



## Índice

1.	Introducción.....	3
2.	Antecedentes del tema.....	5
2.1.	Crecimiento urbano y desigualdad socioespacial.....	5
2.2.	La Red ferroviaria en Chile y sus vestigios en abandono.....	6
3.	Problema arquitectónico. ....	7
3.1.	Espacios intersticiales en abandono , deterioro y obsolescencia.....	7
3.2.	Segregación urbana y déficit urbano.....	8
4.	Argumento proyectual.....	11
4.1.	Regeneración urbana.....	11
4.2.	Integración Social.....	13
4.3.	Edificios Multiformatos.....	14
5.	Definición de localización.....	16
6.	Propuesta programática.....	20
7.	Estrategias de proyecto.....	21
7.1.	Estrategias generales de proyecto.....	21
7.2.	Estrategias de diseño.....	21
8.	Diseño partida general.....	22
8.1.	Planimetría Propuesta de diseño.....	22
8.2.	Vistas Propuesta de diseño .....	26
9.	Referencias.....	30

## 1.- Introducción

La ciudad, siempre va a estar sujeta a los cambios y transformaciones que ésta misma va requiriendo, necesitando y exigiendo, podemos ver como en las últimas décadas ha ido cambiando el entorno urbano y las perspectivas sobre ciudad, desde la revolución industrial, hasta el paso hacia la modernidad junto a la evolución de la tecnología, ha generado que el crecimiento y la evolución de las ciudades se haya desarrollado de manera acelerada, explosiva y carente de planificación urbana, lo cual ha desencadenado otras problemáticas que hoy en día se pueden develar cómo es la producción de entornos post industriales en deterioro y abandono , o espacios intersticiales de la ciudad que no han sido tratados y no se integran al tejido urbano o incluso zonas en las que los usos han ido cambiando en el tiempo y están quedando obsoletas.

De esta manera, las ciudades debido al crecimiento desmesurado y por motivos de que una ciudad desigual deja de tener buenas condiciones de habitabilidad al ser tan extensa, comienza a necesitar reciclar aquellos espacios con buena ubicación que no han sido tratados, con el fin, de generar entornos integrados al resto de la ciudad, que actúen como parte de un sistema urbano que destaca las cualidades y reactiva los usos del lugar , transformando estos sectores en lugares significativos, con identidad, en micro centros urbanos , que se adaptan a las necesidades del lugar y propician espacios de calidad urbana con buena accesibilidad y dotación de equipamientos, infraestructura y servicios.

La estrategia con la cual se van a tratar estos espacios, es mediante el concepto de regeneración urbana, la cual ha alcanzado gran presencia en las políticas urbanas a nivel global durante las últimas décadas, posicionándose como una herramienta idónea en teoría para alcanzar el actual imperativo de sostenibilidad que deben enfrentar las ciudades. Es por ello que, en muchas ocasiones, parece haberse convertido en la fórmula virtuosa para resolver, no sólo problemas urbanos referidos al deterioro y la obsolescencia física, sino que también problemas de naturaleza social y económica, como la integración, la desigualdad y la exclusión social (Bustos, M. 2021).

Siguiendo esta misma línea , la doctora Monica Bustos señala que: En la actualidad resulta posible observar la coexistencia de dos grandes tipos de regeneración urbana.

Por un lado principalmente en el contexto europeo y norteamericano y en menor medida en Latinoamérica, intervenciones que buscan la reconversión de áreas desindustrializadas o en desuso por medio de grandes proyectos urbanos con inversión público-privada, tras el objetivo de potenciar económicamente ciertos sectores bien localizados de la ciudad.

Por otro lado, como intervenciones muy características del contexto latinoamericano, están aquellas que se enfocan en los barrios vulnerables, donde se concentra la pobreza, el deterioro y la degradación social, con el objetivo de reducir las desigualdades urbanas que las afectan (Bustos, M. 2021).

Lo anterior, da paso a reflexionar sobre qué tipo de regeneración es la necesaria para poder contribuir al mejoramiento de un entorno urbano, los contextos urbanos de un terreno en el centro de la ciudad no es el mismo que el contexto de un terreno en la periferia de la misma ciudad, es decir, es importante la determinación de un diagnóstico que permita dar cuenta de las oportunidades que brinda el lugar para beneficiar el entorno urbano y fomentar entornos residenciales de calidad y mucho más inclusivos, donde la idea de crear ciudad sea prioridad en el desarrollo de un proyecto arquitectónico.

A su vez, en la actualidad podemos ver una amplia variedad de políticas y programas que apuntan al mejoramiento de barrios y a la regeneración urbana, focalizado principalmente en barrios vulnerables, este tipo de intervenciones comenzaron en la década del 2000, como respuesta al rápido deterioro que tuvo gran parte del parque habitacional construido en décadas anteriores, bajo el subsidio del Estado y la tenencia en propiedad, precisamente porque antes se prioriza la construcción masiva de vivienda como una respuesta rápida a la gran necesidad habitacional presente en los años 90', y no se consideraron los aspectos urbanísticos que influyen en el habitar, como la accesibilidad y dotación de servicios y equipamientos y además la conformación de espacios públicos de calidad, lo cual ha llevado a crear entornos urbanos desiguales y segregados a nivel socioespacial.

Pero a la vez está dejando sin tratar aquellos espacios en zonas céntricas y pericéntricas que están en abandono debido a cómo se fue expandiendo la ciudad, es decir, las industrias que en ese entonces se ubicaban en la periferia, en la actualidad están emplazadas en un sector intermedio de la ciudad, dejando vestigios de los usos que antes se realizaban en el lugar pero sin ser realmente reconocidos como parte de la identidad del entorno y hoy responden a normativas poco flexibles e integradoras sobre estos espacios que terminan convirtiéndose muchas veces en espacios residuales que no interactúan con el resto de la ciudad, la fragmentan y crean entornos urbanos hostiles e inseguros.

Lo anterior permite cuestionar las formas en las que se está abordando el tema de la regeneración urbana y deja abierta la posibilidad de generar nuevas propuestas para tratar el deterioro de espacios dentro de la ciudad construida.

.

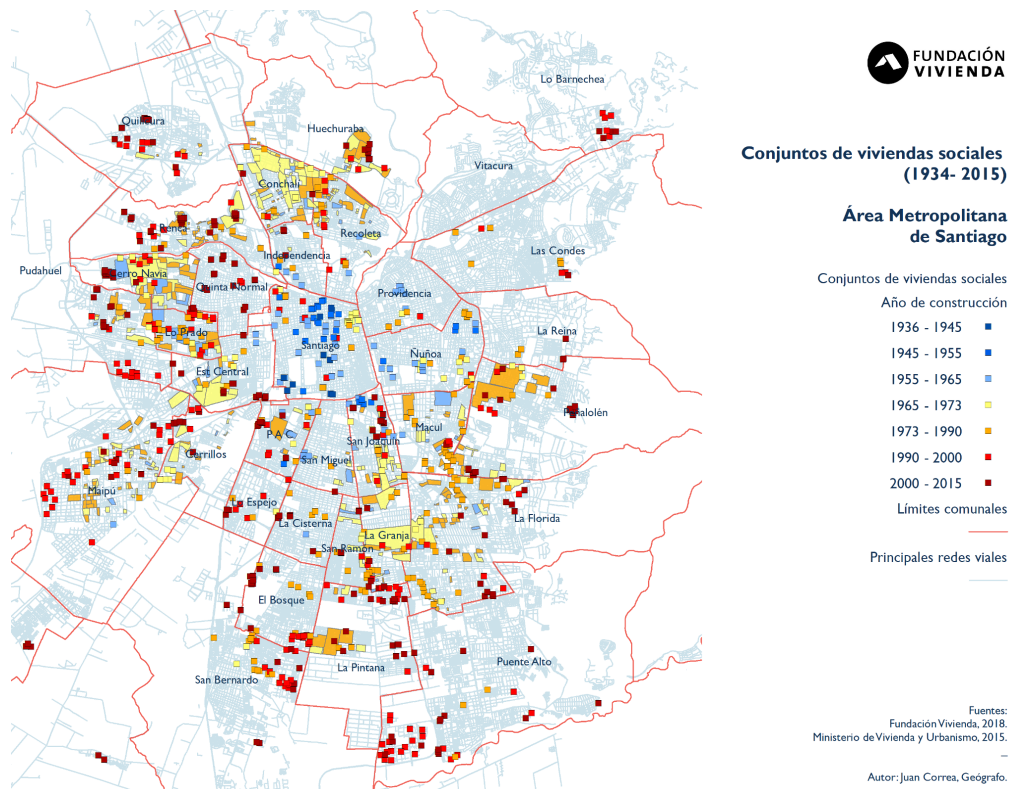
## 2.- Antecedentes del tema

Para poder explicar mejor la problemática a tratar, hay que entender previamente ciertos conceptos que engloban algunas de las causas que requieren de la intervención pública para transformar y regenerar un barrio que se ha visto en abandono y/o obsolescencia.

### 2.1.- Crecimiento urbano y desigualdad socioespacial

El crecimiento expansivo es un fenómeno que se produce particularmente en las ciudades latinoamericanas y consiste en el crecimiento territorial desbalanceado en el que coexisten áreas muy dinámicas con otras fuertemente rezagadas en términos sociales y económicos, (Cuenin y Silva, 2010, pp. 3). De una forma más general Bruegmann define esta expansión urbana como el desarrollo urbano disperso y de baja densidad que resulta de la ausencia de un proceso de planeación sistemático o de una planeación de uso del suelo a escala regional (En Lara et. al, 2017, pp.40). Estas definiciones apuntan al desequilibrio que se produce en los procesos de crecimiento urbano, resultando problemas de desigualdad social y de acceso a suelo urbano.

En Latinoamérica el acelerado crecimiento de la población en las últimas décadas, sumado a la adopción de modelos económicos neoliberales, han tenido como consecuencia en las ciudades una gran expansión de la estructura urbana, hacia la conformación de una creciente y escasamente consolidada periferia. Este crecimiento horizontal se debe también a la gran disponibilidad de suelo urbanizable, lo que ha traído consecuencias sociales, económicas y físicas en las áreas centrales o centros históricos (CEPAL, 2002).



Autor: Juan Correa / Fuente: Fundación vivienda.

Esta expansión genera un traslado de la población hacia barrios residenciales de características morfológicas distintas a las tipologías habitacionales presentes en el área central, puesto que en la actualidad las ofertas habitacionales para los grupos económicos más vulnerables están ubicadas en la periferia, donde el valor del suelo es menor, alejándose de sus redes de apoyos, de las principales fuentes laborales y educacionales, del equipamiento e infraestructura pública, permitiendo acciones que segregan a un sector de la sociedad y creando estas condiciones desiguales ya mencionadas. Dado esto, la acción inversa sería crear la posibilidad de reciclar terrenos céntricos donde se puedan desarrollar proyectos de carácter residencial que permitan a los sectores socioeconómicos más vulnerables optar a viviendas bien localizadas con buen acceso a la ciudad.

## **2.2.- La Red ferroviaria en Chile y sus vestigios en abandono.**

La construcción de los ferrocarriles en el siglo XIX, se realizó por etapas, los primeros en servicio en Chile fueron el de Valparaíso-Santiago, iniciado en 1852, y de Santiago- San Fernando, ambos conectados con la Estación Alameda.

El recorrido de Valparaíso a Santiago tardó una década en completarse, entre 1853 y 1863, destinada en una primera instancia para el intercambio y el acercamiento de la producción industrial que se concentraba en el puerto de Valparaíso, la conexión en Santiago se dió en el sector hoy denominado Yungay siendo esa estación el punto de conexión y acceso a Santiago y en dirección hacia estación central (Pizzi, Valenzuela et al. 2010).

La decisión de instalar en este sector el “ferrocarril capitalino” marca un hito potente, desde el punto de vista de obras públicas viales, urbano, desarrollo económico y arquitectónico patrimonial (...) impulsado por el progreso y el avance tecnológico de la revolución industrial, este lugar ya no es solo la puerta natural a Santiago, sino, que va a convertirse en un puerto urbano (Walters, T., 2018), un lugar que se va a caracterizar por el intercambio y la convergencia de los flujos económicos y sociales. El trazado del ferrocarril de Circunvalación de Santiago definió los límites de la ciudad de la época y estableció las líneas de conectividad a través de las cuales se distribuían los insumos y se desplazaba la mano de obra para la actividad productiva, convirtiéndose en un elemento clave dentro de la consolidación de la urbe capitalina (Pizzi, Valenzuela et al. 2010).

Una vez operativo el ferrocarril, el paisaje urbano marginal fue cambiando por uno de movimiento, comercio e industrialización, generando la convivencia de estos nuevos usos con los antiguos. En la actualidad, del total de su trazado, solo se conserva la red troncal al sur y el tramo Alameda-Yungay por el túnel habilitado en 1937, el reconocido túnel de Matucana, el cual permanece como vestigios de lo que fue el Ferrocarril de Circunvalación de Santiago.

### **3.- Problema arquitectónico.**

Debido al crecimiento de las ciudades, al desarrollo industrial y posterior avance hacia la modernidad, principalmente en la ciudad de Santiago, han surgido problemáticas de carácter socio espacial que al pasar del tiempo se han podido dilucidar, las cuales para el presente informe se engloban en algunos conceptos claves; el abandono de los espacios postindustriales , la segregación urbana de los grupos socioeconómicos más vulnerables y el déficit habitacional, como las tres grandes aristas que se reconocen como factores que inciden en el problema habitacional que encontramos en Santiago y que urge su atención, con la finalidad de mejorar los entornos urbanos, propiciando espacios integradores con buenas condiciones de habitabilidad para el correcto desarrollo social y personal de los habitantes.

#### **3.1.- Espacios intersticiales en abandono , deterioro y obsolescencia.**

En la actualidad, encontramos espacios y edificaciones dentro de la ciudad que han quedado en abandono, deterioro u obsolescencia, algunos de ellos pueden ser considerados patrimoniales que están en desuso y requieren de activación mediante mecanismos de rehabilitación, algunos terrenos eriazos con buena localización y con posibilidades de densificación, y algunos espacios post industriales con vestigios de su infraestructura e identidad en el lugar que requieren de mecanismos de regeneración, puesto que estos espacios al no ser tratados producen una fragmentación del tejido urbano y esta ruptura dificulta la interacción de las distintas actividades y los distintos usuarios del sector.

La importancia radica en la atención que debemos darle a aquellos lugares dentro de la ciudad que hoy en día se encuentran en desuso y por ende, no generan un vínculo con el resto de la ciudad, dando la posibilidad de reciclar estos espacios intersticiales con la finalidad de generar proyectos integrales y gatillantes, que permitan disminuir las brechas de desigualdad, entregando soluciones que responden a buenas condiciones de habitabilidad y transformando los entornos urbanos según las nuevas necesidades del lugar.

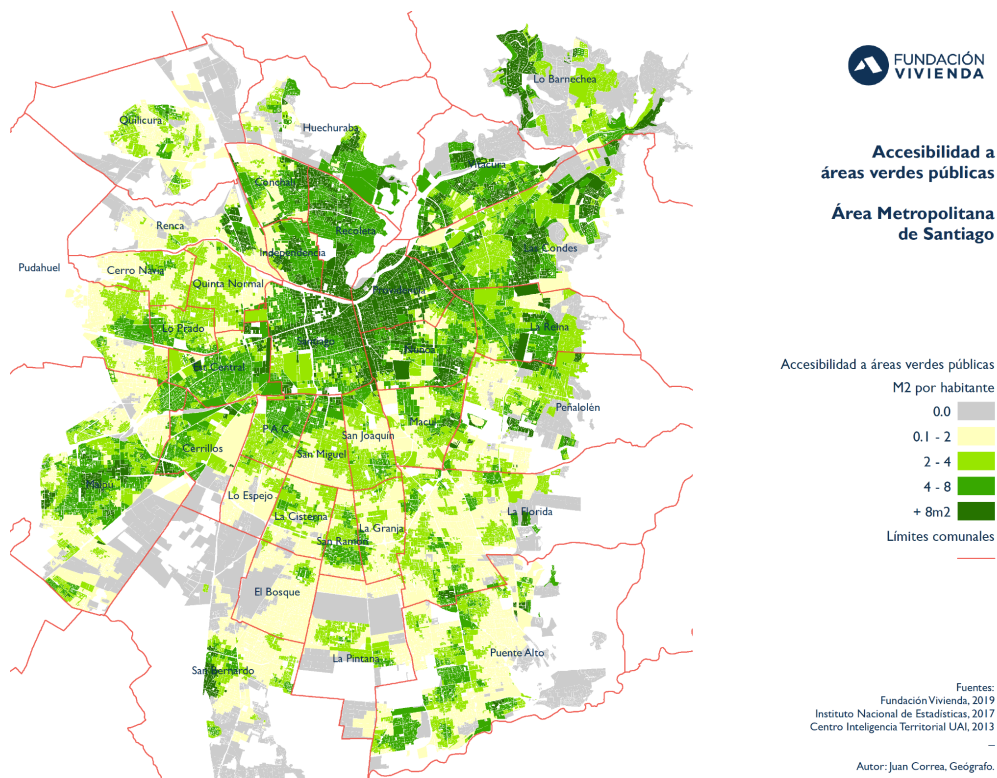
Es imperante densificar y regenerar barrios con ubicación central y pericentral apuntando a un desarrollo urbano más integrador y sustentable en la ciudad ya consolidada. En donde no sólo haya cabida para quienes pueden costear los precios del suelo urbano, sino que sea posible generar barrios mixtos tanto social como programáticamente y además bien ubicados. Esto, con el objetivo de que puedan coexistir distintos grupos socioeconómicos y la gama necesaria de infraestructura y equipamiento para el correcto desarrollo de la vida en la ciudad.

### 3.2.- Segregación urbana y déficit urbano

Según la RAE el concepto de segregación se le denomina la marginación, exclusión o discriminación de la que puede ser víctima una persona o un grupo de personas por motivos raciales, sociales, económicos, políticos, religiosos o culturales. Para esta investigación especificaremos el concepto de segregación urbana y territorial, para ligar de manera más clara el concepto de segregación a los problemas residenciales.

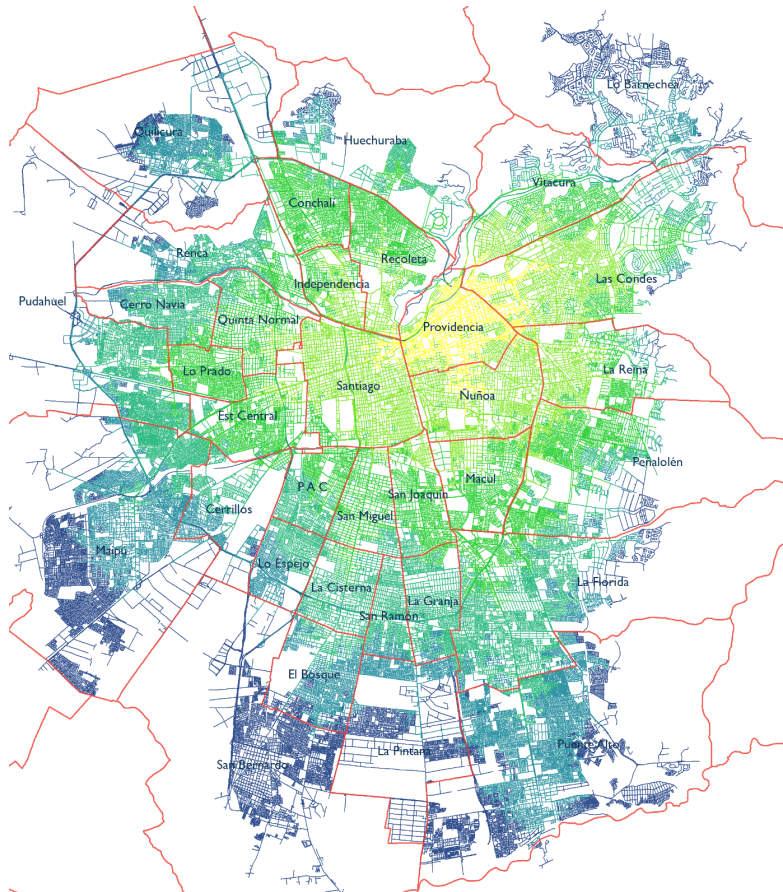
En la actualidad ya es un hecho que desde la liberación del suelo y las atribuciones al mercado sobre la producción residencial, se ha presenciado un desarrollo de las ciudades desequilibrado que segrega a los grupos más vulnerables a la periferia, generando otros problemas sociales como es la desigualdad, la exclusión y la pobreza. Ésta agrupación y distribución de los grupos más vulnerables ha de generar grandes desventajas en distintas dimensiones relacionadas al problema habitacional y a lo deficiente de éste, y es que genera una inequitativa distribución territorial que se ve reflejada de igual forma en la infraestructura pública, el acceso a servicios, empleos, a una buena conectividad y movilidad, a espacios públicos y áreas verdes, acceso a lugares seguros y sin delincuencia y a otros recursos que contribuyen a mejorar la calidad de vida de las personas en los barrios y poder de esta manera aumentar las oportunidades de bienestar de la población.

A continuación podemos ver algunos mapas que visualizan los problemas derivados de la segregación urbana, los cuales se traducen en la distribución desigual de las áreas verdes de la región metropolitana, a los tiempos de viajes que tienen que realizan las personas de las distintas comunas para llegar a los centros laborales y también a la distribución de los grupos socioeconómicos dentro de la ciudad. Los cuales son ejemplos que evidencian algunos de los factores desiguales que generaron las acciones segregadoras en el proceso de crecimiento de la ciudad.



Autor: Juan Correa / Fuente: Fundación vivienda.





**Tiempo de viaje en transporte público**

**Área Metropolitana de Santiago**

¿A que hora debería levantarse para entrar a trabajar a las 8 am?

- 6:45
- 6:30
- 6:15
- 6:00
- 5:45
- 5:30

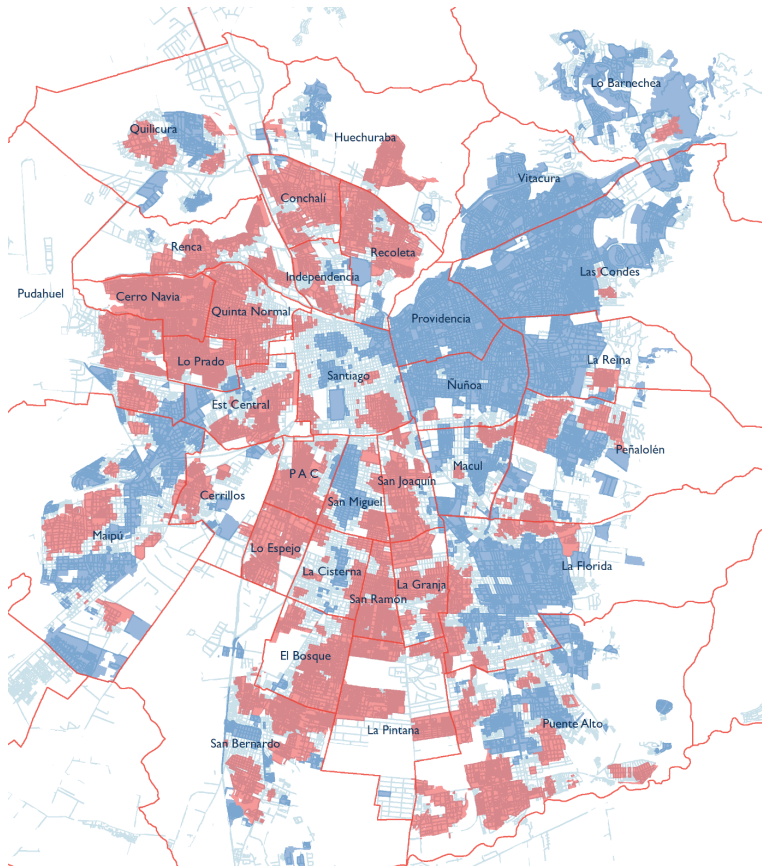
Límites comunales

Nota:  
Se estimó 1 hora de labores en el hogar antes de iniciar el viaje en transporte público hasta el Metro Tobalaba

Fuente:  
Fundación Vivienda, 2018

Autor: Juan Correa, Geógrafo.

Autor: Juan Correa / Fuente: Fundación vivienda.



**Segregación socioeconómica**

**Área Metropolitana de Santiago**

Índice de desigualdad Theil

Zonas de concentración

GSE bajos

GSE altos

Límites comunales

Principales redes viales

Fuentes:  
Fundación Vivienda, 2018  
Instituto Nacional de Estadísticas, 2012  
Centro Inteligencia Territorial UAI, 2013

Autor: Juan Correa, Geógrafo.

Autor: Juan Correa / Fuente: Fundación vivienda.

Es precisamente debido a la segregación urbana y a las condiciones en las que fue creciendo la ciudad, que surge el concepto de déficit urbano habitacional, donde fue cambiando el paradigma que se tenía sobre el déficit habitacional, la cual, no es una problemática que aborda solo la vivienda, costaron varias décadas de soluciones habitacionales que buscaban disminuir la cantidad de viviendas faltantes para darse cuenta que existen otras dimensiones que engloban el problema habitacional, como son los aspectos cualitativos y últimamente considerados, los aspectos territoriales y del entorno de la vivienda, como parte de una problemática mucho más compleja que ha dificultado el desarrollo urbano equilibrado y que por ende, va a necesitar mucho más atención para generar los diagnósticos y catastros necesarios que contribuyan a determinar aquellos barrios segregados o aquellos espacios intersticiales dentro de la ciudad que hoy necesitan de una regeneración para volver a incluirlos a la ciudad consolidada.

Así es como el concepto de Déficit Urbano-Habitacional se comprende como el conjunto integrado de carencias urbanas y habitacionales que afectan significativamente el hábitat residencial y la calidad de vida de la población. Éstas, sin embargo, adquieren una expresión más compleja, abarcando la escasez, calidad insuficiente o inaccesibilidad de bienes materiales, servicios y espacios aptos para satisfacer necesidades de subsistencia y fomentar la calidad de vida de la población ante el desafío de producir un hábitat residencial sustentable (MINVU, CEHU, 2009, pág.19).

El significado de estas carencias, según se aprecia, es juzgado conforme al efecto que producen sobre la calidad de vida y el hábitat residencial, (...) así, comprende el territorio ocupado y apto para la vida, el asentamiento y el desarrollo de los seres humanos (MINVU, CEHU, 2009, pág.19).

Dado a esto, los barrios que se han producido con entornos urbanos deplorables, que han fragmentado el tejido urbano, no dialogan con el medio y no proporcionan beneficios para las relaciones sociales, son barrios que necesitan de atención y de medidas de regeneración para poder recuperar los aspectos urbanos que los vuelven deficientes. Es por esto, que a nivel nacional ya se proponen algunos planes para abordar esta problemática, como es la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU), la que se origina en la ausencia de una política urbana explícita para guiar el desarrollo de las ciudades de Chile. La PNDU declara como principios rectores de las proposiciones de esta política y de su materialización: la gradualidad, la descentralización, la equidad, la integración social, la participación, la identidad, el compromiso, la calidad, la eficiencia, la adaptabilidad, la resiliencia, la identidad, el patrimonio y la seguridad (MINVU, 2014, pág. 16). Sin embargo, en la actualidad el mercado de la vivienda opera en Santiago como regulador de esta forma de crecimiento, ya que la disparidad en el acceso a una ubicación privilegiada dentro de la ciudad tiene su origen medular en el precio del suelo. Este factor, regulado netamente por acción privada, limita el acceso a la vivienda en zonas privilegiadas de la ciudad a los pobres urbanos. Los que son desplazados a la periferia o incluso a zonas urbanas en donde, post dictadura, los barrios más empobrecidos han comenzado un proceso de guetificación, debido al exceso de drogas, crimen y deserción escolar (Brain & Sabattini, 2008).

## Argumento proyectual

Hoy, las políticas de vivienda en Chile requieren articularse con el desafío urbano de construir ciudades más justas e integradas. Para ello, se debe cambiar la lógica de pensar desde el uso de suelo periférico (vacío y barato), pues no es sustentable; además, en Santiago ya no queda más terreno libre para vivienda social. Se debe avanzar, mediante procesos de crecimiento hacia dentro y a escala media, reciclando suelo urbano sin expulsar a sus residentes e integrando las lógicas de organización familiar.

Para esto es necesario fomentar el rol activo de actores tanto públicos como privados para los planes de regeneración urbana, los cuales mediante su trabajo interrelacionado pueden contribuir a crear mejores entornos urbanos, entornos planificados, accesibles, que fomenten la integración socioespacial y dotados de lo necesario para generar las condiciones óptimas para el desarrollo de las personas.

A continuación se presentan algunos conceptos que sostienen las bases para la propuesta arquitectónica, algunos a nivel de acción y otros a nivel teórico, pero que al actuar de manera cruzada permiten fundamentar una propuesta que avanza en dirección a tratar aquellos espacios que han sido abandonados dentro de la ciudad construida, como medida sustentable para tratarlos.

## Regeneración urbana

Desde fines del siglo XX la noción de regeneración urbana ha comenzado a ser utilizada para referir a una multiplicidad de iniciativas variadas, mezcladas en muchas ocasiones con otras nociones como rehabilitación, renovación, remodelación o reestructuración. En la actualidad, sin embargo, las denominadas políticas de regeneración urbana pretenden posicionarse como acciones que buscan abordar el deterioro con un enfoque integral, basadas en el principio de sostenibilidad y capaz de incluir las dimensiones social, medioambiental, cultural y económica (Hernández y Rodríguez, 2017).

En el contexto chileno actual, la regeneración urbana también se ha posicionado de forma estratégica en las políticas urbanas, bajo el argumento de constituir la principal herramienta para resolver la fuerte inequidad y segregación urbana que afecta a las ciudades del país. De hecho, si hasta mediados de la década de 1990 el reto de la política pública estaba centrado en el déficit habitacional, desde los años 2000 la intención de abordar la obsolescencia y el mejoramiento de los barrios y viviendas ya construidas (Bustos, 2021).

Según Moya y Diez quienes dan una definición operativa del concepto de regeneración urbana: “Proceso orientado a mejorar aspectos físicos y espaciales de un área urbana considerada como degradada. El término regeneración, no implica una estrategia de intervención determinada más allá del carácter físico de la misma y engloba los procesos de “rehabilitación urbana”, “renovación urbana” y “remodelación urbana” (Moya y Diez, 2012, pp. 118).

## Procesos urbanos



Fuente: Moya & Díez, 2012

Los procesos urbanos mencionados anteriormente, surgen como respuesta a una ciudad que muestra gran deterioro en aquellos espacios que quedaron abandonados debido al cambio de usos generados por el crecimiento de la ciudad, dado esto, por deterioro urbano se entiende la pérdida de valor relativo de las estructuras urbanas causada por la edad, y los cambios en la forma de usar el suelo” (Fernández, 2000). Frente a lo anterior, el objetivo principal es reactivar sectores de significado cultural envejecidos y poco funcionales, reemplazándolos para la ciudad a través de la transferencia de una función participativa de las fuerzas de la sociedad en la ciudad, obteniendo así su verdadero valor”. (Fernández, 2000).

Para los procesos de regeneración urbana, se vuelve relevante la acción y el rol que debe cumplir el sector público, el cual debiese tomar una postura mucho más protagonista a la hora de la coordinación y gestión de proyectos de regeneración, incentivando al sector privado a participar de las medidas de mejoramiento del entorno urbano construido y así conseguir el máximo aprovechamiento del suelo urbano, pero a partir de proyectos gatillantes que brinden buena calidad habitacional y urbana. Es por esto, que la intervención pública debe ser a partir de una mirada con visión a largo plazo, que neutralice las fallas del mercado, la escasez de planificación urbana y elimine los problemas de mal gobierno urbano (por ejemplo, restricciones de intensificación de uso, control de alquileres de viviendas, incertidumbre sobre el uso del suelo e instalaciones en áreas centrales) (Walters, 2018).

La reestructuración urbana que en las dos últimas décadas ha sufrido el centro y pericentro de Santiago, también es de carácter física y social, de manera exclusionaria, al expulsar del radio de renovación urbana al menos al 50% de los habitantes originales de los barrios gentrificados (López-Morales, 2013). Los nuevos conjuntos del parque habitacional en el centro y pericentro de Santiago son de gran escala, considerable altura y densidad y destinados a grupos socioeconómicos de mayores ingresos que de los habitantes originales del barrio. En esta zona urbana, existe una importante dotación de equipamiento y conectividad. Esto se traduce en el interés inmobiliario y de renovación urbana anteriormente mencionado. Esta demanda habitacional tan solo se ve traducida en vivienda para los sectores medios, debido a que con la actual valorización del precio del suelo, estos nuevos conjuntos son inaccesibles para los grupos socioeconómicos más desfavorecidos.

Dado lo anterior, podemos decir que es aquí donde radica el desafío de la regeneración urbana con perspectiva integradora, de encontrar mecanismos que permitan el acceso a estos bienes a los distintos grupos sociales y económicos, y no que se destinen para un grupo elitista y reducido de la población, de esta manera contribuir en la disminución de las brechas de segregación y desigualdad presentes en la ciudad, es decir, brindar oportunidades habitacionales en barrios bien localizados y con buena dotación de servicios y equipamientos, a los grupos sociales más vulnerables y excluidos históricamente.

## **Integración Social**

La definición más antigua del concepto de la integración social en la sociología clásica se describe tanto como la relación individuo-sociedad (construcción de la sociabilidad), como a las condiciones y restricciones para la acción colectiva (construcción de campos que estructuran la acción social). Actualmente, existe un consenso respecto de la noción de integración socio urbana que ha identificado al menos 4 acepciones: I) mezcla social de clases sociales en un territorio; II) integración de barrios excluidos al resto de la ciudad; III) acceso a bienes y servicios por parte de territorios desprovistos de estos y IV) mejoramiento de las relaciones de vecindad y animación de relaciones sociales al interior del barrio. (Ulriksen, 2019), esta es utilizada principalmente para referirse a la mezcla social de clases.

En Chile, con la nueva política de integración social y calidad de vida de Bachelet (2006) se comienza a instalar la idea de la integración como objetivos dentro de la política habitacional, enfocándose en una mejor localización para la vivienda social (Ruiz-Tagle y Romano, 2019). Esta busca detener el proceso de expulsión y exclusión de los más pobres de la ciudad, instalándose dentro de territorios socialmente heterogéneos con accesibilidad a transporte, servicios, equipamientos, etc. (Vergara, 2014).

Según la política nacional de desarrollo urbano de 2014: El Estado debe velar porque nuestras ciudades sean lugares inclusivos, donde las personas estén y se sientan protegidas e incorporadas a los beneficios urbanos: acceso a los espacios públicos, educación, salud, trabajo, seguridad, interacción social, movilidad y transporte, cultura, deporte y esparcimiento. En tal sentido deben evitarse situaciones de segregación que permite la legislación actual y tener presente el concepto de integración social en todos los programas de vivienda como desafío importante junto con la reducción de las cifras de déficit habitacional, además se propone mediante distintas herramientas disponer de terrenos bien localizados, favoreciendo la integración social urbana

Es evidente que las soluciones en materia de integración social y equidad urbana requerirán también de mayores capacidades humanas para lograr combinar eficazmente instrumentos de regulación del suelo, mecanismo tributario, proyectos de inversión en regeneración urbana y procesos participativos. Esta es la razón por la que este informe no sólo amplía la visión sobre los instrumentos públicos posibles de implementar, sino que enfatiza la necesidad de tener también una institucionalidad de gestión urbana más integrada, descentralizada y ejecutiva. (CNDU, 2015).

El proyecto de título tiene el deber de apuntar a la integración social subsanando heridas fragmentadas que sufren las ciudades de hoy en día, generando vínculos sociales que

permiten a los individuos experimentar un sentido de pertenencia social (en diversas escalas), confiar en los demás (confianza horizontal), reconocer la legitimidad de la sociedad y confiar en sus instituciones (Durkheim, 1997). Además, se busca que a partir de la regeneración urbana con perspectiva de integración, se propicie igualdad en las oportunidades que ofrece la ciudad, como la posibilidad de equilibrar la balanza de las desigualdades territoriales, donde a partir de la mixtura y diversidad social se cree un entorno nutritivo social como culturalmente que permita el desarrollo de los habitantes en todos los aspectos posibles.

### **Edificios Multiformatos**

Un edificio multiformato, es un edificio o conjunto de ellos que reúne una serie de programas que conviven e interactúan entre sí. Un edificio de este tipo responde a las dinámicas urbanas contemporáneas, buscando la oportunidad de pensar en la coexistencia de usos que sean capaces de sustentar y responder adecuadamente a la yuxtaposición de funciones.

Como expresa Juan Pedro Sabbagh:

*“El habitante moderno tecnológico prefiere la cercanía y la concentración de servicios. Ojalá vivir cerca de equipamientos y vías de transporte público, tener resuelto el ocio y el deporte en cercanía al lugar de trabajo. Ojalá desplazarse por medios sencillos como la bicicleta.”*

*“La densidad y concentración de servicios es una oportunidad para el ordenamiento de las ciudades versus la dispersión y las grandes demandas de tiempo requeridas en los desplazamientos.”*

*“Conectividad, inmediatez, simultaneidad y calidad de vida son los conceptos del nuevo usuario caracterizado por un hombre que usa la ciudad. Densidad, proximidad, diversidad son adjetivos de la ciudad futura que pensamos.”*

Sin duda alguna, debido a la hiperurbanización de las principales regiones económicas, pueden actuar como incubadores de los nuevos tipos arquitectónicos. Estos nuevos tipos multiformatos deben convertirse en condensadores sociales para nuevas comunidades, capaces de definir el espacio público y contener la vivienda, trabajo, ocio y actividades culturales de la población (Walters, 2018).

La conformación de edificios multiformatos o multi programáticos permite revitalizar espacios en deterioro , obsolescencia y abandono, convirtiéndolos en micro centros urbanos, donde la actividad y la vida pública predomine pero se combine con otros usos de carácter privado, creando lugares autónomos, con identidad y vida propia que se adaptan a las nuevas realidades y necesidades de los habitantes. A su vez esto permite repensar el crecimiento y la expansión de ciudades de una manera menos invasiva y más sustentable, aumentando el estándar arquitectónico y urbano de los entornos de los espacios en deterioro, renovando la imagen barrial y permitiendo la inclusión de estos espacios al resto de la ciudad.

Para entender lo mencionado anteriormente los centros urbanos son lugares por excelencia polisémicos, integradores y simbólicos. Proporcionando a sus habitantes mayor sentido a la condición de vida urbana (Borja, 2001). Hacer hoy ciudad en los centros y pericentros de la ciudad, sin duda, supone más dificultades que las extensiones urbanas. debido a que es necesario generar un establecimiento de relación entre el tejido histórico y el propuesto, favoreciendo por supuesto, la mixtura social y funcional. En general, los proyectos habitacionales y urbanos tienden a ser homogéneos socialmente, hecho que aumenta la condición de segregación y fragmentación socio espacial de la ciudad. Si los barrios tienden hacia la heterogeneidad social y funcional, es posible apuntar hacia una integración entre los distintos grupos humanos.

En cuanto a la conexión con el contexto urbano y territorial: Primero, los centros deben tener buena conectividad con el contexto mayor urbano, es decir, un posicionamiento estratégico dentro de la ciudad, permitiendo la integración social, laboral y económica a través de la consolidación de comercio y otros usos complementarios que abastecen tanto a los habitantes del barrio como de barrios contiguos. Segundo, potenciar la movilidad peatonal y de transporte público y reducir al máximo los trayectos en automóvil. Tercero, generar espacios públicos integradores que potencien la cohesión de la comunidad, el ocio, la actividad económica , la seguridad ciudadana y la interacción entre los distintos grupos socioeconómicos.

## Definición de localización

Para definir la localización de la intervención del proyecto arquitectónico, me baso principalmente en lo antes mencionado, la idea de regeneración urbana de un espacio intersticial de la ciudad construida, principalmente de un entorno postindustrial en abandono, deterioro y/o obsolescencia, lo cual permite la reflexión sobre la renovación de un entorno que presenta vestigios de lo que fue, es decir contexto histórico, presenta cierta identidad dado lo anterior y mantiene ciertas cualidades y características propias del contexto actual.

Junto a esto y frente a la idea de integración social, se busca que este lugar posea una localización estratégica en la ciudad, principalmente céntrica o pericéntrica, con la finalidad de propiciar un lugar con buena accesibilidad y conectividad con el resto de la ciudad, así poder subsanar la fragmentación de estos espacios con respecto al tejido urbano.

Además con la idea de integrar un edificio multiformato como medida para la transformación barrial y que acoja distintos usos y programas, se requiere de un lugar con características particulares, es decir, que funcione como lugar articulador, como un engranaje donde convergen los flujos y usos, que permita la construcción de un microcentro urbano que vincule las distintas aristas del lugar y propicie una reactivación a nivel público.

Dado lo anterior, se llegó al descubrimiento de un lugar con gran importancia histórica por lo que fue a nivel ferroviario e industrial y de reconocimiento social en la región metropolitana debido a la influencia de un lugar altamente dotado de las características urbanas e insertado en un contexto lleno de hitos urbanos, que conforman un espacio óptimo para la evaluación de una posible regeneración urbana, estamos hablando del entorno de la Ex Estación Yungay, precisamente en la intersección de la av. Matucana y Mapocho, en la comuna de Quinta Normal, Santiago de Chile.

## Plano de emplazamiento





El lugar escogido recoge gran parte de los aspectos que se fueron tratando a lo largo del informe, donde destaca principalmente la presencia de la ex estación Yungay y los vestigios que dejó, como es la línea férrea y el “túnel de matucana”, los que hoy en día configuran la morfología y las limitaciones del terreno, es decir, hoy en día son limitaciones debido a la falta de atención que se le ha dado a los espacios industriales aún presentes en los centros de la ciudad, principalmente este espacio, el cual marcó un hito en la ciudad debido a la importancia histórica que tuvo en el auge de la industria y el ferrocarril.

La Estación Yungay de Ferrocarriles fue inaugurada en 1863 y sirvió como combinación de cuatro líneas; los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago, de Circunvalación, Yungay Barrancas y Túnel Matucana, por lo que fue la línea más importante del sector norponiente de Santiago y una de las más frecuentadas de Chile a comienzos del siglo XX. Fue conocido como “el triángulo de Yungay”(Basaez and Amadori 1995).

El trazado del ferrocarril de Circunvalación de Santiago definió los límites de la ciudad de la época y estableció las líneas de conectividad a través de las cuales se distribuían los insumos y se desplazaba la mano de obra para la actividad productiva, convirtiéndose en un elemento clave dentro de la consolidación de la urbe capitalina (cf. Pizzi, Marcela, 2009).

Es aquí donde radica la importancia, puesto que antiguamente en el sector predomina la infraestructura industrial y ferroviaria, ésta se emplazaba en un terreno de grandes dimensiones con el fin de albergar todos estos usos y cubrir la necesidad espacial de estos, para ser más precisos, se emplaza en un predio muy extenso de aproximadamente 10 hectáreas, debido a que el avance tecnológico y la modernidad llevaron a desplazar y/o cambiar los usos del pericentro de la ciudad, los antiguos usos quedaron obsoletos, dejando espacios abandonados que con el tiempo terminan deteriorándose, justo esta es la razón que ha generado que este lugar se convierta en un predio que fragmenta la ciudad, es decir, es generador de límites urbanos, debido a su extensión, a su impermeabilidad y a los usos privados que alberga, no está teniendo conexión con el resto de la ciudad, es un espacio no integrado al tejido urbano que no beneficia al entorno ni a los habitantes del sector.

## ESQUEMA DE FRAGMENTACIÓN E IMPERMEABILIDAD

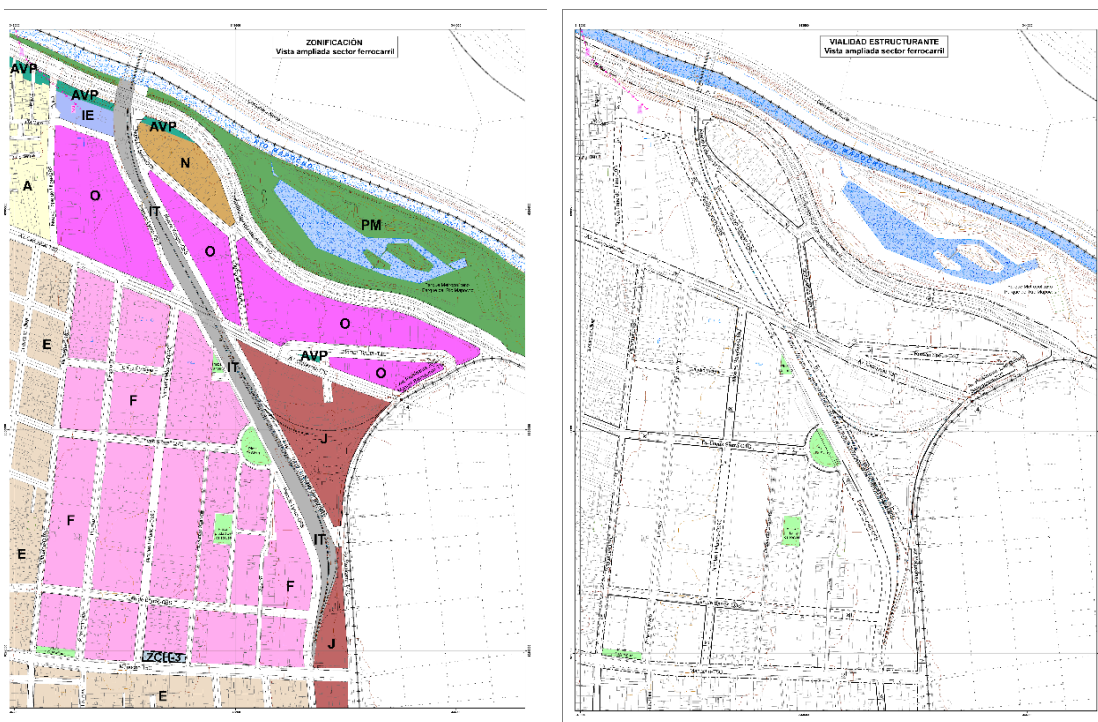
Por otro lado, la ubicación privilegiada cercana al centro de la ciudad de Santiago, en el límite comunal con Santiago Centro, permite estar ubicada en un terreno de gran dotación de equipamientos y servicios que nutren al lugar para conformarse como un barrio accesible. Además, debido a su ubicación estratégica entre hitos urbanos a nivel intercomunal como es el parque y metro Quinta normal, el parque de los Reyes y Parque de la familia y a su carácter de borde en una calle como Matucana con toda la vida propia que tiene sobre comercio y cultura, generan la posibilidad de considerar este terreno como un lugar intermedio o un centro entre los usos públicos ya mencionados y que permita generar una continuidad a partir del eje Matucana con el resto de la ciudad, vinculando las áreas verdes más importantes del sector. Esto permite ir orientando el proyecto hacia un destino público, con beneficios urbanos importantes sobre integrar estos espacios residuales con la ciudad.

## ESQUEMA USOS CENTRO Y CONTINUIDAD

El contexto urbano donde está emplazado si bien tuvo un auge industrial el cual mantiene ciertas infraestructuras tanto en uso como desuso y también conserva sectores residenciales de baja densidad , está presenciando una importante renovación urbana con perspectiva residencial, pues se está buscando densificar este sector céntrico de la ciudad, pero en manos de las inmobiliarias y no de actores públicos, donde estos últimos son quienes principalmente podrían ser los encargados de gestionar los proyectos de esta índole para darle un enfoque más sustentable e integrador tanto social como espacialmente. Debido a esto encontramos un entorno con múltiples escalas y tipologías que nos muestran las formas en las que se está construyendo en el sector y cómo configuran el paisaje urbano con los distintos granos. Por un lado el sector residencial antiguo de baja densidad conforma manzanas compactas e impermeables, por otro lado el sector residencial de densidad media, tiene alturas de 8 a 12 pisos, se posicionan en la zona perimetral de la manzana dejando un patio interior privado , por último las edificaciones de alta densidad , tienen alrededor 20 a 30 pisos , al igual que la anterior se posicionan en el perímetro de la manzana dejando un patio interior común privado, sin embargo estas últimas incorporan generalmente comercio en el primer nivel que da acceso al espacio público.

## ESQUEMA TIPOLOGÍA DE EDIFICIOS

Según la normativa del lugar, el terreno presenta una zonificación (zona J) que permite la construcción de preferentemente equipamiento , comercio y servicios pero esta totalmente permitidas las actividades residenciales. Además al tener presencia de líneas férreas en desuso, existe una normativa especial de protección de estas zonas, las cuales presentan ciertas restricciones que condicionan el diseño arquitectónico. Por otro lado, esta zona al estar sujeta a renovación urbana, se tiene propuesta la apertura de algunas vialidades y ensanche de ciertas calles, las cuales son consideradas a la hora de proyectar.



Con la finalidad de acotar la área de intervención se analiza el terreno, definiendo tres partes importantes que lo contienen, estas partes se dividen según los usos que encontramos en el lugar. A partir de esto se reconocen las cualidades de cada una de las partes, con el fin de determinar cuál es la zona más óptima para crear una intervención que brinde el soporte y el ejemplo del carácter y tipo de renovación que se espera para el mejoramiento de este entorno, cambiando la imagen urbana que se tiene sobre un lugar en abandono y deterioro a un lugar integrado a la ciudad que propicie espacios que permitan el desarrollo de la vida en comunidad.

En primer lugar la industria tiene la principal relación con la ex estación yungay, contiene un uso que está de salida en el entorno y además posee mayor porcentaje de terreno en desuso. En segundo lugar tenemos el terminal de buses, como uso privado que no dialoga con el entorno, tiene la ubicación central del terreno, donde cualquier intervención quedaría entre espacios intersticiales, generando una aislación del proyecto y no una integración. En tercer lugar tenemos el sector del Supermercado líder, el cual debido a su gran envergadura se aprecia como un gran límite o muralla impermeable, lo cual refleja la esencia de la manzana y lo que se quiere cambiar, además, este lugar tiene la presencia del túnel de Matucana y la línea férrea como vestigios representativos del lugar, como piezas de gran potencialidad y enriquecedoras para el entorno urbano integrado. También, a nivel ministerial se tiene propuesto justo para el cruce entre Matucana y Mapocho una nueva estación de metro ( Estación Matucana) correspondiente a la línea 7 de Santiago que se encuentra en construcción, justo en la ubicación del líder, el cual estaría afectando a la construcción de la estación de metro y los accesos a esta.

## ESQUEMA DIVISIÓN DEL TERRENO Y CUALIDADES

## **Propuesta programática**

Es debido a lo anterior, se propone un edificio que reúna todas las cualidades del lugar, que articule el límite comunal, que genere continuidad de espacios públicos, que actúe como nodo o microcentro urbano , que se vincule con resto de la ciudad y que además genere integración social. Por esto se propone un proyecto de gran envergadura que albergue principalmente usos con fines públicos , es decir se propone que los primeros niveles contengan equipamiento y servicios de distinta índole, con un carácter barrial pero de gran alcance de público y en los pisos superiores se propone que contenga vivienda social DS49. De esta manera el proyecto permite que exista una verdadera integración de los grupos socioeconómicos más vulnerables a una buena localización en la ciudad, es debido a esto, que se propone que los primeros niveles al ser equipamientos y servicios, ya sea que estén a cargo del municipio como de actores privados, haría viable la posibilidad de construir este tipo de vivienda debido a que serían aquellos los que constriñe el valor del suelo, que viene siendo uno de los factores más caros a la hora de acceder una vivienda.

También es importante destacar la propuesta de estación de metro de la línea 7 que se construirá en este lugar, la cual entrega beneficios económicos para los programas de vivienda social, es decir, es una excelente oportunidad de desarrollo residencial de viviendas económicas en este sector de gran conectividad.

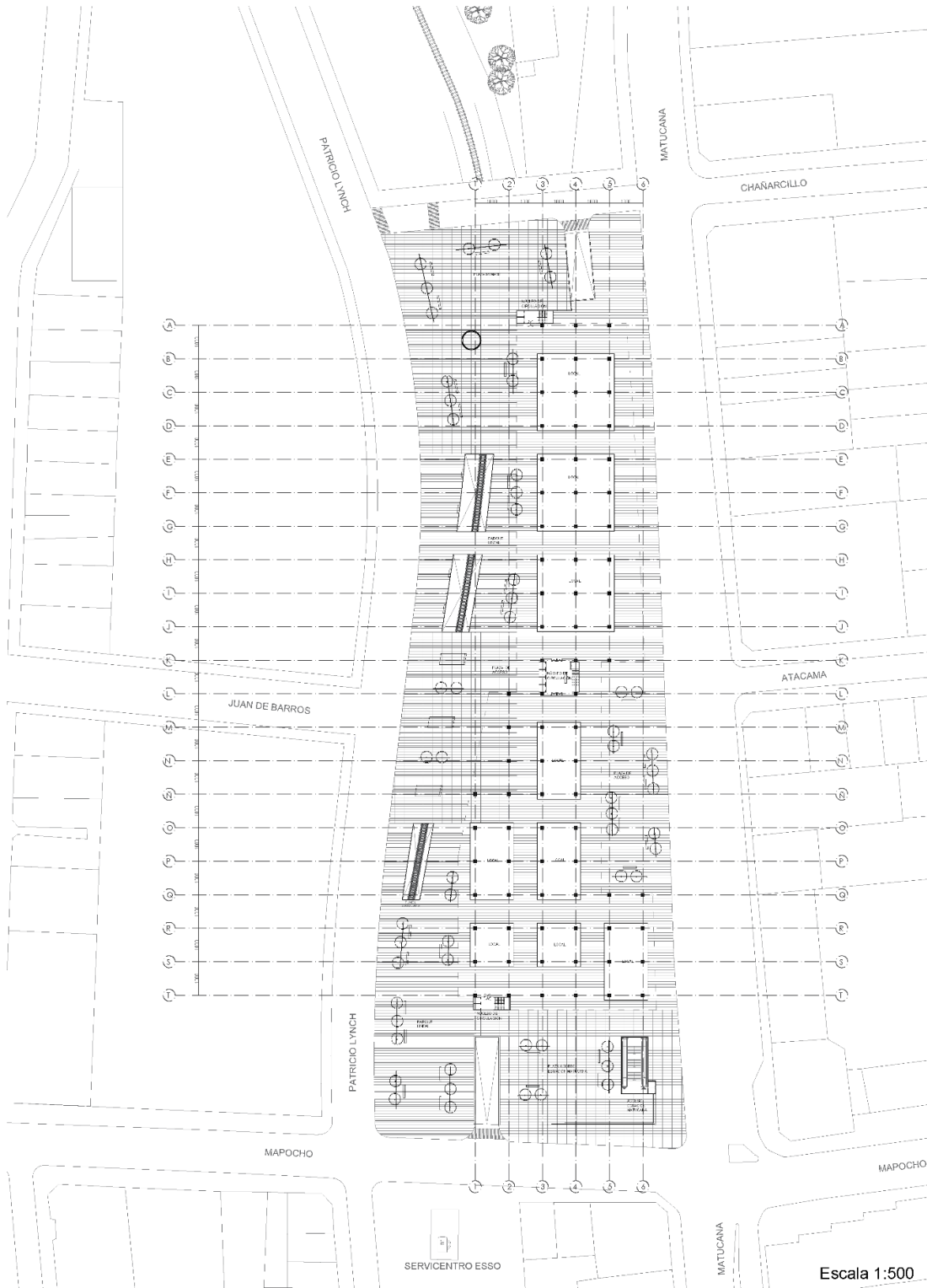
## **ESQUEMA ZONIFICACIÓN DE PROGRAMAS**

**Estrategias de proyecto**

**Estrategias generales de proyecto**

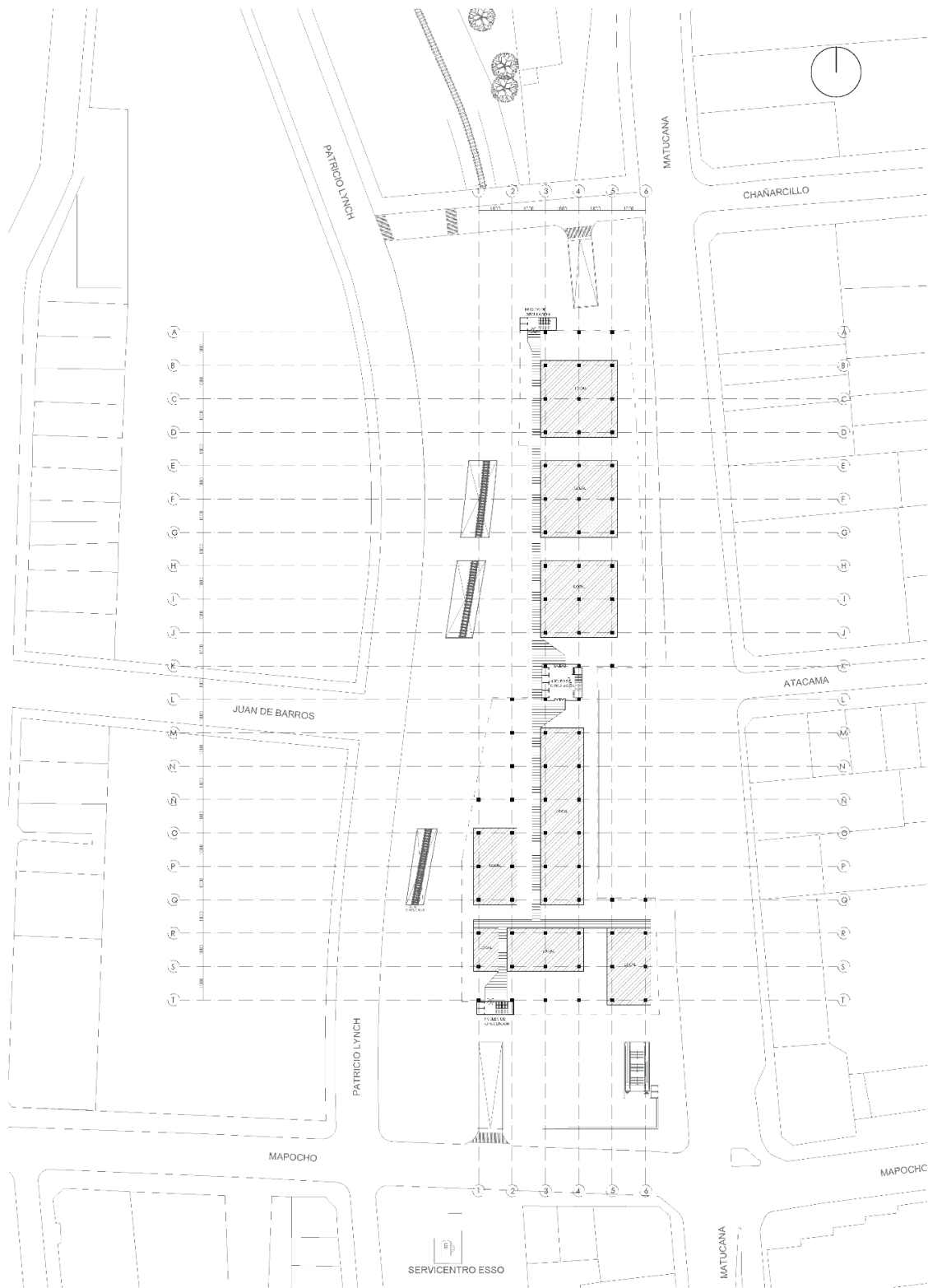
**Estrategias de diseño**

**Diseño partida general**  
**Planimetría**  
1° Piso: servicio y equipamiento



Fuente: elaboración propia

## 2° Piso: servicio y equipamiento



Fuente: elaboración propia

3° Piso: vivienda



Fuente: elaboración propia



4° Piso: vivienda



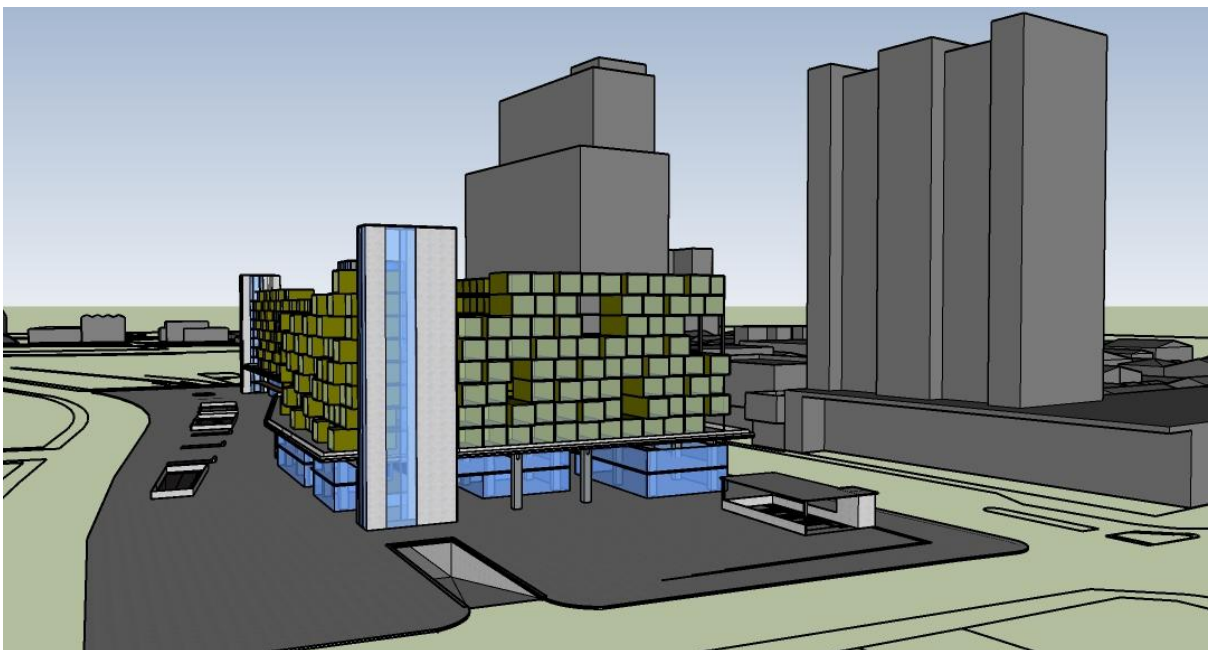
Fuente: elaboración propia

## VISTA AÉREA



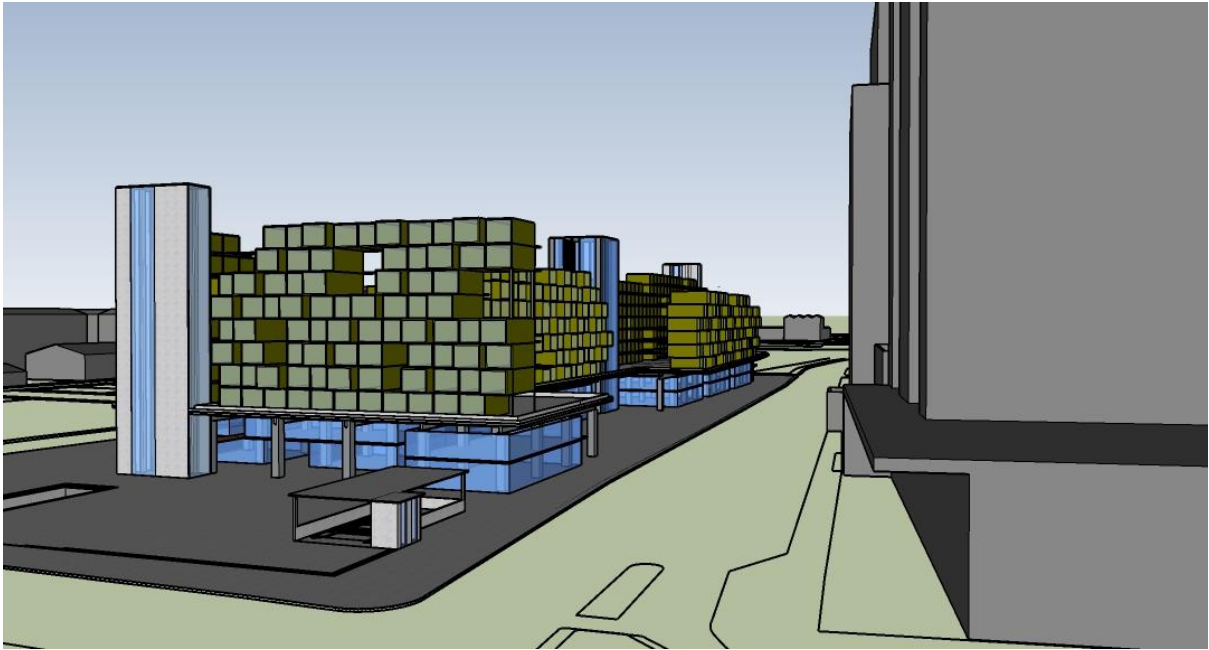
Fuente: elaboración propia

## VISTA DIFERENCIACIÓN DE ESCALA



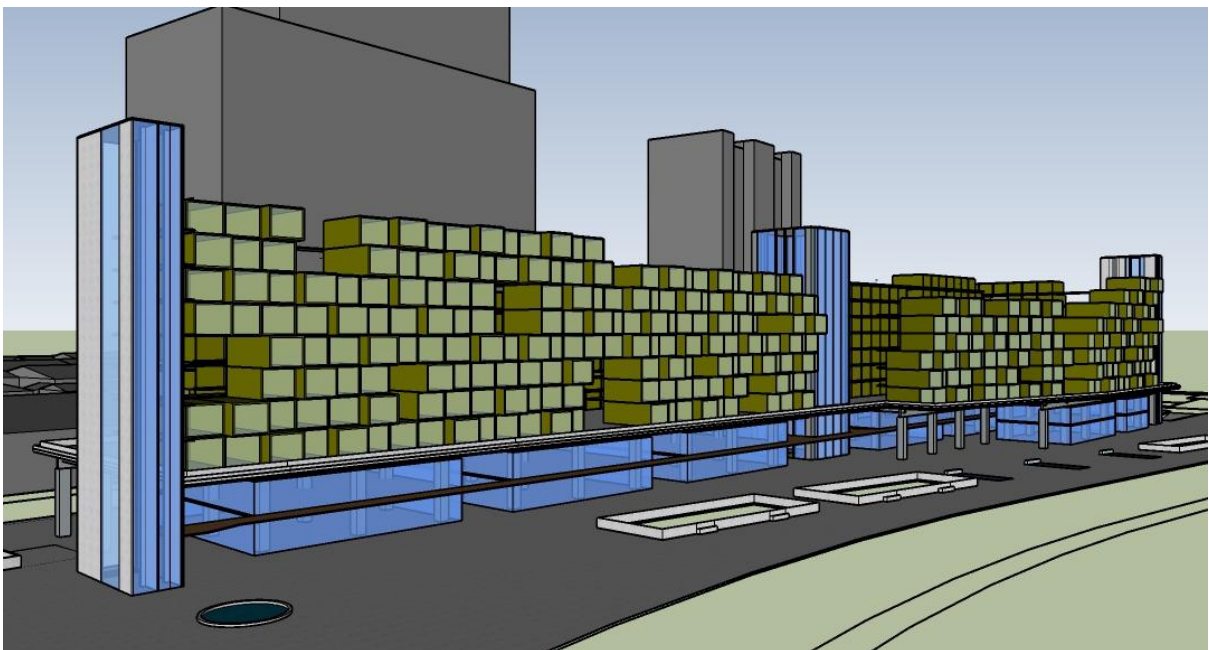
Fuente: elaboración propia

## VISTA ACCESO PRINCIPAL



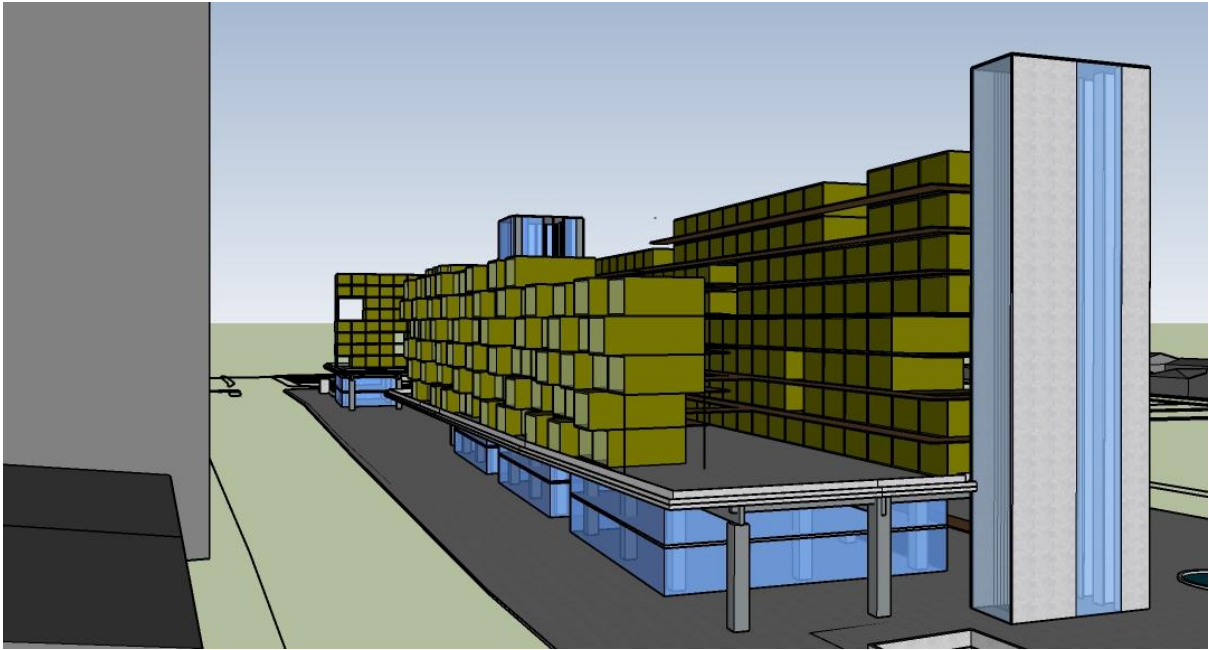
Fuente: elaboración propia

## VISTA ORIENTE



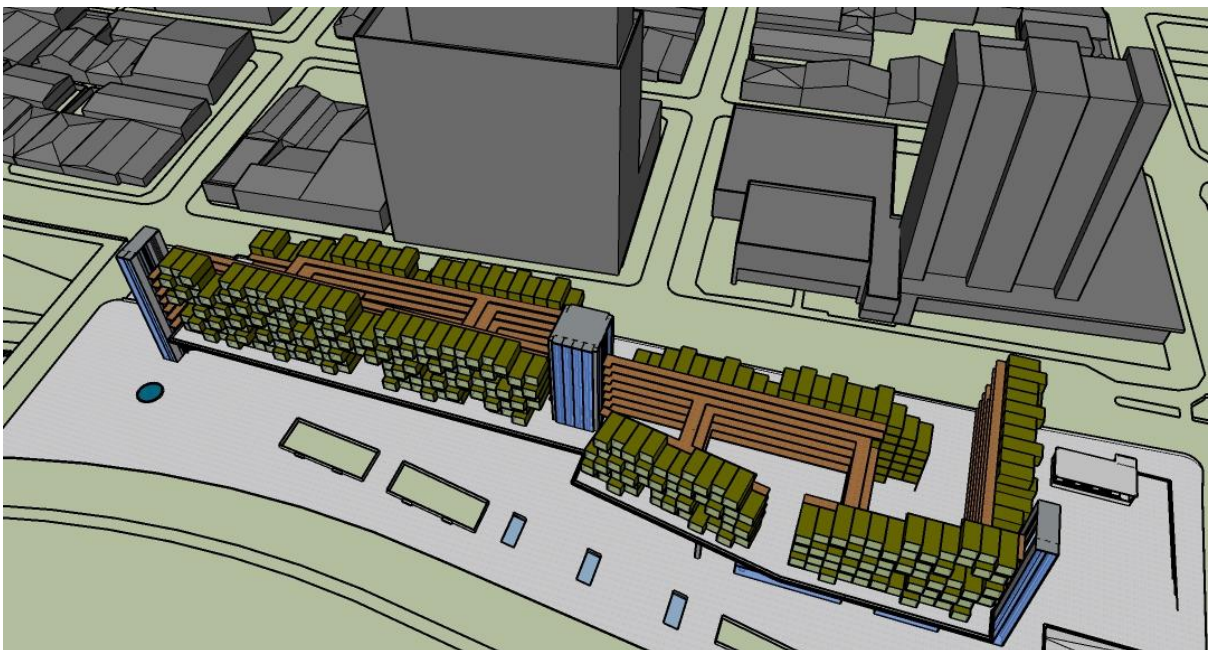
Fuente: elaboración propia

## VISTA POSTERIOR



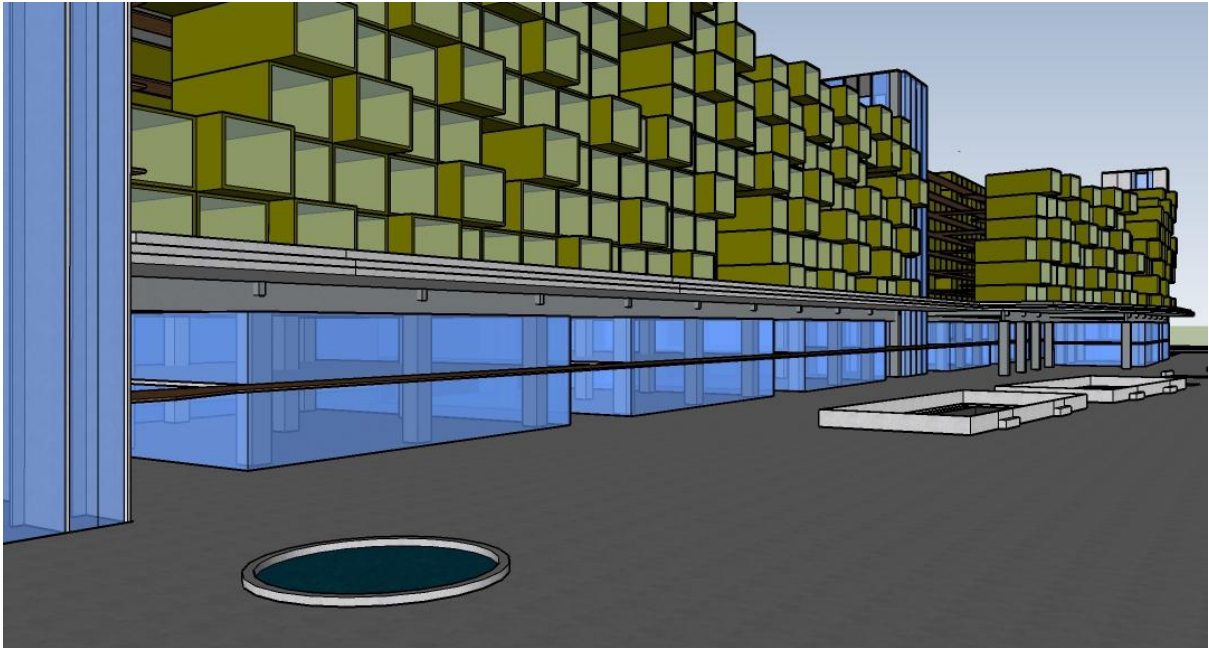
Fuente: elaboración propia

## VISTA CIRCULACIÓN VIVIENDA



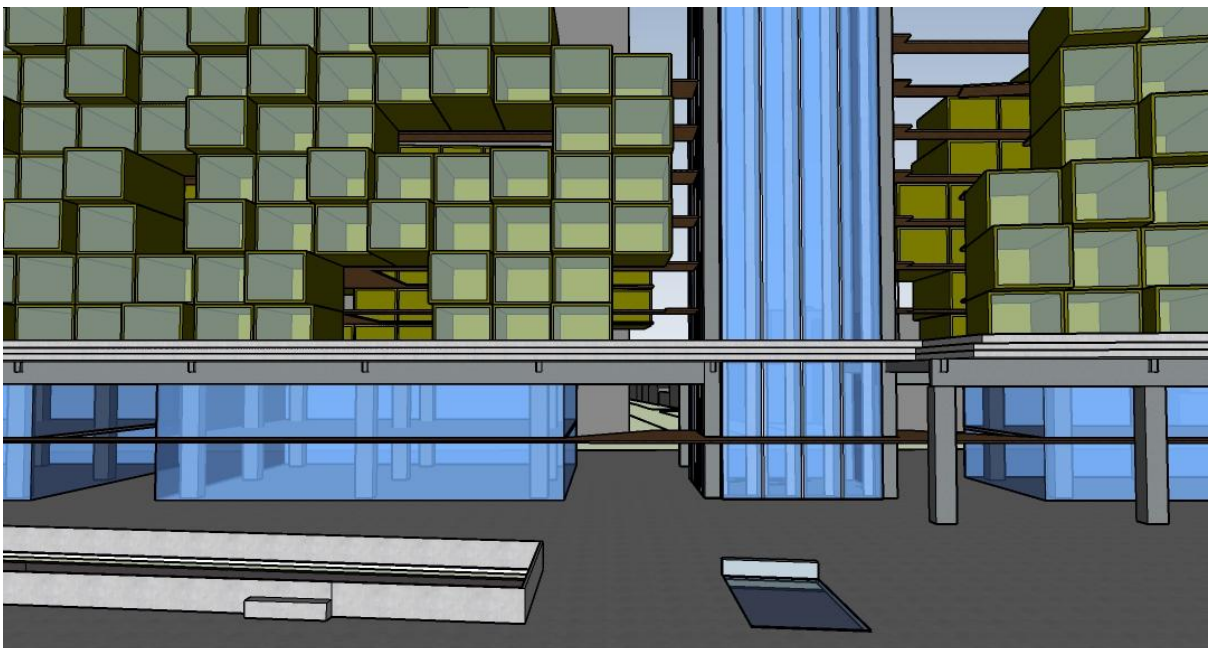
Fuente: elaboración propia

## VISTA EQUIPAMIENTO



Fuente: elaboración propia

## VISTA VACÍOS DE LA VIVIENDA



Fuente: elaboración propia

## Referencias

- Bustos-Peñañiel, M.; Campos, L.; Paquette, C.; Castrillo Romón, M.; Montero, M. (2021). Barrios vulnerables deteriorados: ¿Qué tipo de regeneración urbana para reducir las desigualdades socio-espaciales?. Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile, Santiago
- Cuenin, F. & Silva, M. (2010). Identificación y fortalecimiento de centralidades urbanas. El caso de Quito. Banco Interamericano de Desarrollo: Washington.
- Lara, J., Estrada, G., Zentella, J. Guevara, A. (2017) Los costos de la expansión urbana: aproximación a partir de un modo de precios hedónicos en la zona metropolitana del Valle de México. Estudios demográficos y urbanos, (94) pp 37-63.
- CEPAL (2002). Las nuevas funciones urbanas: gestión para una ciudad sostenible.
- Pizzi, M., M. P. Valenzuela y J. Benavides (2010). El Patrimonio Arquitectónico Industrial en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago, Editorial Universitaria, S.A.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos(CEHU) (2009) "Déficit Urbano-Habitacional: una mirada integral a la calidad de vida y el hábitat residencial en Chile". Editorial Comisión de Estudios Habitacionales y Urbano
- Hernández, A. y Rodríguez, I. (2017). De la rehabilitación a la regeneración urbana integrada. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística, Ediciones Universidad de Valladolid
- Fernandez, Manuel. La problemática de la renovación urbana. Publicaciones Departamento de Urbanismo FAU. Universidad de Chile, Santiago 2000.
- Hechenleitner, M. F. (1985). La problemática de la renovación urbana.
- ULRIKSEN, C. (2019). Genealogía del primer programa chileno de recuperación de barrios vulnerables "Quiero mi Barrio" en su primera generación 2006-2010. Revista INVI, 34(96), 9-49
- RUIZ-TAGLE, J. Y ROMANO, S. (2019) Mezcla social e integración urbana: aproximaciones teóricas y discusión del caso chileno. Revista INVI. 34(95), 45-69
- VERGARA F, AGUIRRE, C. Y CORREA, J. (2020). Contra el urbanismo de la desigualdad: propuestas para el futuro de nuestras ciudades. CIPER, Columna de Opinión
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2014), Política Nacional de Desarrollo Urbano; Ciudades sustentables y calidad de vida, Vol.4.

- Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (2015) Propuesta para una política de suelo para la Integración Social Urbana.
- DURKHEIM, E. (1997) The division of labor in society. New York, Free Press
- Borja, J. (2000), "Ciudad y ciudadanía: dos notas", Working Papers. N.º 177. Barcelona: Institut de Ciències Polítiques i Socials. Borja, Jordi. (2001). La ciudad del deseo.