

Regeneración barrio Mapocho como nuevo centro urbano

Estación Intermodal **Map8**

1. INTRODUCCIÓN + CASO

Lugar que cumpliera con **2 conceptos básicos**:

1.1 **relevancia** y **trascendencia** a escala metropolitana

1.2 interés de personal de: “***recatar y mostrar nuestra cultura***”

Santiago Centro área planteada por el taller.

Siguiendo los conceptos y principios plantados anteriormente, se toma la decisión de optar por el “**barrio Mapocho**”, por ser un **punto neurálgico tanto a nivel comunal, metropolitano y a escala nacional.**



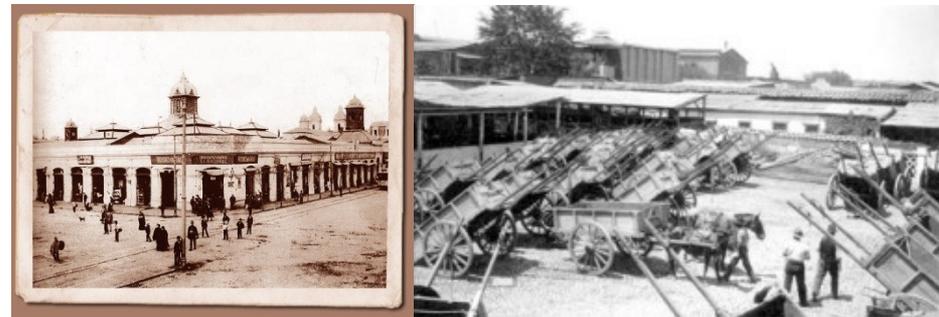
1.1 Relevancia y trascendencia a escala metropolitana

Tiene la **condición de estar presente dentro del imaginario urbano de los santiaguinos**, debido a su **relevancia y alta carga histórica, cultural y social** y por su importante **trascendencia** desde los orígenes en base a 2 conceptos:

TRANSPORTE



COMERCIO



La **importancia del barrio** está determinada por :

-sus **funciones de servicio (mercado)**

-por la **excelente accesibilidad y el alto flujo tanto peatonal como vehicular** que **determinan su complejidad y funcionamiento.**

1.2 Interés de personal de: *“recatar y mostrar nuestra cultura”*

Uno de los pocos puntos dentro de la ciudad en el cual se concentran una serie de factores como es el caso de: **lugares, objetos, historias, actividades, construcciones, personajes, productos y tradiciones** característicos de nuestra cultura.



CULTURA: Conjunto de vida y costumbres, conocimientos, grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época o grupo social, etc.

CULTURA POPULAR: Conjunto de las manifestaciones en que se expresa la vida tradicional de un pueblo.

“Necesitamos la belleza, pero también la verdad. Por eso creo que hay que buscar en nuestras calles, en nuestro velador, en nuestro barrio: allí están, ocultas bajo un tenue velo, las claves de nuestra razón, las capas permanentes de lo que estamos buscando”

La propuesta busca **integrar** las **problemáticas y oportunidades** del barrio, revirtiendo el proceso de fragmentación, buscando plantear un proyecto integral para el barrio, que tiene como eje principal la **revalorización de los peatones dentro del barrio Mapocho.**

2. RESUMEN

En la ciudad actual, **la matriz de relaciones que la construyen se ha ido complejizando** en función del desarrollo.

Como consecuencia, el rol de su principal **elemento configurador, la *infraestructura de transporte***, ha cambiado, potenciándose como **CONECTOR**, y **alterando por consiguiente la relación** que se construye con el **espacio público**.

Al mirar el área de intervención, bajo esta óptica, **es posible inferir** que el **deterioro radica** en las características del **espacio público asociado**.

De esta forma, **la propuesta busca recuperar este sector, manteniendo y potenciando su vocación como**



A partir del análisis de la relación entre **infraestructura y espacio público** que plantea el “**Landscape Urbanism**”, se propone la **liberación de la superficie** y la **incorporación del subsuelo** como espacio urbano habitable, como estrategia para la articulación de las redes existentes en sistemas continuos.

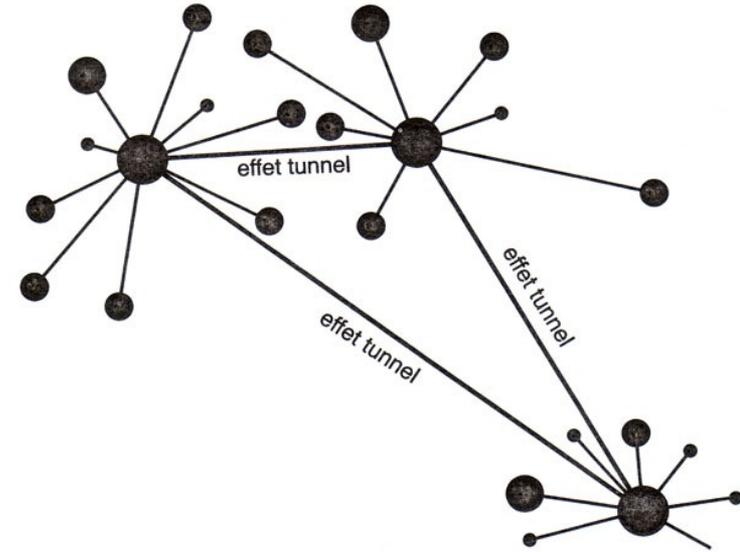
3. TEMA

“La ciudad como representación de continuidades”

Si consideramos que **la ciudad nace a partir de la necesidad de intercambio**, es posible entenderla en su **condición actual**, como una **compleja matriz de relaciones dinámicas**.

En esta , una **serie de sistemas se articulan** para construir una **red continua de interdependencias en constante evolución**.

Bajo esta óptica, **el acelerado desarrollo de las ciudades, los drásticos cambios en las estructuras de consumo**, permiten plantear que **uno de los objetivos fundamentales de su principal elemento configurador, la infraestructura de transporte, a cambiado**.



La **búsqueda de maximizar el contacto, ya sea persona-persona o persona-paisaje** (entendiendo este último como la integración de elementos tomados de la arquitectura, el urbanismo y el paisajismo) **ha sido remplazado por el objetivo final del viaje o desplazamiento que se realice.**

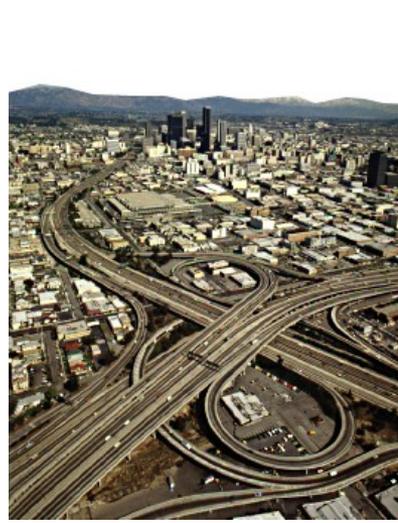


En este contexto, estas infraestructuras, en su **rol de conectoras** tienen como **fin último maximizar las conectividades**, lo que de acuerdo a **Clare Lyster** a ***“alterado la articulación del territorio o sitio”***.



“La **optimización del** (acto de) **intercambio mismo**, siempre a estado influenciado por los medios que lo generan: caballos, trenes, Internet, de ahí la larga **relación entre movilidad, intercambio y articulación del territorio**”.(1)

Con el objetivo de no frenar las posibilidades de desarrollo y por consiguiente, mantener, **o en lo posible aumentar, las conectividades y los desplazamientos** dentro de la ciudad, considerando la alta densidad de redes, programas y usos que convergen en ellas, el **énfasis de las inversiones públicas en materia urbana a estado puesto en el transporte**, tanto PÚBLICO como PRIVADO, con la construcción de autopistas, vías exclusivas, metro y estacionamientos subterráneos, entre otros.



(1) Lyster, Clare. *Lanscapes of Exchanges: Re-articulating Site*, the Landscape Urbanism Reader. P.A. Press, NY, 2006.

PROYECTO DE TÍTULO 2011

Si bien **esta actitud a permitido que se mantenga el dinamismo ya mencionado**, sin embargo la **relación que se a establecido entre infraestructura y espacio público se ve cuestionada.**

La **discusión teórica sobre el actual problema urbano** a dejado **obsoletas las dualidades lleno/vacio, figura/fondo,** y principalmente **arquitectura/paisaje,,** dándoles **una nueva interpretación.**

Esta ya no acepta la noción de que es, **el límite físico de una variable el que deja como resultado la segunda,** sino que **se entienden como una constante interdependencia.**

De esta forma, **es posible ver el sistema urbano como paisaje,** alejándose de la concepción de que este es **“el opuesto de la ciudad, su complemento esencial, extraído de una naturaleza que esta fuera de y excluye o edificado, la tecnología y la infraestructura”,** para articularse en una definición sin límites



Espacio Integrado

Infraestructura + Paisajismo

Para establecer la relación entre los conceptos planteados hasta hoy como **opuestos** por distintas visiones urbanas, se hará uso de las nociones que entrega el **Landscape Urbanism sobre la infraestructura y espacio público**

ESPACIO PÚBLICO TÍTULO 2011

Infraestructura:

-Las nociones de infraestructura **tradicionalmente** aceptadas se refieren a estas como **el sustrato preparatorio que condiciona al suelo para su uso y potencial desarrollo.**

-La **óptica del Landscape Urbanism** incorpora y supera esta noción, **redefiniéndola** como las **“fuerzas, direcciones y regímenes ocultos que trabajan para dar forma al desarrollo a lo largo del tiempo, actuando y generando efectos en un determinado lugar”**.(2)

Como complemento, **se debería considerar que la infraestructura afecta o da forma al entorno que la rodea de tres formas diferentes:**

- por su presencia física y la forma en que su configuración beneficia o daña las áreas adyacentes
- por la conectividad que genera y la visión cinética que esta sugiere
- por que mejora la conectividad en general, aumentando el nivel de accesibilidad.

(2) Corner, James. Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape. AA Print Studio España 2003

Espacio Público:

“El ámbito de lo que consideramos espacio público se ha visto ampliado por nuestra movilidad”(3), por lo que en este ámbito de relaciones dinámicas, puede ser entendido como un campo generador, que facilita y organiza relaciones entre las condiciones que acoge.

Esto se refiere en particular a las **interacciones entre el entorno construido y el sujeto, tanto individual como colectivamente**(4), a través de la construcción de superficies articuladas.

(3) Smets, Marcel. The contemporary Landscape of Europe's Infrastructures. Lotus International 110, Septiembre 2001

(4) Hensel, Michael. Ocena North - Surface Ecologies, Landscape Urbanism, Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape, AA Print studio, España 2003

Al analizar ambas nociones, se observan cruces entre ellas que van desarmando sus límites, dejando de manifiesto que actúan de manera conjunta.

Estos cruces o puntos de superposición, donde la DIMENSIÓN PÚBLICA DE LA INFRAESTRUCTURA es especialmente visible, se traducen en términos de proyecto en nudos de transferencia, estacionamientos y aéreas de servicio, los que tienen la capacidad de generar “ más encuentros fortuitos que un mall o un mercado” (5)



(5) Smets, Marcel. The contemporary Landscape of Europe's Infraestructures. Lotus International 110, Septiembre 2001

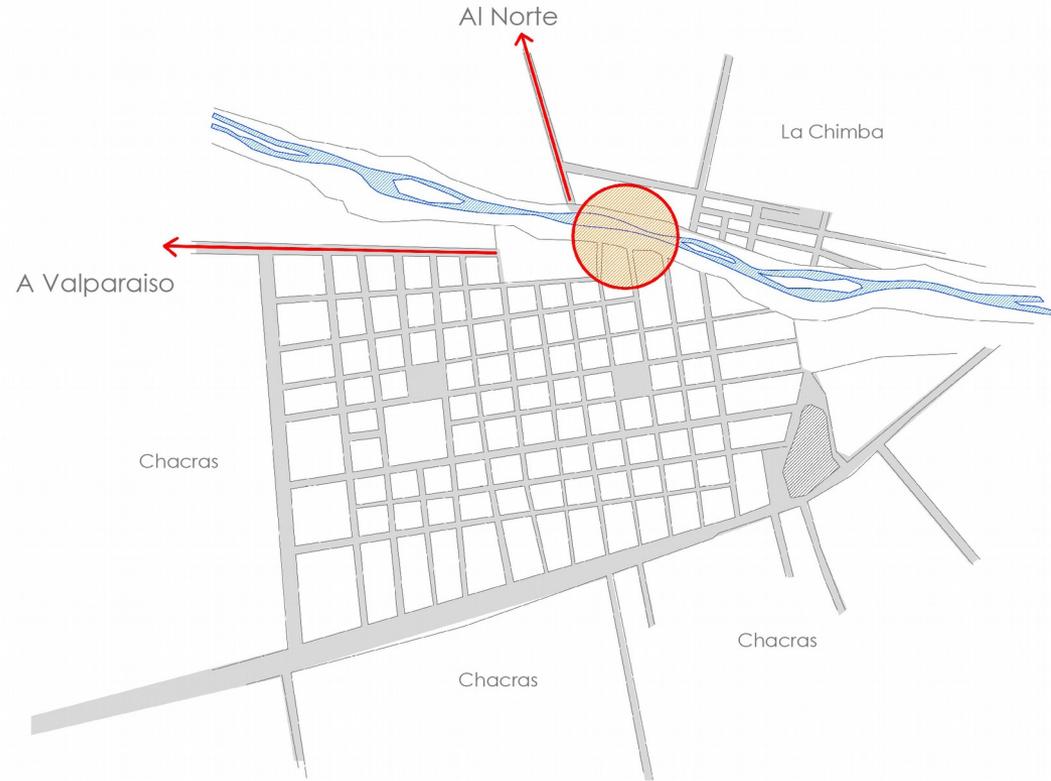
4. LUGAR: ANTECEDENTES GENERALES ÁREA DE INTERVENCIÓN

Barrio Mapocho

4.1 El Barrio Mapocho desde sus inicios

Se a caracterizado por la **división espacial** que genera el Río Mapocho en **2 zonas complementarias**.

Desde la época de la fundación de Santiago, **la ribera sur albergó a la ciudad**, y **la ribera norte acogió las actividades complementarias** y de soporte, con lo que **surgía la necesidad de conexión entre estas**.



Esta característica se vio acentuada por la ubicación estratégica del barrio, al ser el **cruce de los caminos** provenientes desde el puerto de **Valparaíso** (con el comercio marítimo), de **Argentina y de la zona agrícola en la ribera norte**, constituyendo **el barrio un punto de llegada del tráfico comercial a la ciudad** (Plaza de Abastos), haciéndose **imprescindible una conexión eficiente entre los bordes del río**

Por lo que **con el tiempo, se construyen una serie de puentes** que permitían comunicar las riberas, destacando el puente Cal y Canto, lo que permitió la expansión de la ciudad hacia el norte, y **potencio este punto como puerta de entrada hacia el centro de esta, condición que se mantiene hasta hoy**.

5. CONECTIVIDAD URBANA CONTEMPORÁNEA

Actualmente el área de intervención es un lugar de intercambio a toda escala.

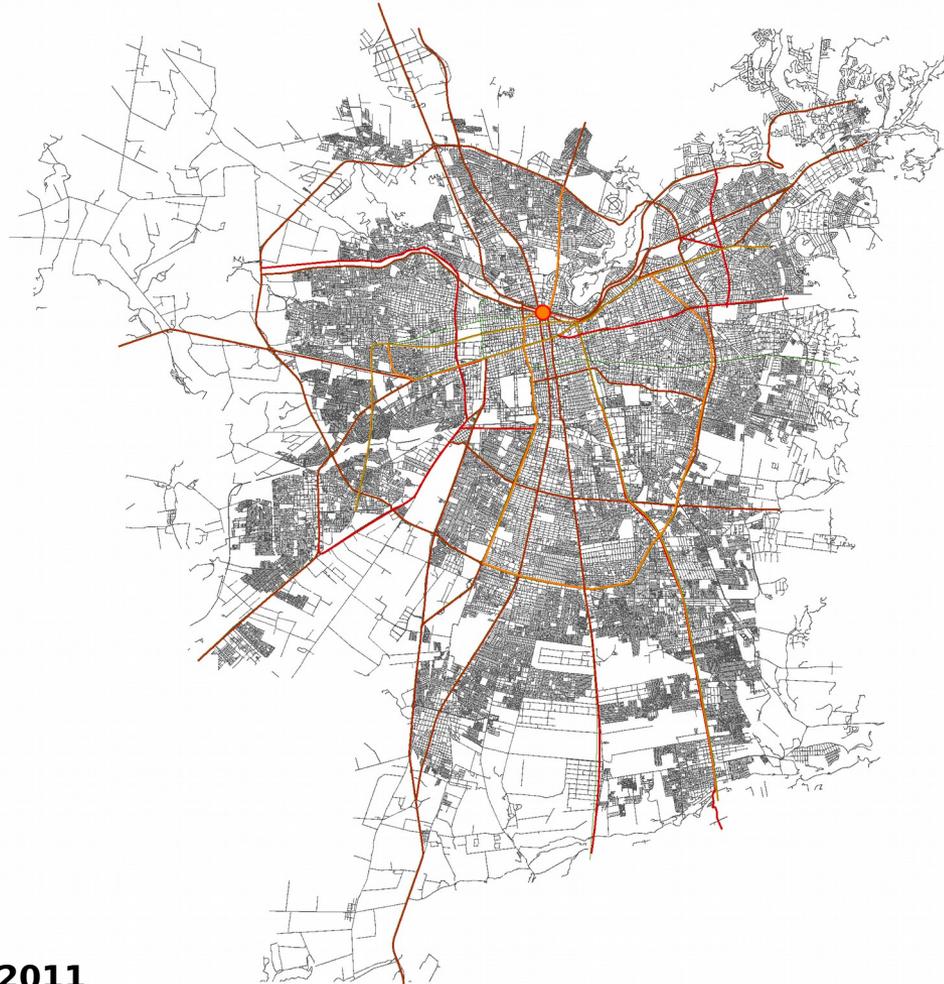
- Presencia de **distintos medios de transporte urbano y el constante flujo de personas** que a diario transitan por el lugar
- Presencia de **hitos arquitectónicos e históricos** que forman parte del circuito cultural turístico de la ciudad
- Rol que este cumple como **centro de abastecimiento a escala metropolitana.**

Estas condiciones, sumadas a la condición de umbral en la que se encuentra, lo convierten en un **punto clave dentro de la trama**, con un **enorme dinamismo y gran potencial de desarrollo**, tanto en términos económicos como urbanos.

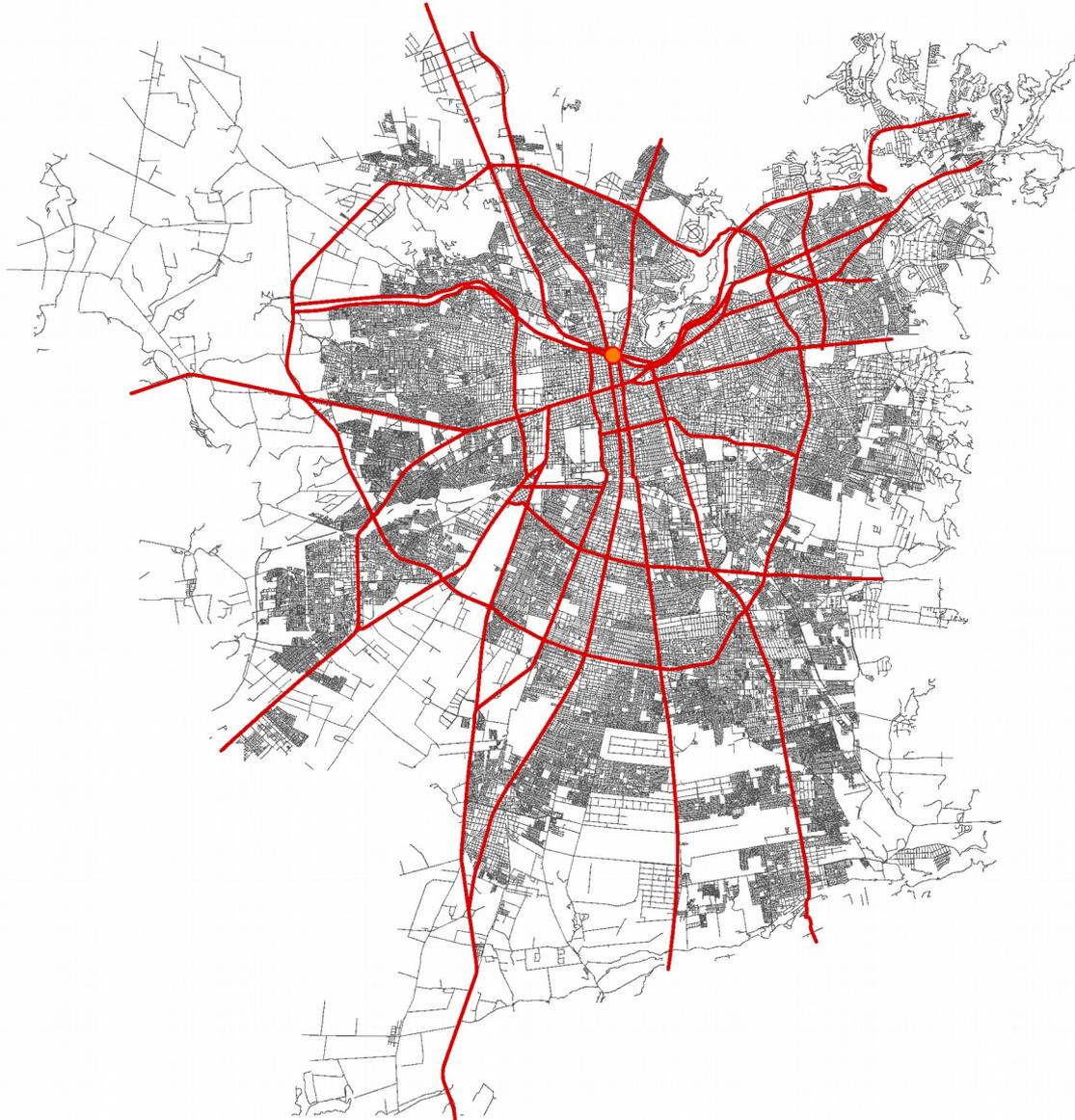


La ubicación del barrio tiene **una gran relevancia a escala metropolitana**, ya que aquí confluyen **diversos medios de transporte como Transantiago, colectivos, buses interurbanos, metro y autopistas urbanas**.

Así el barrio se entiende como un **lugar clave en cuanto a conectividad urbana**, transformándose en un **punto articulador urbano** que **presenta gran flujo de transporte tanto publico como privado proveniente de toda la ciudad**.



Las autopistas urbanas comunican los extremos y permiten la llegada expedita de vehículos particulares. En el barrio Mapocho, se cruzan la ruta 5 con Costanera Norte.

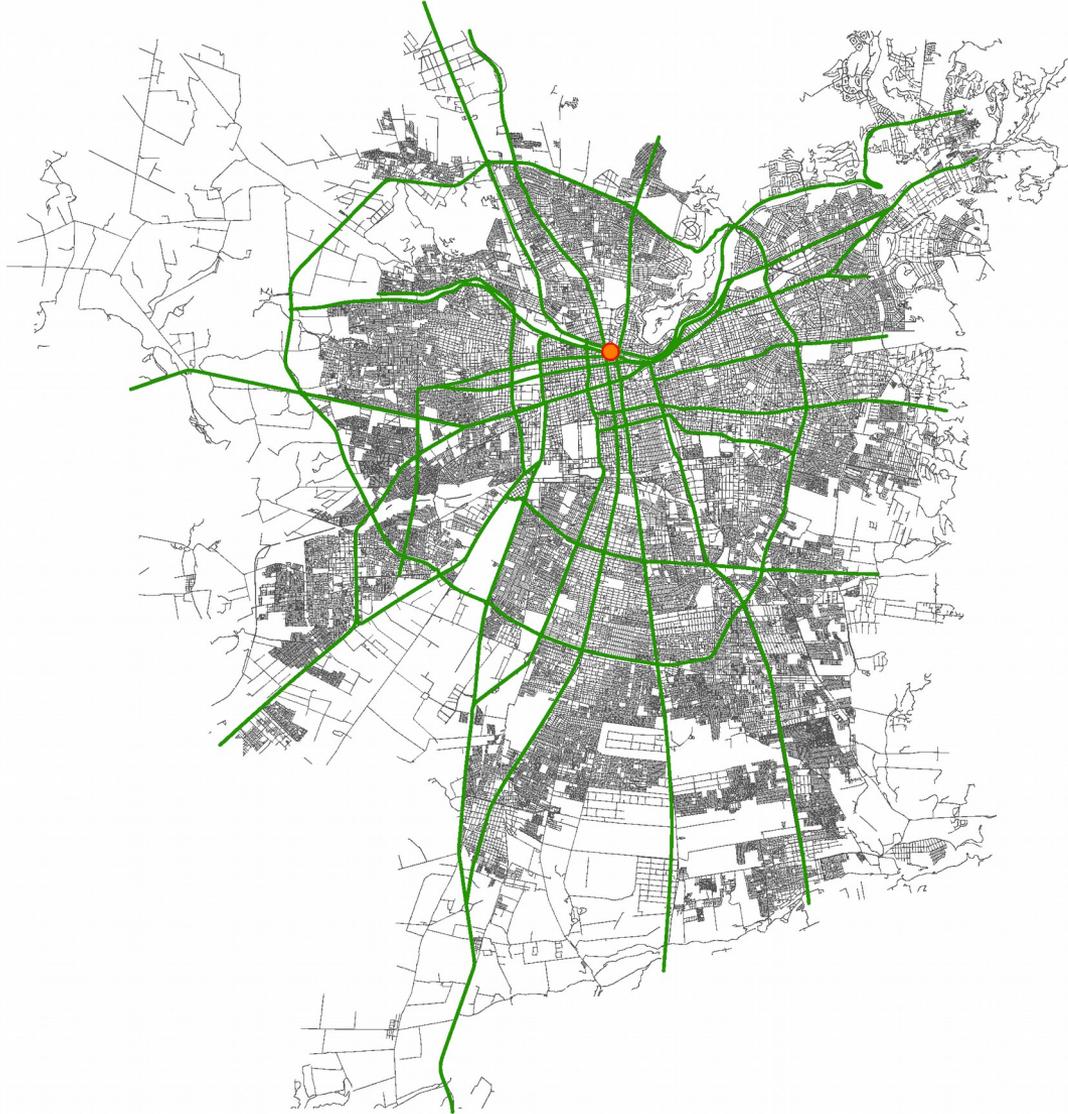


La red de metro de Santiago, mediante la línea 2 permite comunicar Recoleta con La Cisterna.

Por otro lado aquí se encuentra la **estación Cal y Canto** de alto flujo diario de personas, y el proyecto de la construcción de la **línea 3** que permitirá comunicar Independencia con Ñuñoa.



Los recorridos troncales del gran Santiago permiten conectar toda la ciudad. El barrio presenta 15 recorridos de la red, que confluyen en este lugar, y funciona como articulador de comunas.



6. SU CONTEXTO

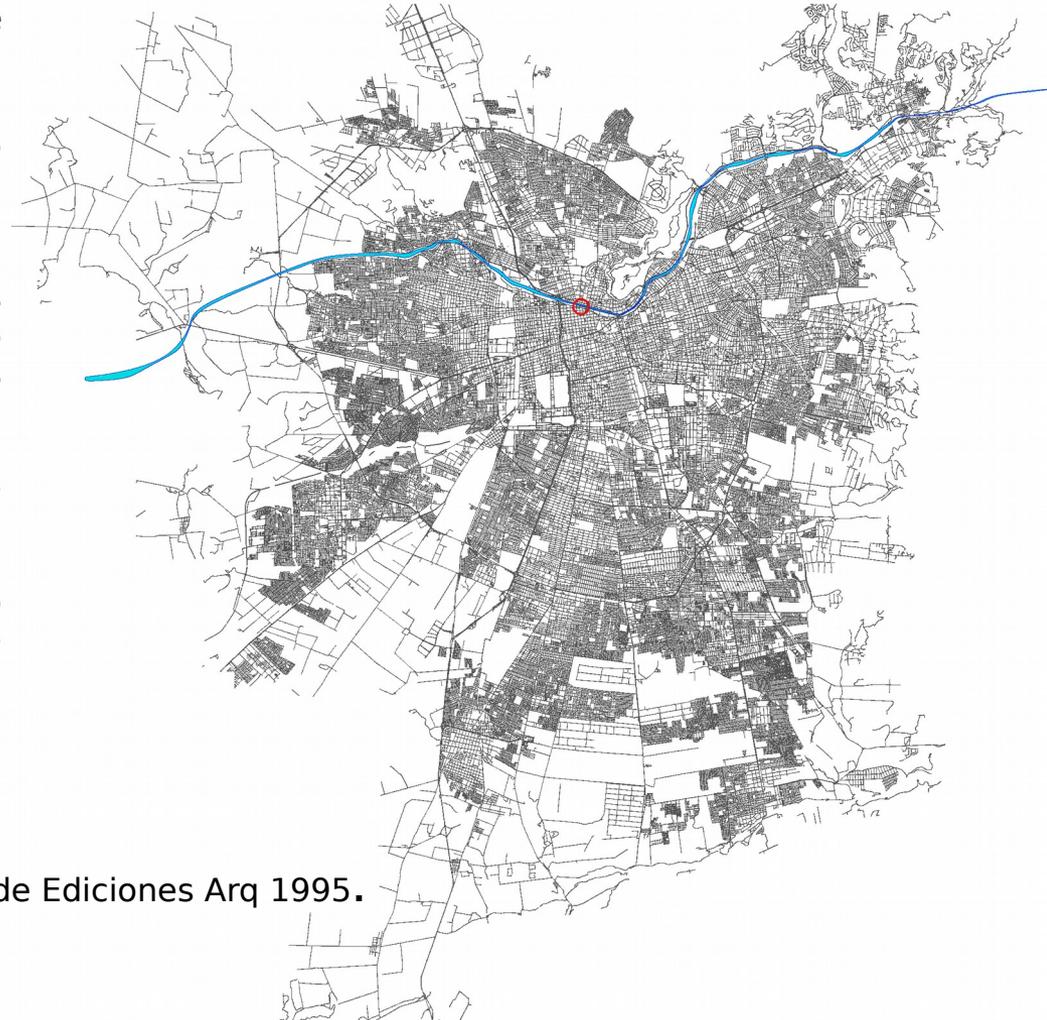
6.1 El Río Mapocho

"La geografía prevalece, la cordillera y el rumor del torrente Mapocho orientan y sitúan al viajero. La posición de Santiago se siente sorprendente y hermosa". (6)

El Río Mapocho, en su **paso por la ciudad** de Santiago recorre **35K** a través de **11 comunas**, colindando 5 se estas (Cerro Navia, Independencia, Recoleta; Santiago Centro y Providencia), contando con un 100 % de tramo canalizado que suman 20K. en su paso por dichas comunas.

Su ancho varia entre 60 mts. en tramos canalizados en el tramo central (entre Plaza Baquedano y Barrio Mapocho), y los 140 mts. En tramos no canalizados (hacia Lo Barnechea).

La pendiente promedio que registra es de 1,5%, de río cordillerano de aguas barrosas que arrastran gran cantidad de material sedimentario, muy al contrario a la imagen del río urbano europeo, como el caso del Río Sena en París, de aguas calmas, que cuenta con una pendiente muchas veces inferior al 0,5 %.



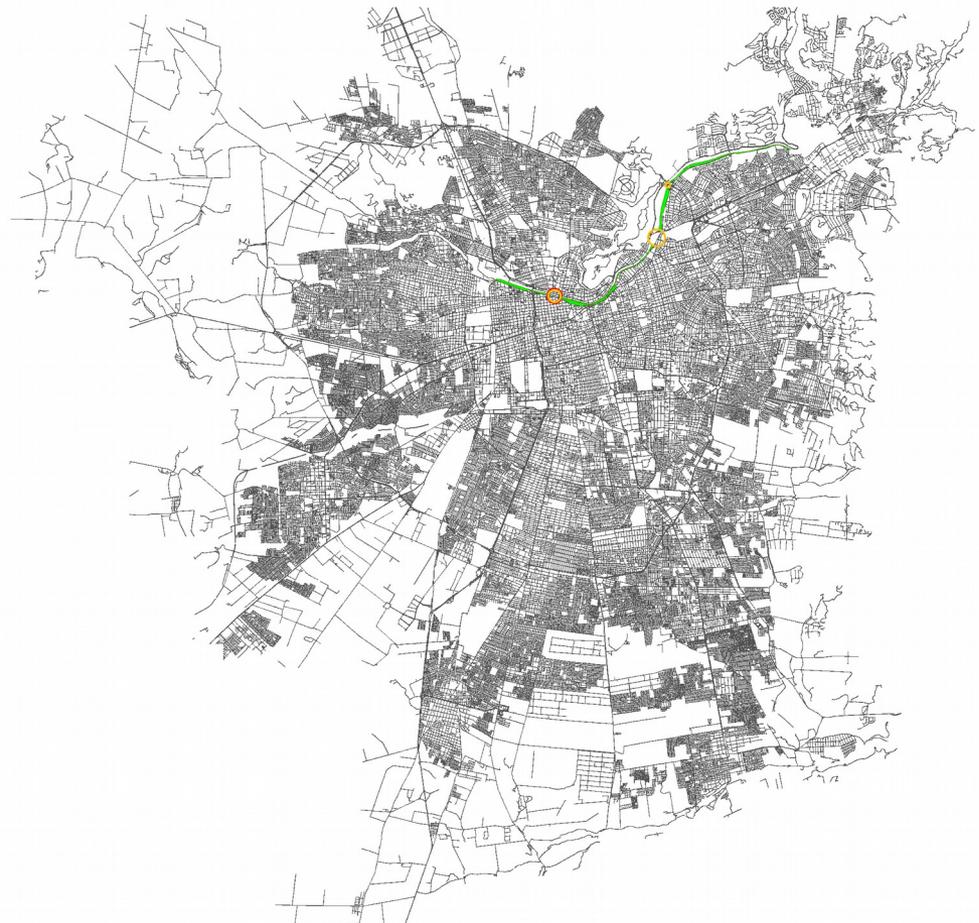
Rafael Moneo, Introducción a Santiago, publicación de Ediciones Arq 1995.

6.2 Sistema de parques Borde-río

A través de estos 35K de tramo urbano, se puede identificar un sistema de parques a escala metropolitana (**20K de longitud**), con un **importantes nivel de consolidación y continuidad**. Se extiende desde la comuna de Lo Barnechea por el Oriente, hasta el parque de los reyes por el Poniente, constituyendo un eje de espacio público jerárquico dentro de la ciudad.

Este sistema de parques, **se ve interrumpido en 3 punto a nivel peatonal.**

- En la intersección con la circunvalación Américo Vespucio (sector La Pirámide, 200 mts. de irrupción).
- En el puente Saldes (750 mts. de irrupción), siendo esta la mas extensa.
- En el sector correspondiente al barrio Mapocho (600 mts.).



6.3 Sobre los puentes

20 puentes unen ambos lados del Río Mapocho a lo largo del sistema de parques de los **20K** contándose un **promedio de 1 puente por kilómetro**.

La **mayor concentración de estos puentes se da en el sector del Barrio Mapocho**, existiendo **5 puentes** (de oriente a poniente: P. del Abasto, P. Recoleta, P. Los Carros, P. La Paz y P. Independencia), en **600 mts**. Con una concentración de **8,3 puentes por kilómetro**, es decir, **mas de 8 veces superior a la concentración de puentes promedio del tramo**.

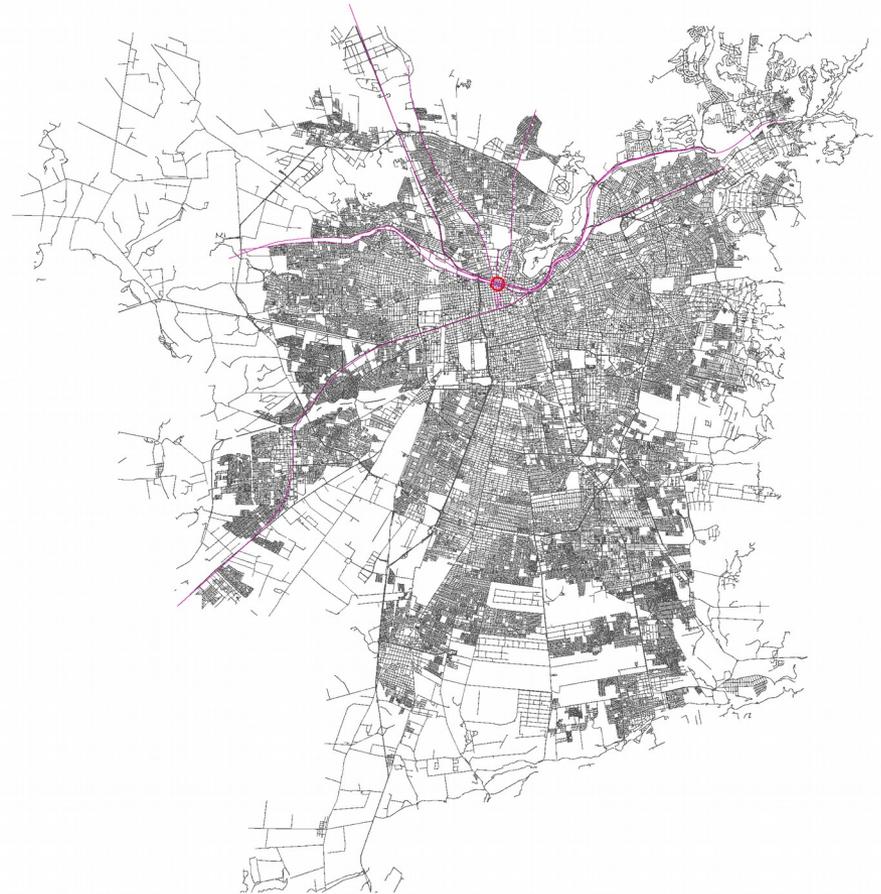
¿ Que escala de intensidad de uso posibilita esta concentración inusual ?



6.4 Sobre los ejes principales

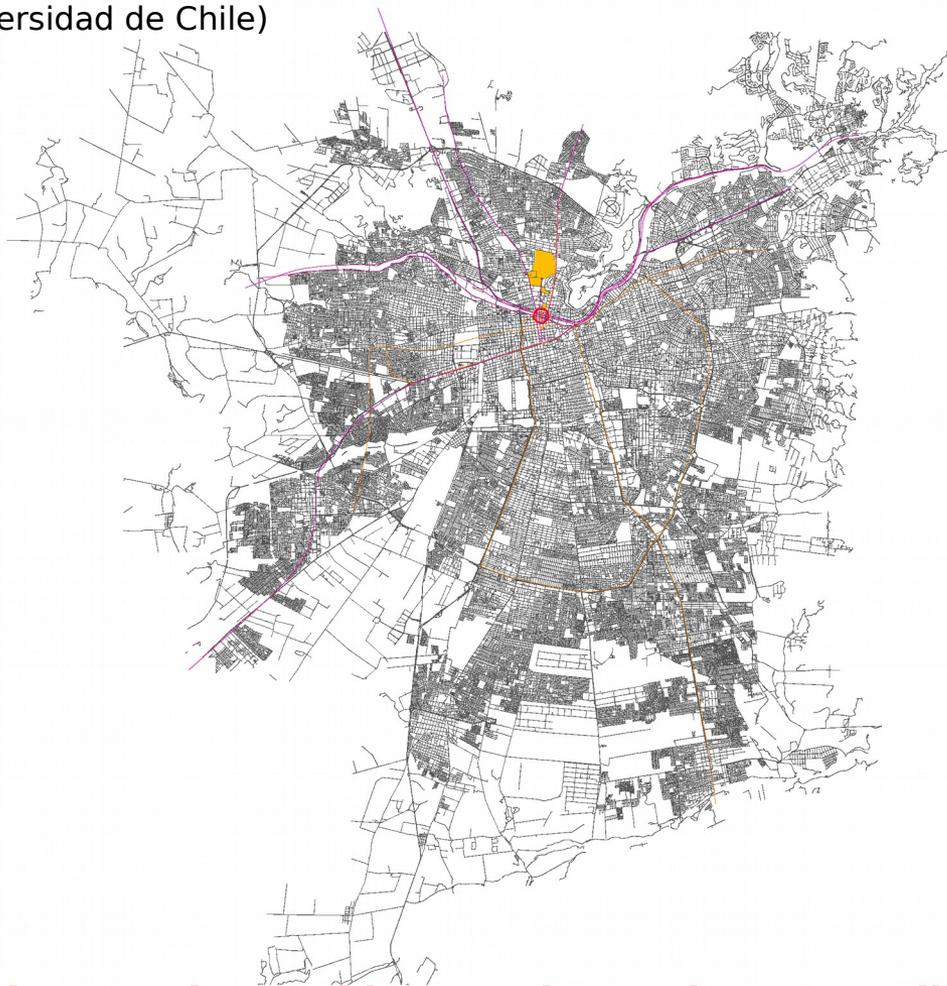
A nivel de ejes en sentido **Norte-Sur**, tenemos al Santiago fundacional, con su trama regular damero, y sus ejes principales. El primero desde el Oriente hacia el Poniente es el **eje peatonal Estado- 21 de Mayo que continua por el puente de Los Carros o por Recoleta**, luego el **eje peatonal Ahumada-Puente y Av. La paz**, y por ultimo el **eje Bandera- Independencia**.

En cuanto a los ejes **Oriente-poniente**, tenemos una continuidad importante a nivel vial, con un sistema que involucra al **Río, la Costanera Norte, Cardenal Caro e Ismael Valdés**, esto va en desmedro de la continuidad del Parque, distanciando al Parque Forestal y el Parque de Los Reyes 600 mts uno del otro.



Entre estos ejes se identifican además espacios públicos y edificios patrimoniales de importancia nacional, desde la Alameda, encontramos la Plaza de Armas, el Mercado Central, Las Pérgolas con el baratillo de la Vega, La Vega Central, el conjunto de Hospitales de la Universidad de Chile, el remate del eje La Paz en la plaza del mismo nombre y los cementerios.

Además se encuentran **3 estaciones y 3 líneas**, de un total de 5 líneas existentes en la red, (Cal y Canto, Plaza de Armas y Universidad de Chile)

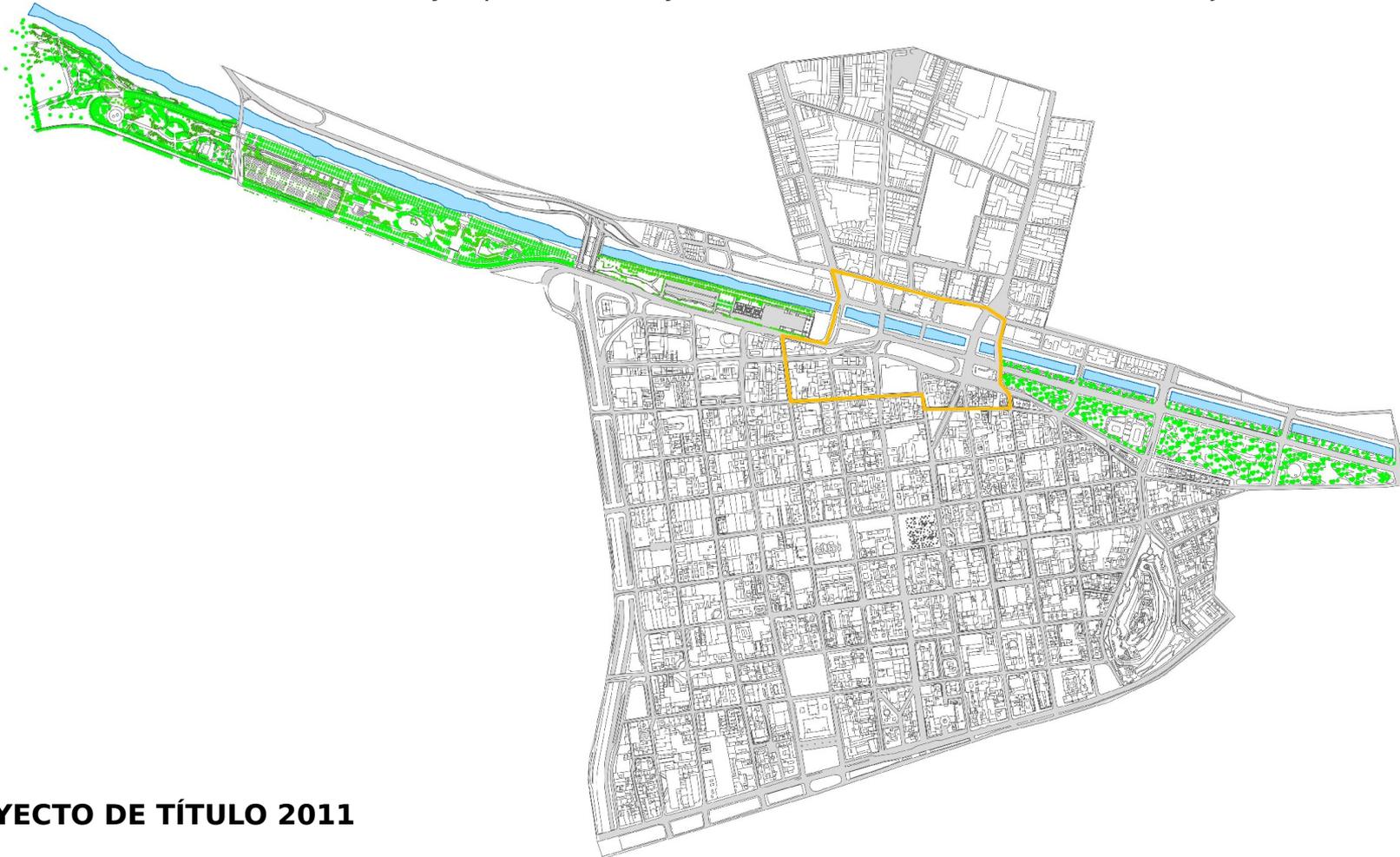


Este cruce de ejes, puede considerarse de escala Metropolitana, incluso de escala Nacio

7. PUNTO NEURÁLGICO_AREA DE INTERVENCIÓN

Todos estos **antecedentes permiten tener una noción inicial de la complejidad del barrio**, y es por esto que resulta necesario un estudio que permita constatar las intuiciones iniciales y comprender las lógicas de fondo que estructuran el lugar.

Así el **análisis se enfoca en el punto neurálgico del Barrio Mapocho: polígono configurado por las Avenidas Independencia y Recoleta por el poniente y oriente respectivamente, y Artesanos por el norte y San Pablo por el sur**, como el **área de intervención**, claro que siempre teniendo en cuenta su contexto al momento del análisis, ya que este influye directamente sobre el área de trabajo.



Mediante el estudio específico de este cuadrante, **se busca comprender el funcionamiento y efectividad de los abundantes flujos peatonales y vehiculares, buscando responder:**

- ¿ Por que se da tal intensidad de cruces entre riberas ?
- ¿ Cuales son las características de estos cruces ?
- ¿ Cuales son los principales destinos ?
- ¿ Son eficientes estos cruces ?

La búsqueda de estas respuestas, transforma **el tema de la conectividad del barrio en el problema fundamental** detectado al constatar las **dificultades en los traslados de los peatones entre riberas y el desorden vial existente.**

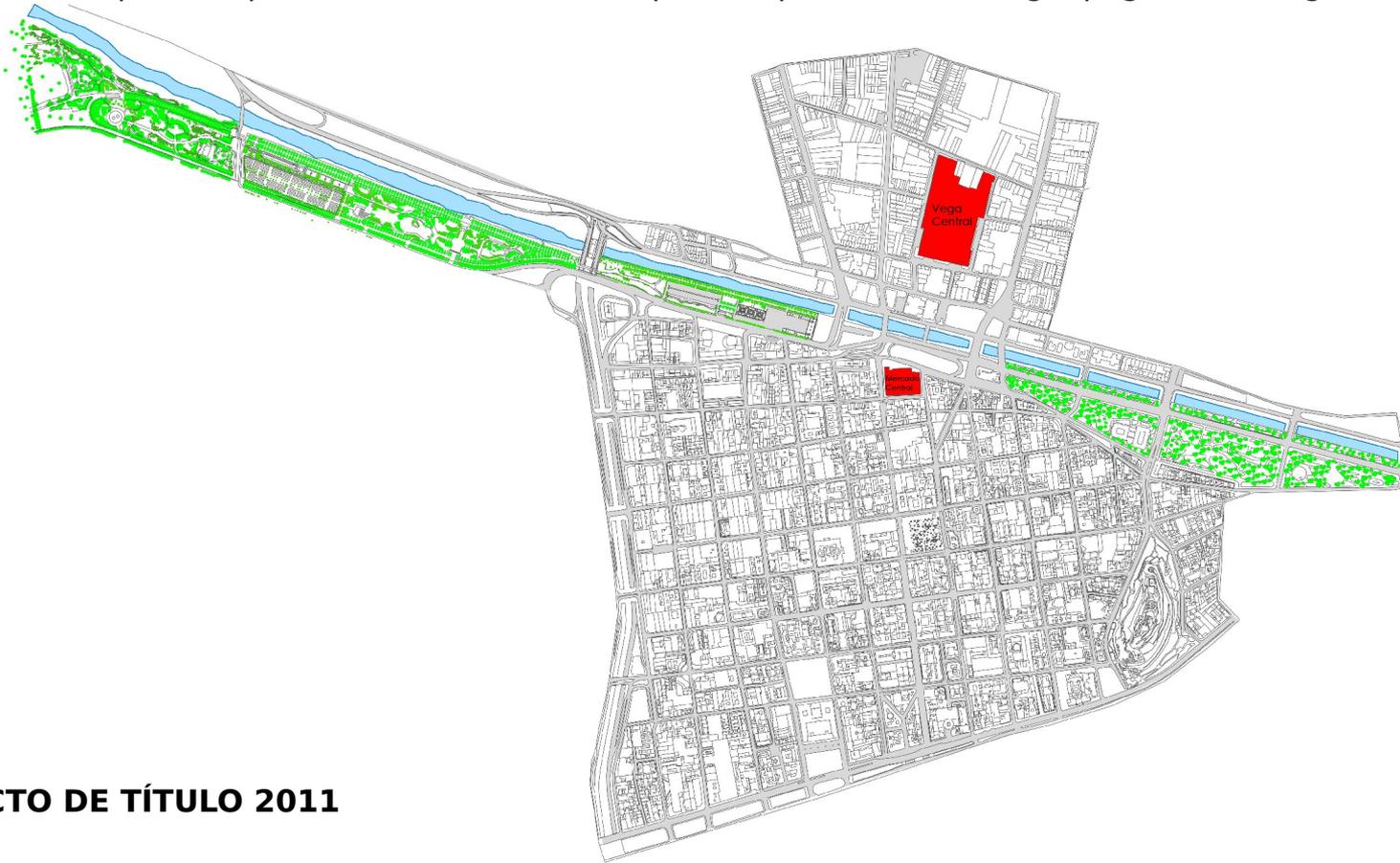


8. ESPACIO FÍSICO

El lugar al cual defino como “Barrio Mapocho”, se ubica en la **convergencia de 3 comunas**, Santiago Centro, Recoleta e Independencia, cuyos limites se generan a partir del carácter de las áreas que lo delimitan. Por el norte se destaca el área de La Vega Central y por el sur el Mercado Central, mientras que por el poniente se ubica el Centro Cultural Mapocho (ex Estación Mapocho) y Parque de los Reyes y por el oriente lo delimita el Parque Forestal, y el Museo de Bellas Artes.

BARRIO: Parte o sección urbana, de extensión relativamente grande, que contiene un agrupamiento social espontaneo y que tiene un carácter peculiar, físico, social, económico o étnico por el que se identifica.

MAPOCHO: Río que desaparece en la tierra. De mapu o mapo, tierra t chong, apagarse, extinguirse.



10. CARACTERIZTICAS PRINCIPALES



Registra **1 millón de cruces diarios** (7) y esta caracterizado por un **vacio urbano que considerando la cuenca del rio tiene una extensión de 7 hectáreas** (600 mts. de largo x 120 mts. de ancho promedio), importante escala considerando su privilegiada ubicación. **El rol actual de este vacio es principalmente de servicio**, le sirve al transporte de manera tal que la intensidad del flujo peatonal se abre paso con mucha dificultad, esto junto al espectáculo de congestión y ruidos hacen que la situación del lugar sea muy pobre.

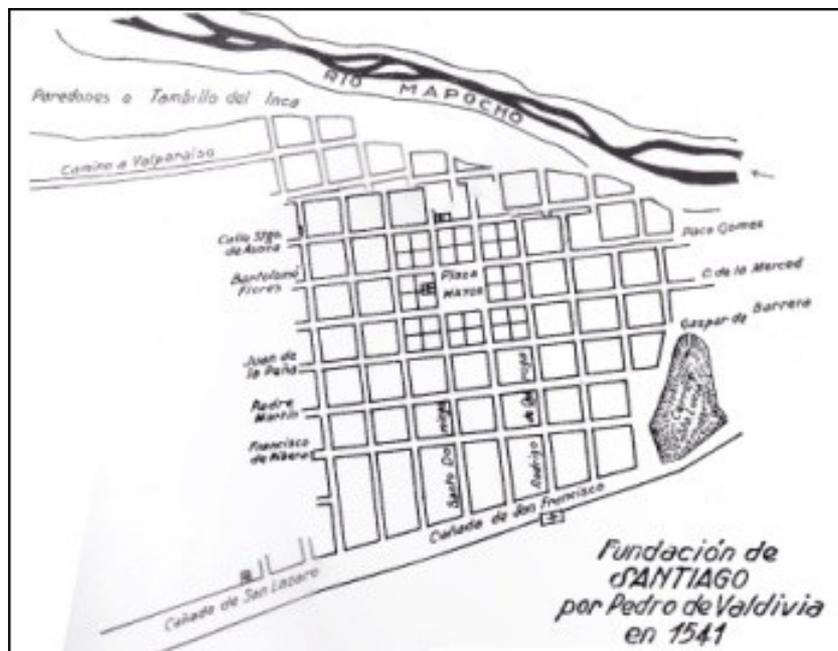
(7) El Mercurio, Noviembre 2007, Intendencia Metropolitana de Santiago, Palabras Intendenta Delpiano.

PROYECTO DE TÍTULO 2011

11. BREVE HISTORIA DEL BARRIO MAPOCHO

PLANTO VALDIVIA su campo en el valle de Mapocho, que propiamente se llama Mapuche, que quiere decir Valle de gente, por la mucha, que en el aua, y de áy tomó el rio esse nombre: mas los españoles, y el tiempo a corrompido el vocablo, y en lugar de Mapuche, le llamen Mapocho.(8)

El Río Mapocho, desde los orígenes de nuestra capital, a sido un cauce divisorio en la ciudad. En el siglo XVI, las riberas del río, a la altura del cerro estaban destinadas a “ejidos”, o sea, a terrenos comunes para los vecinos; mas hacia el poniente eran ocupadas como corrales. En el sitio del Mercado actual se insatolo el “ Corral del Consejo”, para los animales aparecidos; y mas tarde se ubico alli el Basural, para arrojar los desperdicios de la ciudad. Este se cerro en 1774, cuando el presidente prohibio botar basura en el sector de la Cañada. Con el transcurso de los años, la ciudad empieza a extenderse; se acerca a las orillas del rio, trazando calles y edificando solares, finalmente cruza hacia la ribera norte, iniciando el poblamiento de la Chimba.



(8)Historia General del Reino de Chile, Flandes Indiano (fragmento),1650, Diego de Rosales.

11. BREVE HISTORIA DEL BARRIO MAPOCHO

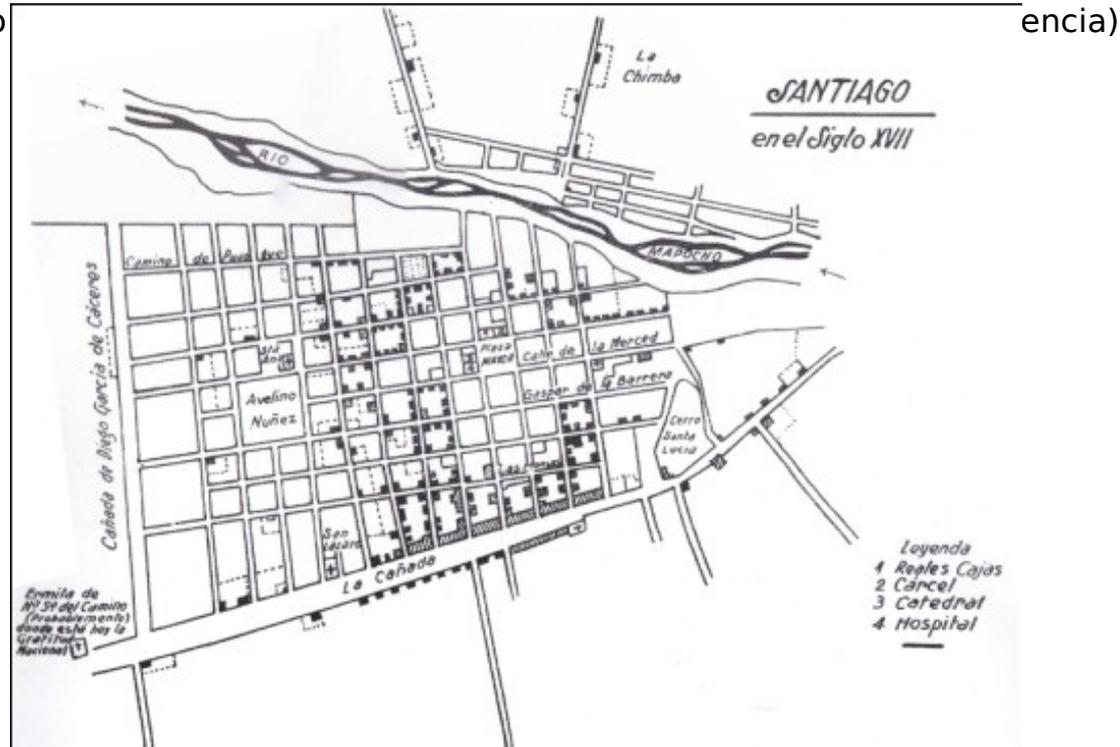
Este terreno ubicado en la ribera norte del río, cuyo nombre venia del Quichua chimpa, “ terreno a la otra banda del rio”, estaba formado en esos años por hermosos campos, regados y cultivados por los indios en gran extensión. Allí acamparon Valdivia y los suyos al llegar al valle del Mapocho, y allí pensaron en los primeros momentos en fundar la ciudad de Santiago. No fue extraño que Valdivia quisiese para si aquellos terrenos y que asignase una extensa chacra que tenia por lo menos 12 cuadras lineales, y que su fondo llegaba hasta el cerro Blanco, abarcando lo mas apreciable del sector.

Valdivia dedico estas tierras a los cultivos agrícolas desde el primer momento; y sembró en ellas trigo y maíz, entre otras cosas.

En 1550 hizo donación de sus tierras a Inés de Suarez, quien ocho años después, las cede a los frailes de Santo Domingo. Estos descuidan sus chacras a orillas del rio, formándose en 2560 un poblado desordenado que recibió desde entonces el nombre de “Barrio dela Chimba” y que fue el primer núcleo de la extensa población urbana que allí se formo.

La población era de gente modesta, generalmente indios, que levantaban allí chozas, dedicándose a oficios humildes, como zapateros y silleros. Con el correr del tiempo fueron poblándose también personas de mas categoría.

Hasta fines del siglo XIX La Chimba fue el barrio y el Salto (Av. Recoleta).

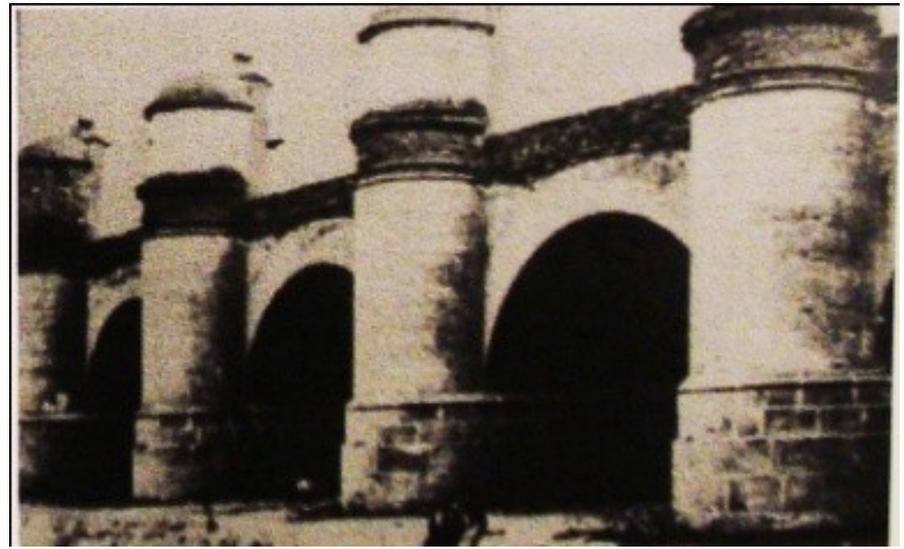
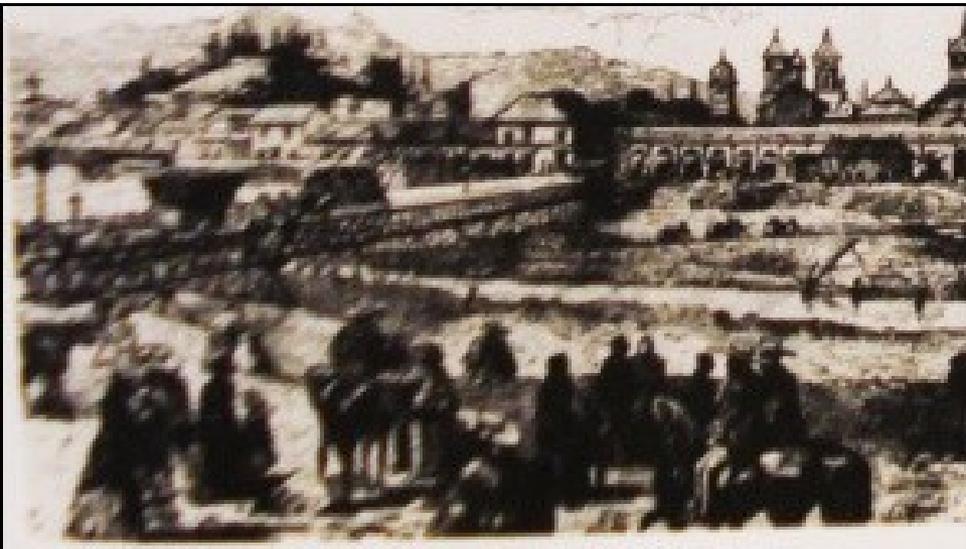


11. BREVE HISTORIA DEL BARRIO MAPOCHO

El barrio de la Chimba a sido desde sus comienzos la entrada norte a la capital. Su principal vía de acceso fue “el camino de Chile”, posteriormente llamado Cañadilla y actual Av. Independencia, ya que por el llegaron los conquistadores, siendo un viejo sendero creado por los indios nativos y ensanchado por los incas. La Cañadilla se presenta como paso obligado en el siglo XVIII de todo comercio colonial que venia desde Buenos Aires y de Cádiz, por vía de cordillera, o que iba a Lima y Charcas, por Valparaíso.

Este hecho creo una valorización de los terrenos, una extensión de las chacras y viñas, junto a la creación del convento Carmen Bajo.

Pero el río seguía siendo un elemento divisor entre La Chimba y el resto de la ciudad. Durante la colonia sólo existían 2 puentes para cruzar el Mapocho, el puente de Palo y el Cal y canto. Después, cuando el ferrocarril urbano paso por el barrio de la Chimba, se construyeron 2 nuevos puentes. Estos eran meramente funcionales, ya que los márgenes del rio, en toda su extensión, fueron los “basurales” de Santiago, y “zonas de peligro”, como lugar de convivencia de vagos, delincuentes y mendigos.



11. BREVE HISTORIA DEL BARRIO MAPOCHO

Pero el auge del sector comenzó a presentarse a ambos lados del río, iniciándose con la construcción del Mercado Central en 1872, ocupando el lugar de la antigua Plaza de Abastos creada en 1817 por Bernardo O´Higgins, para liberar la Plaza de Armas del comercio que la inundaba. A esto, la siguieron la construcción del Instituto de Higiene en 1892 y la Estación Mapocho en 1905, la cual sirvió como terminal de trenes al norte del país, a Mendoza y Valparaíso. En 1912 se crea la Vega Central, para liberar a los puentes Recoleta y Loreto de la venta ambulante de frutas y verduras.

Junto a estas edificaciones, en 1888 el Presidente Balmaceda destinaba una franja de 100 metros a cada costado del río para la urbanización, lo que causo la creación de proyectos como el actual Parque Forestal en el siglo XX, otorgándole mayor importancia a los sectores de las orillas del Mapocho.

En esos tiempos la ciudad se despertaba con el trote de los carretones de reparto. De inmediato se iniciaba el ritual de las dueñas de casa que a diario peregrinaban con bolsas y cartuchos a la Vega y al Mercado, con el negro manto puesto para entrar, de pasadita, a la catedral Recoleta. Durante el día se escuchaban los trenes que venían desde el norte, Mendoza y Valparaíso, junto a los señores que ofrecían, a voz en cuello, comidas y bebidas populares a la salida de la Estación.

En la actualidad, aunque hayan pasado mas de cien años, aun se presentan costumbres y actividades de los siglos anteriores a este barrio: el motero, el heladero, la venta de frutas y verduras, el Mercado Central, los floristas y tantas actividades nos hablan de lo que a sido este barrio durante siglos.



12. BARRIO MAPOCHO HOY EN DIA

El Barrio Mapocho se podría describir como un barrio en el que conviven las mas variadas situaciones que identifican a nuestra cultura popular. Es un lugar en el que se respira y se vive un carácter y una estética propia.

Pero no es sólo lo que se observa en este barrio, **también se presenta fuertemente la cultura, la historia y el comercio**, existiendo una serie de monumentos nacionales, una ex Estaciones de ferrocarriles, y 2 mercados de importancia.

La gran variedad de lugares, objetos, personajes y situaciones que se encuentran en el barrio Mapocho, son los que le otorgan su particular identidad.

Para conocer mejor las características específicas del barrio Mapocho, e identificado 5 instancias o categorías, una especie de sub-barrios, dentro del barrio Mapocho.

12. 1 Barrio Artístico-Cultural

Dentro del barrio se presenta una de las instituciones culturales más reconocidas de Santiago, el “Centro Cultural Estación Mapocho”. En sus comienzos la edificación fue propiedad de la Empresa de Ferrocarriles de Chile, funcionando como terminal de los trenes de Valparaíso, Mendoza, y el norte del país. En 1987 deja de funcionar como terminal y en 1988 el edificio es vendido a la CORFO, quien los uso provisionalmente para funciones culturales y de servicio. En 1991, se realiza un concurso de anteproyecto para usar el edificio como gran Centro cultural. El proyecto ganador fue el de los arquitectos M. Palmer, T. Fernández y R. Pérez de Arce. Durante muchos años se han podido observar espectáculos culturales y de difusión artística tales como obras de teatro, recitales, exposiciones, talleres, conferencias, etc.

Su importancia:

El fomentar eventos o actos culturales es de gran importancia dentro de nuestro país. La noción de ausencia de apoyo a la cultura, junto a los continuos alegatos por parte de los artistas sobre la incapacidad del chileno de incentivar y asistir a eventos de envergadura artística, nos habla de la insuficiencia existente de promocionar y promover esta área dentro de nuestra sociedad.



12.2 Barrio Popular

POPULAR: Relativo al pueblo. Propio de él

Este es un adjetivo que se suele utilizar cuando nos referimos al barrio Mapocho. Al hablar sobre lo popular que encontramos un sector, estamos hablando de las características más propias de nuestra cultura, de la presencia de nuestra chilenidad. Es fácil encontrar en cada sector del barrio algún elemento o personaje típico chileno que refleje nuestro modo de hablar.

Existen alrededor de 10 carritos que ofrecen el clásico Mote con Huesillos en sus vasos de vidrio grueso (existiendo al menos 3 “reyes” de este producto), junto a otros tantos que venden nuestra sopaipilla y empanada de queso. Si quieren también se podrán encontrar unos de nuestros principales productos de exportación, los pescados y mariscos nacionales en el Mercado Central y las frutas y verduras en la vega Central.

Existen muchos otros elementos que podremos definir como propiamente chilenos, pero la importancia de estos dentro del barrio Mapocho no es como elemento aislado, sino más bien es como interactúan en conjunto, creando un ambiente específico y particular, que es el que tanto nos llama la atención en el momento de caminar por sus calles.

Su importancia:

El “olvido colectivo” sobre nuestra cultura, nos lleva a desconocer nuestra propia identidad, es un grave problema que nos afecta a diario. Volver a nuestras raíces y encontrarse con las características más propias de nuestro pueblo, es una necesidad para saber a qué nos referimos cuando hablamos de chilenidad.



12.3 Barrio Recreativo

La diversión se presenta continuamente de diversas maneras en el barrio Mapocho, por lo que fácilmente se podrá satisfacer la necesidad de los mas variados gustos.

Para los que le gusta el buen comer, se presenta el Mercado Central, junto a sus mas de 12 restaurantes, para los que tienen gustos intelectuales , se encuentran los eventos culturales y construcciones históricas dentro de las que se presentan 7 monumentos nacionales. También se encuentran bares que funcionan tanto de día como de noche. Si sólo se quiere pasear tranquilamente o descansar en un parque a orillas del rio, se encuentra el Parque de los Reyes y el Forestal.

Su importancia:

La diversión es una necesidad humana. Su presencia diaria es un mejoramiento de la calidad de vida del santiaguino. Se presenta un espacio publico que funciona como un receptáculo de las relaciones de la vida social y de las expresiones de ocio y recreación de la ciudad contemporánea.



12.4 Barrio Histórico

Su importancia histórica como lugar de acceso a Santiago, es lo que lleva a este lugar a tener una gran cantidad de hitos y monumentos. La presencia de edificaciones que datan desde siglos pasados, de variados estilos arquitectónicos e impregnados de antiguas vivencias, es un maravilloso legado para nuestra cultura. La presencia de un Mercado que data de 1868, una estación ferroviaria 1905, iglesias con años de historia, una ex cárcel pública, etc., son parte de nuestra historia como país.

Su importancia:

Tras cada una de estas construcciones existe una gran historia que no debemos olvidar, para así comprender quienes somos actualmente. Sin pasado, no existe el presente, ni habrá un futuro.



12.5 Barrio Comercial



Se encuentran los mercados, la Vega, puestos de menor envergadura, pero no por esto de menor importancia. El centro cultural también representa una fuente de ingreso.

La presencia de vendedores ambulantes, es una opción tentadora por sus módicos precios para los peatones.

Su importancia:

Se presenta como un barrio generador de empleos y de ingreso para el país.

Es una atractiva opción para el consumidor por la gran variedad de productos y servicios que ahí se observan.

El complemento de todas estas características son las que identifican a este barrio en único y especial, en que la diversidad de los elementos no sólo abren una gran posibilidad de interacción con el barrio, sino que cada uno de estos ofrece un estilo de vida particular entorno a él.

13 CONDICIÓN ESPACIAL

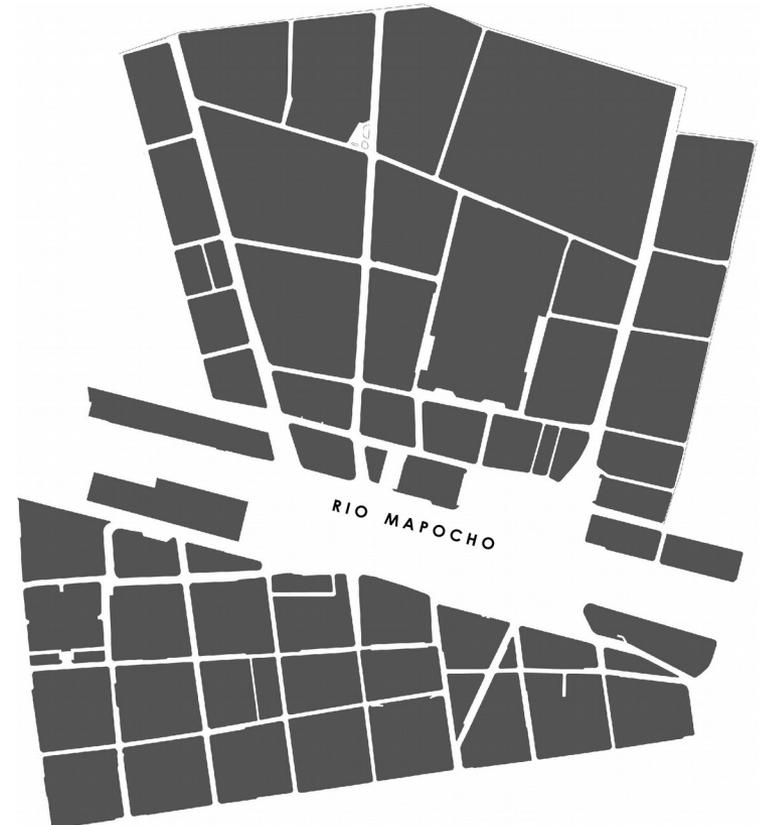
Presencia de un gran vacío urbano

Como primera característica del lugar analizado, es importante señalar la presencia de **EDIFICIOS DE INTERES PATRIMONIAL E HISTORICO, en conjunto estos edificios** otorgan un carácter particular al barrio y son parte del patrimonio que se debe conservar y destacar, los cuales **configuran un perímetro de DELIMITA UN VACIO URBANO de relevancia metropolitana.**

Espacialmente este vacío se caracteriza por la **APERTURA DE LA GEOGRAFIA**, potenciado por la baja densidad de construcción. Desde aquí se puede observar los diferentes hitos geográficos del valle, como la Cordillera de los Andes, de la Costa, el cerro Blanco y el Parque Forestal.



PROYECTO DE TÍTULO 2011

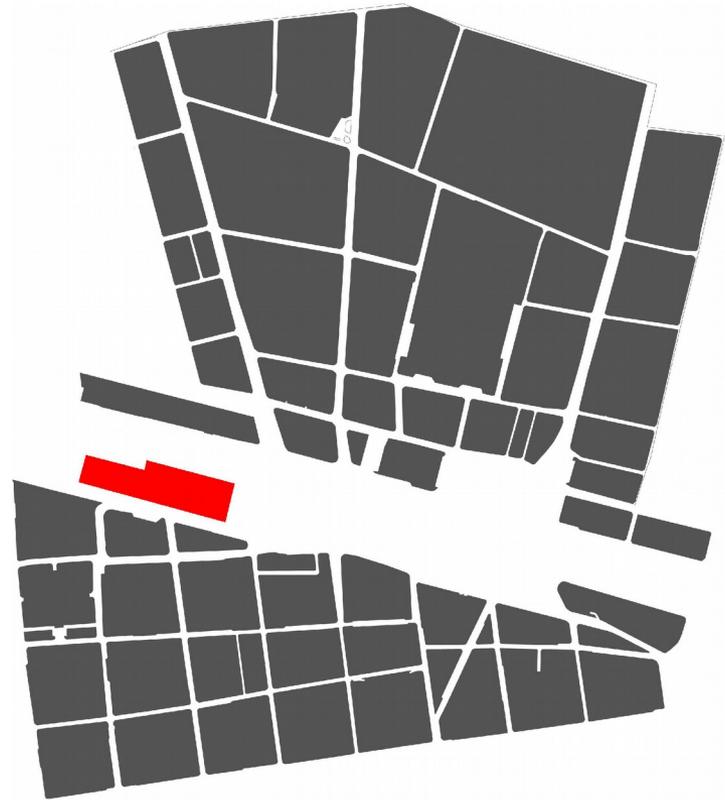


14. EDIFICIOS PATRIMONIALES

El vacío urbano se encuentra enmarcado por importantes hitos urbanos patrimoniales, los cuales corresponde al conjunto inmediato, presentando una desconexión espacial (física y visual), entre los edificios patrimoniales.

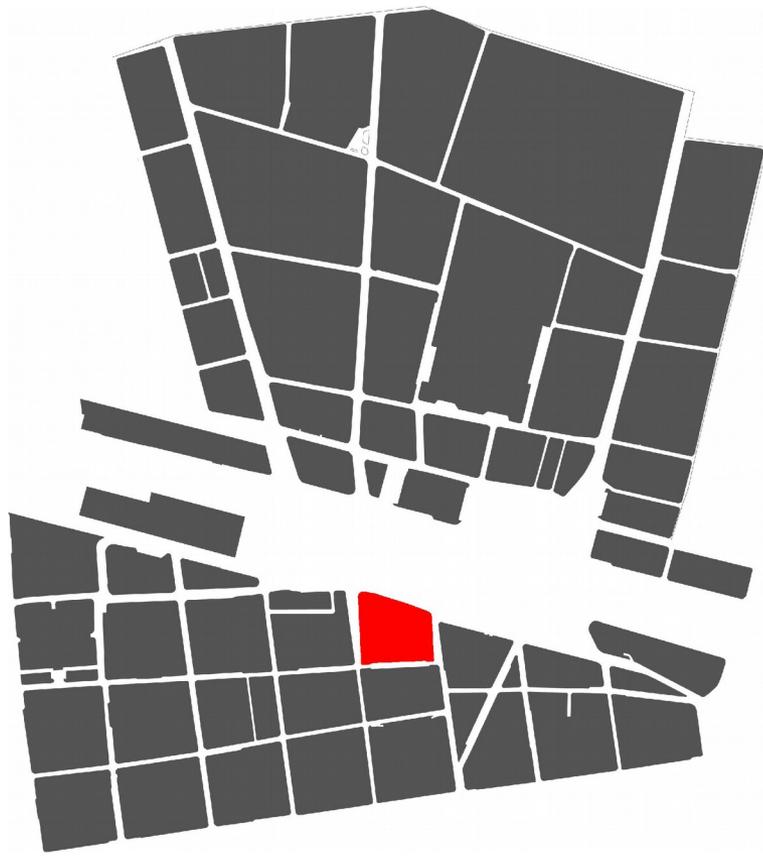
14.1 Centro Cultural Estación Mapocho:

Construida en 1905 para la celebración del centenario. Ex estación de ferrocarriles, y hace poco convertida en centro cultural. Pese a encontrarse en desventaja frente a otros centros culturales construidos con mejores estándares técnicos, su vigencia se mantiene, principalmente por su rol de patrimonio histórico de la ciudad.



14.2 Mercado Central:

Data del año 1872. Uno de los principales centros de abastecimiento de la ciudad. Forma parte del patrimonio histórico y arquitectónico de Santiago. Si bien su frente fue remodelado, al encontrarse en un contexto que esta en un deterioro generalizado, estas mejoras quedan como un hecho aislado que no aporta mayormente a destacar la importancia que este hito representa.



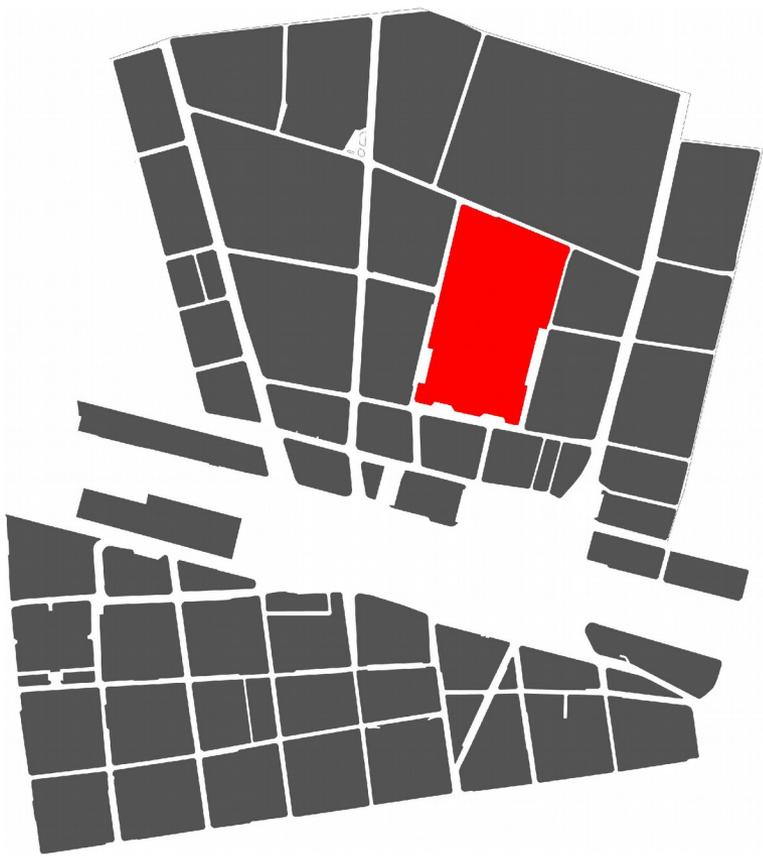
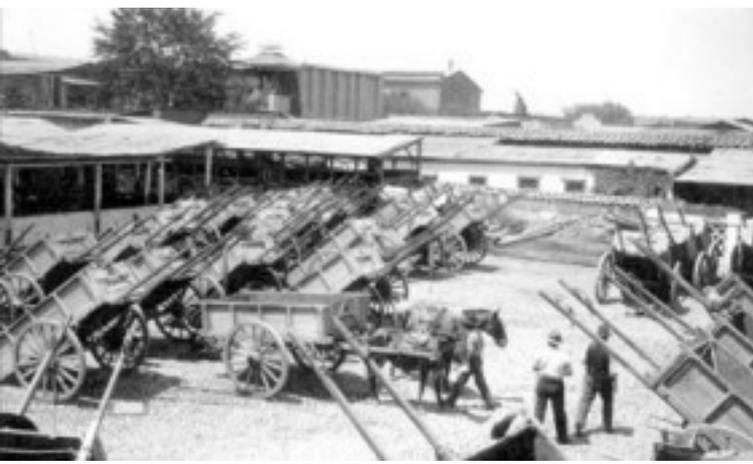
PROYECTO DE TÍTULO 2011

14.3 La Vega Central

En 1895, gracias a la iniciativa de Agustín Gómez García, se inició la construcción de la Vega Central y la ampliación de sus terrenos que, hacia 1916, ocupaban un espacio de 6.000 metros cuadrados

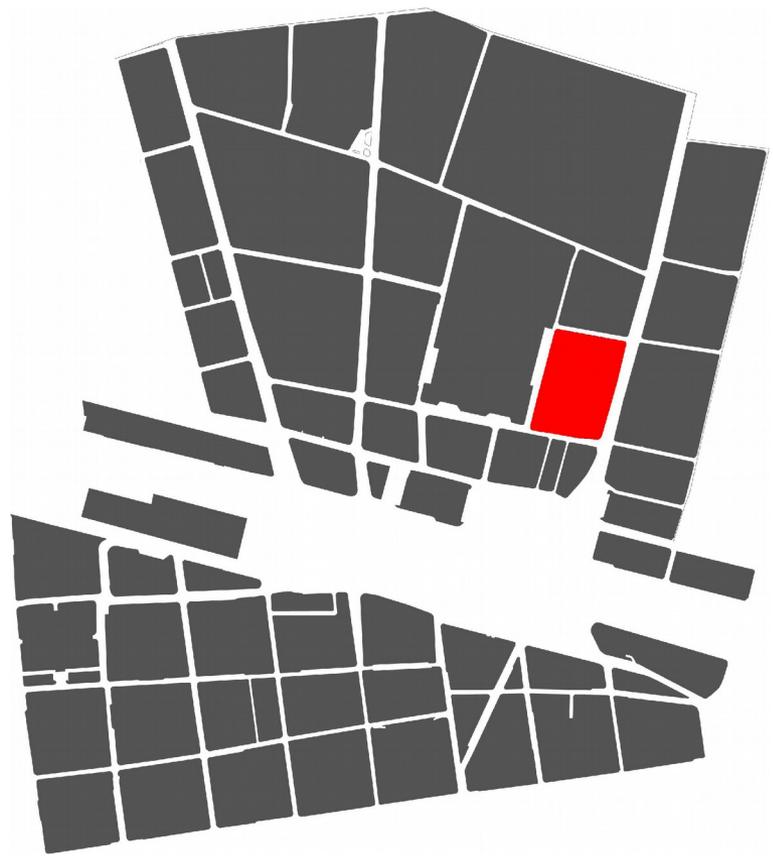
En 1972 se calculaba que más de ocho mil personas, entre locatarios, martilleros, consignatarios, cargadores y empleados, trabajaban en la Vega Central y más de sesenta mil individuos compraban a diario en este lugar .

En la década de los setenta y de los ochenta del siglo veinte concluyeron los remates municipales y se formó la Inmobiliaria Vega Central.



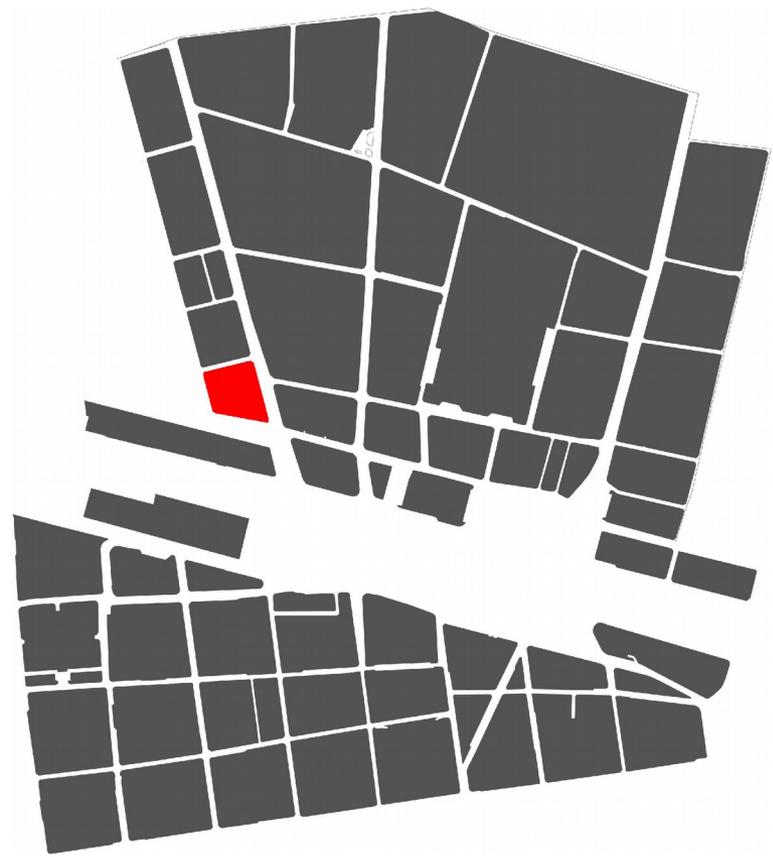
14.4 Iglesia de la Recoleta Franciscana

La actual ubicación de la Iglesia Recoleta Franciscana (Recoleta 220), corresponde a su emplazamiento original del siglo XVII, pese a los sucesivos terremotos que la destruyeron varias veces. Desde sus orígenes, esta Iglesia, inmersa en un área popular, constituyó un lugar de comunicación entre el mundo eclesiástico y los habitantes de la Chimba y Mapocho, bautizando con su nombre a una extensa zona que correspondía en ese entonces, a los extramuros urbanos



14.5 Parroquia Carmelita del niño Jesús de Praga

Fue construida entre 1916 y 1920 con los planos y la dirección del Sacerdote Rufo, de origen español, proyectador también de la Iglesia Carmelita de Chillán. Se dice, sin embargo, que su diseño de torre central puntiaguda escoltada por otras dos menores, se basaba en la hermosa pero desaparecida Iglesia del Carmen Alto, que se ubicaba desde mucho antes en el sector de Alameda Bernardo O'Higgins, por ahí por donde ahora se encuentra la bifurcación de las calles Diagonal Paraguay y Carmen.



14.6 Pérgola de la Flores y Mercado Tirso de Molina

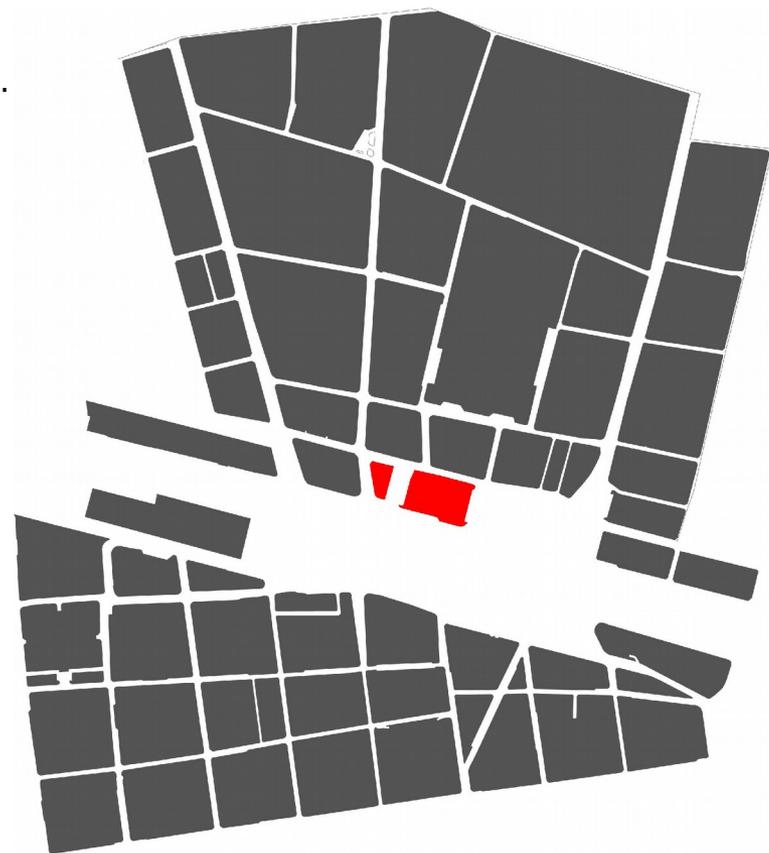
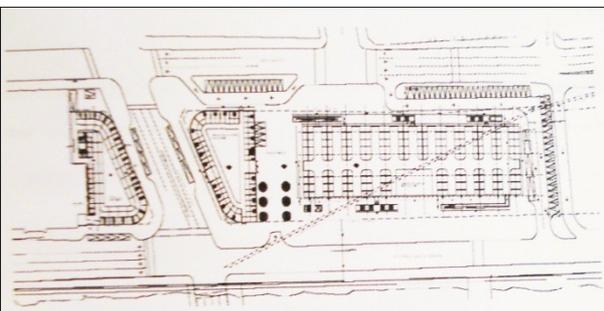
Data del año 1932. Venta de flores, y productos hortofrutícolas en una menor escala.

El proyecto consiste en la reposición total de los edificios de La Pérgola de las Flores Santa María y el Mercado Tirso de Molina, permitiendo la revitalización del sector con una obra de infraestructura moderna y eficiente.

La superficie total construida es de 7.549 m², con 9.500 m² de superficies exteriores y plazas.

El mercado de Abastos consiste en un edificio de 2 plantas, con cafeterías en la segunda a modo de patio de comidas típicas. Las circulaciones verticales son externas, manteniendo un eje central que comunicara el edificio con ambas pérgolas.

El proyecto esta a cargo de la oficina de arquitectos Iglesias Prat.



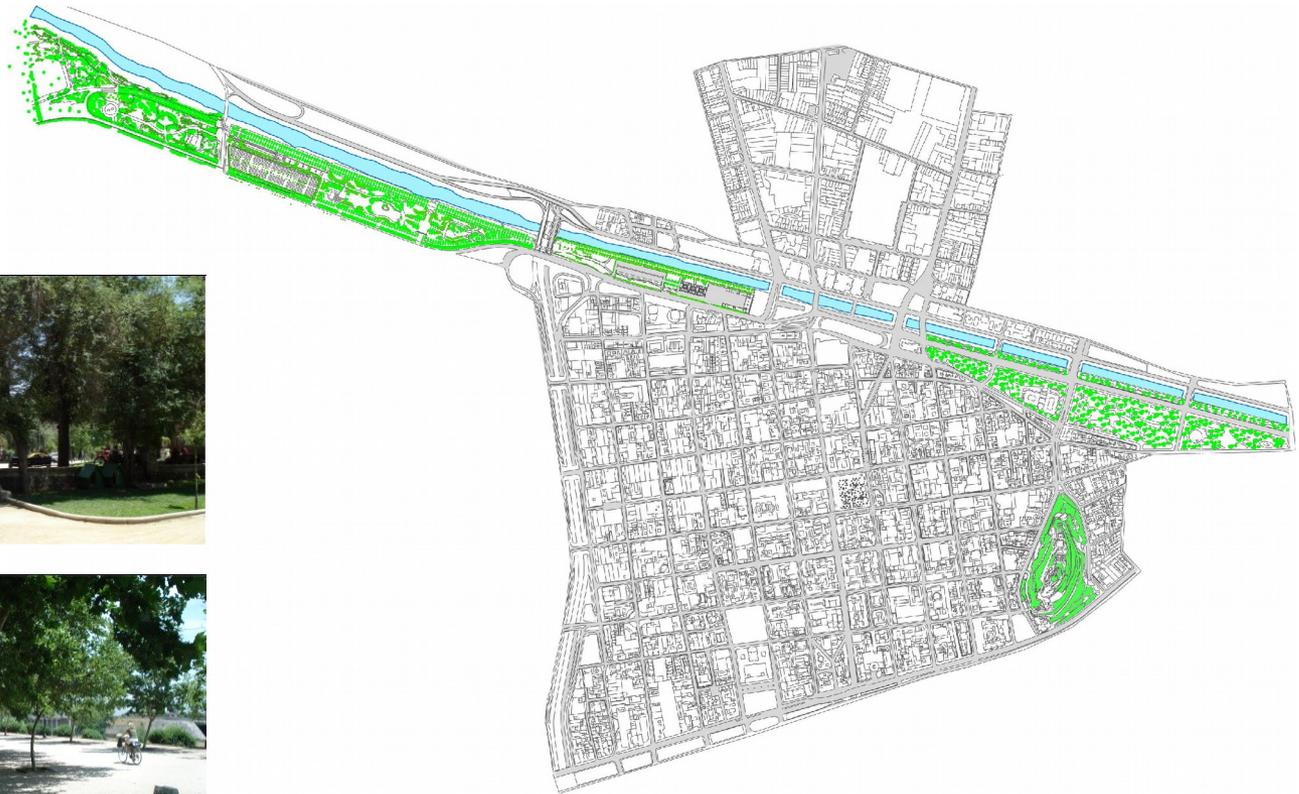
fuentes: MOP, Dirección de arquitectura metropolitana, presentación 2007

PROYECTO DE TÍTULO 2011

15. PATRIMONIOS DE VEGETACIÓN

En el lugar están ubicados 2 de los mas importantes Patrimonios de Vegetación de Santiago.

El Parque Forestal inaugurado para el centenario de la Republica, que cuenta con 170 hectáreas de extensión, y el Parque de Los Reyes, con 28 hectáreas de superficie que fue donado e inaugurado por los Reyes de España con motivo de los 500 años del descubrimiento de América. Encontrándose **distanciados uno de otro por 600 mts.**, esta desconexión se debe al irregular trazado de la Av. Cardenal Caro, y a la erradicación de 35 arboles de mas de 40 años de antigüedad, para la **construcción del estacionamiento subterráneo, que hizo retroceder al Parque Forestal.**



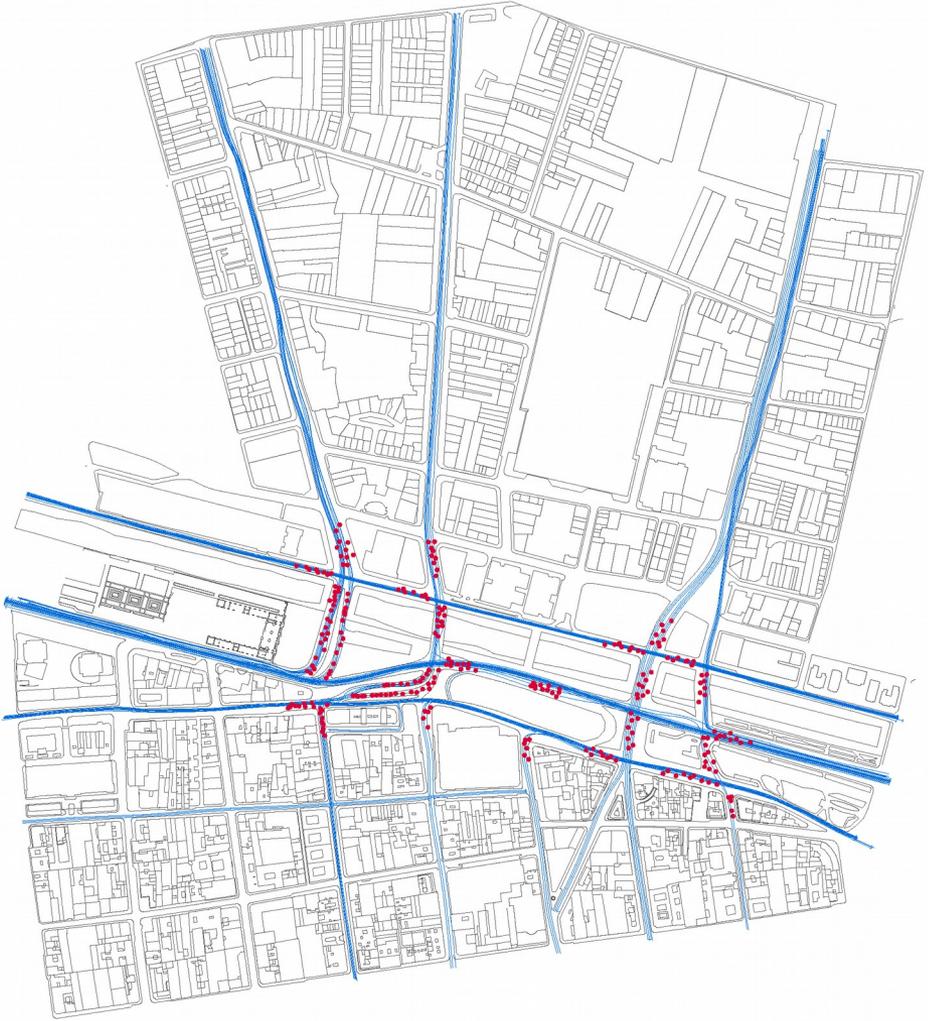
16. FLUJOS DE TRANSPORTE

16.1 Flujo vehicular:

Cumpliendo **un rol principalmente de transito**, el flujo vehicular **genera grandes impactos en la realidad del lugar**. Por una parte la **red vial es el principal elemento configurador de la morfología del lugar** y por toras es el **gran obstáculo entre el peatón y las aéreas destinadas para su uso**. En esta relación, ambos usuarios se ven perjudicados ya que se superponen en cruces poco fluidos y altamente congestionados.

16.2 Transporte Privado:

La conectividad Oriente-Poniente esta dada por la calles Cardenal Caro y la salida de la Costanera Norte hacia esta, y por la calle Ismael Valdés Vergara. La conectividad Norte-Sur esta marcada por el cruce del rio en los puntos de Recoleta, La Paz e Independencia.



16.3 Costanera Norte:

En este tramo la autopista Costanera Norte pasa por el nivel -10, bajo el cauce del cajón del río, teniendo la principal salida que conecta con el centro, trayendo una gran cantidad de flujos hacia los edificios de oficinas y estacionamiento subterráneos.



16.4 Transporte Público

Esta **compuesto por los 4 principales medios existentes en Santiago**, Transantiago, metro, taxis-colectivos y buses interurbanos, lo que en suma, convierten al lugar en una **estación de intercambio informal**.

Este se da de manera natural, más por las condiciones históricas y contextuales del lugar, que por la existencia de un soporte adecuado para la integración entre ellos y su relación con el peatón.

Pese a esto, la diversidad tanto de medios como de recorridos la que aporta de manera importante al dinamismo del sector, ya que genera gran parte del flujo peatonal.

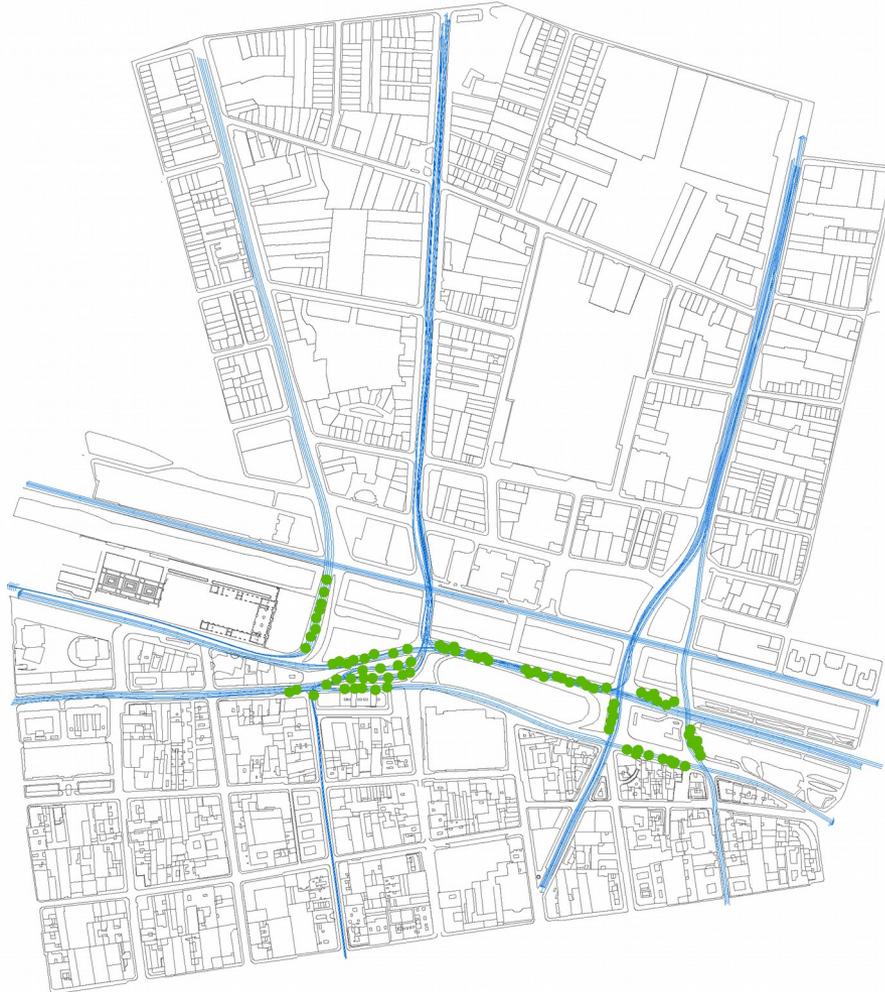
Las principales características de cada medio y sus requerimientos son:

16.4.1 Transantiago

9 troncales concurren en el lugar, 4 en el sentido Oriente-Poniente, y 5 en sentido Norte-Sur, que **comunican al centro con las comunas de Independencia y Recoleta.**

Cumple un rol alimentador y dispersador de los peatones. Se presenta principalmente en sentido Norte-Sur, con origen desde el norte por Avenida Independencia y Recoleta.

Los requerimientos de este flujo son principalmente, la integración con los otros medio y la existencia de infraestructura necesaria para la detención al recoger y dejar pasajeros.



16.4.2 Metro

La estación del metro Cal y Canto **funciona principalmente como estación de transbordo hacia otros sistemas de transporte.**

Esta **condición de estación de transbordo es una oportunidad** y uno de los factores que garantiza la intensidad de uso.

Actualmente el metro tiene un proyecto de realizar una nueva línea de metro que comunicara Ñuñoa con Independencia, y es en este punto donde va ir una de las estaciones de la línea 3, generando un aumento considerable de flujos, y potenciando la condición de estación de transbordo.

Informe encargado por el gobierno sugiere construcción conjunta con la línea Cerillos-Las Condes

Proyecto de Línea 3 Independencia-Irarrázaval consta de 17 estaciones

Sectra recomienda que la nueva ruta se construya en dos etapas y comience a funcionar después de la Línea 6 debido a que, a diferencia de la Línea 3, que descargará miles de pasajeros en la estación Universidad de Chile, la Línea 6 cumplirá en 2014 un rol crucial para descongestionar la Línea 1. La decisión final la tomará el nuevo gobierno.

ANTONIO VALENZUELA

UN TOTAL DE 17 ESTACIONES componen la nueva Línea 3, la cual desde 2009 por el gobierno para asegurar la red de Metro y así atender las demandas de Conchalí, Independencia y Napa, zonas que con la línea actual se ven con dificultades para acceder a la Línea 1. Cerillos Las Condes, viéndose perjudicados por su posición al estar con un trazo de ida y vuelta y separar tres barrios.

La nueva Línea 3, cuya definición final y construcción dependerá de la administración Pizarra, consta de 17,3 kilómetros distribuidos a través del eje Independencia, Riquelme, San Diego, Alameda e Irarrázaval (ver infografía).

Se trata de un proyecto de inversión, el cual que de la Línea 6, fueron estudiados en detalle por la Secretaría de Planeación de Transporte (Secta Madrugán), informe que, junto a otros encargados por Metro, sirvió de insumo para la decisión final sobre la línea a desarrollar por el nuevo gobierno de la ciudad.

De acuerdo al informe de Sectra, concluido en noviembre del 2009 y al que tiene acceso La Nación, la nueva línea se trata de un proyecto de inversión de 100 millones de dólares, pasando por el Hospital de Chile, el estadio Sano Lira, la zona de los Ingleses J.J. Azarín y San José, la Facultad de Medicina de la U. de Chile, la Vega Central y edificios de Santiago Cerillos Las Condes.

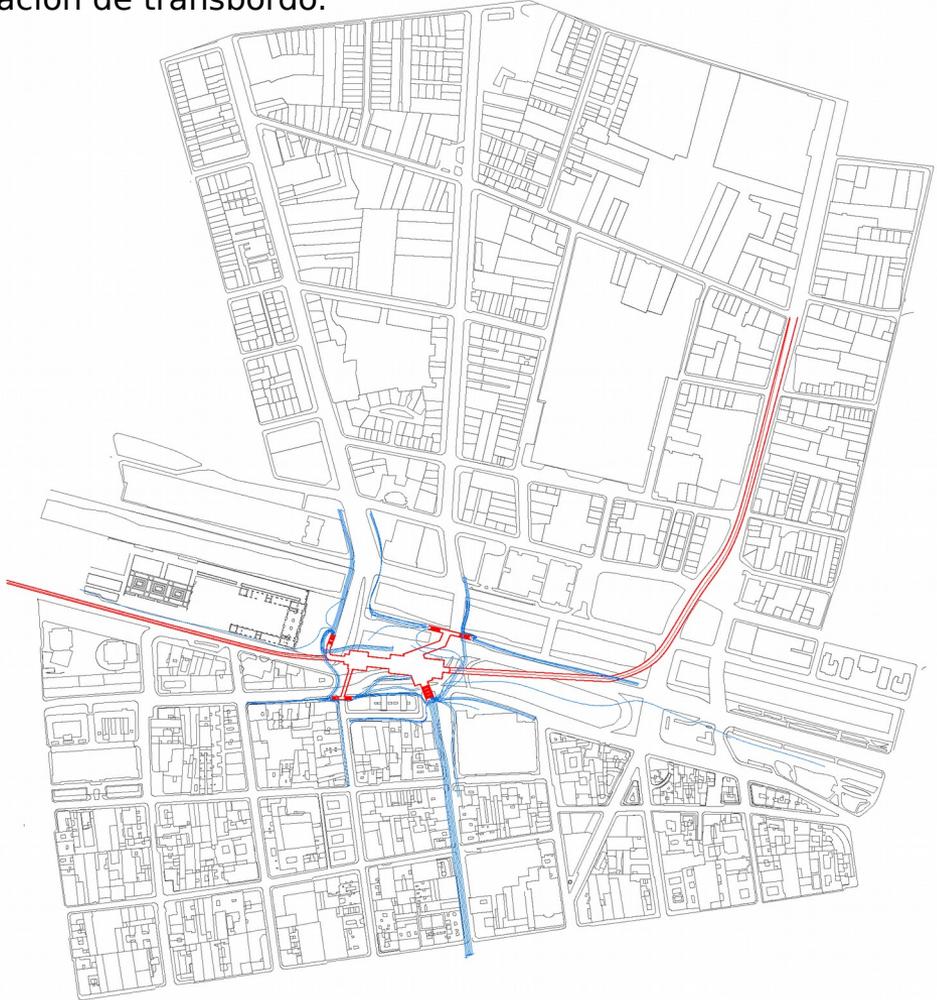
La Línea 3 se creará con las líneas 2, 3, 5, 6 y 4, a la altura de Cal y Canto, Alameda, Irarrázaval y Plaza España, respectivamente.

LÍNEA 6 VS. LÍNEA 3

A diferencia de la Línea 6, la cantidad de nuevo trazo es menor, más de mil millones de pesos, del cual se depende de la rentabilidad y beneficio social que ofrece la Línea 3 en su totalidad a la hora de construirse (10,2 millones de dólares versus 1,875 de la Línea 6).

En rigor, el estudio Cerillos Madrugán sugiere de una inversión cercana a los 500 mil millones de pesos, la cual Independencia Napa representa los 654 mil millones de pesos.

Finalmente, con respecto a la integración con Transantiago, en el informe también se ve la



16.4.3 Taxis-Colectivos

Existe también un importante paradero de colectivos con dirección hacia la zona norte de la ciudad, principalmente **hacia los nuevos polos de trabajo en comunas como Lampa, y trayendo una gran flujo de personas desde comunas como Quilicura y Huechuraba.**



16.4.4 Buses Interurbanos

En Av. La Paz, existe el terminal consolidado de buses, sin embargo en el barrio existen una serie de puntos en donde se ven **“buses piratas”**, estacionados al costado de las calles recogiendo gente, **generando una clara congestión con el resto de los medios de transporte existentes en el lugar.**



16.4.5 Estacionamiento Subterráneos

Existe un estacionamiento subterráneo privado de 2 niveles, de 300 estacionamientos, cuya capacidad se ve sobrepasada principalmente los fines de semana. Cuenta con una entrada y salida que no causan mayores problemas y funcionan con normalidad.



17.FLUJOS PEATONALES

El flujo peatonal es de altísima intensidad y tiene vocaciones diversas:

- **peatón que cruza entre un lado y el otro del río**
- **el peatón que esta por tomar o conectar o que proviene del transporte publico o privado**
- **el peatón de paseo** (asociado al Parque Forestal y Parque de Los Reyes),
- el peatón asociado al comercio**



CATASTRO FLUJOS PEATONALES

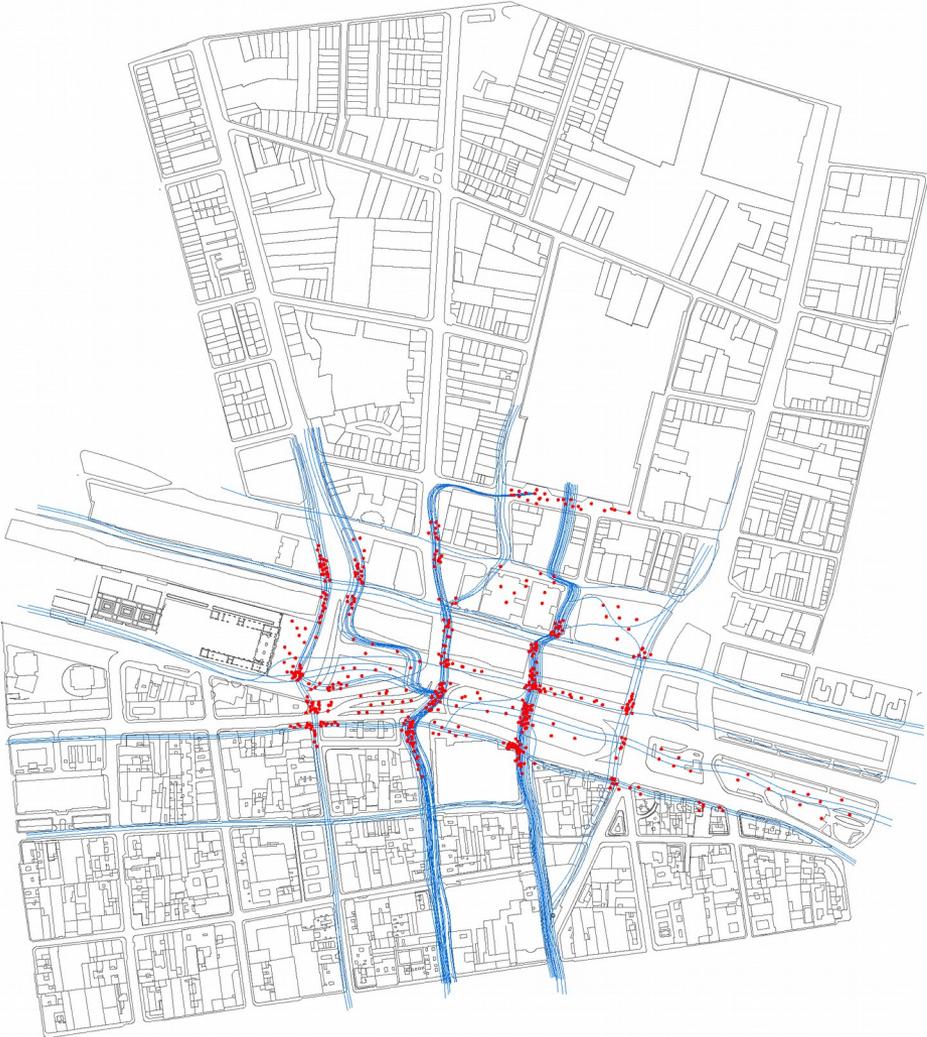
Al analizar de manera mas detallada los flujos peatonales, **se puede constatar la relevancia metropolitana del barrio, debido al gran volumen de personas que circulan a diario por el lugar.**

En el barrio circulan **120,7 persona x minuto** en horarios de flujo normal, para iguales condiciones en el centro de Santiago:

Paseo Ahumada: 117 pers. X min.

Paseo Estado: 149 pers. X min.

Estas cifras permiten comprender la importancia del barrio y de la intensidad de usuarios del lugar.



INDEPENDENCIA: PROMEDIO 41,3 PERS. X MIN.

LA PAZ: PROMEDIO 51,4 PERS. X MIN.

LOS CARROS: PROMEDIO 69,2 PERS. X MIN.

RECOLETA: PROMEDIO 40 PERS. X MIN.

Identificación de dos ejes

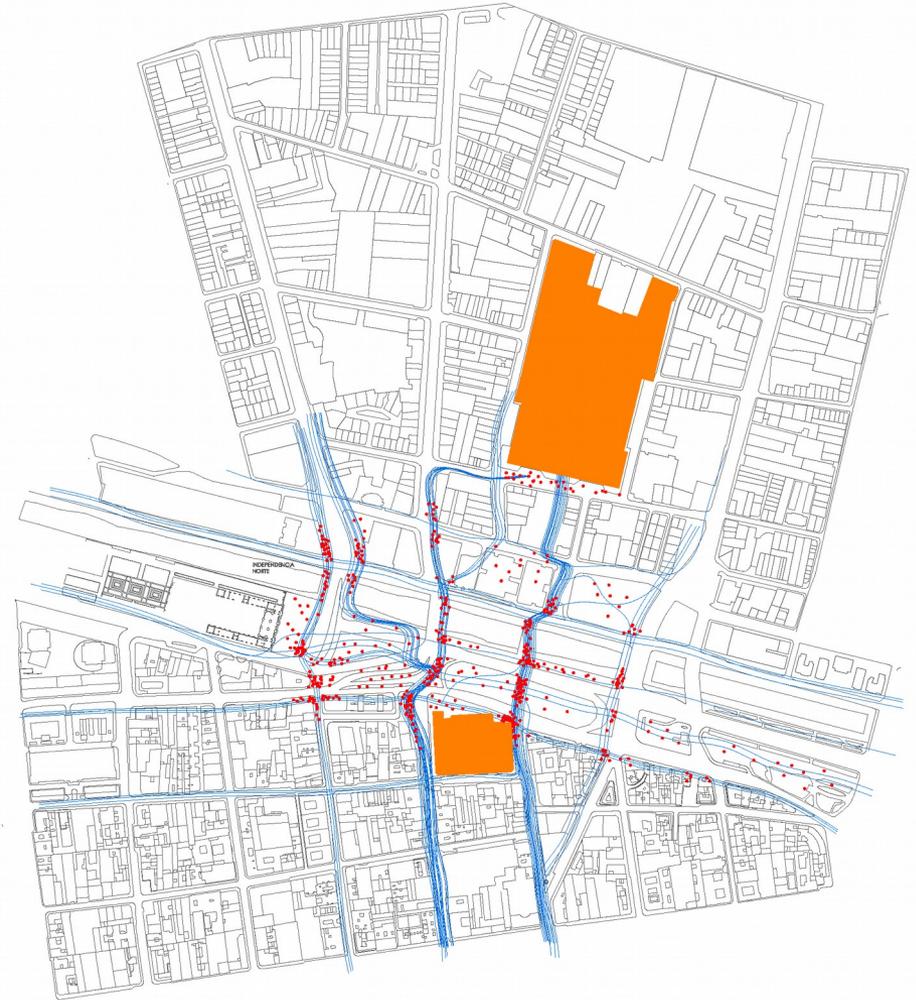
Eje transversal (norte-sur) y relevancia flujos peatonales

POLOS: MERCADO CENTRAL- LA VEGA CENTRAL= EJE COMERCIAL

El carácter del eje transversal se define por los flujos peatonales que atraviesan el cauce del río mediante la serie de puentes existentes: Puente Recoleta, Puente Independencia, Puente La Paz y **puente Los Carros**(prolongaciones de paseos céntricos).

Este último tiene un rol destacado en cuanto a la conexión peatonal entre riberas, siendo el preferido por los usuarios para comunicar las zonas del Mercado y la Vega. Es importante recalcar que este puente es patrimonio de la ciudad, pese a ello su estructura esta en muy malas condiciones.

El flujo es de cerca de **1.000.000 de personas al día**, lo que genera un “chorro” de gente que cruza el río, esto se **debe en gran medida al comercio** existente, lo que determina los usuarios del barrio, que son principalmente peatones con bolsas, carros, que van desde o hacia La Vega, Independencia, el centro o a los paraderos.



Eje longitudinal (oriente-poniente) y flujos vehiculares

El sentido oriente-poniente, los **flujos peatonales son menos relevantes e intensos, ya que la continuidad de los espacios queda interrumpida**, aquí se produce un salto entre los parques Forestal y Los Reyes, los cuales no logran conformar un espacio continuo.

En contraste este eje esta definido por la presencia del **rio Mapocho, elemento estructurante** de la ciudad, el que sin embargo, tiene una relación netamente funcional con el espacio publico mediante la conexión de las riberas por los puentes, quedando desvinculado del espacio publico.

Además al rio, se deben sumar los flujos vehiculares que lo acompañan a lo largo del cauce (**Av. Santa María, Cardenal Caro, Artesanos e Ismael Valdés Vergara**)

en conjunto configuran un mayor espesor divisor del eje NORTE-



18.COMERCIO: PRINCIPAL ATRACTIVO DEL BARRIO

La **conectividad a escala metropolitana permite gran afluencia de público al lugar**, lo que explica y retroalimenta el carácter del barrio.

Los usuarios vienen aquí en busca de la variedad y precios económicos de los productos ofrecidos, lo que mantiene vivo y activo el barrio y lo transforman en uno de los mas concurridos de Santiago.

Este comercio es principalmente de frutas, verduras y textiles y se organizan en zonas comerciales de escala metropolitana como patronato o las calles textiles de Independencia.

El comercio se desarrolla en locales de pequeña escala que pueden clasificarse de acuerdo al tamaño de agrupaciones y su “formalidad”, permitiendo establecer **3 categorías:** Comercio establecido, comercio blando y comercio ambulante.

El **comercio establecido** corresponde al que ocupa edificios que por su envergadura, importancia o tradición son parte fundamental del barrio y son polo de atracción para los compradores. Ej. La Vega y el Mercado Central.



El **comercio "blando"**, es aquel que ocupa edificios que pueden ser reconstruidos o removidos para mejorar el espacio publico. Como el Mercado Tirso de Molina que nace en la década del 70 como solución provisoria para juntar a los ambulantes del sector pero que aun permanecen; este mercado NO es un destino como lo son La Vega o el Mercado y esta muy deteriorado y gran parte de sus locales desocupados, siendo un foco de delincuencia y trafico de droga.

Sus principales actividades son feria libre y muy similar a la actividad de la Vega, lo que permite pensar en integrarlos a este centro comercial y **LOCALES DE COMIDA TRADICIONAL**, muy importantes, ya que en el proyecto del MOP para este mercado se contempla un edificio con 1 piso completo destinado a esta actividad.

Otro ejemplo de esta categoría es el perímetro de la calle Artesanos, configurado por construcciones antiguas que están subutilizadas como bodegaje o locales comerciales muy deteriorados, ofreciendo la posibilidad de restaurarlas en pro del turismo del barrio.



PROYECTO DE TÍTULO 2011



Finalmente, el **comercio ambulante**, se ubica en las cercanías de la Vega y el Mercado, en el puente Los Carros y en los puntos estratégicos de flujos peatonales, (paraderos, salidas de metro, cruces de calles, etc.), transformándose en obstáculo para el tránsito eficiente de peatones, ensuciando y desordenando el espacio público. Ej. Venta de frutas y verduras en esquina Independencia y Artesanos, venta de anticuchos en zonas de estacionamientos públicos y pérgolas, entre muchos otros.



Sistema Comercial

Este sistema se conforma a partir de 2 ejes. El principal es el generado a partir de la tensión existente entre la Vega Central en la ribera norte y el Mercado Central y la extensión de la actividad comercial hacia el centro a lo largo de las calles Puente y 21 de Mayo, generando un importante flujo peatonal a través del puente de Los Carros y de Av. La Paz.

El eje secundario es el que forma la sucesión de locales comerciales en la ribera sur a lo largo de Ismael Valdés Vergara y la calle Esmeralda principalmente, con una actividad si bien intensa a una escala mas local.



Acciones descentralizadas: ABANDONO Y DETRIORO DEL BARRIO

Con todo, a **pesar de la alta afluencia de público al barrio, Mapocho presenta un alto grado de deterioro tanto espacial como social** y el estado general del barrio esta marcado por la presencia de lugares abandonados, sucios e inseguros, que propician la delincuencia.

Así, los **asaltos y el trafico de drogas son los temas que mas preocupa a los usuarios del sector**, y quienes viven aquí son los principales problemas a solucionar para mejorar el barrio.

El temor de la población y los índices reales de delincuencia se pueden explicar principalmente desde 2 perspectivas.

En **primer lugar** la configuración espacial y social del barrio permite comprender las causas del temor, ya que no existen “rutas seguras”, hay baja intensidad de uso en el lugar como espacio publico y presenta mala calidad



(9) Según la Fundación Paz Ciudadana y CPTED (crime prevention through enviromental design), existen patrones de diseño que se deben seguir para generar espacios publico seguros y en el lugar estudiado no se cumplen.



Focos trafico de drogas

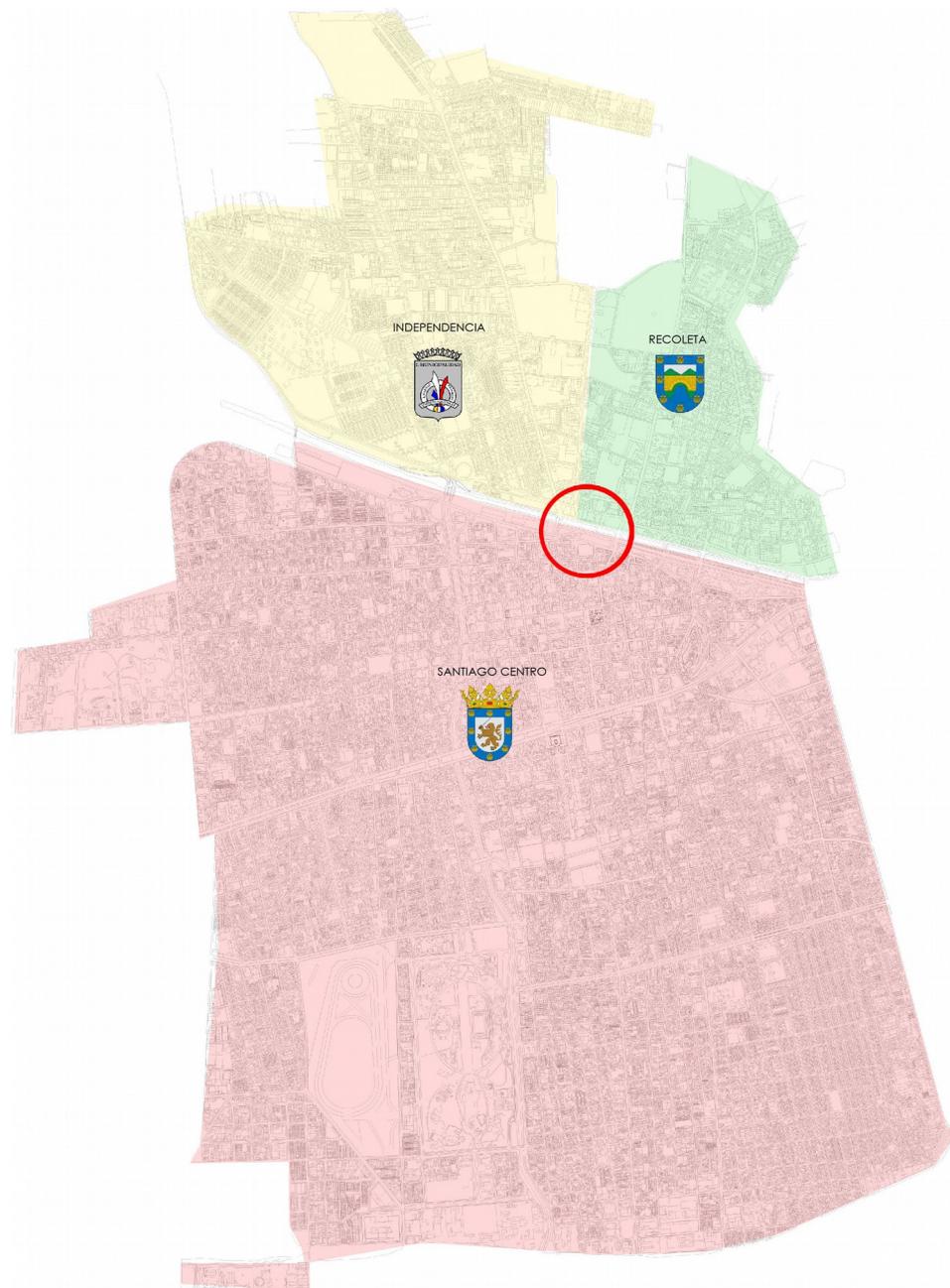
Este foco tiene relación con los sitios eriazos, abandonados, y el Mercado Tirso de Molina, que por su configuración favorece la delincuencia.



Focos de delincuencia

Relacionados en gran medida a los puntos de detención obligada de peatones (semáforos) y aglomeraciones peatonales.

A su vez, el deterioro del barrio se puede explicar en parte por la **multiplicidad de actores que intervienen en la toma de decisiones para el barrio**: Cualquier intervención que se realice debe responder en primer lugar a **3 municipios** que configuran el barrio (Recoleta, Independencia y Santiago), además, a diversos departamentos del gobierno por ser un barrio de interés histórico, cultural y patrimonial y finalmente a los diversos comerciantes que trabajan en el sector, dificultando la toma de decisiones integrales ya que muchas veces existen conflictos de interés entre ellos, lo que se traduce en intervenciones o propuestas inconexas o bien, en ideas y proyectos que se ven truncados, generando un barrio compuesto por fragmentos que no dialogan entre si y por lo tanto significan un deterioro exponente para el barrio



19. ARTICULACIONES DE REDES Y TERRITORIO

“El sitio a la luz de los conceptos “

Si se analiza el área de intervención de acuerdo a los conceptos planteados anteriormente (**infraestructura y espacio público**), es posible darse cuenta que gran parte del deterioro observado se explica a través de las características del espacio público.

Este aparece como el resultado de los límites impuestos por el ámbito de lo fijado, pero principalmente por los que define la infraestructura de transporte, la que, en una serie de operaciones llevadas a cabo a lo largo de la historia del lugar, ha dado paso a una superposición de capas que determinan las posibles relaciones entre superficie e infraestructura.

“En estos momentos, donde la excesiva acumulación de intercambio ya predomina, que las posibilidades de diseño emergen, abriendo posibilidades para espacio público y otros paisajes programados que pueden ocupar estos sitios con actividades y eventos distintos de los que se pretendía inicialmente. Estos son paisajes-parasito los que tanto reaccionan ante y explotan la acumulación territorial existente” .(10)

Para integrar estos conceptos generales a las realidades del sitio, éste será analizado de acuerdo a algunas de las “Articulaciones de Redes y territorio” que plantea Clare Lyster.

(10) Lyster, Clare. Landscape of Exchange: Re-articulating Site, The Landscape Urbanism Reader. P.A. Press, NY, 2006.

19.1 Sitios de Colisión

(Collisive Sities): "...territorio que permite máxima movilidad así como también una amplificación del intercambio a través de otras redes, o sea territorio que facilita la interacción o la "alta colisión". Estos comúnmente coinciden con condiciones preexistentes del territorio, como infraestructura, rasgos geográficos, recursos naturales y programa, en otras palabras, esto es que reconfiguran y magnetizan la topografía existente..."

La magnitud de los flujos, la complejidad de las redes existentes y la alta tasa de intercambio comercial realizado en el lugar, hacen de éste un "sitio de colisión", altamente dinámico. Sin embargo, el alto grado de deterioro asociado a la congestión y al desarrollo de usos no deseados, a limitado el potencial de desarrollo. Se desprende entonces que esta articulación plantea la necesidad de crear sistemas eficientes para provocar las sinergias asociadas a estos sitios.

19.2 Acumulación de superficies

(Surface Accumulation): "... espacio publico que negocia con la complejidad de la infraestructura urbana, como estacionamientos subterráneos, sus sistemas de iluminación y drenaje, las distintas capas de tierra presentes en su masa y los programas de la superficie que están sobre el..."

Esta perspectiva permite analizar la relación entre los sistemas existentes. En este caso, ésta es prácticamente nula, ya que cada uno funciona como capa independiente. Se desprende la necesidad de establecer una relación mas directa en algunos casos y mas mediada en otros, poniendo particular énfasis en el tratamiento de la superficie y en la expresión que cada sistema tiene en ella.

19.3 Geografías Débiles

(Weak Geographies): "... en una ecología contemporánea de intercambio comercial , el éxito esta determinado por la eficiencia y optimización del proceso de las entrega(ya no en la entrega misma). De esta forma, se intenta minimizar cualquier ajuste o transferencia den la ruta, puesto que son considerador momentos débiles o porosos dentro de la red..."

Bajo esta perspectiva, el lugar, de acuerdo a lo ya expuesto en el punto 19.1, es en su totalidad, un punto débil de la red a escala metropolitana, ya que es un punto de intercambio de miles de personas diariamente, de un medio a otro, y de una actividad a otra, pero que aun no cuenta con las condiciones físicas adecuadas para lograr articular estos medios de manera eficiente y fluida, produciendo filtraciones en el proceso. Es en estos puntos donde la detención, el ajuste o el intercambio son necesarios, ya sea dentro de una misma actividad o de ésta en relación a otra, donde se abren posibilidades de diseño.

20. OPORTUNIDADES

Los antecedentes analizados hasta este punto nos permiten reconocer la potencia latente del barrio Mapocho, ya que presenta una serie de atributos que le dan características únicas dentro de la ciudad. Dentro de esto, es relevante destacar 3 OPORTUNIDADES que abren caminos para estrategias de intervención:

20.1 Existencia de un gran vacío central

Como punto neurálgico del barrio Mapocho que acoge diversas actividades (transporte + comercio + ocio), a modo de gran centralidad articuladora, esto permite repensar el barrio como un espacio emblemático para Santiago que cobre relevancia metropolitana en cuanto a un nuevo centro urbano y que se integre a la trama urbana.

20.2 Presencia de un estrato subterráneo desvinculado de la superficie:

El lugar presenta una vida en el subsuelo, el metro, la costanera norte y el nivel del río Mapocho; actualmente está desvinculado de la superficie y puede ser pensado como una capa posible de integrar a la superficie como espacio público, manteniendo así el vacío urbano que caracteriza el lugar.

20.3 Presencia del río como eje estructural y plan de limpieza de aguas:

Si bien el río Mapocho es un elemento geográfico que estructura el lugar, el plan de limpieza de aguas permitirá reintegrar este elemento con presencia urbana, revalorando el lugar y la relación del espacio público con este elemento geográfico con presencia metropolitana.



21. PROBLEMÁTICA: DISCONTINUIDADES Y FRAGMENTACIÓN

Por otra parte, el barrio presenta una serie de aspectos que no le permitan desarrollarse y configurar el lugar como un centro urbano de relevancia metropolitana:

Los principales problemas detectados que impiden configurar el vacío urbano del barrio Mapocho como centro urbano relevante son:

21.1 Discontinuidad de ejes principales (NS Y OP):

Si bien el lugar se comprende como el cruce de los ejes analizados, la realidad es que estos están divididos en FRAGMENTOS DESARTICULADOS que no permiten la continuidad de los flujos ni del espacio.

21.2 Desvinculación con perímetro y polos:

Así, al aparecer los ejes discontinuos, el vacío urbano es un lugar sin continuidad de áreas verde, espacios públicos, tramas urbanas ni de la geografía, con lo que pierde potencia y oportunidades.

21.3 Se privilegian los flujos vehiculares:

Por otro lado, pese a ser los peatones quienes mantienen activo el lugar, las intervenciones realizadas en el último tiempo han privilegiado los flujos vehiculares sobre los peatonales.

Esto, se traduce en la dificultad para el desplazamiento de los flujos tanto peatonales como vehiculares, ya que se produce un “choque” de ambos por encontrarse en un mismo nivel generando detenciones obligadas para ambos, constituyendo cruces poco eficientes y peligrosos.

21.4 La configuración espacial del lugar genera problemas de seguridad y temor en la población:

Finalmente, los 3 aspectos anteriores, sumados al estado de deterioro y abandono general del lugar, generan una fuerte preocupación y sensación de inseguridad por parte de los usuarios del lugar, siendo estos los aspectos. Ej. Mercado Tirso de Molina y estacionamientos en superficie.

21.5 Desconexión y desvinculación elementos de transporte publico:

El barrio consta con todos los medios de transporte publico, existe una especie de estación de transferencia de medios la cual surgió espontáneamente a lo largo del tiempo para satisfacer las necesidades de los usuarios, sin embargo no existe un orden o una vinculación entre estos, mas bien cada uno funciona por su propio lado.



A modo de resumen:

Con todo estos antecedentes, al haber analizado las características propias del barrio y superponer ejes analizados, se puede establecer que EL LUGAR PRESENTA TODAS LAS CARACTERIZTICAS NECESARIAS PARA CONFIGURAR UN CENTRO URBANO DE IMPORTANCIA METROPOLITANA (polos atractores, alto flujo de usuarios, excelente accesibilidad, etc.), sin embargo, el lugar, no alcanza a configurar una centralidad unitaria debido a su configuración espacial actual, PERDIENDO POTENCIA METROPOLITANA.