



# MERCADO URBANO

Reciclaje del patrimonio industrial:  
El caso del edificio Clasificadora de Correos

Estudiante **Sofía Mora Forcelledo**  
Profesor guía **Tomás Villalón**

## **MERCADO URBANO**

Reciclaje del patrimonio industrial: El caso del edificio Clasificadora de Correos

Memoria proyecto de título

Semestre Primavera-Otoño 2021-2022

Contenido: **Sofía Mora Forcelledo**

Correcciones de texto: **Danilo Céspedes**

Profesor guía: **Tomas Villalón**

Profesionales consultados

**Juan Carlos Mazarrello** | Arquitecto urbanista, Depto. de Asesoría Urbana IMEC, Estación Central.

**Pablo Navarrete** | Arquitecto, Universidad Andres Bello.

Santiago, Chile, 2022.

A mis padres,

a mi profesor guía Tomás,

y a todos aquellos que  
acompañaron durante este  
largo proceso

Gracias

*El viaje del proceso creativo no es cronológico, esta memoria de título por lo mismo se estructura y describe en un orden ficticio. Los hechos no ocurrieron siempre de manera sucesiva como se relatan, sino que siempre se vieron envueltos entre mi mundo personal disperso, los múltiples estímulos de la vida cotidiana y los diversos vaivenes de ideas, imágenes, opiniones y lugares.*

# ÍNDICE

<b>Resumen</b>	<b>9</b>
<b>Capítulo 1</b>	<b>10</b>
Introducción	12
Problemática	14
Objetivos	17
<b>Capítulo 2 Marco Teórico</b>	<b>18</b>
Patrimonio arquitectónico industrial: Consideraciones y definiciones	20
Patrimonio arquitectónico industrial como recurso transformable	22
De industrial a espacio público; lo público como herramienta democratizadora	24
<b>Capítulo 3 Lugar</b>	<b>28</b>
Anillo de Hierro	30
Casos de Estudio	34
Central Clasificadora de Correos	41
<b>Capítulo 4 Proyecto</b>	<b>60</b>
Idea de proyecto	63
Propuesta programática	64
Estrategias de diseño	66
Criterios de diseño	72
Criterios programáticos	74
Criterios estructurales	76
Otros criterios	78
<b>Capítulo 5</b>	<b>82</b>
Referentes	84
Bibliografía	86
Anexos	92

## RESUMEN

---

**Palabras claves:**

Patrimonio arquitectónico industrial, Reciclaje arquitectónico, Infraestructura Urbana, Espacio público.

El Anillo de Hierro de Santiago se encuentra conformado por la infraestructura férrea y por un conjunto de edificios industriales que son parte del patrimonio del país. Esta red fue alguna vez la imagen del progreso, el cual ante los nuevos sistemas y tecnologías fue cayendo en declive.

Actualmente esta infraestructura ha conformado un nuevo paisaje urbano: el del deterioro y de las ruinas contemporáneas. Donde el pasado aun interactúa con el presente, pero esta conjugación no cuaja del todo con los principios actuales de la ciudad. El declive de la red constituye una frontera entre comunas, conformando áreas y generando espacios vacíos en la trama urbana consolidada de Santiago.

Dentro de los vestigios que aún perduran en este anillo, el Edificio Clasificadora de Correos de Chile se encuentra en estado de incertidumbre. El año 2020 fue licitado para su venta, la cual se declaró desierta en el 2021, generando alerta por el futuro incierto de este. Si bien el inmueble no ha sido declarado patrimonio, está propuesto dentro del nuevo plan regulador comunal de Estación

Central. Y dada su ubicación como punto neurálgico entre las comunas de Estación Central y Santiago, y ante el riesgo de poder ser destruido surge la necesidad de reciclar el inmueble.

El objetivo de este trabajo es potenciar los valores históricos, urbanos, constructivos y arquitectónicos del edificio por medio de una intervención contemporánea, basada entre la dualidad de la preexistencia y la creación de nuevos elementos. El proyecto que se presenta propone reciclar el edificio industrial, aportando con equipamiento comercial, cultural y educacional, buscando posicionar la pieza como un enclave de recuperación, activando tanto al edificio como su entorno inmediato siendo un nuevo espacio público para la ciudad.

# CAPÍTULO 1

## INTRODUCCIÓN

Desde la revolución industrial iniciada en la segunda mitad del XVIII en Inglaterra, la arquitectura y las ciudades con sus procesos productivos no volvieron a ser los mismos. Esta revolución tecnológica trajo consigo inventos cada vez más avanzados, dando cabida a nuevas actividades de distribución y consumo. La aparición de fábricas influyó en la ordenación de las ciudades, marcando definitivamente un punto de inflexión y modificando todos los aspectos en nuestras formas de vivir.

La infraestructura que logró consolidar el desarrollo productivo en nuestro país fue el *Ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago* (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009), marcando la imagen del progreso e innovación con sus importantes estructuras fabriles a finales del siglo XIX y principios del XX. Pero esto no permaneció por mucho tiempo, ya que debido al rápido crecimiento urbano, la congestión urbana, la migración campo-ciudad y el desarrollo de nuevas tecnologías, inició un periodo de desindustrialización de los centros urbanos, desplazando las industrias hacia la periferia.

Los *vestigios industriales* que van quedando en el corazón de la ciudad, actúan hoy como fronteras, configurando áreas de connotación negativa y generando vacíos residuales en la trama urbana consolidada, lo que produce una especie de ar-

chipiélagos urbanos, en donde la ciudad se compone como un puzle con piezas que no logran comunicarse entre sí. A pesar de esto, se identifican como una *parte importante del patrimonio industrial del país* (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009), siendo “una clara muestra del valor cultural y social de los procesos productivos, dando cuenta de una propia historia económica, social y cultural” (Pizzi & Valenzuela, 2007). “Son símbolos del pasado, los que representan a un estado que ya no existe y utilizan un lenguaje de una época que ya se acabó” (Vera, 2020), convirtiéndose en *ruinas contemporáneas a la espera*.

A partir de lo expuesto, el proyecto nace desde la necesidad de pensar el ferrocarril y las edificaciones que lo acompañan “como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible y de expectativa.” (Sola-Morales, 1995). Aprovechando la preexistencia del Edificio de Correos se busca posicionarlo como un *núcleo infraestructural*, reconfigurando sus relaciones urbanas y re-programando este. Aportando nuevos espacios públicos, equipamiento cultural y de comercio claro y oscuro -es decir con y sin público presencial-, con el fin de reconfigurar el borde urbano de la línea ferroviaria integrando tanto al proyecto como los diversos hitos del barrio, impulsando el patrimonio existente y perpetuando la identidad barrial.



Figura 01. Fotografía de la infraestructura ferroviaria con vista hacia la Estación Central.

# PROBLEMÁTICA

## Patrimonio arquitectónico industrial en la compleja dicotomía urbana

La estela de edificios industriales a lo largo de la Ex Circunvalación de Ferrocarril de Santiago, se emplazan dentro de un complejo escenario urbano, ya que, al ser elementos de connotación patrimonial con un futuro incierto - a la espera de ser rescatados o demolidos-, se presentan como objetos en disputa entre el progreso y la memoria.

La ciudad de Santiago utiliza la *planificación estratégica*<sup>1</sup> como principal motor de desarrollo, el cual enfoca “el crecimiento” desde un aspecto constructivo y económico. Aquí encontramos la primera problemática: este progreso no busca generar un diálogo entre lo nuevo y lo preexistente, y menos aún hacerse cargo de los impactos que provocan. El patrimonio arquitectónico inserto en esta ecuación, más que un elemento de valor cultural<sup>2</sup> e identitario de la ciudad, se considera como un obstáculo, lo que conlleva la mayoría del tiempo a su eliminación y reemplazo, provocando así el deterioro del tejido socioespacial estructurante del espacio urbano existente (Soria, Meraz & Guerrero, 2011).

Entonces ¿Qué hacer con el patrimonio industrial al construido?, ¿Cómo lograr generar un diálogo

entre la conservación y la renovación urbana? La planificación no debe pensarse sólo en la construcción como un proceso, construir no es solo crear cosas nuevas, sino también habitar entre lo dado. La arquitectura industrial se inserta en barrios con una imagen y una identidad propia, además de poseer características tipológicas que le permiten adaptarse al paso del tiempo -como sus esqueletos estructurales, plantas libres, entre otras-, ante una realidad forzosamente cambiante.

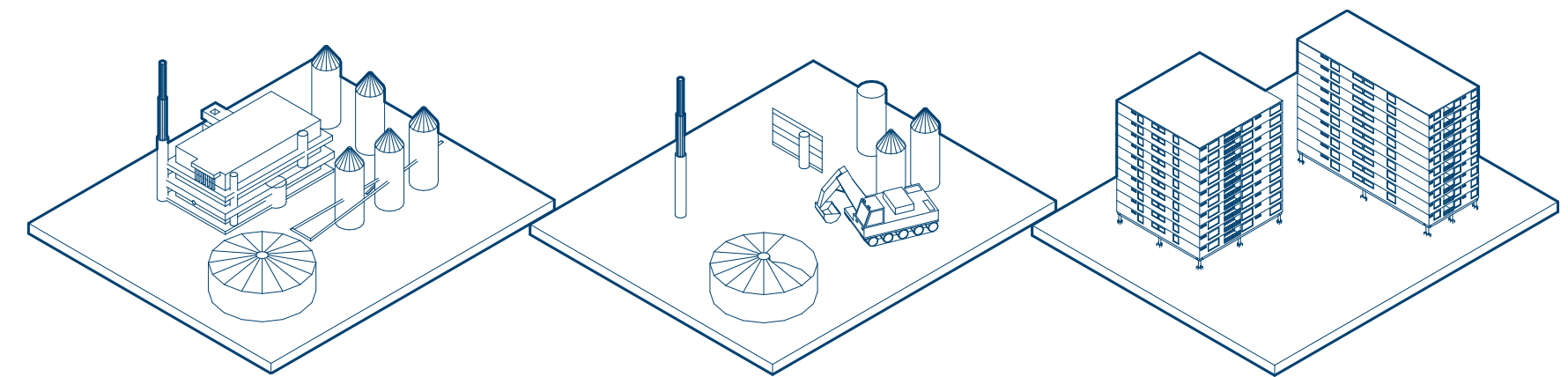
Desde esta perspectiva el proyecto toma el patrimonio y el territorio como un palimpsesto, reconociendo que muchas veces es necesario borrar partes existentes para escribir algo nuevo, pero siempre teniendo en consideración que se escribe sobre algo previo que posee sus propias particularidades.

### Valoración industrial incipiente y deficiencia legislativa

Si bien a nivel global hay un gran interés por el patrimonio, su conservación y valorización, donde se toman estas medidas como un eje fundamental para el desarrollo de ciudades y de la arquitectura, en Chile la falta de regulación a los proyectos privados y de planes reguladores han generado estragos en la arquitectura patrimonial.

**1** La modalidad de gobernar, regular y conducir los procesos urbanos desde un enfoque que trabaja en piezas reducidas de la ciudad de forma controlada y calculada, utilizando las fuerzas de mercado como principal agente regulador y donde los proyectos se ven interrumpidos debido a políticas gubernamentales. Ricardo Greene, 2005.

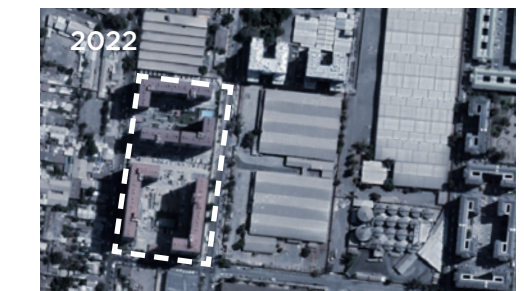
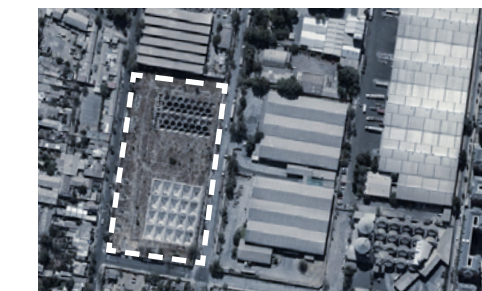
**2** Fenómeno con múltiples aristas abarcando temas desde la sociología, economía, ecología, política, entre muchos otros



**1**  
PREEXISTENCIA  
Edificio industrial

**2**  
DESARROLLO URBANO  
Falta de protección y especulación acelera el abandono y destrucción del patrimonio generando un vaciado urbano

**3**  
HOY  
Pérdida de patrimonio industrial y sus valores ante el sistema económico



**Figura 02.** Evolución de la pérdida y el reemplazo de edificaciones industriales Superior esquema, inferior caso de Bodegas y silos Ex ECA.



El organismo que protege el patrimonio en Chile es el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), creado el año 1925. Este regula la declaración de los monumentos y establece normas de protección, el problema de este es que “protege al patrimonio arquitectónico y cultural con la Ley N°17.288 de Monumentos Nacionales, pero este cuerpo legal no reconoce expresamente la existencia de un patrimonio diverso y particular como lo es el industrial“ (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009). Debido a esta falta de especificidad, los edificios industriales se ven como piezas individuales pérdidas en la ciudad, y no como un conjunto que forman un paisaje cultural incidente en el patrimonio de la ciudad (Sabaté, 2004; Rojas del Pozo, 2020).

Y para poder proteger este patrimonio en particular se utiliza los criterios de Monumento Histórico, Inmueble de Conservación Histórica o se incluyen en Zonas Típicas, donde esta condición limita los derechos de un propietario de un inmueble, acarreando procesos acelerados de demolición para disponer terrenos con una alta plusvalía debido a su ubicación. Además de esto, depende de cada municipio realizar planos y la documentación correspondiente que identifique los edificios o zonas a proteger, en donde muchos de estos no poseen los recursos necesarios, dificultando aún más este proceso.

Los edificios industriales deben ser protegidos y preservados, ya que son “elementos capaces de impulsar procesos de renovación urbana, considerando la historia, manteniendo el carácter e identidad de las zonas en donde se implantó“ (Pizzi, 2011). Mediante el reciclaje arquitectónico y la adopción de nuevos usos, se puede revalorizar y conformar un sistema de piezas catalizadoras para la ciudad.

## OBJETIVOS

---

### Objetivo General

**Intervenir** el edificio industrial Clasificadora de Correos de Chile a través del reciclaje arquitectónico, para su innovación, adaptación y activación, con el fin de dotar al barrio con equipamiento de mediana y gran escala.

### Objetivos Específicos

**1. Identificar** el patrimonio arquitectónico industrial en torno al Anillo de Hierro, permitiendo hacer un catastro de las piezas existentes y de su estado actual.

**2. Analizar** el pasado histórico, funcional y estructural del caso de estudio para evaluar y determinar estrategias de intervención.

**3. Reconocer** actividades y usos presentes en el sector para poder generar una correcta propuesta programática.

**4. Proyectar** una propuesta que recicle e innove el edificio existente, constituyendo una nueva infraestructura, la que articule y combine diferentes piezas y usos.

## CAPÍTULO 2

### MARCO TEÓRICO

*“Lo que ya existe es un recurso que es irresponsable y soberbio despreciar. Como arquitectos creemos en la suma, en la integración, en las capas. Nunca demoler, siempre añadir ...Lo existente es un recurso, una oportunidad, un valor añadido”*

*Lacaton & Vassal, 2014.*

## Patrimonio arquitectónico industrial: Consideraciones y definiciones

La preocupación por el patrimonio industrial a nivel mundial se ha manifestado de manera tardía y Chile no ha sido la excepción, ya que recién en la década de los 90 's este concepto surge como una tipología dentro del patrimonio nacional.

Desde la mira internacional es recién en el año 2003 cuando se crea el documento más importante y específico sobre la necesidad de valorar y proteger este patrimonio: La Carta de Nizhny Tagil firmada en las instancias de TICCIH, organización mundial consejera de ICOMOS (UNESCO). En este documento *se define el patrimonio industrial como:*

La composición de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos, fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (TICCIH, 2003).

En Chile quién regula el patrimonio a nivel nacional es el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), creado en 1925. Este tiene como rol proteger y tutelar el patrimonio cultural y natural de Chile, regulado por la Ley N° 17.288 de 1970, definiendo Monumentos Nacionales y otras subcategorías, además de contar con los procesos de declaración y normas para su intervención.

A nivel local se utilizan los Instrumentos de Planificación comunal<sup>3</sup>. Como se mencionó anteriormente en la problemática, la legislación y normativa vigente no considera el patrimonio industrial como tal, las categorías que se consideran para su protección son:

**Monumentos Históricos (MH):** Son lugares, ruinas, construcciones y objetos de propiedad fiscal, municipal o particular que por su calidad e interés histórico, artístico y/o por su antigüedad, han sido declarados como tales.

**Zonas de Conservación Histórica (ZCH):** Área o sector identificado como tal instrumento de planificación, conformado por uno o más conjuntos de inmuebles de valor urbanístico o cultural cuya asociación genera condiciones que se quieren preservar.

<sup>3</sup> La Ley General de Urbanismo y Construcción en su Artículo N°60 determina: "por parte de los municipios indicar terrenos que según su naturaleza o ubicación no puedan ser edificables, indicando también los Inmuebles (ICH) y Zonas de conservación Histórica (ZCH), donde "estos edificios existentes no podrán ser demolidos o refaccionados sin previa autorización de la Secretaría Regional de Vivienda y Urbanismo correspondiente".

<sup>4</sup> DS 75 - D.O. 30-04-76s

### **Inmueble de Conservación Histórica (ICH):**

Instrumento de planificación territorial local que protege dadas sus características arquitectónicas, históricas o de valor cultural y que no cuenta con Declaratoria de Monumento Nacional<sup>4</sup>.

Es necesario el apropiado reconocimiento social y normativo, para incentivar la valorización y la recuperación como una práctica habitual y común en el área de la arquitectura, y también como un mecanismo que logre establecer reglas para una apropiada protección que conlleve una intervención y mantenimiento para su conservación.

**Figura 03.** Estación Mapocho, 1920. Realizado por el arquitecto chileno Emilio Jecquier. Actualmente es Monumento Histórico y fue declarado bajo el decreto DS 1290 de 1976.



## Patrimonio arquitectónico industrial como recurso transformable

### Los desafíos contemporáneos

El decaimiento del sistema férreo generó el desplazamiento de las industrias hacia la periferia y creó un grosor industrial en el límite de lo que hoy se conoce como la comuna de Santiago. En la actualidad tanto esas áreas industriales como las zonas de crecimiento urbano alrededor de este límite mantienen una inercia al deterioro (Moris, 2003). Ante esto, sumado al modelo de desarrollo urbano actual, las edificaciones industriales han ido desapareciendo paulatinamente al ser demolidas, abandonadas y/o subutilizadas. Y las que aún permanecen, se encuentran en un estado de suspensión en una herida urbana que parece difícil de subsanar.

Los valores que estas estructuras encierran como representantes de colectivos y sectores sociales, han permanecido sutilmente ocultos por la propia historia, sin ocupar el espacio que culturalmente les pertenece y se hace necesario reivindicar la necesidad de su protección, conservación y difusión (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009). Pero no desde la mirada de la ciudad como un proyecto meramente económico, sino que en base a la irrigación de territorios con potencial, donde lo preexistente se intensifica y diversifica (Koolhaas, 1995).

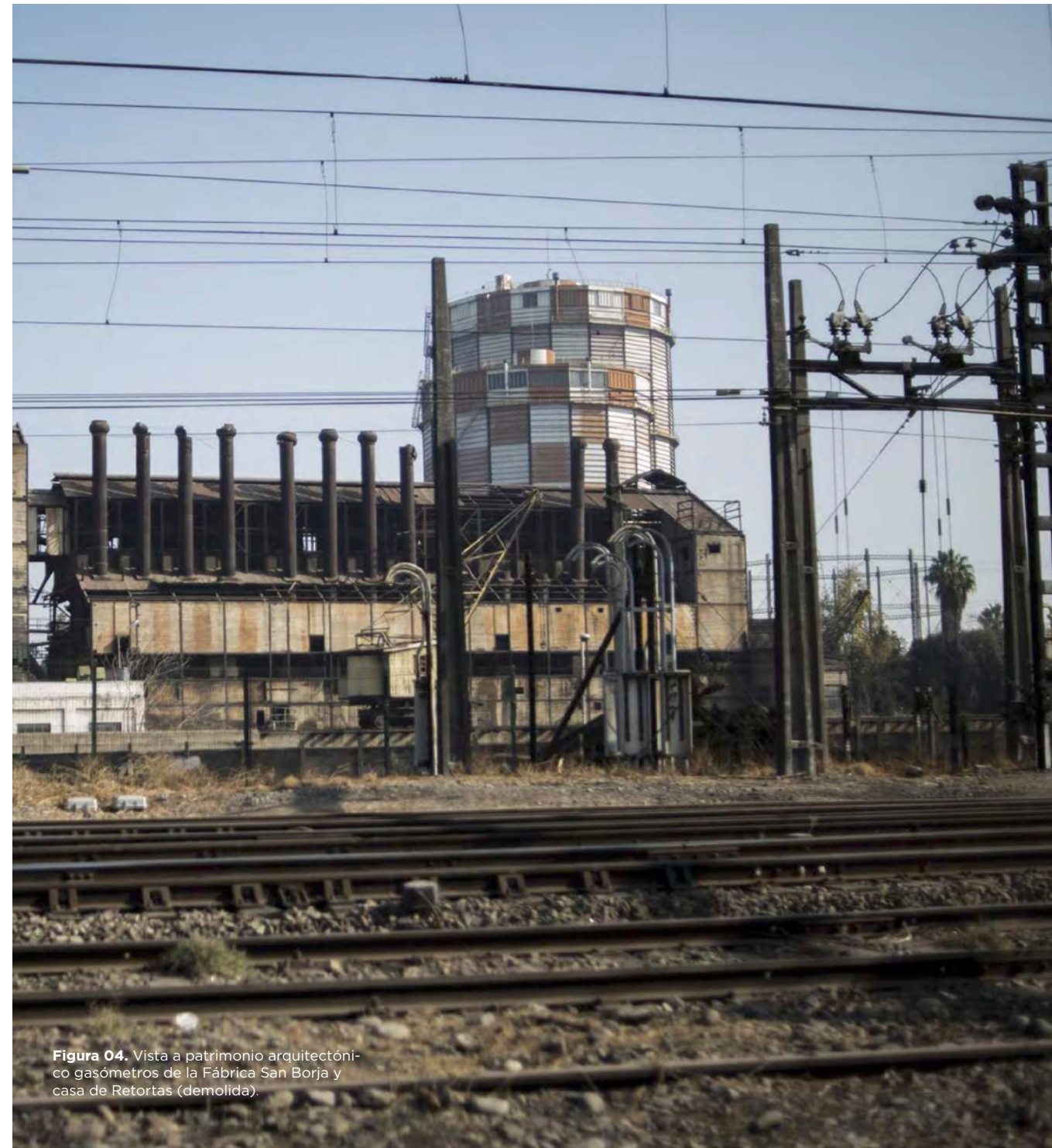


Figura 04. Vista a patrimonio arquitectónico gasómetros de la Fábrica San Borja y casa de Retortas (demolida).

### Preexistencia como oportunidad

*“La decadencia y los vestigios de un esplendor pasado pueden ser vistos como una condena, o como una oportunidad para construir un nuevo futuro” Sabaté, 2004.*

La “vida” de los inmuebles al ser elementos dentro del marco dinámico de cambio suelen ser concebidos como finitos, son vistos como algo que va “*de la cuna a la tumba*”, entendiendo el desarrollo urbano y la construcción como un ciclo lineal que no se hace cargo de los desecho que produce, y que además convierte cada bien en un producto con fecha de expiración. Los autores William McDonough y Michael Braungart introducen el concepto de economía circular, donde exponen que el ciclo de vida de un bien debe ser de “*la cuna a la cuna*” entendiendo que la vida de un inmueble se puede prolongar, volviendo a convertir el desecho nuevamente en un producto.

Considerando esto, el patrimonio arquitectónico industrial se presenta como una oportunidad, al poder reutilizar las tipologías estructurales con sus elementos prefabricados y serializados de grandes dimensiones, los cuales generan amplios espacios y plantas libres, abriendo un campo amplio de soluciones para su adaptabilidad. Asimismo el poder rescatar el lenguajes y los estilos constructivos propios con el que fueron concebi-

dos con el fin de crear su propia identidad mediante una “imagen”, la cual hasta el día de hoy está en el imaginario colectivo de las personas, convirtiéndose en hitos dentro de la ciudad.

En este proyecto se tomaron los conceptos de *reciclaje e innovación* como técnicas de reactivación e intervención. Reciclar se define como: “Someter a un material usado a un proceso para que se pueda volver a usar” (RAE, 2022) e innovar como: “Mudar o alterar algo, introduciendo novedades” (RAE, 2022). Aplicándolo a la arquitectura tiene la connotación de mejorar y transformar algo ya existente, adaptándolo a una nueva función. Es tomar el edificio como una pieza estructurante de la ciudad y no como un producto que se puede reemplazar.

Cuando se habla del patrimonio cada pieza es única, de ahí la necesidad de reciclar, de raspar una vez más (pero con el mayor cuidado si es posible) el viejo texto que los hombres han inscrito sobre el irremplazable material de los suelos, a fin de depositar uno nuevo que responda a las necesidades de hoy (Corboz, 2004), de hecho los casos más exitosos de reciclaje son aquellos que respetan y retienen la importancia patrimonial del edificio, además de agregar una capa contemporánea que proporciona valor para el futuro (Louw, 2016).

## De industria a espacio público; lo público como herramienta democratizadora

“Lo urbano está incrustado en una red de visiones disputadas, donde la producción del espacio es un proceso intrínsecamente conflictivo, que manifiesta, produce y reproduce varias formas de injusticia, así como también fuerzas alternativas de transgresión y proyectos sociales” (Boano, 2015). La ciudad de Santiago no es ajena a esta situación, y desde el despertar social del 2019 y la pandemia Covid, se han agudizado problemáticas de desigualdad y segregación socioespacial. Donde según un estudio realizado por el Centro de Inteligencia Territorial (CIT), la ciudad presenta un Índice de Bienestar Territorial (IBT)<sup>5</sup> debajo del promedio nacional, revelando un déficit en aspectos ambientales y espaciales como la distribución y accesibilidad de metros cuadrados por habitante a equipamientos ya sean público, privados o mixtos de carácter deportivos, culturales, de servicios públicos y áreas verdes.

El uso monofuncional de la red ferroviaria y el abandono de edificios en torno a este sistema genera espacios deteriorados e inseguros, creando una discontinuidad en la trama urbana. En el caso particular de Santiago los inmuebles industriales ubicados en el Anillo de Hierro poseen emplazamientos céntricos e interconexión con los sistemas infraestructurales de transporte, pu-

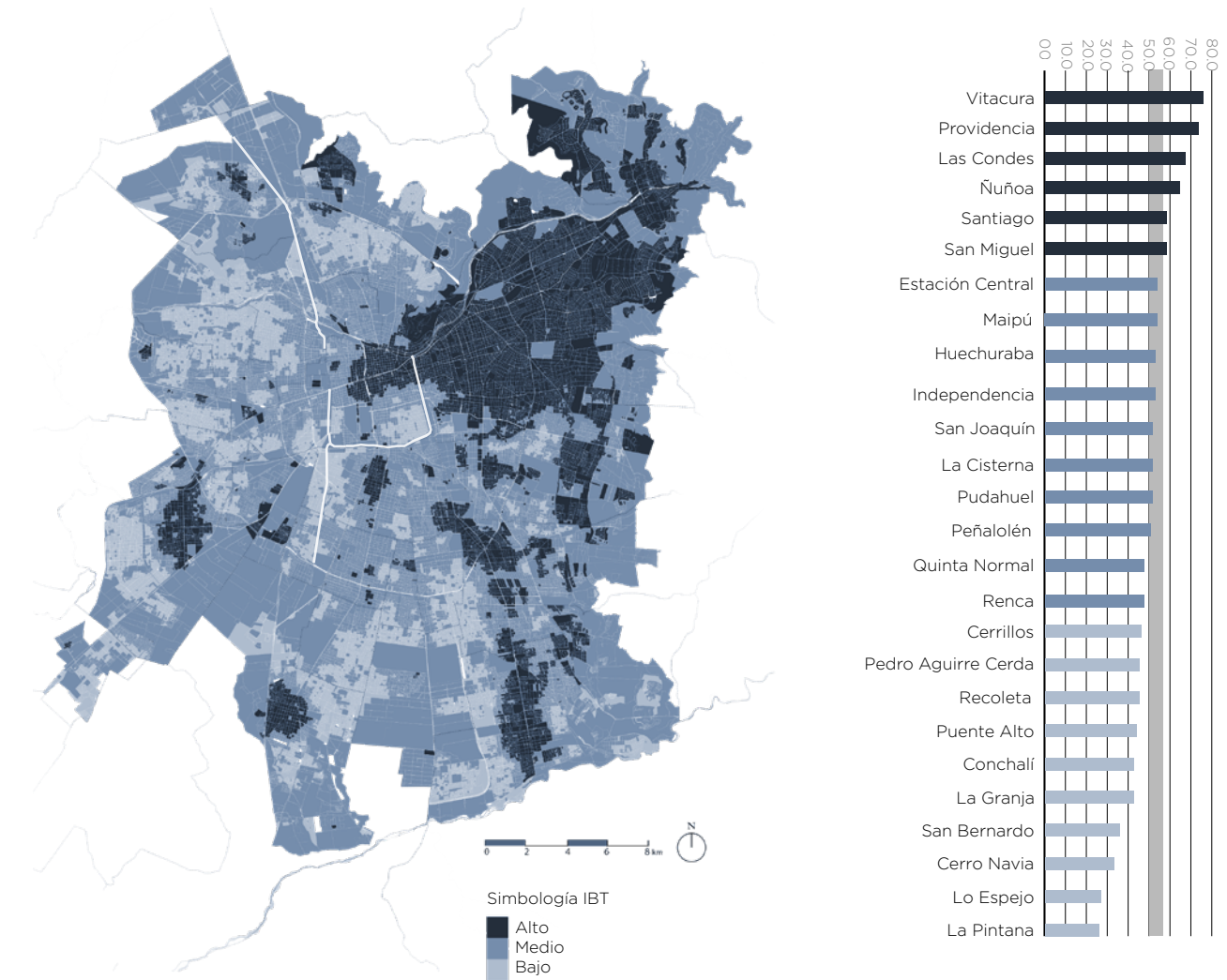
diendo ser tomados como una oportunidad para generar espacios colectivos, ya que, la accesibilidad que presentan permite una mayor conexión en la diversidad urbana que se forman entre las circulaciones, industria y vivienda.

Actualmente el sistema férreo se ve envuelto en el conflicto entre la creciente densidad de los procesos emergentes de verticalización y la falta de espacios públicos, tópico cada vez más relevante en la zona céntrica de Santiago, y donde este problema debe ser atendido con el fin de construir una ciudad más democrática. Bajo la perspectiva de Camilo Boano, un edificio puede ser *un elemento de transgresión y democratización del espacio urbano* ante la ecuación heredada de la tradición de la renovación urbana, con el fin de retomar el *derecho de la ciudad*<sup>6</sup>. El patrimonio industrial en esta disputa se puede tomar como una nueva pieza para suplir carencias, al reciclarlo se busca regenerar tanto el inmueble como sus entornos deteriorados y/o de menor estándar urbano, ya sea reacondicionando programáticamente o re-vinculando de forma urbana teniendo como fin incrementar el bienestar social urbano.

De hecho “los repertorios industriales son interesantes intervenciones para equipamientos colec-

<sup>5</sup> UAI, 2017. Herramienta que mide diferentes indicadores de distintos organismos y dimensiones socioeconómicas: ambiental, infraestructura (vivienda y estado de vía pública) y de accesibilidad (equipamientos deportivos, salud, culturales, educación, áreas verdes y servicios públicos). Mientras mayor es la oferta de los indicadores más alto es el IBT. El promedio nacional es de 0,54 puntos de un total de 21 centros urbanos analizados, Santiago se encuentra en el número 10 (0,52 puntos).

<sup>6</sup> Este derecho radica en la libertad y la oportunidad de los habitantes de construir, decidir y crear la ciudad en la que habitan, y hacer de esta un lugar privilegiado, entendiendo la urbe como un bien común.



**Figura 05.** Índice de bienestar territorial (IBT) y Circunvalación ferroviaria

**Figura 05a.** Ranking por comuna según índice de calidad de vida urbana

tivos, planeando un objetivo doble: salvaguardar el bien industrial – preservando su valor documental y su papel en la memoria histórica de cada ciudad y dotar al espacio urbano de nuevos espacios” (Gilabert, 2017), ya que al transformarlos en activos de turistificación, pueden potencialmente traducirse en beneficios económicos para los lugares en que están insertos, donde, más allá de su ámbito simbólico, progresivamente comienza a adquirir protagonismo en las dinámicas de construcción y ordenamiento territorial y/o dentro de procesos de desarrollo local asociados al turismo y el ocio (Lorca, 2017).

### Edificio como elemento democratizador

Para poner como ejemplo esta visión se toma los centros SESC (Servicio Social de Comercio). Estos son un proyecto social sin fines de lucro, iniciado en Brasil hace ya casi 100 años. Hoy la institución cuenta con más de cien unidades a lo largo del país, poseyendo edificios con variados programas asociados al deporte, educación, salud, cultura y ocio. Ofreciendo diversos servicios urbanos y actuando como una importante plataforma arquitectónica de bienestar no solo mental o física, sino que también social.

Poniendo en contexto a esta institución, la búsqueda por el bienestar en Brasil inició en la década de los 40 con proyectos asociados a servicios sociales en el área de salud y educación, siguiendo la corriente ideológica de la *educación progresiva*<sup>7</sup>, generando así infraestructuras educa-



Figura 06. Proyecto Centro Cultural SESC Pompeia, caso de reciclaje de un edificio industrial con fines de crear una infraestructura democratizadora.

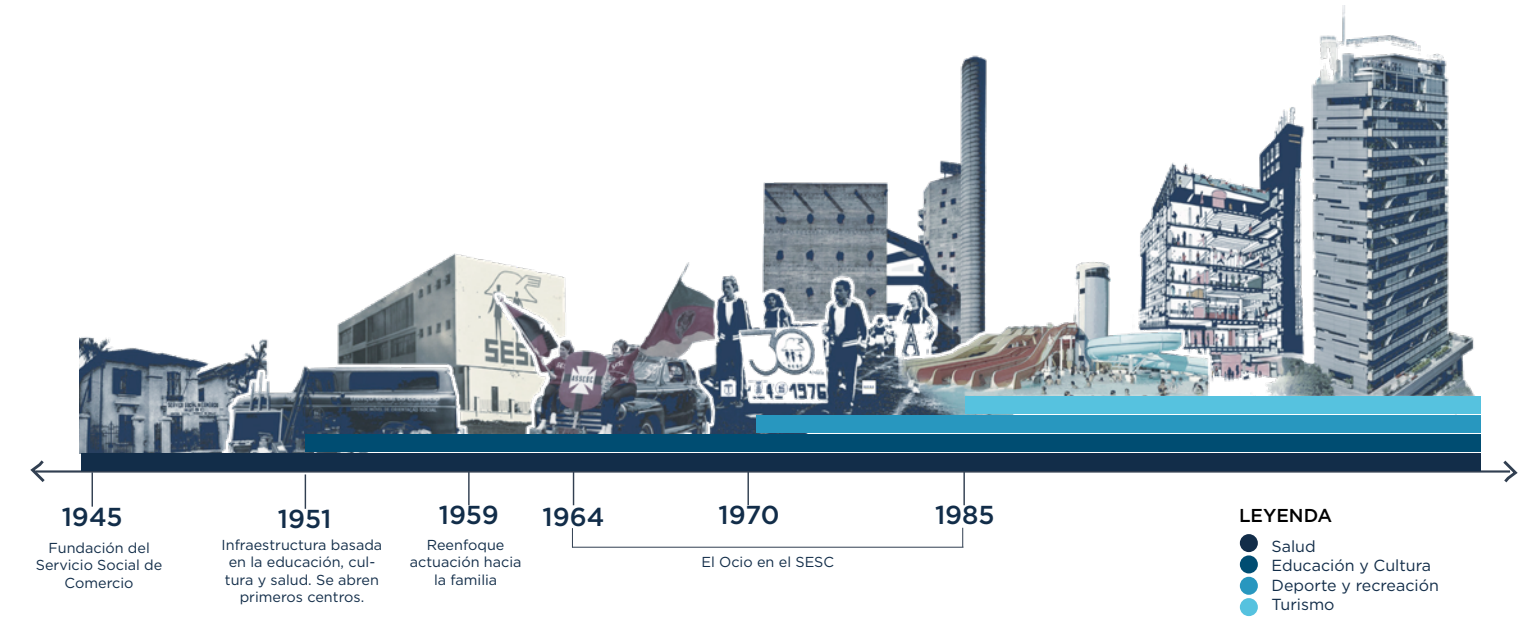


Figura 07. Esquema línea de tiempo de acción de edificios SESC

<sup>7</sup> Modelo planteado por John Dewey “Experiencia y Educación”, esta nace criticando a la escuela tradicional. Y trata de cultivar la individualización y el aprendizaje por medio de la experiencia. Definiendo que “el progreso no está en la sucesión de los estudios, sino en el desarrollo de nuevas actitudes hacia, y los nuevos intereses de la experiencia espontánea”. Desde la individualización bajo un entorno colectivo, para que ocurra una integración real.

<sup>8</sup> “Lazer” significa ocio en portuges, en inglés “leisure” y en francés “loisir”. Las tres palabras poseen un origen etimológico común desde el latín “licere”, que significa: “ser permitido, poder, tener derecho”.

cionales con programas híbridos para llegar a diferentes agendas sociales de bienestar. Es recién en la década de los 70 cuando la institución adquiere la denominación *lazer*<sup>8</sup>, tomando el enfoque globalizante del ocio como instrumento de bienestar, involucrándose en el turismo social, logrando construir diferentes unidades en el país como colonias de vacaciones infantiles, balnearios, hoteles para trabajadores y centros culturales, siempre manteniendo la educación como ejercicio ciudadano, el derecho a la ciudad y a la cultura como una práctica que debe ir actualizando constantemente en la programación del SESC para la inclusión social.

Quizás la mejor forma de englobar a los SESC es que son edificios para todas las edades, pero no

solo porque están enfocados a todos los grupos etarios, sino porque una persona puede ir al mismo edificio a lo largo de toda su vida y va a encontrar actividades que le acomoden (Talesnik y Lepik, 2019). Si bien los centros SESC no son públicos en el sentido de la palabra, ya que son propiedad de una institución sin fines de lucro, reconocen la existencia de espacios intermedios o colectivos, y las transiciones entre polos públicos y privados.

Dentro de este modelo se han rehabilitado y reciclado edificios para este fin como lo son el caso del edificio industrial de SESC Pompeia y el del edificio del SESC 24 de Maio.

# CAPÍTULO 3

## LUGAR

Para poner en contexto el caso de estudio seleccionado y de cómo se llegó a este, es necesario realizar una breve reseña histórica del sistema férreo de Santiago. Para esto se abarcan dos escalas de aproximación:

1.- El **Anillo de Hierro** en la ciudad de Santiago con el catastro de los edificios industriales y los **casos de estudio** potenciales a partir de criterios de selección.

2.- **Caso de estudio** seleccionado con un análisis más acabado de sus condiciones contextuales y su levantamiento.

*“Pero la ciudad no cuenta su pasado, lo contiene como las líneas de una mano, escrito en las esquinas de las calles, en las rejas de las ventanas, en los pasamanos de las escaleras, en las antenas de los pararrayos, en las astas de las banderas, cada segmento surcado a su vez entre arañazos, muescas, incisiones y comas.”*

*- Italo Calvino, Invisible Cities*

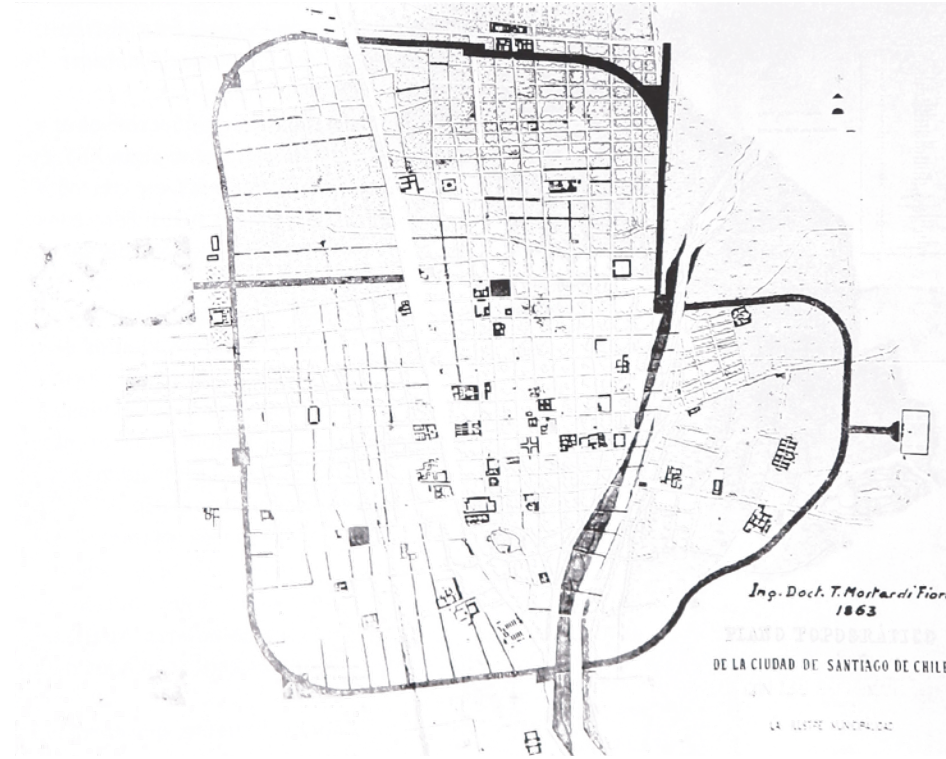
## ANILLO DE HIERRO

### Un breve resumen histórico

Los ferrocarriles constituyeron una de las inversiones más trascendentes en el siglo XX, no solo en Chile, sino que en otros países también se dio este fenómeno debido al paso de una economía rural a una de carácter urbano e industrializado. En el caso de Chile la entrada del ferrocarril fue para transportar mercancía a lo largo de todo el país, dada su alta actividad minera al norte, agrícola en el centro y abundantes recursos forestales en el sur. Permitiendo el desarrollo económico y los intercambios comerciales a nivel regional, nacional e internacional.

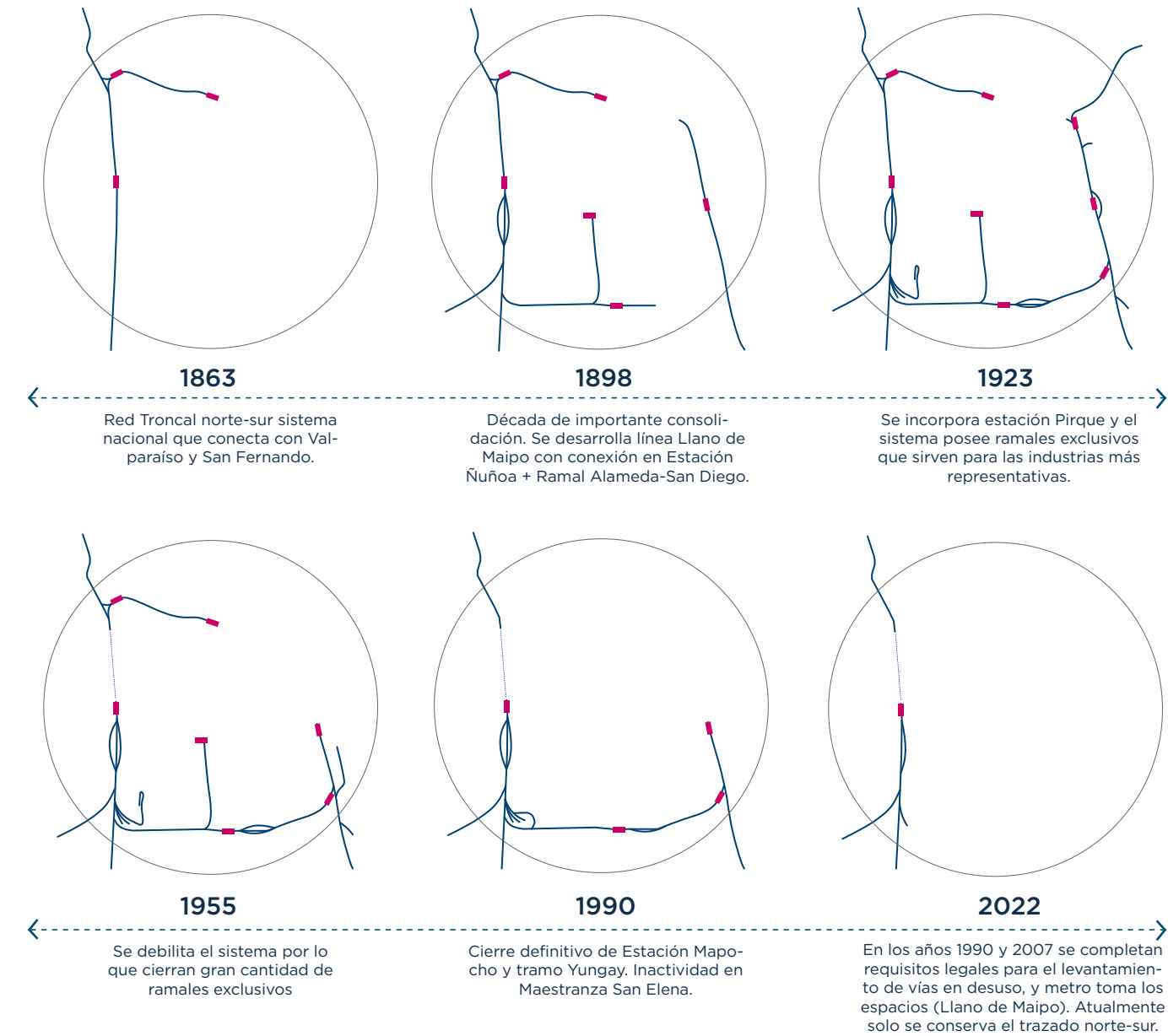
La entrada del ferrocarril inició en 1850 y cabe destacar que el sistema fue impulsado principalmente por inversionistas privados y el Estado, el cual seguía una política de favorecer el desarrollo nacional, consiguiendo que esta red abarque prácticamente todos los pueblos del país. Este sistema infraestructural trajo consigo un gran impacto territorial en conjunto con el desarrollo industrial del país, y se convirtió en la principal vía de circulación por casi 50 años, siendo un elemento clave para la consolidación de la urbe capitalina (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009).

La Circunvalación de Ferrocarril de Santiago se inicia en 1857 como una línea de transporte



operado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). Las primeras secciones férreas en pasar fueron las redes troncales de Valparaíso-Santiago y Santiago-San Fernando ambas completadas para 1863 y ubicándose en el lado poniente de la ciudad, siendo el punto de conexión de estas la Estación Alameda, la que no solo fue la primera estación en construirse (1857), sino que también al día de hoy es la única que se mantiene“ (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009).

**Figura 08.** Plano de proyecto Transformación de Santiago de 1872 propuesto por el superintendente de Santiago Benjamín Vicuña Mackenna.



**Figura 09.** Evolución del Ferrocarril en Santiago



La infraestructura tuvo su mayor desarrollo y extensión entre 1880 y 1920. Y fue durante el mandato de Benjamín Vicuña Mackenna en 1872, donde construyó el proyecto del *Camino de la Cintura* el cual lo describe como: “Dado el primer paso no estará lejos el día que una cintura de hierro ciña a Santiago y en que las cuatro avenidas hoy solo diseñadas en el papel, surcadas por la locomotora se conviertan en verdaderos muros de civilización” (Mackenna, 1972). Esta suerte de circunvalación actúa como un límite, marcando un afuera y un adentro en la ciudad, y la cual establecería el límite urbano de las fábricas y de los establecimientos que pudiesen atender contra la salud pública.

El trazado de la infraestructura del ferrocarril definió los límites de la ciudad de la época, y llegó a estar compuesta por 4 tramos: El primero Alameda Yungay (1863), seguido por Yungay-Mapocho (1888), Alameda-San Diego (1898) y finalmente San Diego-Pirque (1910), llegando a tener una extensión de 13,4 kilómetros. y dió origen a una serie de infraestructuras asociadas a bodegas de almacenaje, galpones, talleres, industrias, oficinas y barrios comerciales en torno a este sistema.

Como se muestra en la *figura 09* desde 1863 hasta la actualidad la red tuvo una serie de transformaciones desde su desarrollo hasta su desmantelamiento desde 1940. Este decaimiento surge con la expansión de la ciudad, ya la red ocupaba

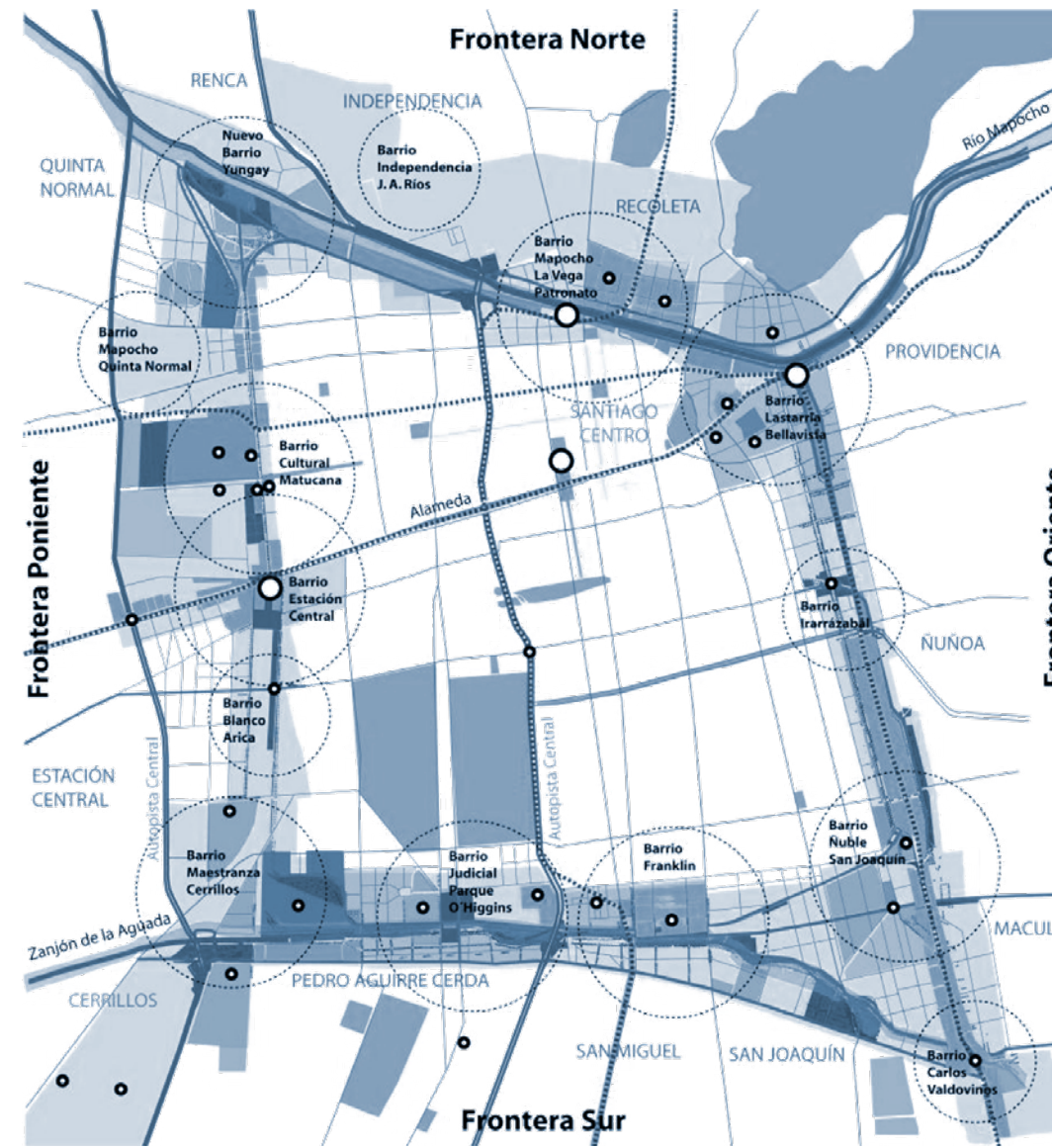


Figura 10. Proyecto Anillo Interior de Santiago

9 Plan propuesto por el MINVU (Ministerio de Vivienda y Urbanismo) en el año 2003. Dentro de esta propuesta se le otorgaron seis características principales: Anillo verde, conectado, cultural, diverso y renovado. Además de proponer una serie de proyectos detonantes a lo largo de este. Dentro de la primera fase se propusieron: el Parque Inundable de la Aguada, la línea de metro 6 y la renovación urbana con fines inmobiliarios de la Maestranza San Eugenio, proyectos que actualmente se encuentran en ejecución/terminados.

los alrededores incomodando el sistema de caminos y accesos a la ciudad (Casanova, 2020), es decir, se consideraba como una barrera para el desarrollo. Con esto se inició la eliminación de la estación de Pirque en 1942, posteriormente se eliminaron las estaciones Ñuñoa y Santa Helena.

En la actualidad, del total del trazado, solo se conserva la red troncal hacia el sur y el tramo Alameda-Yungay por donde circulan trenes de carga. La infraestructura llegó a conformar de manera sistémica la vitalidad en diversos contextos, los que fueron conformando una diversidad de dinámicas históricas, urbanas y socioculturales conformando el carácter de diversos barrios y sectores del anillo.

Las estructuras industriales vinculadas al Anillo de Hierro, en muchos casos abandonados o subutilizados forman parte de una zona que hace 20 años, esperaba ser revitalizada mediante el “Proyecto Bicentenario Anillo Interior de Santiago”. Este plan surgió principalmente como respuesta al crecimiento expansivo de la ciudad y el despoblamiento de las comunas interiores, con el fin de revertir esto, se propuso la reconversión y recuperación urbana de los 4 ejes que configuraron el antiguo anillo ferroviario.

Este plan maestro integrado buscaba repercutir en diferentes escalas y dimensiones. Desde una escala global respecto a la caracterización de la ciudad buscando constituir un sistema urbano basado en la integración, el transporte público y

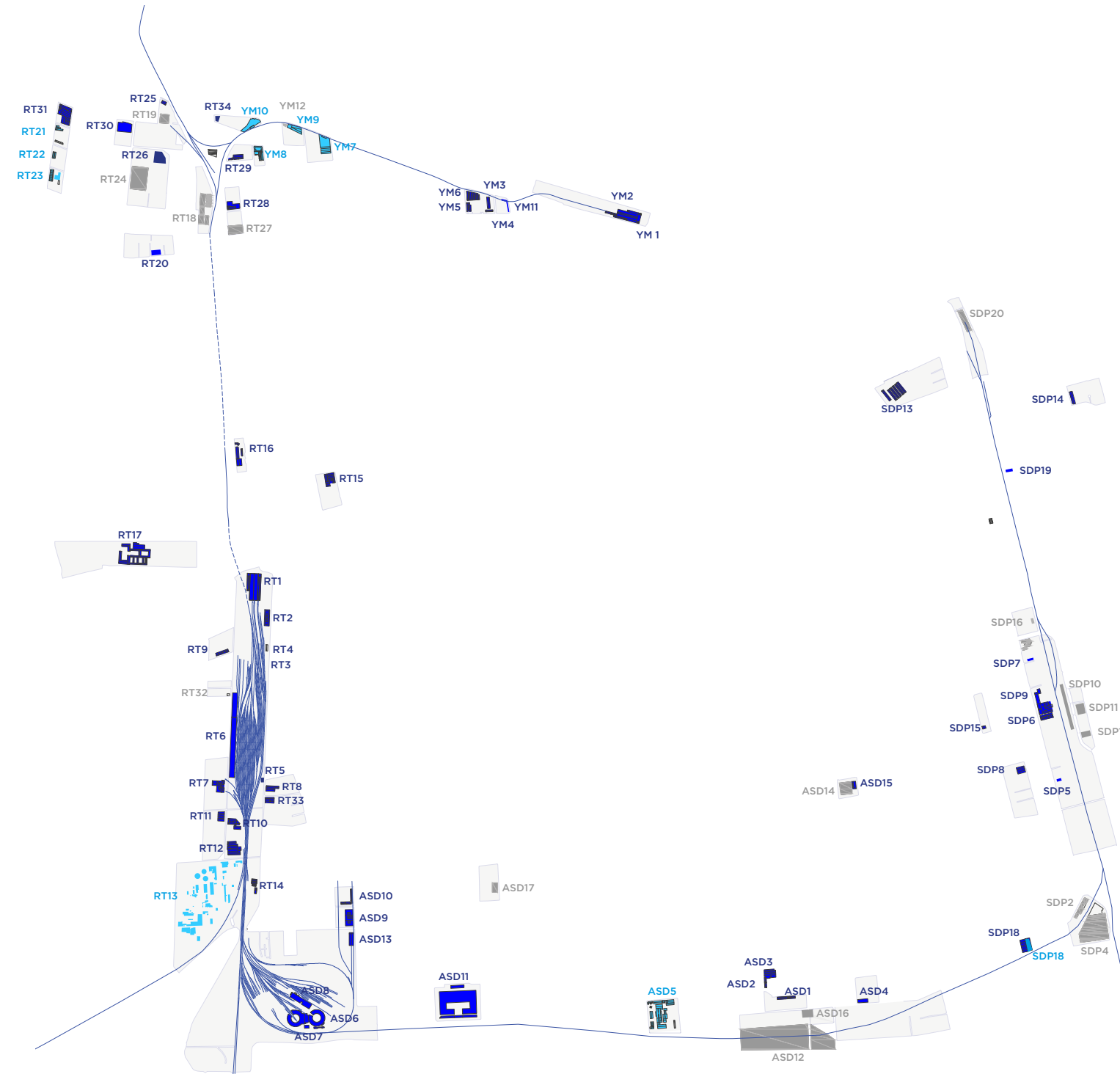
la continuidad de espacios públicos. Una de las críticas realizadas a este plan fue a su metodología de aproximación en propuestas sectoriales y por no considerar la economía urbana, contemplando el reuso de edificios y conjuntos urbanos de valor patrimonial, asociados al turismo urbano como actividad económica y fuente de ingresos municipales y del sector privado (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009).

Lamentablemente este plan no fue completado, pero posee lineamientos aún vigentes para la planificación de la ciudad, el cual plantea el potencial de las áreas pericentrales a ser renovadas y regeneradas.

A partir de lo descrito anteriormente, el proyecto plantea entender la estructura urbana del ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago como una gran oportunidad de valorar el legado de un importante proceso histórico que vivió nuestro país y que se expresó físicamente en nuestra ciudad, permitiendo reconstituir parte de nuestra memoria cultural en torno a la reflexión que se hace sobre estos lugares en deterioro, y el patrimonio arquitectónico industrial relacionado a estos. De esta manera se busca reinsertar la preexistencia a las nuevas relaciones sistémicas que funcionan hoy en día en el territorio, rehabilitando un conjunto industrial con un nuevo programa, dotándolo de un nuevo carácter y abriéndolo a la comunidad.

## CASOS DE ESTUDIO

A partir de la investigación y levantamiento de casos por Pizzi, Valenzuela y Benavides “Arquitectura Industrial y el Ferrocarril de Circunvalación, la consolidación de la ciudad de Santiago a principios del siglo XX“, el levantamiento realizado por el Taller de Investigación de Estructuras TIP 2019 UC, y a los planos realizados por Tatiana Casanova “Puntos de Vinculación: Conflictos y oportunidades en torno al anillo de hierro de Santiago“, se realizó un catastro de los edificios patrimoniales industriales, (ubicándolos en el anillo con sus respectivos códigos y la fotografía de cada caso) para ver las condiciones en las que se encuentran actualmente (demolido/parcialmente demolido/existente) como se muestra en la *figura 11*. También se hizo un levantamiento con los usos originales versus los usos que actualmente poseen (*ver anexo 1*).



### LEYENDA

- Demolido
- Existente
- Parcialmente demolido

### Patrimonio arquitectónico industrial

#### RT Red Troncal

- RT 1 Estación Alameda
- RT 2 Central Clasificadora de Correos
- RT 3 Torre y Caseta patio estación
- RT 4 Bodegas FF.CC, calle Exposición
- RT 5 Vivienda calle Exposición
- RT 6 FEPASA
- RT 7 Frigorífico de Santiago, FRISA
- RT 8 EX Fca. de Planchas galvanizadas Faisán
- RT 9 Garita PULLMAN BUS, ex desvío Besa
- RT 10 Maderas Hass
- RT 11 Bodegas frigorífico Santa Rosa
- RT 12 Bodegas calle San Borja
- RT 13 Fábrica de Gas San Borja
- RT 14 Molino San Cristobal
- RT 15 Ex fundación Kupfer
- RT 16 Bodegas Matucana 100
- RT 17 Escuela de Artes y Oficios
- RT 18 Sociedad Desvío Riesco
- RT 19 Molino Balmaceda
- RT 20 Ex. Fca. de Chocolates Glosia
- RT 21 Ex. Fca. de Sombreros Cintolesi
- RT 22 Ex Cristalería Yungay
- RT 23 Ex United Shoes Manufacturing Company
- RT 24 Bodegas y Silos Ex ECA
- RT 25 Central de la Compañía de Teléfonos
- RT 26 CENABAST
- RT 27 Maderas Lacámara
- RT 28 Textil Moletto
- RT 29 Ex Fundación y Maestranza Yungay
- RT 30 Bodegas calle Lourdes
- RT 31 Ex Textil Jimeno
- RT 32 Bodega
- RT 34 Ex Fundación SOCOMETAL

#### YM Extensión Yungay Mapocho

- YM 1 Estación Mapocho
- YM 2 Ex Bodegas Estación Mapocho
- YM 3 Central termoeléctrica
- YM 4 Admin. de la ex Central termoeléctrica
- YM 5 Ex casa de Máquinas de Maestranza de tranvías
- YM 6 Nave Ex Maestranza de Tranvías
- YM 7 Sal Lobos
- YM 8 Ex Fundación METALCO
- YM 9 Ex Laboratorios Simmonds
- YM 10 Ex Estación Yungay
- YM 11 Bodegas Molino Balmaceda
- YM 12 Ex Fábrica Nacional de Huaipe

#### ASD Alameda San Diego

- ASD 1 Ex. edifi. Laliacar, Silva, Riquelme
- ASD 2 Ex. edifi. Matadero Municipal
- ASD 3 Mercado San Diego
- ASD 4 Ex. fabrica de Calzados Aicaguer, Duhalce y Cía
- ASD 5 Bodegas San Ignacio Bío Bío
- ASD 6 Casa de Máquinas y Tornamesa Maes. San Eugenio
- ASD 7 Bodega Sur Maes. San Eugenio
- ASD 8 Bodega Norte Maes. San Eugenio
- ASD 9 Ex fábrica de sacos ALMADENA
- ASD 10 Ex Centro de leche
- ASD 11 Ex fábrica textil MACHASA
- ASD 12 Restos Estación San Diego
- ASD 13 Bodegas FF.CC
- ASD 14 Restos de Maestranza de tranvía Victoria
- ASD 15 Ex Central Eléctrica de tranvía Victoria
- ASD 16 Ex Curtiembre Laliacar y Cía Ltda.
- ASD 17 Ex Compañía Industrial de Castres

#### SPD San Diego a Ñuñoa y Providencia

- SDP 1 Ecometal, ex AGA Chile
- SDP 2 Ex Estación Santa Elena
- SDP 4 Bodegas Viña Valdivieso
- SDP 5 Elecmetal, metalurgia
- SDP 6 Ex Fábrica de paños La Cordillera
- SDP 7 Ex. bod. Viña Sta. Carolina y Algarrobal
- SDP 8 Ex fábrica de clavos La España
- SDP 9 Ex Cristalería Chile
- SDP 10 Bodegas San Eugenio
- SDP 11 Soc. Comercial Saavedra & Berrand
- SDP 12 Consuper
- SDP 13 Ex Regimiento Cazadores (FAU)
- SDP 14 Ex fca. de Sombreros Girardi
- SDP 15 Ex Licores Mitjans
- SDP 16 Ex bodega de Archivo Nacional
- SDP 17 Ex bodega Viña Lo Ermita
- SDP 18 Ex bodega Viña Cunaco
- SDP 19 Ex bodega Té y Café Sterling
- SDP 20 Antigua Estación Pirque

Figura 11. Catastro de los casos de edificios patrimoniales industriales en su estado actual (2022).



LEYENDA  
 ● Abandonado/Desuso  
 ● Venta

Figura 12. Levantamiento fotográfico de 68 casos del patrimonio arquitectónico industrial, indicando su estado de uso (abandono/desuso o venta).

## CRITERIOS DE SELECCIÓN

Para la elección de un caso en particular, se utilizó una metodología que combina siete variables, las que tratan de hallar un grado de urgencia en cuanto a su condición de patrimonio y en cuanto a las oportunidades que puede presentar como catalizador dentro del entorno urbano, estas fueron: Estado del edificio, estado de protección patrimonial, acceso de información, particularidad, conectividad y presencia de flujos, cercanía a equipamientos urbanos y déficit de espacios públicos.

**1. Estado edificio:** Se busca trabajar con inmuebles que se encuentren en estado de abandono, obsolescencia o en venta.

**2. Protección patrimonial:** Otro factor a ver es si cuenta con algún grado de protección patrimonial, ya sea como Monumento Nacional, Inmueble de Conservación Histórica o si se encuentra dentro de una zona típica. Se consideran como prioridad los casos sin protección.

**3. Acceso a información:** Es necesario contar con información accesible y completa sobre los datos técnicos; planimetrías, información histórica y constructiva del edificio, con el fin de hacer un levantamiento apropiado.

**4. Particularidad:** Debe contar con atributos de alto valor evocativo; ya sea su lenguaje arquitectónico, constructivos, ubicación urbana y/o su historia.

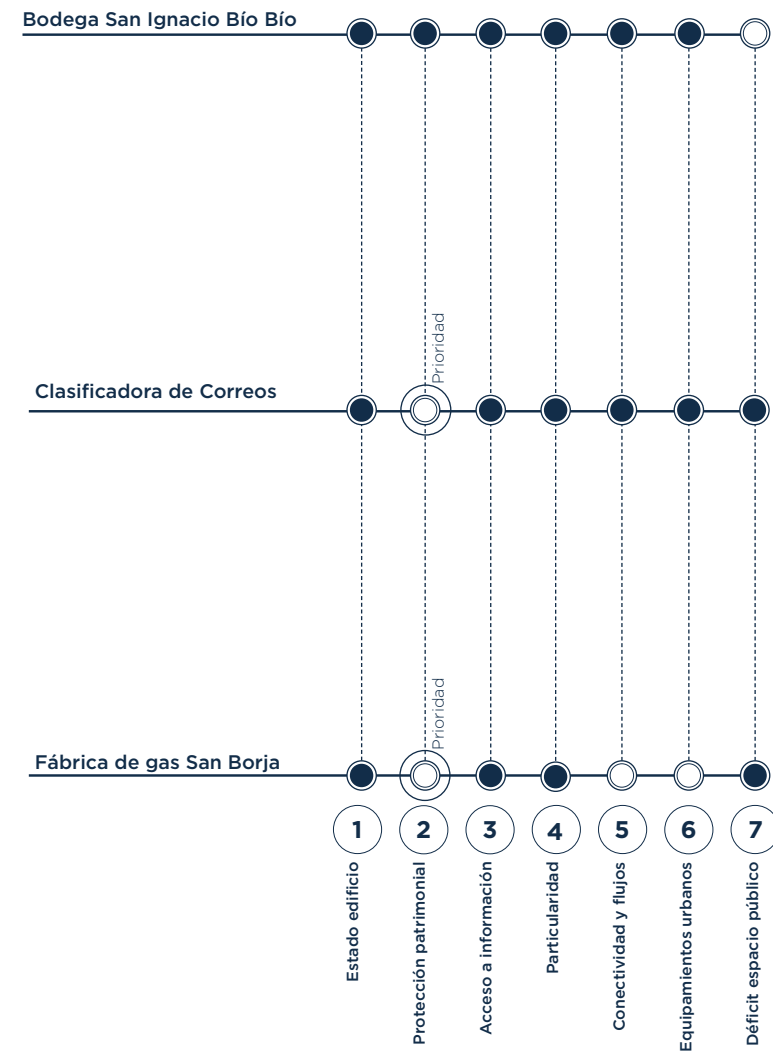
**5. Conectividad y presencia de flujos:** Debe poseer una buena conectividad con metros y redbus, para una mayor disponibilidad de uso entre el edificio y cualquier persona que desee utilizarlo. Ya que, la presencia de flujos y la existencia de equipamientos no significa que haya movimiento constante de personas, esto con la idea de plantear un edificio con intensidad y con un uso que pueda llegar a la mayor cantidad de población.

**6. Cercanía con otros equipamientos urbanos:** Entendiendo la obsolescencia que marca el anillo, el caso debe estar incierto en un área que cuente con un dinamismo urbano, ya sea por la presencia de otras infraestructuras públicas, privadas y/o colectivas que activen el área.

**7. Deficit de espacios públicos:** Se priorizan los casos con peores indicadores de espacios públicos y de recreación para ordenar prioridades de intervención. Para esto se hace un cruce con los datos de superficie de áreas verdes por personas en un radio de 400 metros (INE, 2019) y las condiciones socioculturales (Orellana, 2021).



A partir de los criterios se generó un plano identificando los edificios que cumplen con el primer, quinto, sexto y séptimo criterio. Identificando los equipamientos a lo largo del anillo (indicando zonas industriales, infraestructuras educacionales, culturales, de servicios y áreas verdes), y las de metro con su afluencia diaria según estación para tener una visión del flujo que atraen ciertas áreas, esto para tener una visión del carácter urbano en donde se insertan los edificios. A partir de esto se generó una preselección de 6 casos, la cual se redujo a 3 por sus particularidades arquitectónicas. De estos se elaboraron fichas más específicas con los 7 criterios de selección (ver anexo 2) de las cuales se escogió finalmente el caso de Clasificadora de Correos, ya que cumple con todos los criterios (criterio 2 al no ser patrimonio declarado pasa a ser prioridad) y se rescata también debido a las controversias que causó el anuncio de su venta.



**Figura 14.** Esquema resumen con cumplimiento de criterios. Análisis más detallado de cada caso en anexo 2.

## CENTRAL CLASIFICADORA DE CORREOS

### Ficha técnica

**Dirección:** Calle Exposición N°221, Estación Central  
**Arquitecto:** Boris Guíñellam Weissbluth (UCH 1964)  
**Año construcción:** Entre 1970 y 1974  
**Mandante:** Empresa de Correos de Chile  
**Construcción:** Constructora Raúl del Río  
**Cálculo estructural:** Arze, Benrath, Recine Ingenieros  
**Destino:** Transporte y telecomunicaciones  
**Estado de conservación:** Bueno-Regular  
**Número de pisos:** 6 pisos + 2 subterráneos  
**Superficie terreno:** 3.000 m<sup>2</sup>  
**Superficie edificada:** 22.481 m<sup>2</sup>  
**Propietario original:** Correos de Chile  
**Propietario actual:** Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)

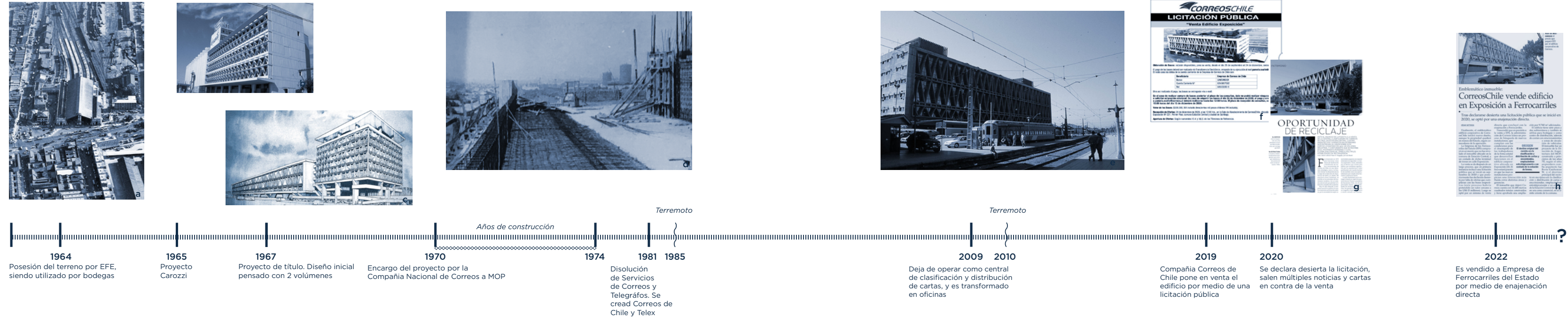
El edificio se ubica en el límite entre las comunas de Santiago (Barrio Meiggs) y Estación Central (Barrio Estación), siendo perteneciente de esta última. El sector donde se emplaza posee una imagen emblemática en el desarrollo de la ciudad, y concentra la mayor parte de infraestructura de movilidad interurbana estableciéndose como la puerta de acceso a Santiago y siendo el destino principal de esta área por motivos de trabajo, compras, trámites y acceso a educación.



**Figura 15.** Fotografía de edificio por calle Exposición.

# LEVANTAMIENTO CASO

## CRONOLOGÍA DEL EDIFICIO



Este proyecto comienza a germinar en el 1967, en ese entonces el estudiante de arquitectura Boris Guiñerman desarrolló su seminario de investigación sobre sistemas constructivos de hormigón prefabricado, investigación que posteriormente aplicó en su proyecto de título; una moderna Central Clasificadora de Correos.

Esta propuesta por su contingencia y cabalidad fue escogida por el Ministerio de Obras Públicas para ser ejecutada entre los años 1970 a 1974.

El edificio fue específicamente encargado por la Compañía Nacional de Correos a la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (MOP) a finales de los años 60, bajo la dirección de Orlando Torrealba Duque y posteriormente por Miguel Rojas Tapia, bajo la dirección del arquitecto Carlos Albrecht.

Durante 48 años esta obra formó parte del dominio de Correos de Chile, hasta que en el año 2020, el gerente general de Correos Chile, José

Figura 16. Cronología del edificio

José Luis Rodríguez, comunicó que la firma estatal dejaría el edificio corporativo, trasladando el centro de clasificación a una sede en Renca. La compañía puso el inmueble en venta, con la aprobación del Ministerio de Transporte a través de una licitación pública. Esta noticia sorprendió a varios, alertados por el destino que correría el edificio, y demostrando una vez más el permanente y abusivo traspaso de lo público a lo privado, temática que fue detonante del estallido social del 18 de octubre de 2019 (Abasolo y Reugada, 2020). Apoyando esta visión el acadé-

mico del Instituto de Historia y Patrimonio de la UCH Rodrigo Vera expresa que es “un exponente de un período político de cambios profundos que tenían que ver con seguir potenciando el rol del Estado y buscar el bienestar y la dignidad de las clases populares”. Sin ir más allá de esta discusión Andrés Tellez, doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos reconoce que el potencial no solo se limita al edificio mismo, sino que a todo su entorno urbano, pudiendo ser un espacio de enclave en el lugar (de Frutos, 2020).

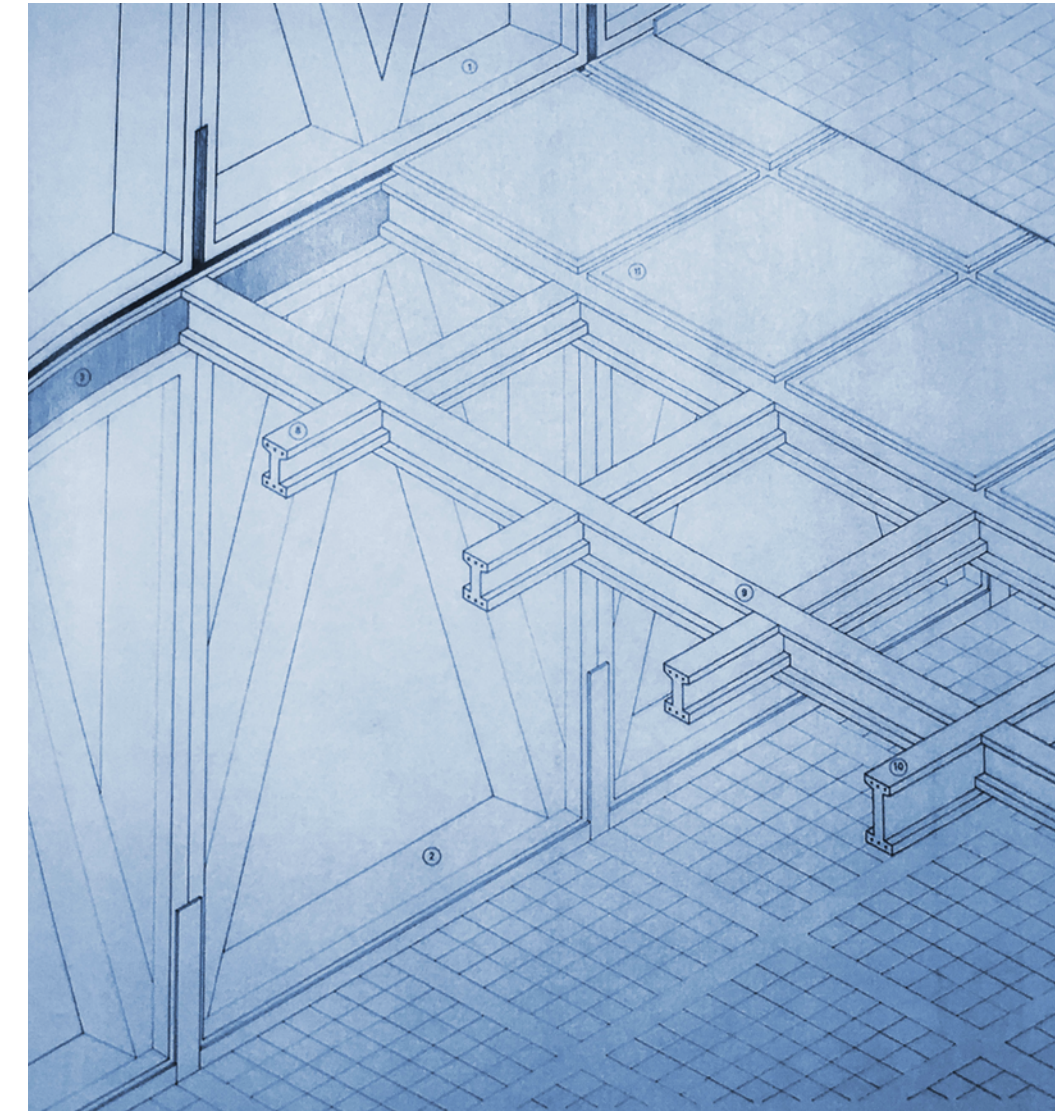
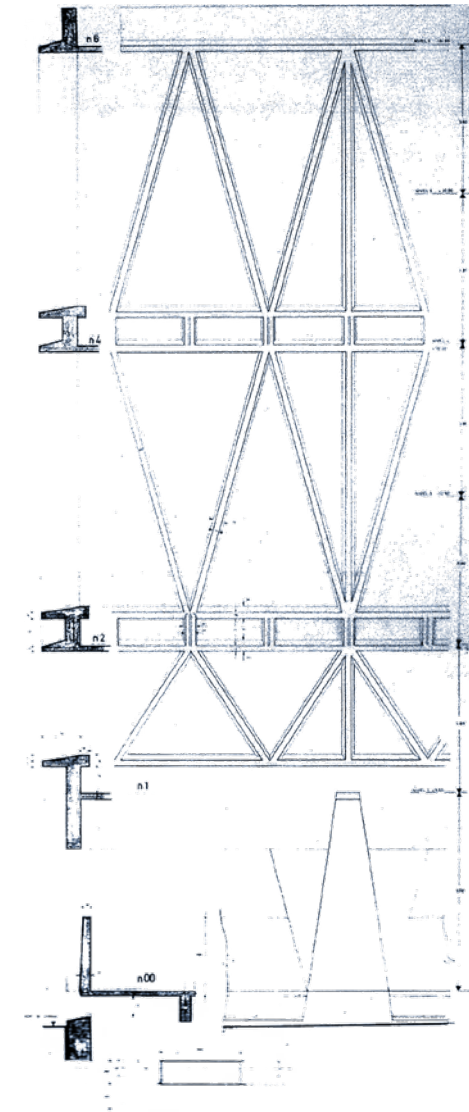
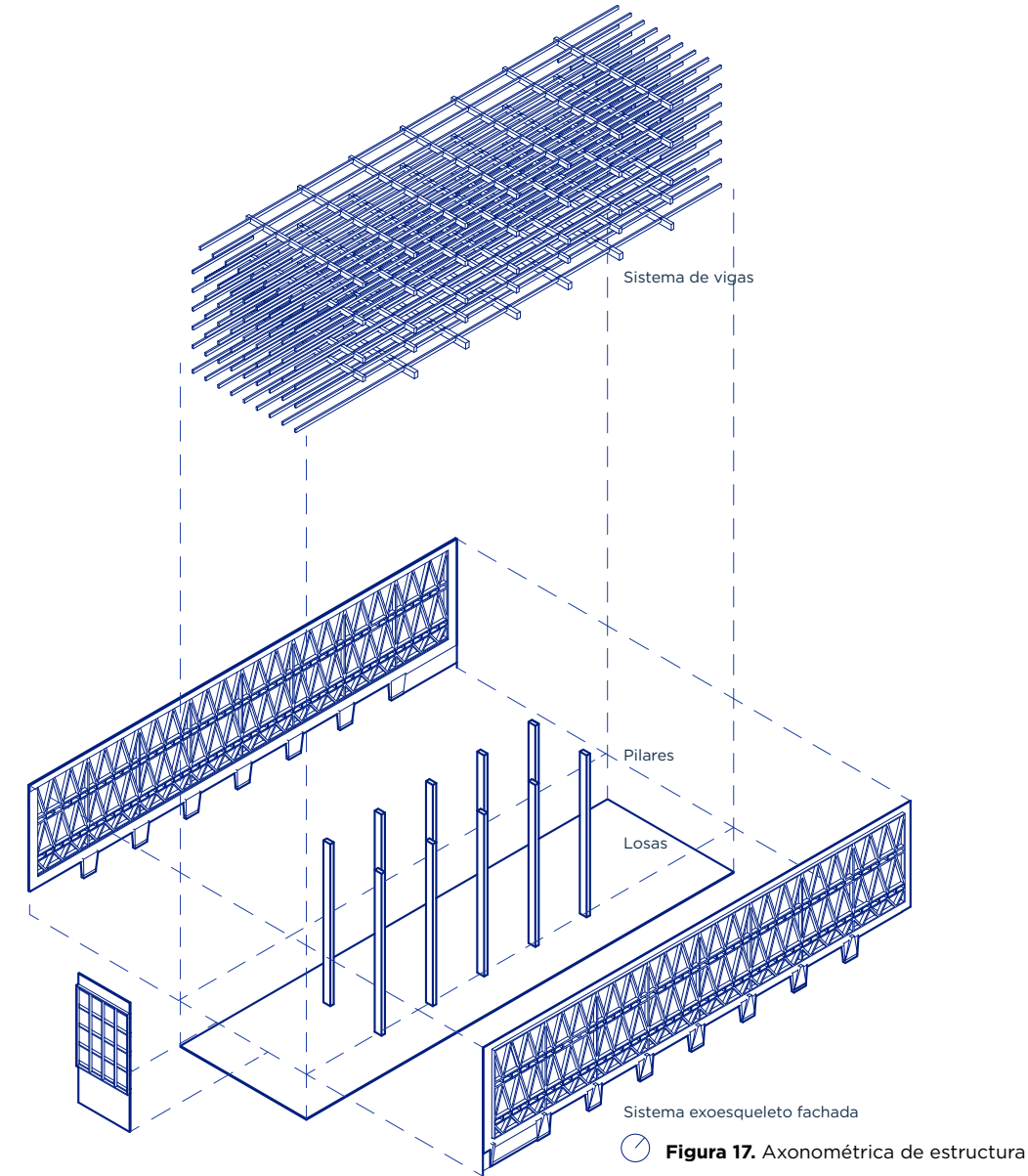
## LEVANTAMIENTO CASO

### RECONOCIMIENTO ESTRUCTURAL

En cuanto a su descripción formal, se compone como volumen de 100 metros de largo por 30 de ancho y 30 de alto. Las características del programa determinaron la decisión de liberar la planta y de otorgar la estabilidad estructural en la envolvente. Para esto se aplicó un estudio de las propiedades del hormigón prefabricado y un posterior proceso de diseño de un sistema de piezas modulares prefabricadas, si bien esta fue la intención original finalmente se construyó todo el edificio en obra.

El lenguaje arquitectónico se sustenta en la estructura de alta tecnología, con el uso de una solución estructural en X evidenciando como “la carga sigue a la forma” por medio de las crucetas en las fachadas oriente-poniente, mientras las ubicadas en el norte-sur predomina la masa del muro lleno.

En el interior se proyectaron 10 pilares rectangulares con un sistema de vigas cruzadas soportantes de las losas de cada nivel, convirtiendo el área de trabajo en una planta libre lo que permite la flexibilidad en la distribución de layout de maquinarias y labores del personal que caracteriza la función principal del edificio.



# LEVANTAMIENTO CASO

## EMPLAZAMIENTO: SITUACIÓN ACTUAL

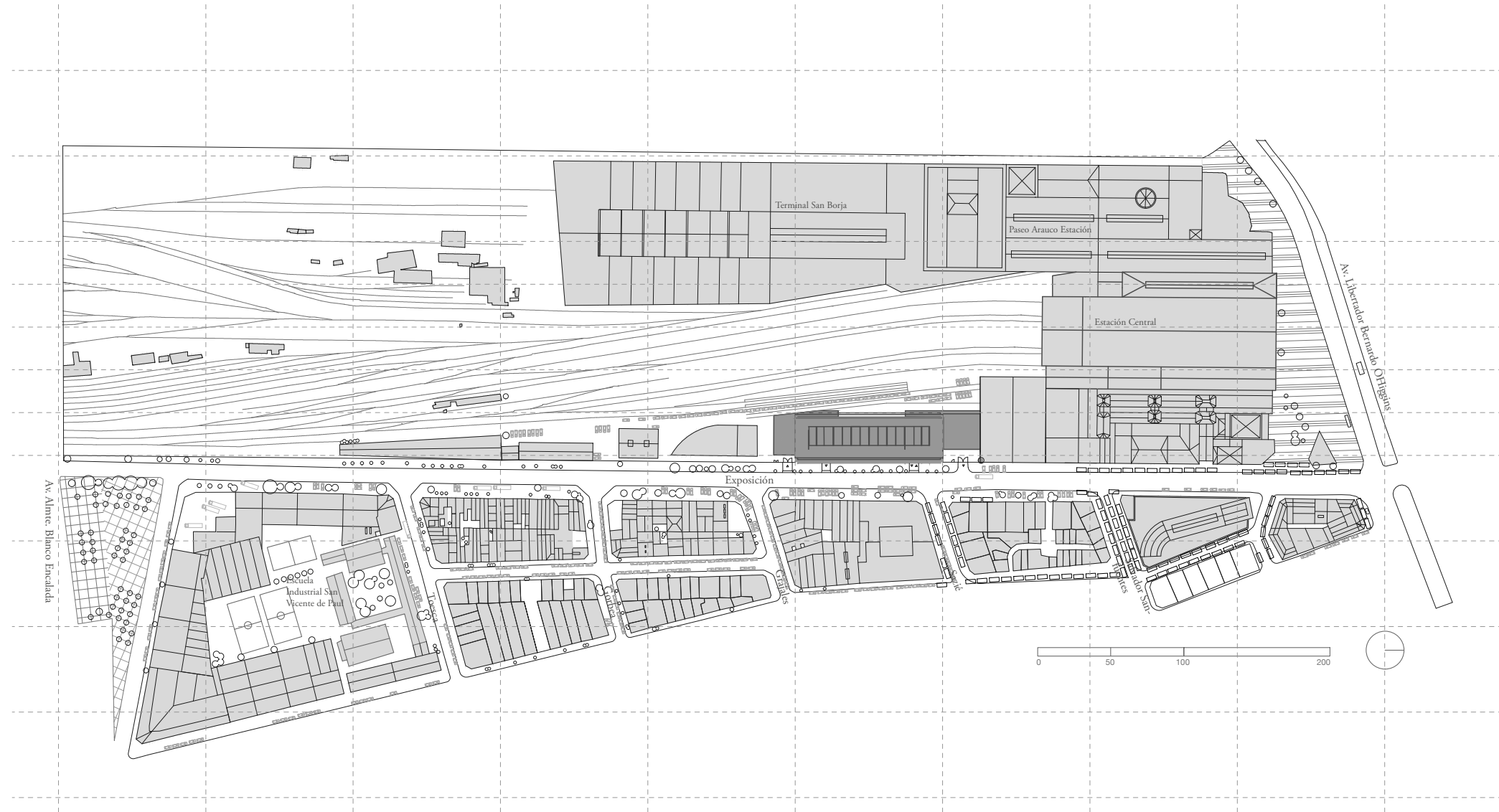


Figura 20. Planimetría emplazamiento

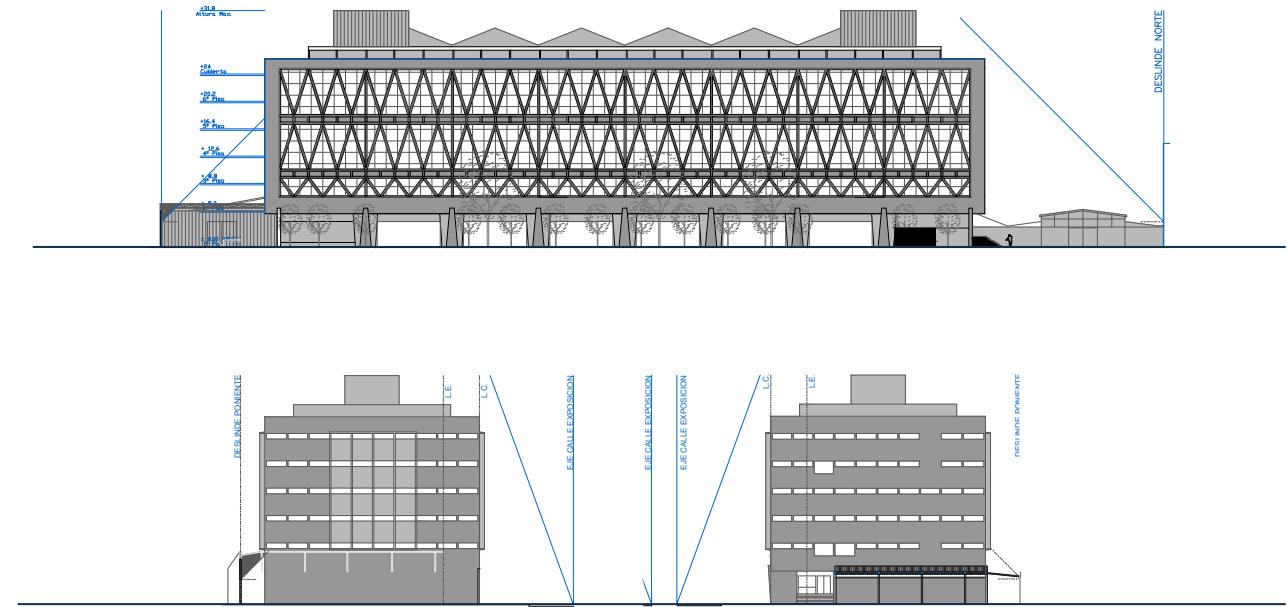


Figura 21. Elevaciones fachadas | En orden fachada Sur, Oriente, Norte



Figura 22. Fotografías exteriores del edificio y su contexto



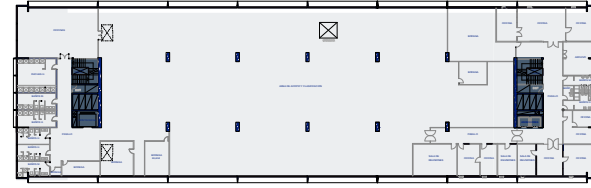
## LEVANTAMIENTO CASO

### PLANIMETRÍAS: SITUACIÓN ACTUAL

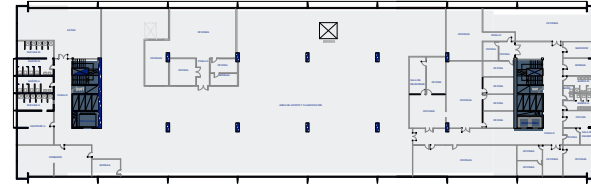
La funcionalidad del edificio fue fundamental dentro del planteamiento general, llevando a proyectar tránsitos peatonales y vehiculares de mediano y gran calibre, para la clasificación de cartas y encomiendas.

La funcionalidad cambió para acoger un nuevo uso: oficinas y bodegas. Para esto se mantuvieron ambos núcleos de circulaciones, y para crear nuevos espacios se instalaron muros de tabiquería. A primera vista pareciera que fueron ordenados siguiendo los diez pilares centrales como objetos organizadores, pero no se sigue un nuevo orden lógico o intención.

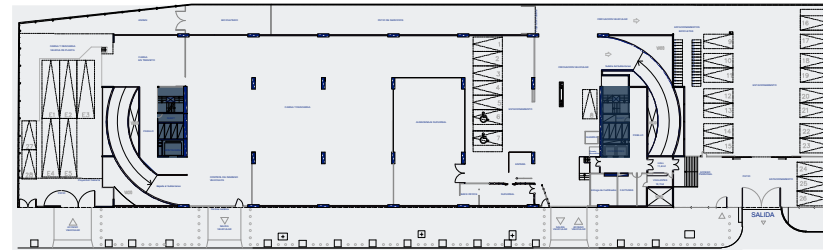
**PISO 3**  
NIVEL +8.8  
2.961 m<sup>2</sup>



**PISO 2**  
NIVEL +5.0  
2.339 m<sup>2</sup>



**PISO 1**  
NIVEL -0.0  
2.961 m<sup>2</sup>



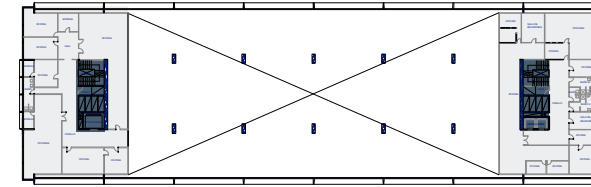
**PISO -1**  
NIVEL -5.0  
2.961 m<sup>2</sup>



**PISO 7**  
NIVEL +24.0  
1.458 m<sup>2</sup>



**PISO 6**  
NIVEL +20.2  
1.006 m<sup>2</sup>



**PISO 5**  
NIVEL +16.4  
2.961 m<sup>2</sup>



**PISO 4**  
NIVEL +12.6  
1.006 m<sup>2</sup>

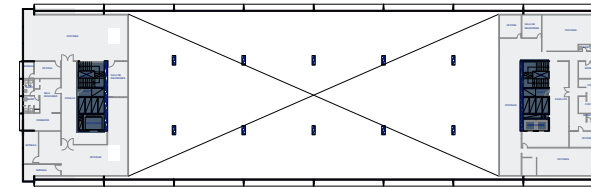


Figura 23. Planimetrías edificio



Figura 24. Fotografías interior edificio

## LEVANTAMIENTO CASO

### VALORES PATRIMONIALES

**Valor urbano:** Se destaca por su aporte al paisaje urbano, por su particularidad constructiva, encontrándose en una importante condición de centralidad urbana.

En la actualidad es colindante a zonas y barrios con carácter de valor patrimonial y zonas típicas, además de ser mencionado como pieza arquitectónica relevante por la comunidad.

**Valor arquitectónico constructivo:** Posee calidad estética con características y tipologías de un estilo moderno, con materiales como el hormigón armado a la vista, vidrio y acero.

La estructura es de alta tecnología con solución estructural como exoesqueleto con vigas en forma de X, transmitiendo las fuerzas por las estructuras desde la parte superior hasta los pilares del edificio ubicados en el primer nivel, los cuales poseen un detalle en forma de nudo estructural, y que sobresalen del basamento.

**Valor histórico-social:** El edificio se incorpora a los procesos de producción industrial a nivel nacional (producción masiva y de a bajo costo), vinculándose a acontecimientos históricos rele-

vantes de la historia nacional.

Además de ser un elemento simbólico al utilizar un lenguaje de una época que ya se acabó, siendo un icono político al ser construido por un estado benefactor.

**Valor económico:** Bueno/regular estado de conservación del inmueble. Su ubicación privilegiada da acceso a 4 infraestructuras de transporte (buses urbanos, metro, tren y terminales de buses)



Figura 25. Fotografía del edificio por línea férrea

## CONDICIONES CONTEXTUALES

### Reseña histórica del barrio

El actual Barrio Estación Central correspondía a mediados del siglo XIX a una zona agrícola denominada “Chuchunco”. La construcción de la estación de ferrocarriles en 1857 con una estructura de 200 metros de largo y 800 de fondo, llevó a transformar este sector rural dando origen a un barrio urbano ferroviario, donde esta actividad tuvo una directa injerencia en el desarrollo de una variada gama de bodegas, talleres e industrias en esta zona urbana (Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009).

En 1897 se realizó una transformación a la estación, conociéndola como es hoy en día. El barrio para ese entonces se configuró como un puerto urbano, siendo el punto de conexión desde Valparaíso y otras localidades al sur. El sector con todo este movimiento desarrolló hoteles, cantinas, prostíbulos y otros espacios de sociabilidad donde se bailaba cueca y se leía la lira popular (Memoria Chilena, 2021). En el año 1903 se inauguró la Plaza Argentina, convirtiéndose en un masivo espacio público.

En las décadas siguientes el barrio se siguió expandiendo, inaugurando en 1961 la Universidad Técnica del Estado -actual Universidad de

Santiago-, abarcando los terrenos de la Escuela de Artes y Oficios, Escuela Práctica de Agricultura y parte de la Quinta Normal. En los años posteriores se construyeron los terminales de buses interurbanos San Borja y Alameda, influyendo en la expansión de las actividades comerciales en la zona. La velocidad y masividad del flujo de personas en el nodo Alameda con todas las infraestructuras de transporte involucradas, permitieron la ampliación del comercio existente transformando sus alrededores.

A mediados de los 80 surge el “Persa Estación” como modelo de comercio de paso hacia los terminales. Las mayores transformaciones comerciales se generaron posteriormente con la construcción de dos centros comerciales masivos como el “Mall Arauco Estación” y “Mall Plaza Alameda”. También cabe destacar el Barrio Meiggs (perteneciente a la comuna de Santiago), llamado así en honor al empresario ferroviario Henry Meiggs quien donó su quinta ubicada junto a la estación para lotear. Hoy este barrio es uno de los lugares más reconocidos de Santiago por su gran oferta de productos mayoristas a bajos precios, ropa, útiles escolares, juguetes, entre muchos otros. El problema en general del



Figura 26. Fotografía de Barrio Estación Central, 1857.

comercio es que genera en el sector un alto grado de deterioro e inseguridad, producto a las dinámicas de usos y actividades ligadas al comercio ambulante, mayorista y de bodegaje a lo largo del día. Esta dinámica deteriora el poco espacio público existente y las aceras peatonales, las cuales son dominadas por automóviles y camiones de carga.

La comuna en los últimos años ha tenido un crecimiento inmobiliario problemático con los conocidos “*guetos verticales*”, aumentando la densidad habitacional, perdiendo calidad del espacio público y deteriorando la imagen de

la comuna. Para esto se ha congelado normativamente la área afectada y se está elaborando un nuevo Plan Regulador que busca ordenar y potenciar la comuna. Dentro de *otros proyectos urbanos que se han proyectado en esta zona* fue el Proyecto Nueva Alameda-Providencia, el Plan de Revitalización barrial del polígono del Casco histórico y la renovación urbana que se tiene proyectada en el Barrio Meiggs (anexo 3).

Todos estos planes han podido ver el sector no solo desde su condición actual, sino que también reconocen potencialidades para reactivar la zona ante el deterioro urbano.

## CONDICIONES CONTEXTUALES

### 1. USOS PROGRAMÁTICOS

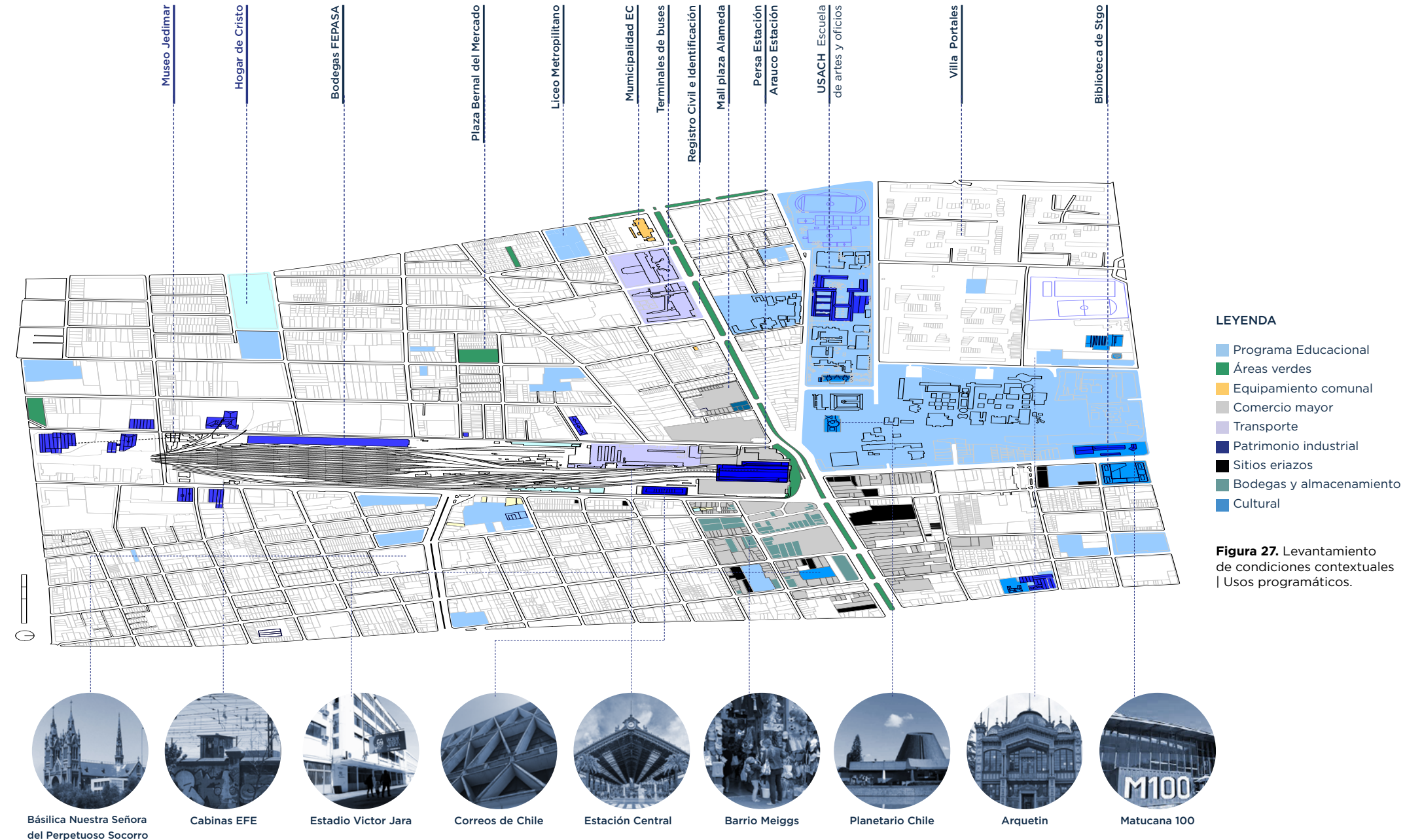
El sector presenta concentraciones de programas que permiten caracterizarlos por sus usos, lo cuales ayudan no solo a definir programas, sino que también caracterizan a sus usuarios, pudiendo ayudar a entender lógicas de operación que pueden ser aprovechadas por el proyecto.

**1.1 Comercio:** Se encuentra distribuido alrededor de la Estación Central y los dos barrios aledaños (barrio Estación y Meiggs). Encontrando una diversidad de tipologías como paseos comerciales, malls, comercios más pequeños, una gran cantidad de bodegas y centros de distribución mayor y menor. La gran escala y la estadía prolongada del comercio se puede aprovechar, promoviendo nuevos espacios de servicios comerciales populares asociados a la producción y la cultura, los cuales tienen una directa relación con la afluencia de pasajeros que se movilizan por el sector, consolidándose como una nueva centralidad en cuanto a servicios propuestos.

**1.2 Equipamientos culturales y educacionales:** Existe una gran concentración de edificios culturales y educacionales en la calle Matucana, en comparación con la calle Exposición la cual carece de dichos programas. Esto presenta una oportunidad de continuar con este eje cultural,

pudiendo establecer nuevas relaciones y programas educativos y comerciales alternativos que pueden ser aprovechados por las instituciones, utilizándose fuera del horario de clases o dentro del mismo.

**1.3 Áreas verdes:** La existencia de áreas verdes en el sector es casi nula y las existentes se conforman como islas en un mar. Se encuentra el Parque Quinta Normal como núcleo verde, mientras que en el Barrio Estación las áreas verdes se presentan al interior de los recintos educacionales -anulando una relación directa entre ellas-. En este sentido el borde de la línea férrea donde se inserta el edificio tiene el potencial de transformarse en un nuevo borde línea verde, mejorando el estado degradado de los espacios públicos degradados y dotando con espacios con masa vegetal de calidad.



## CONDICIONES CONTEXTUALES

### 2. INTERCONECCIÓN RED CIUDAD: Sistema de transportes

El edificio se ubica en un punto neurálgico de la ciudad, encontrándose frente a la calle Exposición y aproximadamente a 500 metros al sur de la avenida Libertador O'Higgins. Se encuentra a unos 250 metros de la estación de metro Estación Central L1 y de la estación de metro-tren con los recorridos: Alameda hacia Nos y Cartagena, además de los circuitos de transporte público y privados.

Se encuentran dentro de un radio de 1 kilómetro de cercanía los terminales de buses -Terminal de buses San Borja, Terminal de buses Alameda y Terminal de buses Santiago-, y la Autopista Norte Sur General Velásquez

Esta interconexión genera un gran flujo diario peatonal y vehicular, con una población flotante semanal de 600.000 personas aproximadamente -esta se concentra principalmente en la Alameda y los sectores comerciales-. Esto permite que el edificio se establezca como una nueva centralidad de escala intercomunal.

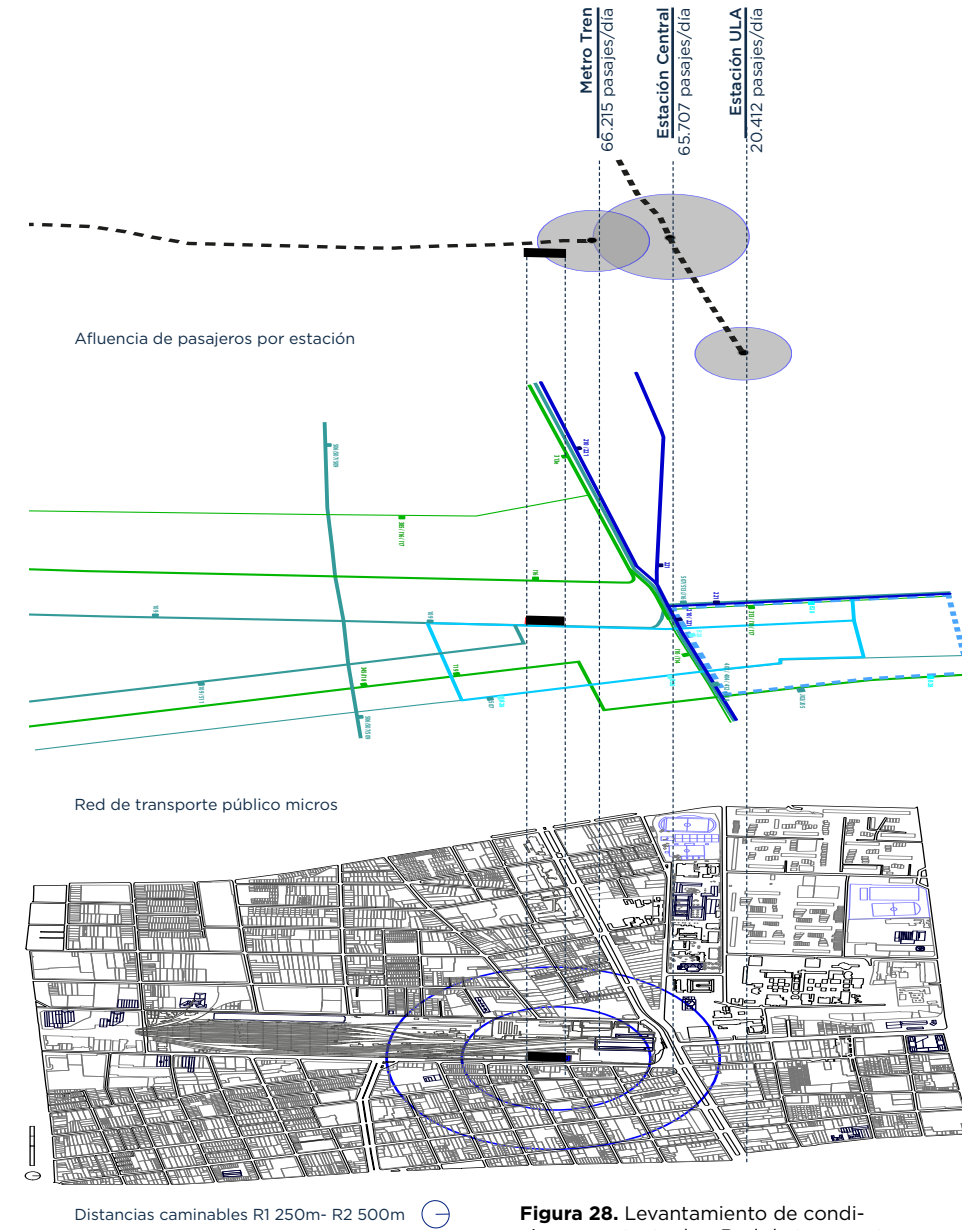
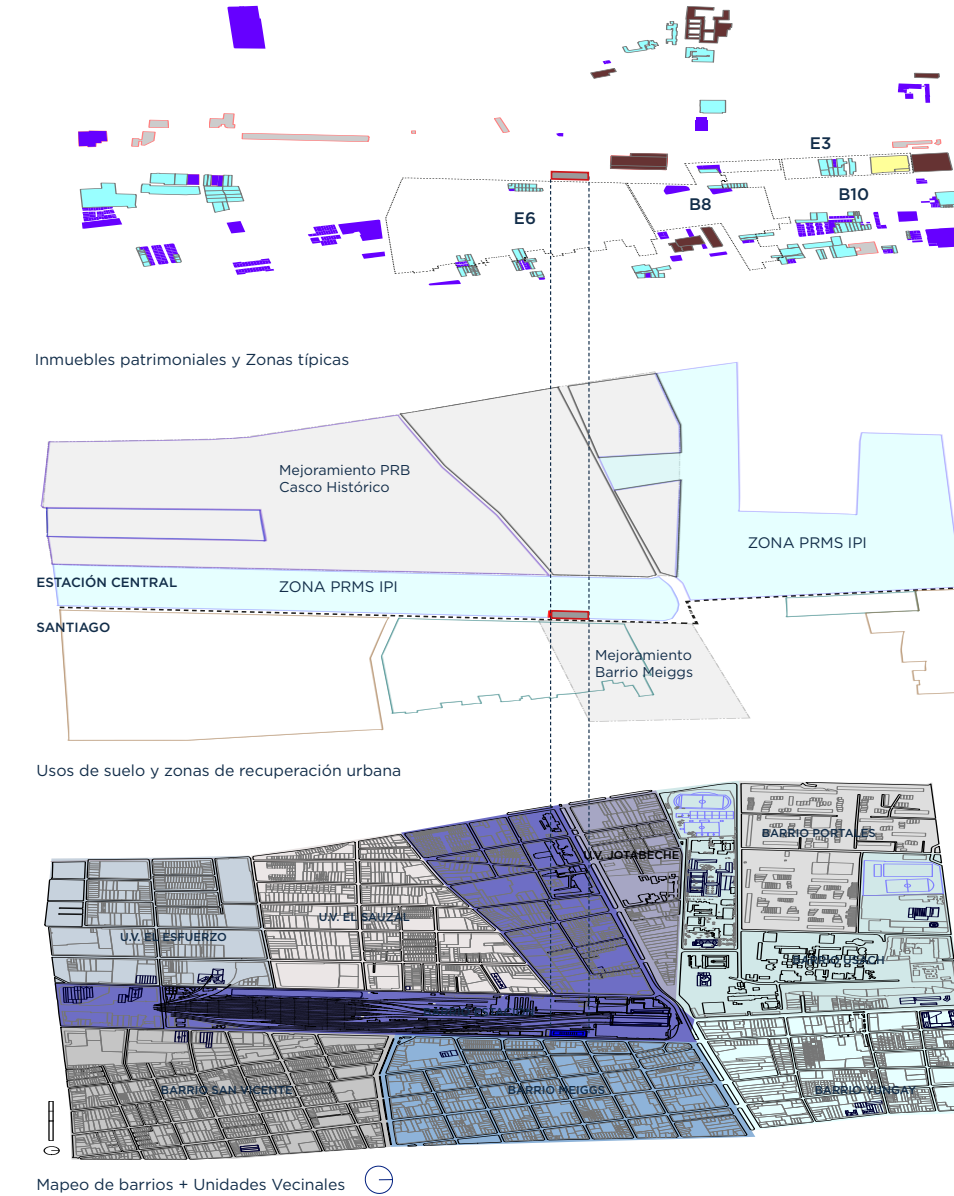


Figura 28. Levantamiento de condiciones contextuales: Red de transporte

### 3. NORMATIVA Y PATRIMONIO EDIFICADO



#### LEYENDA

- Inmuebles patrimonio industrial no protegidos
- Inmueble de Conservación Histórica (ICH) (40 inmuebles)
- Zona aledaña a MH (1 sector especial)
- Sectores especiales (4 subzonas)
- Monumento Histórico (MH) (6 monumento)
- Subzonas

- B8:** Sector Especial Alameda Libertador Bernardo O'Higgins
- B10:** Sector Especial Moneda - General Bulnes - Chacabuco
- E3:** Sector Especial - Matucana - Chacabuco
- E6:** Sector Especial -Bascuñán Guerrero

- ZONA PRMS IPI
- Renovación Urbana
- ZONA PP-EC-01
- ZONA IPE
- ZONA E
- ZONA D

ZONA IPI: Equipamiento Metropolitano Z-EI

#### USOS PERMITIDOS

Comercio, Equipamientos -vecinales, comunales e intercomunales-, Educación, Salud, Recreación, Cultura, Social, Comercio, Áreas verdes y Habitacional (30% del terreno)

#### USOS PROHIBIDOS

Comercio (vehículos, maquinarias y discoteca)  
Especimiento (juegos de apuesta, casino, poll)  
-Instalaciones de infraestructura sanitaria y energética

- Barrio Portales
- Barrio USACH
- Barrio Yungay
- Barrio Meiggs
- Barrio San Vicente
- Unidad Vecinal Jotabeche
- Unidad Vecinal El Sauzal
- Unidad Vecinal El Esfuerzo
- Barrio Estación

Figura 29. Levantamiento de condiciones contextuales: Normativa y patrimonio

## TRANSFORMACIÓN URBANA Y PROGRAMA

Es indudable que el barrio posee un carácter comercial, educacional y cultural característico dado la diversidad de actividades que se realizan, el cual quiere rescatarse. Sin embargo, aun así podría considerarse que requiere de nuevos atractivos, que permitan ofrecer una mayor variedad de actividades a quien lo visite, buscando de una manera potenciar el patrimonio existente y descomprimir el comercio por medio de nuevos espacios públicos.

A partir del levantamiento hecho, se concluye que el edificio tanto por sus atributos como por su ubicación posee el potencial para ser un elemento gatillador de transformación urbana. Ahora cabe preguntarse, ¿Qué carácter, equipamientos y programas debería contener?

Para el estudio y propuesta de este programa, se sirvió de los informes de participación ciudadana realizadas para la actualización del Plan Regulador de la comuna Estación Central. Esto para obtener un panorama general de la zona y una serie de observaciones realizadas por los mismos vecinos, las que buscan mejorar su calidad de vida. A continuación se desglosan los resultados y conclusiones obtenidos.

### Informe de participación Ciudadana

Dentro de la imagen objetivo obtenida a nivel comunal se plantea mejorar la calidad de vida en áreas saturadas por la concentración de actividades comerciales, por medio de la generación de nuevas áreas verdes, revitalizar áreas degradadas por medio de infraestructura urbana habilitada para la recreación, educación y cultura y el aumento de ciclovías y la continuidad de estas (página 79).

En cuanto a programas más concretos se presentan y enfatizan en potenciar la existencias de los equipamientos educacional (Universidad de Santiago y colegios), comercial (Barrio estación) y culturales (eje Matucana), cabe mencionar que los usos que se propongan cuentan con la prohibición de actividades productivas molestas.

A continuación se muestra un gráfico con los usuarios predominantes dentro del sector y las preguntas con las respuestas de los equipamientos propuestos por los vecinos. Este análisis entregó una visión más concreta, lo que ayudó a guiar y determinar criterios en cuanto a la propuesta y mixtura programática del proyecto.

### USUARIOS DEL SECTOR



Población flotante  
600.000 visitas semanales



Comerciantes y  
emprendedores



Estudiantes univer-  
sitarios y escolares



Población residente



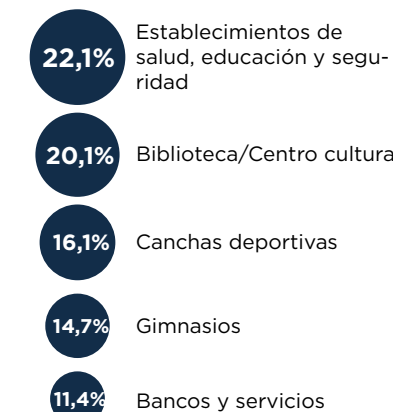
Migrantes  
6.264 personas en sector



Niños y tercera edad

### ENCUESTA CIUDADANA | ESTACIÓN CENTRAL

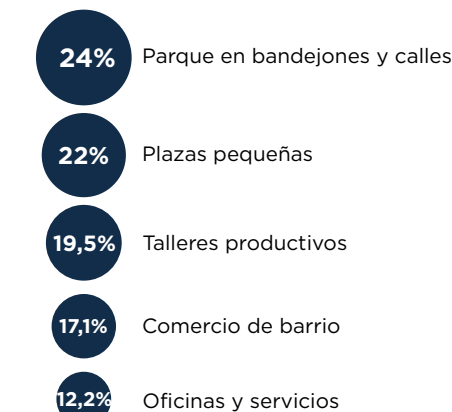
¿Qué nuevos **equipamientos** podría acoger el sector?



¿Qué nuevas **actividades productivas** podría acoger el sector?



¿Qué nuevos **usos** considera posible incorporar a futuro?



### PROGRAMAS TEMÁTICOS OBTENIDOS



Programas culturales



Áreas verdes y programas de recreación



Programas comerciales y de servicios



Programas deportivos



Programas educativos y productivos



Programa de salud

Figura 30. Usos propuestos según encuesta ciudadana

# CAPÍTULO 4

PROYECTO

## IDEA DE PROYECTO

---

**Palabras claves:**  
Patrimonio  
arquitectónico  
industrial, Reciclaje  
arquitectónico,  
Infraestructura  
Urbana, Programa  
mixto, Espacio  
público.

El edificio Clasificadora de Correos se posiciona en un punto neurálgico entre las comunas de Estación Central y Santiago. Se trata de un sector que despliega un gran escenario multicultural y comercial. Estas dinámicas impulsan flujos constantes de personas tanto a nivel barrial como a nivel metropolitano, atrayendo incluso a otras regiones a abastecerse de productos, servicios y a establecer nuevas redes de contacto comercial.

Para aprovechar la oportunidad urbana de esparcimiento comercial y social, la propuesta busca posicionar al inmueble patrimonial como un enclave de recuperación urbana, integrando y activando su entorno inmediato. Para esto se propone un sistema configurado por tres volúmenes programáticos -conformado por el edificio existente más la creación de dos nuevos volúmenes- y plazas públicas, los que son articulados por un paseo peatonal como eje principal ordenador, con el objetivo de formar un nuevo borde urbano público que de vista hacia las líneas del tren, relacionando así el proyecto con la Estación central, el metro y el barrio circundante.

La propuesta de reciclaje del edificio Clasificadora de Correos se basa en la recuperación y transformación de la estructura industrial y su función productiva a un nuevo programa, el Mercado Urbano; un espacio multifuncional de comercio, cultura, educación, innovación y encuentro. Traduciéndose en usos tanto públicos como privados, originando así una mixtura de programas con talleres productivos, locales comerciales, áreas verdes, biblioteca, espacios de cowork, salas multiuso, salas de capacitación y un hub gastronómico con bares y cocinerías -claras y oscuras-, con el fin de convertir el conjunto de 3 piezas en la batería programática que retroalimentan al sector.



## PROPUESTA PROGRAMÁTICA

Es indudable que el barrio posee un carácter comercial y cultural característico dado la diversidad de actividades que se realizan, el cual busca rescatarse. Aun así podría considerarse que se requiere de nuevos atractivos, que permitan ofrecer una mayor variedad de actividades a quien lo visite, y como una manera de potenciar la conservación del patrimonio existente.

Como se planteó en la idea de proyecto se propone generar una mixtura de usos. Esta decisión se tomó teniendo en cuenta el análisis urbano del barrio, los usuarios del sector y en base a los programas temáticos obtenidos de las encuestas de participación ciudadana, con el fin de generar un edificio más democrático.

### ¿De qué programas se hace cargo el proyecto?

Para la reactivación del patrimonio se rescataron los programas temáticos: cultura, educación, áreas verdes, y finalmente programas comerciales y de servicio, con el fin de dar respuestas a las necesidades de los habitantes y fomentando el carácter de nodo donde se emplaza el edificio, así nace el Mercado Urbano, el cual se busca manifestar como una infraestructura multifuncional a través de la puesta en valor del carácter y los valores locales, con el fin de generar un intercambio entre los usuarios. A partir de esto se

se establecieron una serie de criterios y programas, los cuales son:

-El mercado urbano integrado con el transporte. Mejorando la conexión, creando una nueva salida de la estación de metro Estación Central y la línea férrea, ofreciendo una mejor accesibilidad y acceso a comercio y servicios.

-El mercado urbano como espacio con lugar para la cultura, con un auditorio para realizar eventos, conferencias o reuniones. Además de una biblioteca, con espacios para el estudio, una sala de lectura para niños y salas de computación.

-El mercado urbano como un espacio de intercambios y creación, con talleres productivos, locales de emprendedores, salas de capacitación y áreas de exhibición, siendo una manifestación que genera un intercambio cultural entre los usuarios. Esto con el objetivo de incentivar la atracción y localización de nuevos actores económicos desarrollando espacios de workshop y cowork (industrial/cocinas), acogiendo el desarrollo de pymes<sup>10</sup> y aprovechando la existencia de colegios y universidades técnicas que pueden hacer uso de estos programas, fomentando así el emprendimiento social.

-El Mercado Urbano como un punto de recre-

**10** El emprendimiento en Chile ha adquirido gran protagonismo en la actividad comercial y parte del estilo de vida de los ciudadanos. En el año 2018, el país logró la tasa más alta de emprendimiento en América Latina y se ubicó en tercer lugar a nivel mundial.

La pandemia golpeó fuertemente el desarrollo económico. Afectando a los emprendedores locales, ya sea por la complejidad de adecuarse a la digitalización de los procesos internos del inventario y precio, como también por la dificultad de asumir un cambio en la promoción y el marketing de sus productos en una plataforma diferente a la tradicional vitrina. De este modo, estas brechas incrementan la segregación socioeconómica y territorial en cuanto al abastecimiento de bienes y acceso a servicios" (Concha, de Simone & Catalán, 2021). A partir de esto emergieron nuevos emprendimientos asociados a las nuevas tecnologías asociados principalmente a productos comestibles y emprendimientos gastronómicos (cocinas negras).



**Figura 31.** Esquema propuesta programática conceptual del proyecto

ción y consumo, generando un hub gastronómico con locales comerciales, venta de producto, cocinas -claras y oscuras-, restaurantes y bares. Además de azoteas verdes, plazas y un skyview como programas de carácter público, los que en su conjunto buscan ser el mecanismo de activación, atracción y articulación para el sector.

A partir de esto se generaron tres ejes primarios como muestra la *figura 31*, estos se **distribuyeron en 3 piezas programáticas**, las cuales se relacionan entre ellas con áreas verdes, espacios públicos y culturales, con el fin invitar y generar un intercambio cultural entre los usuarios.

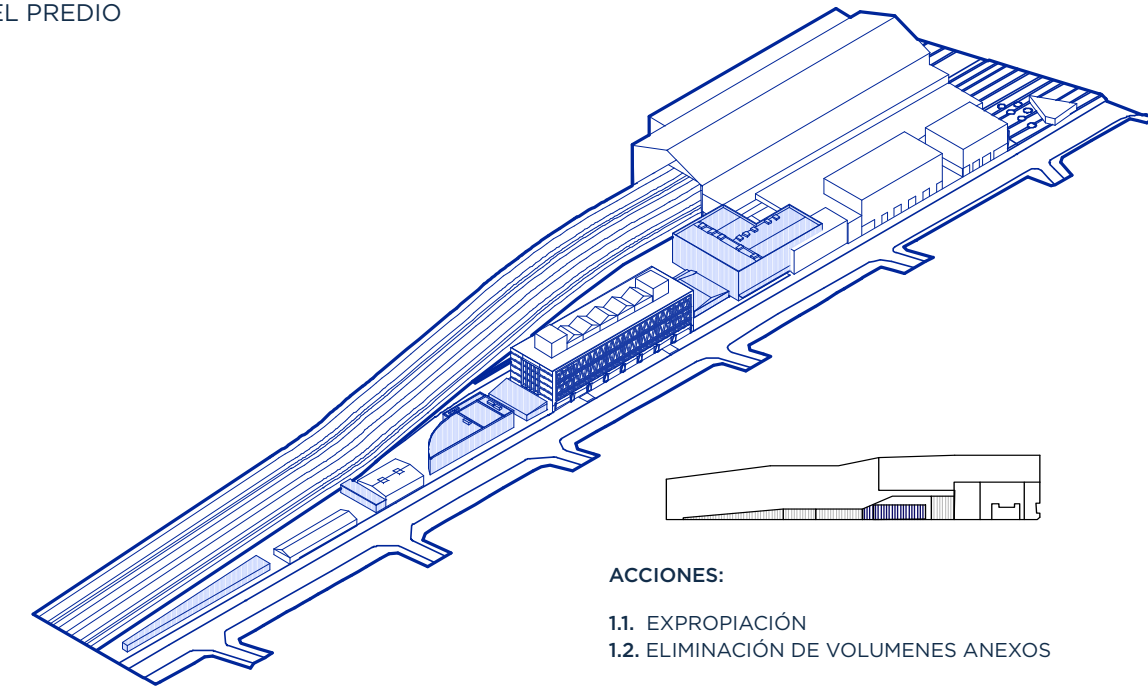
## ESTRATEGIAS DE DISEÑO

Se tuvieron en consideración *dos escalas de aproximación* para la propuesta: la *urbana y la arquitectónica*. La primera busca reinsertar al edificio en las dinámicas urbanas inmediatas, configurando así un conjunto que forme parte de un sistema. Mientras que la segunda, apuesta por reciclar el edificio patrimonial.

La *intervención patrimonial* busca la *liberación* de elementos añadidos (como lo es la cubierta y los tabiques), además de *habilitar y acondicionar* el edificio para el nuevo uso propuesto (reciclaje arquitectónico), resaltando los valores espaciales y estructurales para preservar la integridad funcional.

## ESTRATEGIAS DE DISEÑO

ESCALA URBANA  
ACCIONES EN EL PREDIO



ACCIONES:

- 1.1. EXPROPIACIÓN
- 1.2. ELIMINACIÓN DE VOLUMENES ANEXOS

Figura 32. Estrategia de preexistencias

### 1. PREEXISTENCIAS

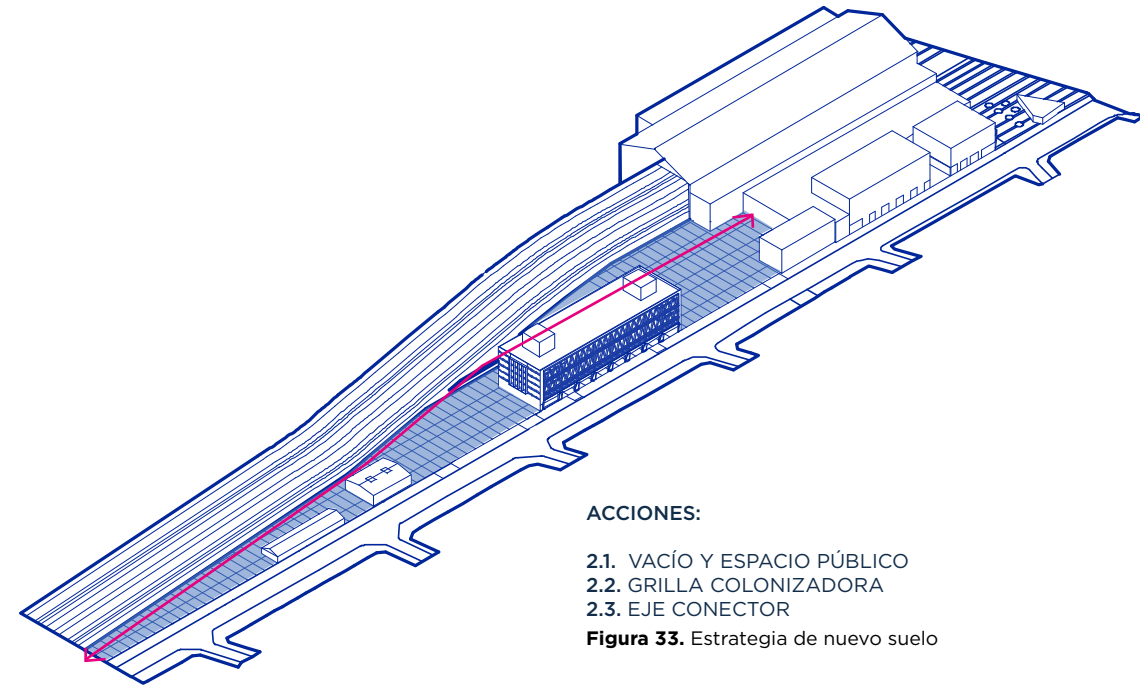
El reconocimiento de las preexistencias marcan una pauta a seguir, a partir de esta acción se decidió expropiar terrenos aledaños al edificio principal de intervención, y se unifican los predios como se indica en el esquema, con el fin de generar un nuevo borde urbano, generando un terreno con un total de 11.300 m<sup>2</sup> aproximadamente. Anteriormente la Inmobiliaria INVIA propuso la venta de cinco lotes de EFE dentro de la misma línea de la propuesta, donde en el total sumaban 70.000m<sup>2</sup>, lo que buscaba la activación del lado poniente de la línea férrea por

medio de un proyecto inmobiliario, el cual finalmente no se concretó.

Se sustraen los volúmenes que no aportan un valor a la propuesta, eliminando así las dos ampliaciones aledañas de estacionamientos del edificio de correos además de las tabiquerías del interior), y los edificios que no pertenecen al patrimonio arquitectónico industrial (edificio de estacionamientos y de oficinas), las bodegas pertenecían a la Estación Central (código RT4).

## ESTRATEGIAS DE DISEÑO

ESCALA URBANA  
ACCIONES EN EL PREDIO



### 2. NUEVO SUELO PÚBLICO

El vacío como espacio público se establece como elemento generador del proyecto, orientando los programas y espacialidades en torno a él y generando una nueva relación con el borde de las vías ferroviarias y la calle Exposición.

Debido a la dimensión del terreno, se establece como criterio de orden una grilla colonizadora que sigue las dimensiones del edificio de 6x6 metros, lo que permite generar modificaciones dentro del orden que

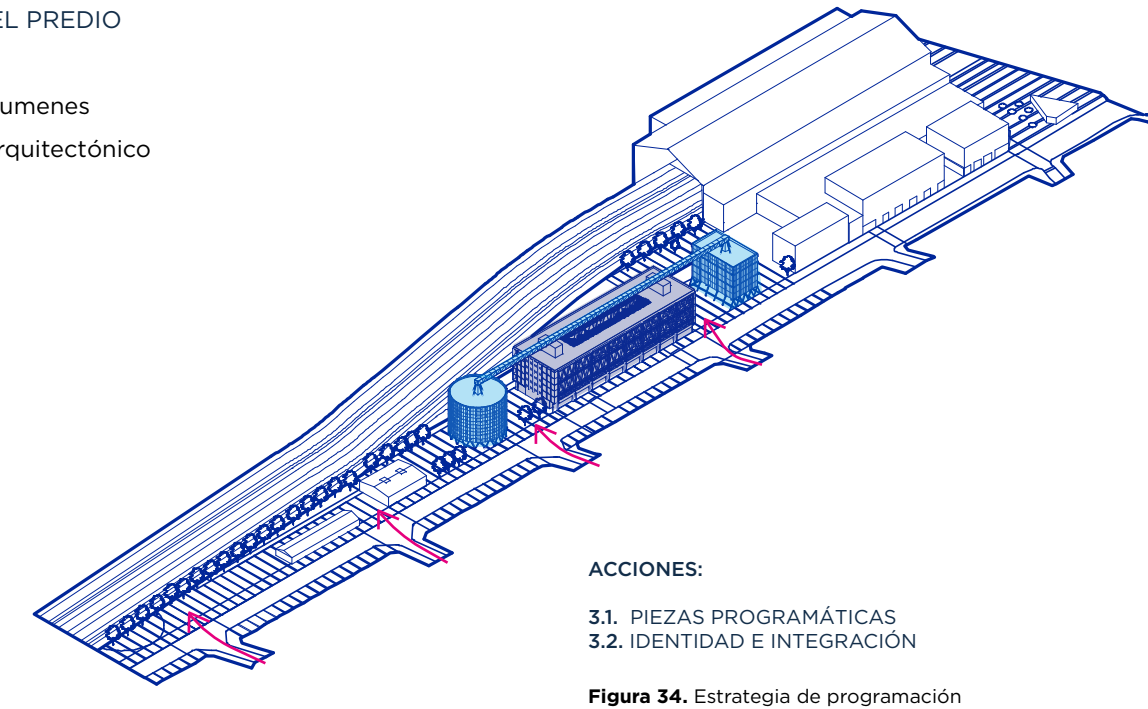
plantea el mismo edificio, ordenando los espacios para posteriormente diseñar los llenos y vacíos del proyecto.

Se crea un eje conector principal, el cual sigue la lógica lineal del terreno, uniendo los programas existentes y proyectados, siendo un nuevo paseo público por medio de estrategias de pavimentación y vegetación.

## ESTRATEGIAS DE DISEÑO

ESCALA URBANA  
ACCIONES EN EL PREDIO

- Nuevos volúmenes
- Reciclaje arquitectónico



### 3. PROGRAMACIÓN

A lo largo del eje se ordenan 3 volúmenes, donde cada uno tendrá la concentración de programas compatibles según las temáticas propuestas: cultura/aprendizaje, gastronomía/comercio y trabajo/capacitación.

Lo que se busca con esta nueva definición de borde es gatillar un proceso de transformación urbana, marcando la identidad patrimonial y de flujos que

identifica al lugar. Finalmente se proyectan las calles perpendiculares a exposición con el fin de integrar estos flujos en la propuesta caracterizando las distintas zonas.

# ESTRATEGIAS DE DISEÑO

ESCALA URBANA  
PLANTA GENERAL

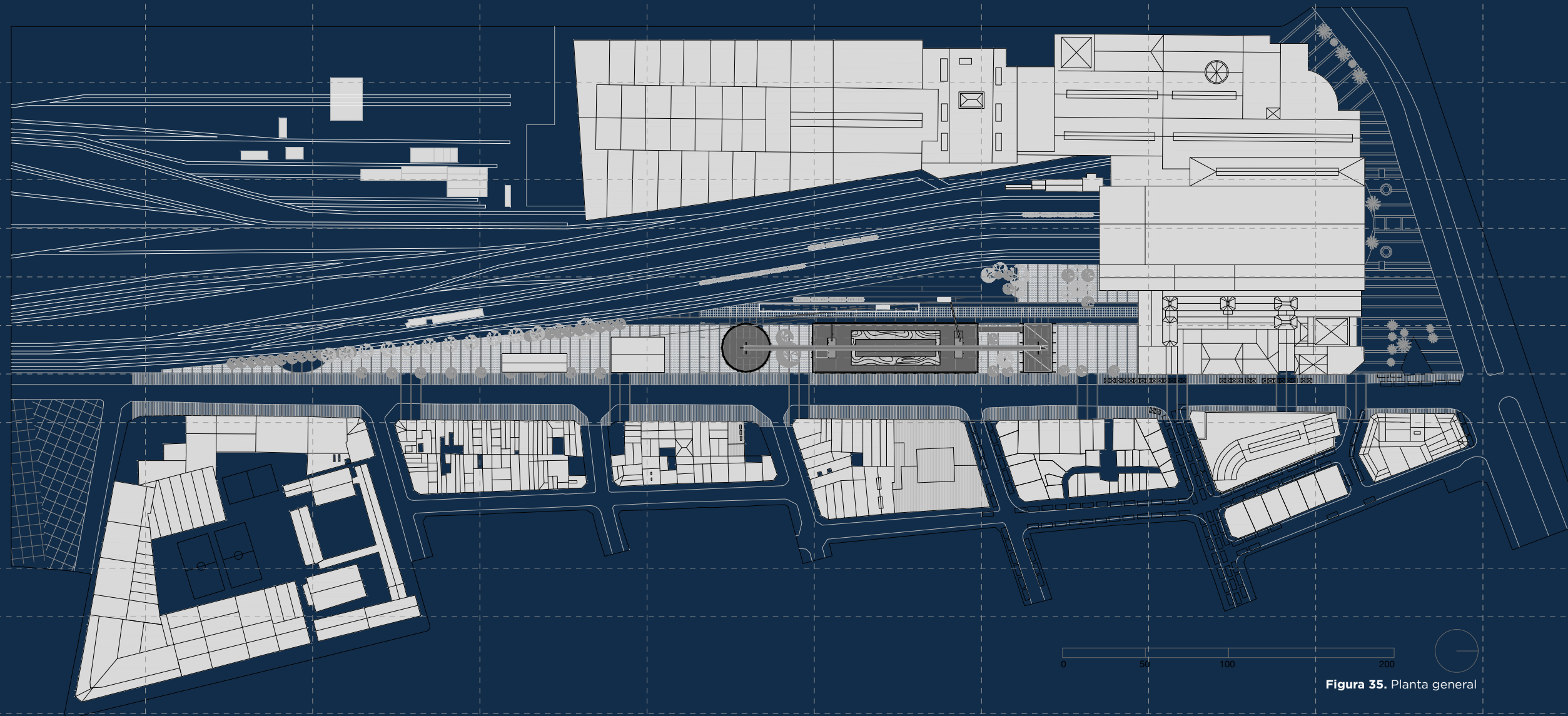


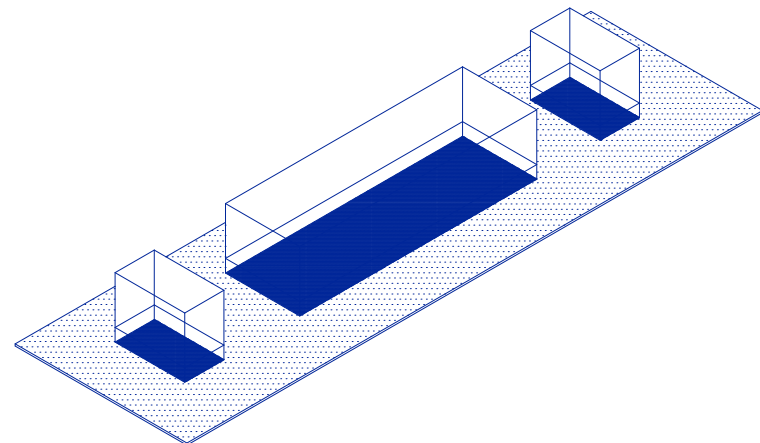
Figura 35. Planta general

## CRITERIOS DE DISEÑO

### 1. Primer piso liberado

Esta acción se hace con la intención de denotar que se trata de una propuesta de carácter público, conectando desde la Estación Central, con la calle Exposición y el nuevo borde férreo.

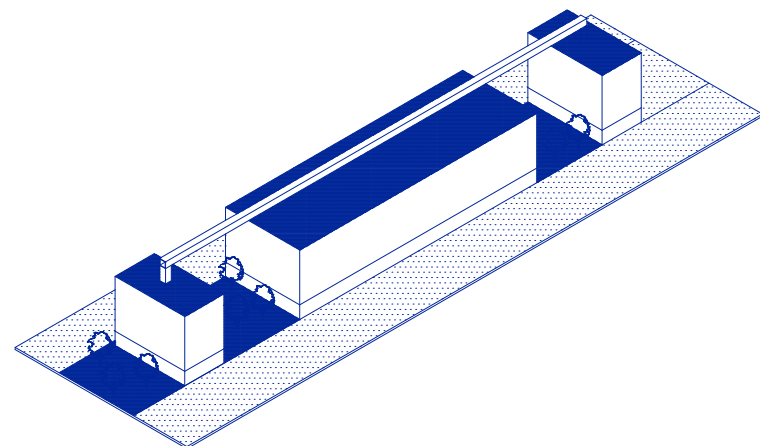
Esta acción permite que surjan diversas dinámicas a partir de la espontaneidad, pudiendo darse actividades desde escenarios de baile, comercio o exposiciones, por nombrar algunos. Los primeros pisos de los edificios se controlan por medio de accesos y cerramientos.



### 2. Secuencia de espacios públicos

Se decide asociar el primer piso de cada pieza con espacios públicos acordes a los programas definidos. Se propone un parque lineal en el nuevo borde generado por la sumatoria de jardines, plazas duras y sectores de descanso.

Dentro de este criterio se propone la extensión de la calle hacia el interior, generando circulaciones, plazas interiores y una azotea verde con un skyline, conformando un recorrido público con diversidad y funcionalidades asociadas a instancias de observación, comercio, cultura y recreación.



### 3. Unificación de piezas proyectadas:

Entendiendo la importancia que posee el edificio en su contexto, y con el fin de **unificar espacial y formalmente el conjunto de piezas, se plantea utilizar un mismo lenguaje arquitectónico**, respetando siempre al edificio patrimonial. De esta manera se decide mostrar las materialidades propuestas -acero y hormigón- en los dos nuevos volúmenes denominados como “hermanos”, ya que son parecidos constructivamente, pero se les otorga un carácter volumétrico particular a cada uno, ayudando a dar una identidad que permita diferenciarlos entre sí.

Además de esto las piezas se unifican interconectando las por medio de circulaciones, con pasarelas de tránsito en los niveles superiores, en el nivel de subsuelo (subterráneo -1) y en la cubierta con un skyline.

### 4. Concentración de programas

Se decide concentrar los programas en la parte central de cada pieza, dejando las circulaciones y núcleos de acceso por los bordes con el fin de generar un recorrido continuo por el exterior del programa.

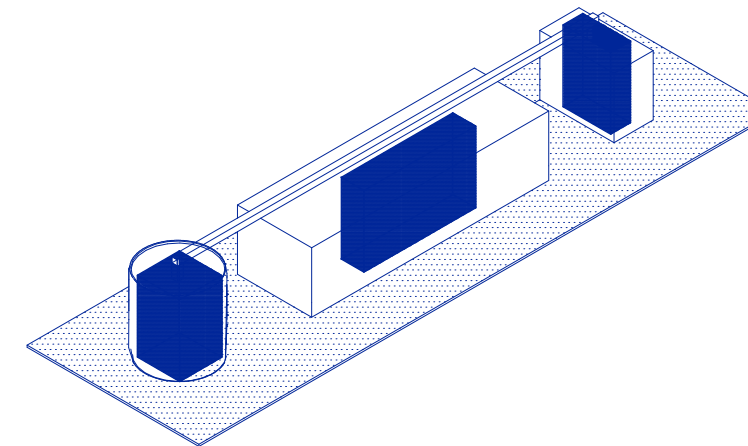
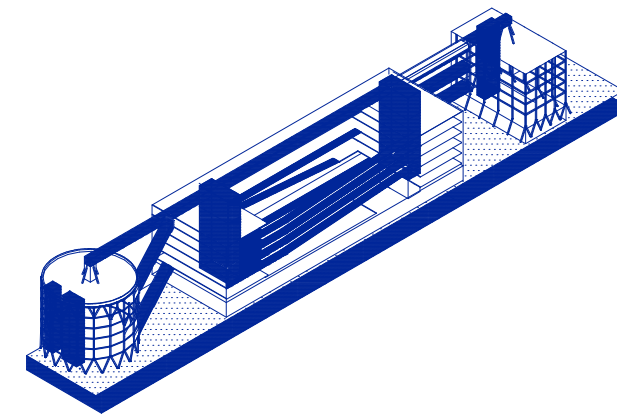


Figura 36. Estrategias y criterios de diseño de propuesta.

## CRITERIOS PROGRAMÁTICOS

El proyecto Mercado Urbano busca integrar usos públicos y privados, con el espíritu de diversificar la oferta de actividades y horarios. Para esto se distribuyeron los programas en tres áreas generales, cada una albergada por un volumen diferente.: (1) Gastronomía y comercio, (2) Cultura y educación y (3) Trabajo y capacitación.

Los programas ancla (es decir usos que atraen a una mayor cantidad de público) se ubicaron en la parte superior de cada edificio (como las áreas verdes en azoteas/miradores, el hub gastronómico con cocinerías y locales comerciales y el auditorio), sumando a esto la decisión de ubicarlos en la parte superior, es porque se conectan con el skyline el cual funciona como grúa, siendo posible realizar montajes y transportar materiales de ser necesario.

Mientras que programas relacionados con delivery y sin atención al público son ubicados en los subterráneos, a excepción de la galería de locales comerciales que conectan el metro con la nueva salida propuesta.

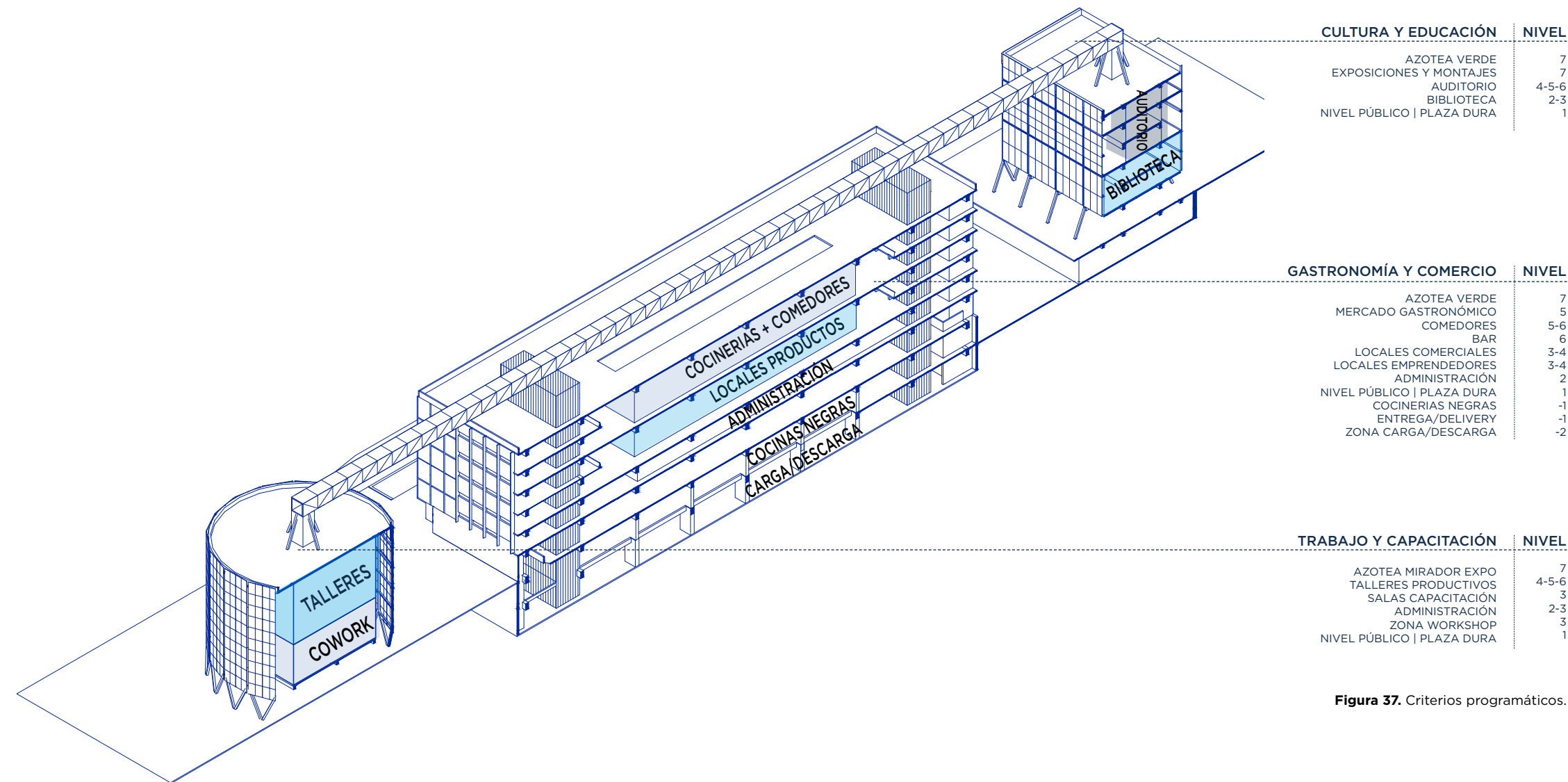


Figura 37. Criterios programáticos.

## CRITERIOS ESTRUCTURALES

### SISTEMA ESTRUCTURAL

La estructura del edificio patrimonial se basa en una exoestructura como se vio en el levantamiento del caso, además de un sistema de pilares y vigas, los cuales se mantienen. Las intervenciones que se hacen en el edificio se diferencian por medio de un sistema de marcos rígidos y módulos de acero.

Los dos nuevos volúmenes se estructuran con un sistema de pilar y vigas de hormigón, las cuales sostienen las losas (los cuales al ser piezas genéricas se pueden prefabricar reduciendo su tiempo de construcción y montaje).

El contorno (fachadas) de los dos edificios se basan en estructuras de acero, las que se basaron en el lenguaje industrial de los gasómetros, con el fin de darle un aspecto industrial y de ligereza. Esta segunda piel genera una doble fachada, la cual se apoya en el sistema central de hormigón.

**Núcleos:** Los núcleos que contiene la caja de circulaciones verticales y servicios, proporciona rigidez a las plantas de cada piso. Considera ascensores para el público, montacargas y las escaleras.

**Materialidad de acero:** El acero como material se consideró por sus cualidades de prefabricación y flexibilidad, siendo un aporte a los posibles recursos y costos, por su rápido ensamblaje.

**ESTRUCTURA EXTERIOR**  
SISTEMA ACERO GALVANIZADO

**SKYLINE**  
MODULACIÓN ACERO  
Pasarela aérea/mirador  
Funcionamiento como grúa

**ESTRUCTURA INTERIOR**  
SISTEMA PILAR-VIGA-LOSA  
HORMIGÓN ARMADO

**NÚCLEOS RÍGIDOS**  
HORMIGÓN ARMADO

CIRCULACIONES VERTICALES:  
ESCALERAS  
ASCENSORES  
MONTACARGAS  
SERVICIOS

**FACHADA ESTRUCTURAL**  
HORMIGÓN ARMADO  
Preexistencia

**FACHADA**  
PIEL METÁLICA PERFORADA

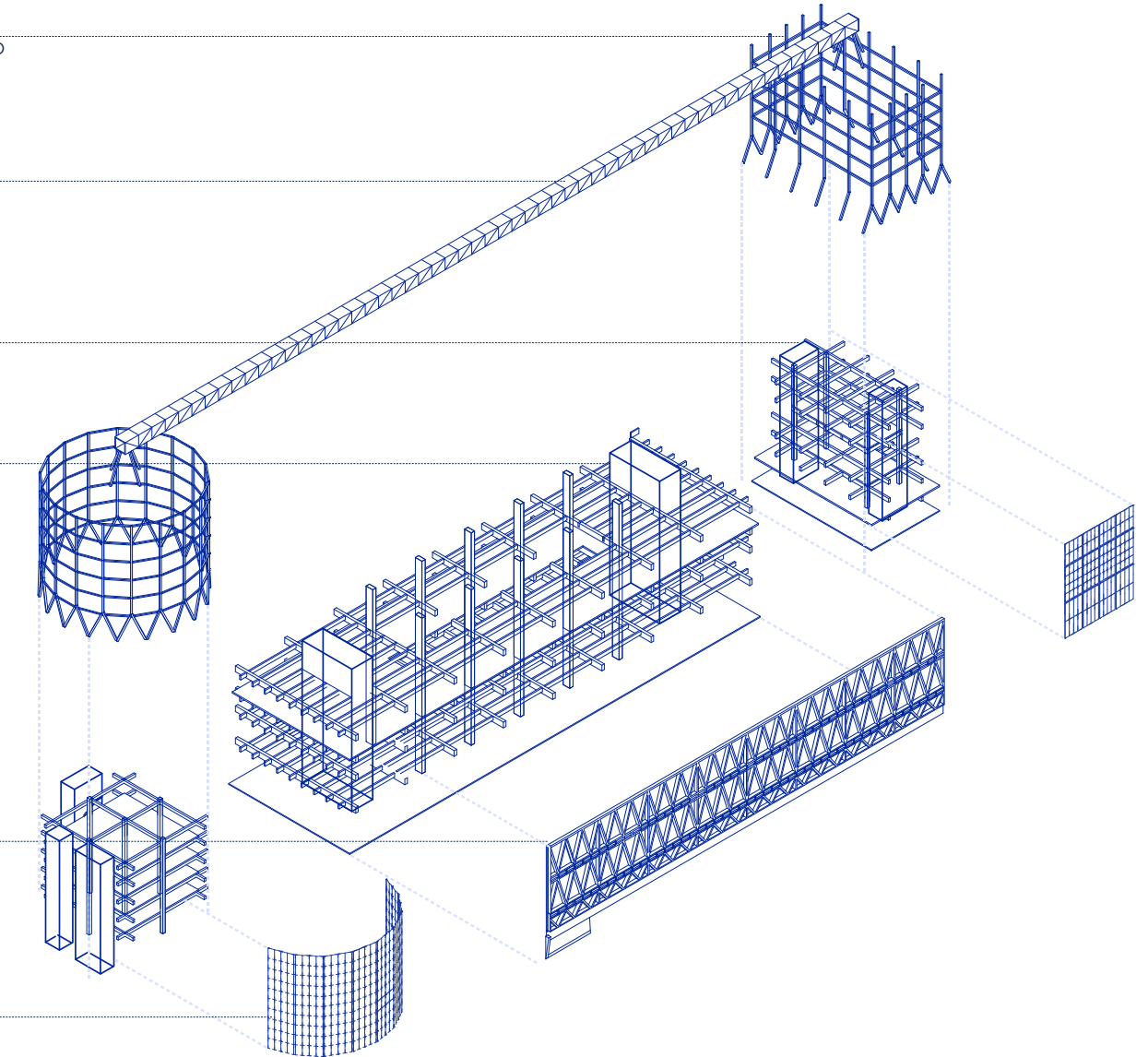


Figura 38. Criterios estructurales

## OTROS CRITERIOS

---

### GESTIÓN Y FINANCIAMIENTO

En primera instancia debe considerarse que el terreno y el edificio fueron comprados este año 2022 por la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). El inmueble es de propiedad privada, y las “decisiones en torno al destino de un bien patrimonial de propiedad privada se encuentran en una tensión permanente entre su preservación como bien social para la sociedad en su conjunto y el ejercicio del derecho constitucional a la propiedad privada” (CChC, 2018).

Por lo que se hace necesario incentivar a la empresa para dotar al edificio en un sentido cultural y social. Teniendo esto en cuenta y dada las dimensiones del proyecto (la proyección de nuevas piezas y la convivencia de múltiples programas) se propone un modelo de financiamiento mixto, integrando alianzas público-privadas apuntando a una gestión conjunta.

La Ley de Financiamiento Urbano Compartido (FUC) es una herramienta que se podría utilizar para el financiamiento del proyecto. Esta ley consiste en un sistema de alianza público-privada el cual le da facultades a las municipalidades para realizar contratos de participación con privados, destinado a la ejecución y posterior mantención

de obras urbanas a cambio de una contraprestación, donde el privado puede generar ganancias a través de la explotación del inmueble. En definitiva, este sistema funcionaría como una transacción o forma de pago no monetaria desde el sector público al privado, a cambio de su colaboración como agente del proceso de gestión patrimonial.

### SUSTENTABILIDAD

Es importante mencionar que el proyecto al tratarse de una rehabilitación y del reciclaje de un edificio ya construido es una propuesta de sustentabilidad por sí misma, ya que esto genera beneficios en relación con el ahorro de energías de construcción y los impactos al medio ambiente.

#### *Iluminación natural*

El edificio con la fachada exoesquelética permite un buen ingreso de luz en los pisos superiores. Los dos nuevos volúmenes disponen de un diseño de fachadas y perforación de cubiertas que permite la captación de luz.

#### *Ventilación cruzada, chimeneas centrales y doble fachada*

Como sistema pasivo de renovación de aire que permite mejorar el confort térmico del edificio patrimonial (el cual existe con las fachadas oriente-poniente). Se propone una perforación central en el edificio patrimonial por donde pasan ductos y chimeneas para la extracción y ventilación de aire de todo el edificio. La configuración espacial de los nuevos volúmenes actúan como una doble fachada permitiendo la ventilación.

#### *Vegetación*

Se incorpora vegetación en las azoteas y en el primer nivel público (nuevo borde férreo) con especies de bajo requerimiento hídrico tanto de especies nativas como introducidas. Además de proponer la arborización en la vía troncal de Exposición.

#### *Tratamiento de fachadas*

Se proponen controladores a nivel acústico debido a los ruidos constantes de la línea férrea con la propuesta de vidrios de termopanel en todo el conjunto, controlando la calidad ambiental. A nivel de proyecto las fachadas propuestas y las perforaciones, permiten la ventilación y el ingreso de la luz natural hacia el interior de los recintos, permitiendo la ventilación cruzada. Además de considerar las fachadas respecto a su orientación.



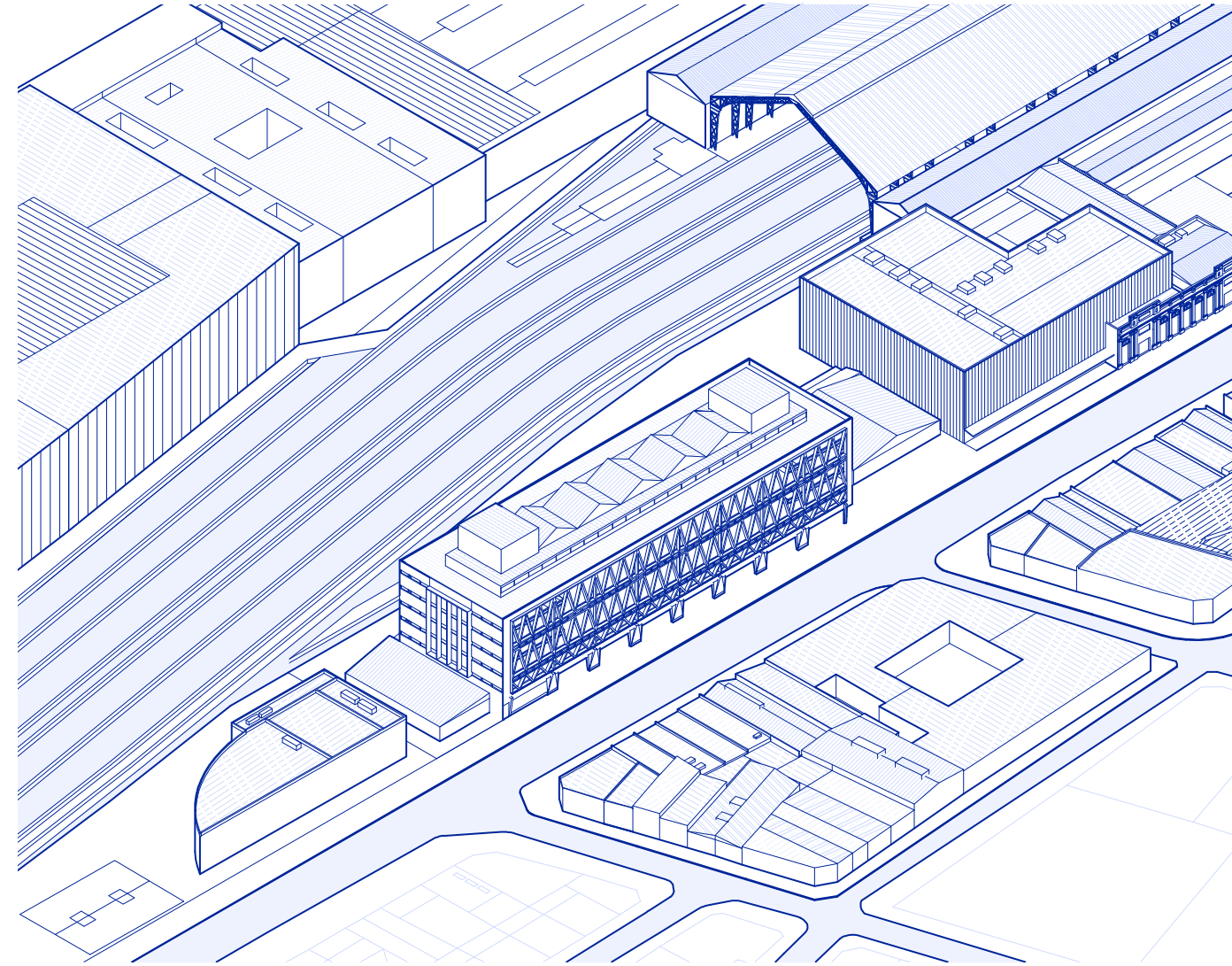


Figura 39. Situación Existente

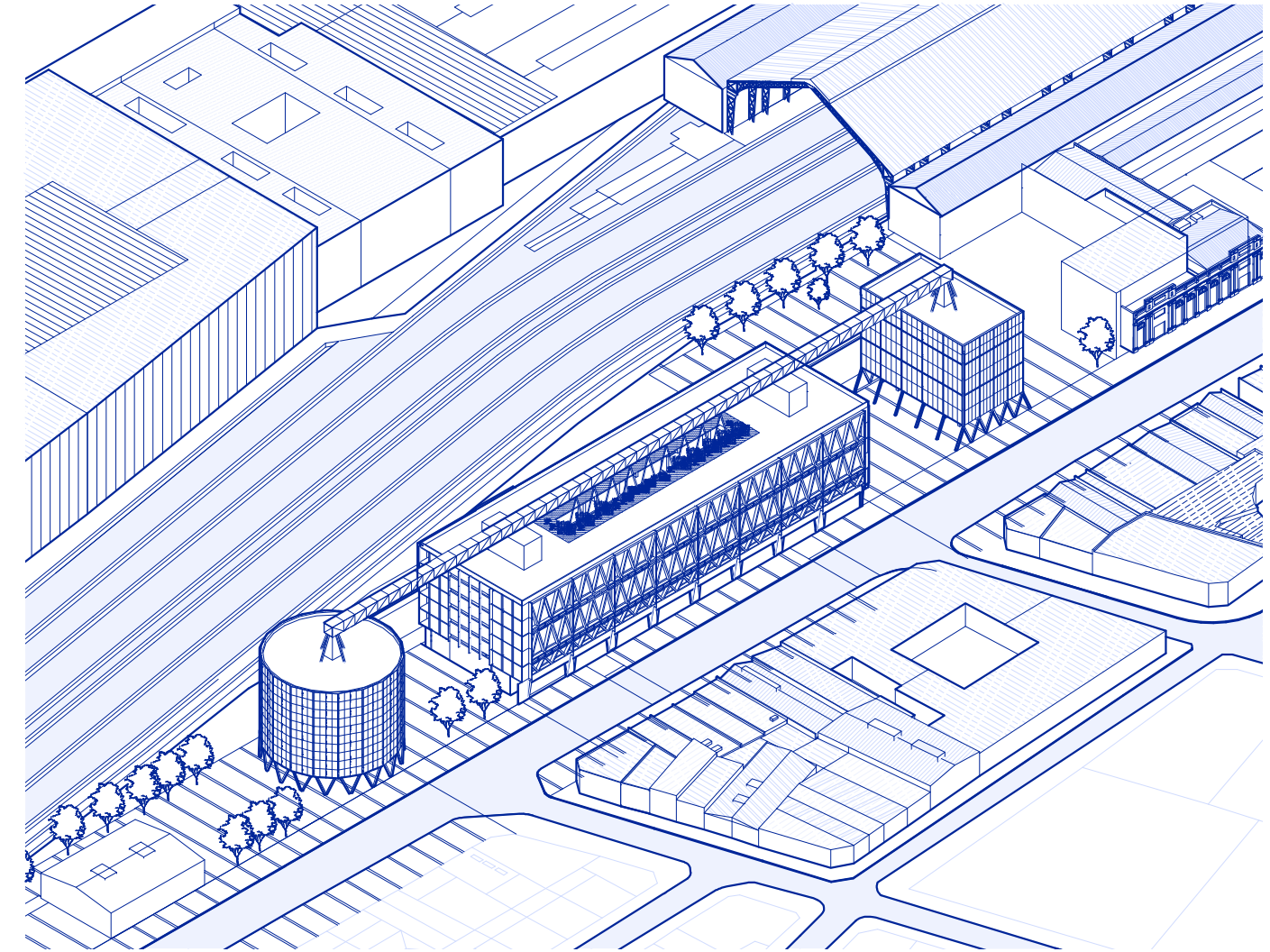


Figura 40. Situación Propuesta

# CAPÍTULO 5

BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS

## REFERENTES

---



**CENTRO POMPIDOU**  
Piano+ Rogers  
(París, 1977)

**Referencia:** Se toma como referente debido a su intención de diseño de exponer la infraestructura del edificio, generando una “máquina”.



**EDIFICIO LLOYDS**  
Rogers + Davies + Harbour  
(Londres, 1978)

**Referencia:** Relación edificio programático con sus núcleos, los cuales son expulsados al exterior del edificio, dejando la planta interior libre, además de dar un carácter industrial al edificio y de su funcionamiento como máquina, al dejar expuestas las tuberías, escaleras y ascensores.



**MARKTHAL ROTTERDAM**  
MVRDV  
(Rotterdam, 2014)

**Referencia:** Se rescata por su programa de mercado como espacio central para atraer un público numeroso y por sus módulos comerciales, a los cuales se habilitaron sus techos como comedores o huertos.



**FACTORÍA ITALIA**  
Tidy+Cáceres+Lazo  
(Providencia, 2012-2016)

**Referencia:** Se rescata la reconversión de este complejo patrimonial industrial “la antigua fábrica sombreros Girardi”, donde crean un nuevo centro multifuncional con una diversidad programática con usos públicos y privados (plaza pública, cine, comercio, mercado gastronómico, oficinas, supermercado, estacionamientos, espacio de exhibición, hotel y salas de eventos).

## BIBLIOGRAFÍA

**Altikes, P. & Fuentes, L.** (2017). Caso N°18: Edificio central de correos. Publicado en ArqModern en [www.arqmodern.com/2017/04/07/caso-no18/](http://www.arqmodern.com/2017/04/07/caso-no18/).

**Bazaes, P. & Amadori, A.** (1995). Estación Central / Estación Mapocho. Construcciones Ferroviarias en Santiago. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura.

**Boano, C.** (2015). La ciudad imposible: breves reflexiones sobre urbanismo, arquitectura y violencia, Revista Materia Arquitectura 12.

**Braungart, M. & McDonough, W.** (2002). Cradle to cradle: remaking the way we make things. New York; North Point Press.

**Calvino, I.** (1983). Las ciudades invisibles. 1a edición; Barcelona: Minotauro.

Concha, P. de Simone, L. & Catalán, E. (2021). E-commerce más justo para la postpandemia. Lineamientos de política pública para los microemprendedores frente al comercio electrónico, en Propuestas para Chile: Concurso de Políticas Públicas, 2021; Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

**Casanova, T.** (2020). Puntos de Vinculación: Conflictos y oportunidades en torno al anillo de hierro de Santiago. Tesis de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

**Corboz, A.** (2004). El territorio como palimpsesto. En Lo Urbano en 20 autores contemporáneos. ETSAB, Ediciones UPC, Barcelona; 25-34.

**De Frutos, M.** (24 de octubre de 2020). Oportunidad de reciclaje. Revista VD, (12-13).

**Estación Central.** (2020). Estudio de diagnóstico comunal. Estudios: Diagnóstico e imagen objetivo actualización plan regulador comunal de estación central. Licitación pública ID 640-6-LR10. Realizado por Habiterra Ltda.

**Estación Central.** (2020). Anexo 1: Informe de participación ciudadana. Estudio: Diagnósticos e imagen objetivo actualización plan regulador comunal de Estación Central. Licitación pública ID 640-6-LR10. Realizado por Habiterra Ltda.

**Estación Central.** (2022). Anexo 1: Informe de participación ciudadana Segunda ronda. Estudio: Diagnósticos e imagen objetivo actualización plan regulador comunal de Estación Central. Licitación pública ID 640-6-LR10. Realizado por Habiterra Ltda.

**Gilbert, G.** (2017). Experiencias en la intervención del patrimonio industrial: Estudio comparativo. PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural 15, n2: 459-470.

**Greene, R.** (2005). Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden, planificación y competitividad en el urbanismo moderno, Revista EURE; Vol, N° 94, pp. 77-95.

**Koolhaas, R.** (1995). ¿Qué fue del urbanismo? en, Acerca de la Ciudad. Barcelona. Ed. Gustavo Gili, 2014; 17.

**Lacaton & Vassal.** (2014). Lacaton & Vassal: Strategies of the essential. Revista AV Monografías; Madrid España: Arquitectura Viva SL.

**Lorca, M.** (2017). Experiencias y proyecciones del patrimonio industrial chileno. Apuntes, 30(1), 54-69. Recuperado de <https://doi.org/10.11144/Javeriana.apc30-1.eppi>.

**Louw, MP.** (2017). The Adaptive Reuse of Industrial Structures: Revisiting the Thesen Island Power Station Project in South Africa. Journal of Engineering, Design and Technology 14, n° 4 (2016): 920-40.

**Mackenna, V.** (1872). La transformación de Santiago. Santiago, Imprenta de la Librería de El Mercurio, Santiago, Chile.

**MINVU.** (2003). Anillo Interior de Santiago. Un desafío de gestión urbana estratégica. Directorio ejecutivo de Obras del Bicentenario. Santiago. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Bienes Nacionales.

**Moris, R.** (2003). La Frontera Interior en el desarrollo de la ciudad de Santiago. Contexto Plan Anillo Interior de Santiago, Roberto Moris Arquitecto UC-MSc LSE; 1-15.

**Orellana, A.** (2021). Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU) 2021. Santiago de Chile, CCHC, Observatorio de Ciudades UC.

**Pizzi, M.** (2011). Patrimonio e industrial. Génesis del paisaje cultural de la ciudad latinoamericana del siglo XX: una necesaria regeneración, Santiago de Chile: Anales de Investigación, Cátedra de Historia y Teoría de la Arquitectura. Pág 63-70.

**Pizzi, M. & Valenzuela, M.** (2008). Patrimonio arquitectónico industrial: Una oportunidad para la reconversión y revitalización en la ciudad, Revista arquitectura N°18 de Arquitectura páginas 12-17.

**Pizzi, M., Valenzuela, M. & Benavides, J.** (2009). El Patrimonio Arquitectónico Industrial en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago: Testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX. Santiago de Chile: Editorial Universitaria, S.A.

**Rojas del Pozo, V.** (2020). Anillo cultural de Santiago: La continuidad del patrimonio Industrial de Sisma-Metalco, Tesis de Magíster, Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

**Sabaté, J.** (2004). Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo. Urban n°9.

**Solá Morales, I.** (1995). Terrain vague. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

## ÍNDICE DE IMÁGENES

**Soria López, J., Meraz Quintana, L., & Guerrero, L.** (2011). En torno al concepto de reutilización arquitectónica. *BitáCora Arquitectura*, 0(17), 32-39.

**Talesnik, D. & Lepik, A.** (2020). *Access for All: São Paulo 's Architectural Infrastructures*. Editorial Park Books.

**TICCIH-** The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage. (2022). En [www.ticcih.org/](http://www.ticcih.org/).

**Vera, R.** (2020). Arquitectos disparan contra venta de histórico edificio de Correos: “No es posible que se venda como si fuera cualquier mercancía”. Artículo realizado por Camilo Espinoza desde [www.theclinic.cl](http://www.theclinic.cl).

### CARTAS Y SOLICITUDES

Washington Manríquez C., Jefe de Ingeniería de Proyectos Operacionales METRO.(2022). Responde solicitud en el marco de la Ley de Solicitud de Acceso a la Información Pública: AN001T0014588. Enviando planimetrías del metro de Estación Central y afluencia de pasajeros en día laboral según datos de Mayo 2019; Santiago, Chile.

### PÁGINAS WEB

<https://www.ine.cl>  
<https://www.icvu.observatoriodeciudades.com>  
<https://www.memoriachilena.gob.cl>  
<https://www.mientorno.cl>  
<https://www.bienestarterritorial.cl>  
<https://www.maps.openrouteservice.org>

**Figura 01.** Fotografía de la infraestructura ferroviaria con vista hacia la Estación Central. **Fuente:** Rosario Cobo. *Del Acero al Herrumbre. Entre rieles y chimeneas*. Colectivo Rescata, 2015. © Fotografías por Sergio López.

**Figura 02.** Evolución de la pérdida y el reemplazo de edificaciones industriales. Imagen superior esquema, inferior caso de Bodegas y silos Ex ECA. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 03.** Estación Mapocho, 1920. Realizado por el arquitecto chileno Emilio Jecquier. Actualmente es Monumento Histórico y fue declarado bajo el decreto DS 1290 de 1976. **Fuente:** Fotografía anónima, recuperado desde [www.enterrero.com/moments/estacion-mapocho-santiago-durante-el-ano-1920](http://www.enterrero.com/moments/estacion-mapocho-santiago-durante-el-ano-1920).

**Figura 04.** Vista a patrimonio arquitectónico en pie, gasómetros de la Fábrica San Borja y casa de Retortas (demolida). **Fuente:** Rosario Cobo. *Del Acero al Herrumbre. Entre rieles y chimeneas*. Colectivo Rescata, 2015. © Fotografías por Sergio López.

**Figura 05.** Índice de bienestar territorial (IBT) y Circunvalación ferroviaria **Fuente:** UAI, 2017.

**Figura 05a.** Ranking por comuna según índice de calidad de vida urbana. **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos de ICVU UC 2021.

**Figura 06.** Proyecto Centro Cultural SESC Pompeia, caso de reciclaje de un edificio industrial con fines de

crear una infraestructura democratizadora. **Fuente:** Fotografo Leonardo Finotti & Nelson Kon, recuperado de [www.arquitecturaviva.com/obras/sesc-fabrica-pompeia](http://www.arquitecturaviva.com/obras/sesc-fabrica-pompeia)

**Figura 07.** Esquema línea de tiempo de acción de edificios SESC **Fuente:** Elaboración propia a partir de esquema realizado por Javiera Magallón, 2020, “Infraestructuras programáticas del ocio”; Tesis MARQ Universidad Católica de Chile.

**Figura 08.** Plano de proyecto Transformación de Santiago de 1872 propuesto por el superintendente de Santiago Benjamín Vicuña Mackenna. **Fuente:** Memoria Chilena Biblioteca Nacional Digital: [www.memoriachilena.gog.cl/602/w3-article-65004](http://www.memoriachilena.gog.cl/602/w3-article-65004)

**Figura 09.** Evolución del Ferrocarril en Santiago. **Fuente:** Elaboración propia a partir de investigación de Tatiana Casanova, 2020.

**Figura 10.** Proyecto Anillo Interior de Santiago, identificando barrios. **Fuente:** Roberto Morris, 2003, “La frontera interior en el desarrollo de la ciudad de Santiago”; Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.

**Figura 11.** Catastro de los casos de edificios patrimoniales industriales en su estado actual (2022). **Fuente:** Elaboración propia a partir de investigación de Casanova, 2020 y Pizzi, Valenzuela & Benavides, 2009.

**Figura 12.** Levantamiento fotográfico de 68 casos del patrimonio arquitectónico industrial, indicando su estado de uso (abandono/desuso o venta). **Fuente:** Taller de Investigación y Proyecto 2019 UC, obtenido desde la tesis de Valentina Rojas del Pozo, “Anillo Cultural de Santiago. La continuidad del Patrimonio Industrial de Sisma-Metalco“, 2020.

**Figura 13.** Plano con levantamiento de los criterios 5, 6 y 7. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 14.** Tabla resumen con los cumplimiento de criterios. Análisis más detallado de cada caso en anexo 2. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 15.** Fotografía de edificio por calle Exposición. **Fuente:** Fotografía de Emile Straub, obtenido desde /santiagoadicto.tumblr.com/post/630432020578926592/es-correcto-que-un-edificio-p%C3%BAblico-financiado

**Figura 16.** Cronología del edificio. **Fuente:** Elaboración propia. **Fuente imágenes:** a) [www.facebook.com/FotosHistoricasDeChile](http://www.facebook.com/FotosHistoricasDeChile), b) [www.arqmodern.com](http://www.arqmodern.com), c) [www.latercera.com](http://www.latercera.com), d) Central Clasificadora de Correos de Santiago. Ia etapa. Teobaldo Paredes, 1975, e) [www.arqmodern.com](http://www.arqmodern.com), f) [www.theclinic.cl](http://www.theclinic.cl), g) [www.arquitectura.uc.cl/proyectos/noticias](http://www.arquitectura.uc.cl/proyectos/noticias), h) [www.elmercurio.cl](http://www.elmercurio.cl)

**Figura 17.** Axonométrica estructural. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 18.** Detalle de fachada. **Fuente:** Ministerio de Obras Públicas obtenido desde [www.latercera.com/masdeco/boris-guinerman-y-el-edificio-correos-de-proyecto-de-titulo-a-emblema-de-la-modernidad/](http://www.latercera.com/masdeco/boris-guinerman-y-el-edificio-correos-de-proyecto-de-titulo-a-emblema-de-la-modernidad/)

**Figura 19.** Sistema constructivo planteado originalmente **Fuente:** Fotografías del registro personal del arquitecto, obtenido desde: Corominas, F. (2008), *Arquitectura moderna industrial en Chile: Edificio de Correos de Chile: recuperación del soporte programático*; Tesis de Pontificia Universidad Católica de Chile.

**Figura 20.** Planimetría emplazamiento. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 21.** Elevaciones fachadas | En orden fachada Sur, Oriente, Norte. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 22.** Fotografías exteriores del edificio y su contexto. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 23.** Planimetrías edificio **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 24.** Fotografías interior edificio. **Fuente:** [www.arqmodern.com](http://www.arqmodern.com)

**Figura 25.** Fotografía del edificio por línea férrea. **Fuente:** Rosario Cobo. *Del Acero al Herrumbre. Entre rieles y chimeneas.* Colectivo Rescata, 2015. © Fotografías por Sergio López.

**Figura 26.** Fotografía de Barrio Estación Central, 1857. **Fuente:** Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile desde [www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-31425](http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-31425)

**Figura 27.** Levantamiento de condiciones contextuales: Usos programáticos. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 28.** Levantamiento de condiciones contextuales: Red de transporte. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 29.** Levantamiento de condiciones contextuales: Normativa y patrimonio edificado. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PLADDECOS y Planes Reguladores Comunes de las comunas de Santiago y Estación Central.

**Figura 30.** Usos propuestos según encuesta ciudadana. **Fuente:** Elaboración propia según informe Estación Central, 2022 y mi entorno.

**Figura 31.** Esquema propuesta programática conceptual del proyecto. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 32.** Estrategia de preexistencias. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 33.** Estrategia de nuevo suelo público. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 34.** Estrategia de programación. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 35.** Planimetría general propuesta. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 36.** Estrategias criterios de diseño de propuesta. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 37.** Criterios programáticos. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 38.** Criterios estructurales. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 39.** Situación Existente. **Fuente:** Elaboración propia.

**Figura 40.** Situación Propuesta. **Fuente:** Elaboración propia.

# ANEXOS

## Catraso de usos de patrimonio arquitectónico industrial

CÓDIGO	USO ORIGINAL	USO ACTUAL
RT1	Estación Alameda	Estación Intermodal Alameda
RT2	Central Correos de Chile	Vendido a EFE (2022)
RT3	Patio de estación y torre EFE	Patio de estación y torre EFE
RT4	Bodega EFE	Bodega EFE
RT5	Vivienda FFCC	-
RT6	Bodega FEPASA	Bodegas FEPASA
RT7	Frigorífico FRISA	Frigorífico Santiago FRISA
RT8	Ex fábrica de planchas	-
RT9	Faisán Garita	Centro de estacionamientos Pullman
RT10	Maderas Hass	Museo de Colección Jedimar
RT11	Bodega frigorífoc Sta Rosa	Invar Inversiones Limitada
RT12	Bodegas	Modelería Metalurgia Limitada
RT13	Fábrica de gas San Borja	Desuso/Proyecto Parque de los Gasómetros
RT14	Molino San Cristobal	Molino San Cristobal
RT15	Ex fundición Kupfer	Universidad ARCIS
RT16	Bodegas matucana 100	Centro Cultural Matucana 100
RT17	Escuela de artes y oficios	Facultad Ingeniería USACH
RT18	Sociedad Desvío Riesco	Demolido
RT20	Ex fábrica de chocolate Giosia	Empresa ADEXUS S.A. Distribución y reciclaje
RT21	Ex fábrica de sombreros Cintolesi	PDI
RT22	Ex cristalería Yungay	Bodega COLGRAM
RT23	Ex United fábrica de zapatos	Empresa Mudanzas Mayor
RT25	Central de CIA teléfonos	Central de CIA teléfonos
RT26	CENABAST	Bodegas de ropa
RT27	Maderas Lacamara	Empresa Alimentos 4M
RT28	Textil Moletto	Departamento de Extranjería y Migración
RT29	Ex fundición y maestranza Yungay	Inversiones Yungay S.A.
RT30	Bodegas	Empresa Garcitua y repuestos S.A.
RT32	Ex textil Jimeno	Bodegas
RT32	Bodega	Bodegas
RT33	Ex fábrica de pernos Mecánica	Bodega Comercial Central S.A.
RT34	SA Ex fundición Socometal	-
ASD1	Ex edificio Lalihaçar Silva Riquelme	Las Gangas Centro comercial
ASD2	Ex edificio Matadero Municipal	Centro Comercial LEGO
ASD3	Mercado San Diego	Mercado Matadero
ASD4	Ex fábrica de calzados Aicaguer, Duhalde	Persa Victor Manuel
ASD5	Bodegas San Ignacio Bio Bio	Abandono/Proyecto Habitacional San Ignacio
ASD6	Casa de Máquinas y tornamesa MSE	Tornamesas EFE
ASD7	Bodegas sur MSE	Monumento Nacional de Chile EFE
ASD8	Bodegas norte MSE	Monumento Nacional de Chile EFE
ASD9	Ex fábrica de sacos ALMADENA	Bodega ALMADENA
ASD10	Ex central de leche	Liceo Industrial Victor Bezanilla
ASD11	Ex fábrica textil Machasa	Chilevisión
ASD12	Estación San Diego	Demolido
ASD13	Bodegas FFCC	Terminal y Patio San Alfonso So.de Buses
ASD14	Restos de maestranza Tranvías Victoria	Demolido
ASD15	Ex central eléctrica	Central eléctrica ENEL
ASD16	Ex curtiembre Lalihaçar y CIA	Persa Victor Manuel
ASD17	Ex Industrial de Catres	Demolido

### LEYENDA

- Abandono/Desuso
- Venta
- Demolido

**Anexo 1a.** Usos originales versus actuales, además se indica el estado según indica la leyenda.

Fuente: Elaboración propia a partir de tesis de Valentina Rojas del Pozo, 2020.

## Catrazto de usos de patrimonio arquitectónico industrial

CÓDIGO	USO ORIGINAL	USO ACTUAL
SPD1	ECOMETAL Ex AGA Chile	Demolido
SPD2	Estación Santa Helena	Demolido
SPD3	Viña Santa Carolina	Viña Santa Carolina
SPD4	Bodegas Viña Valdivieso	Demolido
SPD5	Elecmetal Metalurgia	Demolido
SPD6	Ex fábrica de paños La Cordillera	-
SPD7	Bodegas Viña Sta Carolina y Algarrobal	-
SPD8	Fábrica de clavos La Española	Taller Automotriz SENEISSE
SPD9	Ex cristalería Chile	Estudio de Televisión MEGA
SPD10	Bodegas estación San Eugenio	Demolido
SPD11	Soc. Comercial Saavedra&Bernard	Demolido
SPD12	CONSUPER	Demolido
SPD13	Ex regimiento Cazadores N°5	Facultad de Arquitectura y Urbanismo UCH
SPD14	Ex fábrica de Sombreros Girardi	Centro cultural y gastronómico
SPD15	Ex fábrica de Licores Mitjans	-
SPD16	Ex bodega Archivo Nacional	Demolido
SPD17	Ex bodega Viña Lo Ermita	Confecciones Gerald -ropa
SPD18	Ex bodega Viña Cunaco	Empresa Tecnomat
SPD19	Ex bodega Té y café Sterling	Empresa Tecnocar Ltda.
SPD20	Estación Pirque	Demolido
YM1	Estación Mapocho	Centro Cultural Mapocho
YM2	Ex bodegas Estación mapocho	Fundación de Orquestas Juveniles
YM3	Central termoeléctrica	Enel
YM4	Admin. Ex central termoeléctrica	Enel
YM5	Casa de máquinas y ex maestranza	Feria de Antigüedades
YM6	Naves es maestranza de tranvías	Galpón Persa Balmaceda
YM7	Bodegas Sal Lobos	Abandono
YM8	Ex fundición metalco	Abandono
YM9	Ex Laboratorio Simonds	Abandono
YM10	Ex estación Yungay	Abandono
YM11	Bodegas molino Balmaceda	Bodegas molino Balmaceda

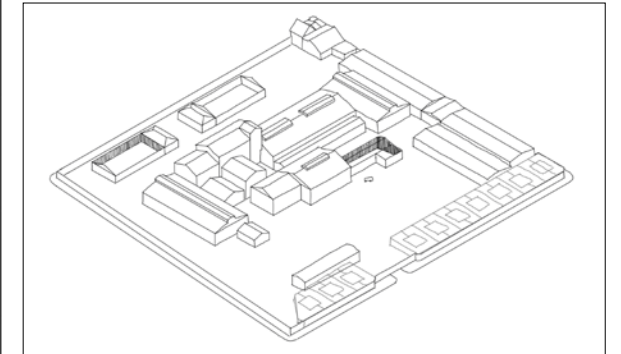
### LEYENDA



**Anexo 1b.** Usos originales versus actuales, además se indica el estado según indica la leyenda.

Fuente: Elaboración propia a partir de tesis de Valentina Rojas del Pozo, 2020.

Ficha caso de estudio preseleccionado			
	<b>Nombre</b> Bodega San Ignacio Bío Bío <b>Código:</b> ASD5	<b>Tipo</b> Conjunto con 14 edificios en total	<b>Dirección y barrio</b> San Ignacio 2202 al 2370, Santiago Barrio Franklin
	<b>Arquitecto(s)</b>	<b>Año de construcción</b> 1920 <b>Destino</b> Bodegas (vino y documentos)	<b>Calidad jurídica</b> Privada
	<b>Estado de conservación</b> Regular malo	<b>Materialidad</b> Albañilería y adobe	<b>Superficie terreno</b> 30.000 m2 <b>Superficie edificada</b> 9.000 m2
	<b>1.-Estado edificio</b> Abandono y con inicio de ejecución de obras, actualmente el conjunto se encuentra en demolición por proyecto inmobiliario.	<b>2.-Protección patrimonial</b> 2 edificios, la ex fábrica de azúcar (ICH) y la casa esquina (ICH). Además de encontrarse en Zona de conservación histórica (Zona E1b, PRC Santiago)	<b>3. Acceso a información técnica</b> Parcial
	<b>Particularidades</b>	El conjunto se encuentra en una importante condición de centralidad urbana, además de encontrarse inserto cercano de los barrios Huemul y Franklin. Destaca el edificio de la ex refinería de azúcar desde la calle Placer y C. San Ignacio de Loyola. El problema de este caso es que se han perdido la mayoría de los volúmenes industriales (casas obreras y volúmenes de bodegas) con el proyecto de viviendas que está en ejecución, quedando solo los volúmenes protegidos.	
<b>Conectividad y presencia de flujos</b>	Conjunto cercano a metro Bío Bío y Franklin de la línea 6. Además de contar con una buena conectividad con la red de micros y acceso directo a la autopista Ruta 5.		
<b>Cercanía a equipamientos urbano</b>	Barrio mixto de carácter comercial, residencial e industrial. Cercano al barrio Franklin, el cual cuenta con varios mercados comerciales de diferentes índoles (Mercado Matadero, Persas, entre otros). Cuenta también con un importante desarrollo cultural lo que ha ido cambiando la imagen del barrio; mejorándolo. También se encuentra cercano a servicios como el Centro de Justicia, el Hospital IST y al centro penitenciario.		
<b>Déficit de espacios públicos</b>	Se encuentra aledaño al Parque Intercomunal Víctor Jara y la plaza Franklin. En cuanto a las condiciones socioculturales posee el nuevo paseo gastronómico y el Persa Víctor Manuel, el cual cuenta con galería de arte, cocineras y una fuerte red de difusión en cuanto a sus locales comerciales. El problema del espacio público radica en la pérdida y deterioro de este debido a la toma por los automóviles como estacionamientos.		
<b>Imágenes exteriores</b> Fuente imágenes: Elaboración propia			



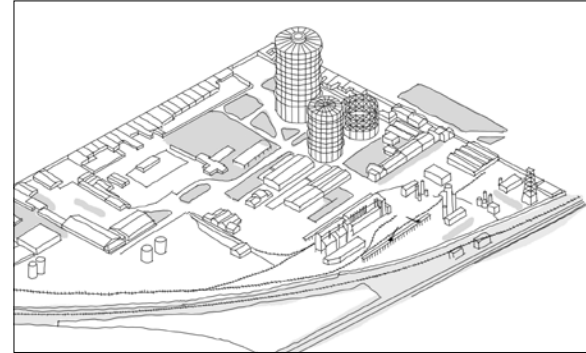
**Anexo 2.** Fichas técnicas de los 3 casos de estudio preseleccionados.

Fuente: Elaboración propia (Octubre, 2021).

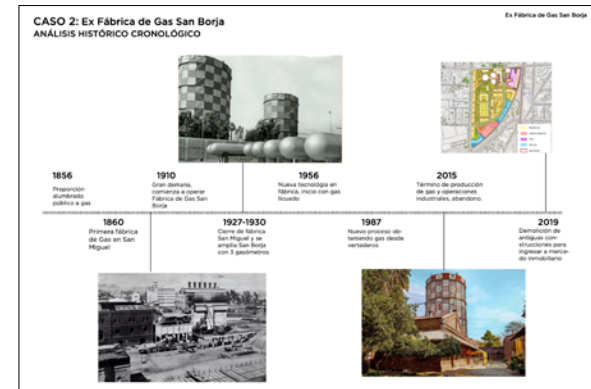


Ficha caso de estudio preseleccionado			
	<b>Nombre</b> Fábrica de gas San Borja <b>Código:</b> RT13	<b>Tipo</b> Conjunto de edificios.	<b>Dirección y barrio</b> Avenida Antofagasta 3424, Estación Central Barrio Maestranza
	<b>Arquitecto(s)</b> Ingeniero E. Armitt	<b>Año de construcción</b> 1907-1909 <b>Destino</b> Industrial, zona industrial exclusiva	<b>Calidad jurídica</b> Privado <b>Propietario</b> Metrogas (GASCO)
	<b>Estado de conservación</b> Regular	<b>Materialidad</b> Acero y albañilería de ladrillo refractario	<b>Superficie terreno</b> 104.200 m2
	<b>1.-Estado edificio</b> Se encontraba en desuso. Actualmente el conjunto se encuentra en demolición por proyecto inmobiliario Parque de los Gasómetros.	<b>2.-Protección patrimonial</b> Sin protección, propuesto en nuevo plan regulador comunal.	<b>3. Acceso a información técnica</b> Completa
<b>4. Particularidades</b>	Se destacan de manera urbana las estructuras de los gasómetros los que marcan el acceso sur a la ciudad, configurando el skyline de la ciudad, y la historia de este conjunto con los aportes a la ciudad. Dentro de sus condiciones urbanas se permiten las industrias molestas e inofensivas por lo que el desarrollo residencial es menor al industrial. Otro aspecto a considerar es el suelo contaminado debido a la producción y almacenamiento de gas en la zona central del terreno, lo que se debe considerar programas de uso discontinuo. Además de que actualmente la misma empresa GASCO ha iniciado un proyecto inmobiliario, el cual contempla un 30% del terreno para uso habitacional, 3,5 hectáreas para un parque de acceso público y equipamiento deportivo y cultural para la zona.		
<b>5. Conectividad y presencia de flujos</b>	No posee estaciones de metros cercanas y la línea férrea y la autopista Ruta 5 actúan más como barreras que como líneas de conexión con este caso. Y la presencia de flujos muy débil debido al carácter aún predominante de infraestructuras industriales.		
<b>6. Cercanía a equipamientos urbano</b>	El sector presenta una carencia de equipamientos complementarios a la residencial encontrando en sus cercanías el Club Hípico, el Parque O'Higgins, Las tornamesas de EFE Maestranza y el Santuario Padre Hurtado.		
<b>7. Déficit de espacios públicos</b>	Accesibilidad hacia áreas verdes débil, posee solo una plaza dentro del sector, además de contar con un fuerte deterioro debido al carácter industrial del barrio, por esto mismo sus condiciones socioculturales son bajas.		
<b>Imágenes exteriores</b> Fuente imágenes: <a href="https://parquedelosgasometros.cl/proyecto/">https://parquedelosgasometros.cl/proyecto/</a>			

#### VOLUMETRÍA




#### CONTEXTO

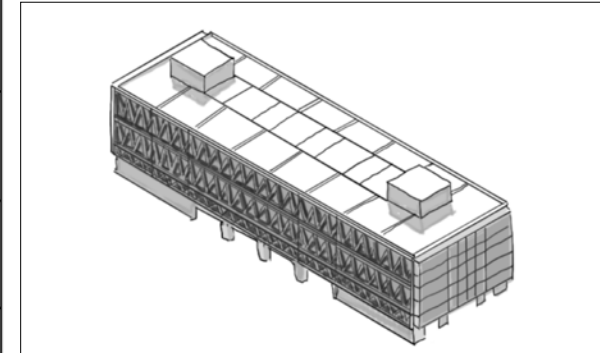


**Anexo 2.** Fichas técnicas de los 3 casos de estudio preseleccionados.

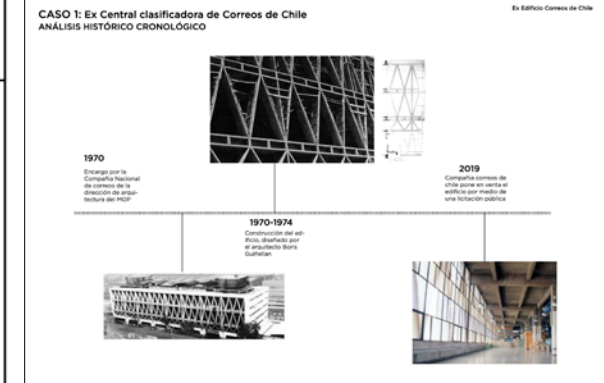
**Fuente:** Elaboración propia (Octubre, 2021).

Ficha caso de estudio preseleccionado			
	<b>Nombre</b> Clasificadora de Correos <b>Código:</b> RT2	<b>Tipo</b> Edificio	<b>Dirección y barrio</b> Exposición 221, Estación Central Barrio Estación
	<b>Arquitecto(s)</b> Boris Guinellam Weissbluth	<b>Año de construcción</b> 1970-1974 <b>Destino</b> Transporte y telecomunicaciones	<b>Calidad jurídica</b> Privada
	<b>Estado de conservación</b> Regular	<b>Materialidad</b> Hormigón armado	<b>Superficie terreno</b> 3.000 m2 <b>Superficie edificada</b> 22.481 m2
	<b>1.-Estado edificio</b> Estuvo en venta con licitación entre el año 2020 y 2021.	<b>2.-Protección patrimonial</b> Sin protección, propuesto en nuevo plan regulador comunal.	<b>3. Acceso a información técnica</b> Completa
<b>Particularidades</b>	El conjunto se encuentra en una importante condición de centralidad urbana. El edificio industrial moderno destaca en su entorno urbano por su altura y su expresión arquitectónica donde se destaca su estructura exoesquelética. El edificio el año 2020 fue licitado para su venta levantando muchas críticas, ya que el edificio fue financiado por el estado (MOP), siendo hoy en día emblemático por sus valores estéticos y espaciales.		
<b>Conectividad y presencia de flujos</b>	Zona con importante afluencia peatonal con el metro y metro-tren ubicado en la Estación Central, además de contar en su cercanía con las terminales de buses, buena red interconectada de buses urbanos. Además de la proximidad con la Autopista General Velásquez y acceso directo a la red férrea. Esto sumado a los equipamientos urbanos ubicados genera un gran flujo durante el día.		
<b>Cercanía a equipamientos urbano</b>	Zona principalmente comercial, encontrando el Barrio Meiggs, el persa estación, el Mall Plaza Alameda y muchos puestos de comercio ambulante. También hay cercanía a equipamientos culturales, educativos y de servicios como el Estadio Víctor Jara, la USACH, la Universidad Santo Tomás y el Registro Civil.		
<b>Déficit de espacios públicos</b>	Actualmente las áreas verdes existentes son bandejonas y plazas duras (Plaza Arica), y donde el espacio público existente se encuentra deteriorado por el uso de estos por automóviles, los camiones de carga y el comercio ambulante. En cuanto a sus condiciones socioculturales si bien por Av. Matucana se encuentran varios museos y centros la Av. Libertador O'Higgins al ser una arteria de gran flujo y debido a al carácter comercial esta relación cultural se ve reducida.		
<b>Imágenes exteriores</b> Fuente imágenes: Elaboración propia			

#### VOLUMETRÍA



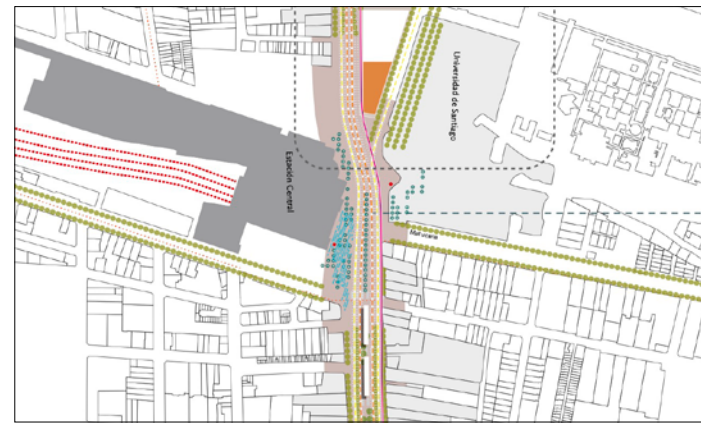
#### CONTEXTO



**Anexo 2.** Fichas técnicas de los 3 casos de estudio preseleccionados.

**Fuente:** Elaboración propia (Octubre, 2021).

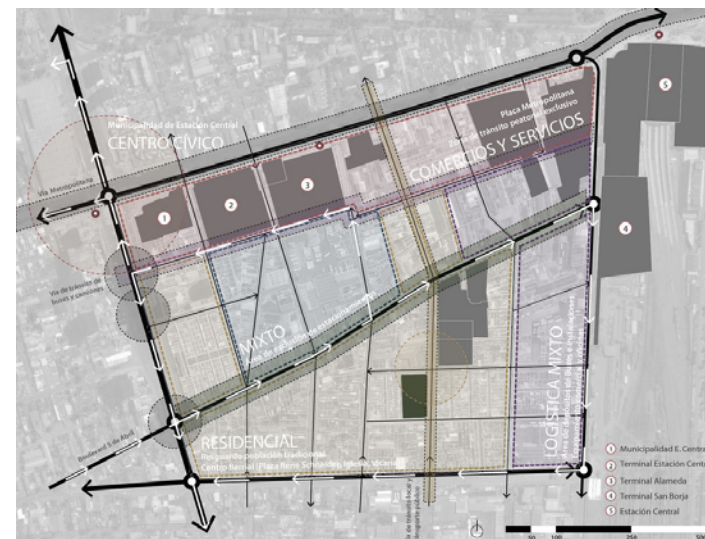
PLANES DE RENOVACIÓN URBANA EN SECTOR DONDE SE UBICA CASO DE ESTUDIO



Anexo 3a. Proyecto Nueva Alameda-Providencia. Nodo Estación Central.  
Fuente: <http://www.amosantiago.cl>



Anexo 3b. Plan Revitalización barrial del polígono del Casco Histórico.  
Fuente: <http://www.bresciani.cl/prbipe-ch-In>



Anexo 3c. Plan Maestro distrito de terminales de buses Estación Central  
Fuente: <http://www.bresciani.cl>

IIP5. CENTRAL CLASIFICADORA DE CORREOS DE CHILE

Exposición 221  
Rol Predial: 575-2

Valor	Atributo	Ptos
URBANO	Imagen	2
	Conjunto	0
	Entorno Patrimonial	1
ARQUITECTÓNICO	Representatividad	1
	Singularidad	1
	Morfología	2
HISTÓRICO	Relevancia	2
	Protección Legal	0
	Registro por especialistas	2
ECONÓMICO	Impacto en el Entorno	2
	Conservación del Entorno	1
SOCIAL	Reconocimiento Comunidad	1
<b>PUNTAJE TOTAL</b>		<b>15</b>



Fuente: Arqmodem [Recuperado de <http://www.arqmodem.com/2017/04/06/caso-no18/>]

Se emplaza en calle Exposición, muy próximo a la Av. Lib. B. O'Higgins, estratégicamente a un costado de la Estación Central de trenes, en una zona principalmente comercial el límite oriente de la comuna. Su destino principal es la clasificación y distribución de cartas y encomiendas.

Diseñado por Boris Guñeman Waissbluth, fue edificado entre 1970 y 1974. Consiste en un único volumen rectangular construido de manera aislada en un terreno rectangular de 3.000 m<sup>2</sup>, paralelo a calle Exposición, en donde destaca el lenguaje arquitectónico de una estructura de alta tecnología, con una fachada donde resalta el uso de la solución estructural en forma de "x".

Anexo 4. Ficha edificio Clasificadora de Correos de Chile, propuesto como Inmueble de Conservación Histórica.  
Fuente: Estación Central. (2020). Estudio de diagnóstico comunal.

