

# MERCADO GASTRONÓMICO INTERCULTURAL

REUSO ADAPTATIVO DE ARQUITECTURA HISTÓRICA MODERNA EN ARICA  
EDIFICIO TERMINAL RODOVIARIO

ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE TÍTULO  
SEMESTRE OTOÑO 2022

ESTUDIANTE KAMILA SERRANO HERAZO

PROFESORA GUÍA MARÍA INÉS BUZZONI

PROFESOR CO-GUÍA JORGE MARSINO PRADO

# MEMORIA

La ciudad de Arica concentra una gran colección de edificios modernos que debiesen ser protegidos y restaurados. El Terminal Rodoviario de Arica es una obra de arquitectura Moderna con una tipología única e identitaria, que por su programa actual no ha tenido el reconocimiento patrimonial suficiente.

Desde las libertades espaciales del Movimiento Moderno, y el reciclaje arquitectónico, se propone convertir el edificio ex Terminal en el nuevo Mercado Gastronómico Intercultural de Arica, potenciando una de sus principales características culturales: su comida local.

El proyecto Mercado Gastronómico pretende integrar una nueva arquitectura al edificio existente mediante un lenguaje en común, pero que sea funcional para sus nuevos requerimientos culturales y públicos. Así, el edificio se convierte en un potencial lugar de encuentro e intercambio entre actores.

Palabras clave: *Movimiento Moderno, espacio público, arquitectura pública, cocina, mercado gastronómico, reciclaje arquitectónico*.est, eum quo optaturestis ut enihilignis velitae volorem quiae quo ipictot

# ÍNDICE

## 00

### PRESENTACIÓN

07 Introducción

### DESDE EL MOVIMIENTO MODERNO

- 11 Arquitectura moderna y funcional
- 12 Arica: Laboratorio de la modernidad en la frontera
- 16 Conservación y adaptación del patrimonio moderno

## 01

### OPORTUNIDAD ARQUITECTÓNICA

- 21 Terminal Rodoviario de Arica
- 26 Arquitectura y libertad

## 02

### ARGUMENTO PROYECTUAL

- 29 Uso, desuso y reuso
- 30 Proyecto integrador
- 31 Proyección futura, ¿Qué pasa con el patrimonio moderno?

## 03

### EL LUGAR

- 34 La identidad local: Cultura Aymara
- 36 El edificio: Infraestructura de gran escala
- 45 Valores y atributos del edificio

## 04

### PROPUESTA

- 47 Mercado gastronómico y cultural
- 48 La cocina colectiva

## 05

### ESTRATEGIAS DE DISEÑO Y PARTIDO GENERAL

- 53 Objetivos / Estrategias
- 55 Las pasarelas: Un paseo en niveles

## 06

### PROYECCIONES Y REFERENCIAS

- 69 Proyecciones
- 70 Bibliografía



## PRESENTACIÓN

### O8 Introducción

#### Objetivos y motivaciones

## INTRODUCCIÓN

Volver a mirar hacia atrás para encontrar nueva arquitectura en lo ya construido es la principal premisa proyectual.

La historia de la arquitectura no es lineal, es un proceso complejo de ida y vuelta en busca de referencias e ideas para volver a crear. Mirar en retrospectiva permite cuestionar desde el presente la evolución de la arquitectura proyectada años atrás. Es en este proceso en el que nace la motivación del análisis, que concentra la exploración proyectual en la arquitectura moderna chilena. Continuando con la línea investigativa de seminario, es que se considera al Movimiento Moderno en la arquitectura como un estilo caracterizado por su funcionalidad y racionalismo, donde la simplicidad del diseño arquitectónico promovió la premisa de una nueva forma de habitar, la revolución de la libertad, donde el edificio funcional permitía toda clase de usos y una vida óptima para el habitante.

Es desde una perspectiva de género que se cuestiona la funcionalidad para quién, cómo y por qué se diseña la arquitectura del Movimiento Moderno, en donde los contenidos de género de los proyectos icónicos del MM en Chile puede ser leído en al menos, dos tipos de espacios representados de manera simbólica en la cocina y la escalera:<sup>1</sup>

1. La cocina, entendida como la esfera doméstica y el rol de los espacios de servicio en las viviendas, comprendiendo que los autores de estos edificios interpretan una funcionalidad propia de los espacios relacionados a las labores de cuidado, como lo son la cocina, la logia, lavanderías, patios de servicio, entre otros.

2. La escalera, entendida como el espacio colectivo, como espacio de redes y organización. Bajo la idea de condensar espacios en la vivienda moderna, es que se comienzan a colectivizar espacios dentro de los conjuntos residenciales que son compartidos por los residentes y puestos en cuestión bajo un análisis de género. Los espacios colectivos corresponden a ciertos lugares de paso que tienen gran importancia para la vida en colectividad, como lo son las escaleras, pasarelas, pasillos, áreas abiertas comunes, etc.

Comprendiendo el simbolismo de los espacios analizados previamente, la investigación se traslada a una escala más grande, poniendo el foco de interés en edificios de escala pública. Pero sin dejar de entender la cocina y la escalera en ellos, con el fin de continuar usando el género como herramienta analítica que reinterpreta la funcionalidad.

<sup>1</sup> Serrano, "La cocina y la escalera: Reinterpretación del discurso funcionalista en el Movimiento Moderno desde una perspectiva de género".

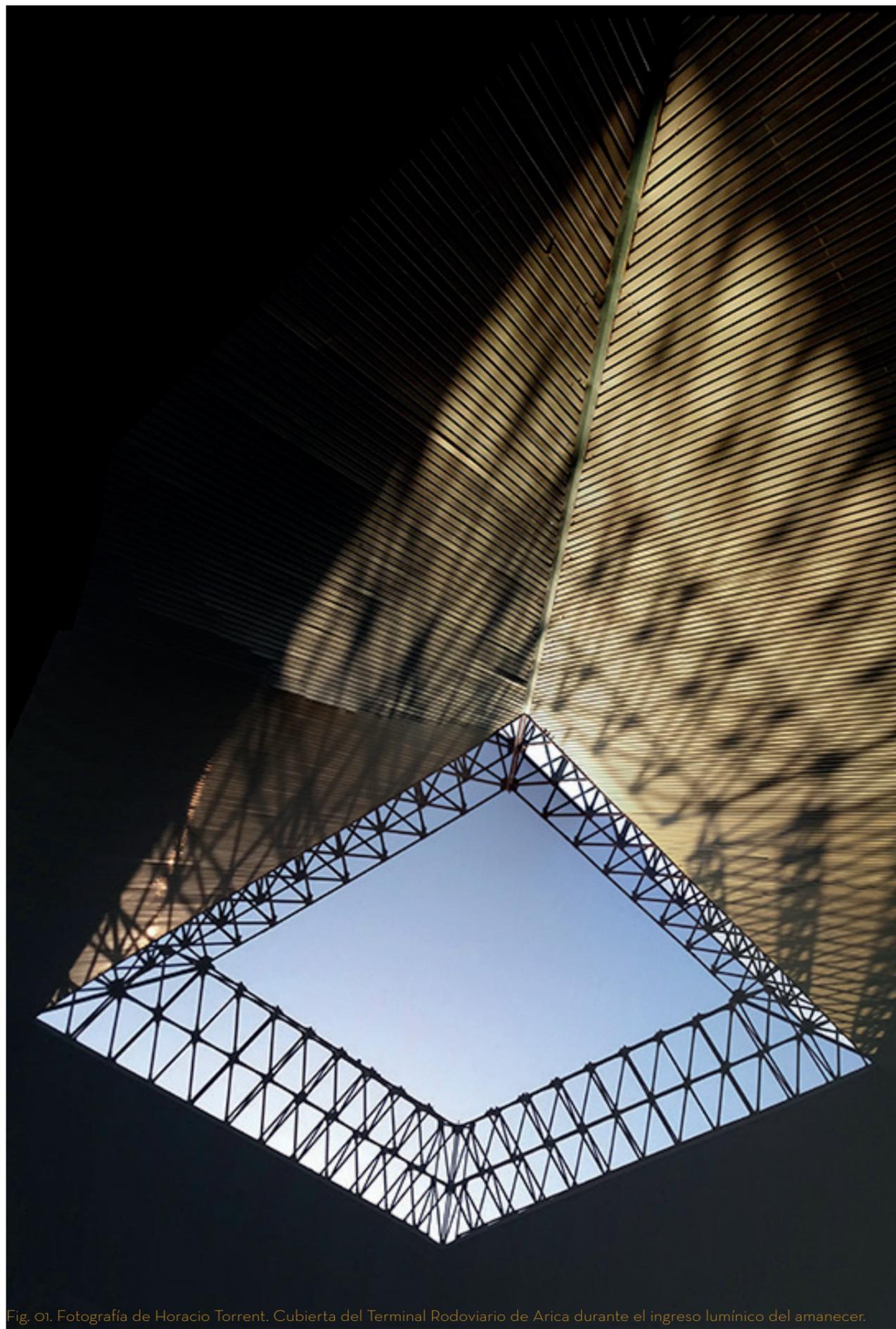


Fig. 01. Fotografía de Horacio Torrent. Cubierta del Terminal Rodoviario de Arica durante el ingreso lumínico del amanecer.

Es en los procesos de configuración urbana que han tenido las ciudades chilenas, que es posible identificar edificios públicos modernos que evocan los lineamientos de diseño de la época, presuponiendo ciertas relaciones espaciales y una adaptación del habitar a sus nuevas reglas, sin embargo muchos de los edificios concebidos durante la modernidad no lograron adaptarse a las exigencias de su uso contemporáneo, quedando obsoletos, ya sea en desuso o bien subutilizados. Muchos de ellos están descuidados y contemplan programas que no aportan a su funcionalidad.

Con esta consideración reciente, es que el proyecto buscará poner en valor el conjunto de edificios modernos levantados en la ciudad de Arica, que por su calidad, diversidad y arraigo en la identidad local, otorgan una oportunidad de rescate y resignificación para una ciudad que enfrente problemáticas de crecimiento poblacional y altos índices de inmigración.

A partir del catastro de edificios modernos ariqueños, y una constante comparación teórica con el Movimiento Moderno en otros países, se pretende desmontar el proceso de proyecto pensado por sus arquitectos para luego proponer una propia postura: crítica, observadora y re-inventada. Re-interpretar la teoría arquitectónica con un filtro de análisis basado en la funcionalidad de un edificio de estudio es el objetivo principal para crear un proyecto que en su operación se hará cargo de nuevas necesidades: Un edificio que sea inclusivo, articulador e intercultural como la misma ciudad, donde se integren diferentes etnias, razas, grupos sociales, y se ponga en valor una perspectiva de género en el diseño mismo, hasta donde su propia arquitectura histórica se lo permita.



# 00

## DESDE EL MOVIMIENTO MODERNO

- 11 Funcionalidad arquitectónica moderna
- 12 Arica: Laboratorio de la modernidad  
Junta de adelanto de Arica
- 16 Conservación y re-adaptación del patrimonio moderno

## LA FUNCIONALIDAD ARQUITECTÓNICA MODERNA

Cuando se comienza a gestar el Movimiento Moderno surgen con fuerza vanguardias encargadas de transformar la manera de hacer arquitectura que, hasta ese entonces, significó una ruptura respecto a sus teorizaciones pasadas. La nueva forma de hacer, materializar, abstraer y producir arquitectura ahora está condicionada a su forma más sustancial y depurada. La funcionalidad de la obra significa despojarse de lo que ya no es útil, dejando de lado el ornamento para concentrar los esfuerzos en la pureza de los elementos que hacen la obra arquitectónica.

En cuanto al espacio arquitectónico, este se comienza a definir por su función, mientras Le Corbusier preconizaba “...Se llegará a la casa-herramienta, a la casa en serie accesible a todos, sana, incomparablemente más sana que la antigua (moralmente también) y bella, con la estética de las herramientas de trabajo que acompañan nuestra existencia.”<sup>2</sup> se gestaba una nueva forma de habitar. Le Corbusier introduce la máquina de habitar, una manera sintética de concebir la vivienda como una máquina, donde los espacios son funcionales, modernos y muy sustanciales en su expresión<sup>3</sup>. Ésta corriente arquitectónica europea se expandió mundialmente desencadenando diferentes expresiones modernas de arquitectura, que hoy en día tienen un valor monumental y significativo para la arquitectura contemporánea que se gesta hoy en día.

De manera entusiasta, los arquitectos en los años 60’ se preparaban para la ciudad del futuro, la ciudad maquinizada y estandarizada, estandarización muy cuestionable desde un análisis contemporáneo de concebir un sujeto universal. Si bien no se pretende cuestionar la funcionalidad, si no explorar sus capacidades proyectuales, es importante considerar que reinterpretar el discurso funcionalista del Movimiento Moderno es dar cuenta de necesidades actuales inclusivas, feministas y con el género como categoría analítica. Un filtro de análisis acorde a la sociedad actual y realista.

Éste análisis aplicado a la funcionalidad de edificios de uso público es lo que en seminario se planteó simbólicamente como la escalera. La utopía con la que arquitectos (masculinos en general) diseñaron el espacio público asociado a edificios fue notable. Se construyeron pasarelas, escaleras exteriores, jardines y patios de circulación que en su mayoría hoy no están utilizables. Puede ser que la sociedad no está preparada para una mantención de estos espacios de interacción entre lo público y privado, o puede ser que su diseño nunca se adaptó a las condiciones de una ciudad que crecía rápidamente en torno a una industria cada vez más automotriz que ya no requería el caminar ni deambular como desplazamiento primordial.

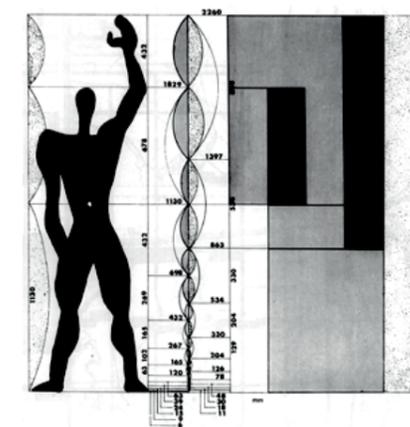


Fig 02. **El Modulor. Sistema de medidas a escala humana** creado por Le Corbusier a partir de la proporción áurea. (Le Corbusier, 1953).



Fig 03. **Pasarelas San Borja** Fotografía actual de pasarelas en desuso y clausuradas. Propuesta arquitectónica de “La Remodelación Torres San Borja” Santiago de Chile. (Oficina BVCH, 1970-1973).

<sup>2</sup> Le Corbusier, Hacia una arquitectura. 1923.

<sup>3</sup> Serrano, “La cocina y la escalera: Reinterpretación del discurso funcionalista en el Movimiento Moderno desde una perspectiva de género”.

## ARICA: LABORATORIO DE LA MODERNIDAD EN LA FRONTERA

**“La modernidad importada...es, en definitiva, el producto de una superestructura ideológica que nos enseñó a ver nuestra realidad -de la cual forma parte indisoluble esa modernidad importada- con otros ejes que los nuestros.”<sup>1</sup>**

A mediados del siglo XX, Chile comenzada a recibir la influencia moderna. Una modernidad que fue controversial en su valorización de calidad arquitectónica y develaba la construcción identitaria propia de una arquitectura chilena, como plantea Humberto Eliash y Manuel Moreno. El proceso de modernización, acompañado de fenómenos naturales, crisis políticas y procesos sociales dio paso a la vanguardia que llegó para quedarse. En un contexto sociopolítico centralizado en la capital santiaguina, el presidente Carlos Ibáñez del Campo, en su mandato entre 1952 y 1958, impulsó un plan de desarrollo para dos ciudades extremas de Chile: Arica y Punta Arenas<sup>2</sup>, que consistía básicamente en la descentralización de la administración del territorio chileno para dotar de poder a ciudades extremas. Esto permitió que en la ciudad ariqueña se fundara un verdadero laboratorio de modernidad. Al dotar a Arica de facultades decisivas en el crecimiento de la ciudad, se comenzó a invertir en el desarrollo y calidad de arquitectura, así como también en la planificación general de Arica y sus factores condicionantes: ciudad fronteriza de constante intercambio cultural.

Éstas nuevas políticas de promoción de desarrollo pusieron a la arquitectura en un plano protagónico, donde la arquitectura moderna poseía un sentido proyectual capaz de dar legibilidad a la acción política.<sup>3</sup> La estrategia buscaba promover el desarrollo regional, hasta ahora olvidado. En 1953 se creó el Puerto Libre, que permitió una explosión demográfica producto de la libertad económica y dotación de poder adquisitivo de la ciudad, pues se eximía de impuestos de importación y tasas de desembarque a los productos que ingresaran al país por Arica, lo que permitió invertir dichos recursos en el mismo desarrollo planificador de la ciudad. Este nuevo plan de inversiones motivó la creación de arquitectura significativa, a cargo de dos asociaciones nuevas: La sociedad Modernizadora de Arica (SMA) y luego por la Junta de Adelanto de Arica (JAA), institución creada en 1958 hasta 1976 que gestionó y financió obras de arquitectura moderna, en conjunto con la recientemente creada CORMU.

<sup>1</sup> Eliash, Humberto. *Arquitectura y modernidad en Chile. 1925 - 1965 Una realidad múltiple*, 1989. Pág. 11.

<sup>2</sup> Galeno-Ibaceta, “Arica, la Junta de Adelanto y las convergencias del brutalismo”.

<sup>3</sup> Torrent, Faúndez, y Ruiz, “Siete grados de libertad: Políticas, arquitecturas, arquitecturas políticas. Arica en la larga década del sesenta.”

## SOCIEDAD MODERNIZADORA DE ARICA Y JUNTA DE ADELANTO DE ARICA

A cargo de la JAA, la ciudad comienza a crecer y planificarse con sucesivas obras de carácter público y privado que dotaron a la ciudad de inmuebles espectaculares. Y no solamente eso, sino que también adelantó los estudios para el plan regulador de la ciudad y la implementación de equipamiento y edificios públicos. La arquitectura moderna permitió configurar un ambiente urbano en el entorno tropical del desierto, donde otras obras de igual calibre comienzan a proyectarse. El estadio Carlos Dittborn para el Mundial de fútbol de 1962, el Casino de Arica, la piscina Olímpica, el Terminal Rodoviario de Arica, o los diferentes Campus universitarios como el Campus Saucache de la Universidad del Norte o el Campus Velásquez, sede de la Universidad de Chile.

La Sociedad Modernizadora de Arica elige en 1955 a la oficina de Carlos Bresciani, Héctor Valdés, Fernando Castillo y Carlos García (BVCH) para proyectar el Conjunto Habitacional Estadio, una de sus primeras obras como oficina brutalista antes de diseñar conjuntos residenciales modernos y santiaguinos de vanguardia como la Unidad Vecinal Portales y Torres San Borja. Que una oficina tan importante proyectara en la ciudad, ya era un avance significativo.

Sin duda la arquitectura durante el periodo dorado de Arica es actualmente una reliquia de una ciudad que perdió su importancia con el cambio administrativo del país durante la dictadura militar. Ahora bien, el nuevo imaginario que dejó la modernización y el brutalismo en el norte chileno se compone de obras robustas y visionarias en un contexto geográfico desértico, costero y fronterizo, que refleja el estado del arte de una producción chilena muy comprometida con la corriente arquitectónica para aportar al Movimiento Moderno, la última expresión de modernidad digna de analizar y repensar.

Dichas obras arquitectónicas se pueden comprender en dos ámbitos generales, atendiendo también a la categorización simbólica de la cocina y la escalera: Conjuntos residenciales y edificios públicos, que varían en sus vigencias, conservación y actuales usos. Por ejemplo, la mayoría de los conjuntos residenciales de diversa tipología como lo son las poblaciones (Juan Noé, Radio el Morro, Alejandro Azolas, etc), los edificios (Edificio Lastarria) o conjuntos habitacionales (Estadio) continúan siendo usados como tal, pero con un visible desgaste en su diseño inicial, sobretudo en la calidad del espacio público dispuestos para sus residentes.

Si bien en un comienzo las poblaciones fueron una medida de emergencia frente a un desmesurado crecimiento poblacional y se ubicaron en las afueras de la ciudad, hoy en día se encuentra inmersas en el centro, pues la ciudad sigue creciendo hacia los cerros, reubicando estratégicamente la residencia en la ciudad.



Fig 04. Logo Junta de Adelanto de Arica, que operó desde 1958 a 1976.



Fig 05. Conjunto Habitacional Estadio, maqueta de conjunto / Archivo Héctor Valdés en Arica, la Junta de Adelanto y las convergencias del brutalismo.



Fig 06. Edificio Lastarria, Gastón Saint Jean, Patricio Moraga y Jorge Vallejos (1958) / Archivo Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, fotografía actual.

## ARQUITECTURA MODERNA EN ARICA DURANTE 1955 - 1970

Por otro lado, los edificios de carácter público varían en su conservación según su uso: Recintos educacionales han perdurado mucho mejor en el tiempo versus edificios de carácter deportivo/recreativo o cultural. El Campus Saucache y Campus Velásquez de la Universidad de Tarapacá han sido restaurados y constantemente mejorados, ampliando los campus según la demanda y construyendo edificios nuevos que se relacionan con los antiguos en un mismo recinto.

Paralelo a este desarrollo, algunos edificios públicos de equipamiento como el Hospital Juan Noé o el Estadio Carlos Dittborn también han tenido una mantención durante los años, estando funcionales y bien conservados en su arquitectura. Lo mismo sucede con balnearios o la Isla del Alacrán, recientemente cerrada a todo vehículo y solamente permitido el paso peatonal para su mejor conservación y aporte al turismo ariqueño.

Sin embargo hay situaciones más vulneradas, como la gran Piscina Olímpica de Arica o el Casino Municipal, recintos que se encuentran cerrados y en abandono, con muy poco interés en su restauración y próximo uso. Y entre otros ejemplos de interés, está el edificio del Terminal Rodoviario de Arica, que con su arquitectura única y no tipológica continúa funcionando con la misma capacidad diseñada en 1976, pero con una demanda muchísimo más alta, lo que se refleja en el desgaste del inmueble y su funcionamiento.

La relevancia de relatar la vigencia y estado de las obras arquitectónicas está en su importancia en la configuración de la ciudad, pues la mayoría de las edificaciones ariqueñas fueron desarrolladas bajo la corriente del Movimiento Moderno y aportan significativamente a un relato histórico que sustenta un proyecto en un edificio Moderno.



Fig. O6 a 18 de izquierda a derecha y arriba a abajo: Edificio de servicios públicos de Arica / Arquitecto desconocido (1965). Conjunto Habitacional El Estadio: Viviendas con patio / Arquitectos BVCH (1956). Campus Saucache Universidad del Norte, sede Arica / Arquitectos Eduardo Garretón y Hernán Calvo. (1966). Piscina Olímpica de Arica y su estructura para saltos ornamentales y rampa de acceso./ Arquitecta(o)s Alicia Meza, Nelson Berthelon y Sergio Román (1972). Edificio Plaza Arica / Arquitecto Gastón Saint Jean (1960). Terminal Rodoviario de Arica / Arquitectos Raúl Peregrin y Pablo de Carolis (1976). Campus Velásquez Universidad de Chile, sede Arica / Arquitecto Mauricio Despouy Recart (1966).

## CONSERVACIÓN Y RE-ADAPTACIÓN DEL PATRIMONIO MODERNO

¿Qué sucede cuando una obra ya no funciona como fue proyectada en su origen? ¿Cuándo en factor del tiempo y descuido, se puede la calidad de lugar singular que promovía en un comienzo?

El enfoque está en los edificios públicos y masivos. Donde resulta interesante estudiar cómo se integran a la ciudad y por qué son objeto de análisis temporal. Las grandes estructuras como la Piscina Olímpica, el Estadio de Arica, o el mismísimo terminal Rodoviario contemplan una relación muy estrecha entre usuario y edificio, son casos particulares donde la preexistencia se dota específicamente para dicha actividad y su propuesta a futuro consiste en restaurar lo ya existente para seguir siendo lo mismo. ¿Cuándo deja de ser el edificio?

Particularmente en Arica, la Municipalidad ha dado especial protección a los edificios modernos, categorizándolos como inmuebles de conservación histórica en su mayoría, pero aún así dichos edificios no han tenido el cuidado correspondiente para perdurar en buen estado en el tiempo, volviéndose una de las problemáticas a tratar en el proyecto planteado. Y pese a que es reconocido el periodo arquitectónico de la Junta de Adelanto, el foco de la ciudad está en el crecimiento poblacional ilegal, erradicando tomas de cerros y no dedicando los recursos a la restauración o mantención de edificios modernos históricos.

Cuando las ciudades crecen, se adaptan y reacondicionan sus espacios según las necesidades, los edificios viejos continúan siendo viejos. Significa enfrentarse a obras singulares construidas hace más de 50 años que aún luchan por integrarse en sus programas, pero no han sido protegidas como debiesen, por su carácter arquitectónico de valor. La obra arquitectónica trasciende, y con ella también su territorio. Los escenarios cambian y la obra de adapta, o viceversa. Por ello es pertinente que la readaptación sea la herramienta por utilizar.

El concepto utilizado de re-uso adaptativo se refiere a la reutilización de edificios, activos o en desusos, debido a las oportunidades que su estructura permita y así, trabajar en la conservación del conjunto con la aplicación de nuevos programas, sin convertirlos en museos de sí mismos. La forma de llegar al problema en su origen, es a través del reciclaje arquitectónico. Y si bien es la forma de acción, la base sustancial es la obra, que no es mera coincidencia, si no una selección basada en su funcionalidad actual como la planificada, su belleza arquitectónica, y sus posibilidades de readaptarse a su condición de hito arquitectónico histórico.

A continuación un listado de inmuebles de conservación histórica, zonas y monumentos históricos modernos elaborados durante la Junta de Adelanto:<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ordenanza Local, materias sobre la Modificación Plan Regulador Comunal de Arica, Abril 2017 / Modificación 2021

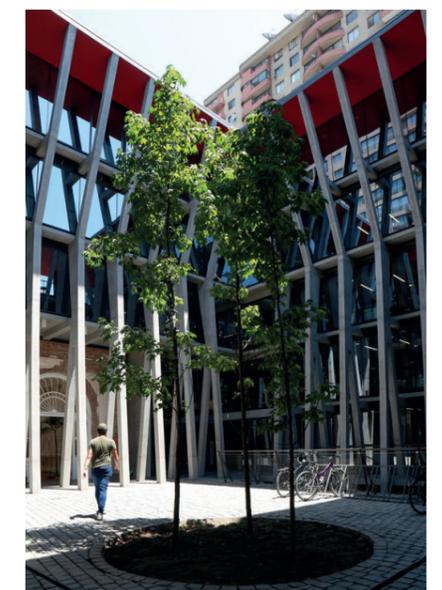
| Nombre / Denominación actual   | Dirección                          |   |
|--------------------------------|------------------------------------|---|
| Casino Municipal de Arica      | General José Velásquez 955         | <b>Inmueble de Conservación Histórica (ICH)</b> |
| Campus Saucache (UTA)          | 18 de Septiembre 2222              |   |
| Campus Velásquez (UTA)         | General José Velásquez 1775        |   |
| Hotel Plaza Colón              | San Marcos 261                     |   |
| Hospital Juan Noe              | 18 de Septiembre 1000              |   |
| Estadio Carlos Dittborn        | 18 de Septiembre 2000              |   |
| Edificio de Servicios Públicos | Arturo Prat 305                    |   |
| Piscina Olímpica               | Las Dunas 3152                     |   |
| Liceo Politécnico A-2          | 18 de Septiembre 2221              |   |
| Terminal Rodoviario            | Diego Portales 948                 |   |
| Edificio Plaza (Ex JAA)        | 7 de Junio 190                     |   |
| Población Ex Estadio           | José Victorino Lastarria           | <b>Zonas de Conservación Histórica (ZCH)</b>    |
| Isla del Alacrán               | Decreto: DS 00929 del 23. 11. 1977 | <b>Monumentos Históricos</b>                    |

En síntesis, el reciclaje arquitectónico pareciese ser la mejor herramienta disponible para las(os) arquitectas(os) contemporáneas(os) para afrontar la decadencia de los edificios viejos, teniendo resultados destacables y referentes icónicos de re-adaptación patrimonial, como lo es la restauración del Palacio Pereira a cargo de Cecilia Puga, Paula Velasco y Alberto Moletto en Santiago de Chile, inaugurado el 2019. En palabras del equipo:

**“Asimismo, el Palacio Pereira mantendrá su uso ciudadano planificado a través de una cartelera pública con foco en la difusión y promoción del patrimonio cultural... El objetivo fue recuperar el edificio existente y al mismo tiempo crear una obra nueva que conviviera de manera armónica con esta construcción y entorno.”<sup>2</sup>**

Como plantean los autores de la restauración, el objetivo debe ser que la obra nueva siempre converja de forma armónica con lo existente, el diálogo entre lo nuevo y lo viejo puede llegar a ser una obra arquitectónica exitosa y destacada.

Fig. 19. Fotografía interior Palacio Pereira, fotografía María González / Archdaily.



<sup>2</sup> Palacio Pereira / Cecilia Puga + Paula Velasco + Alberto Moletto / Visitado en Archdaily el 08/06/2022.

## EDIFICIOS PÚBLICOS Y EDUCACIONALES

01. **Terminal Rodoviario** / Arquitectos Raúl Peregrini y Pablo de Carolis. (1967)
02. **Campus Velasquez Universidad de Tarapacá** / Arquitecto Mauricio Despouy (1966)
03. **Estadio Carlos Dittborn** / Arquitectos Bresciani, Valdés, Castillo y Huidobro (1962)
04. **Liceo Politécnico de Arica A2** / Arquitecto municipal Jorge Gajardo (1969)
05. **Sede regional del Banco de Crédito e Inversiones** / Arquitectos Bolton, Larraín, Prieto, Lorca. (1966)
06. **Casino municipal Arica** / Arquitecto Gastón Saint-Jean, Bresciani, Valdés, Castillo y Huidobro.
07. **Piscina olímpica Arica** / Arquitecta(o)s Alicia Meza, Nelson Berthelon y Sergio Román (1972)
08. **Campus Saucache Universidad de Tarapacá** / Arquitectos Eduardo Garretón y Hernán Calvo (1967)
09. **Edificio Plaza Colón** / Arquitecto Gastón Saint Jean, (1961)
10. **Edificio Servicios públicos** / Arquitecto Raúl Marín Moreno (1966)
11. **Hostería de Arica** / Arquitecto Gastón Saint Jean (1956)
12. **Balneario La Lisera** / Arquitecto Gastón Saint Jean (1962)
13. **Hospital Juan Noé** / Arquitecto Eduardo Vásquez (1967-70)
14. **Puerto comercial de Arica** / (1966)
15. **Isla del Alacrán** / Arquitectos municipales (1964)
16. **Planta de Yacimientos Petrolíferos Bolivianos** / (1955)

## CONJUNTOS HABITACIONALES

17. **Colectivo Yungay Arica** / Arquitecto Ricardo Pulgar
18. **Suburbanización La Lisera** / Arquitecto Gastón Saint Jean (1970)
19. **Población Juan Noé** / Arquitecta(o)s Gloria Rebolledo y Hernán Rivera. (1960)
20. **Población San José** / Arquitecta(o)s Gastón Saint Jean, Patricio Moraga, Jorge Vallejo y Federica Frank. (1961)
21. **Población Radio el Morro** / Arquitectos Sergio Moreno, Walterio González (1971)
22. **Población Simón Bolívar** / Arquitectos Hermógenes Pérez y Nelson Berthelo. (1968)
23. **Población Alejandro Azolas** / Arquitecto Hermógenes Pérez. (1968)
24. **Población Pucará** / Arquitectos Juan Galleguillos, Hernán Rodríguez y Florentino Toro. (1968)
25. **Población Chungará** / Arquitectos Anselmo Trepiana y Sergio Román (1971)
26. **Conjunto habitacional Estadio** / Arquitectos BVCH (1956)
27. **Población Chinchorro** / Arquitectos Bresciani, Valdés, Castillo y Huidobro, junto a Arnello, Lorca y Jordán. (1955)
28. **Población O'higgins**
29. **Edificio Istarria** / Arquitectos Gastón Saint Jean, Patricio Moraga y Jorge Vallejo. (1958).

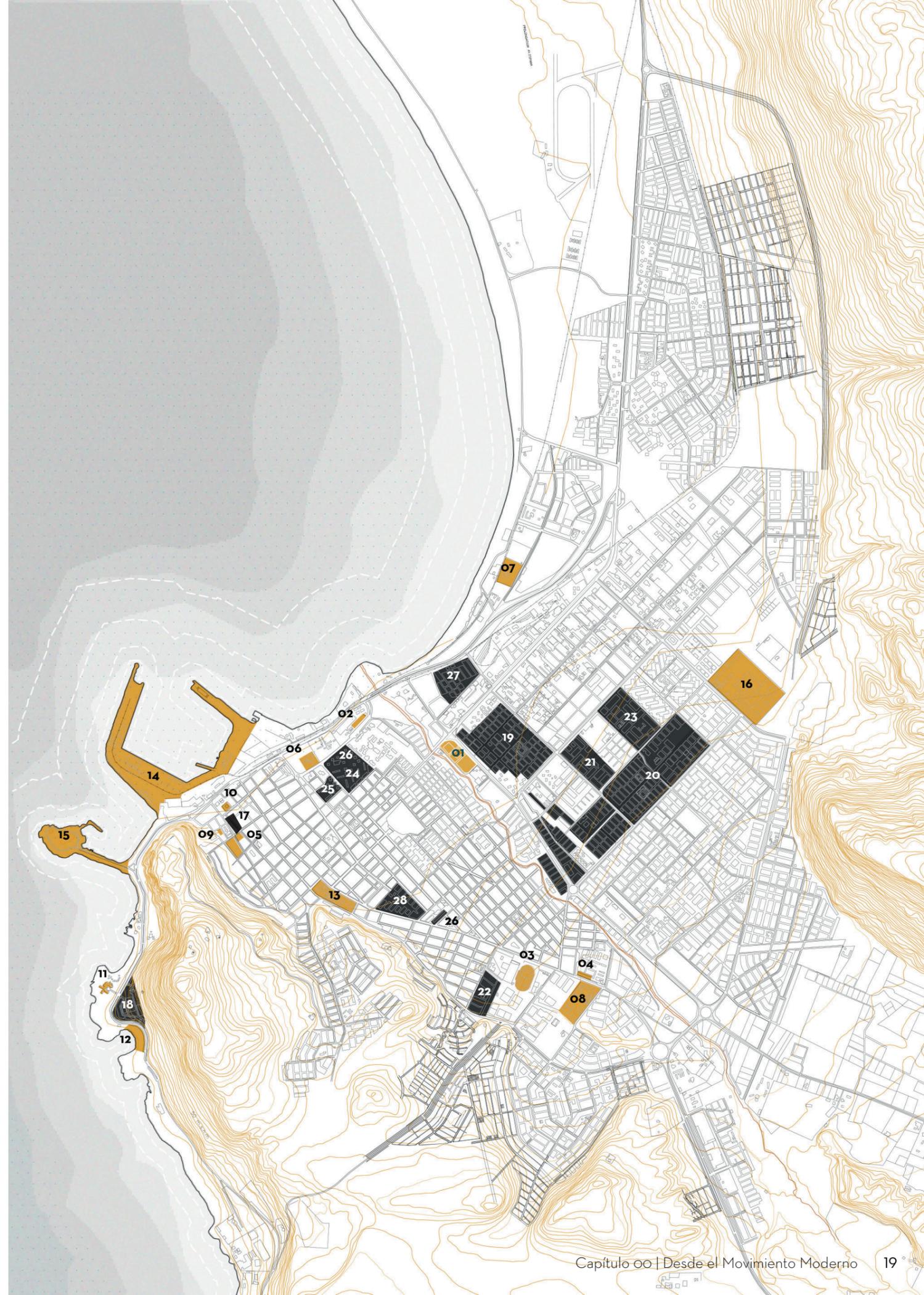
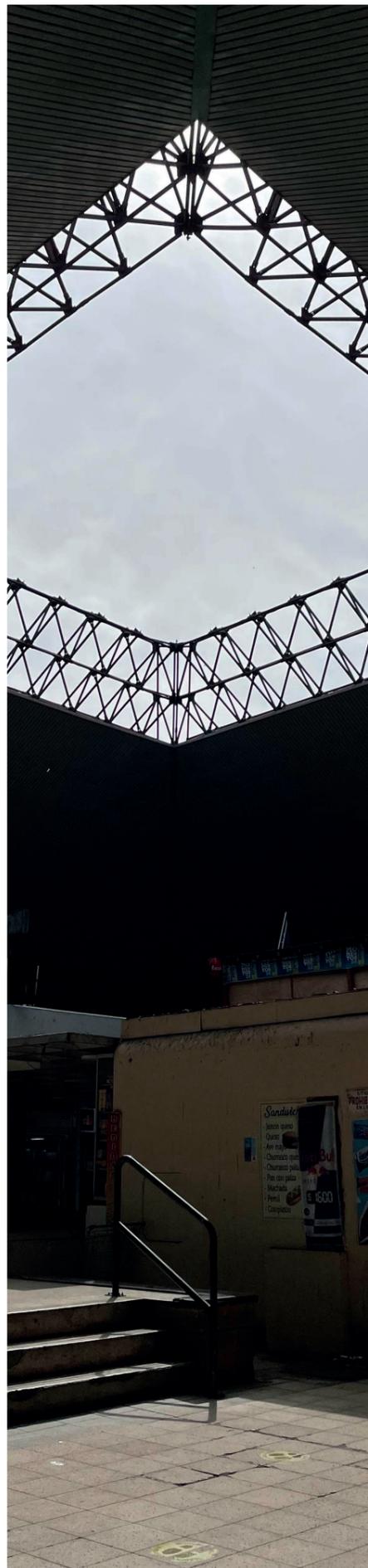


Fig. 20 Planimetría de elaboración propia en base a ubicación de proyectos modernos, principalmente recopilados de publicaciones de Horacio Torrent.



# 01

## OPORTUNIDAD ARQUITECTÓNICA

- 21 Terminal Rodoviario de Arica
  - Expresión magistral del estado del arte
  - Externalidades del proyecto actual
- 26 Arquitectura y libertad
  - Obra de transición en un escenario político, urbano y social



Fig 21. **Terminal Rodoviario de Arica** / Archivo Revista Auca 1976.

### TERMINAL RODOVIARIO DE ARICA

No es la primera ni la última vez que se pone atención al Terminal Rodoviario de Arica. Este edificio reúne las características físicas para ser considerado el cúlmine de la arquitectura moderna chilena, con una expresión brutalista e icónica que no lo deja pasar desapercibido. La belleza del inmueble está en su simpleza: una planta libre y una cubierta única que envuelve todo el espacio. como plantea el ensayo Siete grados de Libertad:

***“La indeterminación de la planta por la estructura portante de la cubierta puede ser considerada uno de los mayores grados de libertad en el proyecto de arquitectura. Asegura tanto la variabilidad en el uso y en la disposición de las áreas del programa como una adecuación a las dinámicas de los usuarios”***<sup>3</sup>

El proyecto fue producto de un concurso nacional en 1971, donde participaron 12 propuestas, un convenio de la JAA que financió la obra junto a la Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) para dar lugar al necesario terminal terrestre ariqueño. Diseñado por los arquitectos Pablo de Carolis y Raúl Peregrini<sup>4</sup>, asociados a Yolanda Schwartz, según el historiador Osvaldo Cáceres.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Torrent, Faúndez, y Ruiz, “Siete grados de libertad: Políticas, arquitecturas, arquitecturas políticas. Arica en la larga década del sesenta.”

<sup>4</sup> Carolis, Pablo de; Pellegrini, Raúl, “Terminal de buses de Arica”, revista AUCA, nº32, 1977, p.47

<sup>5</sup> Galeno-Ibaceta, “Arica, la Junta de Adelanto y las convergencias del brutalismo”.

## REGISTRO FOTOGRÁFICO EDIFICIO TERMINAL RODOVIARIO<sup>1</sup>

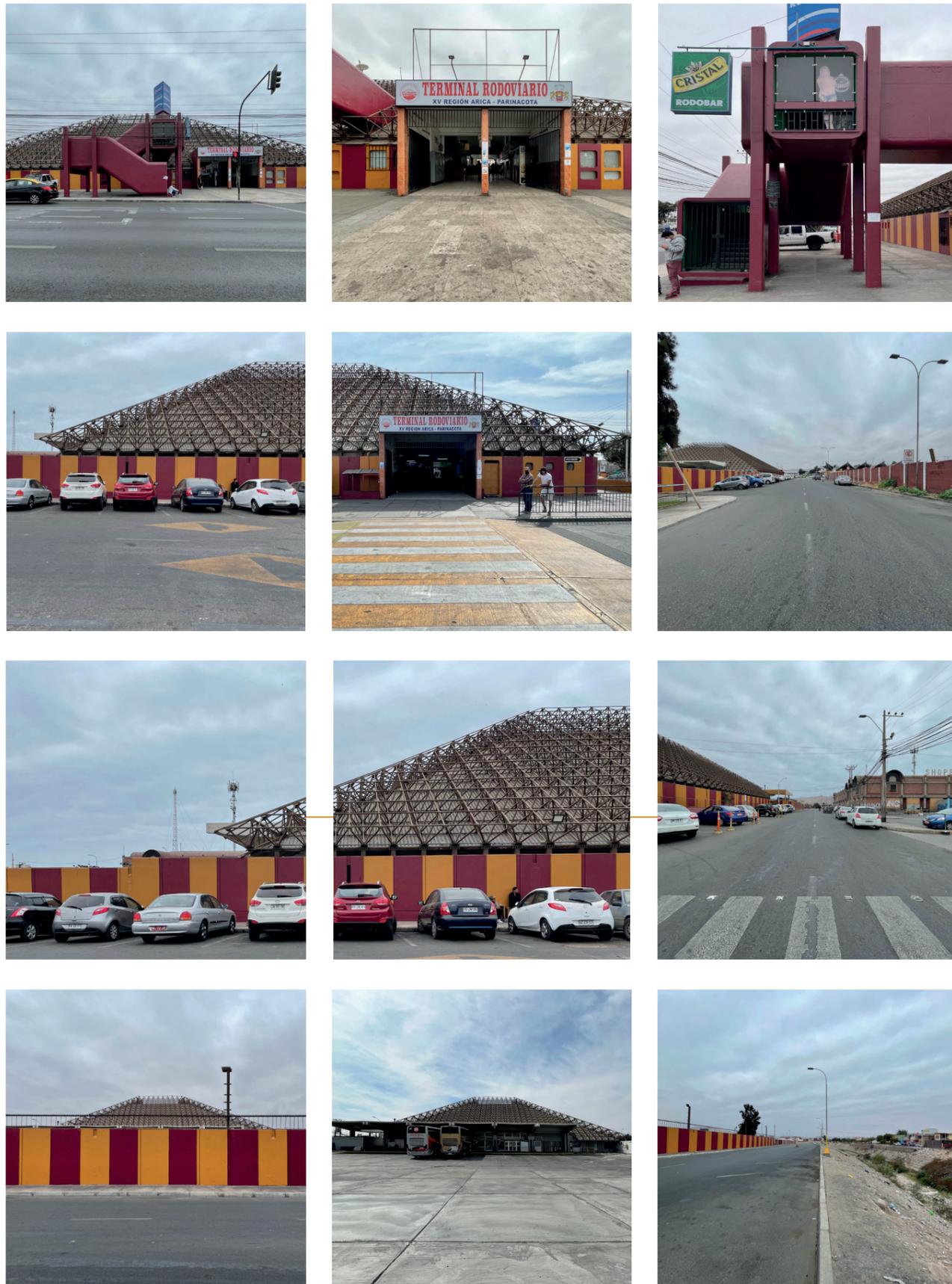


Fig. 22 a 33. Fotografías de elaboración propia. Obra visitada el día 02/06/2022 y 04/06/2022.

La ingeniería a cargo de Sergio Rica, Julio Chesta y Guillermo Moreno, siendo construido por la constructora Eco norte S.A, estando la obra terminada en 1976.

Su diseño se compone de estructuras de hormigón armado para la base perimetral del primer nivel, mientras que la cubierta es una pirámide truncada de estructura metálica estereométrica que define su altura y visibilidad como hito en la ciudad. Desde su acceso por Av. Diego Portales, se visualiza una escalera cubierta, un acceso a un restaurante en el interior del segundo piso, mientras que la planta noble mantiene su altura al nivel de los buses. Su interior es utilizado como planta libre, donde se distribuyen pequeños módulos comerciales, oficinas de empresas de transporte, zonas de espera, administración y control aduanero, baños en un subterráneo y hacia su "patio" se prolonga la marquesina de hormigón que protege a pasajeros y buses.



Fig 34. *La gran cubierta* / Kenzo Tange en Exposición universal de Osaka, 1970. Como referencia internacional de la influencia modernista/metabolista para la cubierta del Terminal Rodoviario Arica

### EXTERNALIDADES DEL PROYECTO ACTUAL

Por más que la obra concentre tal riqueza arquitectónica, no es posible aislarla de su territorio. El Terminal, emplazado entre el corredor del Río San José y la calle más concurrida de la ciudad: Av. Portales, siempre concentra a su alrededor muchísimas actividades sociales: intercambio de turistas, migración, ventas comerciales, y toda una dinámica de lugar muy activo dentro de la ciudad. Y siempre ha sido así, desde su creación, obviando que al otro lado de la calle están ubicadas poblaciones residenciales ariqueñas. Hay una situación pertinente de estudio en cuanto al impacto del terminal en su ubicación céntrica y el edificio como obra que lo alberga.

El Terminal Rodoviario en su temporalidad, ha perdido la iconicidad arquitectónica con la que fue creado. Como soluciones temporales a su desgaste obvio con el paso de los años, la ciudad ariqueña ha improvisado su mantención: capas de pintura, rellenos en el hormigón, y una situación muy decadente en su organización interior.

Es cierto que su programa como terminal, condiciona al 100% la vida del edificio, y quizás es el factor más relevante de este análisis. ¿Qué pasaría con el edificio si ya no fuese Terminal Rodoviario?

El Terminal Rodoviario hoy en día presenta más problemas que beneficios para la ciudad, pese a que su arquitectura e historia está incluido en el listado de inmuebles de conservación histórica (ICH). Es catalogado como lugar de interacción social, peligroso, descuidado y desprotegido, y por su entorno inmediato entre el río (al cual da la espalda y se cierra completamente) y recintos industriales no es un lugar agradable ni favorable para ser un ingreso a la ciudad, también, es considerable que continuo al terminal se ubica el Centro Comercial abandonado, que solamente propicia sus externalidades negativas. Hay intenciones por parte del Municipio de Arica, de reubicar el Terminal de Buses, internacional y nacional, lo que involucra al actual Terminal Rodoviario y su aldeaño, el internacional que pasará a ser llamado: Terminal de Buses Integrado de Arica. El traslado supone ser más cerca de la Ruta 5 Sur, propiciando el ingreso más accesible

a turistas y migrantes que ingresan al territorio ariqueño desde Chile y desde Perú o Bolivia.<sup>6</sup>

**Dar cuenta de que hay una problemática subyacente a las externalidades negativas del entorno de la obra arquitectónica permite tomar decisiones sobre su re-uso adaptativo, nuevamente cuestionando las posibilidades del lugar si ya no fuera terminal.**

En material de Plan Regulador Comunal de Arica, a fecha de enero de 2021, se adoptó un acuerdo por el concejo comunal de cambiar la zonificación y usos de suelo del terreno destinados a ZONA ZI (de infraestructura) a ZONA ZMC-1 (zona de corredor mixta), asimilándola a la normativa de su contexto inmediato. El objetivo de esta nueva zonificación es propiciar el proceso de renovación y consolidación de los bordes de los corredores presentes en el interior de la ciudad (ambos costados del Río San José). Se favorece la mixtura de usos, y el uso de suelo para comercio, cultura, deporte, educación, esparcimiento, salud, seguridad, y servicios sociales. También, se definió la zona de corredor COMO ZE-PU, Zona Especial Parque Urbano.<sup>7</sup>

Reuniendo los antecedentes, el Terminal Rodoviario ya no utilizará más el lugar que ha tenido históricamente, dejando un predio y edificio icónico moderno en desuso, que, favorecido por el nuevo plan regulador de Arica, le permitiría aportar a la ciudad en otras materias, conservando su grandeza arquitectónica para abarcar problemáticas actuales y necesidades de su entorno inmediato.

Esto es una oportunidad de reuso, de reciclaje arquitectónico y de propuesta estratégica para continuar aportando a la reactivación y renovación de la ciudad.

Ahora bien, es ambicioso proponer un proyecto desde cero en una obra preconcebida. Sin duda el estudio de su impacto a nivel urbano y local debe ser minucioso para dar luces de las posibilidades proyectuales del edificio moderno.

Por ello, es que en primer lugar la problemática considera el criterio de intervención patrimonial en base al análisis funcional actual del edificio, versus su época de diseño: para lo que fue proyectado y como se desenvuelve la obra hoy en día inserta en la ciudad.

En segundo lugar, el problema surge de las nuevas necesidades programáticas del edificio, se plantea la pregunta de qué pasaría si no fuese Terminal Rodoviario, pues todo un contexto local y urbano de la ciudad se vería alterado, cambiaría la vialidad de sus calles aledañas, el impacto en su medio inmediato, o las actividades secundarias que el mismo terminal y su dinámica permiten: escala pequeña de comercio ambulante, recogida de pasajeros, servicio móvil, etc.

<sup>6</sup> Municipalidad de Arica, "En el sector sur se ubicaría el primer Terminal de Buses Integrado de Arica".

<sup>7</sup> Ordenanza Local, materias sobre la Modificación Plan Regulador Comunal de Arica, Abril 2017 / Modificación 2021



Fig. 35. Zonas de crecimiento fuera (gris) de las propuestas de planes reguladores de Poblete (1955), Hufe (1957) y Ventura González (1958), entre 1959 y 1970 aproximadamente. (plano en desarrollo sobre verificaciones de permisos de edificación). Elaboración FONDECYT 1181290 a partir de fotografía aérea del IGM de 1953, planimetría y permisos de edificación del Archivo de la DOM de la Municipalidad de Arica.



Fig. 36. Shopping Center Arica / Actualmente cerrado y abandonado.

Y tercero, pero el más importante, se debe considerar la obra dentro de su contexto. Por la misma razón se consideran dos escalas de impacto (una más urbana que la otra), ya que el problema se visualiza también en sus terrenos aledaños: El shopping center del Pacífico, un elefante blanco deteriorado que impacta negativamente en su contexto escala barrial, o los suelos industriales designados por el plano regulador antiguo, en un periodo de crecimiento urbano (que actualmente ha tenido cambios a su favor), pero que tiene espacios para infraestructura industrial.

Ahora que están enumeradas las partes del problema, es esencial volver atrás. ¿Qué tiene que decir el Movimiento Moderno sobre el edificio? Una época emancipadora, visionaria y atingente a sus necesidades de hacer crecer la ciudad y mirar hacia el futuro, sin duda el diseño arquitectónico no fue una decisión azarosa, y replantear su función es hacerse cargo del problema existente.

Hay una considerable oportunidad de intervención al reinterpretar la urbanización que rodea el edificio, posicionándose desde la mirada del peatón más que del vehículo, pues actualmente el deterioro más significativo es a causa de la gran congestión vehicular que implica un terminal de buses en medio de la ciudad.

## ARQUITECTURA Y LIBERTAD

**“Si la arquitectura moderna se planteaba -al menos conceptualmente- un horizonte emancipador en términos políticos, su fin último se verificaría en los grados de libertad que sería capaz de entregar”<sup>8</sup>**

En Siete Grados de Libertad, Torrent, Faúndez y Ruiz abren una interrogante clave para proyectar en ésta icónica arquitectura: ¿Puede la libertad expresarse en forma de proyecto de arquitectura? La realidad de la ciudad constató a través de los proyectos revisados sus posibilidades para soñar entre arquitectura y libertad y la estrecha relación de la expresión moderna ariqueña. En el sentido más figurativo, la JAA y diversas organizaciones crearon un verdadero laboratorio de arquitectura en Arica. Desde la esfera pública y a cargo de las obras, aportaron al desarrollo de la ciudad que mediante arquitectura que resultó ser visionaria para su época. Desde aquí urge la necesidad de rescatar y valorizar la obra arquitectónica moderna, y potenciar sus capacidades funcionales actuales.

Si el Terminal Rodoviario, no fuera propiamente un terminal, se abre un sin fin de oportunidades proyectuales, y eso se permite solamente por su lógica proyectual: Una cubierta que reúne, unifica y da espacialidad a todo lo que pueda suceder debajo, el suelo aparece como una topografía artificial determinada por sus circulaciones solamente, libre de cualquier intervención estructural que lo coarte. El elemento es puro, es singular y presenta inmensas oportunidades para su reuso adaptativo. Y de manera coherente, su contexto también debe dar cuenta de aquello. Si la obra fuese la única en su contexto inmediato, su característica de hito se potenciaría. Y si bien se pretende concentrar los esfuerzos en la reutilización arquitectónica patrimonial, es igual de importante que el encargo considere su entorno: El río San José, las poblaciones que lo bordean y el mismo terreno en el que se emplaza.

**El problema arquitectónico es claro: La arquitectura ariqueña diseñada para sustentar actividades relacionadas al intercambio cultural entre países fronterizos y la posibilidad de fomentar el turismo, ya no es suficiente ni funcional para las necesidades actuales del espacio en condición de deterioro.** Y, por otra parte, también hay que considerar que no se pone el debido valor de conservación a la expresión arquitectónica moderna de Arica.

Estos dos fenómenos actuales, se presentan como una oportunidad de proponer un cambio. Un espacio público con arquitectura que siempre fue pública. El edificio como hito dentro de la ciudad, que glorifica su expresión formal, y el espacio público como un parque para su propia ciudad.

Y definir el uso del edificio también considera saber lo que los mismos habitantes desean para su ciudad, no solamente entregar espacios sin saber si resultan funcionales. Estadísticamente los recursos estatales

<sup>8</sup> Torrent, Faúndez, y Ruiz, “Siete grados de libertad: Políticas, arquitecturas, arquitecturas políticas. Arica en la larga década del sesenta.

y municipales se han concentrado en transporte y recursos hídricos, dejando muy por debajo el aporte a proyectos de educación, cultura y patrimonio.<sup>9</sup> Una razón más para re-convertir el ex Terminal Rodoviario de Arica en un lugar destinado al intercambio cultural, a la memoria y el patrimonio.

## OBRA DE TRANSICIÓN EN UN ESCENARIO POLÍTICO, URBANO Y SOCIAL

Hay una cuestión interesante en los años de construcción de la obra. El Terminal Rodoviario se proyecta en 1976, cuando las primeras obras de arquitectura moderna en Arica comenzaron años anteriores en la década de los 50'. Reconociendo que el periodo arquitectónico tuvo aproximadamente 30 años de acción continua y constante gracias al establecimiento de organismos de acción descentralizados, como lo fue la Junta de Adelanto de Arica, que marcó una importancia de institucionalizar en la región, hay que ubicar la obra en su contexto: El Terminal Rodoviario fue una de las últimas obras modernas en Arica, si no fue la última.

En un contexto gubernamental politizado bajo dictadura militar, todas las facultades independientes que tenía Arica se vieron arrebatadas. Principalmente, en su organización de Puerto Libre y organizaciones descentralizadas. Un hito importante que marcó la decadencia de la ciudad fue el nombramiento de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) en 1973, que surgió como una respuesta estatal ante la necesidad demográfica y geopolítica de contar con un potente polo de desarrollo social y económico en el extremo de Chile.<sup>10</sup>

Y aunque en un comienzo se creía que la fuerza de la JAA en Arica era símil a la fuerza de la Zona Franca en Iquique en cuanto a independencia, no fue así con el paso de los años, la JAA tuvo su cúlmine y punto final en 1976 (año de la misma creación del Terminal Rodoviario), marcando el fin de una época tanto política, social, y de aporte arquitectónico. Hoy en día, se identifica Arica como una ciudad moderna, una ciudad que concentra más de cien edificios de carácter moderno que se reparten para dotar de equipamiento a sus habitantes. Sin duda el desarrollo posterior no deja de importar, pero a lo que Arquitectura Moderna concierne, está ya había terminado.

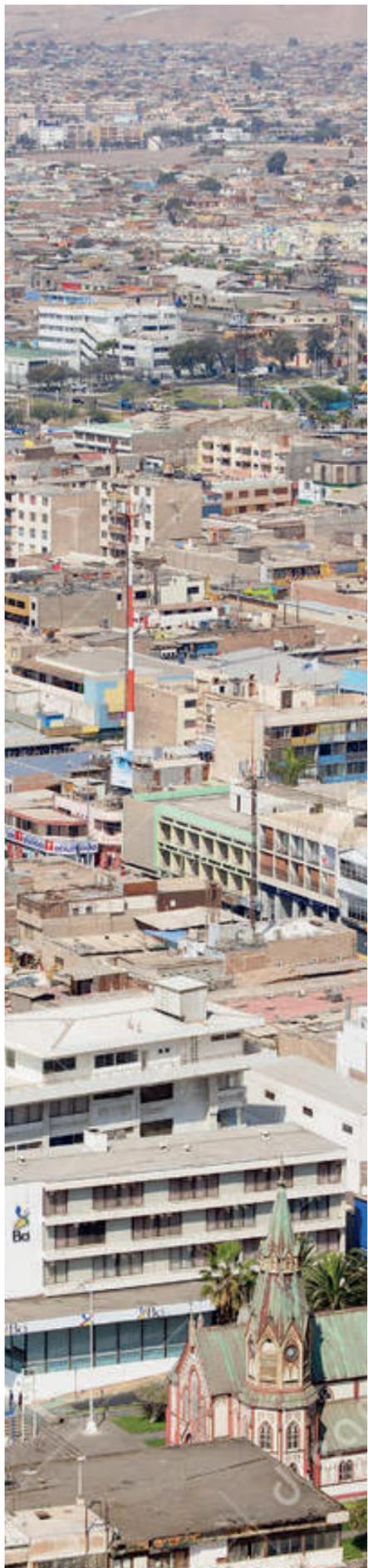
**En síntesis, el Terminal Rodoviario como obra arquitectónica moderna simboliza una consolidación clara de un carácter arquitectónico, representa todos los ideales de grandeza que buscaba la ciudad en su idealización futura, es la máxima expresión de libertad.** Fue una obra que marcó una transición, tanto política como arquitectónica y que define épocas, desde lo moderno a lo contemporáneo. La obra como transición puede ser una ventaja. Se puede considerar que fluctúa entre las libertades modernas de los años setenta y las necesidades contemporáneas actuales de la ciudad, lo que busca exactamente resolver el proyecto a desarrollar.

<sup>9</sup> BIP, visitado el 22/03/2022 <https://bip.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/>

<sup>10</sup> Historia de la ZOFRI, visitado el 13/04/2022 / <https://www.zofri.cl/>



Fig 37. Galpones destinados a la Zona Franca de Iquique, 1973



## 02

### ARGUMENTO PROYECTUAL

- 29 Uso, desuso y reuso
- 30 Proyecto integrador
- 31 Proyección futura, ¿Qué pasa con el patrimonio moderno?

## USO, DESUSO Y REUSO

**“El Reuso adaptativo...será entre muchas cosas, un modo de permitir a las ciudades reinventarse con el paso del tiempo, permitiendo también, que las generaciones futuras tengan el derecho de habitar en la ciudad según sus necesidades. Está en nosotros el poder hacer que los procesos de intervención según nuestros requerimientos actuales puedan readaptarse a los suyos en el futuro.”**

Para entender la discusión sobre la pertinencia de reutilización adaptativa en este proyecto arquitectónico, primero se plantea el origen del concepto. En un recuento histórico, la reutilización adaptativa comenzó a usarse en el periodo posterior a la segunda guerra mundial en Europa, para suplir las necesidades de vivienda que dejó la guerra, fomentando la prefabricación de elementos constructivos, y la flexibilidad del diseño arquitectónico.<sup>12</sup> Se podría hasta plantear que la idea de reuso adaptativo se desarrolla de forma paralela al Movimiento Moderno, o bien, dentro de los mismos límites y alcances proyectuales. Los arquitectos modernistas fueron los primeros en implementar la planta libre en su producción arquitectónica, bajo la premisa de facilitar el reajuste de espacios y usos, volviéndolo multifuncional dentro de un edificio.<sup>13</sup>

Ahora bien, no basta con sólo la teoría detrás, si no que un entendimiento de que se trata de un edificio histórico ubicado en un núcleo urbano consolidado, específicamente el Terminal Rodoviario se ubica en el centro de la ciudad. Es una representación arquitectónica de años anteriores, pero que su funcionalidad sigue igual. Y constatar la necesidad de cambio tiene que ver con las externalidades negativas actuales. Desde una perspectiva urbana, la reutilización adaptativa actúa de forma beneficiosa al facilitar la multiplicidad/rotación/cambios en el uso, ya que permite una capacidad de adaptación a diferentes escenarios y dotar de vitalidad urbana a la ciudad, como plantea Jane Jacobs, al posibilitar diversidades de usos.<sup>14</sup>

Por otro lado, es reconocible una dimensión de sustentabilidad urbana al momento de promover la reutilización arquitectónica, preservando edificaciones existentes. Bajo la premisa de que el Terminal Rodoviario será des utilizado, se presenta como oportunidad de transformación, pero a la vez conservando la identidad cultural e histórica que ha tenido el lugar, bajo otro concepto de ciudad dinámica que amplía su diversidad de usos y resulta más beneficiosa para todos sus habitantes.

<sup>11</sup> Brito Luna, “Reuso adaptativo de vacíos urbanos Caso de estudio: La experiencia del PlaBUIITS de Barcelona”.

<sup>12</sup> Till y Schneider, «Flexible housing: the means to the end».

<sup>13</sup> Longue, “Reutilización adaptativa en edificios subutilizados: Una estrategia sostenible para la reocupación urbana en el centro de la ciudad de Vitória (Brasil)”.

<sup>14</sup> Jacobs, Muerte y Vida de las Grandes Ciudades

## PROYECTO INTEGRADOR

### Obra moderna y pública como parte de un sistema de significación en la forma urbana

Uno de los principales argumentos para proyectar en el ex Terminal Rodoviario la readaptación del edificio, es su gran aporte como obra moderna y pública a la forma urbana de la ciudad. En un contexto histórico de crecimiento exponencial de la ciudad de Arica, mediante la Junta de Adelanto y otras entidades, que desempeñó un rol de liderazgo en pos del desarrollo local, donde promovieron la planificación urbana, la realización de obras viales y de infraestructura, equipamientos públicos y conjuntos residenciales, con la característica identidad formal del Movimiento Moderno. Horacio Torrent, arquitecto investigador experto en Arica, plantea:

**“Las expectativas generadas por estas acciones (de la JAA) promovieron a su vez un fenómeno migratorio de importancia que duplicó la población en los ocho años inmediatos, lo que se repitió nuevamente en la década siguiente. Así la población urbana paso de 23.033 habitantes en 1952 a 46.686 en 1960, y a 87.726 habitantes en 1970.”<sup>15</sup>**

Esto generó una preocupación por el control en la forma urbana, y un montón de propuestas de regularización en el periodo. Las propuestas debían asumir tres desafíos:

1. La presión sobre el casco histórico (centro) provocada por el aumento de demanda y servicios/equipamientos.
2. Disponer superficies destinadas a la industria por el aumento de producción.
3. La creciente expansión de tejidos residenciales: Se propuso concentrar hacia el norte de Arica conjuntos habitacionales, y entre ellos, edificios de equipamiento urbano ubicados en terrenos industriales como el Terminal Rodoviario.

La ciudad, al ser significativamente más pequeña en su urbanización y menos poblada, no tenía problemas de equipamiento. El terminal y los sectores industriales estaban ubicados en el perímetro, lejos del centro y considerados en una planificación donde el área residencial quedó limitada al área entre la ciudad existente (casco histórico) y el área industrial, sin embargo, la necesidad de vivienda comenzó a expandir rápidamente la ciudad debido a los fenómenos de migración, dando lugar a las poblaciones modernas que bordean esta área residencial, al otro lado del río San José.

Es cierto que la dimensión territorial del desarrollo fue un tema clave. Se concibe una visión integradora en la figura del plan regulador entre los años 50' y 70', que permitió cualificar el tejido por viviendas y una estructura sólida de edificios públicos y equipamientos, configurando un sistema de significación urbana, generando identidad a través del uso formal modernista y progresista.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Torrent, «Arica, 1950-80: La forma urbana del desarrollo: Estructura y lógica de partes en el crecimiento extensivo.»

<sup>16</sup> Torrent, «Arica, 1950-80: La forma urbana del desarrollo: Estructura y lógica de

En base a este argumento, que se propone uno nuevo. Hay que volver a mirar el crecimiento de la ciudad, donde existe una reconfiguración del nuevo centro, de los nuevos bordes, y de un acelerado proceso que requiere nuevas proyecciones. Es importante visualizar el Terminal Rodoviario como parte de un sistema de edificios de equipamientos públicos, porque eso fue en sus orígenes y ha abastecido a la ciudad durante más de 50 años. Pero también es importante reconocer los cambios de Arica. Su crecimiento poblacional significativo permite intuir que el justo el centro de la ciudad coincide con las manzanas donde se ubica el Terminal Rodoviario, y esto no es más que una oportunidad inmensa de proyecto.

### PROYECCIÓN FUTURA, ¿QUÉ PASA CON EL PATRIMONIO MODERNO PÚBLICO EN ARICA?

El edificio para intervenir y reusar pretende continuar siendo un lugar integrador: un edificio público y de equipamiento dentro de un tejido constituido en su mayoría de viviendas, pero vialmente conectado con todo el resto de la ciudad por sus avenidas más importantes. Desde la escala urbana, se pretende llegar al proyecto, abordándolo desde su posición estratégica en Arica y las posibilidades que ofrece, como nuevo centro integrador. **El argumento proyectual es reconocer la pertenencia de la obra arquitectónica moderna a un sistema de significación en la forma urbana que genera identidad, donde el nuevo proyecto busca fomentar su carácter histórico, a través de dos escalas de análisis de lugar permitirán encontrar el uso adecuado del edificio ex Terminal Rodoviario de Arica, mediante la herramienta proyectual del Reuso Adaptativo.**

Desde la Municipalidad de Arica, y sus iniciativas, se ha buscado durante el último periodo una reactivación del turismo en Arica, principalmente fortaleciendo las actividades culturales para la comuna y una reciente protección a los edificios históricos patrimoniales/culturales. El reconocimiento de culturas aymara y chinchorro, la existencia de grandes edificios modernos y la propuesta del “Carnaval de sabores” son instancias que refuerzan la postura de fomentar el turismo en la ciudad costera y fronteriza. Para ello se considera el turismo en dos dimensiones:

#### 1. TURISMO PATRIMONIAL/ CULTURA LOCAL

Al intervenir un edificio de carácter histórico con una arquitectura inigualable y distinguida, se pone en valor su carácter arquitectónico pero con otro programa que permitirá destacar la infraestructura sobre el uso.

#### 2. TURISMO GASTRONÓMICO

Mediante una actividad que permite un intercambio cultural se pretende concentrar el programa en el comer y compartir, considerando la gastronomía local aymara como rescate cultural.

partes en el crecimiento extensivo.»

<sup>17</sup> Festival gastronómico enfocado en reactivar y fortalecer las pymes del rubro, apoyando a más de 40 emprendimientos. Organizado por la Corporación Costa Municipal Chinchorro e INACAP Arica, cuenta con recursos del 6 % del FNDR 2021 del Gobierno Regional de Arica y Parinacota



# 03

---

## EL LUGAR Y EL USUARIO

- 34 La identidad local: Cultura Aymara
- 36 El edificio: Infraestructura de gran escala
- 45 Valores y atributos del edificio

## **AYNI /**

### *Concepto Inca y Aymara basado en la reciprocidad*

La reciprocidad o ayni se refiere a una de las formas en que se concibe el intercambio entre personas, en que existe implícita la obligatoriedad de responder de manera que la acción resulte satisfactoria para ambas partes, generalmente en actividades agrícolas o la construcción de viviendas.

## LA IDENTIDAD LOCAL: DESDE LA CULTURA AYMARA A LA PLURICULTURALIDAD

Al caracterizar la ciudad ariqueña, no basta con definirla geográficamente por su carácter fronterizo, sobretodo cuando su pluriculturalidad es trascendente hasta el día de hoy. Arica concentra importantes cifras de población originaria e inmigrante extranjera. El pueblo originario Aymara, reconocido por el Estado chileno en un periodo histórico pos Guerra del Pacífico e incorporación de Tarapacá a Chile, fueron chilenizados económica y culturalmente, atravesando un fuerte proceso de occidentalización y mestizaje cultural. Luego a partir de 1950 (durante el proceso de modernización de Arica), la sociedad aymara tomó muchísima relevancia al involucrarse en los nuevos modelos de negocios que adoptaba la ciudad.



Fig 38. Fotografía de puesto de venta Asoagro. Elaboración propia.

La etnia Aymara actual, es descendiente de las comunidades indígenas que habitan las zonas cordilleranas y precordilleranas de las regiones de Parinacota, Tarapacá y Antofagasta. Es una cultura andina dedicada al cultivo, la agricultura y la domesticación de animales. Su cosmovisión, al igual que otras culturas altiplánicas se basa en el culto a los Intis (dioses) y el ordenamiento de la vida según ciclos naturales. Su modo de concebir el vivir se basa en el Ayni, la reciprocidad y complementareidad, para aprovechar recursos de diferentes pisos ecológicos, por ejemplo: La agricultura y horticultura en chacras en complemento/reciprocidad con actividades economicamente tradicionales como el transporte y comercio, por parte de quienes han migrado a los centros urbanos.<sup>18</sup> Hay una cuestión interesante en la incorporación Aymara a la ciudad de Arica, pues una forma predominante de llegar a tener estudios secundarios y experiencia urana, es ser enviados a casas de comerciantes donde desempeñan labores menores. Esto resulta en un número importante de exitosos comerciantes y empresarios reconocidos como líderes sociales que participan de agrupaciones ciudadanas. Una de las más exitosas en Arica: Asociación Gremial de Medianos y Pequeños Agricultores (Asoagro) y su filial Agrícola del Norte, constituida exclusivamente por socios con ascendencia Aymara.<sup>19</sup>

Entonces, ¿Por qué es relevante reconocer la predominancia cultural originaria para la propuesta de proyecto? Simplemente porque ha definido un comportamiento cultural en Arica que establece una cultura e identidad local, que es consideración obligatoria en la proyección arquitectónica, tanto como en el diseño, en el programa, y en el destino del edificio a intervenir.

Específicamente, se pretende a través de un nuevo uso al ex edificio Terminal Rodoviario, entregar un espacio a la comunidad ariqueña que dialogue con sus culturas originarias a través de la gastronomía e intercambio cultural. Para ello se considerará una red de economía circular y de sustento entre pequeños agricultores locales Aymara y un centro gastronómico donde se desarrollen actividades comerciales, se elaboren comidas y se establezca un vínculo entre usuarios y trabajadores.

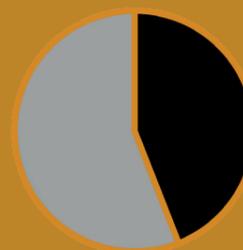
<sup>18</sup> Hernández Raab, «Proyecto Ayni: Planta depuradora de agua para la recuperación agrícola de Quillagua».

<sup>19</sup> Ministerio de Obras Públicas, «Guía de Diseño Arquitectónico Aymara 2016».

## POBLACIÓN AYMARA REGIÓN DE ARICA Y PARONACOTA

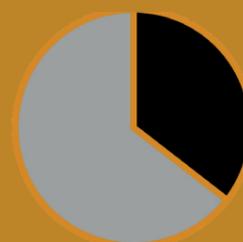
La gran mayoría de las personas pertenecientes a pueblos indígenas u originarios en Chile se identifica como pueblo Mapuche (79,84%), seguido por Aymara (7,17%).<sup>1</sup>

Este pueblo se distribuye en tres países, a saber: en el altiplano boliviano, el Norte Grande chileno y el noroeste argentino. En Chile están ubicados en las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta, en tres pisos ecológicos: en el altiplano y la puna, sobre los 3.800 msnm, en la sierra y valles altos de la precordillera y en los valles bajos y ciudades del norte chileno, así como en centros mineros, en la costa y en las grandes urbes más distantes.<sup>2</sup>



**37,9 %**

Los aymara de Chile se concentran fundamentalmente en la región de Arica y Parinacota, donde, de acuerdo a la CASEN 2017, habrían 59.432 aymaras, lo que representa el 38% del total de la población aymara en Chile.



**26,2 %**

Específicamente en la región de Arica y Parinacota, corresponden a 26% de la población regional (Un total de 226.063 personas).

**48,35 %**

SEXO MASCULINO



**51,65 %**

SEXO FEMENINO

En cuanto a la identidad según sexo, existe una pequeña mayoría de personas reconocidas con el sexo femenino sobre el masculino. Dato que resulta relevante al comprender la división sexual del trabajo particular de esta cultura. En los valles y ciudades costeras, hombres y mujeres trabajan en la producción, pero las mujeres asumen los puestos de venta en los mercados regionales, mientras que los hombres transportan los frutos del trabajo en sus vehículos.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> CASEN 2017, «Pueblos indígenas: Síntesis de resultados».

<sup>2</sup> Fuente: <http://chileprecolombino.cl/pueblos-originarios/aymara/ambiente-y-localizacion> (Mayo 2022)

<sup>3</sup> Ministerio de Obras Públicas, «Guía de Diseño Arquitectónico Aymara 2016».



## INFORMACIÓN GENERAL<sup>1</sup>

**Dirección**  
Diego Portales #948, Arica, Chile

**Propietario actual**  
I. Municipalidad de Arica

**Categoría**  
Inmueble de Conservación Histórica (ICH)

**Tipología**  
Terminal Rodoviario Público

**Arquitectos**  
Pablo de Carolis y Raúl Peregrin

**Año construcción**  
1976

**Destino origen**  
De transporte

**Destino actual**  
De transporte

**Superficie edificada**  
3246 m<sup>2</sup>

**Pisos**  
2 + Subterráneo

**Superficie de terreno**  
5000 m<sup>2</sup>

**Altura**  
8,00

**Materialidad**

**Piso**  
Baldosa/Cerámico

**Estructura**  
Metálica / Hormigón armado

**Cubierta**  
Placa metálica/  
Estereométrica

## EL EDIFICIO: INFRAESTRUCTURA DE GRAN ESCALA TERMINAL RODOVIARIO ARICA

### Arquitectura

El edificio fue pensado como una gran estructura piramidal de punta truncada en acero, específicamente una cubierta estereométrica montada sobre un perímetro de muros de hormigón. Por su carácter público y de uso frecuente, el terminal cuenta con ingresos permanentemente abiertos por su frontis, así también hacia el estacionamiento de buses que recojen pasajeros. Hacia la Avenida Diego Portales, sobresale una escalera cubierta que conduce directamente al segundo piso, un pasillo perimetral interior que bordea la estructura piramidal y desencadena en el centro de la planta libre, donde conecta con un subterráneo que lleva directo a servicios higiénicos.

En cuanto al terreno donde se emplaza, actualmente funciona como estacionamiento de buses, por lo que cuenta con un amplio espacio de intervención correspondiente a espacio público exterior/patio donde el edificio es la antesala para entrar. Mientras que el frontis del edificio cuenta con una vereda extendida para soportar un alto flujo peatonal correspondiente a los usuarios del terminal.

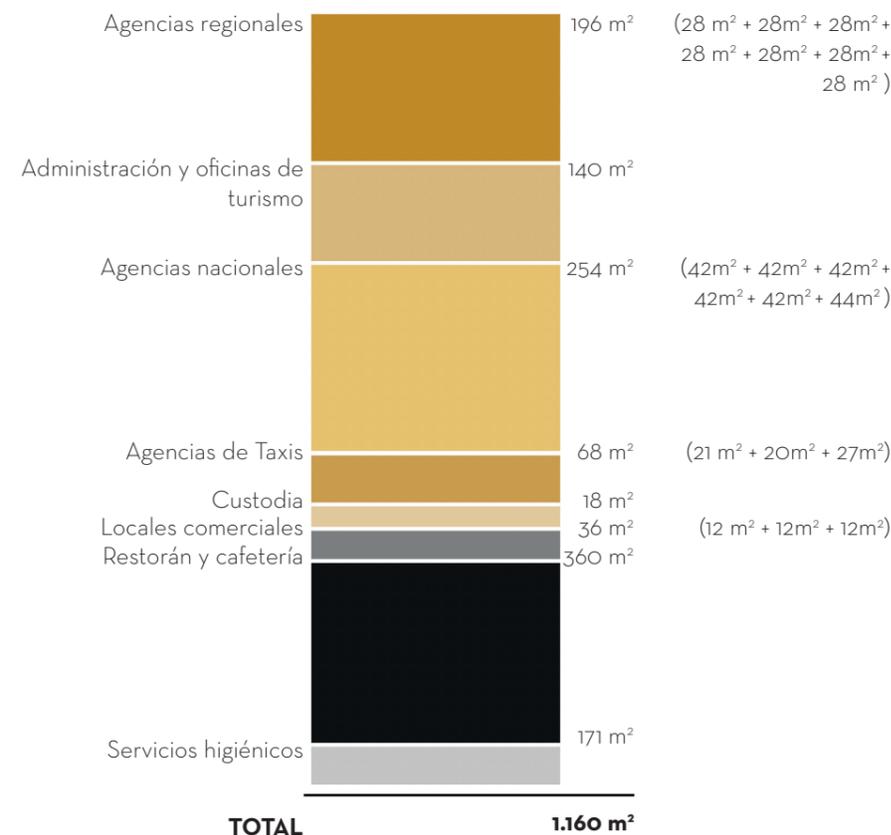
### Contexto y conectividad

Inserto en un contexto urbano muy concurrido por su actividad principal, el Terminal Rodoviario permite conectar mediante dos avenidas importantes: Diego Portales y Santa María, arterias de la ciudad ariqueña. Los buses salen del terminal por la calle Carlos Pezoa Véliz, mientras que los pasajeros ingresan y se retiran por la Avenida Diego Portales. El funcionamiento actual y la escala del terminal versus la demanda, es deficiente, pese a su ubicación estratégica, su constante actividad de ajetreo y movimiento genera congestión en las calles con un impacto negativo en su entorno inmediato, que corresponden a conjuntos residenciales y poblaciones al otro lado de Avenida Diego Portales.

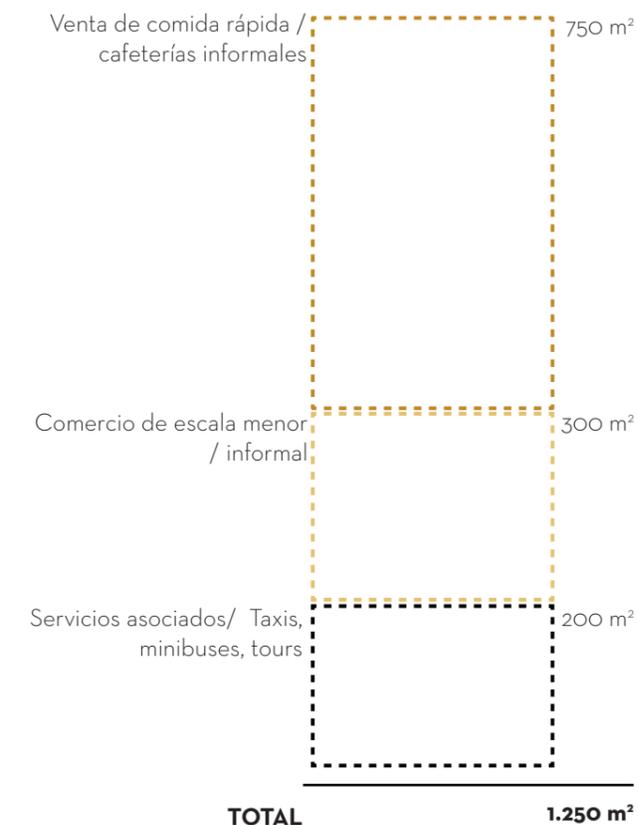
### Usos y actividades asociadas

Al interior del inmueble se destinaron espacios para el restorán principal, agencias nacionales/regionales y oficinas de administración, ocupando el perímetro del edificio para dejar un patio central de libre circulación entre pequeños puestos de locales comerciales interiores y zona de espera para viajeros. El terminal se asocia con actividades de soporte para los usuarios, como necesidades de abastecimiento y servicios asociados, por ejemplo: pequeños comercios de comida, servicios de tours, servicios de taxis y movilización en la ciudad. Sin embargo, al ser la demanda más alta y el flujo de pasajeros mayor, en la Avenida Diego Portales se ha adaptado un verdadero comedor con puestos de venta, donde se venden desayunos, almuerzos rápidos y snacks.

### Programa actual Terminal rodoviario<sup>1</sup>



### Programa actual exterior/informal



<sup>1</sup> Inventario de Patrimonio Cultural Inmueble, i RegiW- Dirección de Arquitectura; MOP; Ficha N°AAA 12,059

<sup>1</sup> Programa actual y sus dimensiones en el Terminal Rodoviario de Arica, en base a cuadro de superficie en planimetría oficial Archivo Histórico JAA.

PLANO DE CONTEXTO

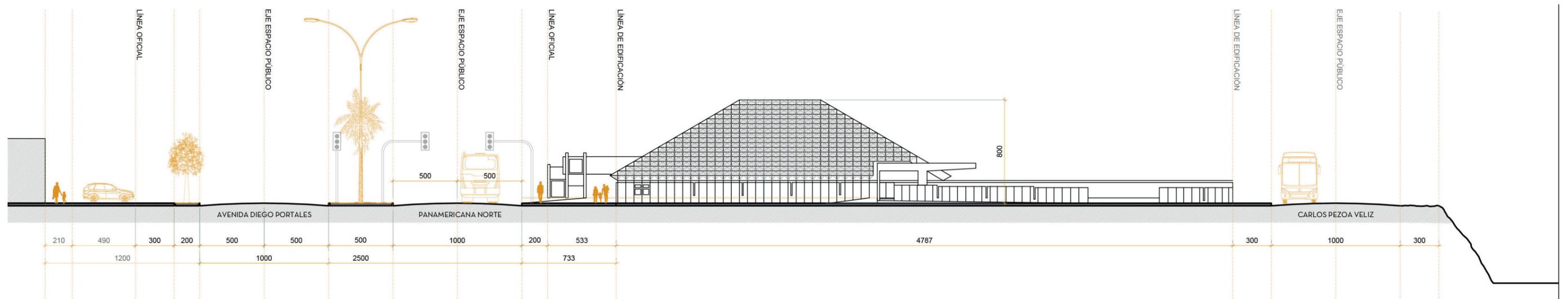
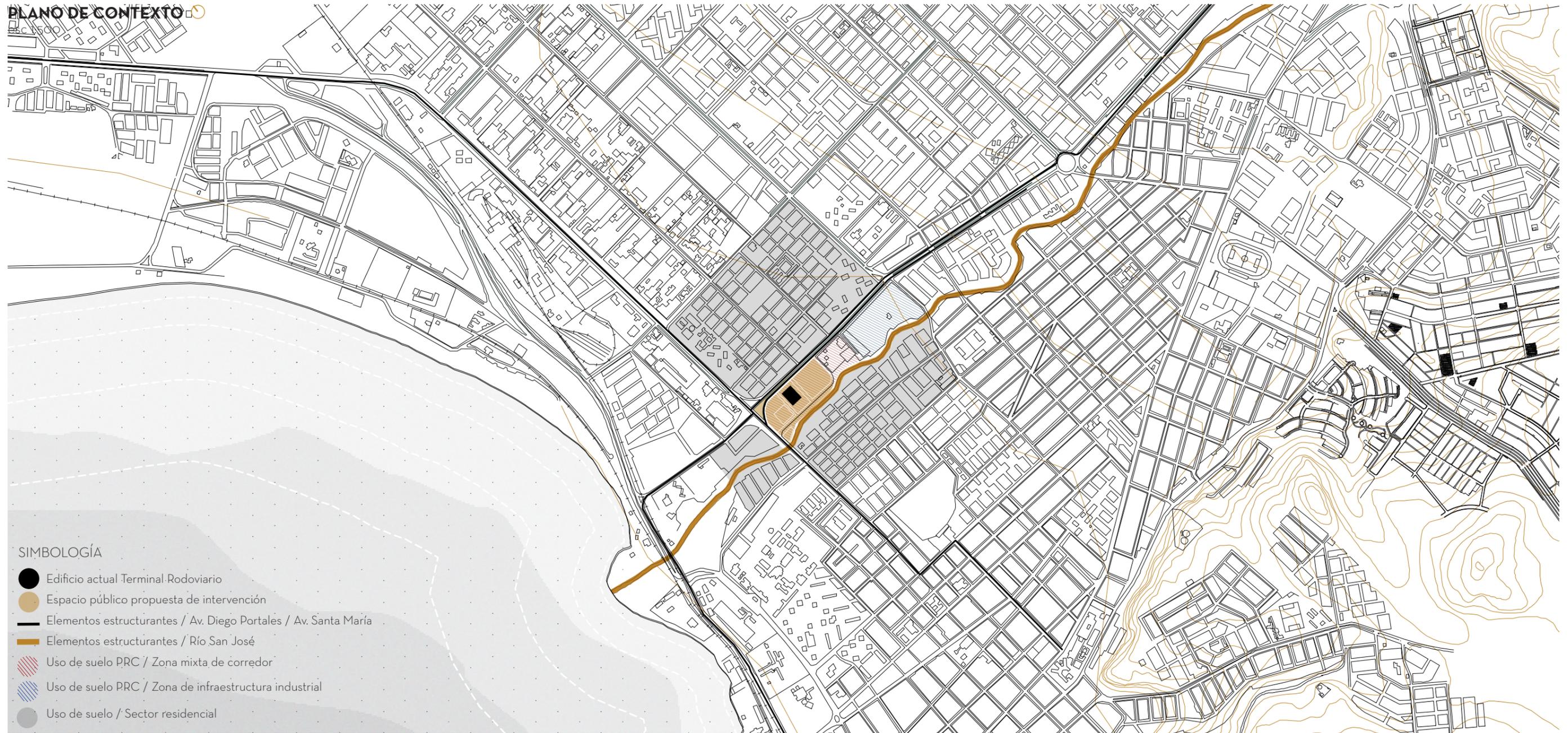
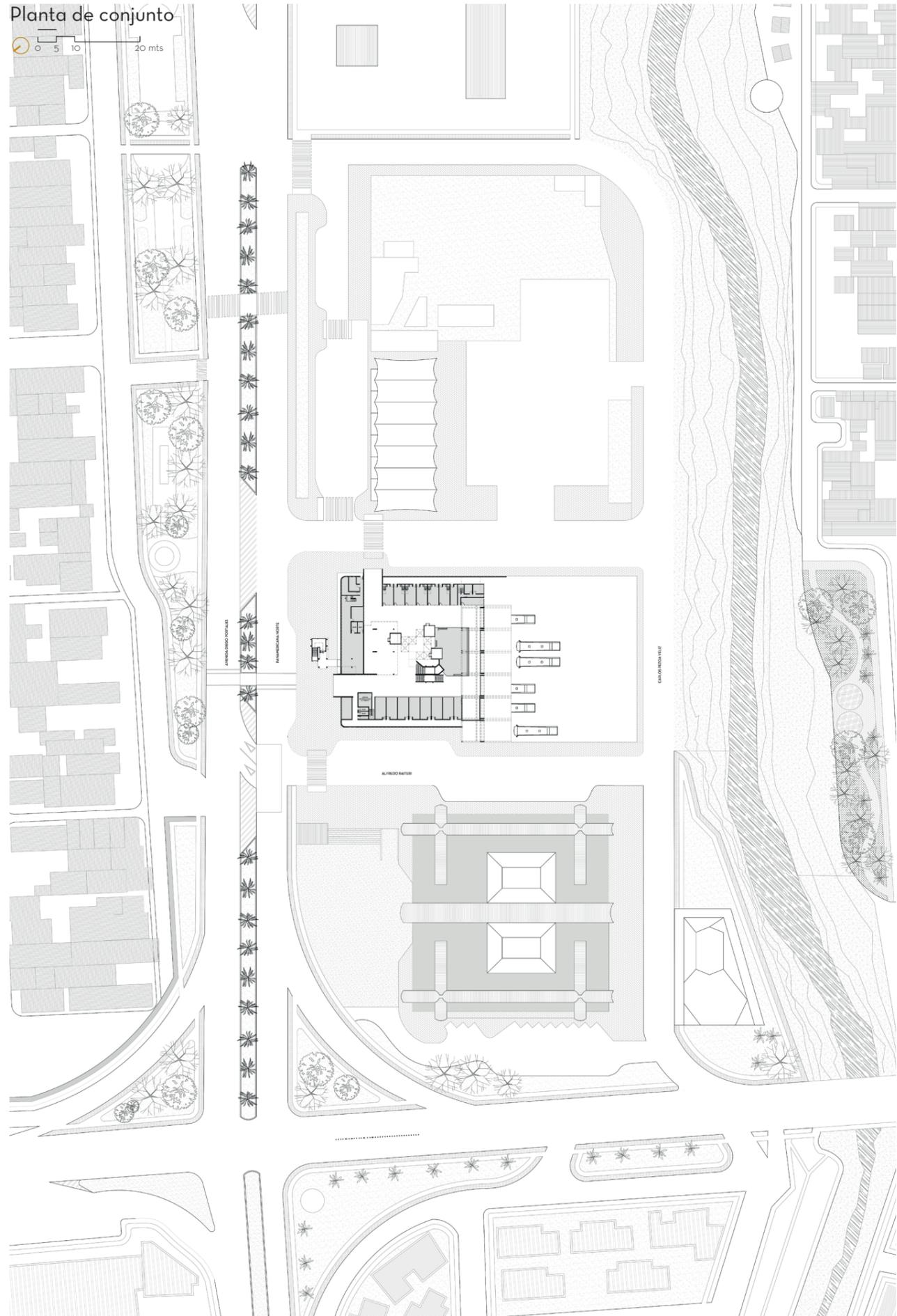


Fig. 39. Perfil de calle Av. Diego Portales / Elaboración propia.

Planta de conjunto

0 5 10 20 mts



REGISTRO FOTOGRÁFICO INTERIOR EDIFICIO TERMINAL RODOVIARIO'

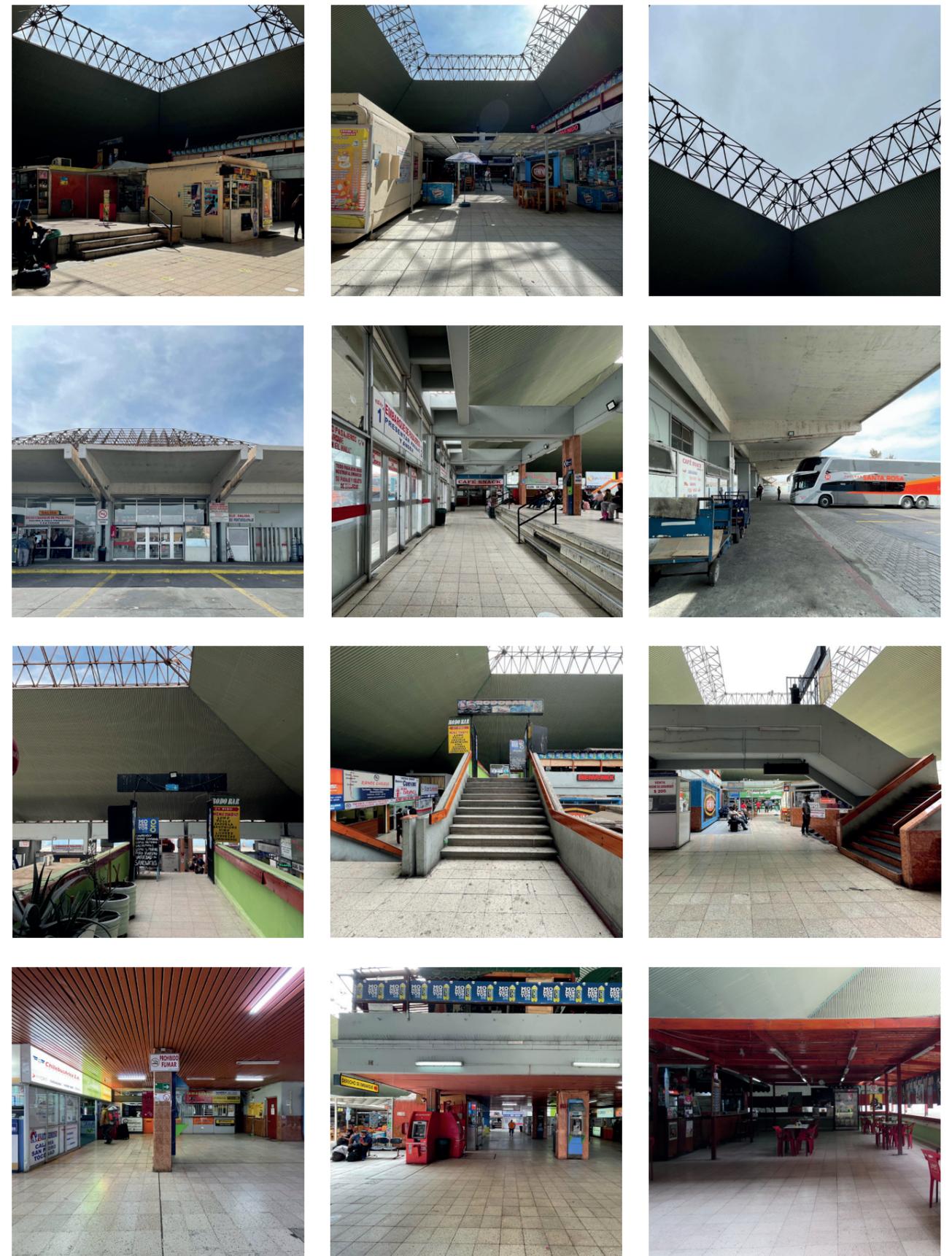
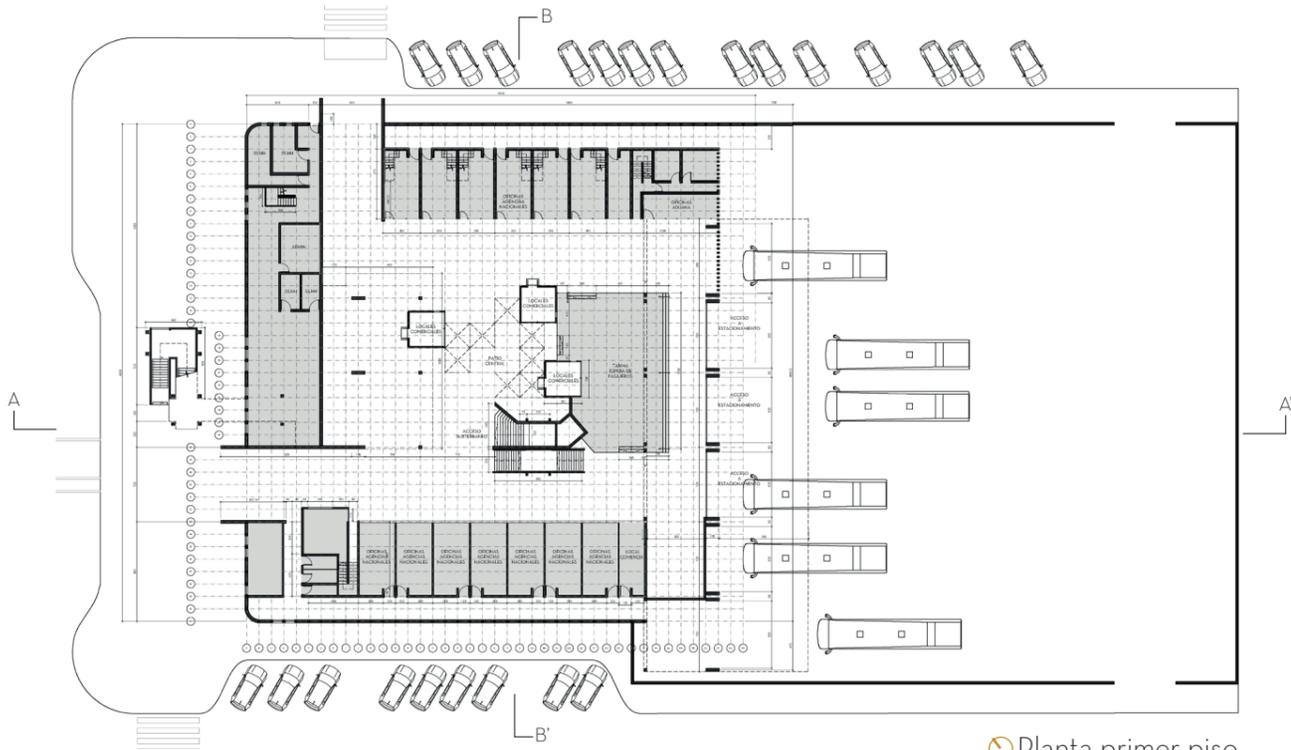
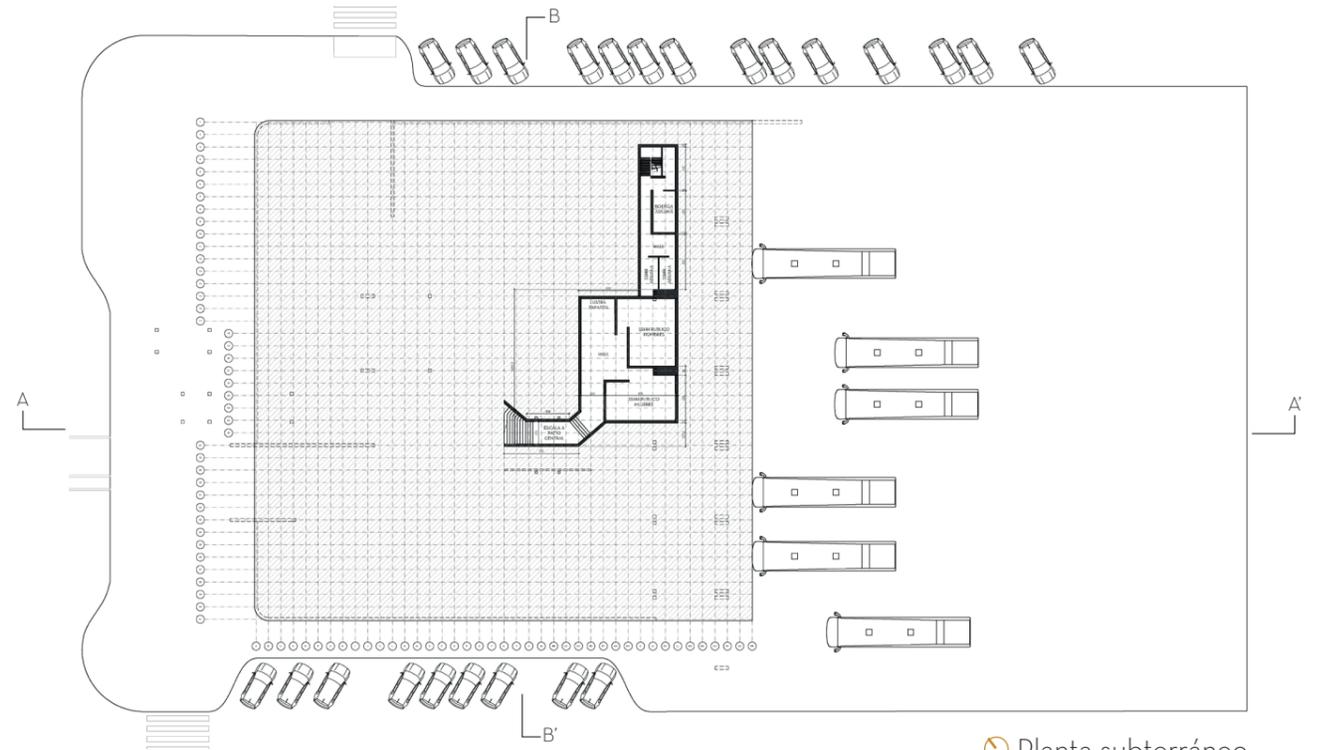


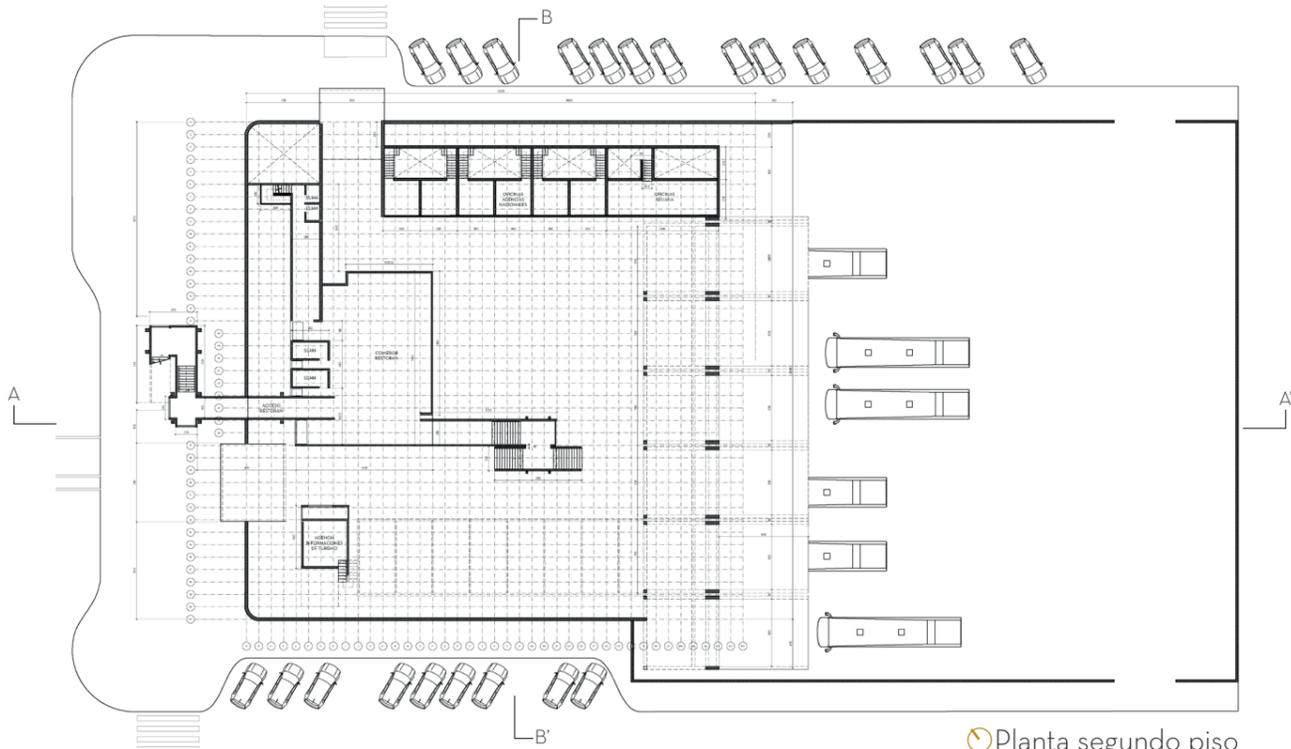
Fig. 40 a 51: Fotografías de elaboración propia. Obra visitada el día 02/06/2022 y 04/06/2022.



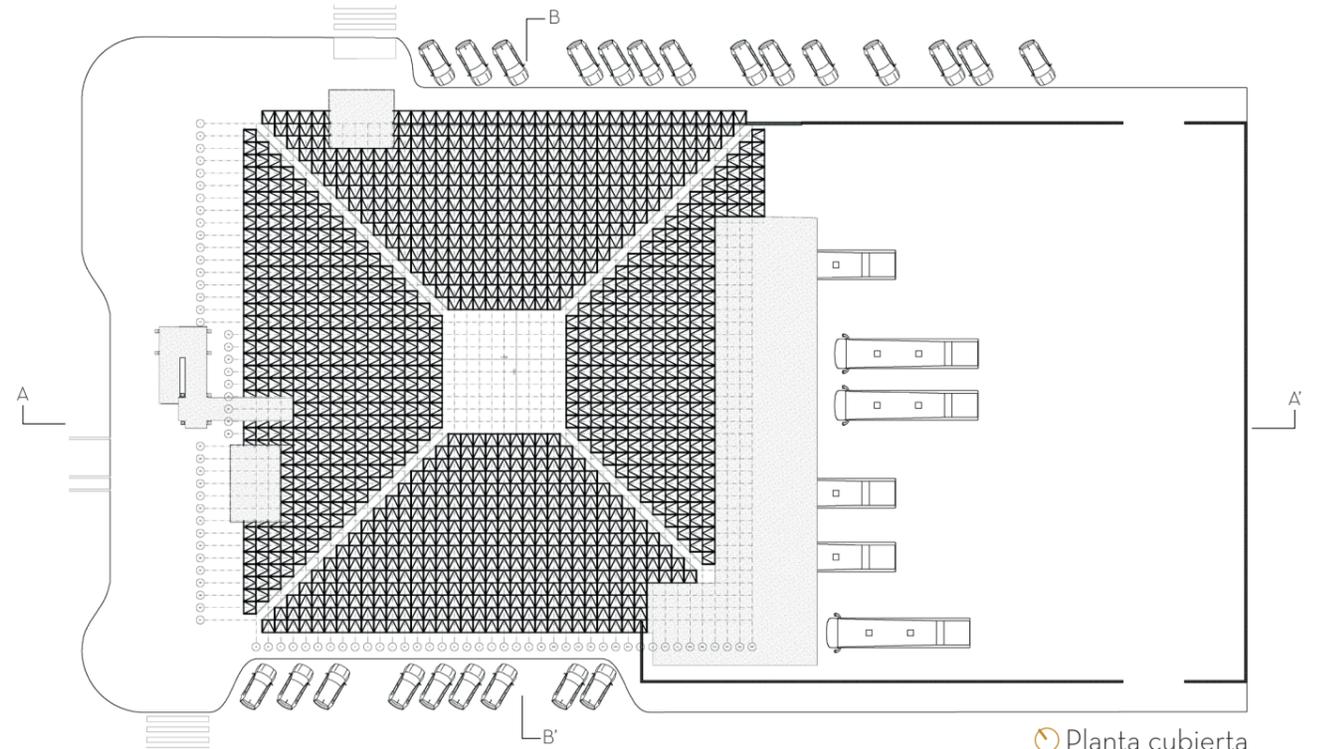
Planta primer piso  
0 1 5 10 mts



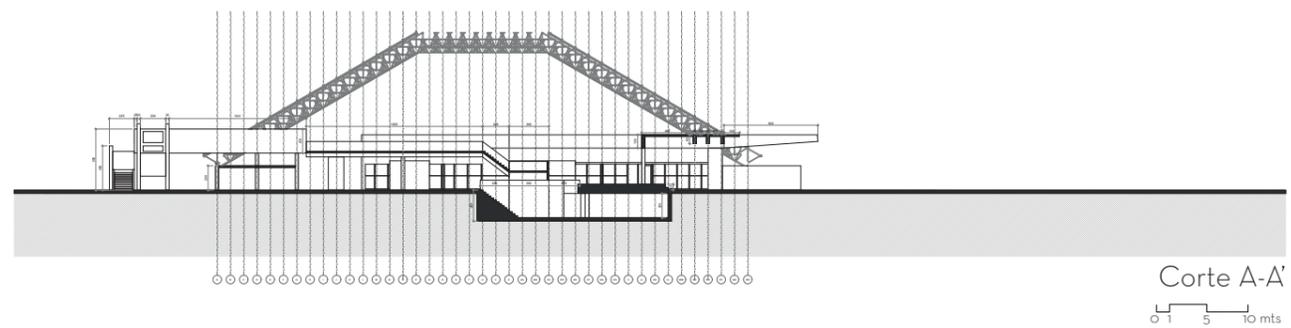
Planta subterráneo  
0 1 5 10 mts



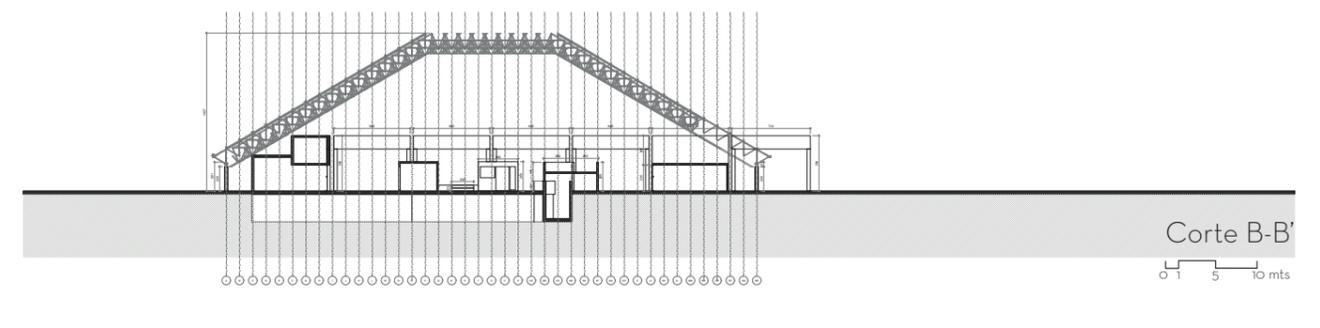
Planta segundo piso  
0 1 5 10 mts



Planta cubierta  
0 1 5 10 mts



Corte A-A'  
0 1 5 10 mts



Corte B-B'  
0 1 5 10 mts

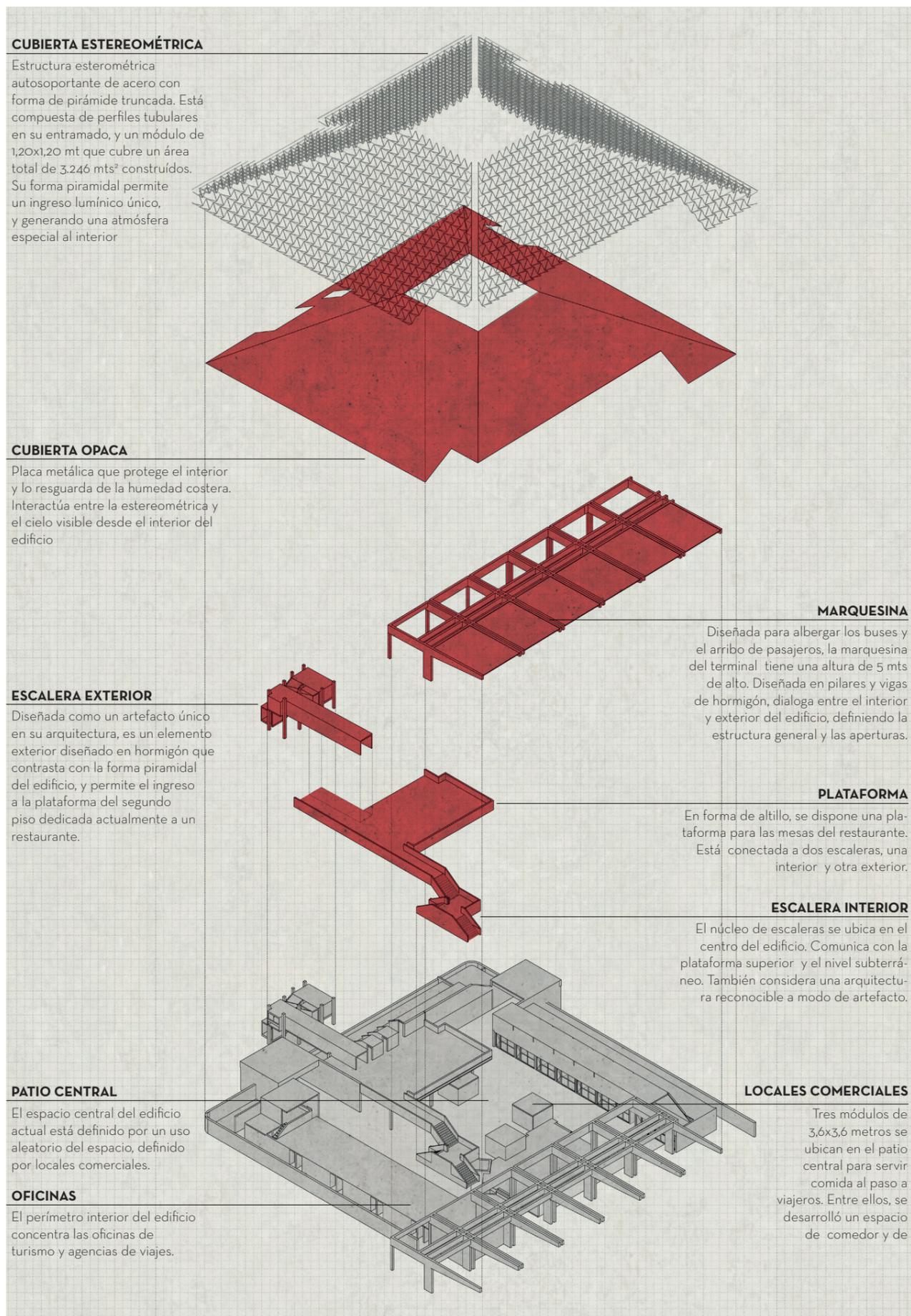


Fig. 52 Isométrica explotada de partes / Edificio actual Terminal Rodoviario.

## VALORES Y ATRIBUTOS DEL EDIFICIO

Se reconocen cuatro elementos principales que ordenan y jearquizan el edificio, los que son considerados en la propuesta de diseño. **La cubierta estereométrica** es lo que identifica al edificio como un gran patio techado, mientras que los demás elementos como **escaleras, plataformas y marquesinas** funcionan en su autenticidad y practicidad. A partir de ellos, se conservará su estructural original integrándolos a un proyecto envolvente, que en su operación los vuelve un sólo camino transitable con diferentes opciones de destino.

### Recinto + cubierta

Desde la tipología clásica de un gran aire de planta libre y una cubierta, se permiten variados usos, todos de ellos pensados de uso público y transitable. Es por eso que al reconocer cuatro elementos como primordiales y poco modificables, el resto del edificio (en su mínima operación de alteración arquitectónica) responderán a una apertura del edificio a su entorno, un inverso a su funcionamiento actual de recinto hermético y no relacionado con su contexto.

En su lenguaje material, el edificio sólo fue pensando en materiales nobles y expuestos. Desde su cubierta de acero oxidada a propósito para resistir a un clima extremo, hasta su estructura completa en hormigón prefabricado. Los elementos, a excepción de las escaleras, fueron pensados en serie, teniendo un patrón de repetición que ordenan la planta, y modulan el espacio. Hoy en día son apreciables algunos elementos añadidos, por ejemplo locales comerciales nuevos o módulos de venta acomodados entre la estructura original.

El objetivo principal es proyectar desde la estructura ya existente, adaptando una nueva arquitectura a la forma ya concebida por los arquitectos del Terminal Rodoviario, conservando su carácter más importante: un generador de atmósferas únicas al interior por su apertura en su cielo, que será potenciado a través de un vaciado en su gran patio central y la utilización al máximo de su perímetro, comunicando un espacio público nuevo con un interior existente.



Fig 53. Centro de Arte FRAC / Lacaton & Vassal. Referente proyectual para un vaciado contemporáneo, que justificado en la construcción de su réplica con circulaciones y recintos, sustentan el viejo edificio vacío y libre de uso.

# 04

## PROPUESTA

47 Mercado gastronómico y cultural

48 La cocina colectiva

## PROPUESTA

### MERCADO GASTRONÓMICO E INTERCULTURAL

Considerando que la acción principal es la intervención de un edificio patrimonial arquitectónico, el contexto de la ciudad de Arica y sus actuales necesidades de equipamiento comunal/espacio público, el programa a proponer consiste en el Mercado Gastronómico Intercultural Arica.

#### Justificación

La propuesta considera intervenir el edificio (ex) Terminal Rodoviario de Arica diseñado en 1972 conservando sus valores y atributos como edificación moderna, es decir, conservando sus elementos arquitectónicos más relevantes y justificando el programa en base a su organización interna.

**La intervención propone que el edificio sea un equipamiento comunal que entregue espacio público, servicios y soporte para actividades sociales, de tal forma que a nivel urbano se presenta como un articulador peatonal y una significación en la trama urbana existente a través del uso del espacio público entre el Río San José y Avenida Diego Portales.** El objetivo siempre será recuperar el edificio existente y al mismo tiempo crear una obra nueva que conviva de manera armónica con la construcción y su entorno.

Es posible proponer un programa completamente nuevo sólo por las capacidades formales y libertades arquitectónicas del edificio, que lo permiten. Así también de manera administrativa, el recinto ya no pertenecerá a Terminal Rodoviario por gestiones municipales.

#### Propuesta programática

El mercado gastronómico considera la arquitectura existente del edificio, es decir, un gran patio central rodeado en su perímetro de locales de venta unificados bajo una gran cubierta piramidal. Para ello se pueden contemplar programas agrupados como tal:

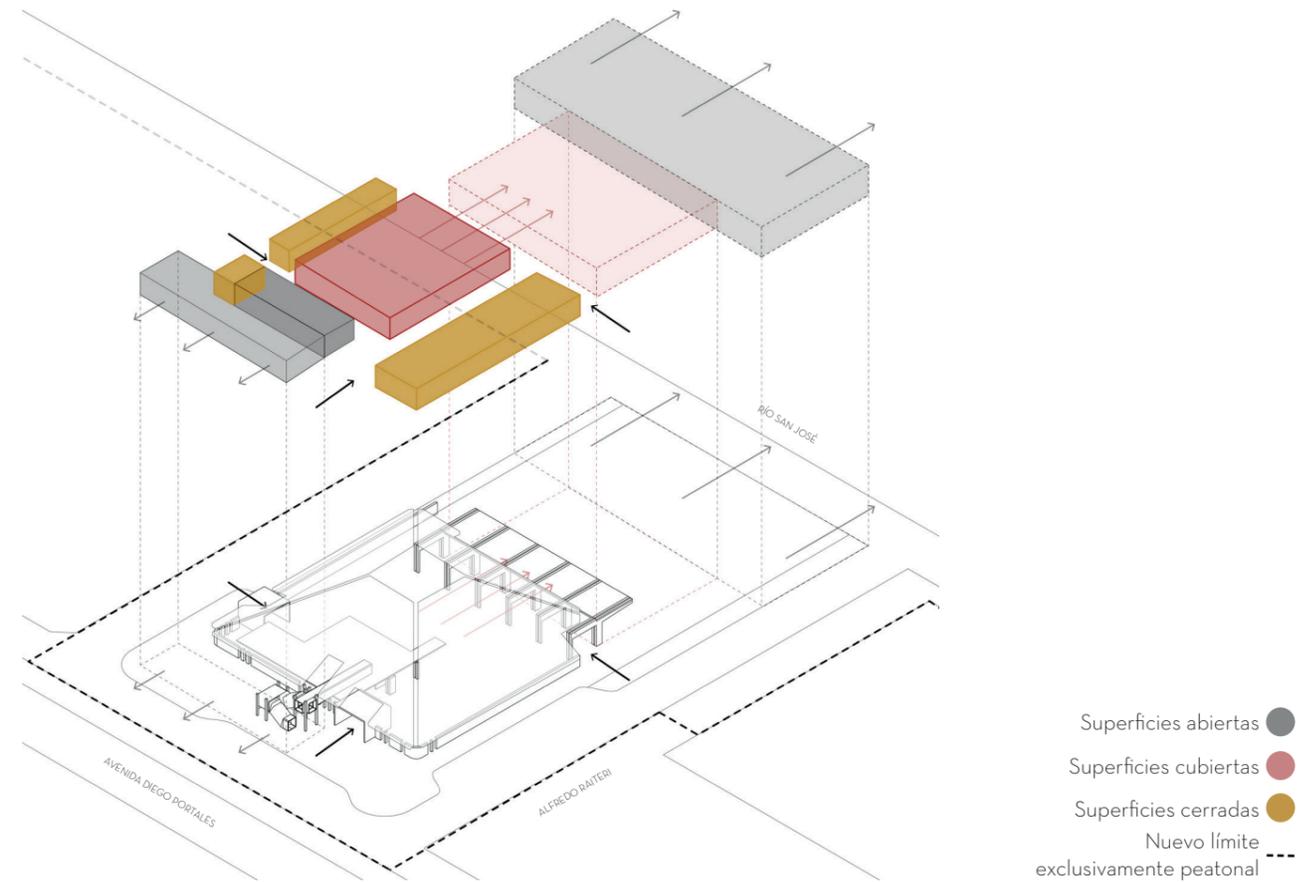
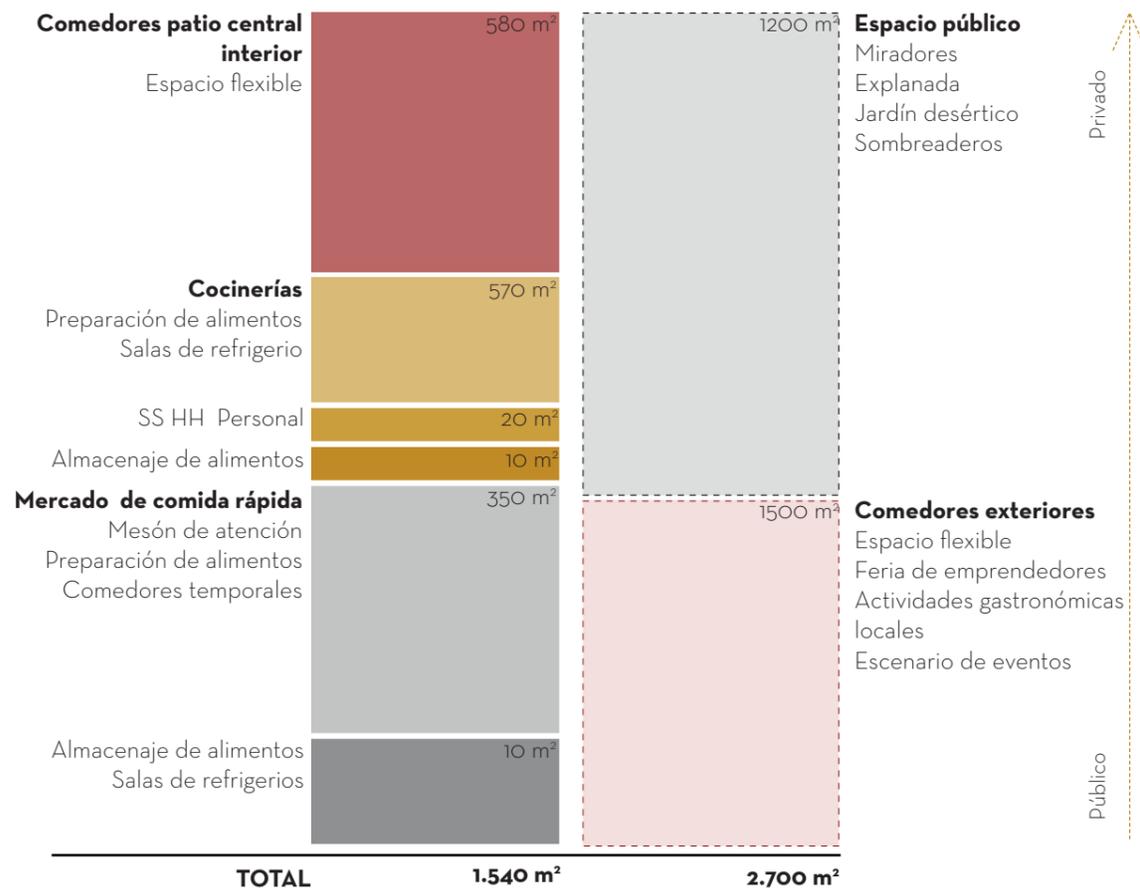
**Programa de Mercado gastronómico:** Incluye el soporte para la preparación y servicio de comidas, cocinerías, comedores y servicios higiénicos para clientes/usuarios

**Programa Cultural / de Innovación:** El proyecto aporta en materias de género, etnias e intercambio cultural en un país fronterizo, por lo que se proponen espacios multiuso que permitan ferias de emprendedores, actividades gastronómicas locales (Festival siete sabores), espacios flexibles para eventos masivos y culturales.

**Programa de Esparcimiento:** El terreno a intervenir considera un "patio" trasero que colinda con el río San José. Se propone trabajar un espacio público abierto y conectado con las principales vías que permita actividades públicas, como parque, juegos, etc.



Fig. 54. Baltic Station Market (2017) / KOKO architects  
Reudo adaptativo, Market Tallinn, Estonia



### La cocina colectiva

En una representación simbólica, la cocina se entiende como la máxima expresión de domesticidad y funcionalidad en la vivienda moderna. Este espacio fue concebido para ser eficiente en la preparación de alimentos, idea que se gestó desde la cocinería industrial. En un análisis de género, la cocina también es entendida como un espacio de servicio. Servicio doméstico asociado culturalmente al género reproductor femenino y al cuidado, haciendo cargo a mujeres de la labor de cocinar.<sup>20</sup>



Fig 55. Mujer sentada frente al espacio de trabajo, Cocina de Frankfurt, diseñada por Margarete Schutte- Lihotsky en 1927.

Dicho esto, durante el Movimiento Moderno se comenzó a concebir la cocina como un espacio colectivizado, donde pese a tener una carga simbólica asociada a labora de trabajo femeninas, invitaba a la colectivización de las actividades mediante la apertura de estas, como la famosa cocina americana. Esto permitía un dialogo entre comensales y encargadas (os) de cocinar, que de manera espacial y arquitectónica ya no separaba las actividades, las integraba en un mismo espacio, en palabras de Charlotte Perriand:

**“La integración de la cocina con el salón, utilizando la “barra de cocina”, simplifica todas las actividades funcionales al mismo tiempo que permite a la ama de casa una buena comunicación con su familia y amigos...”<sup>21</sup>**

<sup>20</sup> Serrano, “La cocina y la escalera: Reinterpretación del discurso funcionalista en el Movimiento Moderno desde una perspectiva de género”.

<sup>21</sup> Charlotte Perriand en Mary McLeod, Charlotte Perriand. An Art of Living. Nueva York: H. Abrams, 2003: Pág. 67.

El Mercado Gastronómico Intercultural se basa en el mismo principio de la cocina funcional del Movimiento Moderno, a través de la creación de una gran cocina unificada bajo una misma cubierta con diferentes niveles de permeabilidad para sus usuarios según sus necesidades y requerimientos de la actividad social de salir a comer y disfrutar de la gastronomía.

Para ello, y como contraposición a lo existente, se propone volver el edificio y sus calles aledañas al peatón, cerrando el paso vehicular y permitiendo diseñar un espacio público que dialogue con la estructura existente y las construcciones aledañas, haciéndose cargo de su relación olvidada con el Río San José y otorgando a la ciudad un área de esparcimiento fundamentada en la actividad gastronómica. Todo esto en la acción arquitectónica de reuso adaptativo de un edificio Moderno con características espaciales únicas.

La gran cocina también tiene un fundamento administrativo. El Mercado es considerado Intercultural porque propone un rescate cultural gastronómico de Aymaras y diferentes culturas propias de la región, a través de una economía circular que integra la producción agrícola local de trabajadores de ASOAGRO y Agrícola del Norte, quienes proveen la materia prima para la preparación de alimentos de la zona. Además, se considera que el Mercado Gastronómico entrega trabajo a mujeres cocineras expertas en recetas de gastronomía local entregando la cuota de género e integración al proyecto.



Fig. 56. TimeOut Market Chicago (2019) / OKW Architects  
Mercado gastronómico, Chicago, Illinois

## ACTORES

El proyecto considera tres grupos significativos de actores que tendrán lugar en el Mercado Gastronómico Intercultural, que corresponden a:

### 1) Trabajadores/empleados

Uno de los fundamentos del proyecto, es el sustento en una economía circular laboral en alianza con el Asoagro de Arica y el nuevo Mercado propuesto. Esto considera un abastecimiento directo de frutas, verduras e insumos gastronómicos directos desde los agricultores que trabajan vendiendo en el Agro, y una base de alimentación local con influencia andina.

Así, se propone que el Mercado sea una fuente activa de fomento laboral, al instaurar cocinerías independientes entre sí, que atienden a un público diverso. Esto permite considerar un número importante de trabajadores asociados a diferentes restaurantes que contempla el proyecto, considerando un total máximo de 5 cocinerías, 2 cafeterías, y pequeños puestos de comida interiores o exteriores. El total de personas trabajadoras es un estimado de 120 personas.

### 2) Turistas y viajeros

Al lado del proyecto Mercado, se ubica el recientemente remodelado Terminal Internacional de Arica, que de manera provisoria (ya que será trasladado) considera un flujo de gente significativo que viene y va. La población flotante turista y viajera es uno de los públicos objetivos, proveendo de comidas y lugares de estancia justo al lado del Terminal. Por ello, se proponen diferentes opciones gastronómicas, desde comida al paso hasta restaurantes de comidas elaboradas, dependiendo del tiempo del consumidor y su estancia en el Mercado.

### 3) Comensales

Dentro de esta categorización de actores entra todo aquel que sea usuario del mercado, pero principalmente del área gastronómica. Los comensales tienen a su disposición un gran espacio de comedor central, que varía en sus privacidades en el mismo espacio abierto y amplio. Una de las características más importantes del espacio comedor es la atmósfera cambiante según el día y su clima, al tener una cubierta que permite aquello.

Por otra parte, se considera una disposición de mobiliario que albergue grandes grupos de personas o comensales solitarios, siendo un espacio flexible y adaptable a las exigencias del consumidor. Para ello, y por mayor comodidad, es que se dividen los tipos de circulaciones, volviendo el comedor un lugar más resguardado del exterior y menos circulado, quedando a completa merced de los propios usuarios del comedor.



Fig.57. Clasificación de actores según su uso del Mercado Gastronómico Intercultural.

La principal relación entre actores es su uso del espacio. Los y las trabajadore(a)s consideran un uso perimetral del edificio interior donde se ubican cocinerías, mientras que los comensales contemplan su lugar de estancia en el patio central del edificio. Esto permite una interacción rápida y una circulación eficiente en el servicio de restaurantes, contemplado el traslado de comidas y objetos delicados.

Y bajo esa misma lógica, es que la circulación principal que atraviesa el edificio para volverlo transitable, se diferencia del ingreso a los comedores. Al separar ambos flujos de personas, las que van a comer de las que van a pasear, se permite que dichas acciones no se entorpezcan y sea una instancia más amena.

Las estrategias de diseño, y el uso de niveles para recorrer y moverse dentro del edificio, buscan que sean compatibles diferentes actividades en el mismo lugar, integrando un interior con un exterior, y una actividad estática de una dinámica: el comer y el paseo.



# 05

## ESTRATEGIAS DE DISEÑO Y PARTIDO GENERAL

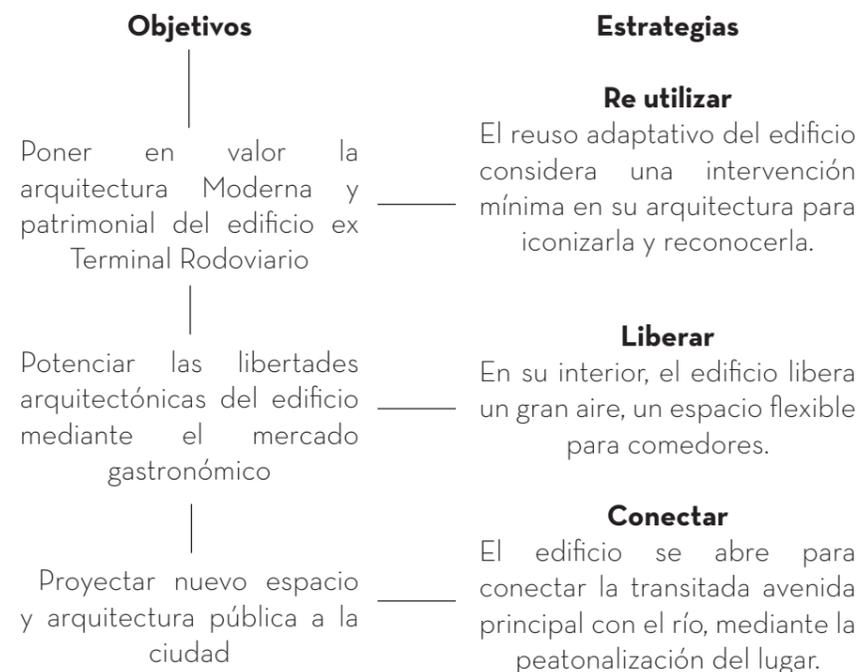
53 Objetivos / Estrategias

Modelo de gestión

55 Las pasarelas: Un paseo en niveles

### Estrategias de diseño y partido general

El proyecto propone el reciclaje arquitectónico de una obra moderna única en su arquitectura, mediante el uso programático de mercado gastronómico, bajo el fundamento de que las capacidades arquitectónicas del edificio lo permiten. Ahora el edificio reprogramado funcionará como un equipamiento comunal y articulador peatonal, que resuelve tres objetivos principales mediante sus correspondientes estrategias de diseño:



### Modelo de gestión

El edificio, al pertenecer actualmente a la Municipalidad de Arica y ser considerado un ICH (Inmueble de Conservación Histórica) considera una administración totalmente municipal.

Es por eso que el proyecto Mercado Gastronómico de Arica, un reuso del edificio actual perteneciente al Terminal Rodoviario, podría ser gestionado a través de la CORFO (Corporación de fomento a la producción) en alianza con corporaciones municipales como la Corporación Municipal de Fomento Productivo Costa Chinchorro<sup>22</sup>. Quienes dedican su actividad principal en administrar espacios dedicados a la cultura y promoción de destino. Por ejemplo, el proyecto entregaría el espacio necesario para llevar a cabo el evento Carnaval de Sabores, que promueve la gastronomía local y está a cargo de Costa Chinchorro. Por otra parte, se propone que el proyecto obtenga su financiamiento a través de entidades públicas o privadas (regionales o locales) que mediante donaciones o inversiones de empresas aporten el capital necesario para su construcción.



Fig 58. Carnaval de Sabores 2019.

<sup>22</sup> Es una entidad de derecho privado sin fines de lucro, que tiene como objetivo fortalecer los ejes productivos definidos por nuestra comunidad. <https://www.costachinchorro.cl/quienes-somos/> Visitado el día 10 de Julio 2022

## RE UTILIZAR

### ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS FUNCIONALES

Para reutilizar el edificio, se reconocen tres elementos arquitectónicos que se ponen en valor y estructuran el proyecto mercado:

1. **La escalera exterior**, que según la división programática servirá de diálogo entre un mercado de comida al paso y el interior del edificio.
2. **La cubierta estereométrica**, es el carácter icónico al edificio y permite desarrollar la tipología de mercado bajo una cubierta unificada. Es el elemento visible a escala urbana y que dota de una espacialidad única al interior, regulando el ingreso lumínico y protegiendo el patio central. Al ser una estructura piramidal abierta en su punta, genera un gran espacio funcional con la actividad gastronómica, permitiendo una continua circulación de aire.
3. **La cubierta de buses**, es el diálogo entre el interior y el exterior del edificio. Al tener una altura considerada para albergar buses, su uso para el mercado es perfecto lugar de comedores exteriores.

## LIBERAR

### GRAN PATIO CENTRAL

La idea principal es que el edificio funcione como un gran patio central de comedores abastecido por su perímetro donde se ubicarán las cocinerías. (Actualmente oficinas del Terminal). Para ello, se eliminan los puestos comerciales centrales y se dispone de un espacio abierto y multiuso, que incorpora las ya existentes escaleras hacia el subterráneo y segundo nivel.

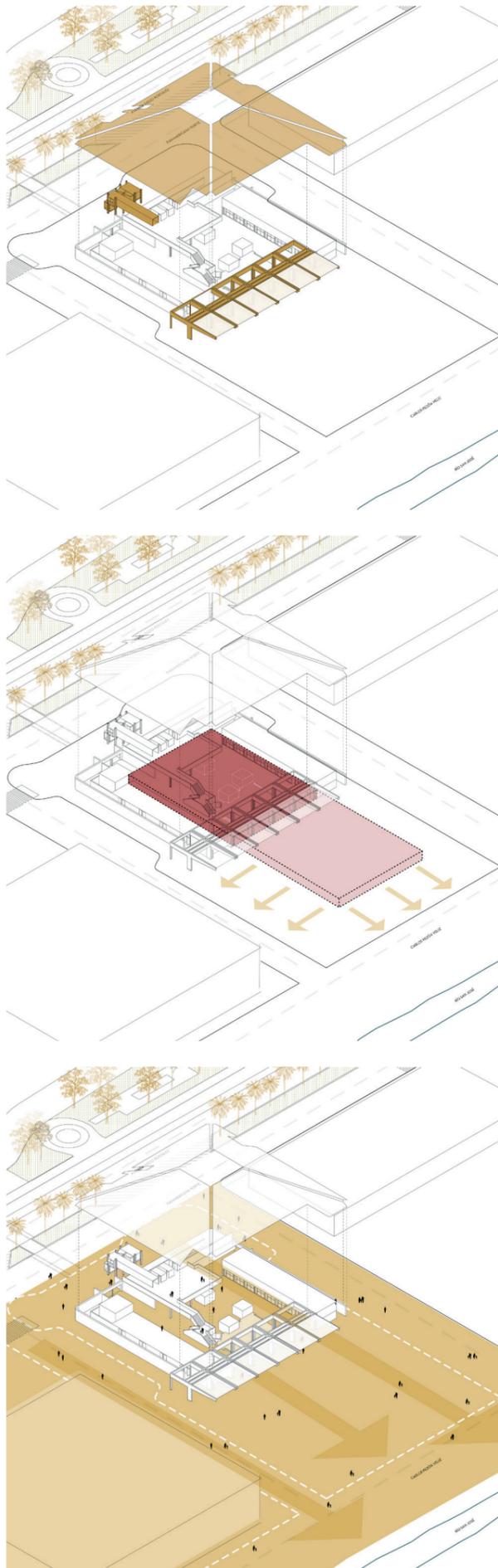
Esta acción permite proyectar el patio central interior directamente hacia el terreno de estacionamientos, que ahora se piensa como espacio público. Esta estrategia tiene relación con la distribución programática, que indica niveles de estancia según desde Av. Diego Portales hacia el río, pasando por programas de comida al paso hasta restaurantes de clase.

## CONECTAR

### PEATONALIZACIÓN Y VOLCAMIENTO DEL EDIFICIO HACIA EL RÍO

Al peatonalizar el entorno inmediato al edificio, volviéndolo un solo espacio público, el edificio se hace cargo del uso de la gran manzana, y en este gesto, el edificio dialoga con el río. Directamente relacionado con el cambio programático y la ausencia de tráfico vehicular, la peatonalización de las calles aledañas cierra por completo la manzana, y la restringe al acto de caminar por el nuevo espacio público que dota de equipamiento comunal a la ciudad.

El cierre de la manzana tiene como propósito la futura incorporación de los edificios aledaños al Mercado: El abandonado Shopping center y el nuevo terminal internacional. El primero, a la espera de un nuevo uso, y el segundo dejará su construcción para trasladarse al sur de la ciudad. Esto se presenta como oportunidad de diálogo entre tres edificios diferentes entre sí, unificados por un espacio público peatonal.



## LAS PASARELAS: UN PASEO DE NIVELES

El proyecto de mercado gastronómico se propone formalmente como un paseo en pasarelas que atraviesan el edificio y dialogan con un vaciamiento del espacio central, a modo de disponer un gran comedor.

Las pasarelas cumplen la función de comunicar las cuatro calles que lo rodean, así mismo peatonalizar el conjunto para que la arquitectura, de carácter pública, tenga sentido. El paseo en diferentes niveles tiene tres instancias reconocibles: 1) Rampas y escaleras para subir, 2) Pasarela exterior. 3) Pasarela al interior del edificio. Que puede ser recorrido en continuidad, atravesar por completo el edificio preexistente, y permite relacionar el negado Río San José mediante una pasarela/mirador.

Entre las decisiones relevantes, se vacía el centro útil del edificio (compuesto previamente de arquitectura menor), para crear un patio central interior, que se ubica justo bajo la pirámide truncada. Luego, se proyecta el mismo patio hacia el exterior mediante una explanada como espacio público, que permite un mayor aforo de visitantes y diversas actividades más que gastronómicas, con la finalidad de ser un espacio flexible que funcione según se requiera, tal como el grado de libertad de diseño del edificio moderno lo permite.

Al reutilizar la mayor parte del edificio, el perímetro del patio central interior se propone como borde de cocinerías, para servir al público del Mercado Gastronómico. Así como también los elementos estructurantes más grandes como la cubierta estereométrica y la marquesina trasera son los umbrales entre cambios de atmósferas, siendo el continuo entre ellas el paseo de pasarelas.

La justificación de la forma, es su utilidad y diálogo con el edificio preexistente. La pasarela es un lenguaje arquitectónico frecuente en el Movimiento Moderno, que al mismo tiempo cumple la función de volver el espacio abierto y comunicador. Es una manera de reflejar los ideales funcionales que puede alcanzar el edificio, e iconizar aún más su distinguible arquitectura original. Por otra parte, el cambio programático de terminal a mercado responde también a la situación formal, viendo una oportunidad en un espacio de gran altura, libre y cubierto, como lo que pasa debajo de la gran cubierta.

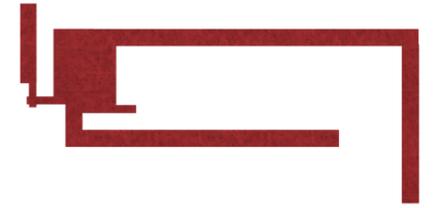
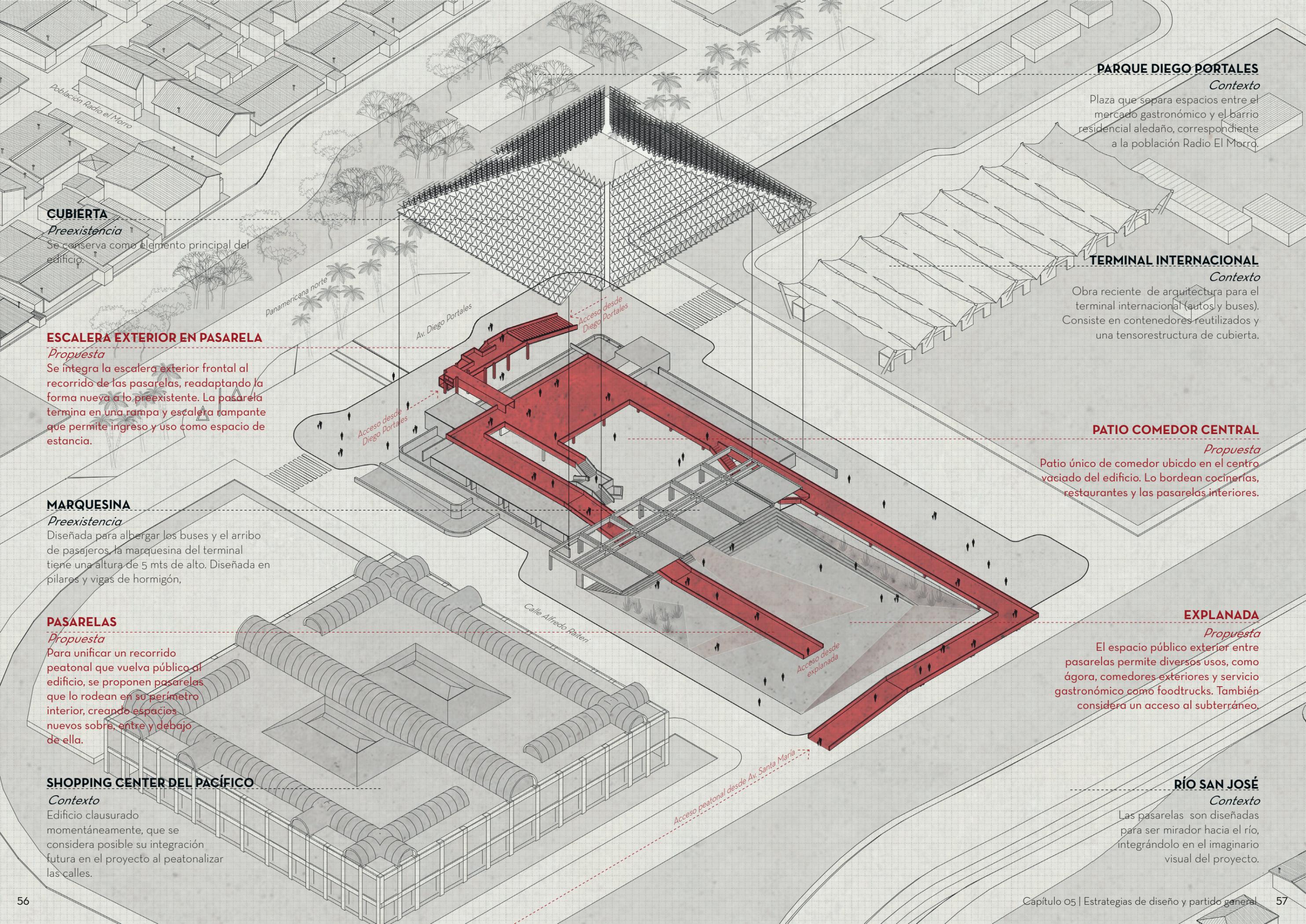


Fig 59. **Abstracción formal de pasarelas en propuesta de Mercado Gastronómico Intercultural.**



**PARQUE DIEGO PORTALES**

*Contexto*

Plaza que separa espacios entre el mercado gastronómico y el barrio residencial aledaño, correspondiente a la población Radio El Morro.

**TERMINAL INTERNACIONAL**

*Contexto*

Obra reciente de arquitectura para el terminal internacional (autos y buses). Consiste en contenedores reutilizados y una tenseestructura de cubierta.

**CUBIERTA**

*Preexistencia*

Se conserva como elemento principal del edificio.

**ESCALERA EXTERIOR EN PASARELA**

*Propuesta*

Se integra la escalera exterior frontal al recorrido de las pasarelas, readaptando la forma nueva a lo preexistente. La pasarela termina en una rampa y escalera rampante que permite ingreso y uso como espacio de estancia.

**MARQUESINA**

*Preexistencia*

Diseñada para albergar los buses y el arribo de pasajeros, la marquesina del terminal tiene una altura de 5 mts de alto. Diseñada en pilares y vigas de hormigón,

**PASARELAS**

*Propuesta*

Para unificar un recorrido peatonal que vuelva público al edificio, se proponen pasarelas que lo rodean en su perímetro interior, creando espacios nuevos sobre, entre y debajo de ella.

**SHOPPING CENTER DEL PACÍFICO**

*Contexto*

Edificio clausurado momentáneamente, que se considera posible su integración futura en el proyecto al peatonalizar las calles.

**PATIO COMEDOR CENTRAL**

*Propuesta*

Patio único de comedor ubicado en el centro vaciado del edificio. Lo bordean cocineras, restaurantes y las pasarelas interiores.

**EXPLANADA**

*Propuesta*

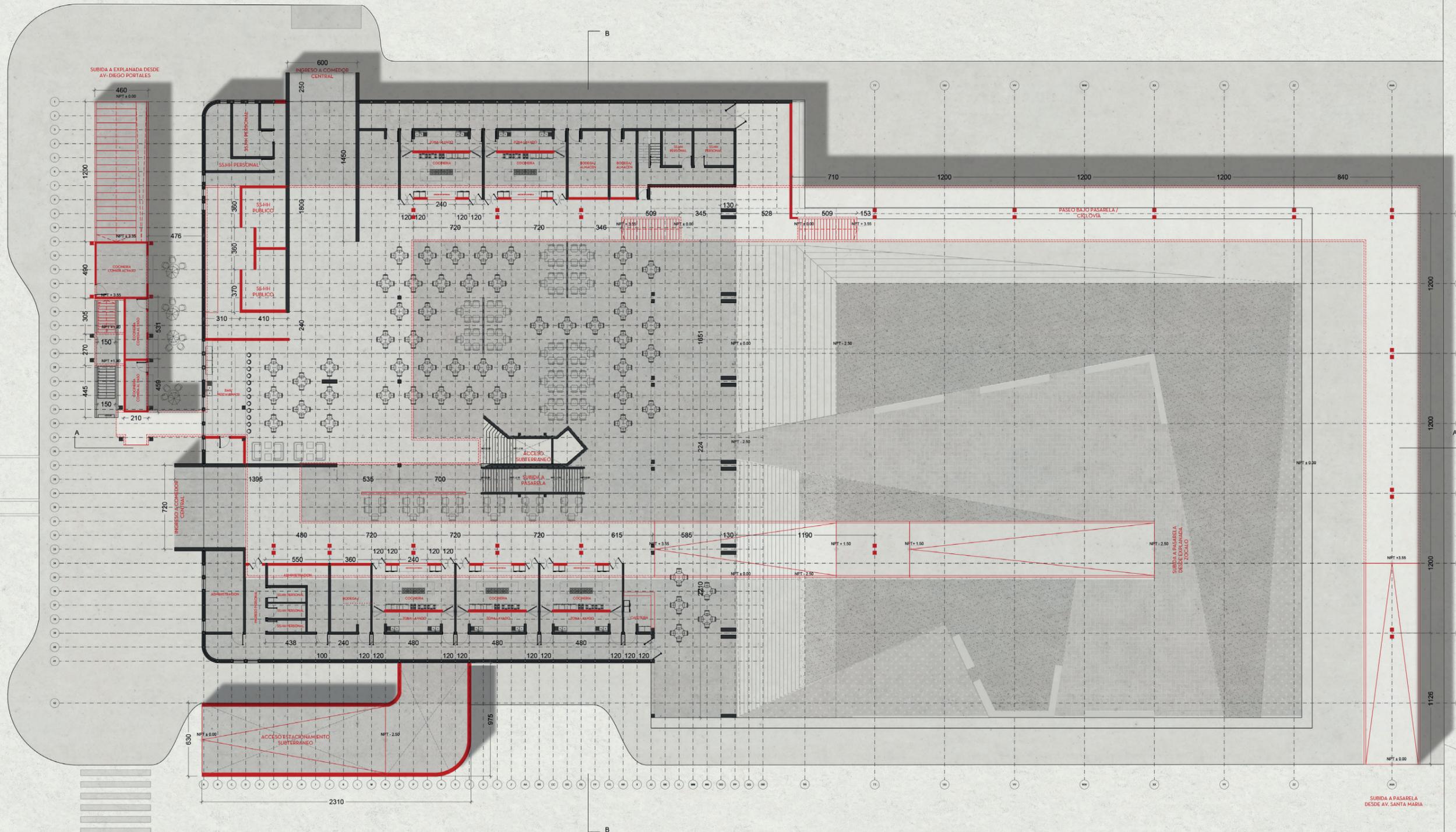
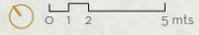
El espacio público exterior entre pasarelas permite diversos usos, como ágora, comedores exteriores y servicio gastronómico como foodtrucks. También considera un acceso al subterráneo.

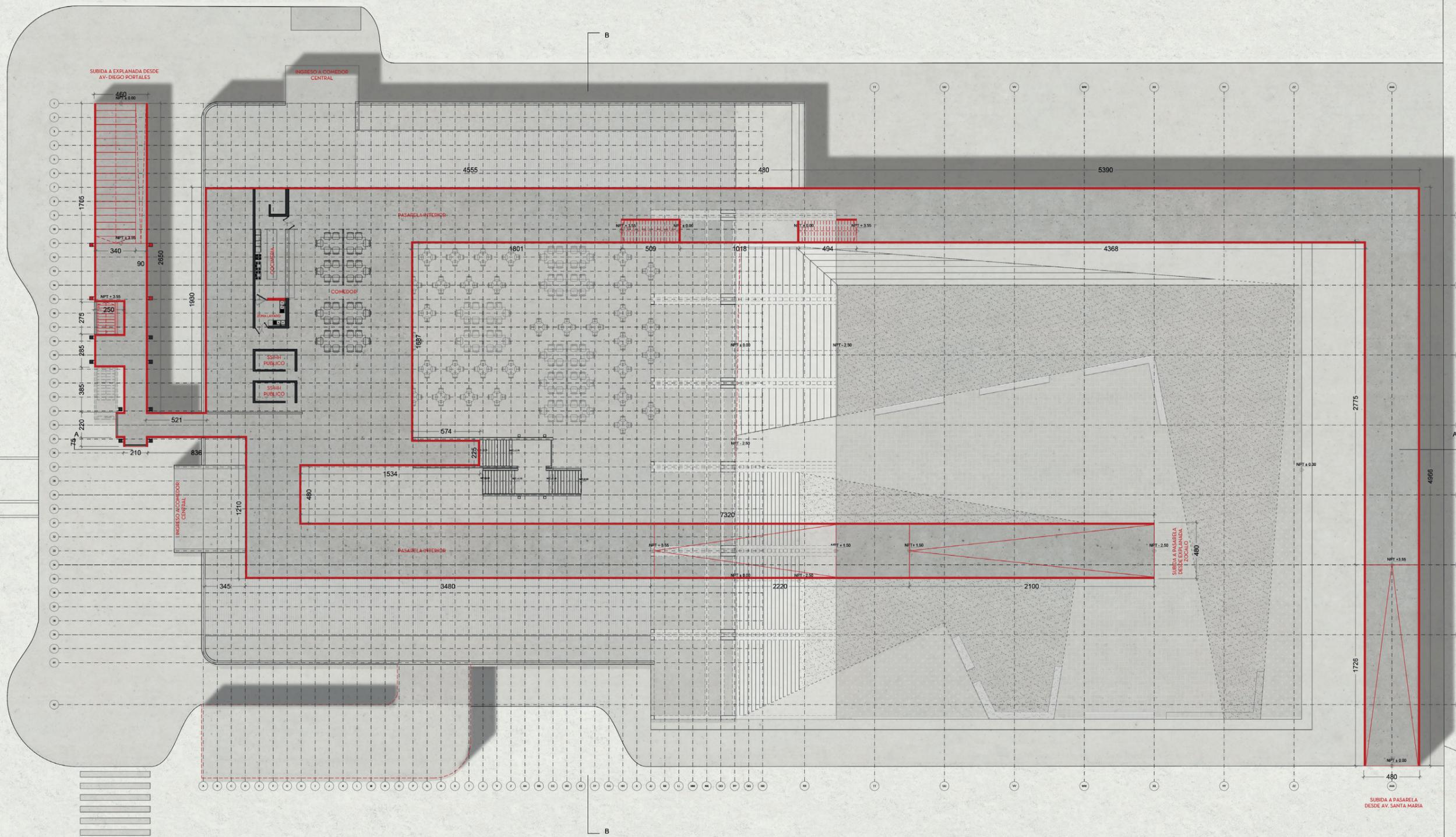
**RÍO SAN JOSÉ**

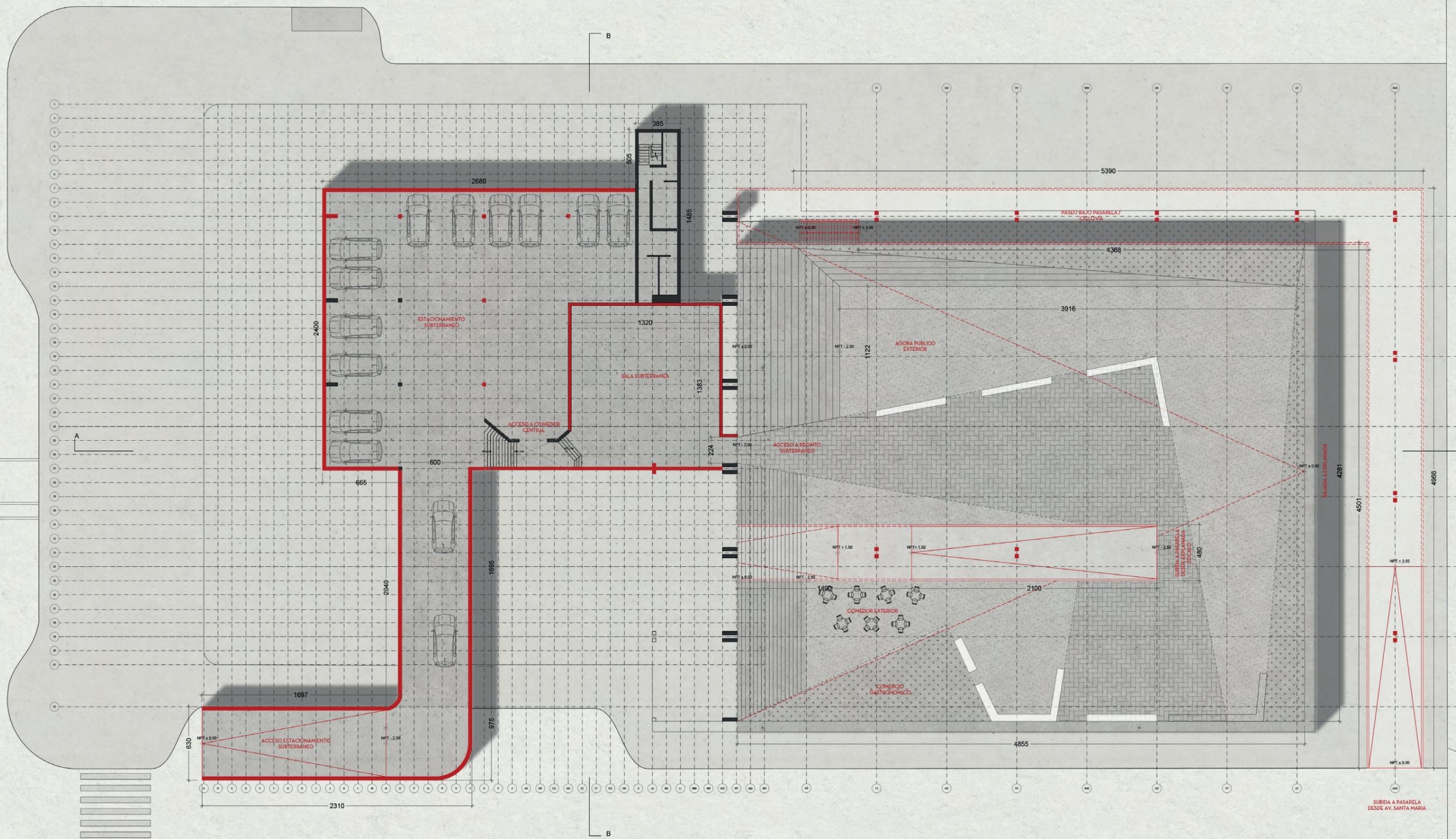
*Contexto*

Las pasarelas son diseñadas para ser mirador hacia el río, integrándolo en el imaginario visual del proyecto.

Planta primer piso



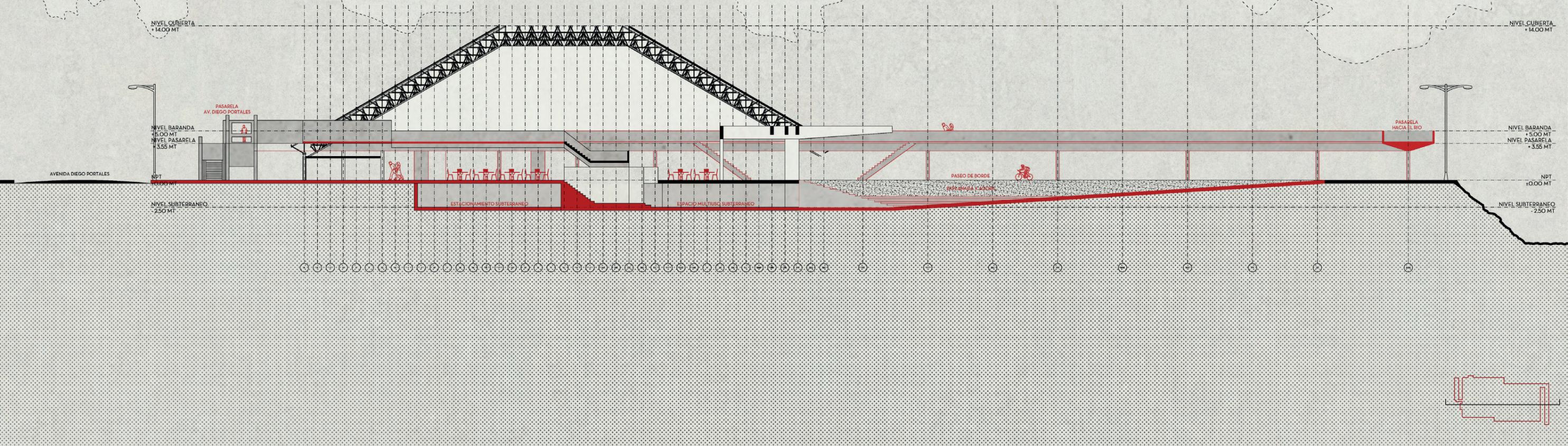






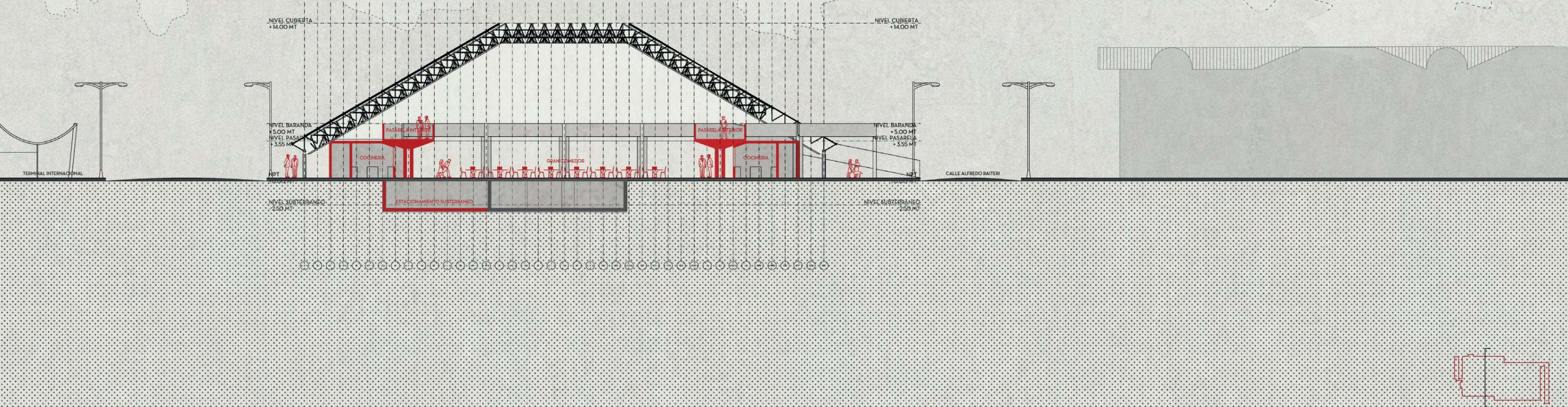
Sección A-A

0 1 2 5 mts



Sección B-B

0 1 2 5 mts



# 06

---

## **Proyecciones y referencias**

69 Proyecciones

70 Bibliografía

La presente memoria pretende basar el fundamento inicial de por qué proyectar sobre un edificio moderno robusto y único en su arquitectura, potenciando sus capacidades formales y complementando su arquitectura con una obra nueva que lo vuelva funcional y dinámico en su uso.

A partir de ésta investigación, se busca desarrollar un proyecto que en su forma no compita con el edificio existente, si no que sea un complemento y un dialogo constante, para servir de arquitectura pública a la ciudad de Arica.

Y en su componente más urbano, el proyecto de intervención al Terminal Rodoviario de Arica es una invitación a reciclar los edificios modernos, descuidados y abandonados, con el fin de reconocer el patrimonio arquitectónico Moderno de la ciudad ariqueña, laboratorio de modernidad.

## BIBLIOGRAFÍA

### Sobre teoría de la arquitectura / Arquitectura Moderna

Le corbusier. Hacia una arquitectura. 1998.<sup>a</sup> ed. Ediciones apóstrofe, 1923.

Serrano, Kamila. «La cocina y la escalera: Reinterpretación del discurso funcionalista en el Movimiento Moderno desde una perspectiva de género», 2021.

Galeno-Ibaceta, Claudio. «Arica, la Junta de Adelanto y las convergencias del brutalismo». SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL ARQUITETURA MODERNA E INTERNACIONAL, Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte., s. f.

Torrent, Horacio, María de La Paz Faúndez, y Javier Ruiz. «Siete grados de libertad: Políticas, arquitecturas, arquitecturas políticas. Arica en la larga década del sesenta.», s. f.

Torrent, Horacio. «ARICA, 1950-80: LA FORMA URBANA DEL DESARROLLO Estructura y lógica de partes en el crecimiento extensivo.» Seminario internacional de investigación en urbanismo, junio de 2019.

Zevi, Bruno. El lenguaje moderno de la arquitectura, 1978.

Le corbusier. El modulator: Ensayo sobre una medida armónica a la escala humana aplicable universalmente a la arquitectura y a la mecánica. Segunda edición 1961. Buenos Aires: Editorial Poseidón, 1948.

Cañar, María José. «MARGARETE LIHOTZKY: ARQUITECTURA SOCIAL MÁS ALLÁ DE LA COCINA FRÁNCFORT». PIONERA DE LA ARQUITECTURA MODERNA METALOCUS, 2019.

Muxi, Zaida, y Tania Magro. «Las mujeres constructoras de ciudad desde los movimientos sociales urbanos». trabajo derivado del Grupo de Investigación "Archivo documental para una revisión crítica del modelo Barcelona" referencia HAR2008-05486/ARTE del Ministerio de Ciencia e Innovación, s. f.

### Sobre Reuso adaptativo

Brito Luna, Mariela. «Reuso adaptativo de vacíos urbanos Caso de estudio: La experiencia del PlaBUITS de Barcelona». Máster en Intervención Sostenible en el Medio Construido MISMeC, Universitat Politècnica de Catalunya, 2015.

Till, Jeremy, y Tatjana Schneider. «Flexible housing: the means to the end». Architectural Research Quarterly n°9 (septiembre de 2005): 287-96.

Longue, Iago. «REUTILIZACIÓN ADAPTATIVA DE EDIFICIOS SUBUTILIZADOS Una estrategia sostenible para la reocupación urbana en el centro de la ciudad de Vitória (Brasil)». Limaq, junio de 2021.

Jacobs, Jane. Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. 2da edición. Madrid, España: Capitán Swing, 1961.

### Sobre Arica

Municipalidad de Arica. «En el sector sur se ubicaría el primer Terminal de Buses Integrado de Arica». 26 de marzo de 2021.

Pérez, Joselin. «Piscina Olímpica Municipal de Arica: Adaptación del complejo acuático deportivo». Proyecto de título, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile, 2020.

Sociedad cooperativa AUCA. «Revista Auca. Arquitectura Urbanismo Construcción Arte». Diciembre 1965, s. f.

Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Arquitectura. «Guía de diseño arquitectónico aymara para edificios y espacios públicos». Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Arquitectura, s. f.

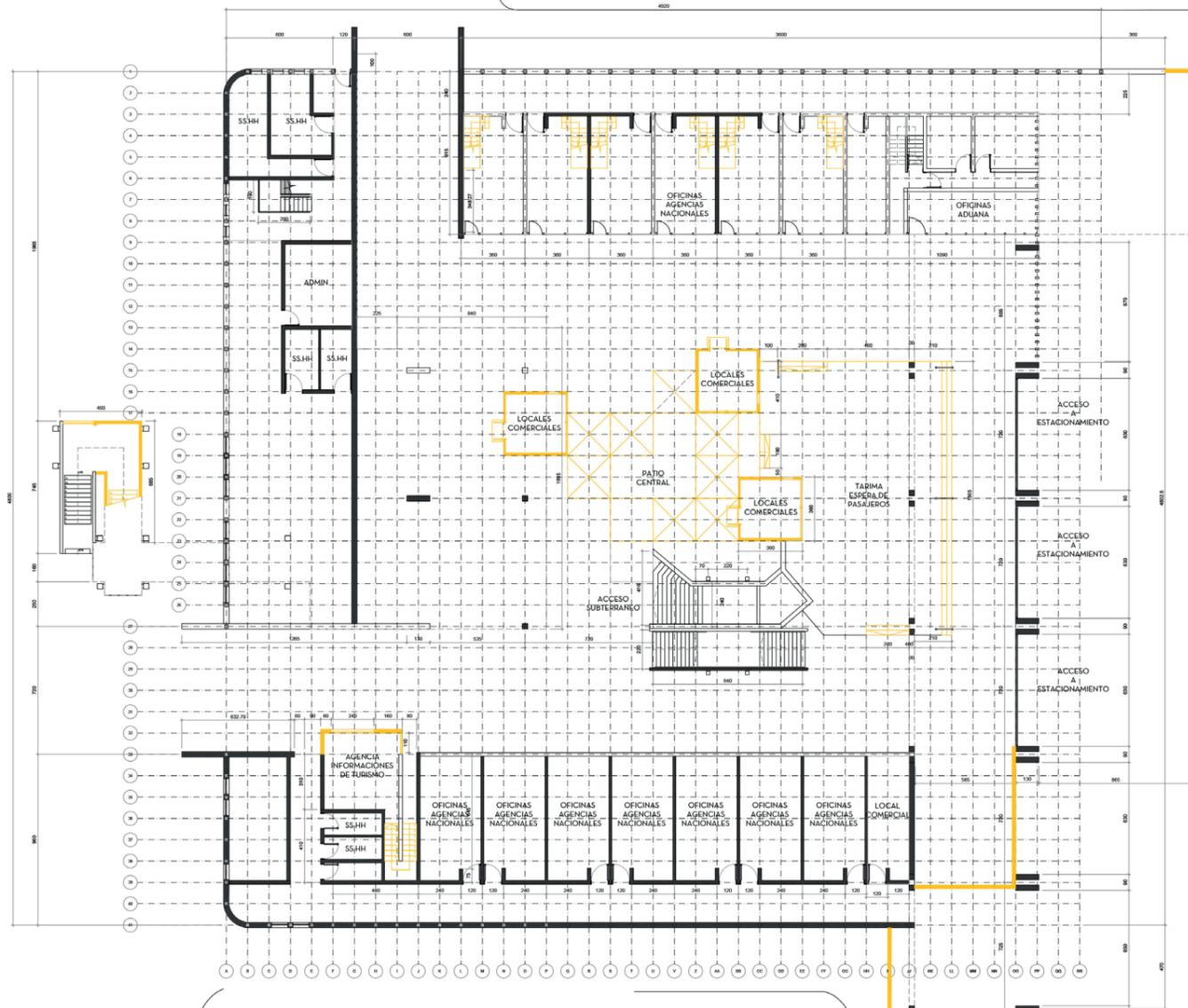
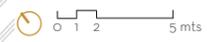


**Anexo**

74 Planimetría de proyecto: Obra que se demuele

78 Planimetría de proyecto: Obra nueva

Planta primer piso / Se demuele



Planta segundo piso / Se demuele

0 1 2 5 mts

