

Proyecto de Título
“Nuevas formas de habitar el Tejido Histórico”
CONJUNTO HABITACIONAL PARQUE GENERAL VELASQUEZ



Profesores Guía: Sergio Miranda - Carlos Salinas
Estudiante: M. Fernanda Vargas Cabrera
Julio 2016
Nota: 6,0

INDICE

CONTENIDO	PAGINAS
1. Antecedentes Escala Metropolitana	
Análisis Escala Metropolitana.....	3
Antecedentes de Interés.....	4
Desarrollo Histórico-Urbano sector Poniente de Stgo	5
Eje de Interés.....	6
Autopistas versus Tejido Histórico	7
2. Propuesta Macroescalar.....	8 – 10
3. Zona de Estudio	
Equipamiento.....	9
Transporte Público.....	10
Lleno / Vacíos.....	10
Uso de Suelo Actual.....	10
Croquis / Fotografía / Observaciones de lugar.....	10
4. Análisis Vivienda	
Presencia proyectos inmobiliarios.....	11
Análisis Unidad Vecinal Portales.....	11 - 13
5. Lugar.....	14 – 15
6. Propuesta	
Conjunto Habitacional Parque General Velasquez.....	16
Referente Estructural.....	16
Planta Emplazamiento.....	17
Programa.....	17
Estrategia.....	17
Planimetría proyecto	18 - 21
Imágenes objetivo.....	21 - 22
Tipología Bloque 1	23 - 24
Tipología Bloque 2.....	25
Tipología Bloque 3	26 - 27
7. Fotos Maquetas	28 - 31

AGRADECIMIENTOS

A mis profesores guías Don Sergio Miranda y Carlos Salinas, quienes sesión tras sesión, durante todo el año del proceso de Título, tuvieron la mejor disposición para ayudar y corregir de la manera más completa posible. Por el apoyo y buena onda, muchísimas gracias.

De igual manera agradezco al profesor Mauricio Wood, quien me ayudó y corrigió mi proyecto de título con la mejor disposición durante este proceso.

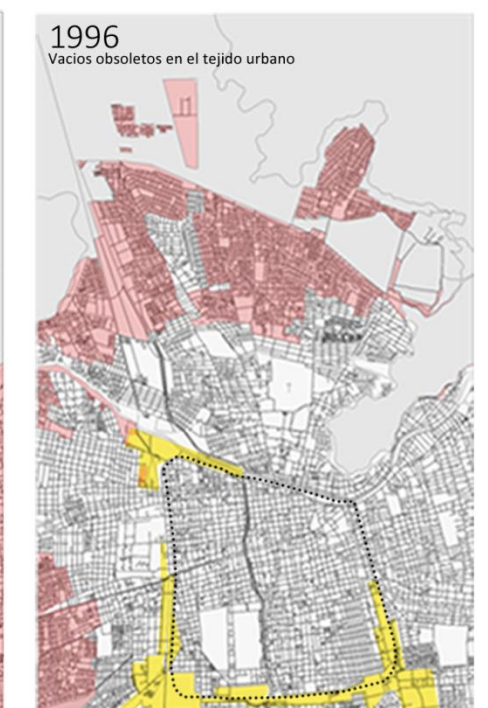
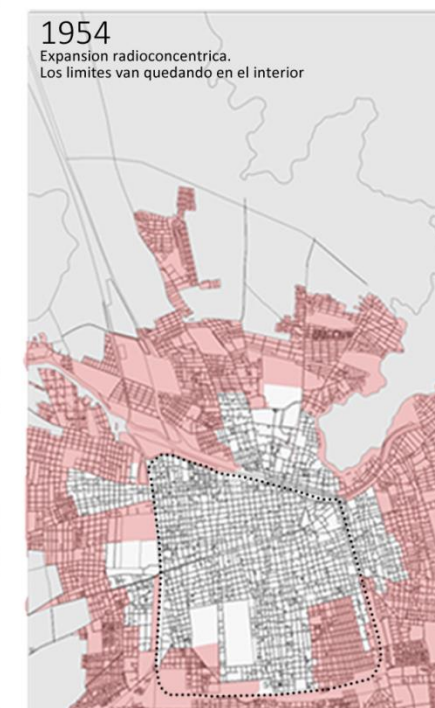
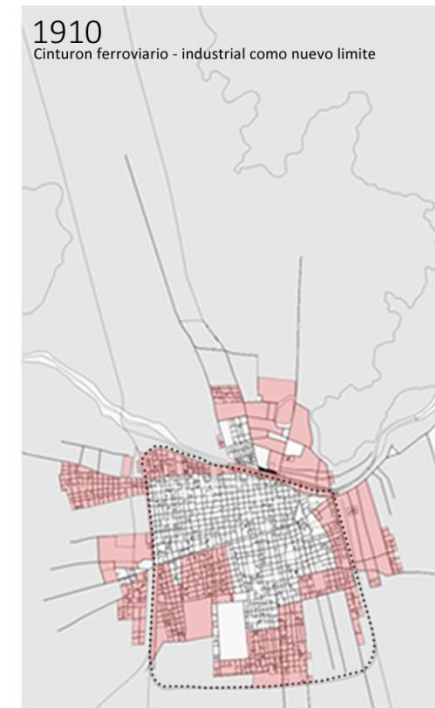
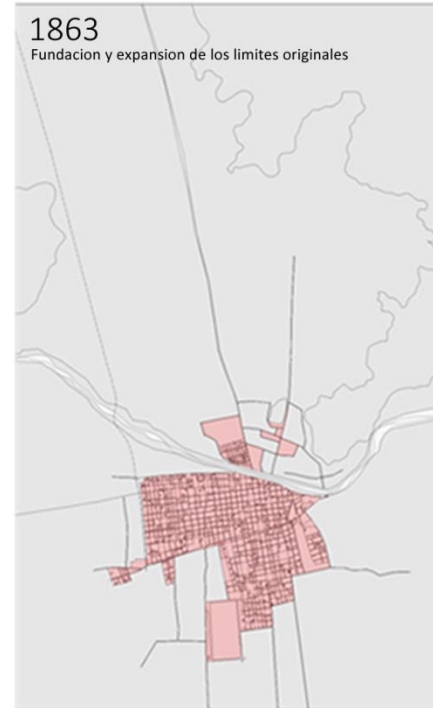
A mis padres, Marisol, Renato; mis hermanos Andrés y Renato Jr y mi pareja, Miguel Oliva, quienes fueron mi mayor apoyo y sustento durante todos mis años de estudio.

A mis amigos y compañeros de estudio, Mery Domínguez, Enzo Céspedes, Daniela Guerra, Camila Guerra y Daniela Morales quienes en este proceso de titulación fueron de ayuda y apoyo fundamental.

Finalmente a la Universidad Finis Terrae por haberme permitido formarme profesionalmente en ella, a cada profesor que me guió y a todas las instancias universitarias que me permitieron formar parte.

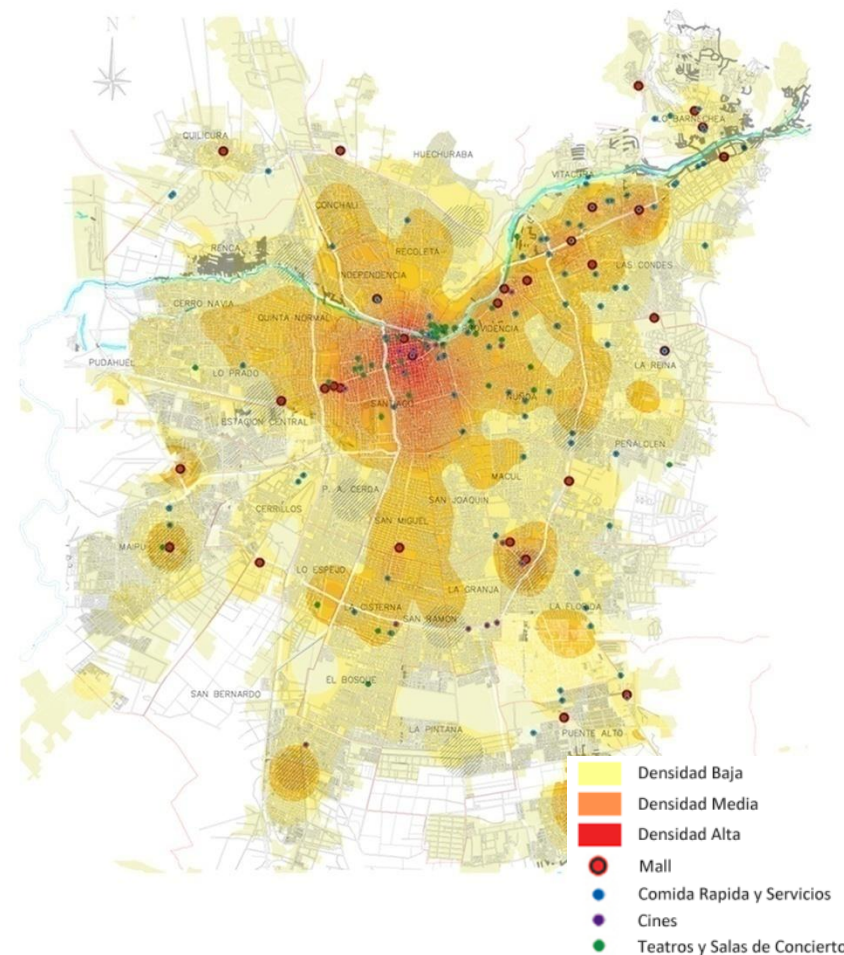
ANALISIS ESCALA METROPOLITANA

Originalmente la ciudad del siglo XX se consagra con límites reconocibles, como la Alameda, el río Mapocho y el cerro Santa Lucía, que conforman lo que es hoy, el centro histórico de la ciudad. Como buen centro, en sus inicios la ciudad se desarrollaba en torno a éste, albergando barrios residenciales, zonas de desarrollo comercial y financiero, además de toda la carga cultural y patrimonial que de por sí tiene. Tal como hoy, y por razones obvias, las zonas industriales siempre se ubicaron en la periferia, sin embargo, el crecimiento de la ciudad las fue dejando en su interior. Esto trajo consigo consecuencias para el centro y pericentro del Santiago de hoy; el despoblamiento, la presencia industrial en el tejido urbano y la falta de equipamiento son algunas de ellas. Como consecuencia, el desarrollo urbano tuvo una tendencia hacia el sector oriente, que es donde hoy está concentrada la mayor cantidad y calidad de equipamiento y por tanto la mejor calidad de vida. De un total de 93 comunas, Las Condes, Vitacura y Providencia, son las que lideraron los tres primeros puestos del "Índice de Calidad de Vida Urbano" de este año, estando Estación Central en el puesto 81 y Quinta Normal en el 89, lo cual habla de un sector oriente y un sector poniente opuestos en calidad urbana.



DENSIDAD DE EQUIPAMIENTO

FUENTE: OCUC EN BASE A SIDICO SEREMI - MINVU



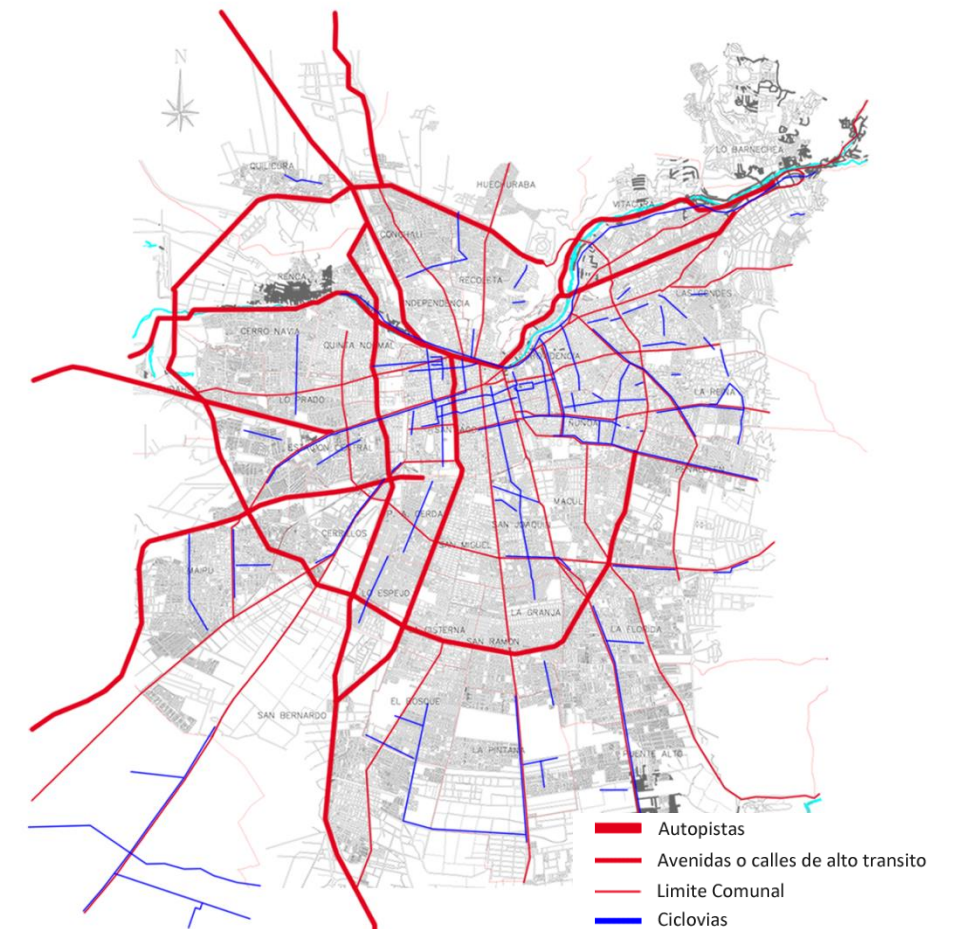
ZONA DE INFLUENCIA DE AREAS VERDES DE SANTIAGO

FUENTE: GORE RMS 2009. Catastro PULSO



VIALIDAD

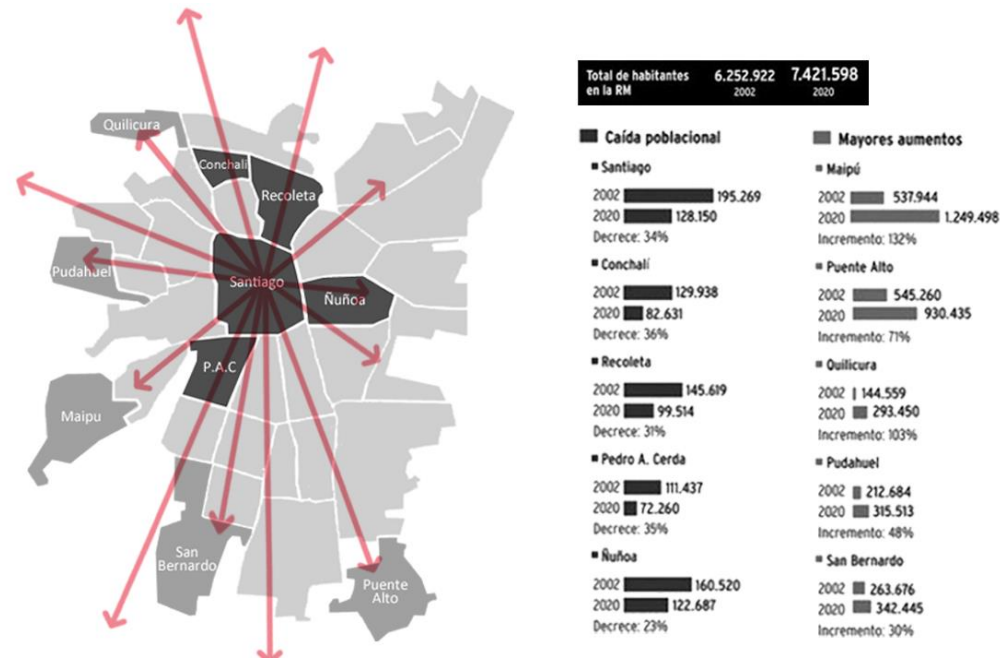
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA. Consulta bicimapa.cl



ANTECEDENTES

DESPOBLAMIENTO DE LA COMUNA DE SANTIAGO

Según cifras, la comuna de Santiago es la de mayor índice de despoblamiento, mientras que algunas periféricas como Maipú y Puente Alto tienden a crecer poblacionalmente.

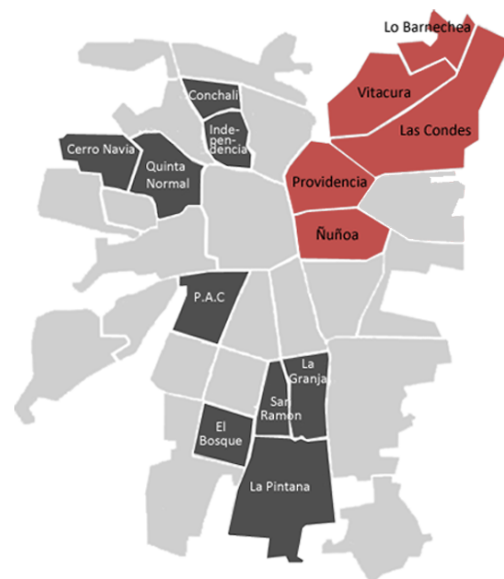


FUENTE: Instituto Nacional de Estadísticas. Estudio realizado y publicado el 2010.

INDICE DE CALIDAD DE VIDA URBANA

A través de la evaluación de seis indicadores y su ponderación, es posible conocer las condiciones de vida de un 85% de la población chilena que vive en capitales regionales, áreas metropolitanas y ciudades intermedias

INDICADORES: Vivienda y Entorno (19,9%), Salud y Medioambiente (18,1%), Condiciones Socioculturales (14,5%), Ambiente de Negocios (11,5%), Condición Laboral (16,7%), Conectividad y Movilidad (19,3%)



Entre los DIEZ MEJORES de Chile, 5 estas ubicadas en el sector poniente de la Capital:

- 1°- Las Condes
- 2°- Vitacura
- 3°- Providencia
- 6°-Ñuñoa
- 7°-Lo Barnechea

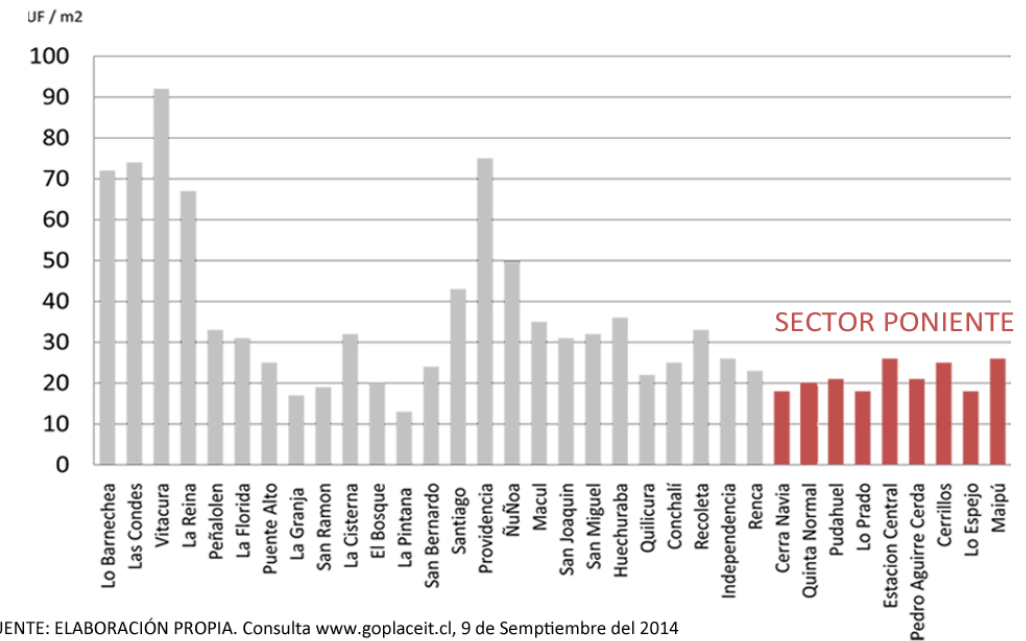
Entre los DIEZ PEORES de Chile:

- 84°- Independencia
- 86°- San Bernardo
- 87°- El Bosque
- 88°- Lo Prado
- 89°- **Quinta Normal**
- 90°- La Pintana
- 91°- Lo Espejo
- 92°- Cerro Navia
- 93°- Pedro Aguirre Cerda

FUENTE: ICVU: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Universidad Católica y la Cámara Chilena de la Construcción.

VALOR METRO CUADRADO EN EL GRAN SANTIAGO

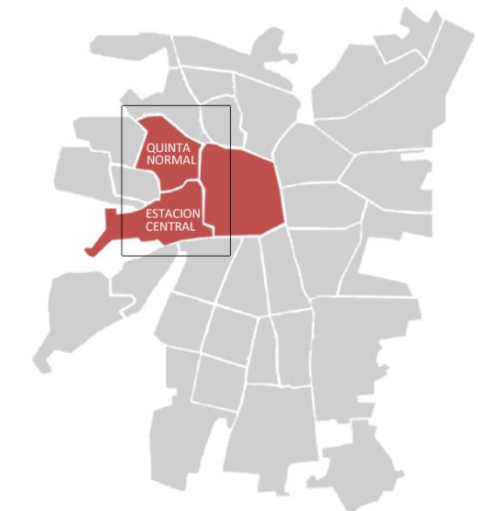
Este indicador tiene relación directa con las zonas de interés del mercado inmobiliario, sobretodo con las zonas más cercanas al centro como Estación Central y Quinta Normal



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA. Consulta www.goplacit.cl, 9 de Septiembre del 2014

PROBLEMÁTICA

La inquietud que surge a partir de este fenómeno es justamente qué pasa con aquellas zonas pericéntricas, las ubicadas al poniente en Estación Central y Quinta Normal específicamente. Zonas que, a pesar de estar fuertemente ligadas al gran centro abastecedor de la ciudad, al tejido histórico y todo el peso cultural y patrimonial que esto implica, no bastan al momento de otorgar calidad de vida. La antigüedad de los planos reguladores de estas comunas parece no adaptarse al rápido crecimiento de la ciudad, más aún con la falta de un plan regulador específico, en el caso de Estación Central, quedando sujeta al Plan Regulador Metropolitano el cual no es específico en restricción y normativa. Esto causa que existan zonas que se ven constantemente amenazadas, por ejemplo, por redes de autopistas, inmobiliarias e industrias que no hacen más que entorpecer el desarrollo de un buen plan urbano que otorgue calidad de vida a sus habitantes.

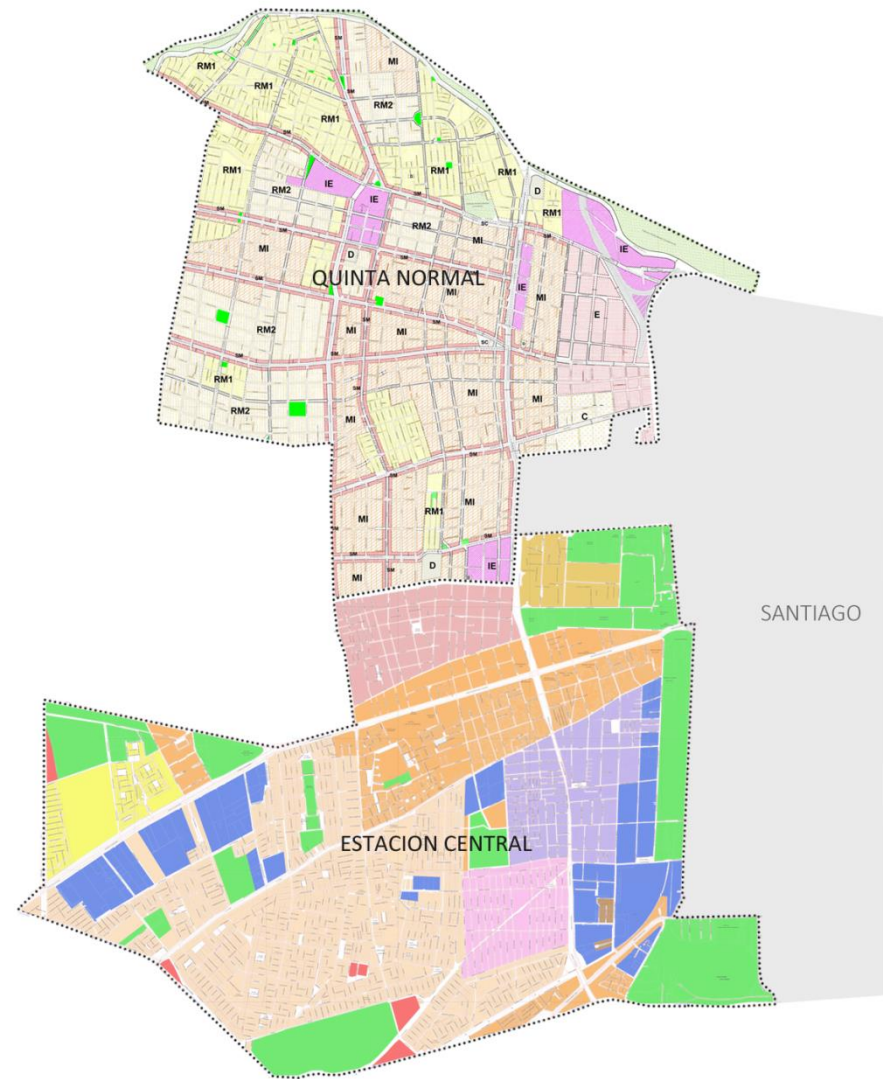


DESARROLLO HISTORICO-URBANO SECTOR PONIENTE DE STGO.

PLANO REGULADOR COMUNAS QTA. NORMAL Y EST. CENTRAL

La observación de los planos regulares de las comunas de Estación Central y Quinta Normal, nos muestran la baja cantidad de zonas exclusivamente destinadas a la vivienda y equipamiento. Al contrario, existe una predominancia de las zonas en que la vivienda, la industria menor y depósitos de buses, pueden convivir sin ningún tipo de restricción. Esto hace que la vivienda se vea interrumpida por estos tejidos industriales y la vida de barrio no logre desarrollarse en estas zonas. La suciedad e inseguridad que trae al lugar este tipo de programas hace que la calidad de vida urbana se vea amenazada.

Los bajos precios del metro cuadrado de estas zonas en cuestión, respecto al resto de Santiago, también son un factor de incidencia ya que son una buena opción para aquellos mercados que buscan lucrar con la industria o bodegaje.



ESTACION CENTRAL

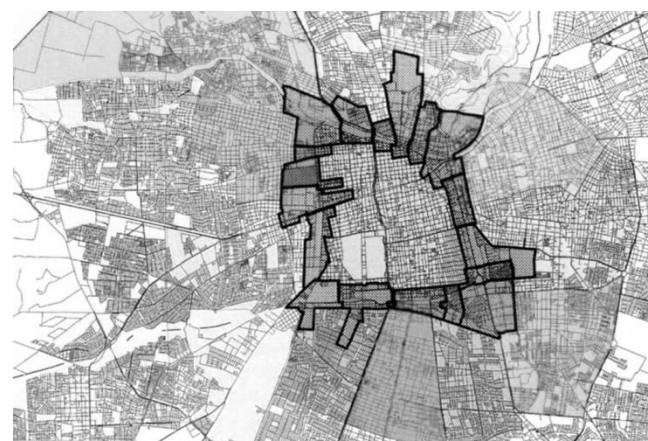
- IPA - ZONA INDUSTRIAL EXCLUSIVA
- IPB - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO / ACT. INOFENSIVAS
- IPC - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO / INDUSTRIA INOFENSIVA
- IPD - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO / BODEGA INOFENSIVA
- IPE - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO / ACT. INOFENSIVA
- IPF - ZONA RESIDENCIAL / EQUIPMTO.
- IPG - ZONA RESIDENCIAL EXCLUSIVA
- IPH - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO
- IPI - ZONA PRMS
- IPX - ZONAS SECCIONALES

QUINTA NORMAL

- RM 1 - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO
- RM 2 - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO / INDUSTRIA INOFENSIVA
- MI - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO / INDUSTRIA / DEPOSITO DE BUSES
- SM - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO / INDUSTRIA / DEPOSITO DE BUSES / TALLERES INOFENSIVOS
- IE - INDUSTRIA Y TALLERES
- D - EQUIPAMIENTO
- SC - VIVIENDA / EQUIPAMIENTO
- CC - EQUIPAMIENTO PUBLICO
- C - VIVIENDA / EQUIP. / ALMACENES / INDUSTRIA INOFENSIVA

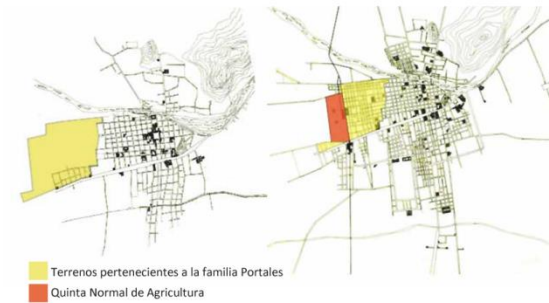
ANILLO INTERIOR

El AIS corresponde al territorio asociado al ferrocarril que había circunvalado a la ciudad tradicional del siglo XIX, a los corredores industriales, al ex Aeropuerto Cerrillos y al Cerro San Cristóbal. Esta zona de aproximadamente 3.000 hectáreas ha vivido un intenso proceso de reconversión e intensificación de usos, detonado en parte por la declaración en 2001 del Plan Estratégico Anillo Interior de Santiago como proyecto emblemático del Bicentenario de la República. El plan AIS privilegiaba la interacción de iniciativas públicas y privadas orientadas a revertir el deterioro y la obsolescencia funcional que afectaba a este territorio.



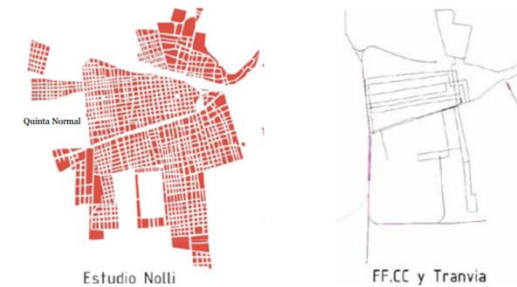
DESARROLLO HISTORICO SECTOR PONIENTE

1840 1875



Desde su creación, la Quinta Normal tuvo la capacidad de orientar el desarrollo urbano de la ciudad y de contribuir a expandir la trama urbana hacia el poniente, estableciéndose como límite de la ciudad.

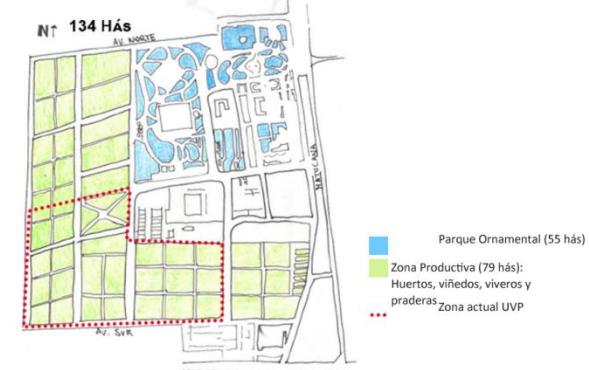
1897



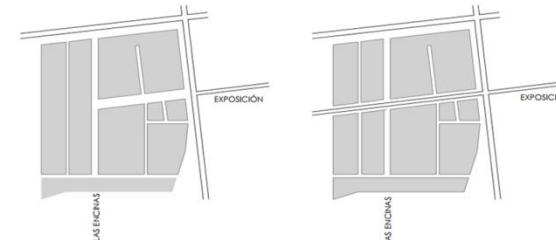
Vacios en la trama urbana en correspondencia de las tres grandes áreas verdes del Santiago de ese entonces: el Parque O'Higgins, el Club Hípico y la Quinta Normal de Agricultura.

Las líneas de ferrocarril y de tranvía se desarrollan principalmente en sentido oriente poniente relacionando la Plaza de Armas con el Barrio de Yungay y la Quinta Normal de Agricultura.

1915 Origen de la Quinta Normal

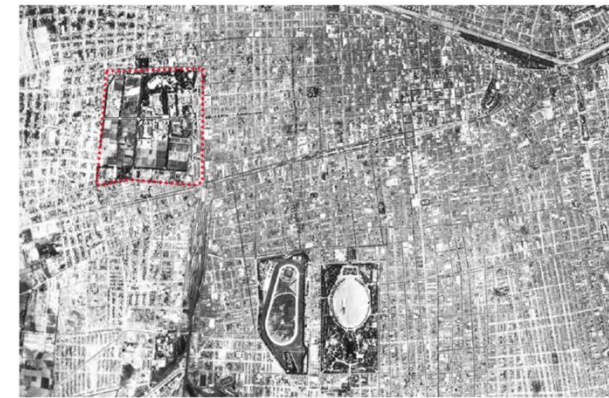


1919 1926



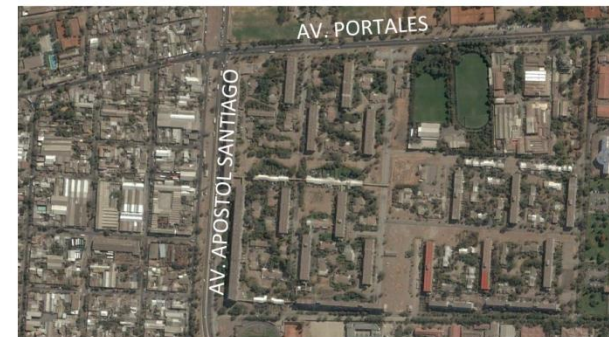
En esa época la avenida de la Exposición remataba en avenida Las Encinas por lo que la Quinta Normal era un límite urbano claro que aislaba el centro de los barrios al poniente de ésta. Esta condición fue superada en 1926 con la prolongación de la avenida de la Exposición, lo que permitió la continuidad entre los dos sectores de la ciudad atravesando los terrenos productivos de la Quinta.

1954



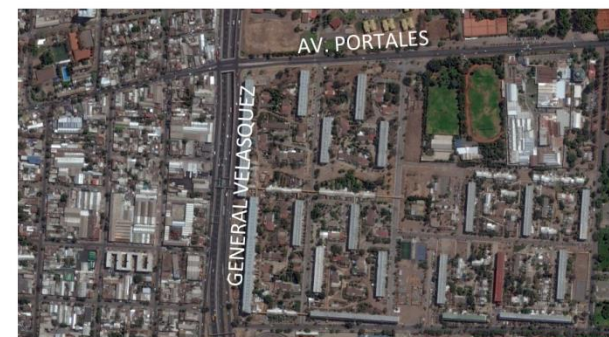
Es evidente la dicotomía morfológica entre el damero tradicional de la ciudad, con sus cuadras de una hectárea de superficie aproximada, y las grandes islas verdes que caracterizaban a la Quinta Normal (se calcula que el promedio de cada uno de los lotes de la Quinta Normal era de alrededor de 12 hectáreas).

2004



Durante el año 2005 se construyó el nuevo brazo poniente de la Autopista Central, General Velásquez, la cual fue inaugurada el 8 de mayo del 2006. Convirtiéndose en parte importante de la infraestructura vial de la ciudad de Santiago y sobre todo del sector poniente de esta.

2006



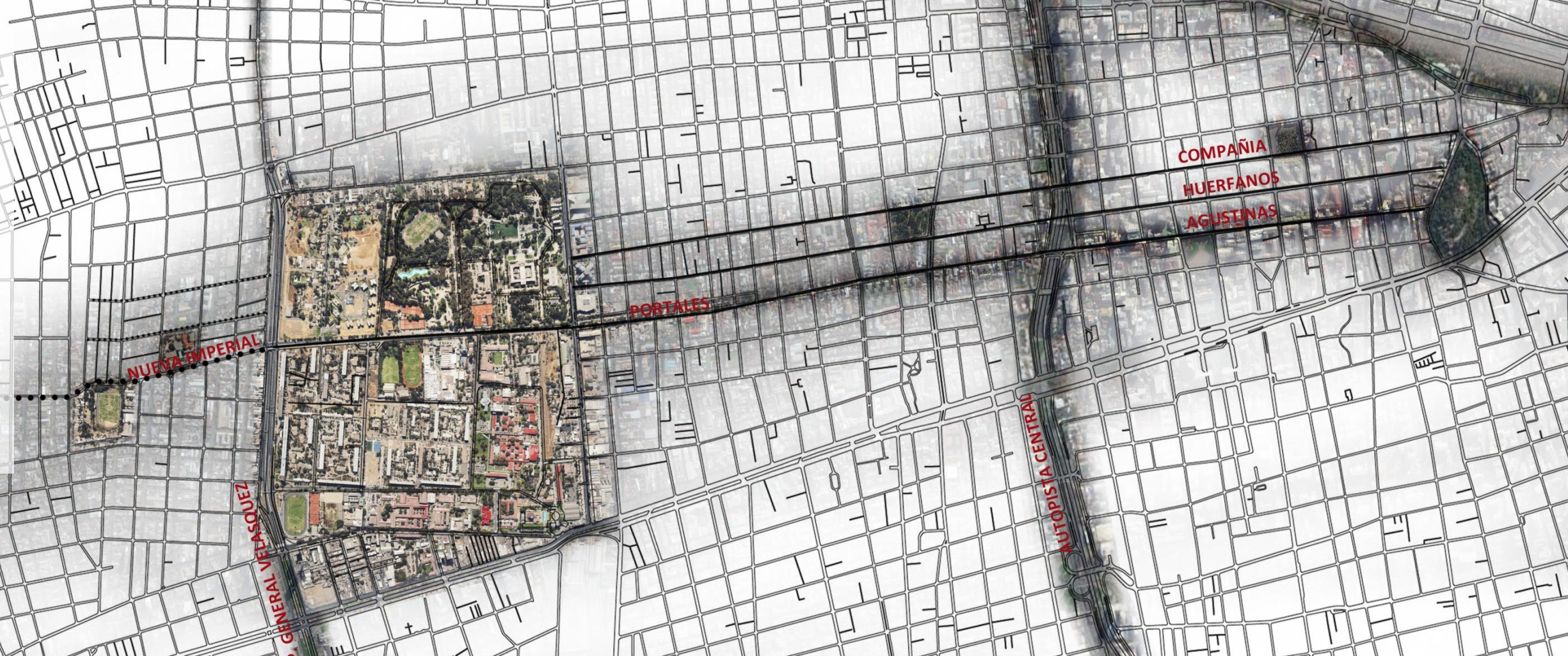
2016



EJE DE INTERES

AGUSTINAS / PORTALES / NUEVA IMPERIAL

A partir de lo expuesto anteriormente, se establece como zona de interés un eje de la ciudad que conecta de manera directa el centro histórico de la ciudad con el sector poniente. Nos referimos al eje Agustinas - Portales, que luego de venir con una carga cultural / patrimonial importante, su continuidad cualitativa hacia el Poniente se ve amenazada por la Ruta 5 Eje General Velásquez. Al cruzarla, no sólo corta con su condición cultural si no que además deja un lado oriente y un lado poniente totalmente desligados tanto en su programa como su identidad, ya que, una vez que es atravesada, su nombre cambia rotundamente de Avenida Portales a Nueva imperial.

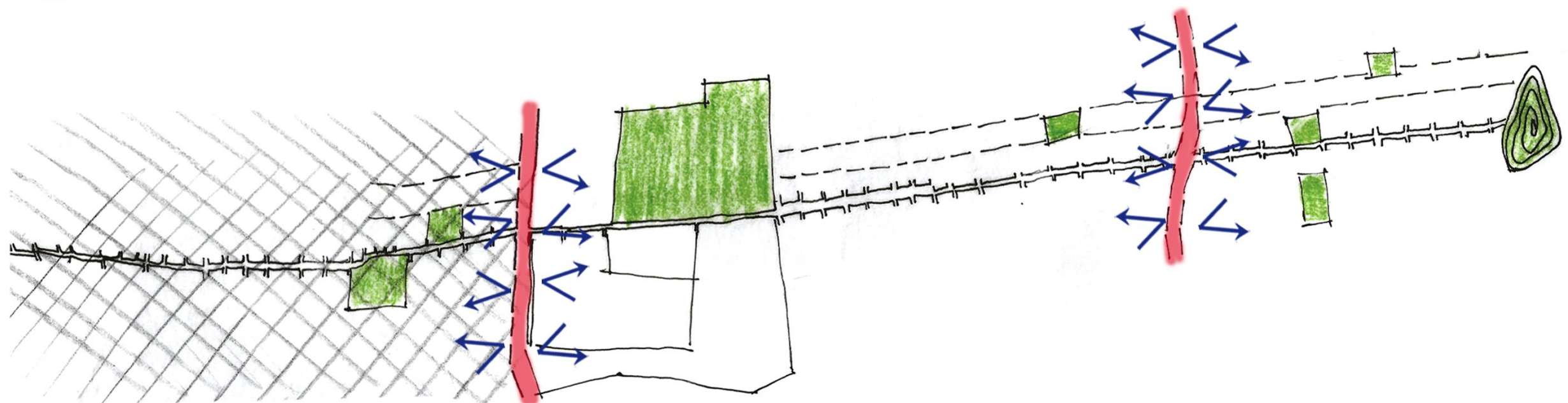


REGISTRO FOTOGRAFICO EJE AGUSTINAS – PORTALES – NUEVA IMPERIAL



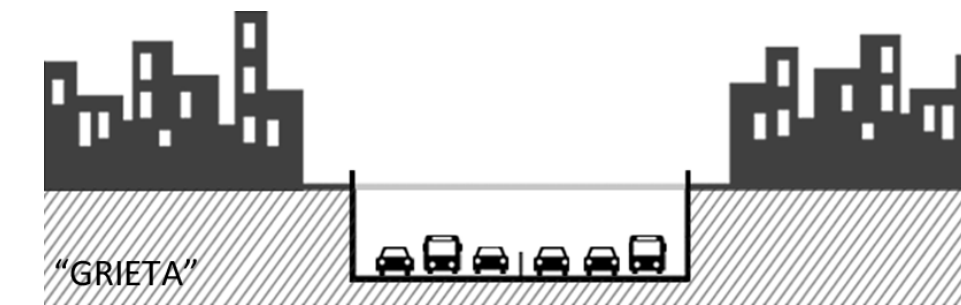
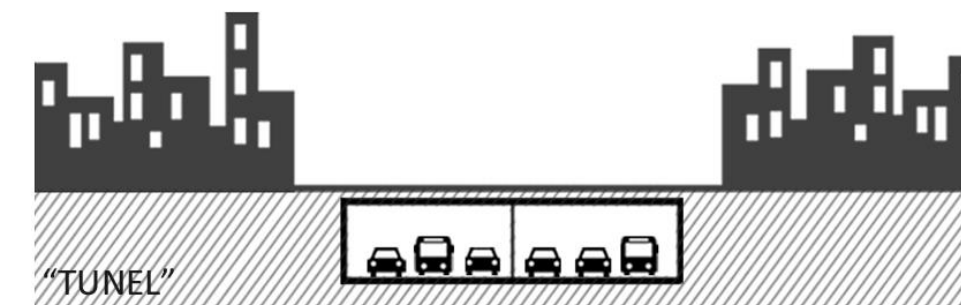
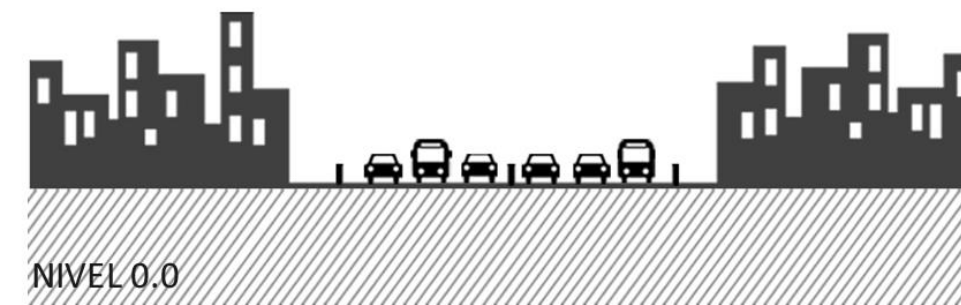
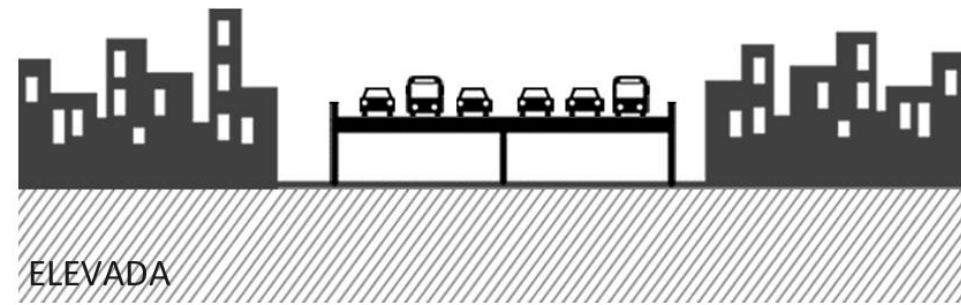
SINTESIS MACROESCALAR

En síntesis, el efecto que tiene la autopista sobre la ciudad es rotundo. En este caso los dos brazos de la Autopista Central cruzan el tejido urbano generando una discontinuidad y modificando los flujos y ritmo de la ciudad. Sin embargo, debido al deterioro y poca conexión entre un lado y otro, el paso de la General Velásquez hacia el Poniente es mas crítico, ya que deja un lado de la ciudad totalmente desligado.



AUTOPISTAS VS. TEJIDO HISTÓRICO

ANALOGIA DE TIPOLOGIA DE AUTOPISTAS



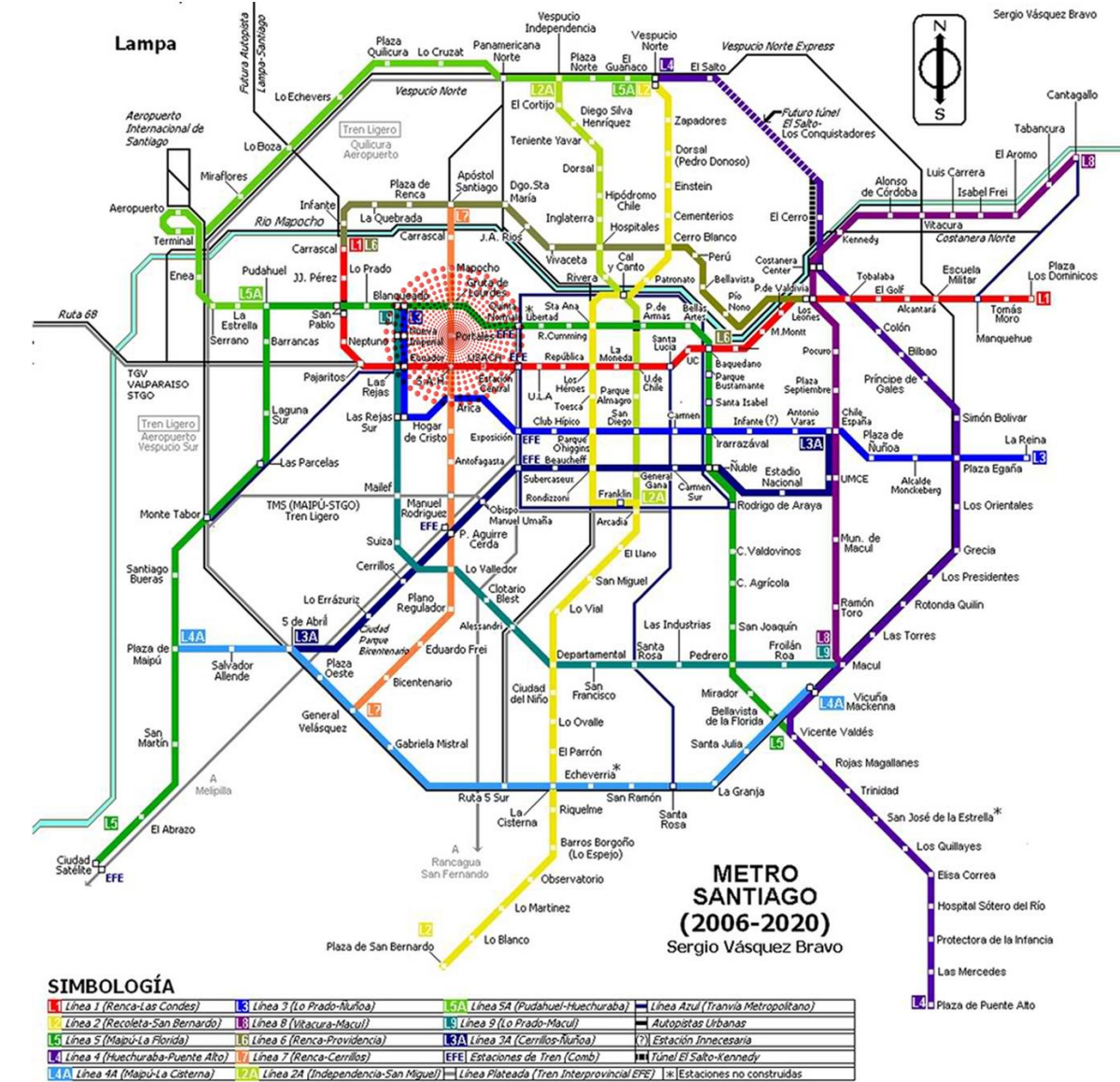
Si bien se eleva para dejar libre el nivel 0.0 y no interrumpir el tejido urbano, este no se hace cargo de esta zona que queda libre y la mayoría de las veces terminan siendo sitios peligrosos, sucios y de mal cuidado. Así, la autopista solo aporta contaminación, ruido, etc.

Este modelo es el que más impacta tanto al tejido urbano como al desarrollo de la ciudad, pues además de interrumpir en un 100% su continuidad, aporta contaminación, inseguridad, ruido, etc.

Si bien, morfológicamente, es el modelo que menos interrumpe el tejido urbano, en la mayoría de los casos que se presentan en la ciudad no hay un programa o proyecto para el nivel calle que permita la continuidad del tejido urbano, más bien son espacios utilizados para la ventilación e iluminación del "túnel".

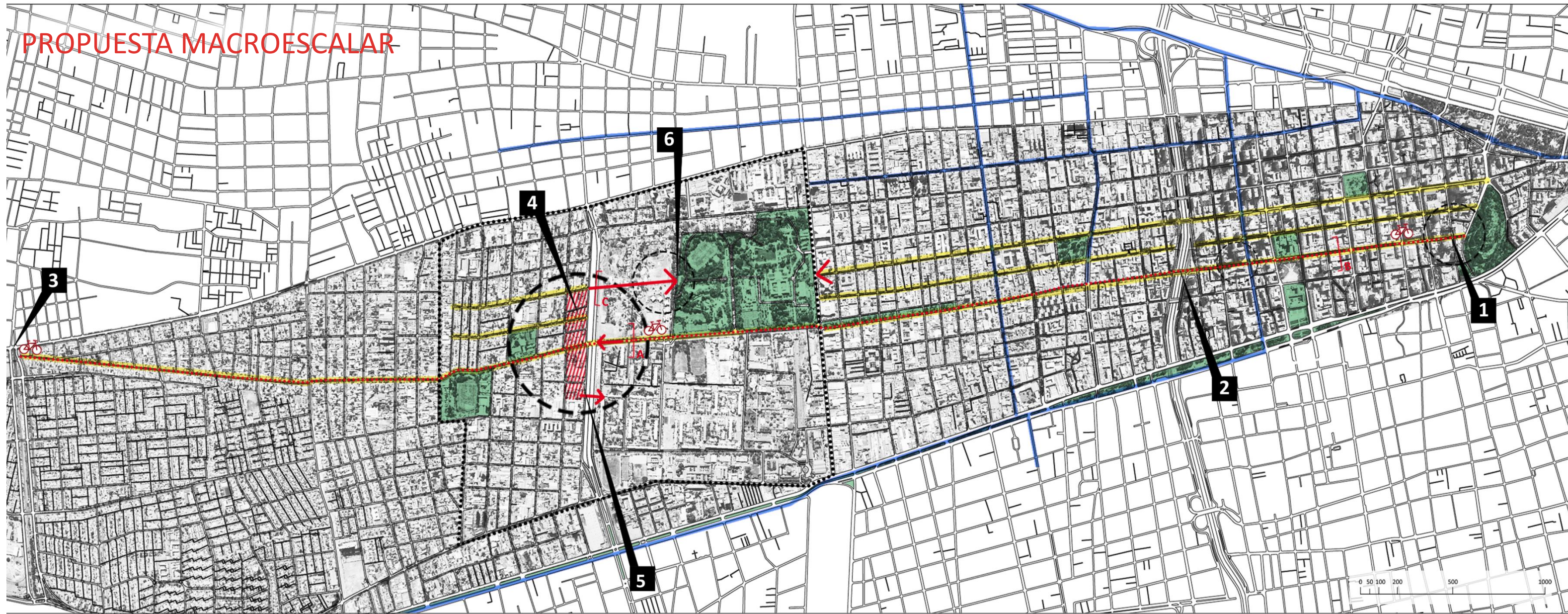
La mayoría de los casos se presenta en los pasos bajo nivel de las autopistas, en casos en que las calles del tejido urbano pasan de un lado a otro. Esta tipología además de afectar la continuidad del tejido urbano y desvincular un lado de la ciudad del otro, impacta a nivel topográfico, estableciéndose como una llaga o grieta dentro de la ciudad.

NUEVA RED DE METRO PROYECTADA PARA EL 2020



La nueva red de metro proyectada para estar lista el año 2020 tiene una importante cobertura para el sector poniente de Santiago. Esto traerá consigo el crecimiento de la ciudad hacia este sector por lo tanto es un plus para el desarrollo urbano de este y un foco de interés para nuevos proyectos urbanos.

PROPUESTA MACROESCALAR



OPERACIONES

La propuesta a nivel metropolitano se basa en potenciar el eje Agustinas / Portales / Nueva Imperial para que sea capaz de funcionar como el principal conector de escala media hacia el poniente de la ciudad creando además una unión entre varias áreas verdes presentes a lo largo de esta.

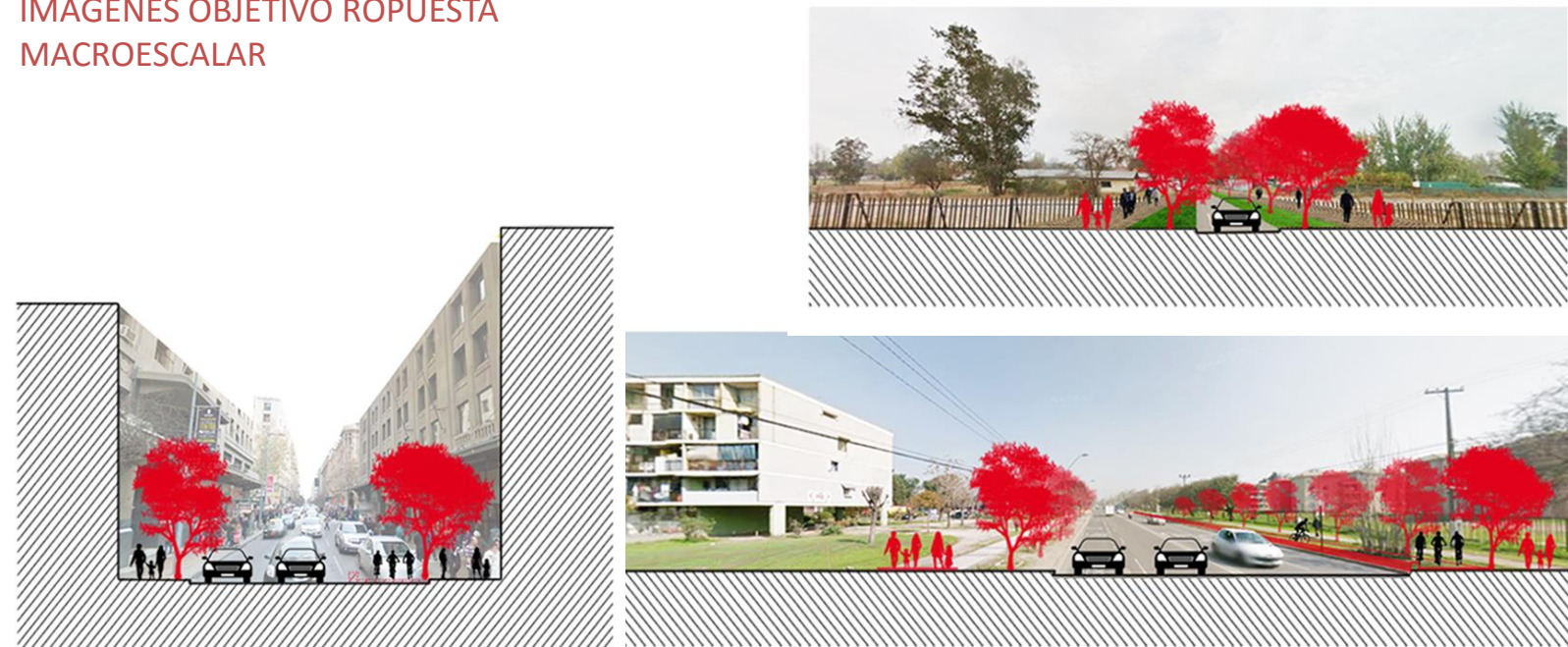
Se propone una ciclovia como principal programa del eje, la cual se integra a la red de ciclovías existentes (—), creando cruces y nuevos trayectos histórico-culturales, funcionando como pieza clave en la unificación del tejido urbano.

El Cerro Santa Lucia (1) da inicio al trayecto como hito histórico-geográfico, pasando por el casco histórico y La Moneda, luego del cruce de la Autopista (2) pasa a recorrer el Barrio Brasil, Barrio Yungay, Parque Quinta Normal, Unidad Vecinal Portales, Estadio Quinta Normal, para finalizar en la Estación de metro San Pablo (3).

El proyecto habitacional (4) propuesto al poniente de la Autopista General Velásquez, es el encargado de crear los traspasos peatonales hacia el Oriente. Propone dos puentes peatonales, uno desde el interior de la manzana a la U.V.P (5), y otro en la calle Compañía, siendo este el que se extiende al Parque Quinta Normal creando un nuevo acceso Poniente (6). A través de este acceso se aprovecha el trazado interior del parque generando una continuidad de la calle Compañía hacia el Oriente.

El proyecto habitacional y la ciclovia son dos proyectos que buscan el desarrollo de este eje hacia el Poniente. Estos, son nuevos proyectos que instan a que se desarrollen nuevos proyectos de espacio público y vivienda en torno a este eje con el fin de unificarlo y potenciarlo de principio a fin.

IMÁGENES OBJETIVO PROPUESTA MACROESCALAR



ZONA DE ESTUDIO

La zona de estudio definida por el cruce del eje en cuestión y General Velásquez, contempla una presencia de mixtura programática reconocible hacia el lado oriente, por otro lado, la presencia de industria menor, galpones y mínimo porcentaje de vivienda, dejan al descubierto un encarecido lado poniente. La contraposición de ambos lados se ve reflejado tanto morfológicamente como programáticamente; la presencia del eje Matucana, el Parque Quinta Normal y proyectos de vivienda como la Unidad Vecinal Portales, dan cuenta de esta carga cultural y patrimonial que vale la pena potenciar y/o rescatar.

EQUIPAMIENTO

1. BASILICA Y GRUTA DE LOURDES
2. INSTITUTO BARROS ARANA
3. PARQUE QUINTA NORMAL
4. BASE NAVAL
5. CANCHAS PRIVADAS COLEGIO
6. UNIDAD VECINAL PORTALES
7. UNIVERSIDAD DE SANTIAGO
8. CENTRO CULTURAL MATUCANA 100
9. ARTEQUIN
10. MUSEO DE LA MEMORIA
11. HOSPITAL SAN JUAN DE DIOS
12. BIBLIOTECA DE SANTIAGO
13. CASA DE MONEDA
14. ESTADIO MUNICIPAL QTA. NORMAL
15. CORP. MUNICIPAL DE DEPORTE
16. SUPERMERCADO LIDER
17. ESTACION CENTRAL



ZONA DE ESTUDIO

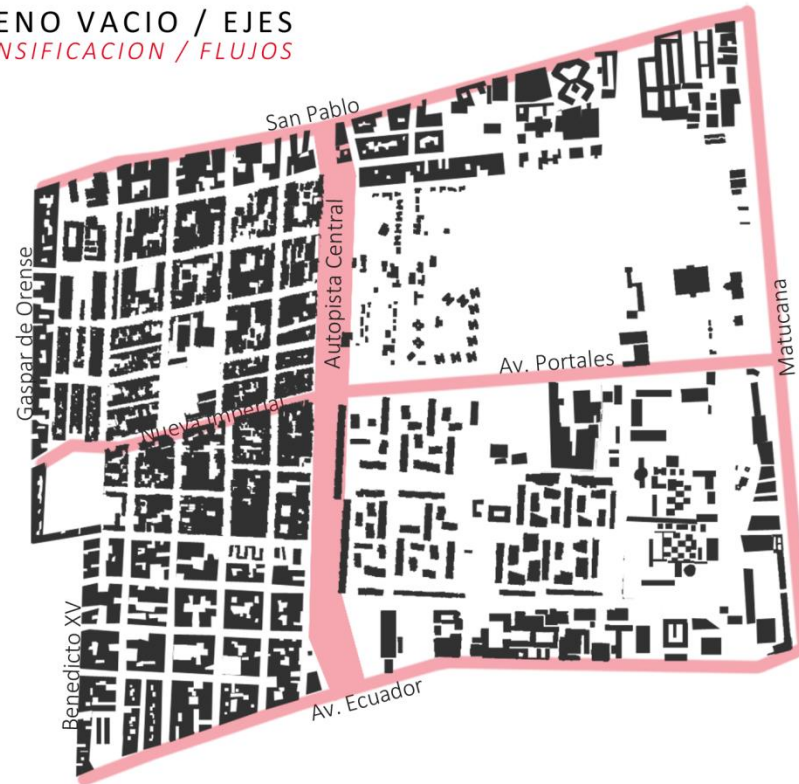
TRANSPORTE PUBLICO

PARADAS DE BUSES Y ESTACIONES DE METRO



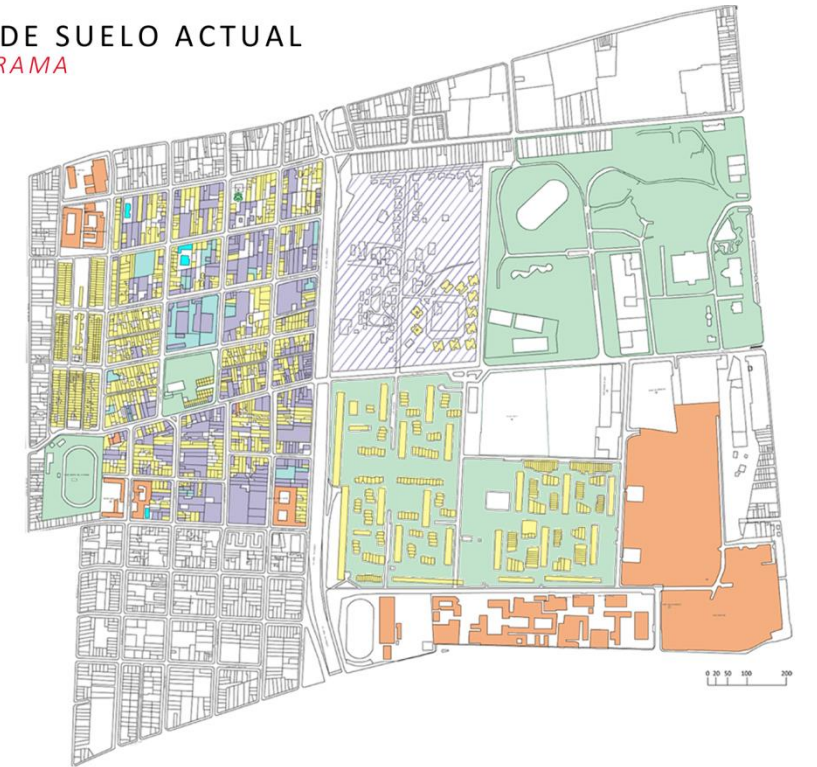
LLENO VACIO / EJES

DENSIFICACION / FLUJOS

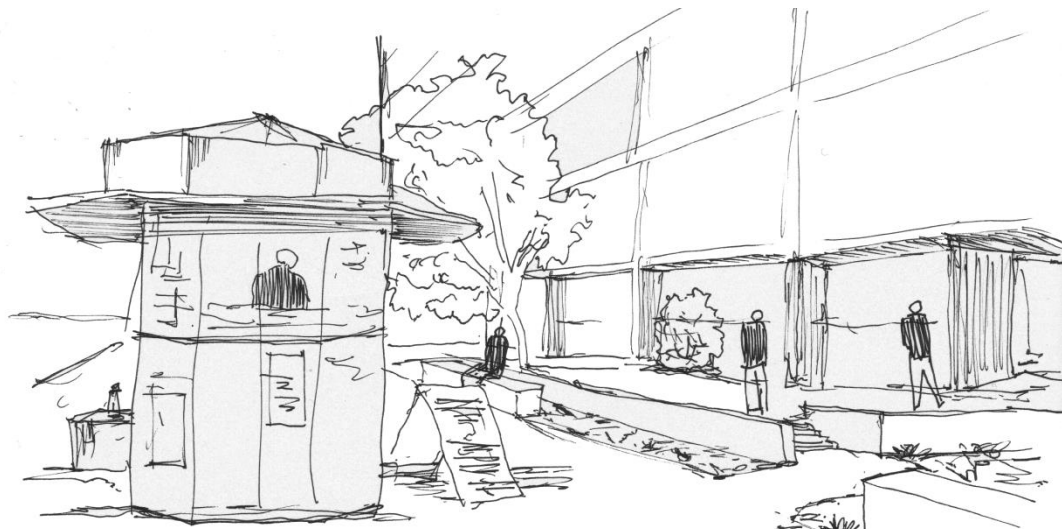


USO DE SUELO ACTUAL

PROGRAMA



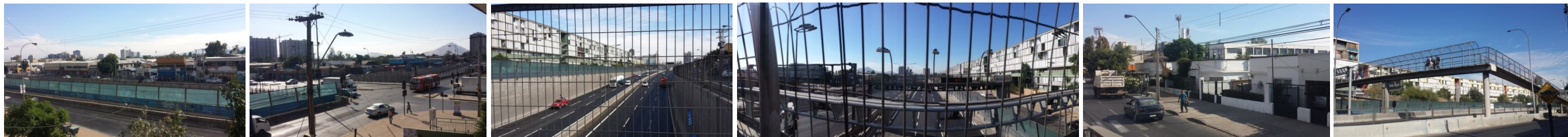
Area Verde	Vivienda	Bodega + Galpones industriales
Iglesias	Educacion	Zona de deposito de buses
Servicio de Bienestar Social de la Armada		



En la vereda de la caletera oriente de la Autopista, la villa portales propone zócalos de acceso generando así espacios públicos. Estos son utilizados por los peatones para sentarse. La baja cantidad de arboles que den sombra hace que este espacio no sea tan utilizado y no se saque provecho.



Los paraderos y quioscos presentes en esta vereda oriente de la autopista son los principales elementos que reúne personas.



ANALISIS VIVIENDA PRESENTE EN ZONA DE ESTUDIO

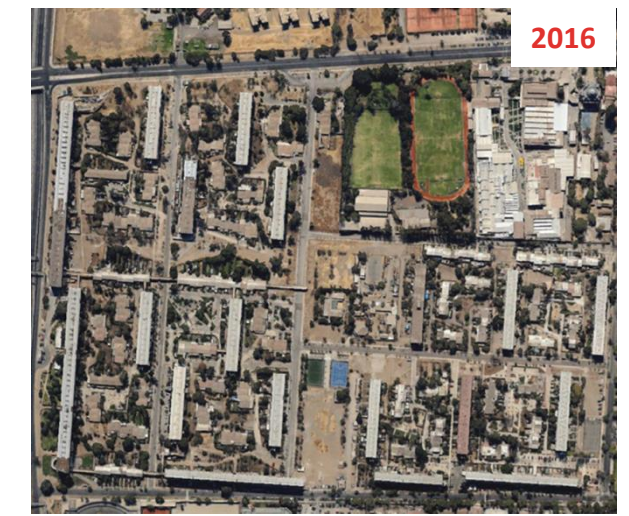
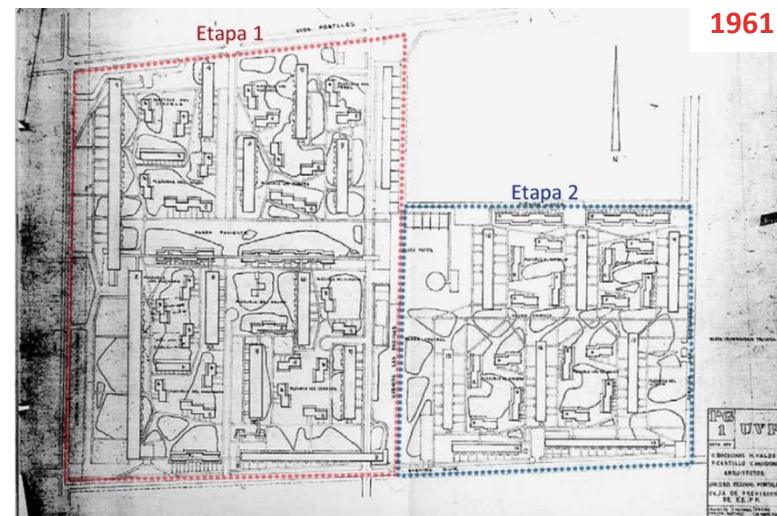


INMOBILIARIA VS. VIVIENDA COLECTIVA

La vivienda que se está proyectando hoy en día para este sector está en manos de las distintas inmobiliarias que explotan al máximo el terreno disponible dentro de lo que permite la normativa. El área de interés, según datos de ordenanza municipal, tiene un promedio de coeficiente de constructibilidad de 4 y un máximo de 20 pisos, a lo que la industria inmobiliaria ha sabido sacar provecho. Hoy existen 5 proyectos inmobiliarios dentro del sector poniente (**marcado con puntos rojos**) de nuestra zona de estudio; uno de ellos ya está en el proceso de entrega de departamentos y los otros cuatro están aún en construcción. Todos oscilan entre los 16 y 20 pisos, entregando 250 / 400 departamentos dentro de una gama de tipología que van desde los 25m² hasta 60m². En cuanto a las áreas de uso colectivo, todos proponen salas multiuso, hall de acceso de doble altura, ascensores y terrazas panorámicas en la azotea.

Si lo comparamos con la vivienda que se proponía hasta hace un par de décadas atrás, nos encontramos con un escenario bastante opuesto. Sin ir más lejos, en nuestra área de estudio tenemos la presencia de la Unidad Vecinal Portales (**área roja**), construida en distintas etapas entre 1958 y 1968.

ANALISIS VILLA PORTALES: DESARROLLO HISTORICO DEL PROYECTO



1958 Comienza la construcción de la primera etapa.

1960 Comienzan a legar los primeros habitantes de los departamentos y viviendas, a medida que se iban terminando.

1961 La versión del proyecto presentada el 13 de septiembre de 1961, es la que determina la estructura definitiva del proyecto de la UVP. Hay que considerar que la primera etapa ya estaba construida cuando se ingresaron los planos definitivos de la totalidad de la obra.

1964 Comienza la construcción de la segunda etapa.

1968 Culmine de la segunda etapa y final. En este entonces la Villa Portales era administrada por la Caja de Empleado Particulares, por lo que la mantención de los jardines, pasarelas y areas colectivas no era un problema y funcionaban perfecto. Habían jardineros, personal de aseo y nocheros.

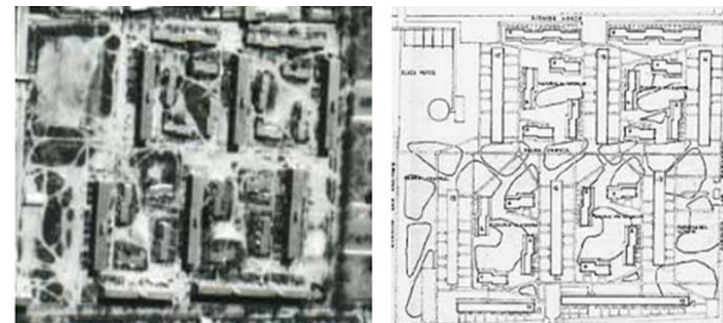
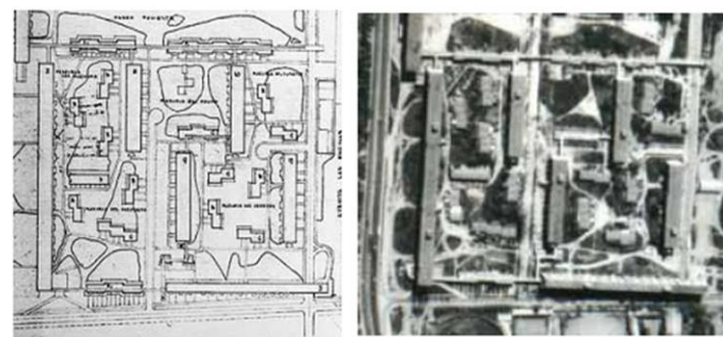
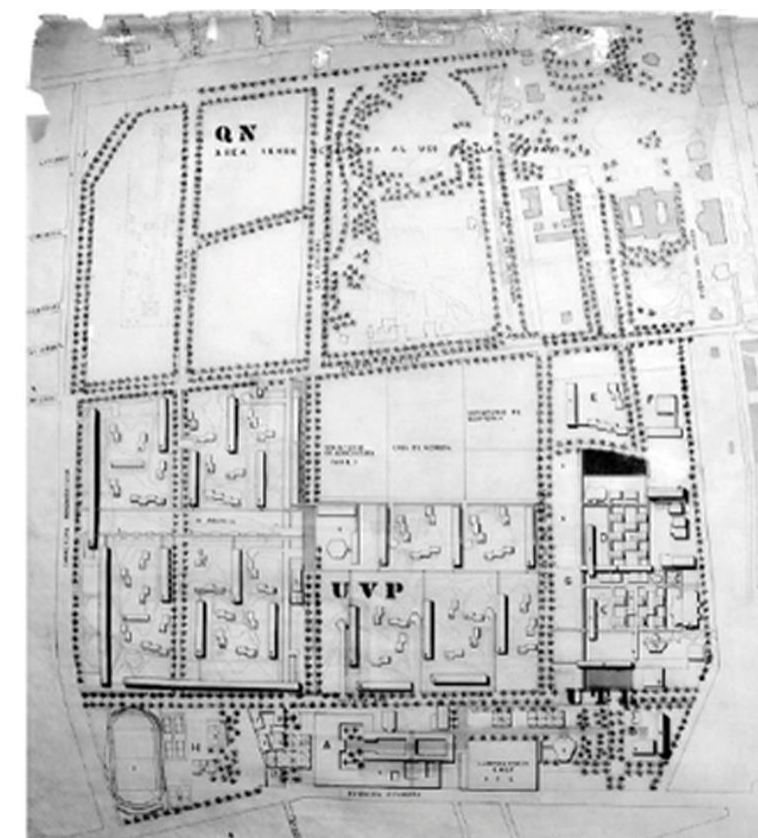


Imagen de las áreas verdes en el sector sur-poniente de la UVP en relación a la propuesta del proyecto definitivo. Entre las imágenes hay congruencia.



Las áreas verdes en la segunda etapa (sector oriente) no se concretaron tal como muestra la imagen del proyecto definitivo.



El primer plano oficial encontrado corresponde al año 1955, y el último al año 1961. Durante estos seis años cambió el proyecto, cambiaron las condiciones del sitio, cambió la estructura institucional y la relación entre la Caja de Empleados Particulares y la CORVI. Por último, cambiaron también los estándares de las viviendas lo que llevó a modificaciones sustanciales del proyecto a nivel urbano pero, sobre todo, a nivel de los espacios residenciales.

El Parque Quinta Normal, la Universidad de Santiago y la Villa Portales debía leerse como un solo gran proyecto de área verde.

ANALISIS UNIDAD VECINAL PORTALES

1973.

El 11 de Sept de 1973 se atacó con armas la entonces Escuela de Artes y Oficios (actual USACH), en ese momento los vecinos reconocen un “quiebre” en las relaciones sociales entre ellos. Se genero un ambiente de desconfianza e inseguridad que hizo que la comunidad UVP comenzara a vivir “puertas adentro”, dejando de lado por un tiempo la vida en comunidad.

1977.

Cambio de previsión social, implica el termino de la caja de EEPP. Se genera una administración central para la Villa, gestionada por los mismos vecinos.

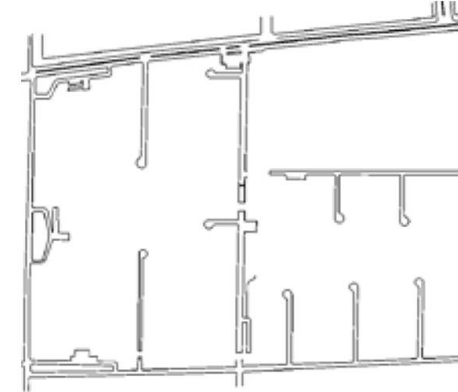
1980.

Se conforman comunidades que se reunían en las casas, a modo de oposición al sistema de gobierno. Se realizan protestas, cacelrazos y murales los cuales comenzaron a recomponer la vida comunitaria.

ESTRUCTURA URBANA DEL PROYECTO DEFINITIVO DE 1961.



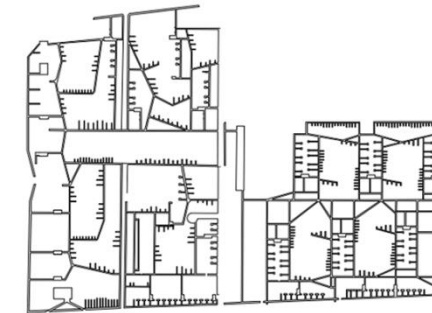
DESGLOSE ESTRUCTURA URBANA



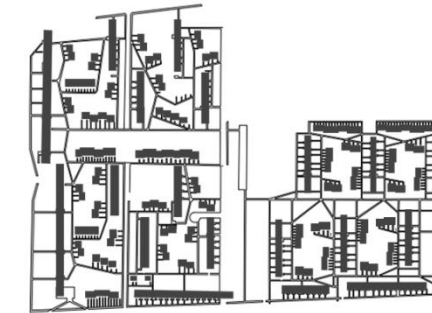
Sistema de Infraestructura Vial



Relación calles - viviendas + pasarelas



Sistema de caminos Peatonales



Relación vías peatonales - viviendas



Proyecto de jardines del conjunto



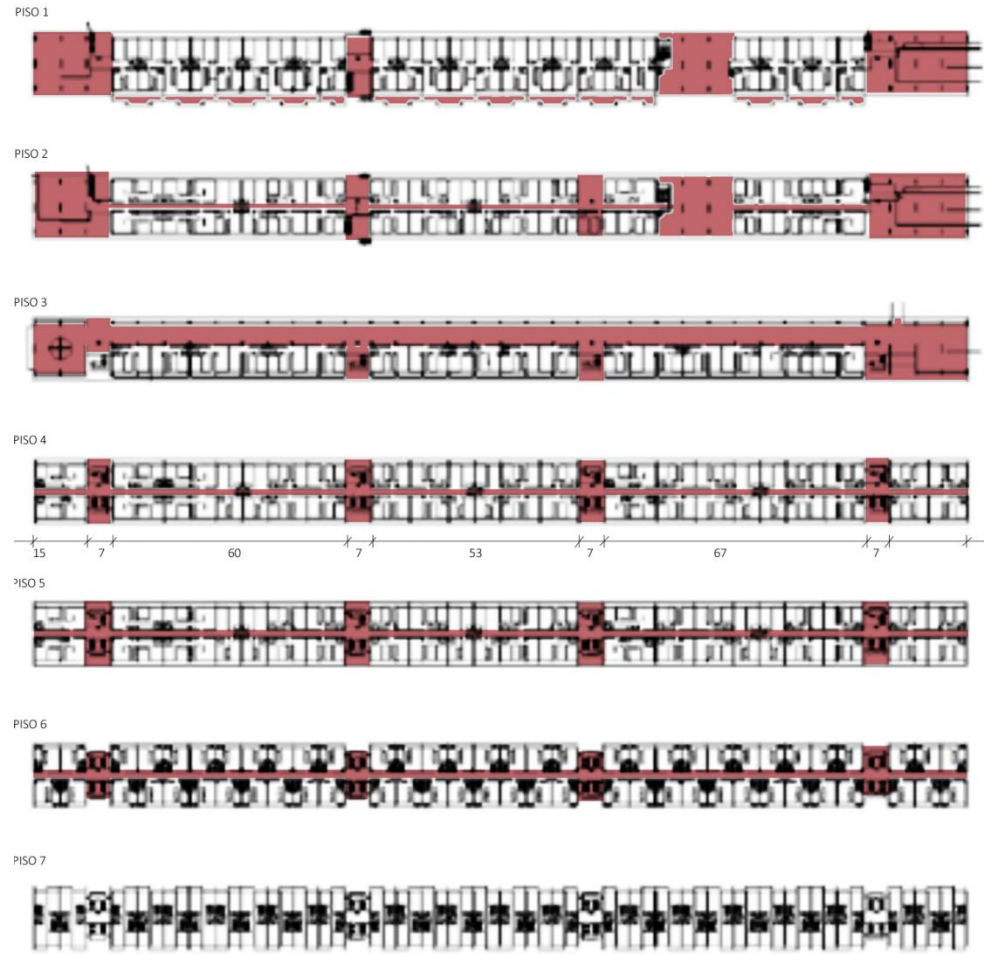
Relación jardines - viviendas



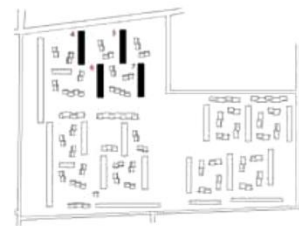
ANÁLISIS UNIDAD VECINAL PORTALES

TIÓLOGIA BLOQUE

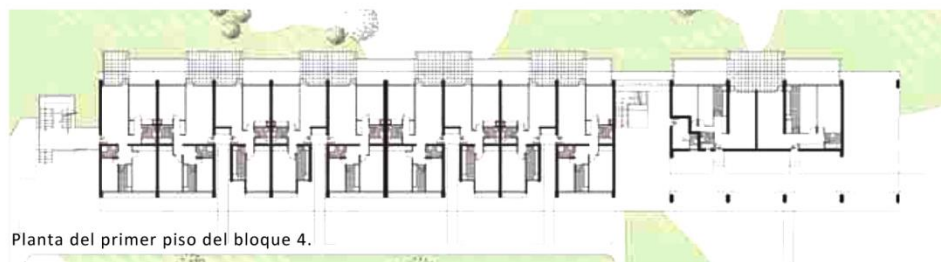
Los diecinueve bloques que componen la UVP tienen funciones distintas al interior del conjunto. Algunos de ellos se justifican en la lógica de aumentar la densidad y delimitar el macro espacio del conjunto y funcionan como muros. Otros reflejan las consecuencias de tener una orientación desfavorable y otros fragmentan las treinta hectáreas en porciones menores, fácilmente reconocibles y ocupables por sus habitantes. Los bloques 1 y 2 son de 242 metros de largo, 16,4 de ancho, y siete pisos de altura. Dispuestos uno a continuación del otro, conforman un límite a nivel urbano de casi quinientos metros de largo. La intención de los arquitectos, al conformar esta barrera física por el costado poniente del conjunto, fue la de proteger la zona interna del predio y lograr que las estructuras residenciales se relacionaran con la cordillera de los Andes.



BLOQUES 4-7



El primer grupo de bloques en ser construidos fueron los bloques 4 al 7, los cuales tienen las mismas dimensiones: miden 16,4 mts. de ancho por 94,2 de largo y son de cinco pisos. Estos blocks son los encargados de subdividir el espacio interior del conjunto. Los primeros pisos presentan una crujía de ancho inferior a la de los pisos superiores lo que hace que el bloque se perciba más liviano en su llegada al suelo. En el primer piso se ubican departamentos de una planta, a los cuales se accede desde las áreas verdes comunes. Estos departamentos presentan, por el lado oriente, unas terrazas semi-privadas constituidas por un terraplén.



Planta del primer piso del bloque 4.

TIÓLOGIA DEPARTAMENTOS

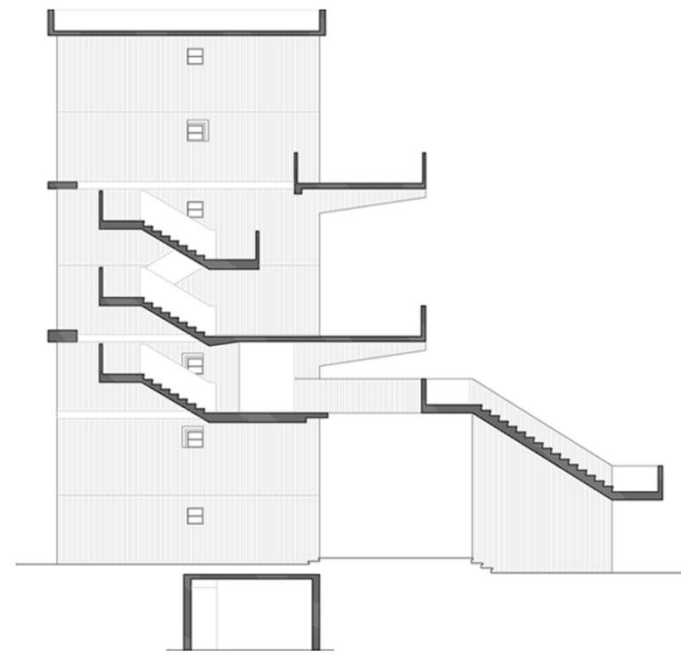
Los 36 tipos se subdividen en dos familias principales: departamentos de una planta y departamentos duplex —los primeros son 24 y los segundos, 12—. Los doce departamentos duplex presentan características morfológicas distintas entre sí, en cambio de los 24 departamentos de una planta, algunos son la evolución de un mismo tipo al cual se le agregó o suprimió un baño, un balcón o una pieza.

UNIDAD HABITACIONAL PORTALES

1948-1970 SANTIAGO - CHILE
R. VILLERES - F. CASTILLO - E. BRESCHNE - C. GARCÍA HUDOBRO
TIPOLOGÍAS DE VIVIENDAS

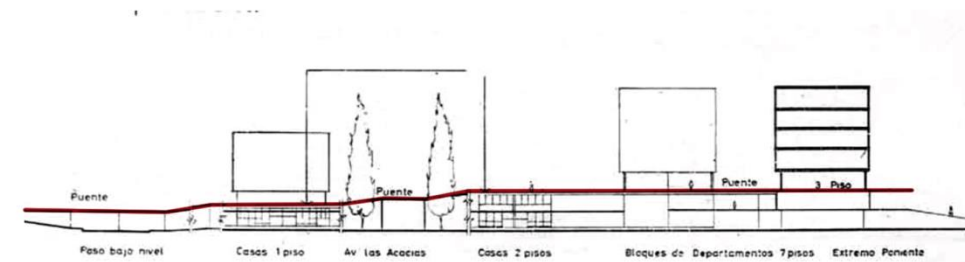


Corte transversal Bloque 3



En la segunda etapa de la UVP se construyeron 9 de los 19 bloques del conjunto, y se construyó una gran cantidad de departamentos duplex. De hecho, los bloques 18, 19 y 3 (corte), los únicos que se desarrollan en sentido oriente poniente, se componen sólo de departamentos de esta familia, con la excepción del tercer piso del bloque 3 que, por el hecho de albergar la calle peatonal elevada, tiene sólo departamentos de una planta.

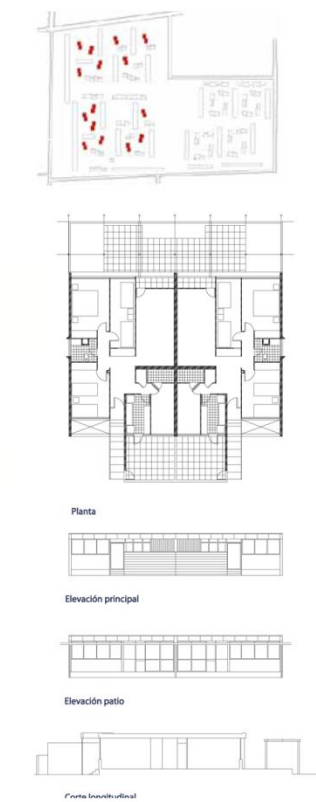
El acceso a las viviendas se produce a través de un puente que conecta con los pasillos de distribución exteriores ubicados en el lado sur del bloque.



CASAS

Las casas unifamiliares construidas en la Unidad Vecinal Portales son 302 en total, subdivididas en siete tipos distintos: B, C, D, E, F, E1 y F1. Si los bloques tienen la función de fragmentar las 31 há. del sitio para constituir espacios más reducidos, se asemejan, por dimensiones a las manzanas tradicionales. Las casas se encargan de subdividir estas "manzanas," constituyendo las plazuelas.

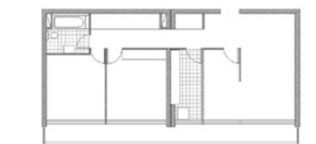
CASA TIPO B



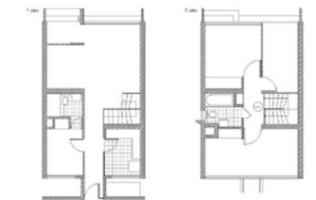
DEPARTAMENTOS

Hay 12 tipologías de departamentos duplex y presentan características morfológicas distintas entre sí, en cambio de los 24 departamentos de una planta, algunos son la evolución de un mismo tipo al cual se le agregó o suprimió un baño, un balcón o una pieza. La tipología 12 es el duplex que mas se repite (336 unidades).

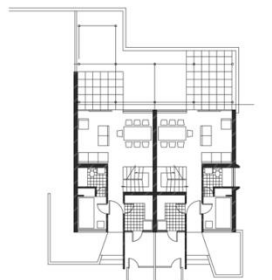
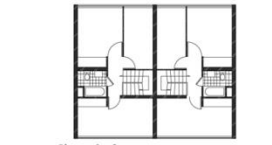
DEPARTAMENTO TIPO 9



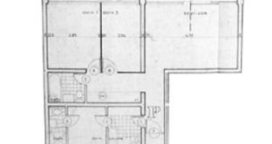
DEPARTAMENTO DUPLEX TIPO 20



CASA TIPO E



DEPARTAMENTO TIPO 35



DEPARTAMENTO DUPLEX TIPO 12



CATASTRO FOTOGRAFICO Estado actual UVP

Cuando la EMPART se retira de la manción de la villa portales se pierde el control de los accesos a las pasarelas y se empezaron a hacer mal uso de estas. La nula manción de las pasarelas empezó a provocar filtraciones de los jardines existentes en estas y los propietarios de la casa optaron por cerrarlas y construir techos a dos aguas. La villa y sus colores políticos (entre otros problemas) ha estado en una constante lucha a lo largo de los años, lo cual ha generado un imagen de inseguridad del lugar



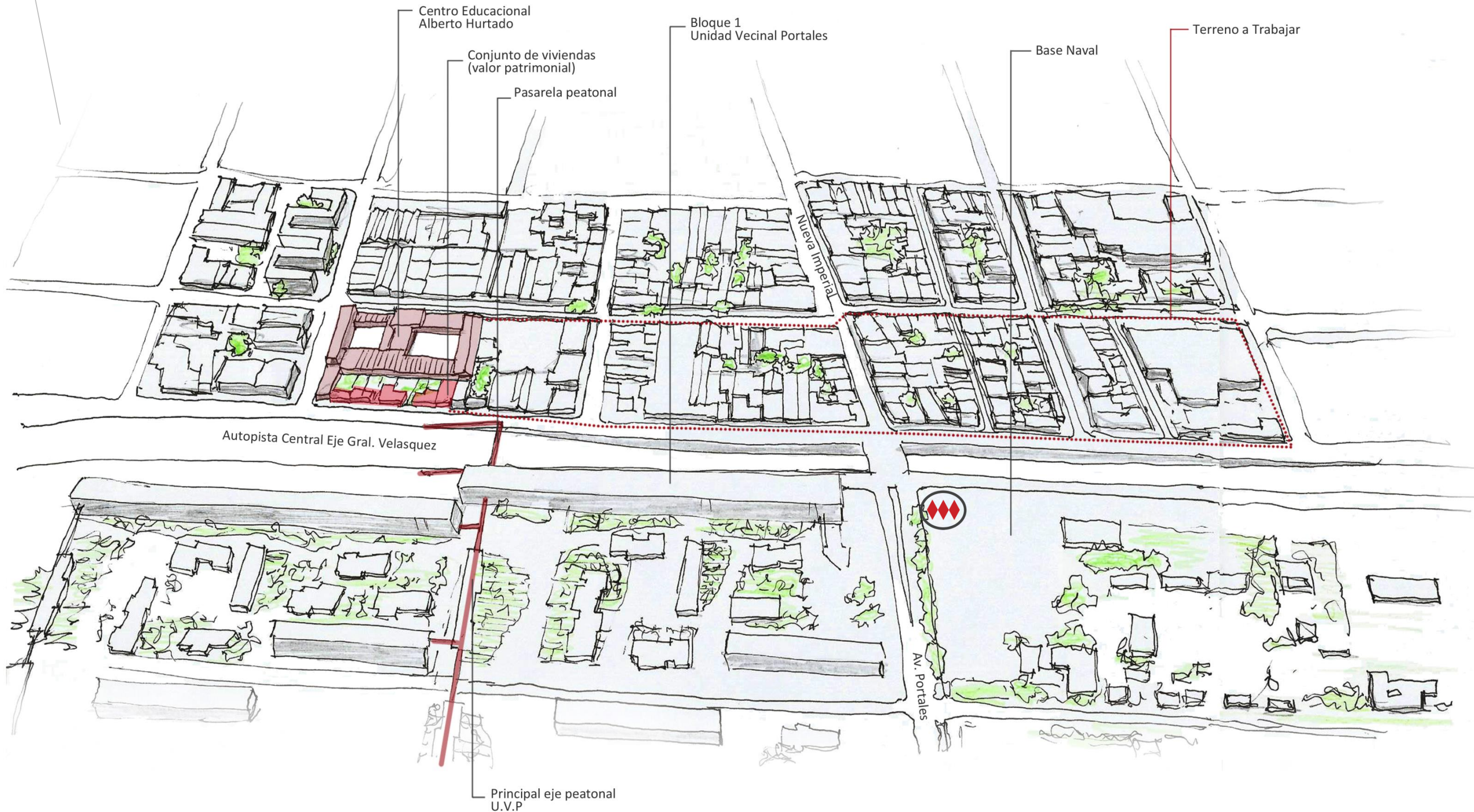
LUGAR



“Existen una serie de territorios dentro de la ciudad de Santiago que no están siendo debidamente densificados y que tienen una infraestructura de lujo como el Metro”.

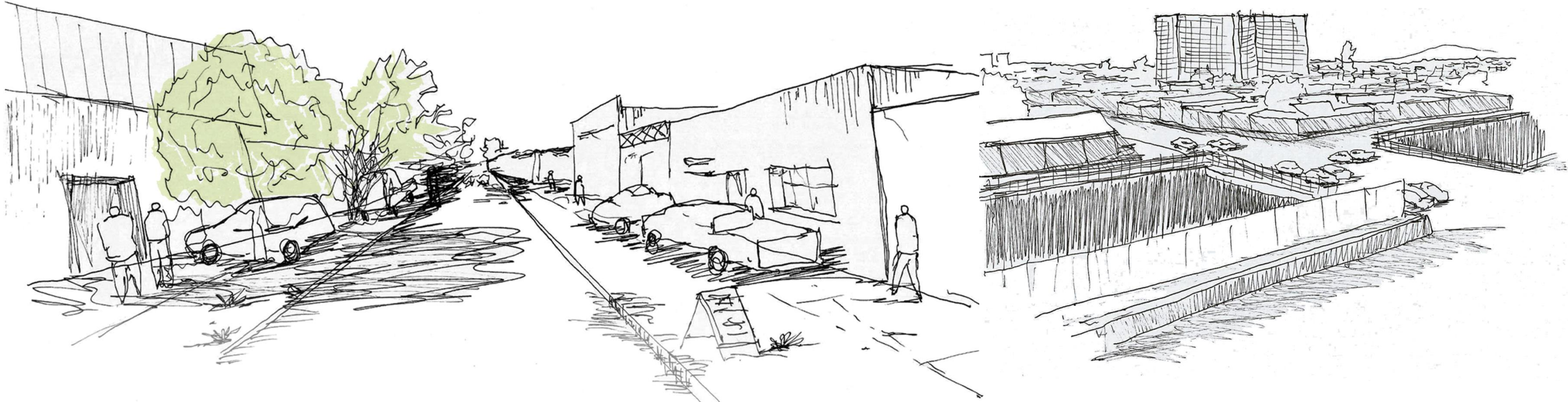
Felipe Morales, Gerente de Operaciones del Observatorio de Ciudades

El terreno escogido para desarrollar el proyecto esta ubicado en un punto en que la ciudad es segregada con la presencia de la Autopista. Pese a que el terreno en cuestión goza de buen equipamiento a su alrededor, además de la estación de metro proyectada a pasos de este, se observa la alta presencia de industria menos y baja presencia de vivienda. El bajo precio y el mal uso de este territorio se transforma en una oportunidad de trabajo y de empezar a hacer ciudad hacia el sector poniente de la capital.

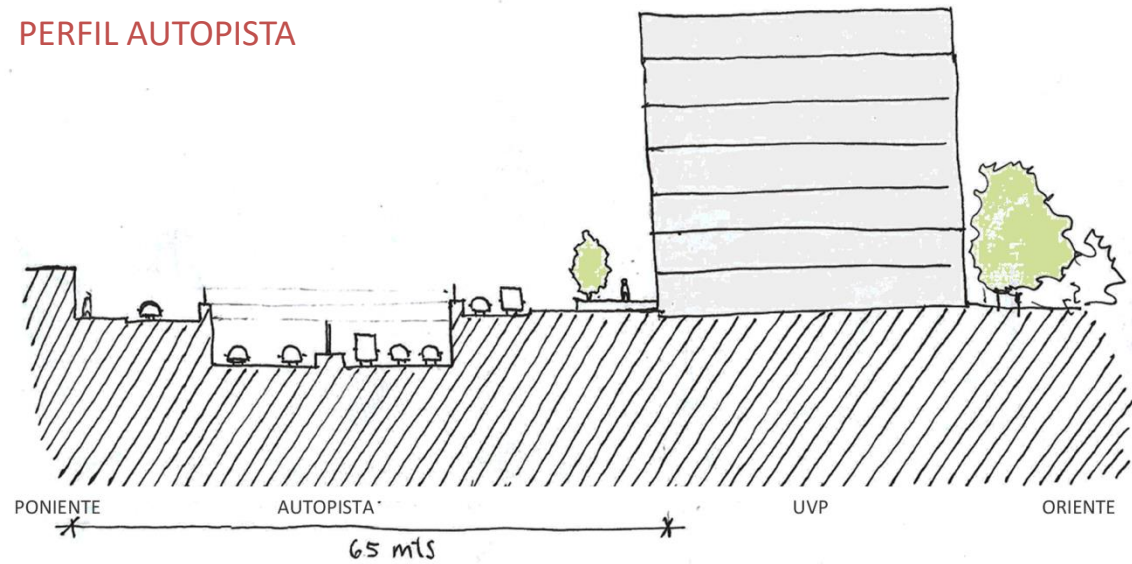


LUGAR

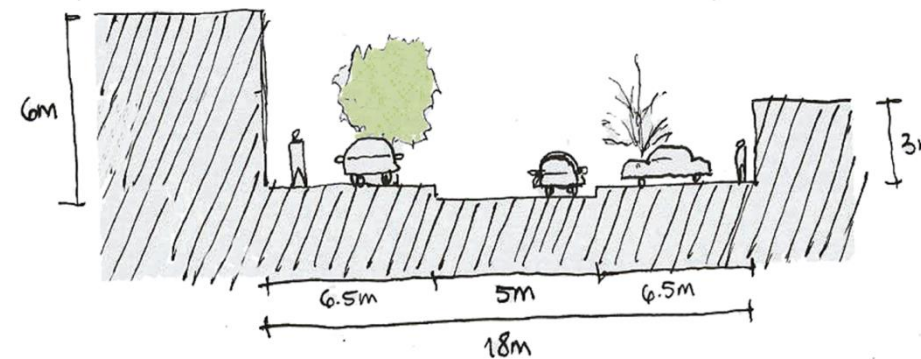
SECTOR PONIENTE DE LA AUTOPISTA



PERFIL AUTOPISTA

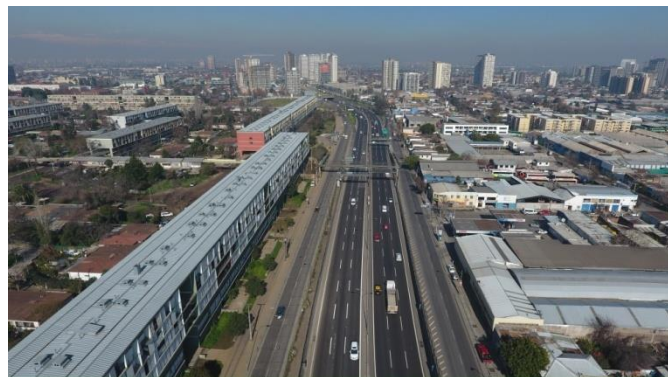


PERFIL TIPO CALLES INTERIORES SECTOR PONIENTE AUTOPISTA



Pese al importante tamaño del perfil tipo de las calles interiores, sus áreas verdes y amplias veredas no son utilizadas debidamente. Se usan como estacionamiento de autos y camiones debido a la alta presencia del rubro de industria menor. Esta situación se transforma en una oportunidad de proyecto.

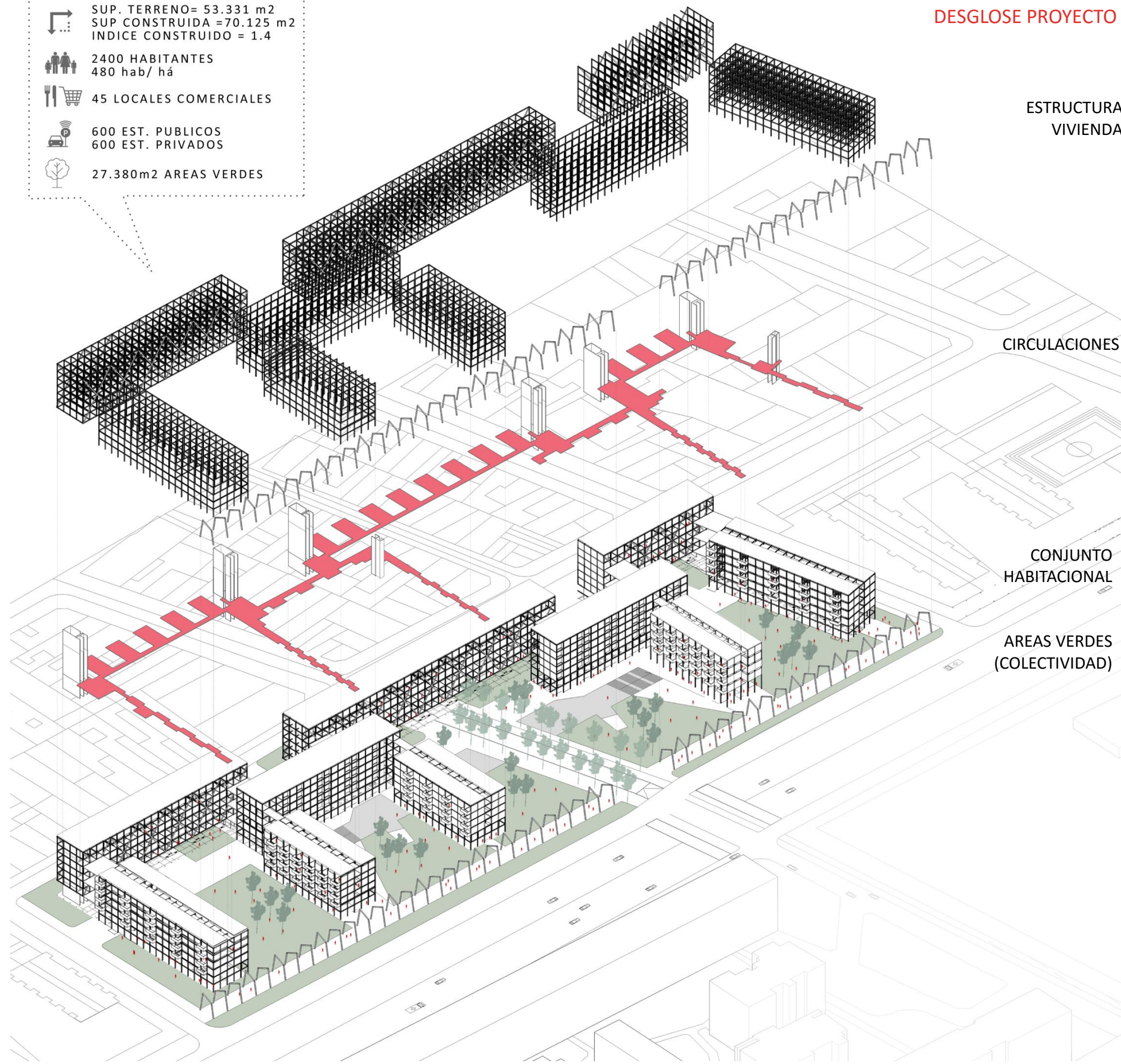
Edificios de vivienda de 15 pisos o mas comienzan a hacer presente el boom inmobiliario en el sector.



CONJUNTO HABITACIONAL PARQUE GRAL. VELÁSQUEZ

- 600 VIVIENDAS
- SUP. TERRENO= 53.331 m²
SUP. CONSTRUIDA = 70.125 m²
INDICE CONSTRUIDO = 1.4
- 2400 HABITANTES
480 hab/ há
- 45 LOCALES COMERCIALES
- 600 EST. PUBLICOS
600 EST. PRIVADOS
- 27.380m² AREAS VERDES

AXONOMETRICA DESGLOSE PROYECTO



PROPUESTA

Teniendo en cuenta todos los puntos expuestos con anterioridad, se plantea una manera de habitar y abordar el tejido histórico a través de la vivienda. De acuerdo a los fenómenos que están ocurriendo en relación a esta, nace la inquietud de replantearla a través de la colectividad como modelo de habitar.

La estrategia proyectual responde al tratamiento del espacio colectivo abierto a la ciudadanía. Se propone un sistema de viviendas que junto a diversos equipamientos logren acoger el tejido urbano, generando así nuevas condiciones de vida en las zonas pericéntricas de patrimonio.

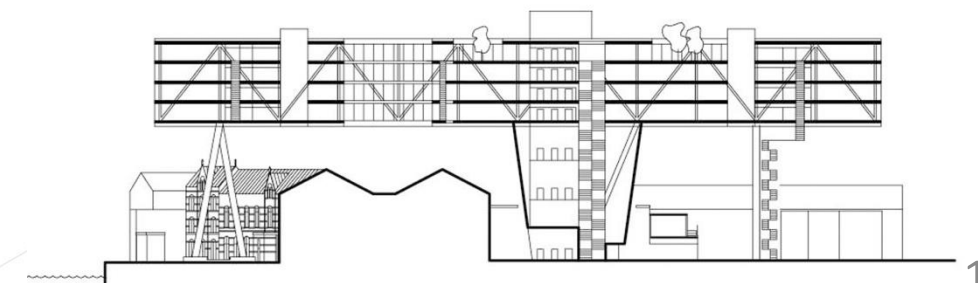
MATERIAL

Se propone el acero como material protagónico del proyecto y el hormigón como material soporte y articulador. Uno de los principales atributos del acero como material de construcción radica en la esbeltez expresada en la ligereza de una obra. Como primera decisión se toma este atributo para jugar una posible contrapropuesta a lo que es el trabajo en hormigón de la Villa Portales. Un segundo atributo del acero se suma al hecho de salvar grandes luces, sin la necesidad de una viga sobredimensionada de hormigón. El partido general del proyecto postula generar un traspaso hacia el poniente, el cual se lleva a cabo a través de una gran viga reticulada habitable, en ocasiones dejando pasar el tejido urbano por debajo de ella.

La flexibilidad de uso es otro atributo al cual se le saca partido, sobretodo tratándose de vivienda. A través de la modulación, se posibilita diversidad de uso y distribución, permitiendo que el usuario decida sobre el espacio en que quiere vivir según sus necesidades. Cada bloque de vivienda funciona independientemente, con una modulación de 3 x 3 basada en el uso del perfil IPN de 6m de largo tal como se consigue en el mercado, evitando así desperdicios, disminuyendo los cortes, regularizando los procedimientos y garantizando la viabilidad y economía de la propuesta con la mano de obra local.

REFERENTE ESTRUCTURAL

Unilever Nederland BV / JHK Architecten
Ubicación: Rotterdam, Países Bajos
Año Proyecto: 2007
Área Proyecto: 14000.0 m²



CONJUNTO HABITACIONAL PARQUE GRAL. VELÁSQUEZ

PLANTA EMPLAZAMIENTO



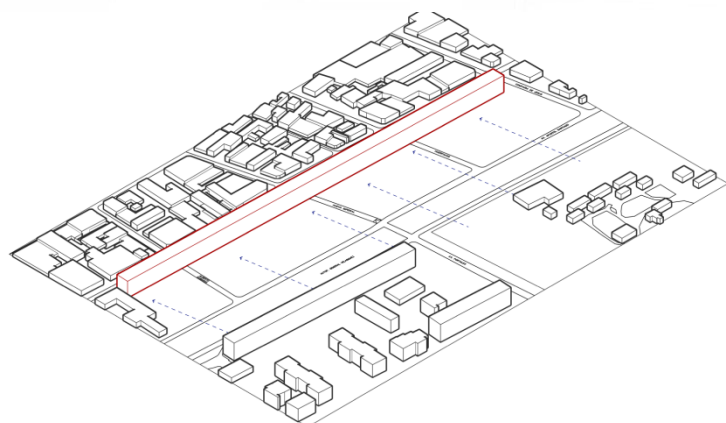
PROGRAMA

1. EDIFICIO PUBLICO - CENTRO DEPORTIVO
2. PASARELA NORTE - CONEXION P. QTA NORMAL
3. PLAZAS INFANTILES
4. PARRON PROGRAMATICO
5. PLAZA CENTRAL - CENTRO CULTURAL
6. BIBLIOTECA - CENTRO DE ESTUDIO COMUNITARIO
7. PASARELA SUR - CONEXION U.V.P
8. ESTACION CICLOVIA - COMERCIO

ESTRATEGIA

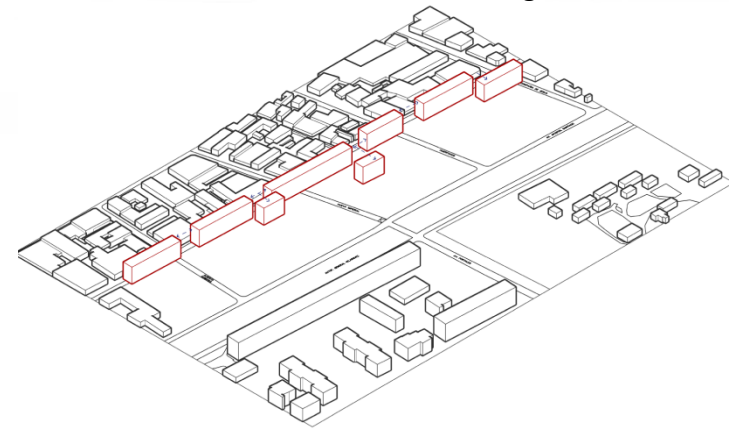
1. DIRECCIONALIDAD.

Contrafachada Villa Portales, creación de un "atrio"



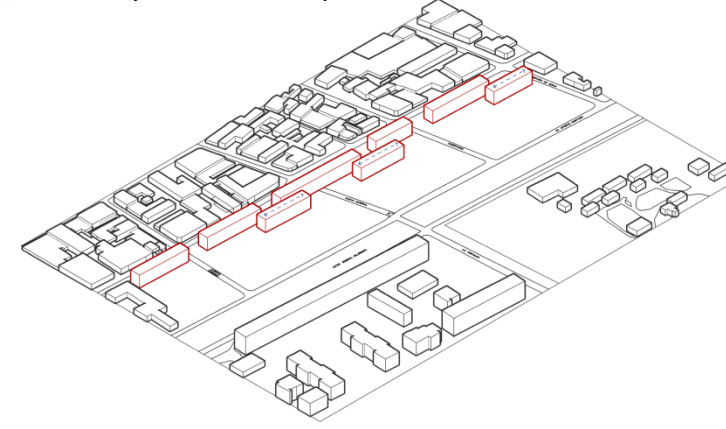
2. FRAGMENTACION

División del volumen base. Escala de lugar.



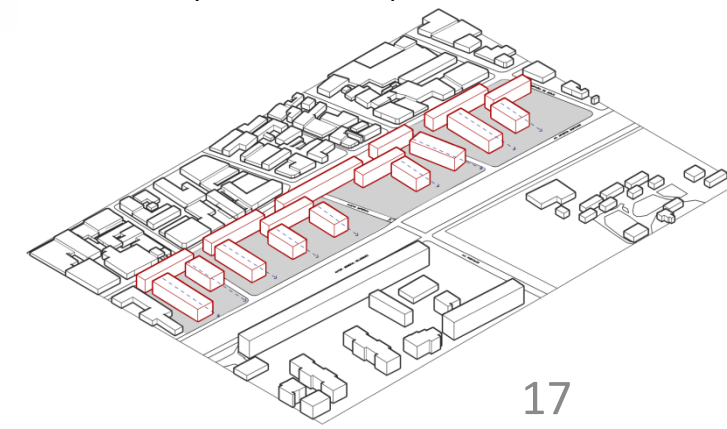
3. JERARQUIZAR

Orden y escala de las partes.



3. ESCALAR

Subdivisión y control del espacio.



CONJUNTO HABITACIONAL PARQUE GRAL. VELÁSQUEZ

PLANTA ARQUITECTURA (ZOOM MANZANAS CENTRALES)

PRIMER NIVEL



FRANCISCO JAVIER

ALBERTO EDWARDS

NUOVA IMPERIAL

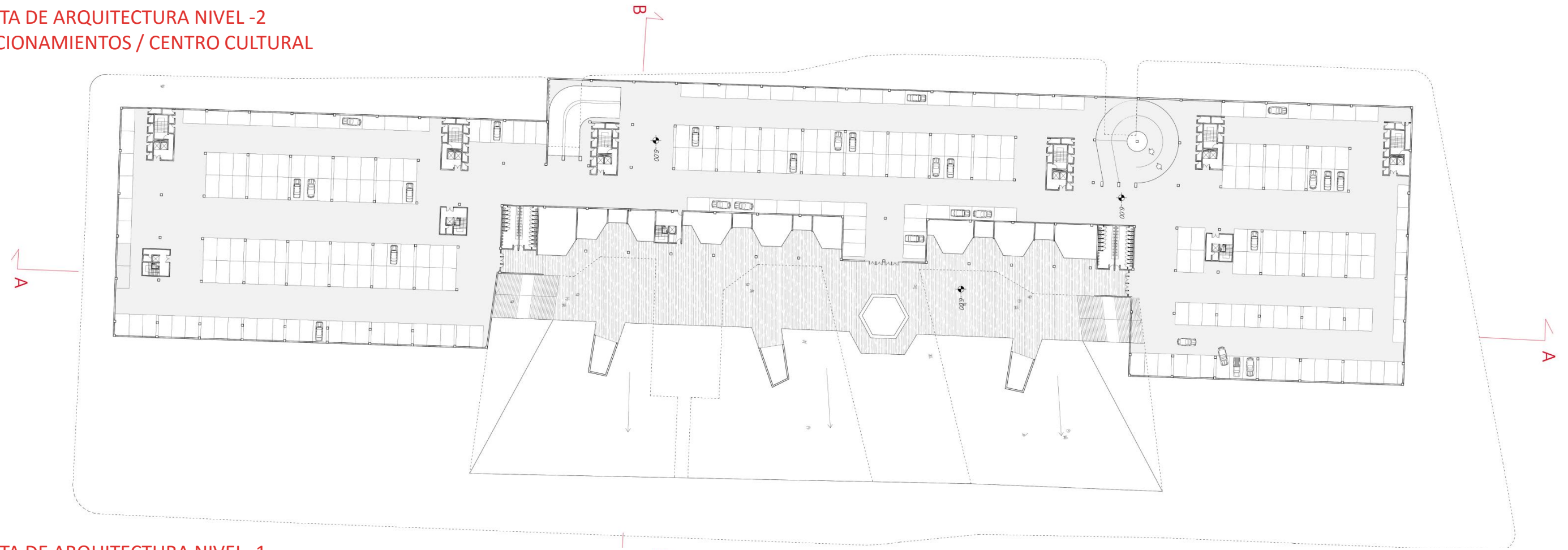
HUÉRFANOS

AUTOP. GENERAL VELASQUEZ

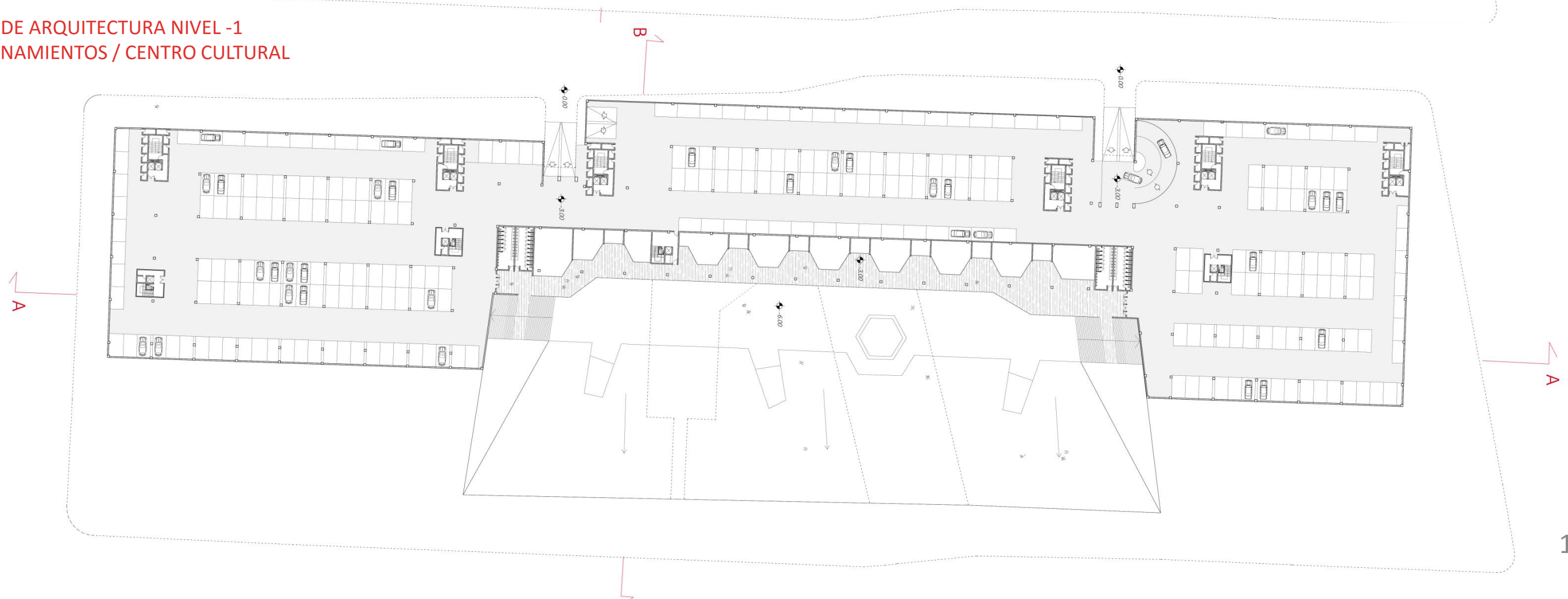
AV. PORTALES

PLANIMETRIA

PLANTA DE ARQUITECTURA NIVEL -2
ESTACIONAMIENTOS / CENTRO CULTURAL



PLANTA DE ARQUITECTURA NIVEL -1
ESTACIONAMIENTOS / CENTRO CULTURAL



PLANIMETRIA

PLANTA DE ARQUITECTURA NIVEL 3
VIVIENDAS / CIRCULACION PRINCIPAL

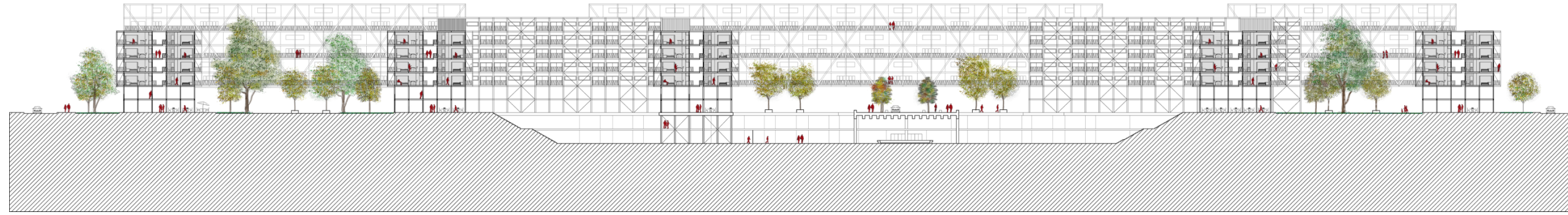


PLANTA DE ARQUITECTURA NIVEL 4
VIVIENDAS / CIRCULACIONES

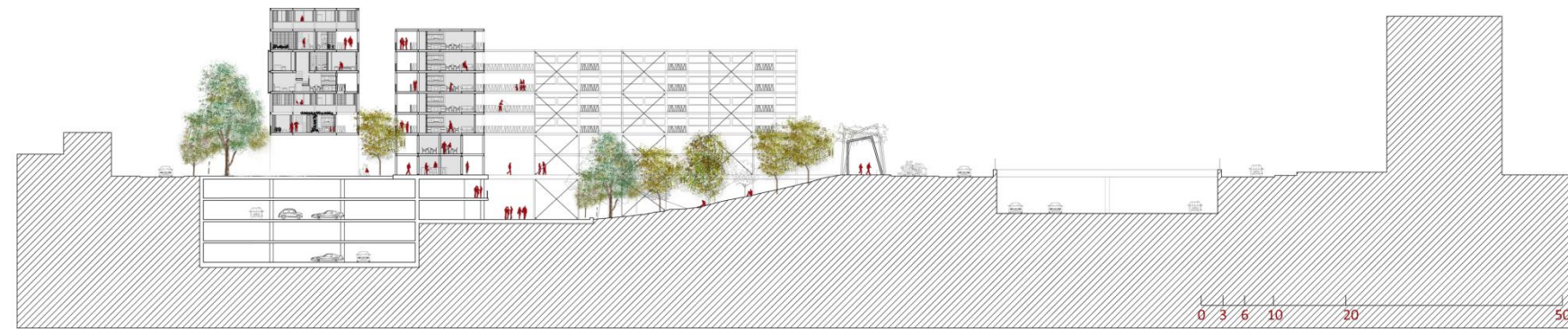


PLANIMETRIA

CORTE A-A'

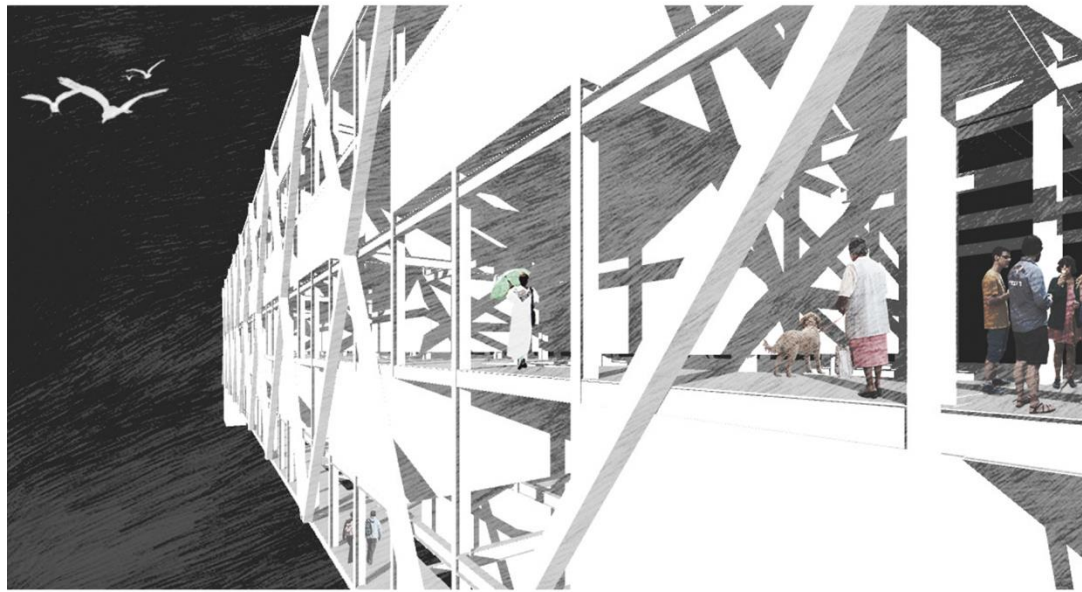


CORTE B-B'

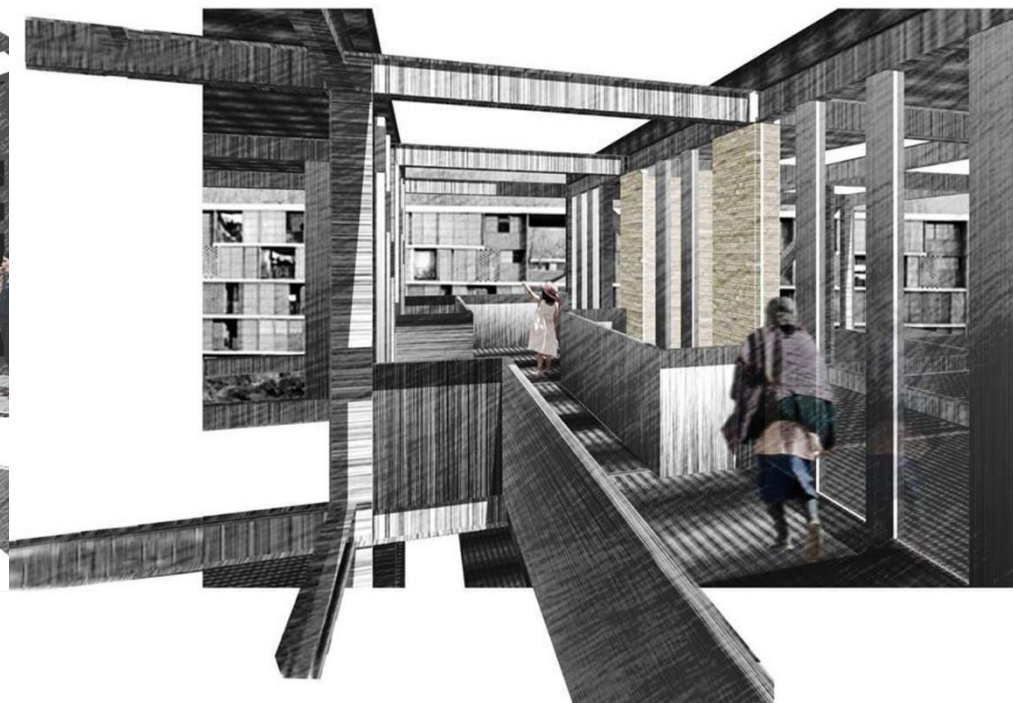


IMÁGENES OBJETIVO

EDIFICIO VIGA: TIPOLOGIA 1



CIRCULACION INTERIOR TIPOLOGIA 2



COLECTIVIDAD TIPOLOGIA 1

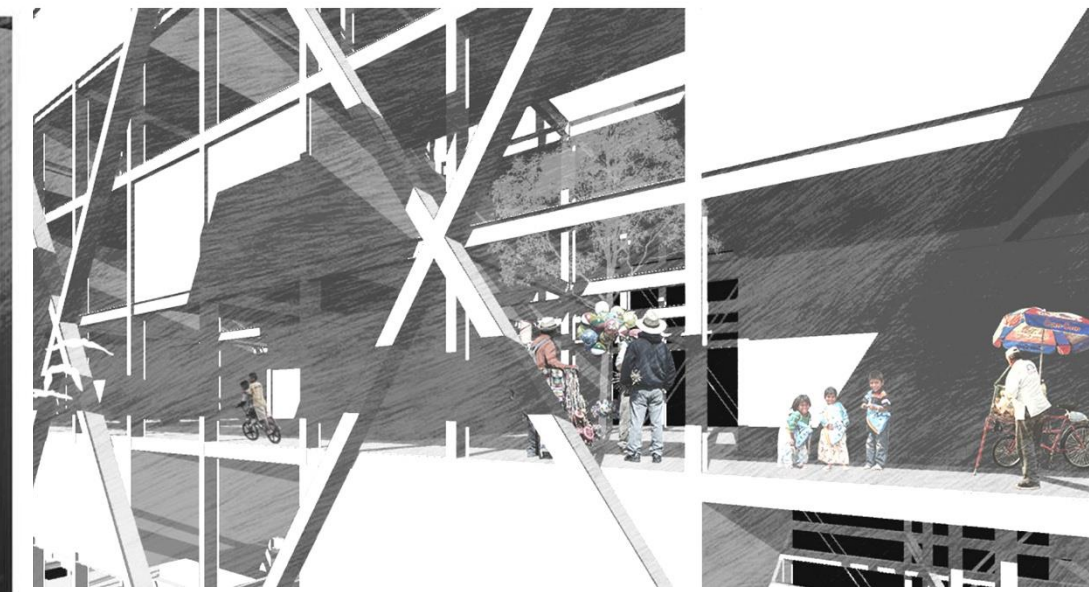


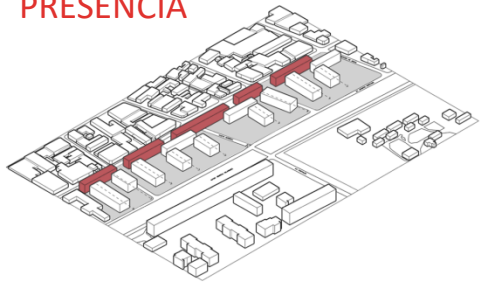
IMAGEN OBJETIVO

VISTA DESDE EL PROYECTO HACIA EL ORIENTE
EJE PORTALES

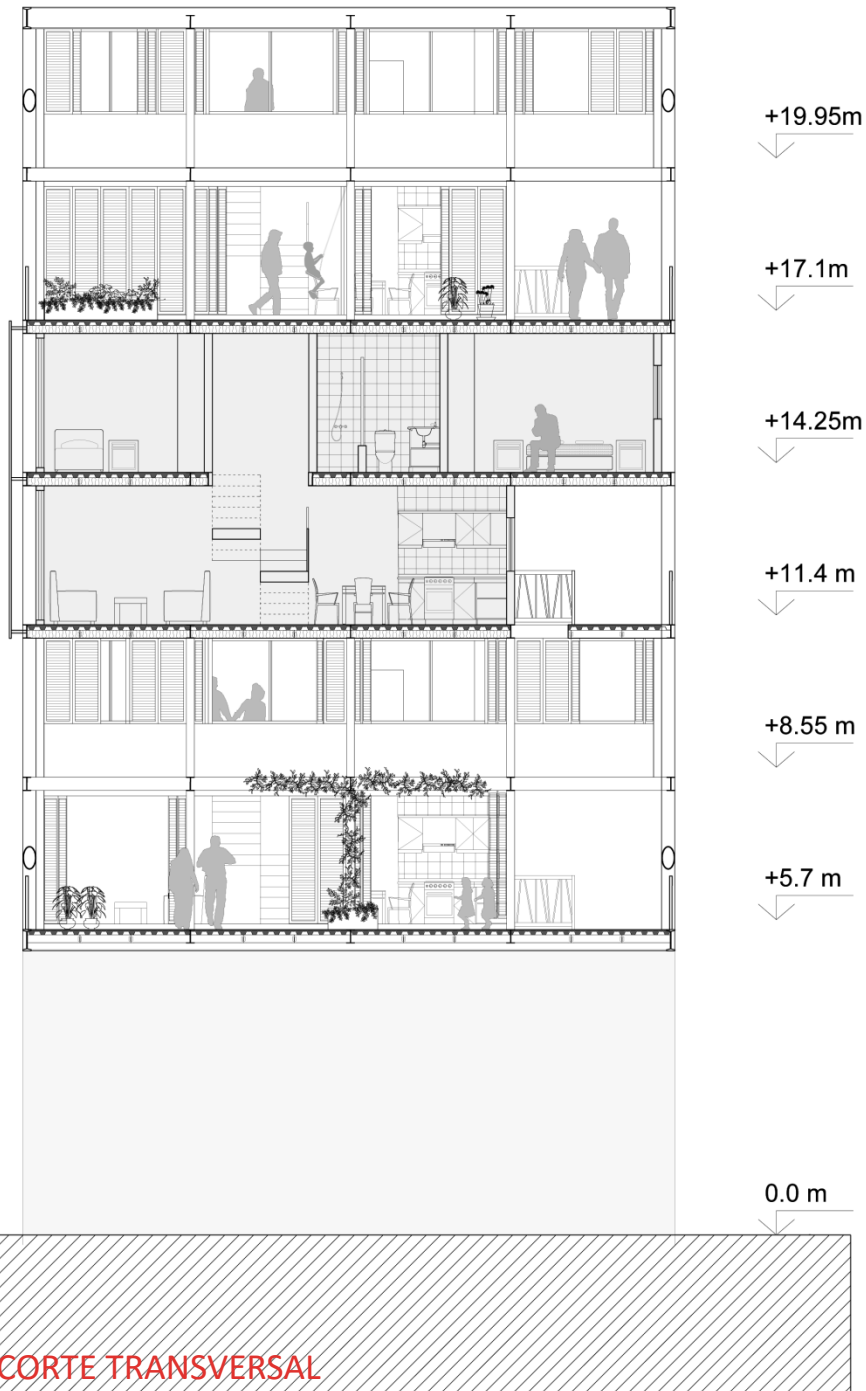


TIPOLOGIA BLOQUE 1

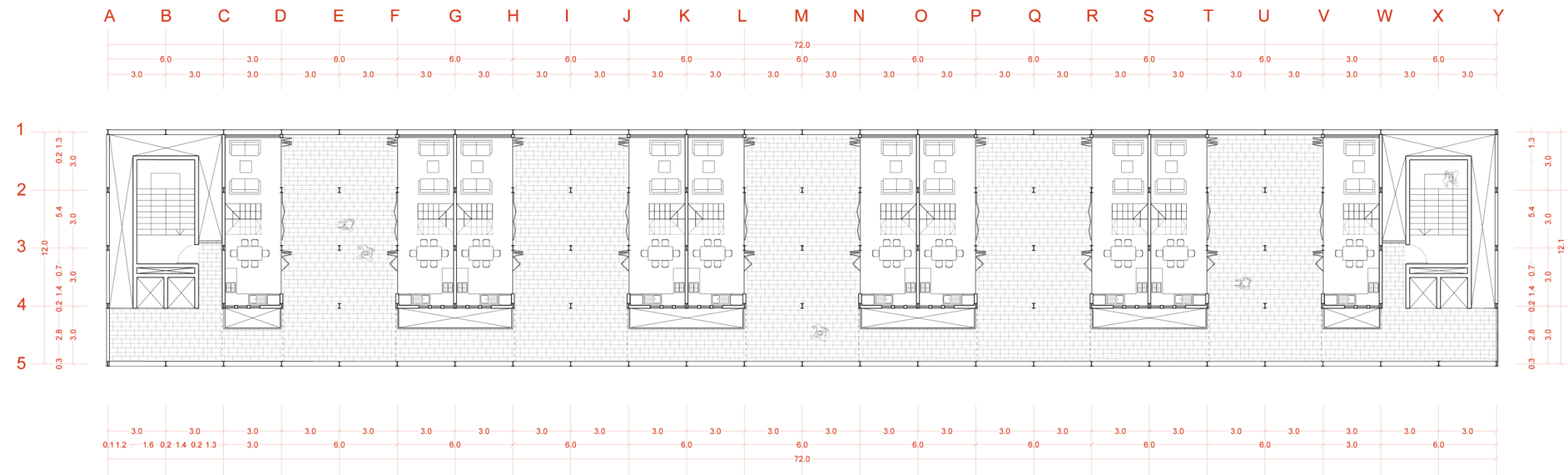
PRESENCIA



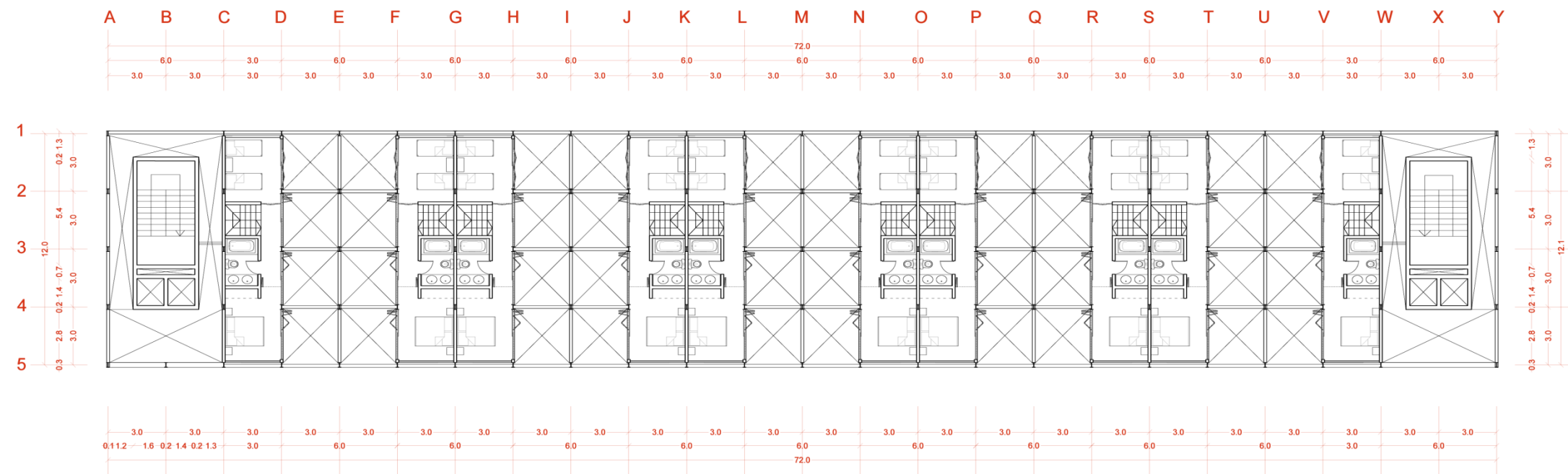
En el proyecto hay cinco volúmenes que pertenecen a la tipología de bloque 1. Esta tipología es la que juega un rol protagónico dentro del proyecto. Por un lado es la que se compone estructuralmente por una viga reticulada compuesta por perfil IPN 400 y crucetas de perfil tubular 8 5/8", y por otro lado, a modo de estrategia, este modulo es el respaldo poniente del proyecto, con una mayor escala y estructura diferenciada marcan el sentido lineal norte sur de la propuesta.



PLANTA TIPO BLOQUE / CICULACIONES Y COLECTIVIDAD NIVEL 1, 3 Y 5

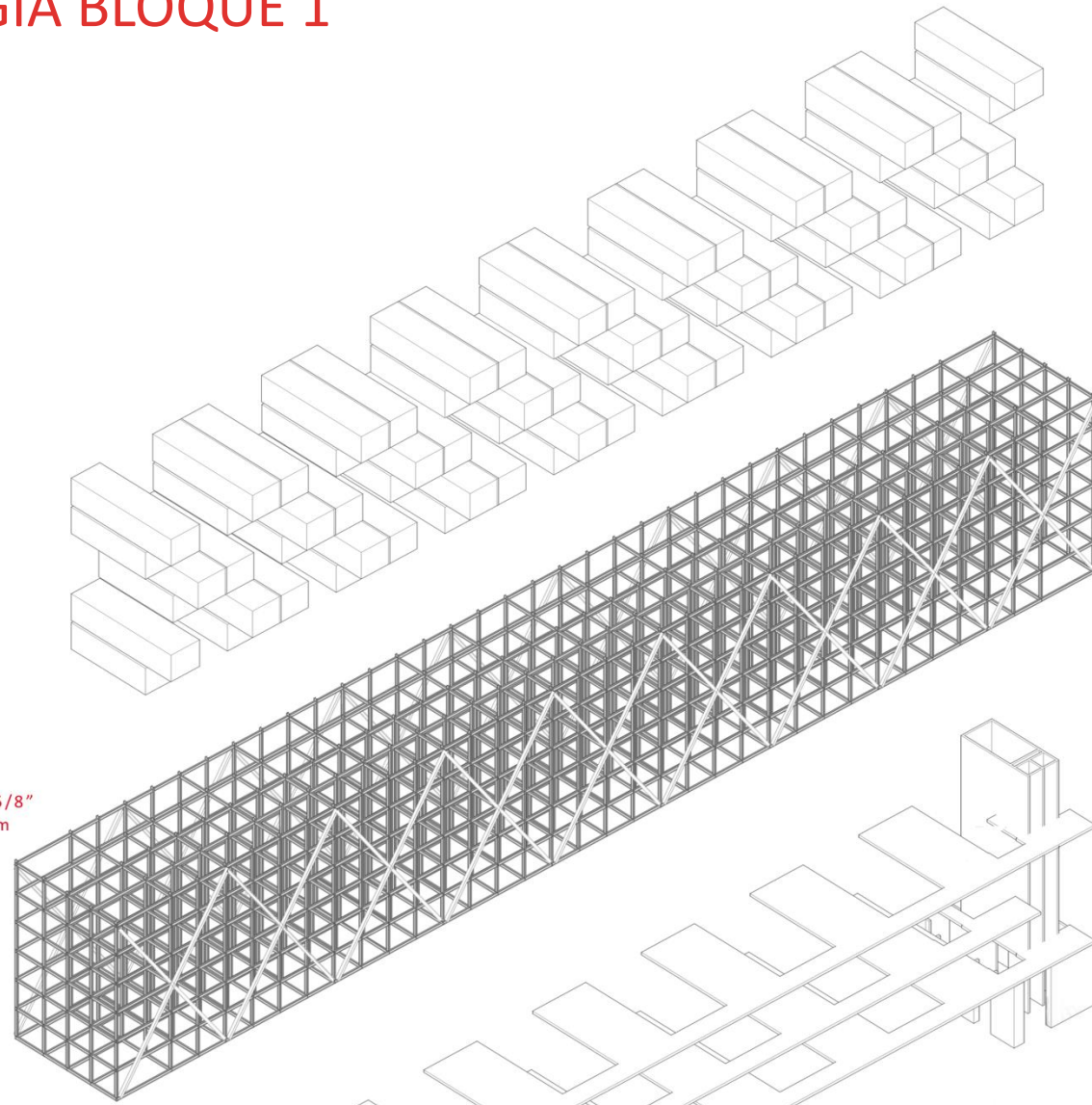


PLANTA TIPO BLOQUE NIVEL 2, 4 Y 6

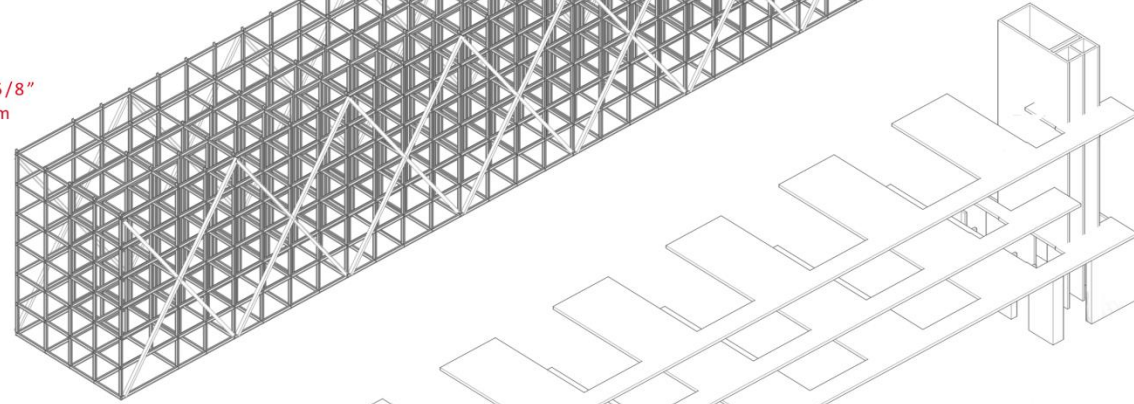


TIPOLOGIA BLOQUE 1

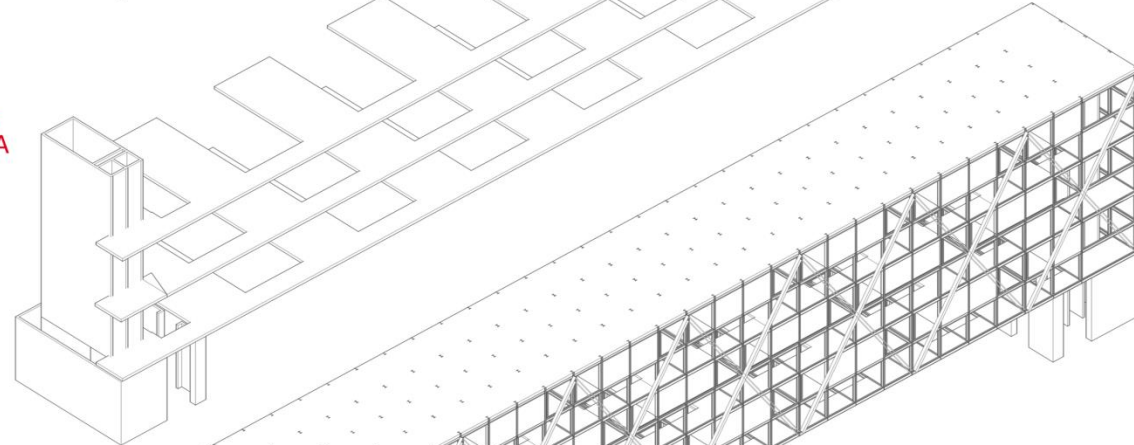
VIVIENDAS
TRIPLE FACHADA



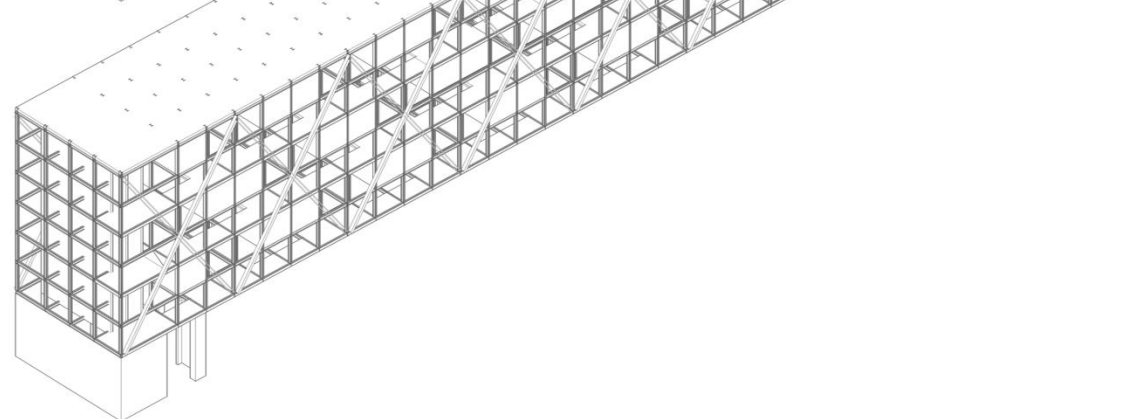
ESTRUCTURA
IPN 400 + TUBULAR 8 5/8"
DOBLE C 250x150x5 mm



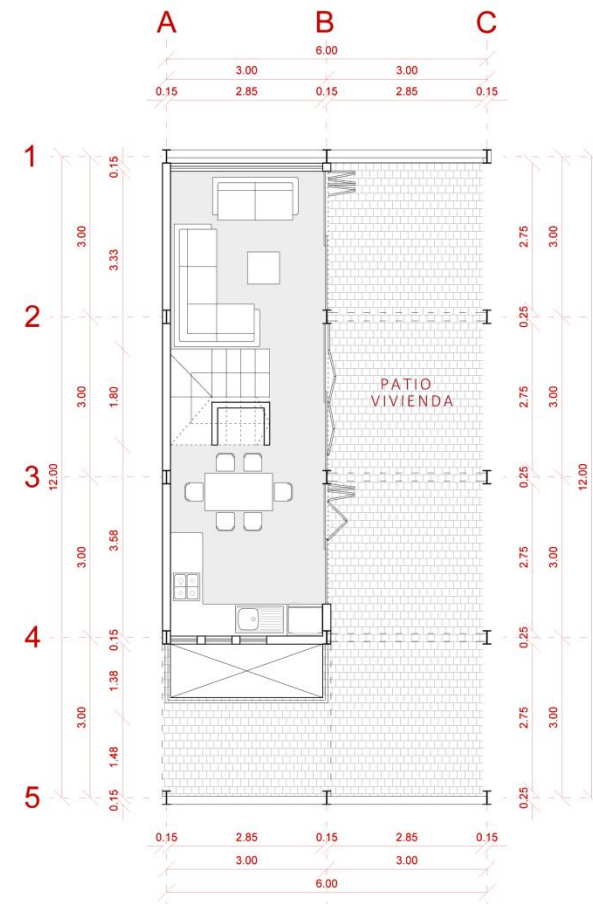
CIRCULACIONES
AREA COLECTIVA
PATIOS COMUNES



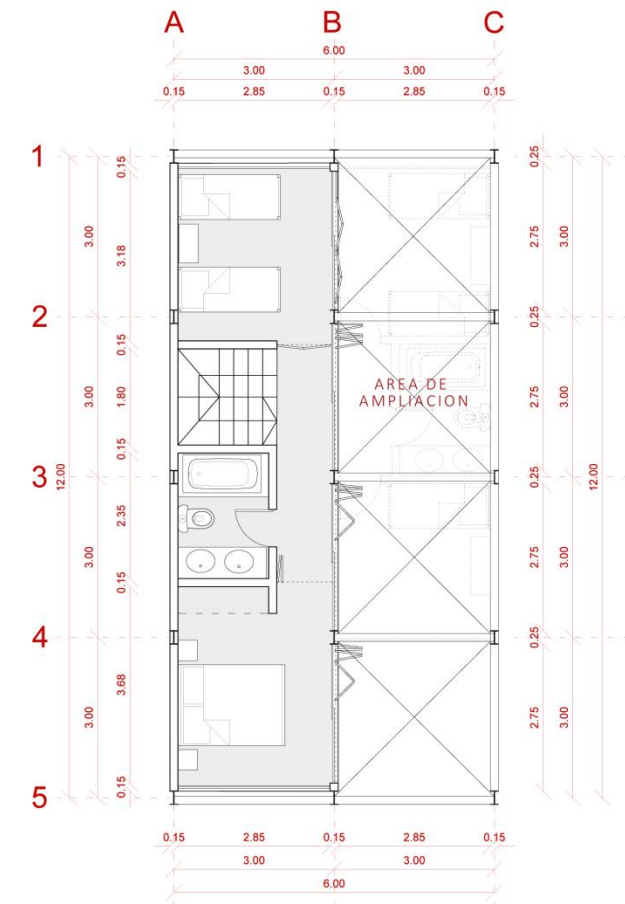
MODULO TIPO



PLANIMETRIA VIVIENDA TIPOLOGIA 1 DUPLEX 63 m2 / AMPLIABLE A 90 m2 NIVEL 1



NIVEL 2



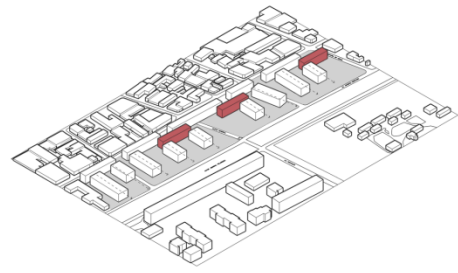
COLECTIVIDAD

La propuesta de colectividad de esta tipología hace que se generen patios comunes entre viviendas, los cuales son el principal soporte de actividades familiares o entre vecinos. En una primera instancia queda a libre disposición la estructura del patio entre viviendas, pudiendo crearse, por ejemplo, parrones comunes a través de la vegetación que aporten los propietarios. La flexibilidad de este espacio permite al usuario decidir sobre el lugar donde quiere vivir y regular los grados de intimidad que se generen a través de elementos como las persianas y la vegetación.

En una segunda instancia, si se decide ampliar la vivienda, se dispone de la estructura existente para ampliarse en el segundo nivel de la vivienda, ampliando desde 63 m2 a 90 m2 en total.

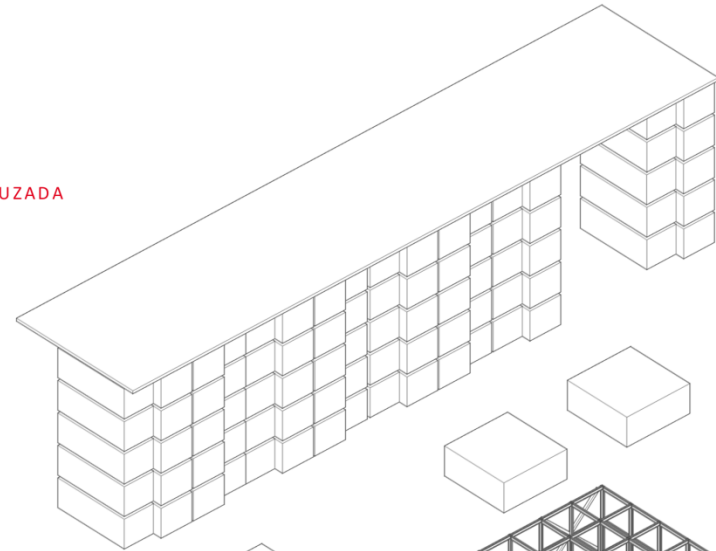


TIPOLOGIA BLOQUE 2

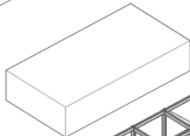


En el proyecto hay tres volúmenes que pertenecen a la tipología de bloque 2. Esta tipología responde a la unión de los bloques 1 y 3, contemplando una circulación exterior por el lado Poniente, permitiendo a la vivienda doble fachada y por tanto ventilación cruzada para su interior.

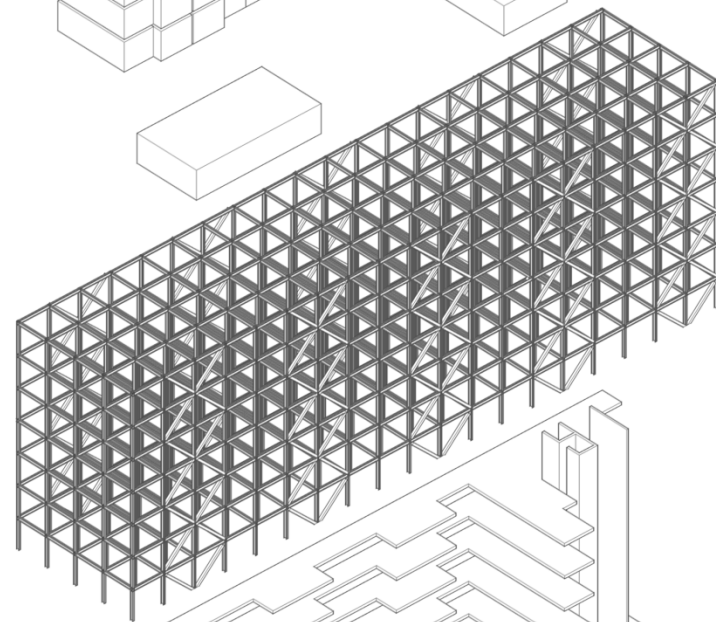
VIVIENDAS
DOBLE FACHADA / VENTILACION CRUZADA



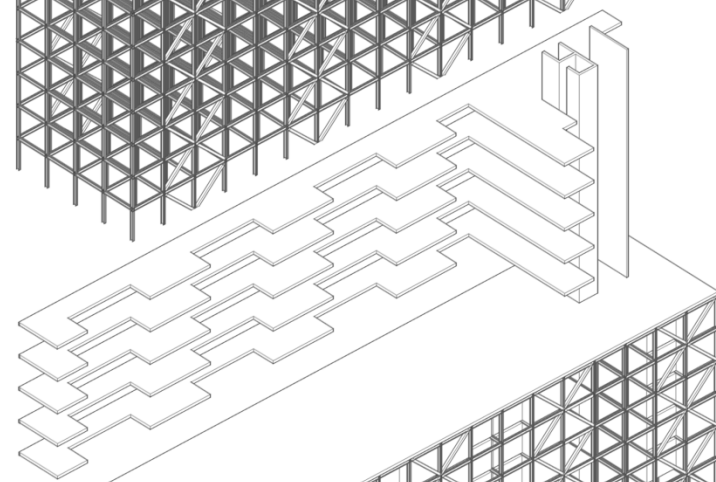
EQUIPAMIENTO
MODULOS DISPONIBLES A ARRIENDO



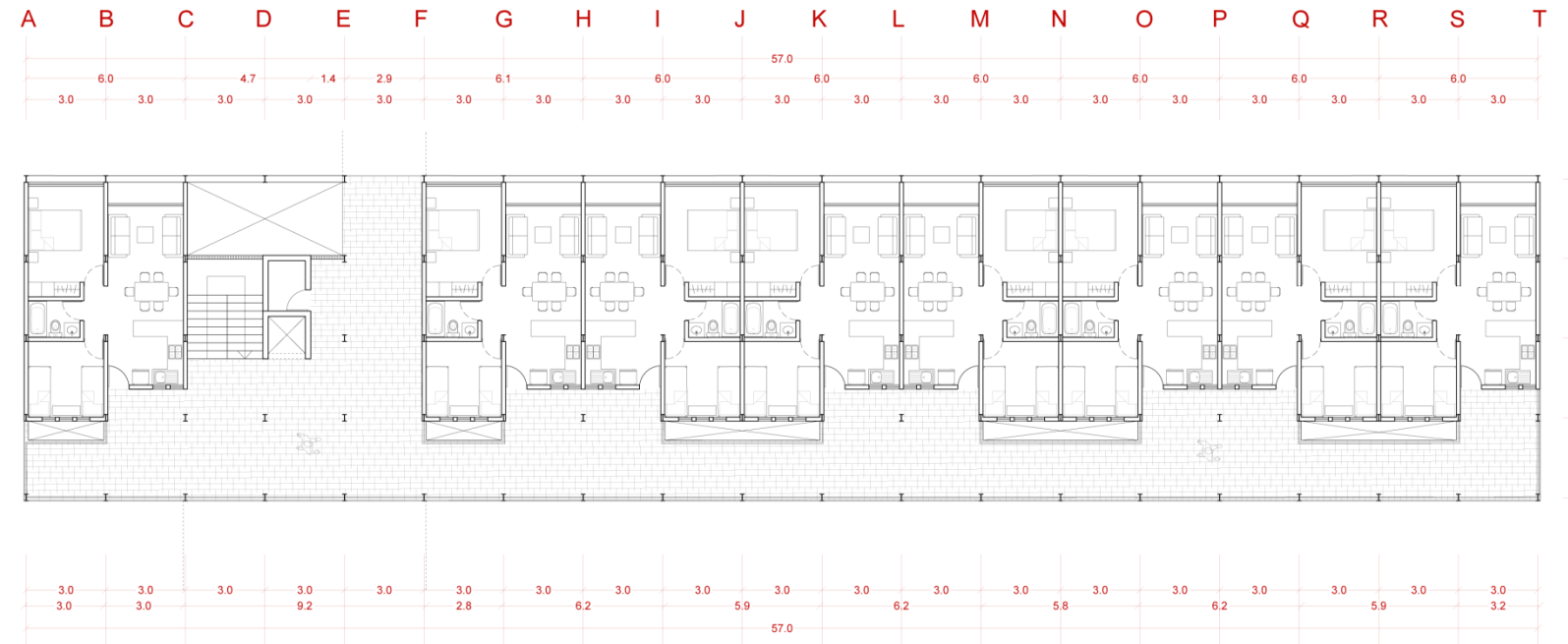
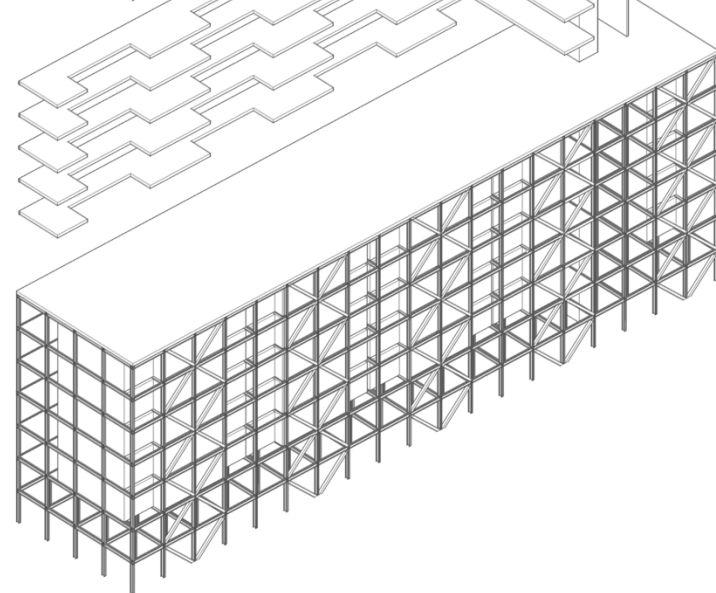
ESTRUCTURA
ACERO: PILAR Y VIGA + TENSORES



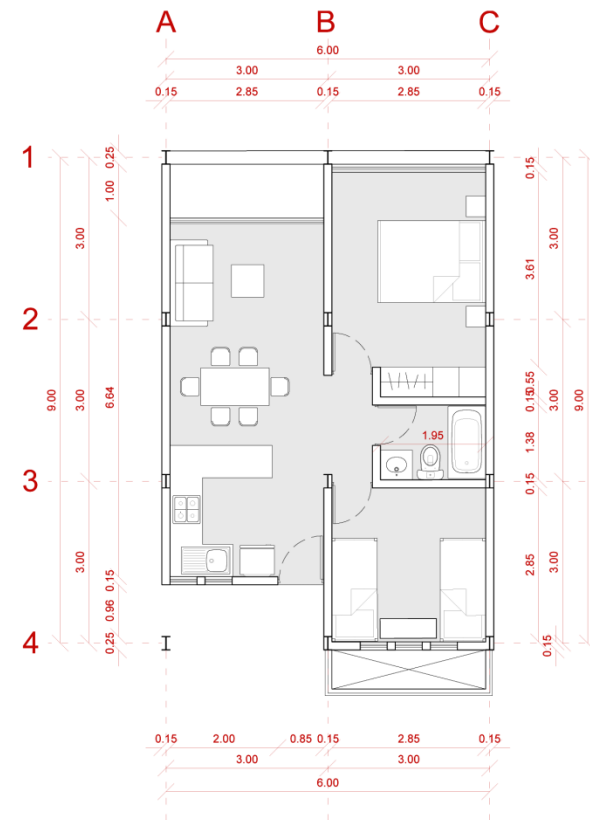
CIRCULACIONES
AREA COLECTIVA



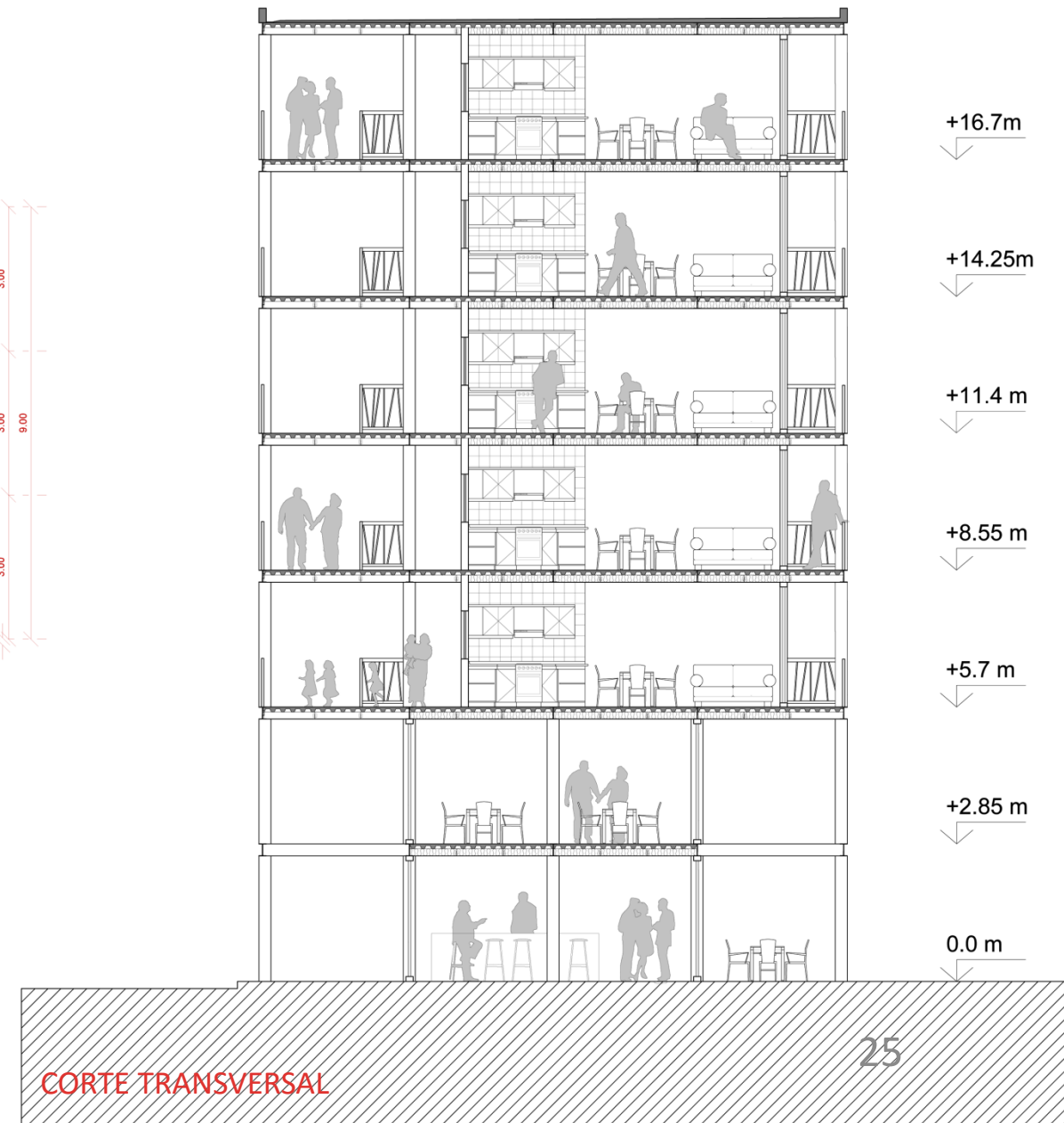
MODULO TIPO



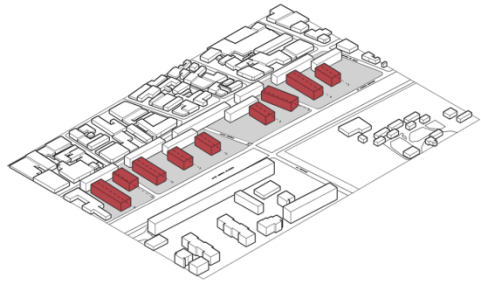
PLANTA TIPO BLOQUE / CIRCULACIONES



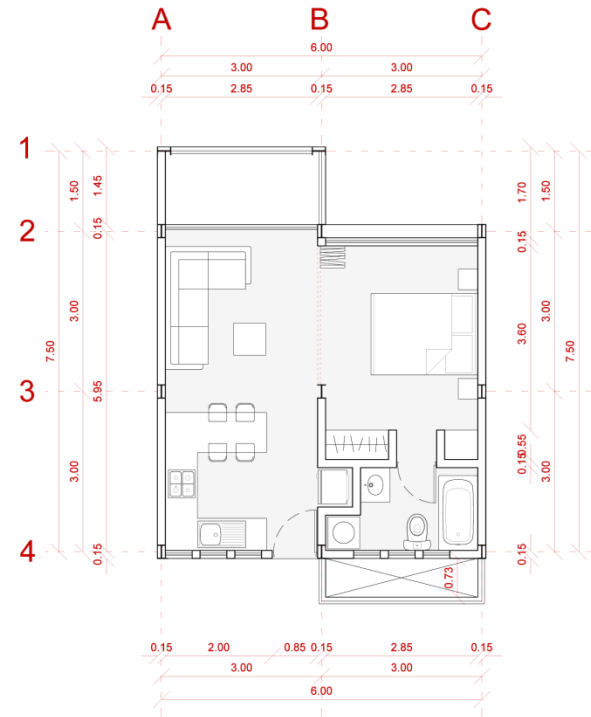
PLANTA VIVIENDA TIPOLOGIA 2
50M2



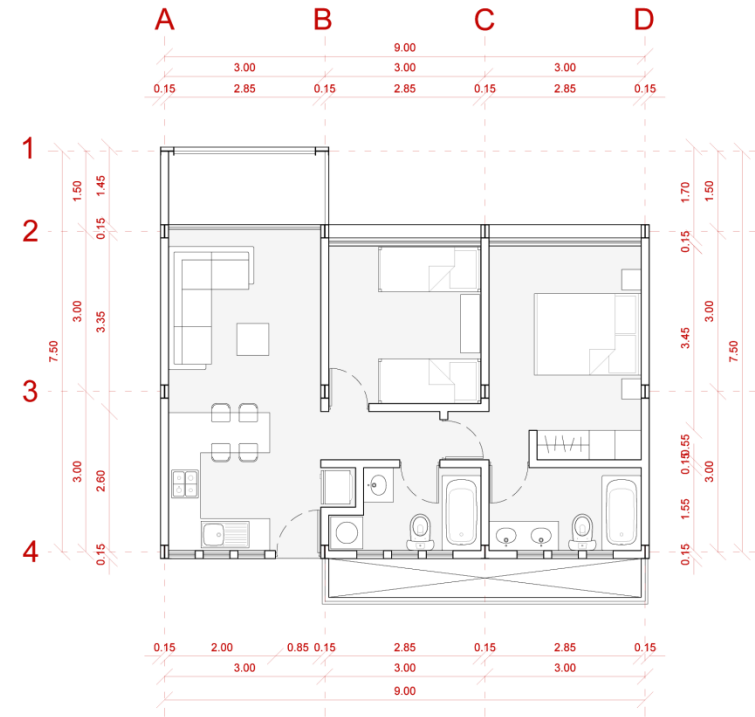
TIPOLOGIA BLOQUE 3



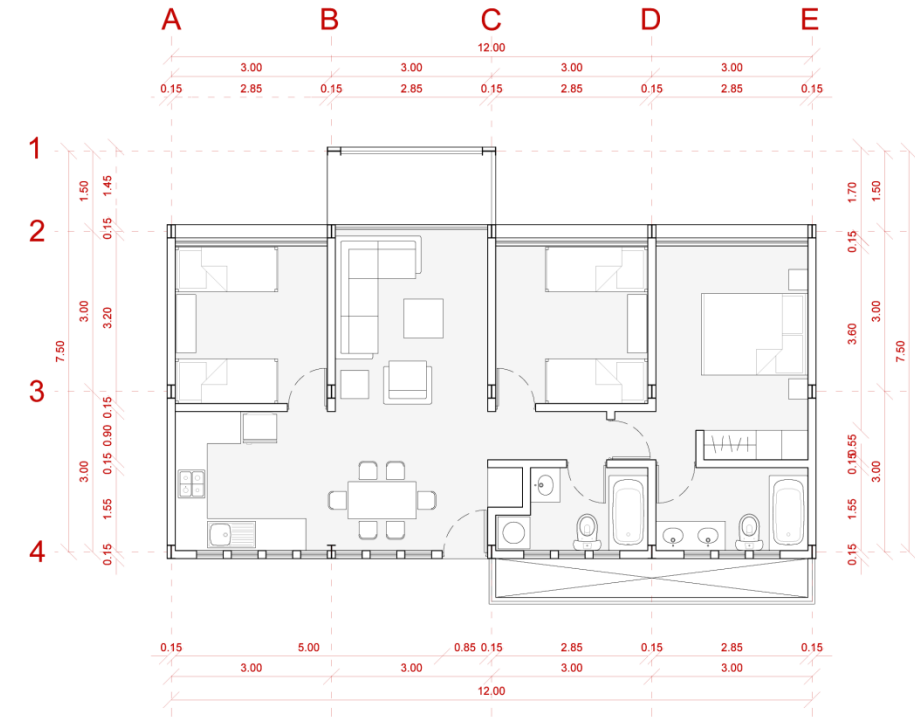
Con un total de nueve módulos de esta tipología, estos son los encargados de subdividir la longitudinalidad del proyecto, otorgando nuevos espacios contenidos y de menor escala. Esta tipología contempla una circulación central ventilada que distribuye las viviendas a ambos lados. Esto permite que se complete la diversidad de orientaciones propuestas para las viviendas. En su primer y segundo nivel, al igual que la tipología 2, se proponen espacios libres para arriendo comercial.



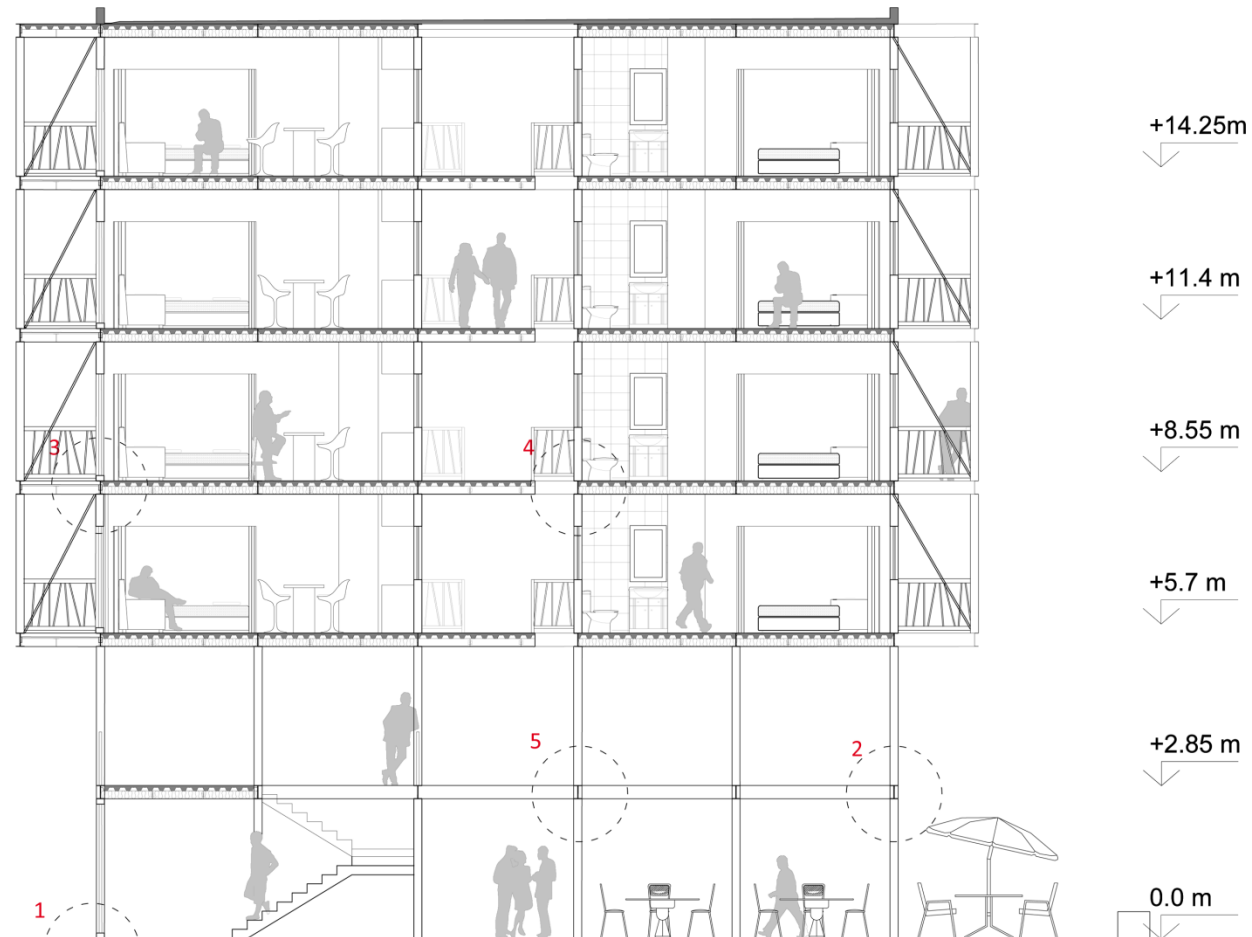
PLANTA VIVIENDA TIPO 3
40.5 m²



PLANTA VIVIENDA TIPO 4
57.5 m²



PLANTA VIVIENDA TIPO 5
76.5 m²



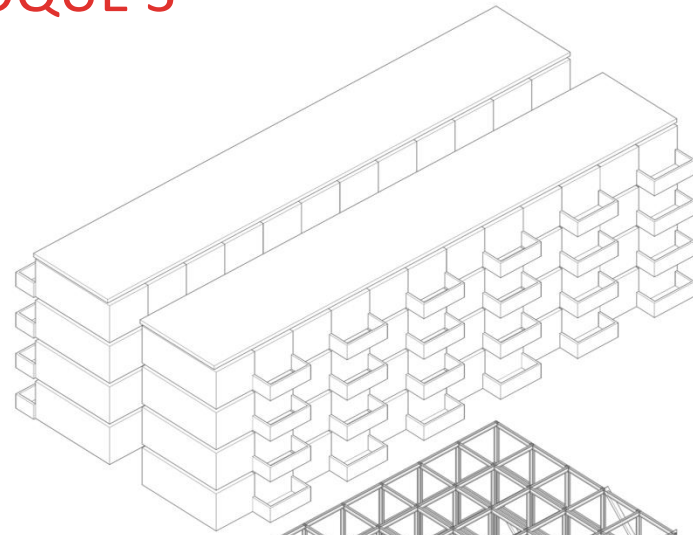
CORTE TRANSVERSAL / DETALLES



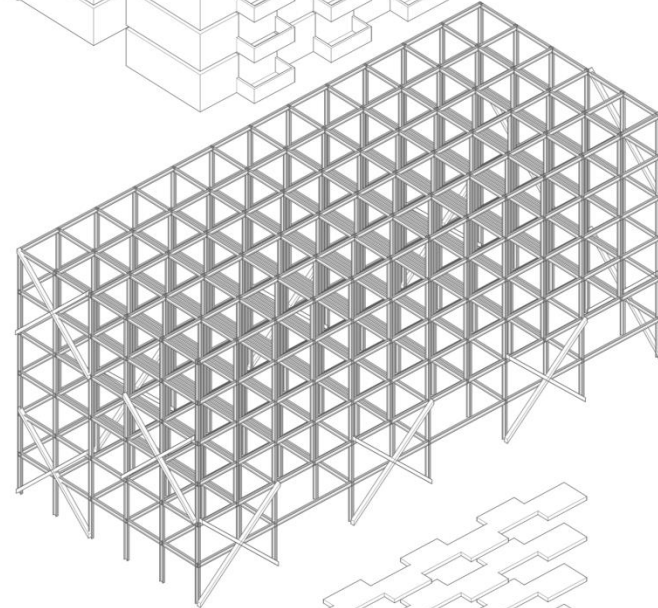
PLANTA TIPO BLOQUE / CIRCULACIONES

TIPOLOGIA BLOQUE 3

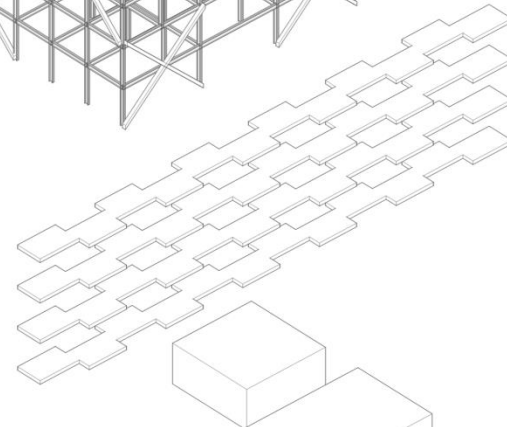
VIVIENDAS
DOBLE FACHADA /
VENTILACION CRUZADA



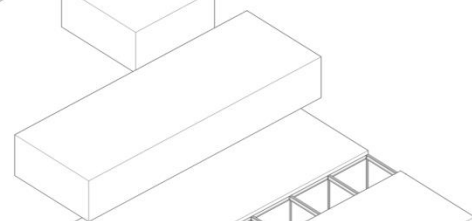
ESTRUCTURA
ACERO: PILAR Y VIGA + TENSOSES



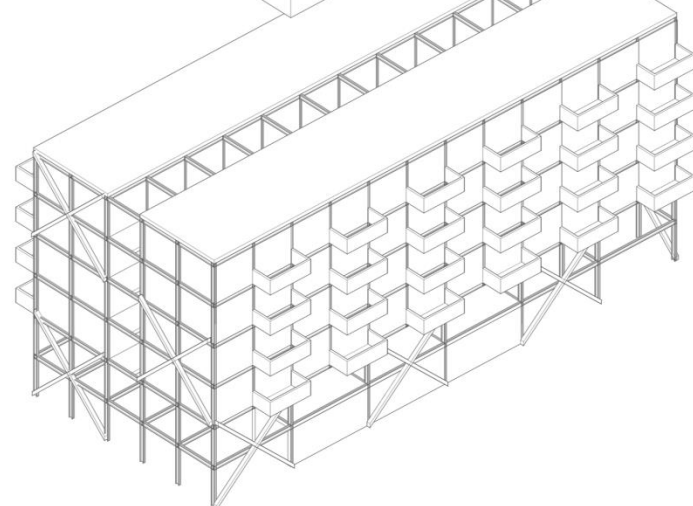
CIRCULACIONES
AREA COLECTIVA



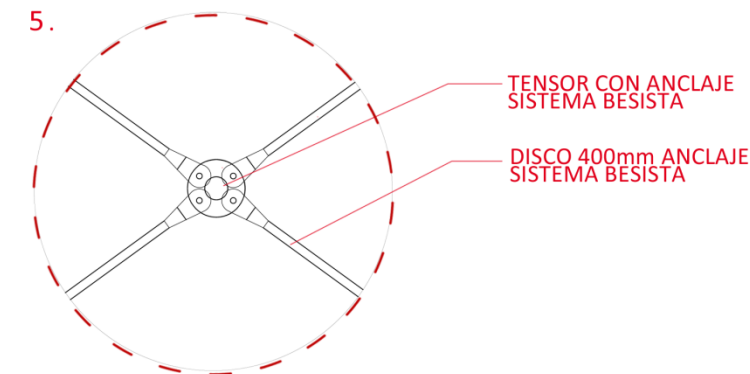
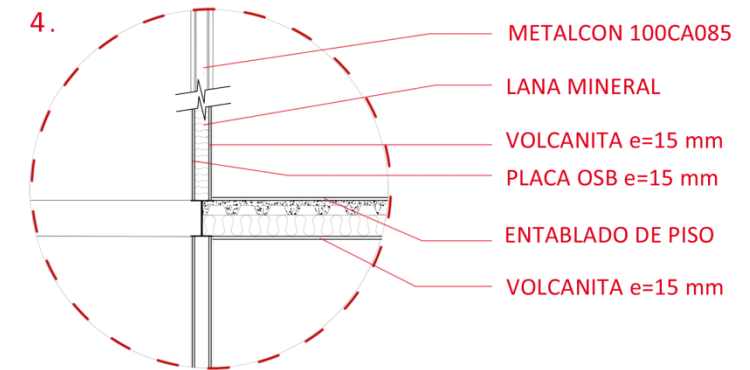
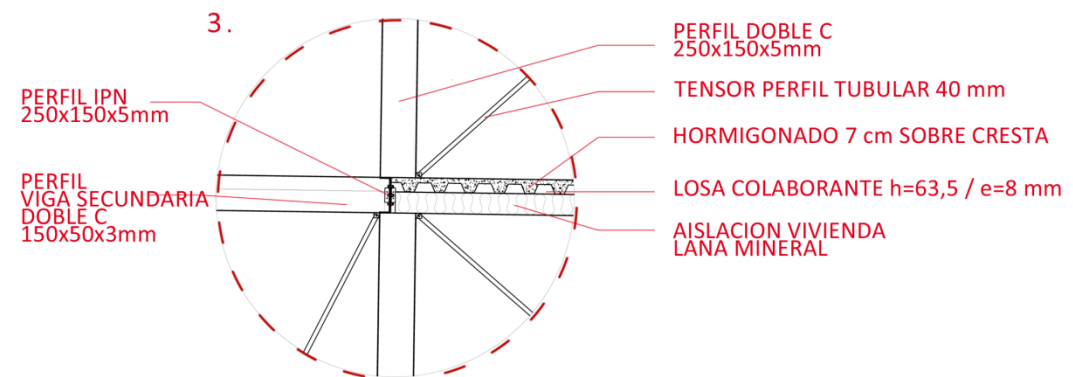
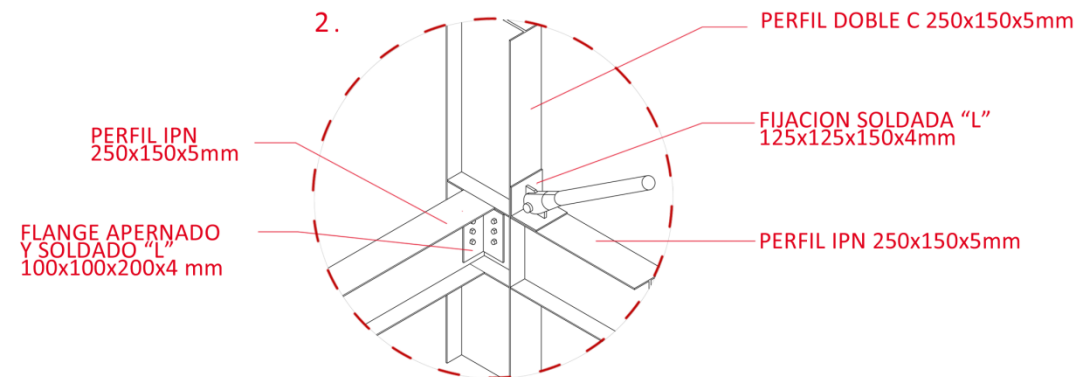
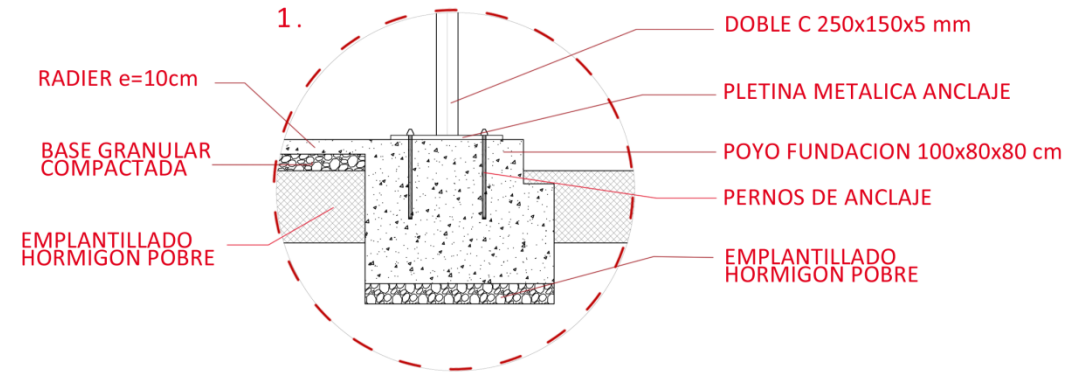
EQUIPAMIENTO
MODULOS DISPONIBLES A ARRIENDO



MODULO TIPO



DETALLES CONSTRUCTIVOS

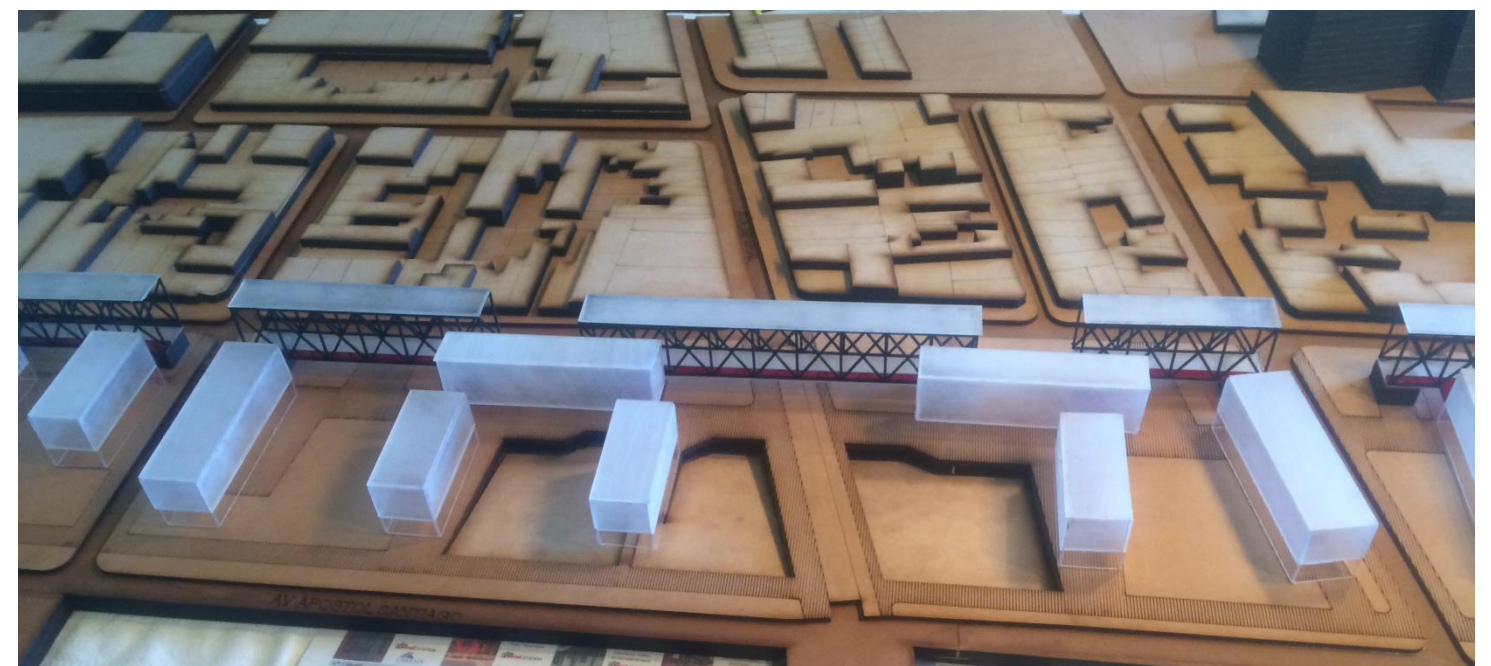
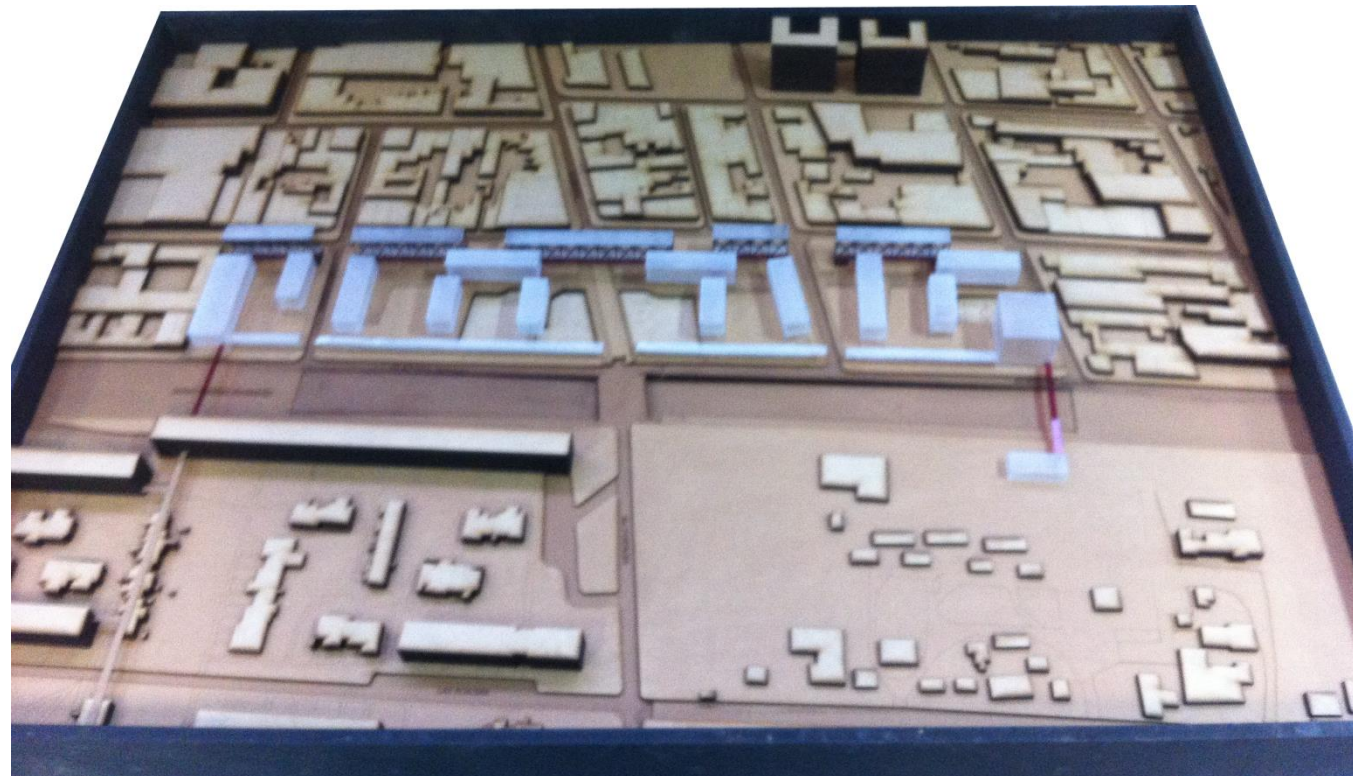
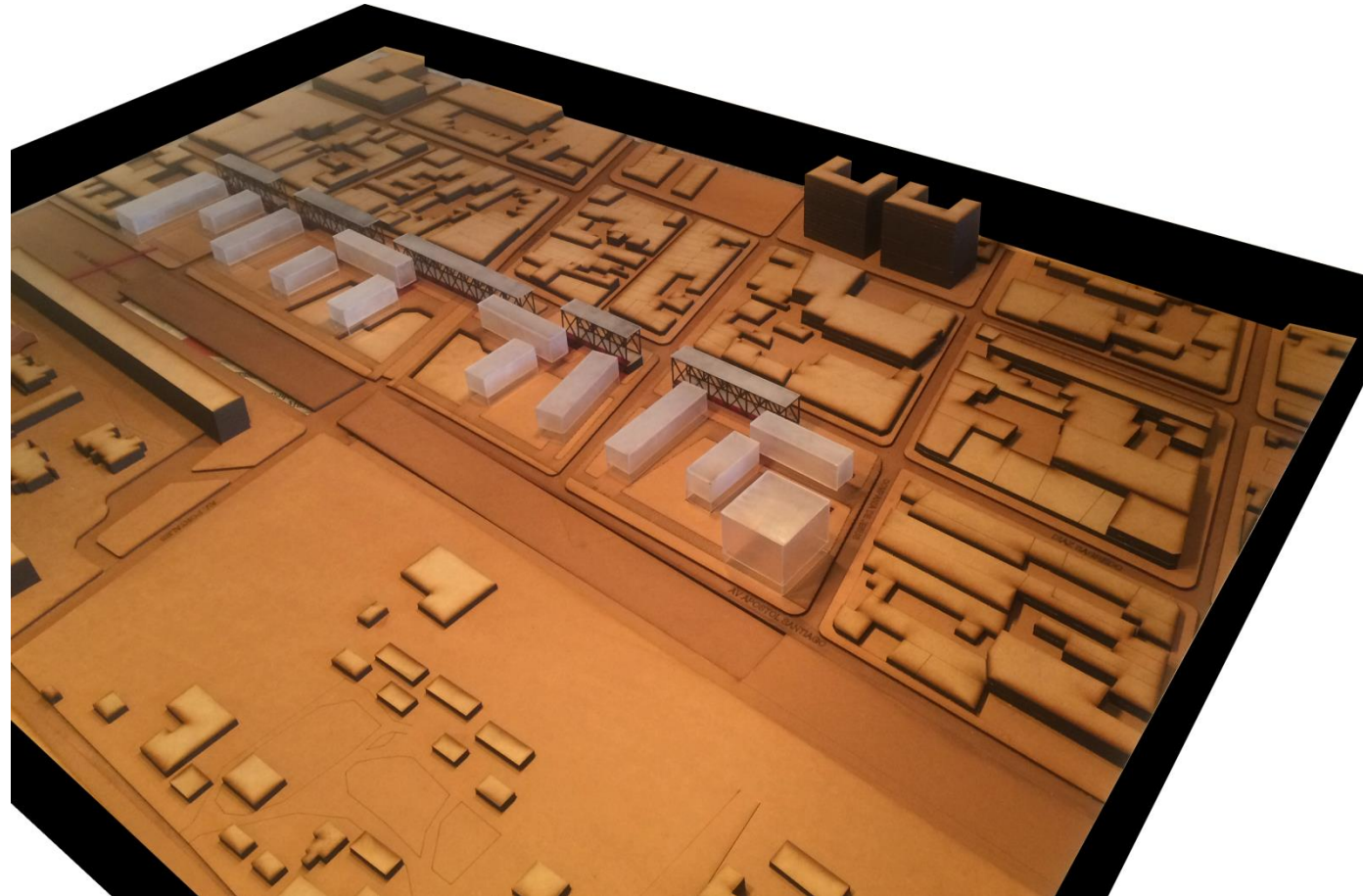


MAQUETA 1/2000: AREA DE ESTUDIO
EJE DE INTERES / AREAS VERDES / TERRENO A TRABAJAR



MAQUETA 1/500: PROYECTO Y SU CONTEXTO

VOLUMETRIA Y EXPRESION



MAQUETA 1:250: PROYECTO
VIVIENDA Y AREAS VERDES / CONTEXTO INMEDIATO

