (<https://www.fantasilandia.cl/historia/>)

# Elementos del parque

## Hitos, sendas y ruinas

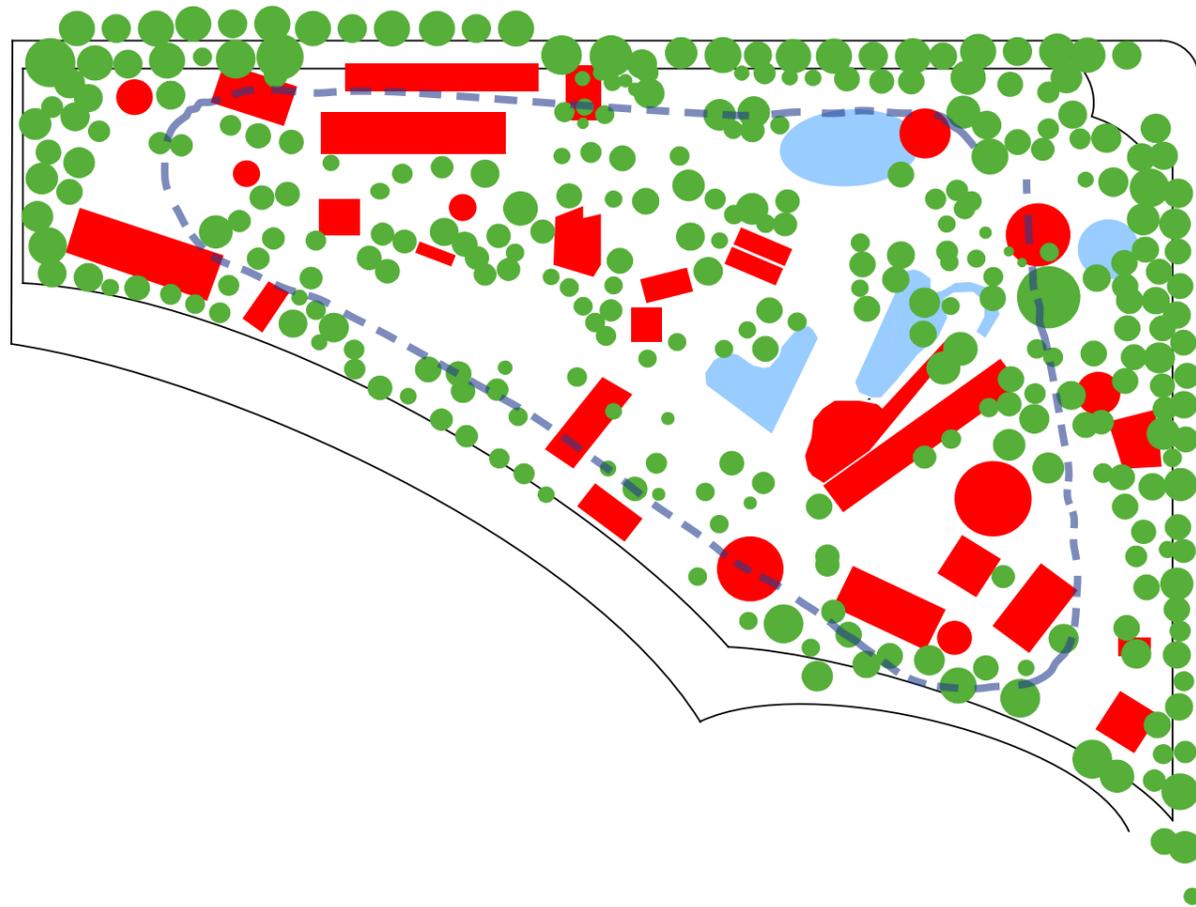
El parque de diversiones cuenta con distintos elementos que se reparten en el lugar;

### Simbología

- Atracciones
- Vegetación
- Piscinas
- Senderos principales



Infografía parque de diversiones Fantasilandia.  
Fuente: sitio web Fantasilandia



Esquema elementos en el parque  
Fuente: elaboración propia

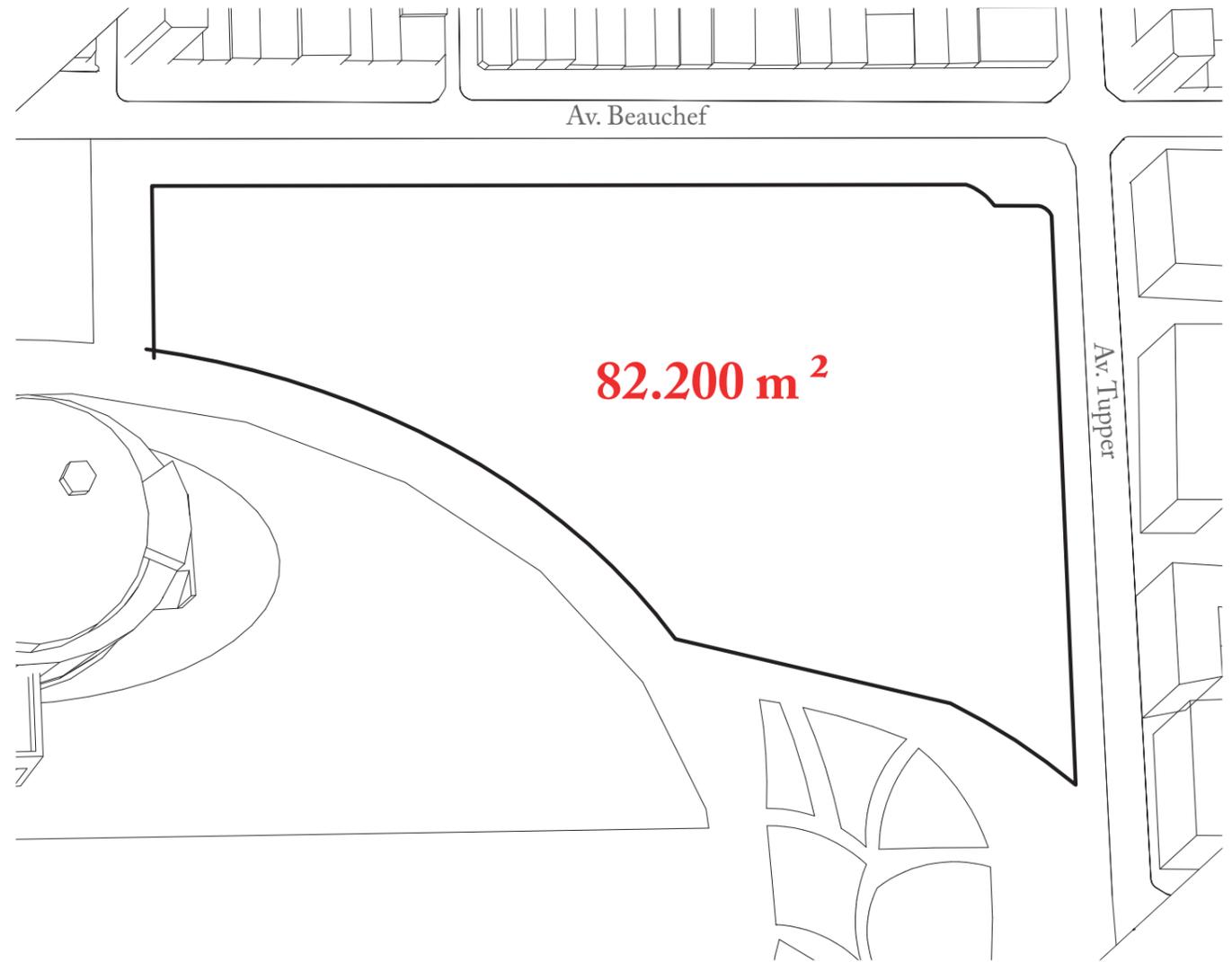
# Elección del terreno

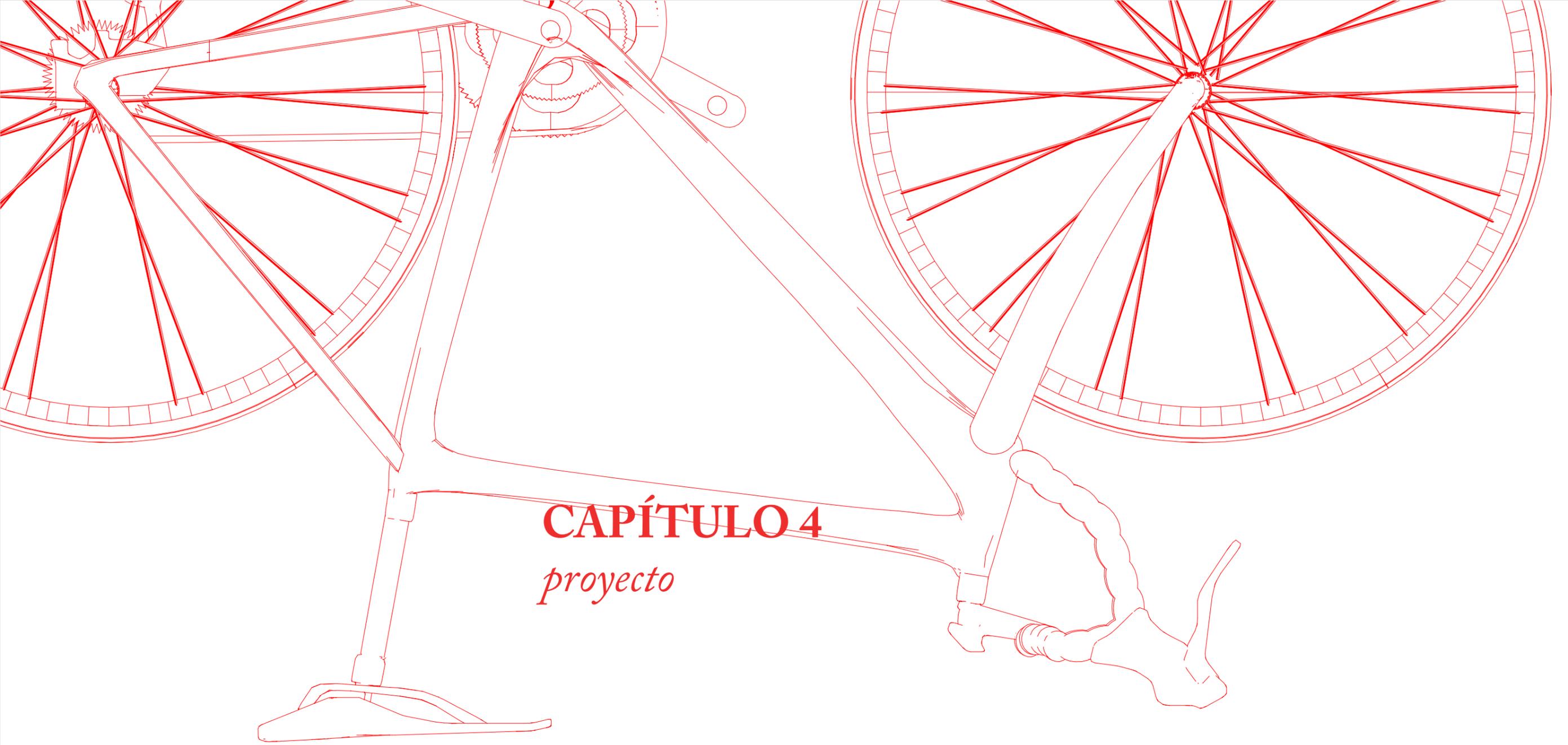
## Terreno parque de diversiones Fantasilandia

Se selecciona la totalidad del parque ocupado por Fantasilandia. Dentro de la investigación y análisis de lugar se intentó contactar a la administración del parque, en busca tanto de planimetrías, como de información con respecto a las estrategias para mover toda la infraestructura existente, pero no se recibió ninguna respuesta por parte de ellos.

Para efectos del proceso de desarrollo del proyecto, y dada a la falta de información, se establecen lineamientos y suposiciones para enmarcar el diseño:

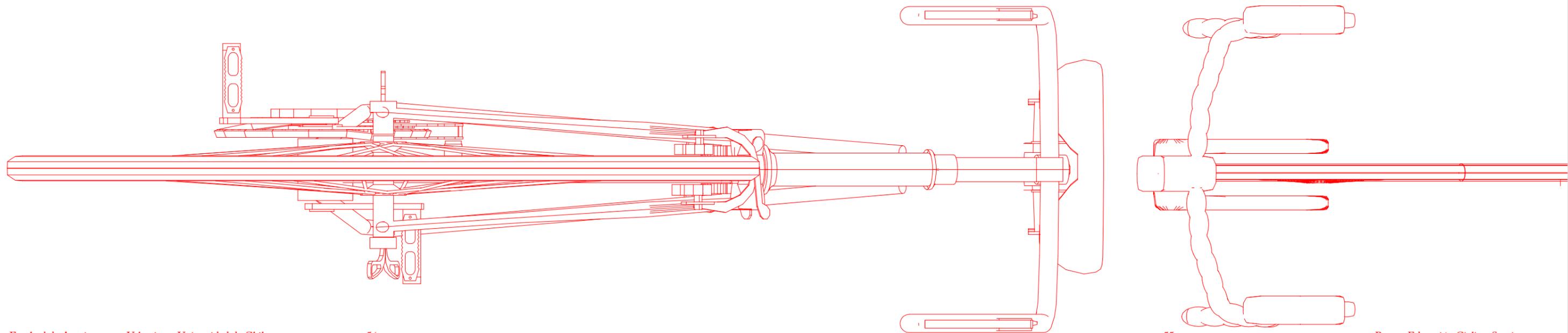
1. La administración de Fantasilandia se llevará la totalidad de las instalaciones a su nueva locación, dejando exclusivamente la masa arborea en el lugar.
2. Las piscinas, que son parte de ciertas atracciones acuáticas, permanecerán en el lugar ya que son parte del trabajo de suelo. Estas ruinas serán parte de la nueva propuesta en la escala de parque.





# CAPÍTULO 4

*proyecto*



# Propuesta conceptual

Luego de exponer los antecedentes en los capítulos anteriores, se propone generar un proyecto dedicado al **deporte y la recreación**, evidenciando que proyectos con esta vocación pueden ocurrir en distintos parques de la ciudad, siendo replicables en distintas comunas.

La propuesta se resume en 4 puntos;

## 1. Plantear espacio deportivo y recreativo

Generar espacios de este carácter en parques a lo largo de toda la ciudad, promueve el ciclismo como un medio de transporte potente para nuestras ciudades.

## 2. Rescatar imaginario del parque de diversiones Fantasilandia

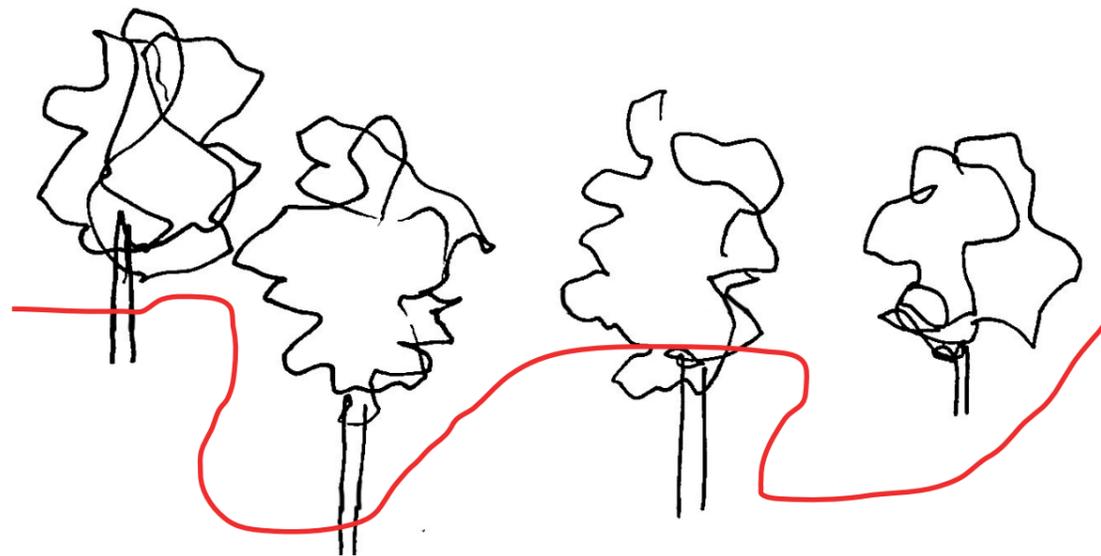
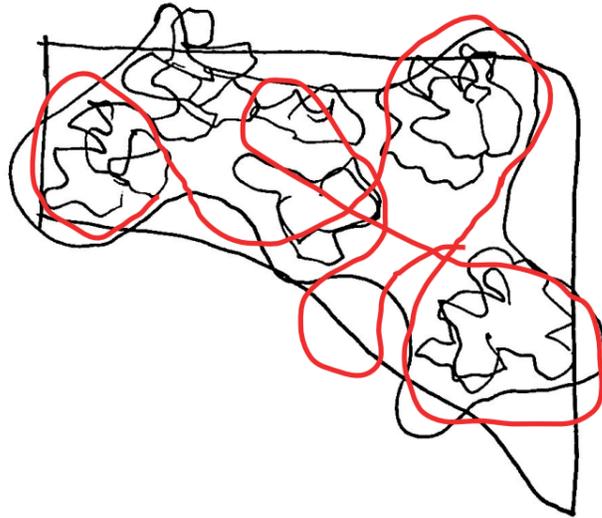
Dadas las características que anteceden a este terreno, se rescata la lógica y la geometría de las intervenciones en el terreno.

## 3. Respetar entorno natural del parque generando propuesta puntal y desmontable.

Luego de reconocer los atributos de los espacios parque, y su capacidad de mutar programas en el tiempo, se propone una intervención con un lenguaje liviano y sensible al entorno natural, como también, que tenga la posibilidad de ser desmontado en algún momento. Estas características se demuestran a través del sistema constructivo elegido; una tenso estructura.

## 4. Espacio flexible

Al otorgar flexibilidad en los programas que pueda contener el proyecto, se propone mayor eficiencia en los usos de la intervención en sus distintas temporalidades.



# Escalas de intervención

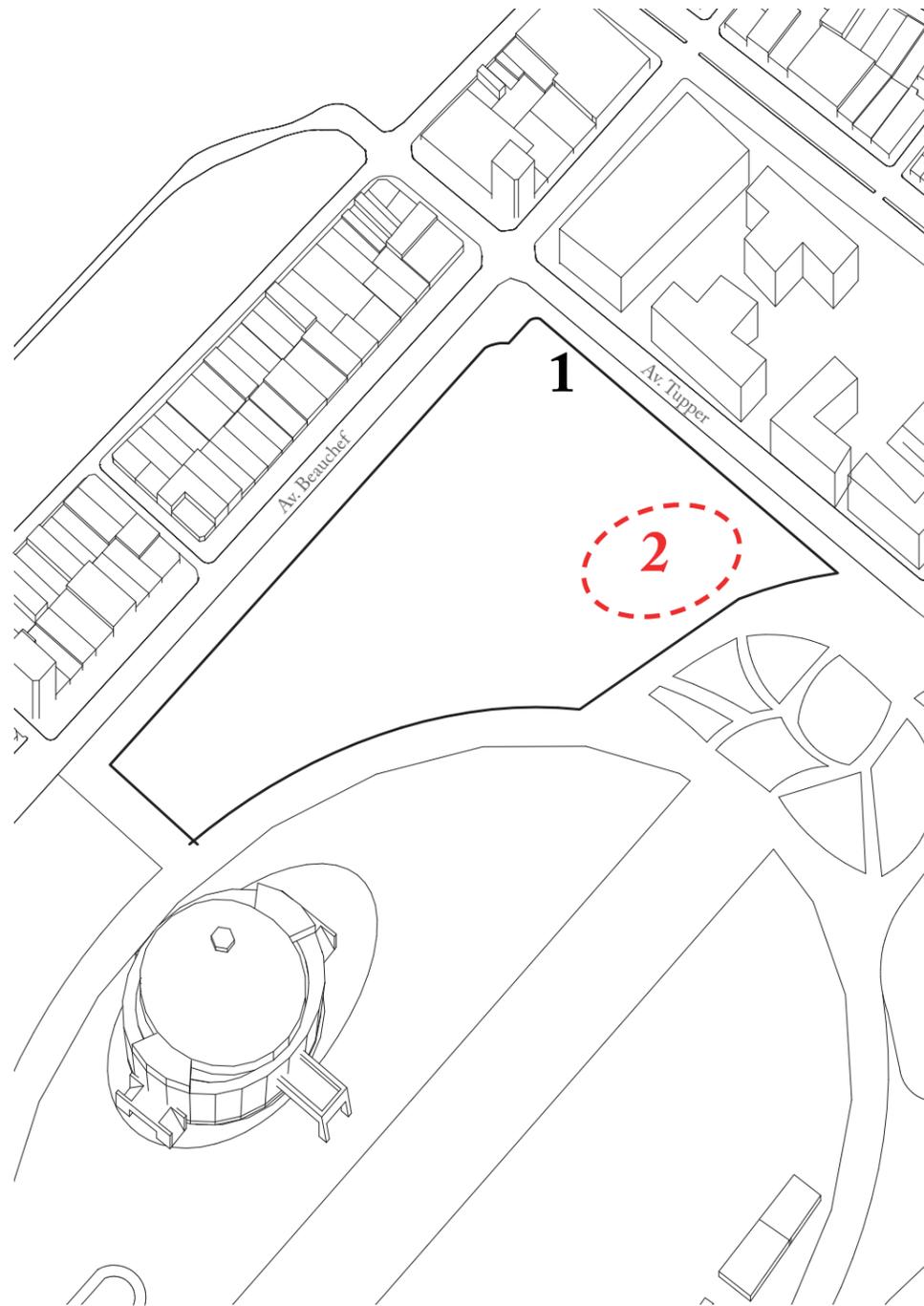
Debido a las grandes dimensiones del terreno, se plantea dos escalas de intervención. Estas escalas reflejarán el nivel de desarrollo del proyecto;

## 1. Escala parque 82.200 m<sup>2</sup>

Se genera una propuesta a nivel de parque para la totalidad del terreno. De esta manera, se propone un nuevo funcionamiento del parque otorgándole un nuevo programa, pero siendo sensible a la lógica existente. Esta propuesta será trabajada de manera superficial.

## 2. Escala Velódromo

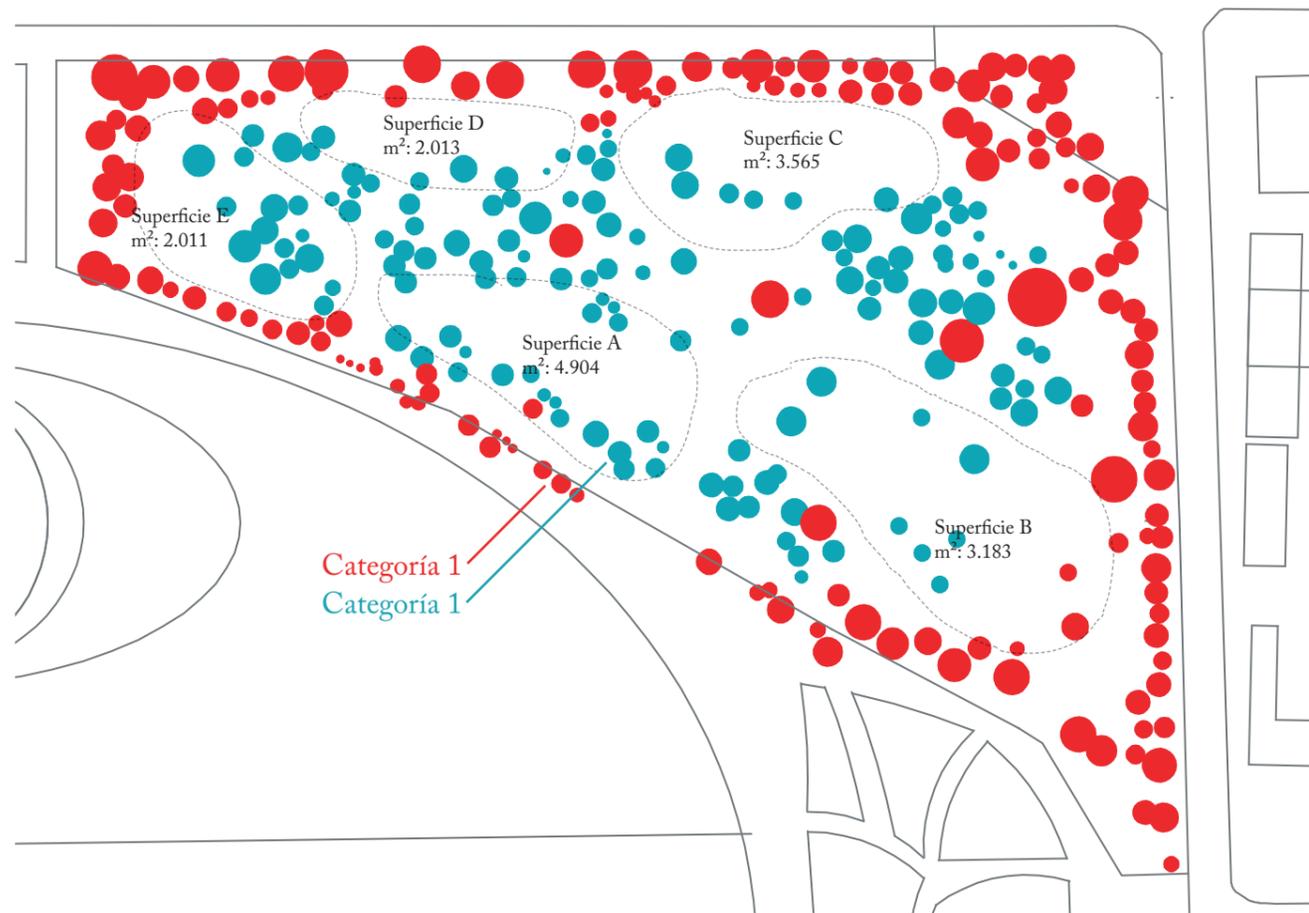
Se selecciona una parte de la propuesta a gran escala para desarrollar como proyecto; el Velódromo. Esta intervención se desarrollará a mayor detalle entendiendo las exigencias y nivel de un proyecto de título.



# Lo existente/ Propuesta de Sostenibilidad

## Capa de Vegetación

### Plano vegetación



El terreno del ex parque de diversiones Fantasilandia se encuentra inserto en la zona nor poniente del Parque O'Higgins, por lo que contiene una masa arborea importante. Como hemos comentado anteriormente, la propuesta conceptual del proyecto, contempla incorporar los arboles como parte de su geometría, rescatando la importancia de estos elementos como componentes de la imagen del lugar, dentro de otras múltiples razones.

Para efectos de generar una propuesta integral con el entorno y lo existente, se propone clasificar la flora del lugar en dos categorías:

**Categoría 1:** Arboles más longevos y de altura 20-30 metros aproximadamente. Ubicación perimetral.

**Categoría 2:** Arboles de altura menor a 20 metros aproximadamente, y follaje arbustivo.

Debido a la importancia medioambiental de la primera categoría, y considerando que estos arboles nativos tienen un gran valor por su condición autóctona, se conservará su estado actual. Por otro lado, si dentro del diseño del proyecto se ve necesario remover un individuo de la categoría 2, se implementará una estrategia de reposición de tales elementos, plantando una suma similar o mayor de arboles tanto nativos como ornamentales para reponer la flora afectada.

Cabe destacar, que para implementar una intervención de este tipo, se debe trabajar a la par de un equipo especialista en esta temática, y abordar la intervención intradisciplinariamente.

Luego de definir estos límites en la intervención, se identifican las mayores superficies libres en el terreno, para así comenzar el proceso de diseño.

Por otro lado, todas las intervenciones que se generen en el terreno, ya sea superficiales o enterradas, deberán estar acompañadas de los estudios pertinentes relacionados a arqueología u otros. Dicha situación obedece a que el parque se encuentra en Zona Típica.

### Algunos ejemplares de la Categoría 1

(Fuente: registro propio)



Araucaria Platanos orientales Eucalipto No identificada No identificada No identificada

# Propuesta Urbana

En vista de que el proyecto se emplaza dentro del Parque O'higgins, administrado por la Municipalidad de Santiago, este cuenta con un cierre perimetral en todos sus bordes. Dicha situación, sumada a otras (por ejemplo la autopista central en el límite oriente), hacen que el parque se desvincule de su contexto, y funcione de manera hermética en sus horarios de apertura y cierre.

Dada la gran extensión del Parque, y entendiendo los motivos de seguridad y mantenimiento de este, se propone mantener los cierres y generar accesos de manera puntual al nuevo proyecto. De esta manera, se plantean dos plazas de accesos, ambas con objetivo de relacionarse con el entorno.

**1. Acceso General Parque:** Se mantiene la lógica utilizada por el parque Fantasilandia de acceder en la intersección de Av. Beauchef y Av. Tupper. Este acceso será el principal al parque ya que tiene una apertura que permite distribuir los distintos flujos con claridad.

**2. Acceso Velódromo:** Se propone un nuevo acceso al Parque, rehabilitando zona en desuso, contigua al acceso principal al Parque O'higgins. De esta manera se accede de manera directa al Velódromo, y se dividen los flujos de los usuarios.

Por otro lado, se proyecta una nueva ciclovia contigua a Av. Tupper, conectando los accesos del proyecto, a las ciclovias existentes.

Por último, se mantienen las zonas de estacionamientos perimetrales al Parque.

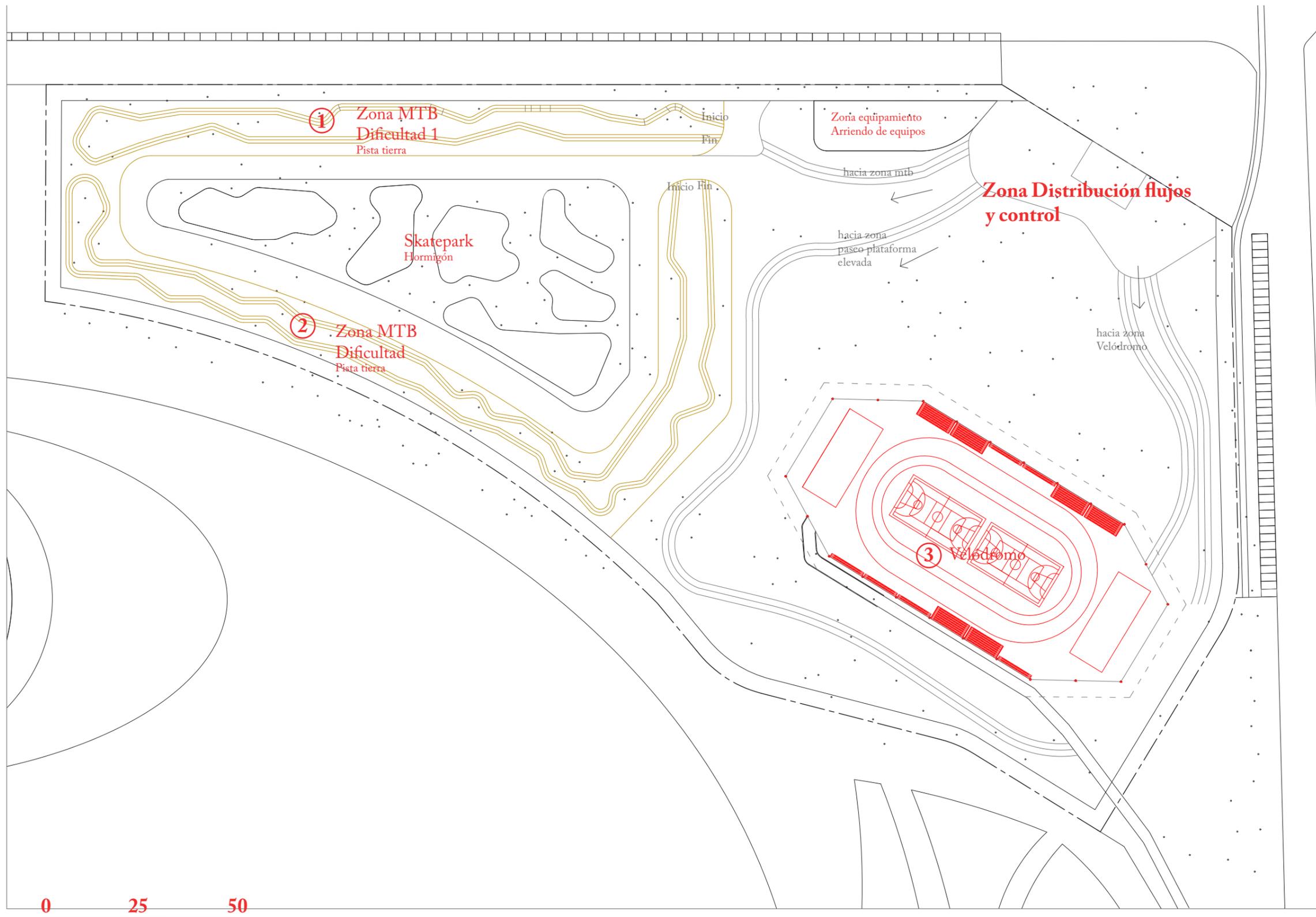


# Distribución interna

Como se comentó en los capítulos anteriores, el proyecto busca rescatar el imaginario del parque de diversiones Fantasilandia, haciendo que perdure el carácter lúdico del lugar, con una geometría orgánica, pero esta vez, dándole una vocación deportiva que responde a la problemática de este proyecto.

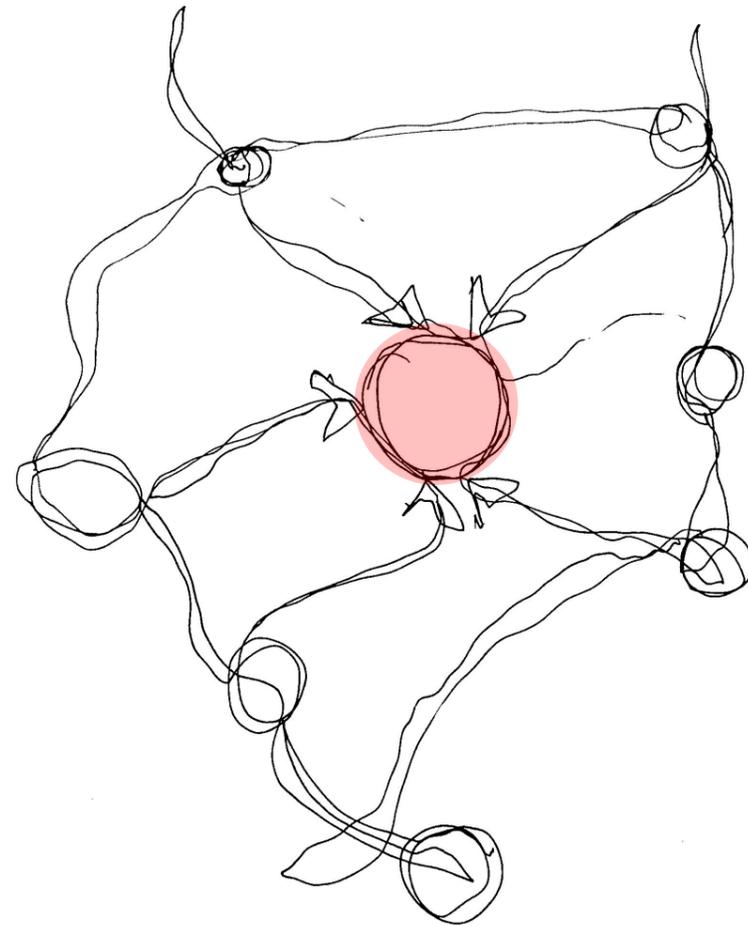
Es por esto que la distribución interna del parque responde a la lógica de un **círculo, ya existente en el lugar.**

El programa propuesto combina integralmente los distintos transportes de tracción humana expuestos en el capítulo 2, haciendo de este parque un lugar para aprender distintas disciplinas, relacionadas principalmente al ciclismo, pero en donde habrá lugar para diferentes usuarios y grados de dificultad.



# Proyecto: Velódromo

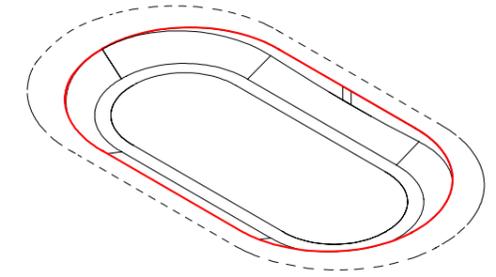
## Estrategias de diseño



hito en parque  
espacio concéntrico

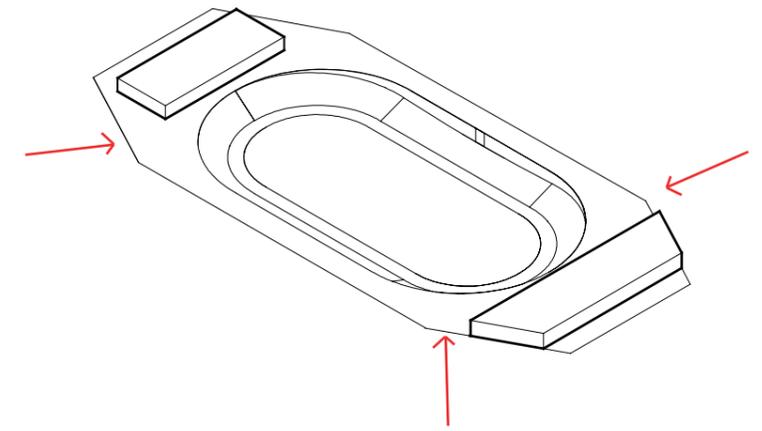
### 1. Superficie principal

Definir la superficie principal del programa: la pista 166 metros y su peraltes correspondientes. Generar una circulación perimetral a la pista, y ordenar el programa de manera concéntrica a esta.



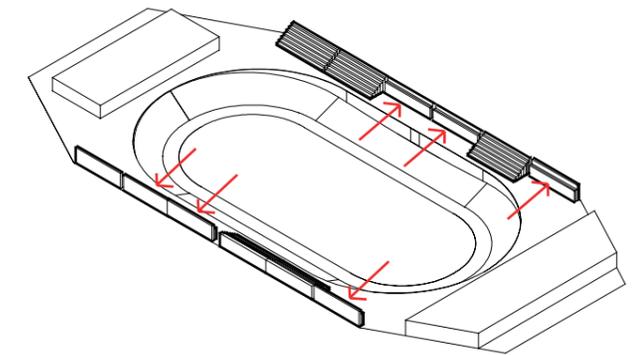
### 2. Programa y accesos

Ubicar bloques programáticos en extremos norte y sur. De esta manera se definen los accesos y se mantiene la geometría ovalada que caracteriza a la pista.



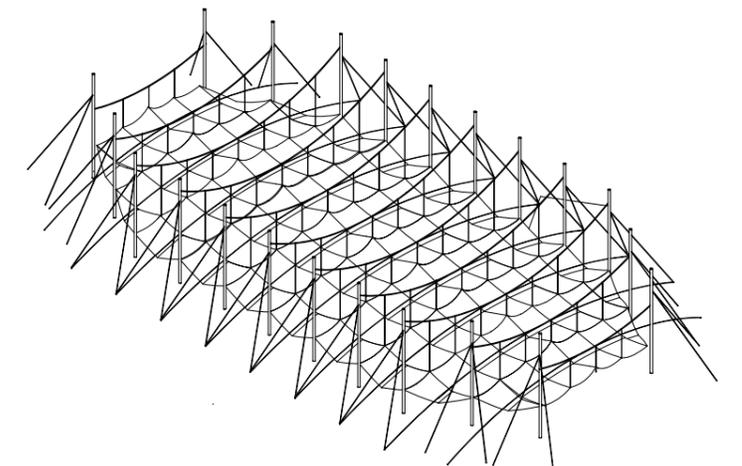
### 3. Graderías desmontables

Se proponen graderías desmontables en los límites oriente y poniente del volumen. De esta manera se pueden generar distintas instancias con o sin graderías y dar versatilidad al los usos.



### 4. Cubierta

Se propone una tenso estructura como cubierta. De esta manera se plantea una intervención liviana, puntual, y poco invasiva con el terreno.



# Proyecto: Velódromo

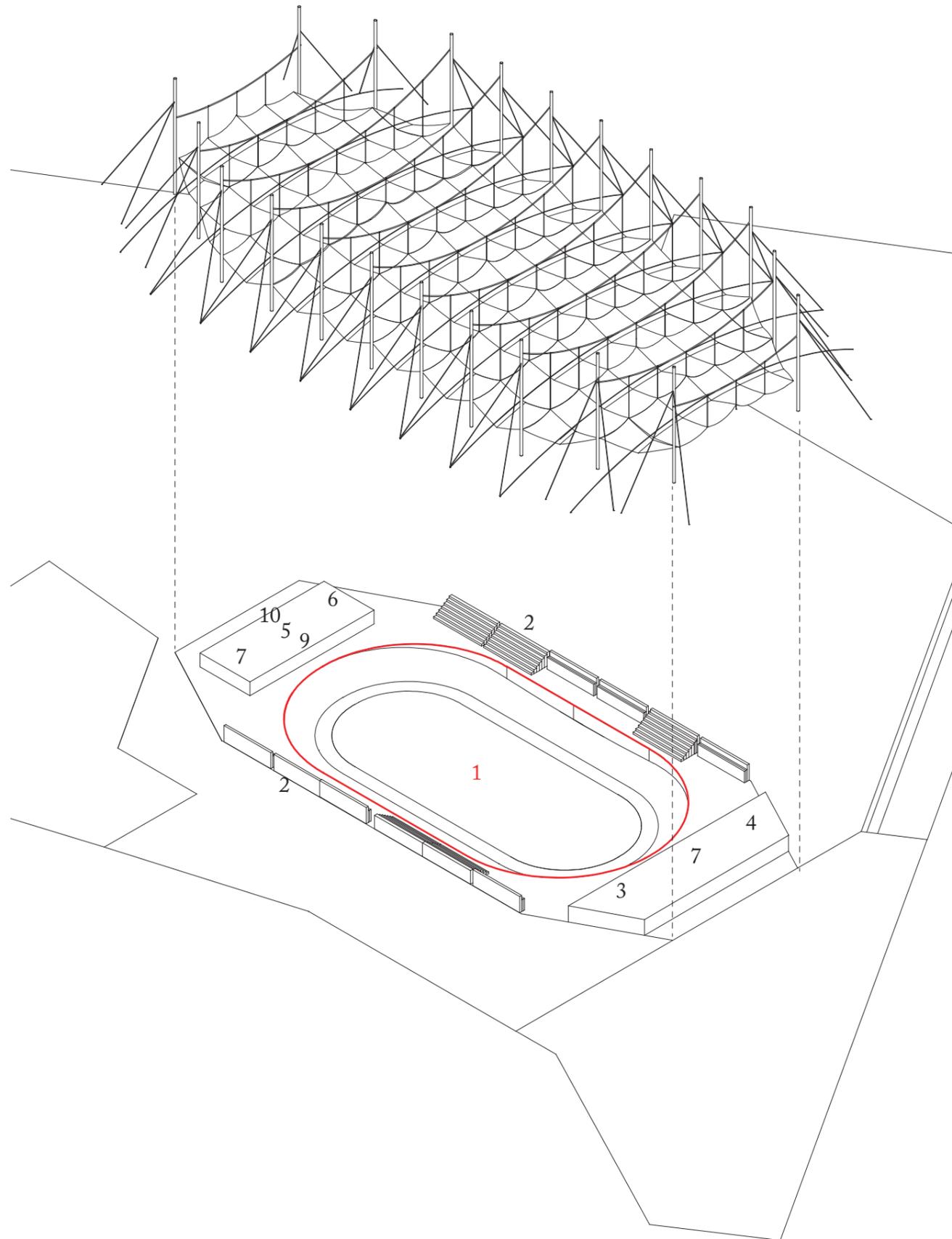
## Programa y usuario

Luego de haber presentado la problemática a trabajar, y la propuesta del proyecto, se propone desarrollar un Velódromo de 166 metros. Esta decisión responde a distintos criterios;

- Recinto deportivo para una variante del ciclismo, actividad que se busca promover.
- Dentro de las posibilidades que existen acerca de las dimensiones de los Velódromos (166, 250 o 333 metros), se escoge la de menores dimensiones ya que esta apunta a un **alcance amateur** y no profesional. Las competencias internacionales con deportistas de alto rendimiento se realizan en Velódromos desde 250 metros en adelante, situación que ya existe en el Velódromo de Peñalolén, construido dentro del contexto competitivo.
- La gran espacialidad de un Velódromo puede albergar distintas situaciones, ya sean deportivas, o de otro tipo, nutriendo la temporalidad del edificio.

Luego de estudiar distintas aproximaciones al programa en Velódromos ya construidos, tanto en el caso nacional como internacional, se concluye que estos contienen espacios para recibir a un público espectador, como también, para los deportistas que practiquen en la pista.

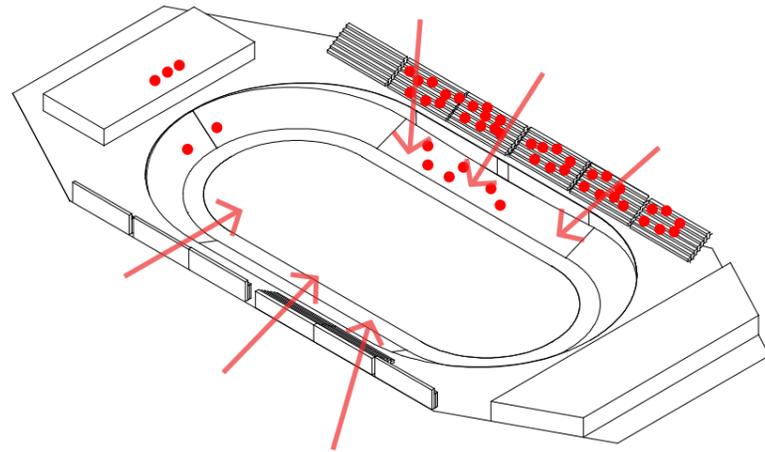
Es por eso, que se propone lo siguiente;



Recinto		
1	Pista 166 metros	Espacio para quienes utilizarán asistirán a cualquier actividad efectuada en el lugar
2	Zona graderías	
3	Administración	
4	Cafetería	
5	Baños públicos	Espacio para quienes utilizarán la zona de la pista con un rol deportivo
6	Reparación de equipos pista	
7	Enfermería	
8	Camarines deportistas	
9	Bodega	
10	Estacionamiento equipos	Espacio para quienes utilizarán la zona del escenario
11	Acceso pista	
12	Zona privada artistas	
13	Escenario	
14	Bodega accesorios cancha	

# Proyecto: Velódromo

## Temporalidades



### 1. Velódromo

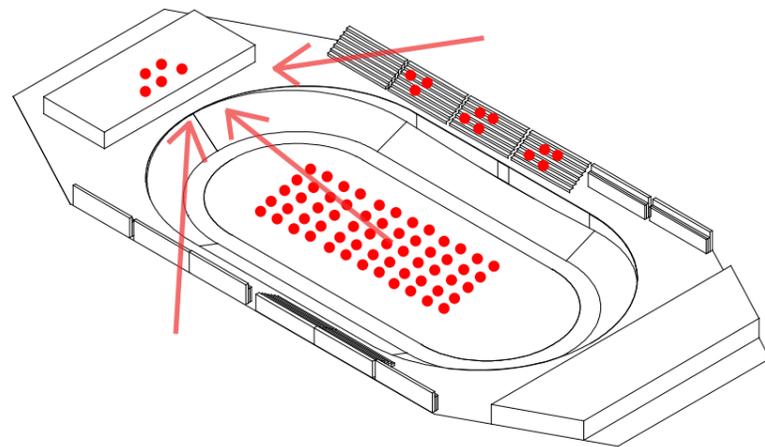
Uso principal del recinto. En esta instancia se utiliza la pista de 166 metros y las graderías abiertas. En días que se ejecuten competencias, el jurado se ubica en el escenario para registrar la competencia.

### Usuario

Deportistas amateur del ciclismo de pista. Clases para todas las edad sobre esta disciplina.

### Propuesta temporalidad

	L	M	M	J	V	S	D
diurno	X		X		X	X	X
nocturno	X		X				



### 2. Eventos culturales escala intermedia o comunal

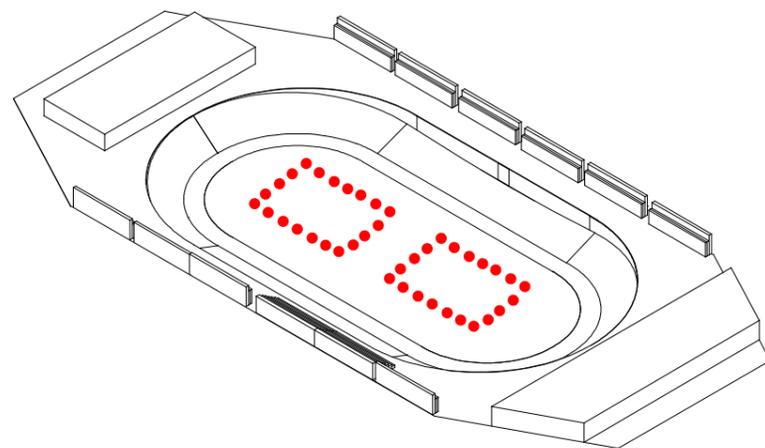
Uso para espectáculos de ámbito cultural. El espacio se convierte en un escenario en donde se utiliza la pista y las graderías para el público. Dependiendo de la naturaleza del show y las dimensiones requeridas, la pista podría convertirse en un escenario también.

### Usuario

Agrupaciones vecinales, eventos colegios y jardines infantiles, conciertos y tocatas, charlas, etc.

### Propuesta temporalidad

	L	M	M	J	V	S	D
diurno							
nocturno					X	X	X



### 3. Eventos deportivos escala intermedia o comunal

Uso relacionado a las multicanchas que se encuentran en el centro de la pista, para los distintos deportes que se pueden desarrollar en ellas, football, voleyball, basketball, etc.

### Usuario

De esta manera se pueden asociar eventos con colegios, jardines infantiles, u otras instituciones educativas.

### Propuesta temporalidad

	L	M	M	J	V	S	D
diurno		X		X			
nocturno		X		X			

# Propuesta de Construcción y Estructura

## Idea

La propuesta de proyecto contempla realizar una intervención que tenga un lenguaje liviano y poco invasivo con el lugar. De esta manera, se pone en valor la gran masa arborea que existe en el terreno, como también, hacer guiños a lo que existía en el lugar: lenguaje de acero de las montañas rusas del parque de diversiones Fantasilandia. Es por eso, que se opta por materializar el proyecto a través de una tenso estructura para la cubierta.

## Desmontabilidad

Asimismo, la elección de la tenso membrana, responde a el concepto de desmontabilidad. Luego de realizar la investigación, y dentro del planteamiento del proyecto, se pone el valor la capacidad que tienen los parques para modificar sus programas (por ejemplo, Fantasilandia), por lo que se evidencia este atributo del sistema constructivo escogido; la posibilidad de ser desmontado en algún futuro.

## Criterios estructurales

Dadas las dimensiones del programa que debe ser cubierto (100 x 60 metros aproximadamente), se opta por un sistema compuesto por mástiles ubicados en el perímetro de la superficie. Estos mástiles, rigidizados por cables a tierra, se conectan entre sí con cables que completarán la geometría en el sentido transversal. De esta manera, la membrana puede tensarse en ambos sentidos evitando aposamientos de agua, formando curvaturas sinclásticas en todas las instancias.

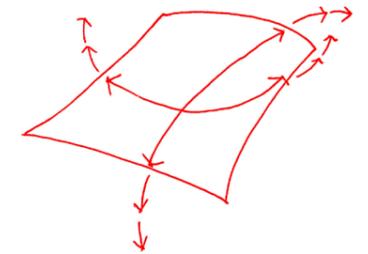
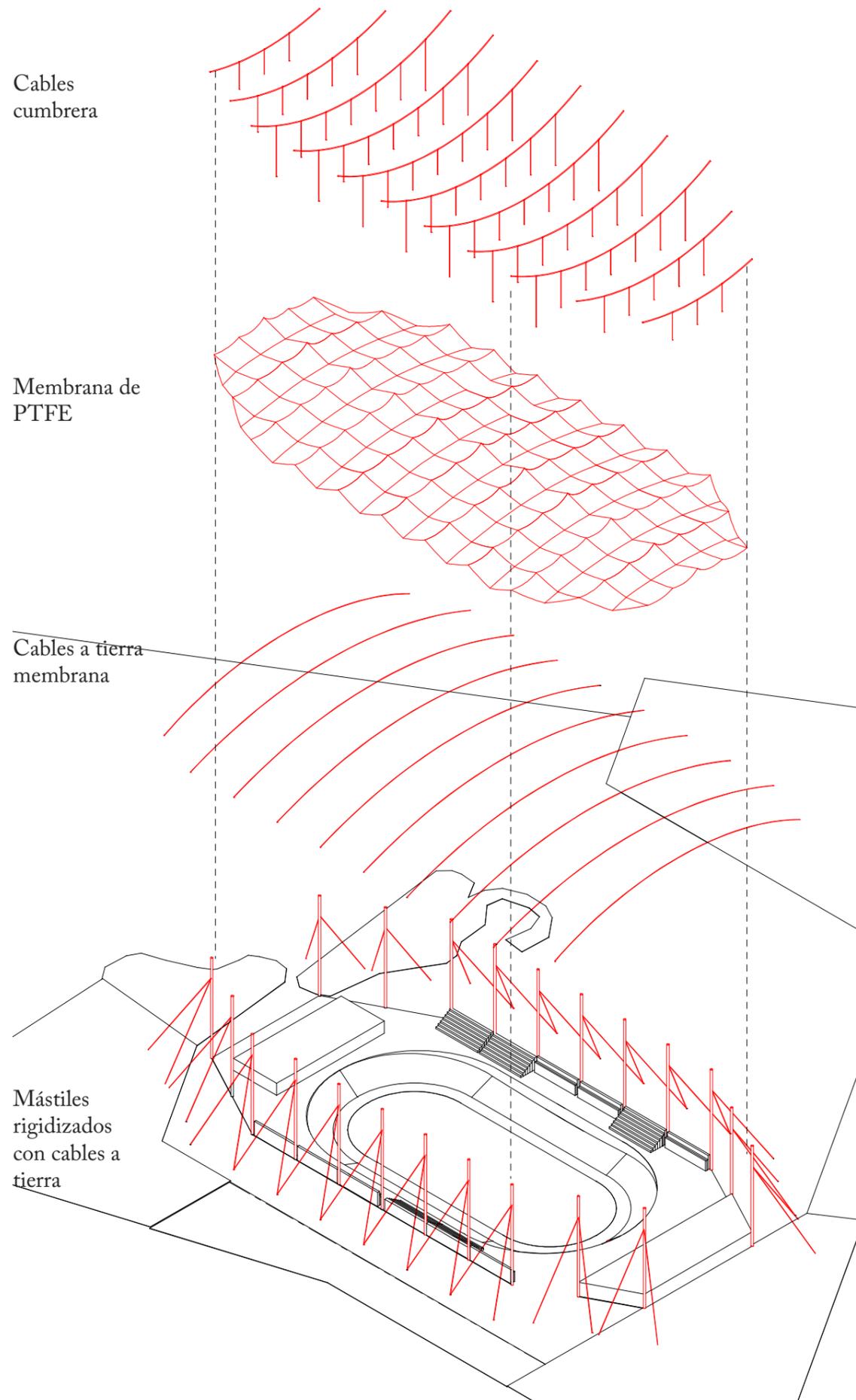
## Materialidad

Elementos estructura cubierta: Acero galvanizado

Membrana: PTFE

Estructura y recubrimientos volúmenes programáticos: Acero

Pista velódromo: Planchas de madera

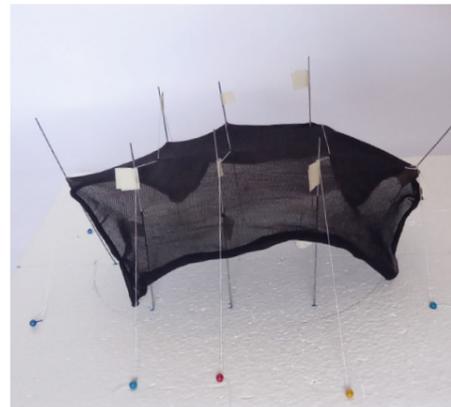
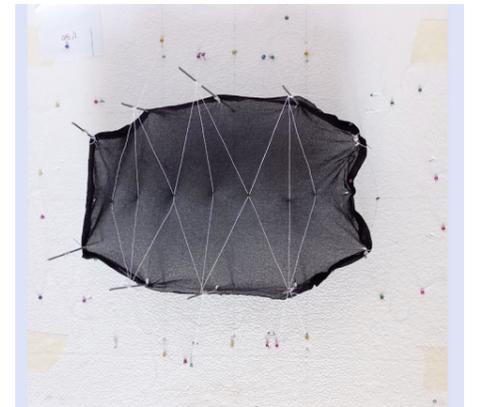
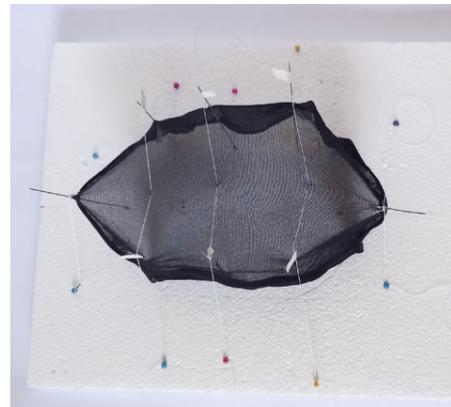
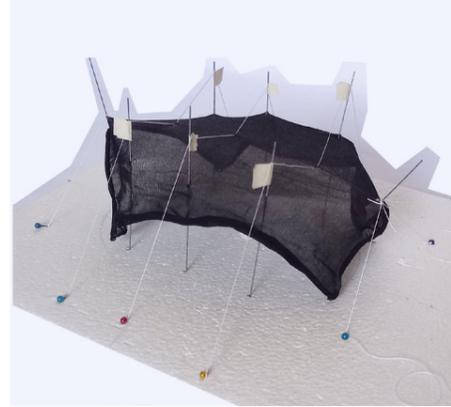


Curvatura sinclástica

# Exploración de la forma

A continuación se muestra el registro del proceso de exploración de la forma de la tenso membrana.

Estas pruebas fueron sustanciales para entender los distintos componentes que estructuran la cubierta, y la forma en que estos trabajan en conjunto.



**Modelo 1**

**Modelo 2**

**Modelo 3**

# Propuesta de Gestión

Dado el impacto y el alcance en términos de la población que se verá beneficiada por el desarrollo de este proyecto es de suma importancia contar con un plan de gestión y uso, acorde a las actividades que en el se desarrollarán. Este debe considerar todas las fases de la vida del espacio, comenzando por la construcción, toda la operación y finalmente el cierre de las instalaciones.

## 1. Financiamiento y Entidades Públicas Involucradas

Puesto que uno de los puntos claves de este proyecto es resignificar los espacios y devolver el control de las áreas verdes urbanas al aparato público en lugar de que sean gestionadas por privados, hay que señalar las distintas entidades que se verán involucradas.

Considerando la naturaleza y alcances del proyecto, participarán distintas instituciones del aparato estatal. Por el lado técnico y constructivo los protagonistas serán el Ministerio de Obras Públicas (MOP), y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), ya que estos serán los encargados de la evaluación, planificación y ejecución de las obras, y así mismo, que estas se desarrollen de manera responsable y armónica con el contexto urbano en el que estarán insertas. Todo el financiamiento y aprobación de fondos públicos deberá ser autorizado por el Ministerio de Hacienda (MinHacienda).

### 1. Financiamiento



### 2. Administración y mantenimiento



## 2. Administración y Mantenimiento

Como se mencionó con anterioridad, uno de los principales objetivos de este proyecto es recuperar espacios públicos en zonas urbanas y recuperar su control de privados. En esta línea, podemos dividir en 3 las agrupaciones u organismos que participaran de la administración y mantenimiento del parque.

**a. La Municipalidad de Santiago** será la principal responsable del mantenimiento de las infraestructuras deportivas, las áreas verdes y todo el cuidado de las inmediaciones del parque. Los fondos vendrán de recursos municipales y ella será la encargada de proporcionar el personal necesario para la realización de estas gestiones.

**b. El Ministerio del Deporte** también participará de las mejoras a las instalaciones deportivas, proporcionando equipamiento adecuado y facilitando la accesibilidad a la práctica deportiva. Es importante destacar que por motivo de los Juegos Panamericanos 2023, uno de los objetivos del Ministerio del Deporte es potenciar la convivencia del deporte masivo con el de alto rendimiento, donde es necesaria la coexistencia de espacios que alberguen la práctica del deporte al aire libre.

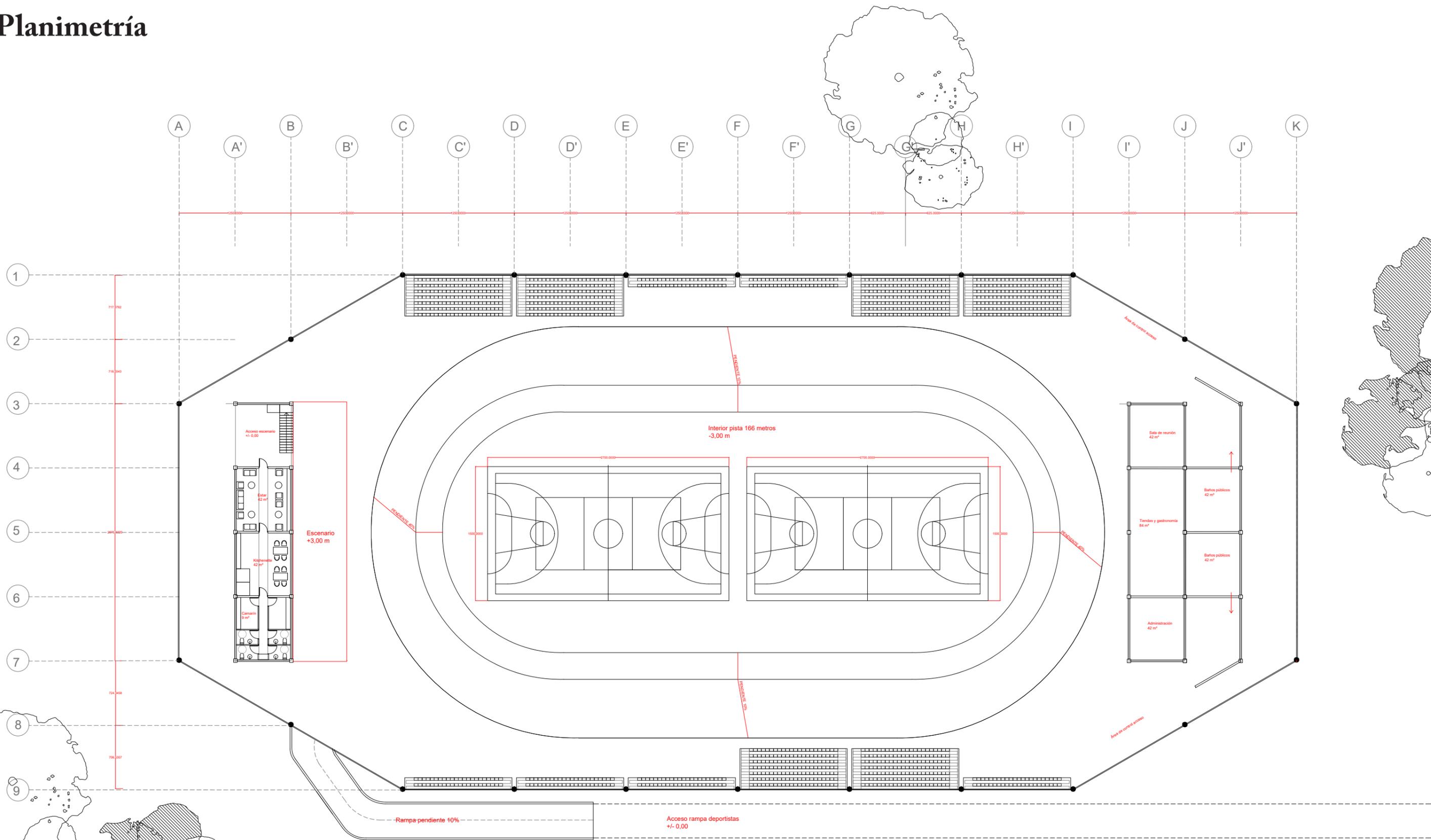
**c.** A modo de potenciar el uso de los espacios para las personas, se facilitarán mecanismos para que **organizaciones autogestionadas** como clubes deportivos, instituciones educativas, juntas vecinales, etc. puedan coordinarse y participar activamente de la administración de la infraestructura deportiva.

Uno de los elementos principales de la administración, como se mencionó con anterioridad, es permitir que organizaciones civiles puedan gestionar el uso de las instalaciones. Esto se realizaría reservando bloques horarios para usos específicos que se alineen con las actividades propuestas por el parque. De esta manera serán las mismas personas y agrupaciones deportivas las que se distribuyan y auto-gestionen. Esto tendría un valor monetario asociado, los que serían recaudados por la Municipalidad y ayudarían con los costos de mantención del parque.

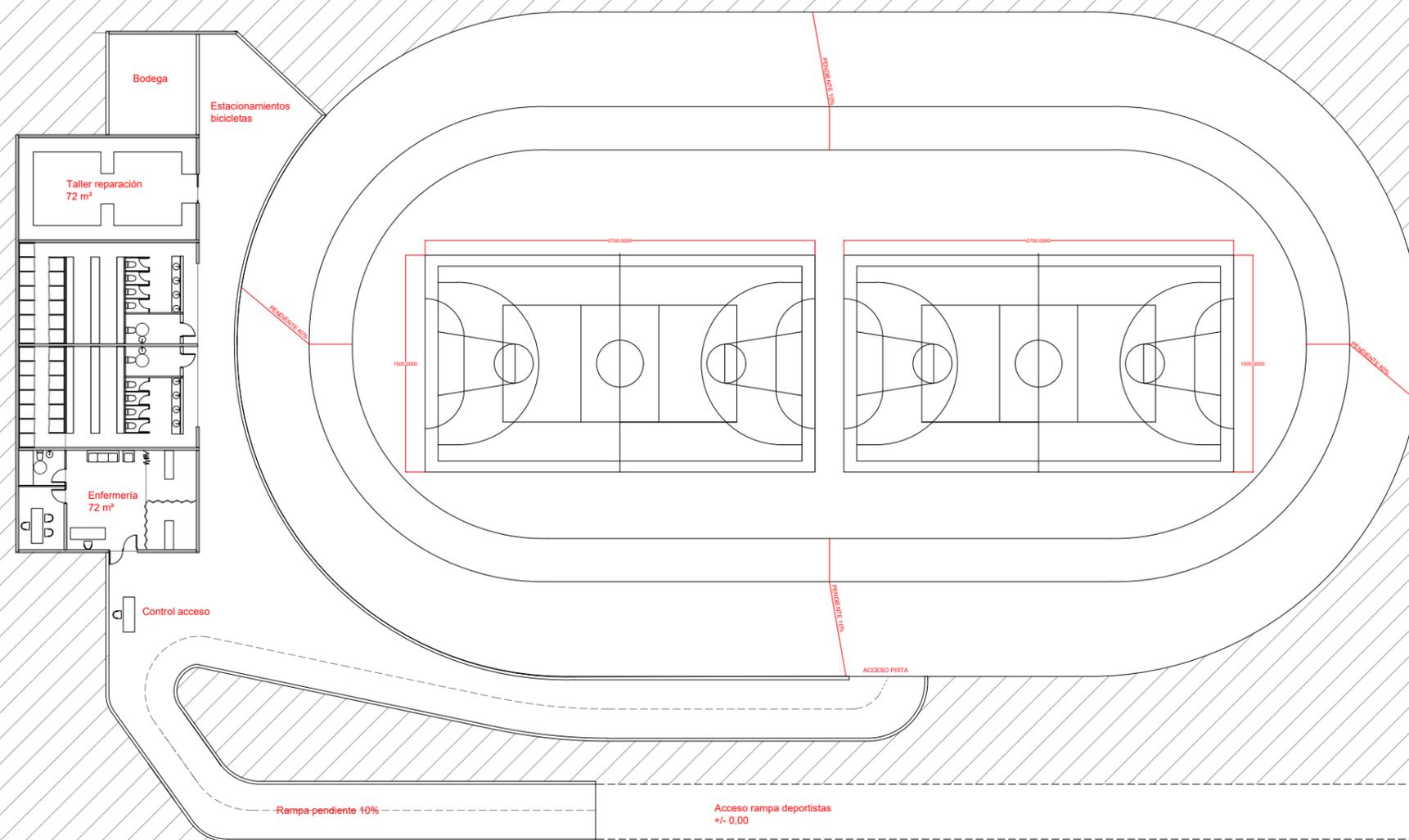
Finalmente, respecto al periodo de cierre del parque. Se propone un periodo de operación de 50 años, con evaluaciones periódicas de 10 años adicionales. Esto permitirá asegurar un plazo razonable para utilizar las distintas áreas del parque y que, una vez terminado el plazo inicial se inicie una consulta ciudadana para evaluar si el parque sigue cumpliendo el propósito para el que fue creado y están los intereses para extender sus operaciones o buscar un nuevo uso al espacio.

Cabe destacar que la infraestructura asociada al velódromo puede desmontarse y volver a armarse en otro lugar. Esto disminuye los desechos asociados al cierre del parque y flexibiliza su reubicación en caso de que la ciudad y la comuna de Santiago requieran dar otro uso al terreno en cuestión.

# Planimetría

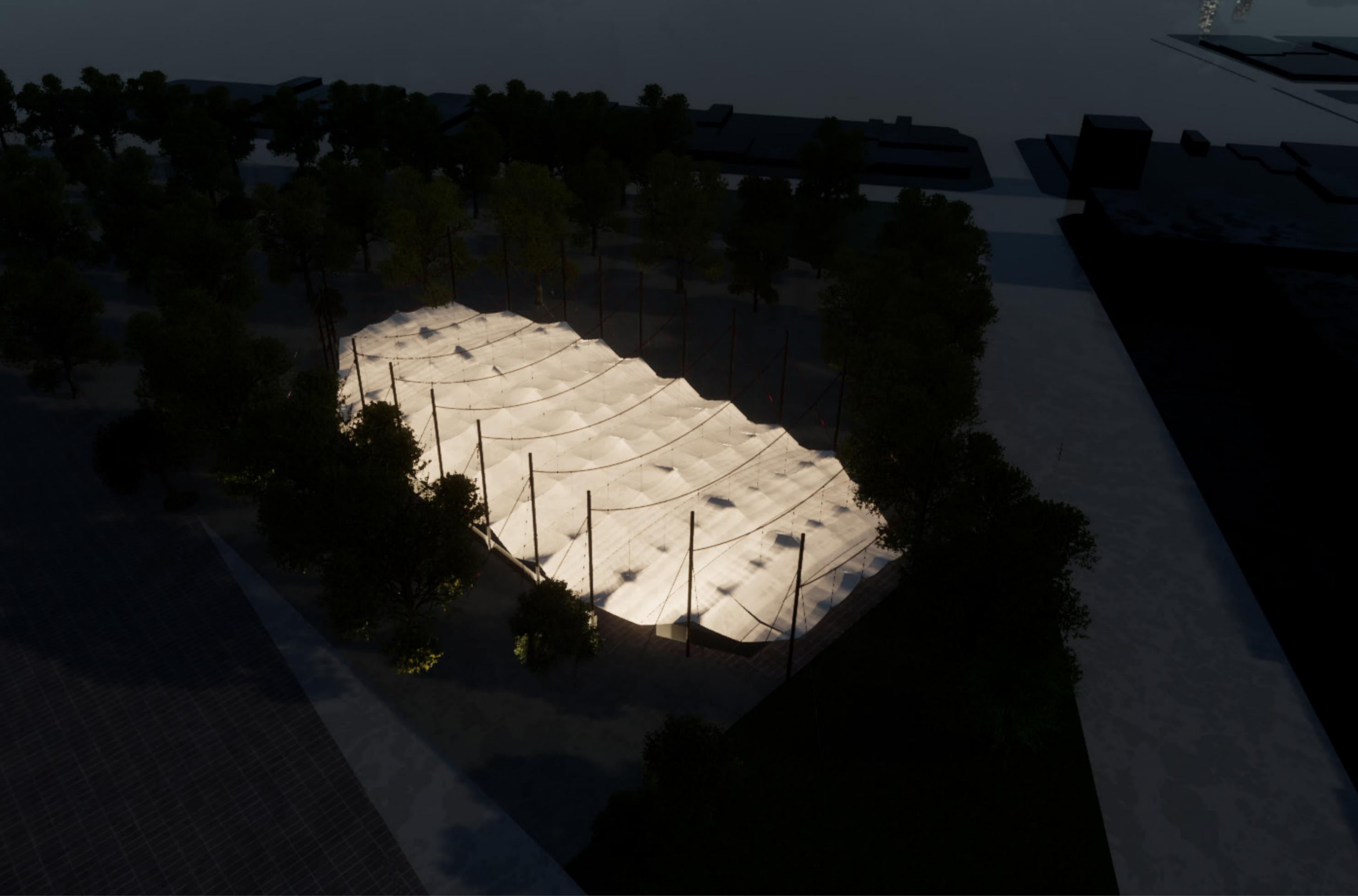


# Planimetría

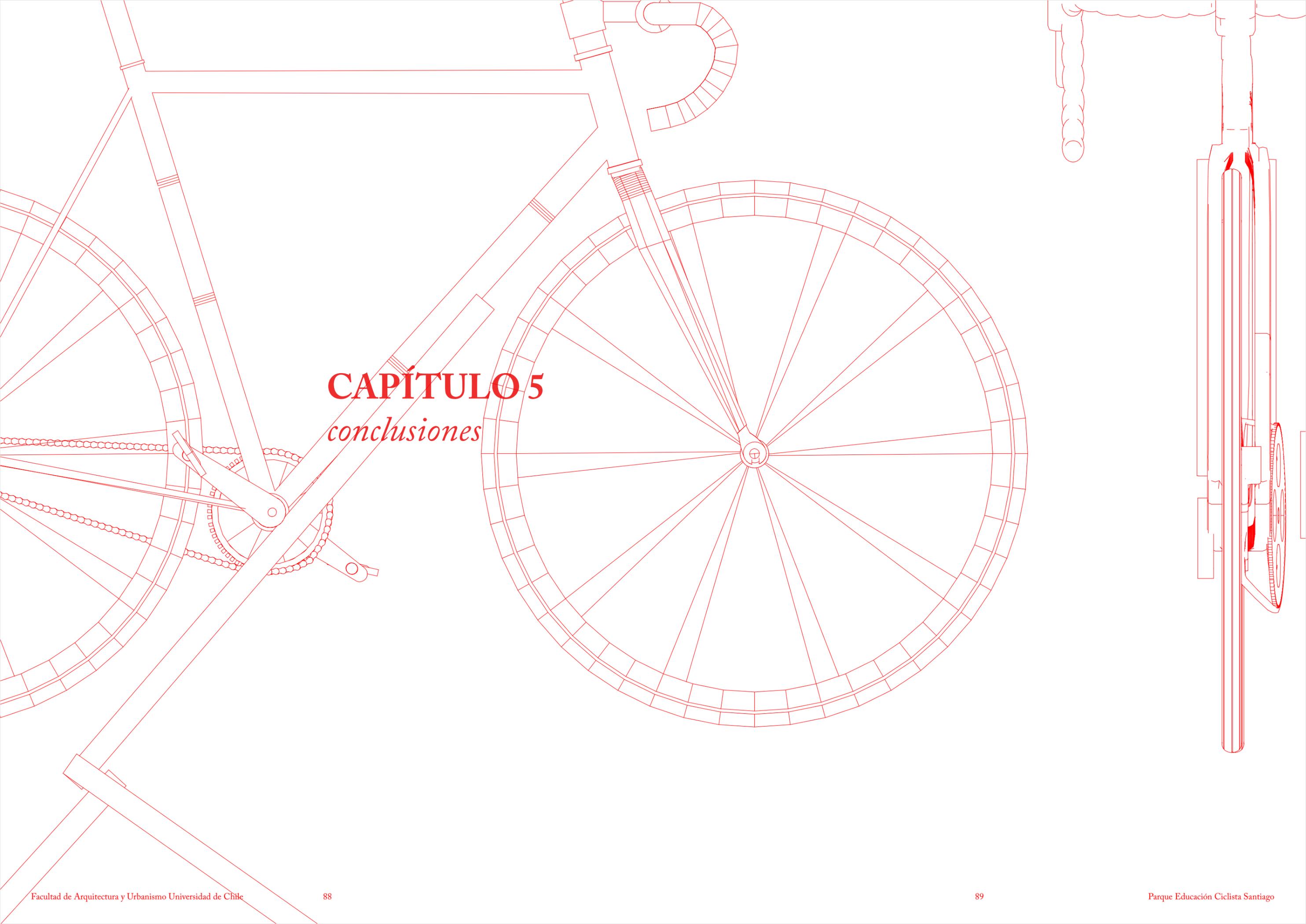


Planta -1  
Escala 1:200









# CAPÍTULO 5

*conclusiones*

# Conclusiones finales

La cultura del ciclismo es un paso anterior a declarar el ciclismo como un medio de transporte fuerte en la ciudad.

A lo largo de la exploración y formulación de este proyecto de título, se propusieron distintas lógicas de aproximarse al problema; algunas planteaban un tema fundamentalmente urbano poniendo en valor sendas de la ciudad, como también de conectarse intrínsecamente al transporte público. Ambas propuestas fueron lentamente perdiendo fuerza por encontrarse un paso mas adelante del que deberían tomar.

La ciudad de Santiago se encuentra en un proceso de evolución con respecto a esta temática, por lo que estamos en un momento en el que inculcar situaciones que promuevan el uso de ciclos desde el interés cultural y recreativo, será una inversión hacia el largo plazo.

Por último, el reconocimiento de que los parques son un posible receptor de nichos de ciclismo, es clave para entender de que al generar redes que promuevan este deporte, se pueden activar zonas, que en ese momento, estén bastante alejadas de este tipo de información a través de la recreación.

- Domínguez, M. (2000). Parque Cousiño y Parque O'Higgins: imagen pasada, presente y futura de un espacio verde en la metrópoli de Santiago. *Revista de Urbanismo*, 0(3). <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2000.11774>
- Navarro, C. (2014, 26 mayo). Algo de historia: Parque O'Higgins. *caldostrong.com*. Recuperado 2 de diciembre de 2021, de <https://www.caldostrong.com/2014/05/el-parque-ohiggins.html>
- Rojas, M., & Imas, F. (2017, 12 julio). EL PARQUE O'HIGGINS. *Brüggmann.cl*. Recuperado 6 de diciembre de 2021, de <http://brugmann-restauradores.blogspot.com/2017/07/el-parque-ohiggins.html>
- Diario Uchile. (2020, 22 octubre). Vecinos de Santiago Centro acudirán a Contraloría por extensión de concesión a Fantasilandia. *Diario Uchile*. <https://radio.uchile.cl/2020/10/22/vecinos-de-santiago-centro-acudiran-a-contraloria-por-extension-de-concesion-a-fantasilandia/>
- Historia | Fantasilandia. (s. f.). *fantasilandia.cl*. Recuperado 9 de diciembre de 2021, de <https://www.fantasilandia.cl/historia/>
- Gallegos Contreras, C. (2018). Gestión del mantenimiento para un Parque de Diversiones. *Fantasilandia*. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/152786>
- Waintrub, N., Rossetti, T., Oliva, I., Galilea, P., & Hurtubia, R. (2018). Caracterización socioespacial de los ciclistas urbanos de Santiago. In *Intersecciones 2016, II Congreso Interdisciplinario de Investigación en Arquitectura, Diseño, Ciudad y Territorio*. Santiago: ARQ Ediciones (pp. 150-167).
- Garrido Kogan, O. (2019). *Velotopía*. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/178078>
- SECTRA. (s. f.). *Sectra v6.2 - Transporte Sustentable*. *sectra.gob.cl*. Recuperado 10 de diciembre de 2021, de [http://www.sectra.gob.cl/transporte\\_sustentable/transporte\\_sustentable.htm](http://www.sectra.gob.cl/transporte_sustentable/transporte_sustentable.htm)
- Forni, F. (2020, 22 junio). Covid-19 impulsa «boom» mundial de la bicicleta. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/mundo/noticia/covid-19-impulsa-boom-mundial-de-la-bicicleta/3LRBE4RRA-5CHXHZN3FIAYVYELE/>
- Ilustre Municipalidad de Santiago. (2014, septiembre). *PLADECO. Plan de desarrollo comunal de Santiago 2014-2023*. [https://issuu.com/munistgo/docs/pladeco\\_-\\_2014\\_-\\_2023?fr=sMzY4ZDMzMzk4ODc](https://issuu.com/munistgo/docs/pladeco_-_2014_-_2023?fr=sMzY4ZDMzMzk4ODc)
- Sepúlveda, C. (2018, 10 mayo). Definición de una pista. *CiclismoLaboral*. <http://www.ciclismolaboral.cl/definicion-de-una-pista/>
- Martínez, S. (1992). El actual Parque O'Higgins, antiguo Parque Cousiño. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N°160, 281-285. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-78480.html>
- Revista Pedalea. (2021, 21 marzo). El elogio de la Bicicleta de Marc Augé. *Revista Pedalea*. <https://revistapedalea.com/el-elogio-de-la-bicicleta-de-marc-auge/>
- López León, L. (2017). El ciclismo urbano como movimiento social y su comunicación en el ciberespacio. *Ciclonautas de Mexicali y Barcelona*. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Mendivil, S. A. (2018, 3 febrero). La cultura de la bicicleta. *RadioBUAP*. <http://radiobuap.com/2018/02/la-cultura-de-la-bicicleta/>
- Movimiento Furiosos Ciclistas. (s. f.). *Manifiesto Movimiento Furiosos Ciclistas*. *furiosos.cl*. Recuperado 10 de diciembre de 2021, de <https://www.furiosos.cl/p/manifiesto-movimiento-furiosos-ciclistas.html>
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2021, 9 abril). Entregamos Balance de ciclovías a nivel nacional e informa incremento de 27,9% en los últimos tres años. *Noticias*. <http://mtt.gob.cl/archivos/28458>