

La Corporación de Mejoramiento Urbano, con ocasión de la organización en Chile de la Exposición Internacional de la Vivienda y con el patrocinio de la Secretaría General de Gobierno y de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA), llamó a un Concurso Internacional de Ideas para la Remodelación de un Sector en el Centro del área metropolitana de la ciudad de Santiago, Chile.

El terreno materia del concurso, comprende un sector de 16 manzanas del área céntrica ubicada entre las calles Agustinas, Almirante Barroso, Santo Domingo y Amunátegui, adyacentes a la Avenida Norte-Sur en ejecución.

El Jurado Internacional de este Concurso se constituyó oficialmente en Santiago, el día 10 de Agosto en curso y estuvo compuesto por los siguientes miembros:

Jorge Wong	—Presidente del Jurado
Moisés Bedrack	—Vicepresidente del Jurado
Héctor Valdés	—De Chile
Aldo Van Eyck	—De Holanda
Antonio Quintana	—De Cuba
Santiago Agurto	—De Perú
Marcos Vinograd	—De Argentina
Miguel Lawner	—De Chile (Suplente)
María Rosa Giuliano	—Directora del Concurso

El jurado debió calificar un total de 87 proyectos entregados por concursantes de 25 países del mundo, de entre los 37 países inscritos originalmente. El resultado obtenido con la concurrencia de estos 25 países ha sido considerado por el Gobierno de Chile como una muestra de solidaridad internacional a la convocatoria del Concurso y a nuestro país, dada la calidad y el número de los trabajos presentados.

Fue un concurso de ideas para la remodelación de un sector del Area Central Santiago, en los momentos en que el actual Gobierno de Chile plantea, en su programa, que la presente etapa constituye un período de cambios estructurales, que configuran las bases de una futura sociedad socialista.

Este sector del Area Central constituye una zona mixta de transición entre la máxima concentración de los servicios en el resto del Centro Metropolitano y sectores habitacionales actualmente en estado de deterioro que serán recuperados para las funciones urbanas.

En esta área está en ejecución la autopista Norte-Sur que incluye la línea 2 del ferrocarril Metropolitano. Como esta obra es a tajo abierto y bajo nivel, produce un corte en la continuidad urbana y fue condición del Concurso dar una solución que integre espacialmente los sectores a ambos lados de esta vía.

El área del Concurso es una ampliación de los servicios metropolitanos del Centro, además de una nueva zona habitacional de alta densidad. Esta razón implica resolver adecuadamente la circulación peatonal, la dotación de áreas verdes, equipamiento local y estacionamiento. El nivel local y el metropolitano deben estar debidamente relacionados, funcional y espacialmente.

El área motivo del Concurso será el punto de partida para una renovación urbana de mayor alcance. Se esperaron soluciones que ofrecieran con la adecuación conveniente a las circunstancias particulares, los principios generales susceptibles de ser desarrollados en otros sectores de la ciudad.

La exigencia de construcción por etapas del proyecto hace necesario examinar las facilidades de adaptación a modificaciones sugeridas por la experiencia de construcción y uso, como así mismo, a la factibilidad económica y técnica.

El carácter de concurso de ideas a ser desarrolladas y sumado a referencias explícitas del Ente Promotor, así como a las formas naturales de desarrollo de este tipo de proyectos, hace necesario examinar la posibilidad de inserción de varios equipos de arquitectos en los trabajos de desarrollo de la idea original y que esta inserción resulte una posibilidad de aporte y mejora a la idea propuesta.

concurso internacional  
concours international  
international competition

# AREA DE REMODELACION EN EL CENTRO DE SANTIAGO. CHILE AIRE DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU CENTRE DE SANTIAGO. CHILE REDEVELOPEMENT AREA IN DOWNTOWN SANTIAGO. CHILE

## CRITERIOS DE EVALUACION

1) Correspondencia de la idea presentada con el contenido general de las Bases. Carácter de la organización del espacio y formas del ordenamiento de las actividades, de la integración social.

2) Relaciones con el resto del Area Central Metropolitana y con la ciudad de Santiago en general.

3) Sistema de movimientos.

3.1. Vehicular.

3.1.1 Público. Pasajeros y Mercaderías.

3.1.2 Privado. Pasajeros y Mercaderías.

Sobre ruedas y sobre riel.

3.2 Peatonal.

3.2.1 Interno al área.

3.2.2 Conexiones con el exterior del área.

Análisis concreto de la vialidad motorizada y del tránsito peatonal, organización de los estacionamientos, esquemas de los abastecimientos. Las estaciones del metro hacia el interior y hacia el exterior del área.

4) Organización del programa y sistema urbano propuesto.

4.1 Vivienda.

4.1.1 Niveles de asociación. Posibilidades de una organización espacial adecuada a la conformación de lugares públicos, semipúblicos y privados.

4.1.2 Confort habitacional: aislamiento, protección del ruido ambiental, contaminación del aire, etc.

4.1.3 Tecnología: factibilidad.

4.1.4 Posibilidad de adecuación de la proposición a su extensión hacia el resto del Centro Metropolitano.

4.2 Servicios.

4.2.1 Sus relaciones con los niveles de asociación en las viviendas y con los requerimientos de la escala metropolitana.

4.2.2 Organización de los servicios como elementos estructurantes de los espacios públicos y semipúblicos así como del tránsito peatonal y vehicular.

4.2.3 Tecnología: factibilidad.

5) Utilización del terreno natural.

5.1 Relaciones con las edificaciones existentes.

5.2 Creación de áreas libres y sus relaciones con el entorno inmediato.

5.3 Propuesta frente al impacto de la Avenida Norte-Sur en el Area del Concurso.

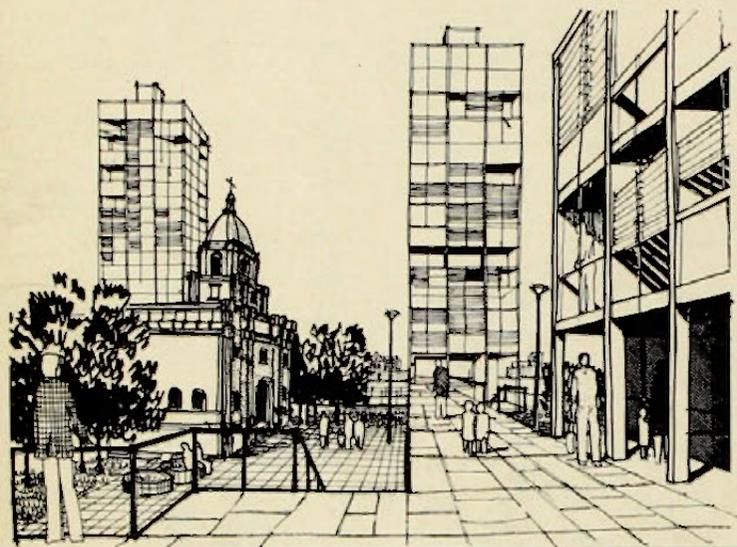
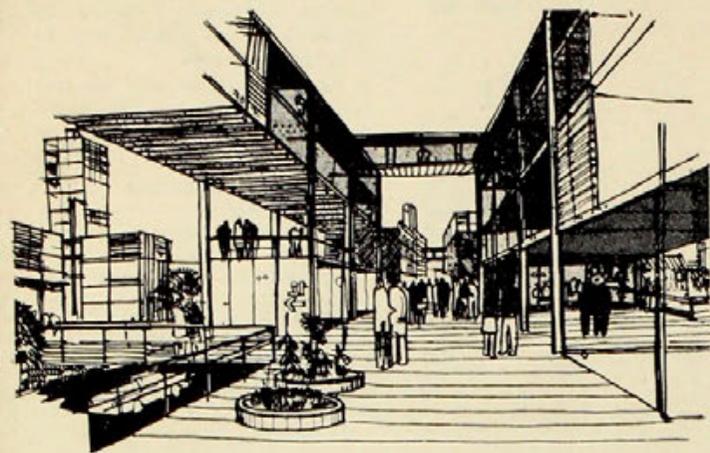
6) Factibilidad global.

6.1 Racionalidad económica-financiera de la idea.

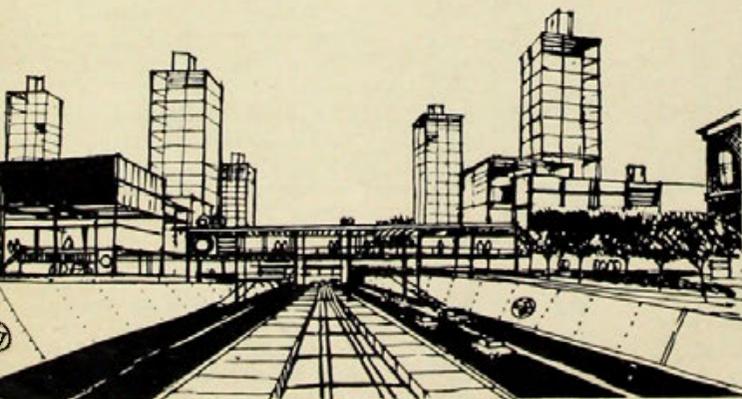
6.2 Facilidad de la propuesta para aceptar modificaciones impuestas por la experiencia del uso.

6.3 Posibilidades que ofrece como organización de la acción simultánea o sucesiva de diversos tipos de trabajo.

6.4 Adecuación a la materialización en etapas, o parcial, del proyecto.



**PRIMER PREMIO**  
 Proyecto N.º Clave 203/A-1837  
 País de Origen: Argentina  
 Autores - Arquitectos:  
 Enrique D. Barés  
 Santiago F. Bó  
 Tomás Q. García  
 Roberto S. Germani  
 Emilio Sessa  
 Asesores: Ingenieros,  
 Jaime Lande  
 Víctor Testoni



El Jurado estimó que este proyecto, aunque no entregue un aporte renovador y estimulante, cumple en grado satisfactorio con los propósitos y el contenido general de las bases, al establecer una acertada integración del conjunto al área metropolitana y otros sectores urbanos, así como una positiva respuesta a la aspiración del Promotor de que el Proyecto exprese un tipo de integración social que supere el nivel de las fórmulas empleadas hasta hoy en el país.

El Proyecto se estructura en cuatro supermanzanas o unidades de barrio, las que están separadas en el sentido Norte-Sur por el Metro y en el sentido Este-Oeste por las penetraciones del comercio y servicio metropolitano, el mismo que se distribuye a lo largo de las vías vehiculares Agustinas, Compañía y Santo Domingo. El Proyecto propone que este mismo tipo de organización de los servicios metropolitanos se adopte para toda la zona comprendida entre el Mapocho, la Alameda, el Cerro Santa Lucía y la Avenida Brasil.

Dentro de este planteamiento se propone la erradicación del tránsito vehicular de todo el centro de Santiago, el que sería servido desde su periferia mediante un anillo que permitiría que los peatones caminarán como máximo tres o cuatro cuadras para alcanzar cualquier punto del sector encerrado por dicho esquema circulatorio. Se propone igualmente la creación de algunas áreas libres para revitalizar el centro, usando zonas actualmente baldías y/u ocupadas por edificaciones de baja densidad y en mal estado. Se propone también la remodelación de las áreas aledañas a la Avenida Norte-Sur, mediante la aplicación del sistema a dichas áreas. Se consideró razonable la propuesta y factible la posibilidad de repetir la unidad de barrio autosuficiente, la que, por sus características, podría implantarse prácticamente en cualquiera zona de la ciudad.

Respecto al diseño urbano del proyecto, se consideró que las unidades de barrio están bien planteadas, pero que el tratamiento de las zonas de servicio metropolitano, situadas de Este a Oeste, no expresa correctamente la diferencia que existe entre el carácter de las calles Amunátegui y Almirante Barroso; la primera situada en el límite de la zona céntrica de Santiago y la segunda en la zona residencial que se extiende hacia el Oeste de la Avenida Norte Sur. Igualmente, se consideró que la localización de todos los servicios metropolitanos, culturales, financieros, administrativos, profesionales, comerciales, etc., en el mismo tipo de edificios, y su ubicación a lo largo de las calles Santo Domingo, Compañía y Agustinas, esparce inconvenientemente dichos servicios e impide que se logren espacios urbanos de mayor escala y se cree un centro cívico-comercial de importancia y categoría.

La red de circulación vehicular que se propone, es correcta en los que se refiere a las vías principales que atraviesan el sector en ambos sentidos, mercediendo en cambio una franca objeción su trama secundaria destinada al acceso, servicio y estacionamiento locales, que contiene un exceso de calles, con posibilidad de que se produzca en ellas un tránsito extraño al sector, atentando así contra el uso peatonal del suelo. Se propone además una red de circulaciones peatonales elevadas, a niveles +3 y +5.60 metros, que logra unir e integrar satisfactoriamente todo el conjunto y dar fácil acceso a las estaciones del Metro. Sin embargo, aunque los dos planos de circulaciones peatonales se vinculan físicamente por medio de escaleras y ascensores, no se relacionan arquitectónica y espacialmente entre sí. Igualmente, se considera que la red peatonal carece de espacios que provoquen el contacto y la reunión de los habitantes, produciendo una apropiada asociación comunal.

En el planeamiento del Proyecto se consideró debidamente la

presencia de los edificios existentes y se logra, con todo éxito, la integración de los mismos a la estructura urbana propuesta. Cabe también destacar, que el Proyecto, por su volumetría y la disposición de sus espacios abiertos, se integra grata y fácilmente con las zonas aledañas.

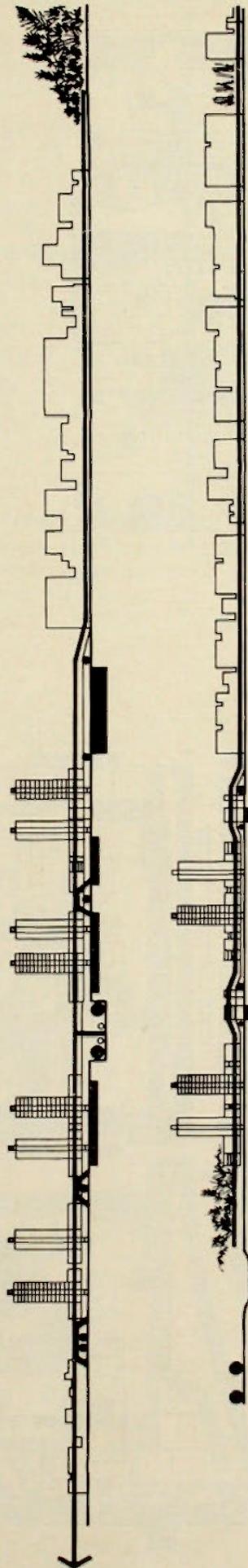
La vivienda se organiza agradablemente en las cuatro unidades que se proponen, quedando bien relacionada con el equipamiento metropolitano y satisfactoriamente servida por la red vehicular. En cada unidad de barrio se logra un conjunto interesante y dotado de las facilidades y servicios de tipo comunal necesarios, los que se sitúan a lo largo de la red peatonal elevada. Las unidades de vivienda se desarrollan en torres de 20 pisos y edificios de 5 pisos de altura. Esta combinación de torres y edificios de baja altura es uno de los aspectos más positivos del Proyecto, pues permite formar espacios amenos y relacionar las torres entre sí, a pesar de que la diferencia de alturas es demasiado grande y el uso del mismo número de pisos para todas las torres resulta algo monótono. Se consideró que hace falta la formación de espacios comunales mejor definidos, así como una más clara propuesta del uso de los jardines y espacios abiertos del nivel natural del terreno y la integración del mismo con la circulación peatonal elevada. El partido arquitectónico y las dimensiones de los distintos tipos de vivienda son acertados, así como sus condiciones generales de habitabilidad y posibilidades constructivas.

En cuanto a la factibilidad de este Proyecto, la apreciación del Jurado fue que ella es positiva. La edificación propuesta para los distintos tipos de edificios es realizable con la actual tecnología chilena y su costo se puede estimar como normal, por cuanto las soluciones constructivas son usuales y por no requerirse de muchas áreas techadas destinadas a funciones de segundo orden.

El Proyecto, constituido por una variedad de unidades separadas, puede materializarse por etapas y aceptar las modificaciones posteriores que la experiencia pueda recomendar. Asimismo, se presta para que en su desarrollo participen diferentes equipos de proyectistas.

El Jurado consideró conveniente que se lleven a cabo algunas modificaciones en el diseño del Proyecto, las que contribuirían a su perfeccionamiento. Las recomendaciones son las siguientes:

- 1) Mejorar los espacios urbanos propuestos, aumentando el tamaño de ellos para jerarquizarlos debidamente y permitir que se lleven a cabo, en forma adecuada las relaciones comunales y sociales de todo nivel.
- 2) Concentrar algunos de los elementos del servicio metropolitano, a fin de crear un polo de atracción dentro del proyecto.
- 3) Vincular arquitectónicamente, no sólo físicamente, la red peatonal elevada con el nivel natural del terreno, de manera que se lleve a cabo una real y agradable integración entre las diferentes tramas de circulación peatonal.
- 4) Crear en dicha red elevada los espacios necesarios para que se produzca la vinculación social que es de desear. Igualmente, deben crearse dichos lugares en las torres habitacionales, dado que la población de las mismas requiere imprescindiblemente de las citadas facilidades.
- 5) Simplificar la trama de circulación vehicular de servicio, de manera de permitir un mejor y más intenso uso del suelo en actividades recreacionales.
- 6) Aumentar los tipos de viviendas ofrecidos, con la finalidad de proporcionar una gama más rica y variada de posibilidades habitacionales.
- 7) Introducir una mayor variedad en las alturas de edificación habitacional para conformar espacios más variados y amenos. Esta recomendación es válida para las torres y los edificios de menor altura, cuya número, inclusive, debería ser más significativo.



La ciudad, ámbito físico albergante de una vida cotidiana integrada, debe garantizar:

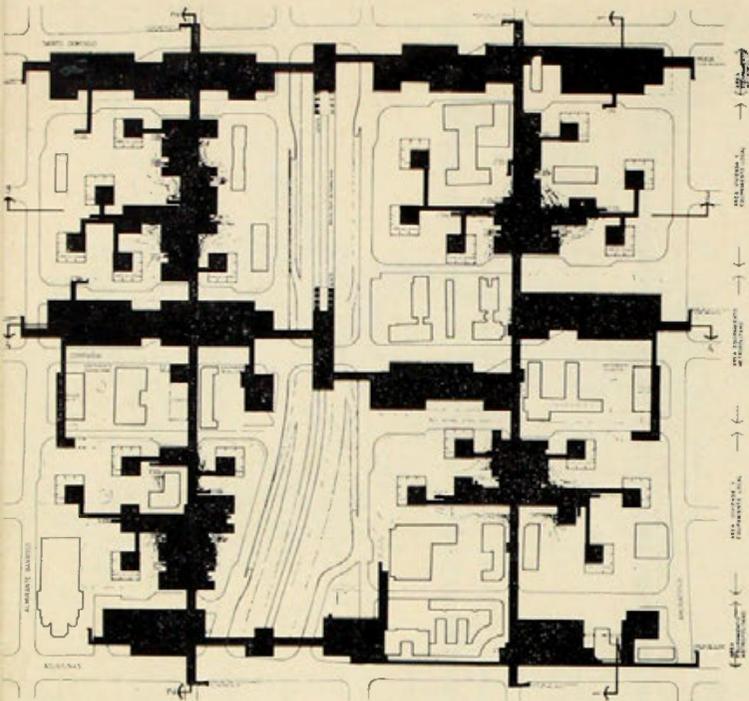
- Contenido urbano vital e intensidad de uso en todas sus partes.
- Que las actividades urbanas puedan extenderse vitalizando nuevos barrios.
- Que el individuo, protagonista principal de la ciudad recupere su condición natural de "hombre peatón" desarrollando sus movimientos sin interferencia.
- Que el esparcimiento y el ocio, sean como el trabajo, parte de la vida cotidiana.

Para ellos la ciudad debe ofrecer:

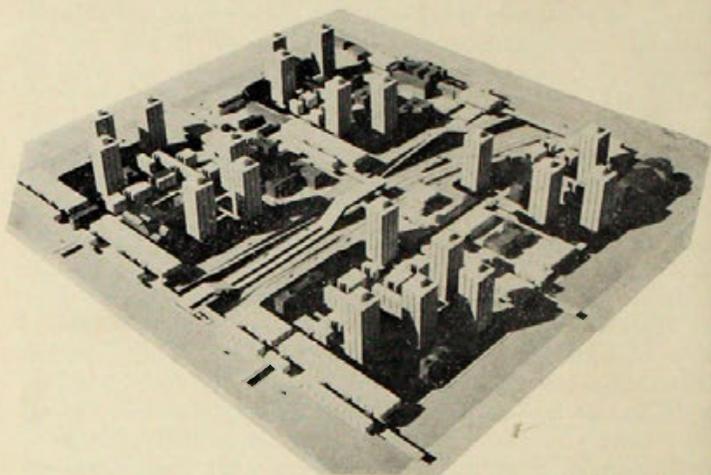
- Una nueva estructura urbana, capaz de transformar el sistema funcional y formal del centro.
- Coexistencia de distintas tipologías formales, dentro de un ámbito arquitectónico unitario y múltiple.
- Nuevas experiencias visuales, ámbitos contrastantes, situaciones diferenciales.
- Espacios construidos en permanente interrelación con espacios naturales.

Se Propone:

- Conservar y revitalizar el centro histórico, en un proceso que tienda a su total peatonalización.
- Generar, en sus áreas adyacentes, la nueva estructura urbana que canalice el crecimiento del Centro Metropolitano, incorporando las nuevas densidades habitacionales previstas.

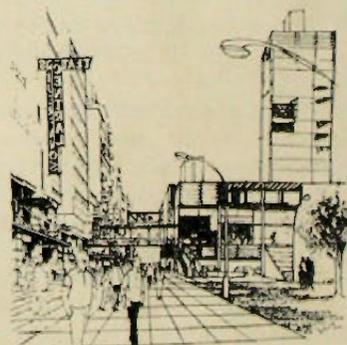
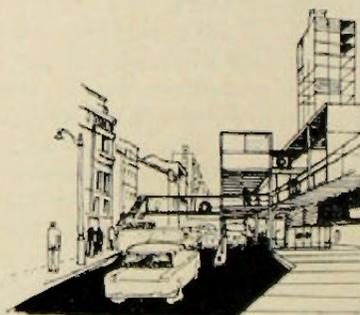
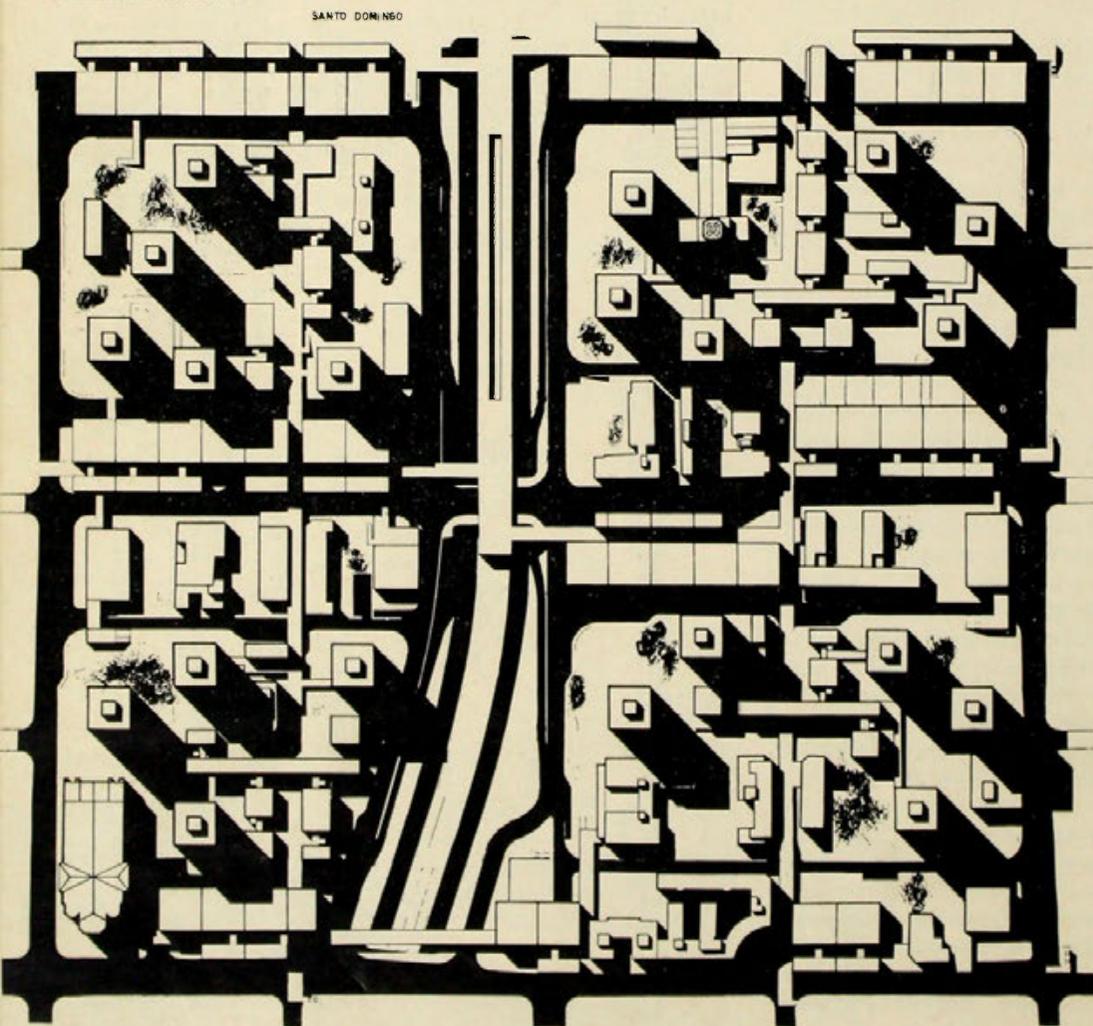


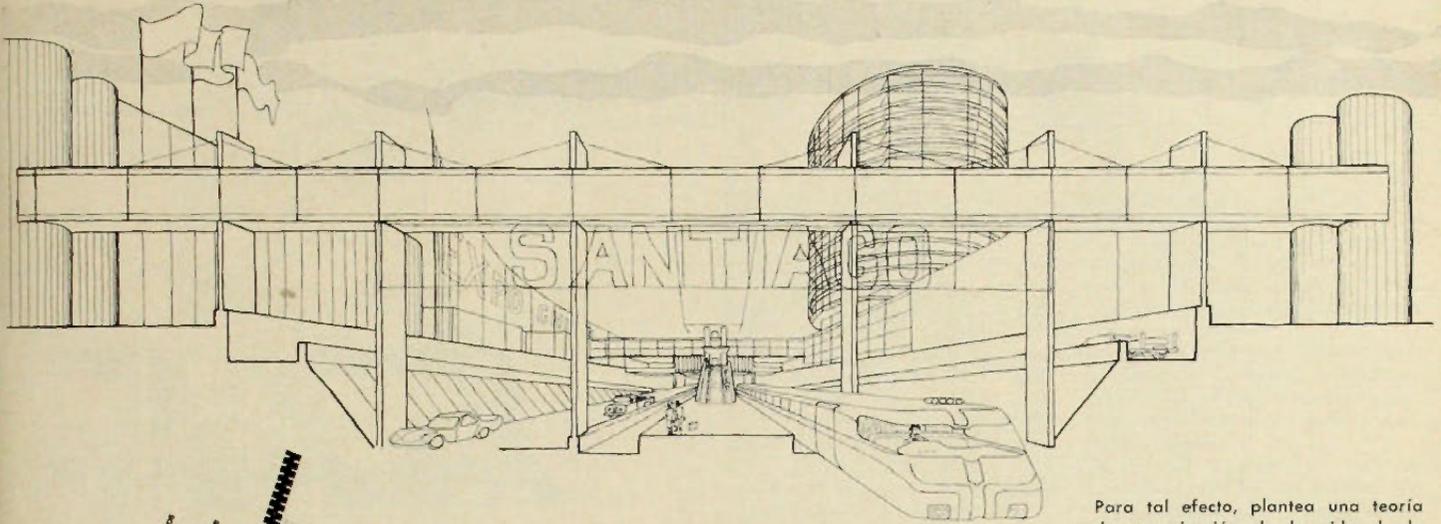
Planta del Nivel de Circulación Peatonal y Equipamiento



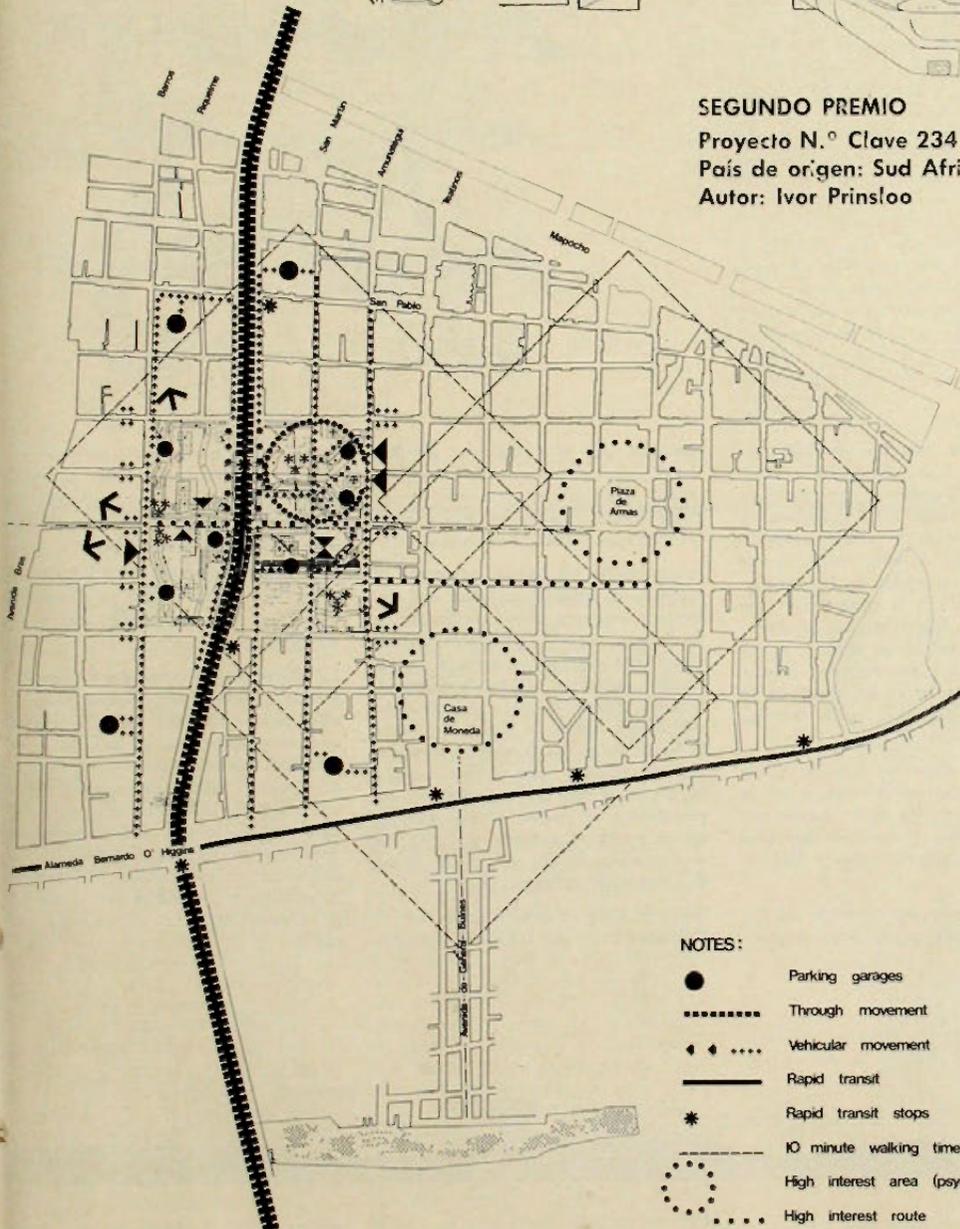
Primer Premio  
Maqueta del Conjunto

Planta de Volúmenes





**SEGUNDO PREMIO**  
 Proyecto N.º Clave 234/P-0623  
 País de origen: Sud Africa  
 Autor: Ivor Prinsloo



NOTES:

- Parking garages
- ..... Through movement
- ◆ ◆ ◆ ◆ Vehicular movement
- Rapid transit
- \* Rapid transit stops
- 10 minute walking time
- High interest area (psychological island)
- High interest route
- \* Urban indicator
- Primary axes
- ◀▶ Contact zones (interfaces)
- Infil
- ⋮ Gateway
- ← Activity thrusts

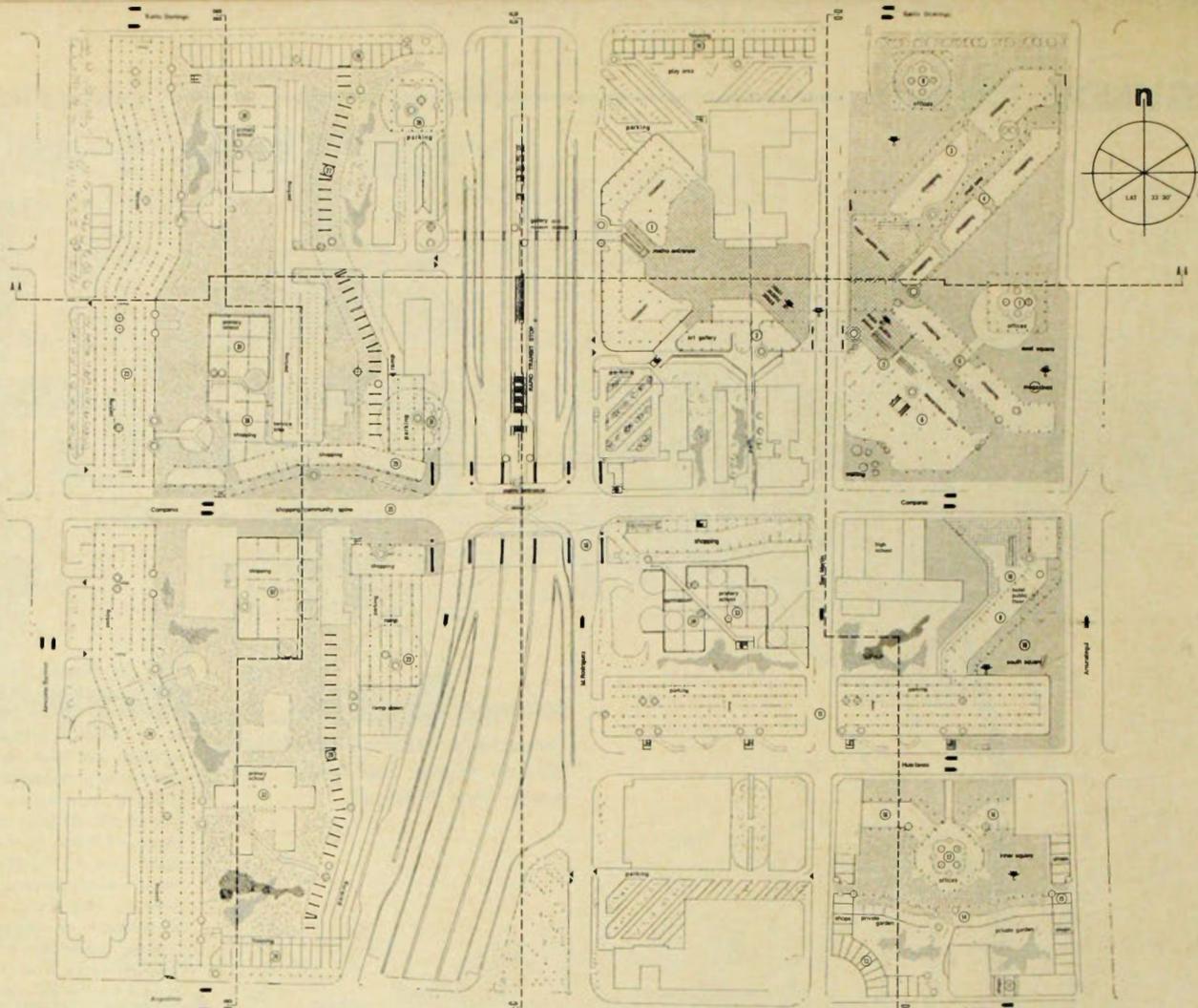
Para tal efecto, plantea una teoría de organización de la vida de la comunidad, proponiendo la creación de un módulo urbano formado por módulos menores. En cada módulo urbano se organizan las funciones sociales, comunales y comerciales que le son propias y la reunión de varios de ellos, en este caso tres, da lugar, con los correspondientes servicios metropolitanos, al conjunto materia de este Concurso.

El conjunto se organiza en cuatro grandes unidades, tres de ellas correspondientes a usos residenciales y la restante a la localización de un centro cívico comercial.

La relación del Proyecto con el resto de la ciudad se efectúa a través de la vía Norte-Sur, de las calles periféricas y de las calles Compañías y Huérfanos, asegurándose así una buena vinculación vehicular.

La ubicación de las facilidades de comercio metropolitano sobre la calle Amunátegui, a manera de puerta y de límite del comercio metropolitano, es un tanto discutible. Igualmente, la ubicación del centro cívico comercial resultaría vinculado con la zona Nor-Este y Este del centro metropolitano, decidiéndose una mejor relación con la parte más vital del centro de la ciudad, es decir, la zona comprendida entre la Moneda y la Plaza de Armas. Asimismo, se estimó que el diseño de las unidades de barrio, totalmente cerrado hacia el poniente por una larga línea de edificaciones, impide su debida vinculación con el resto de la zona residencial y, además, hace inconveniente su repetición como módulo de remodelación de las áreas aledañas. El diseño del Proyecto en sí, no obstante las observaciones ya formuladas, se consideró de interés y calidad, especialmente en lo relativo a lo elástico de su tratamiento, la calidad de los espacios urbanos y la fluidez y ameneidad de la mayor parte en sus interrelaciones.

La circulación vehicular es satisfactoria; en cambio se consideró que la peatonal no es lo suficientemente clara y que en ciertos casos le falta continuidad y fluidez. Esto es válido tanto para las circulaciones públicas como para las que se llevan a cabo en los edificios de viviendas.



El diseño urbano de las unidades de barrio situadas sobre la calle Almirante Barroso es apropiado y conveniente; no así el correspondiente a la situada en las esquinas de Agustinas y Amunátegui, en la que la mezcla de funciones residenciales y de comercio metropolitano no se logra exitosamente, con desmedro de la calidad habitacional de dicha unidad.

Respecto a la zona dedicada al centro cívico, se consideró que dicho conjunto, de gran belleza arquitectónica y urbanística, si bien logra una buena integración con la zona central de la ciudad por su posición y forma de composición, se desvincula un tanto de las unidades de barrio a quienes también debería ofrecer sus facilidades. Esta falta de vinculación es de tipo espacial y circulatorio.

Cabe señalar que los servicios comunales, de todo género, se encuentran bien ubicados y proporcionan satisfactoriamente las facilidades de ingreso vehicular y estacionamiento que las bases exigen. Asimismo, se consideró apropiada la integración que se logra con la mayor parte de los edificios existentes, especialmente en el caso de la Iglesia Santa Ana. Entre las excepciones, merece señalarse que no se ha prestado la debida consideración a la Basílica de El Salvador.

La vivienda tiene un partido y dimensionamiento apropiados, y en la mayor parte de los casos cuenta con buenos ingresos y satisfactorias condiciones de asoleamiento y habitabilidad.

No obstante lo esquemático de las soluciones, cabe expresar cierta preo-

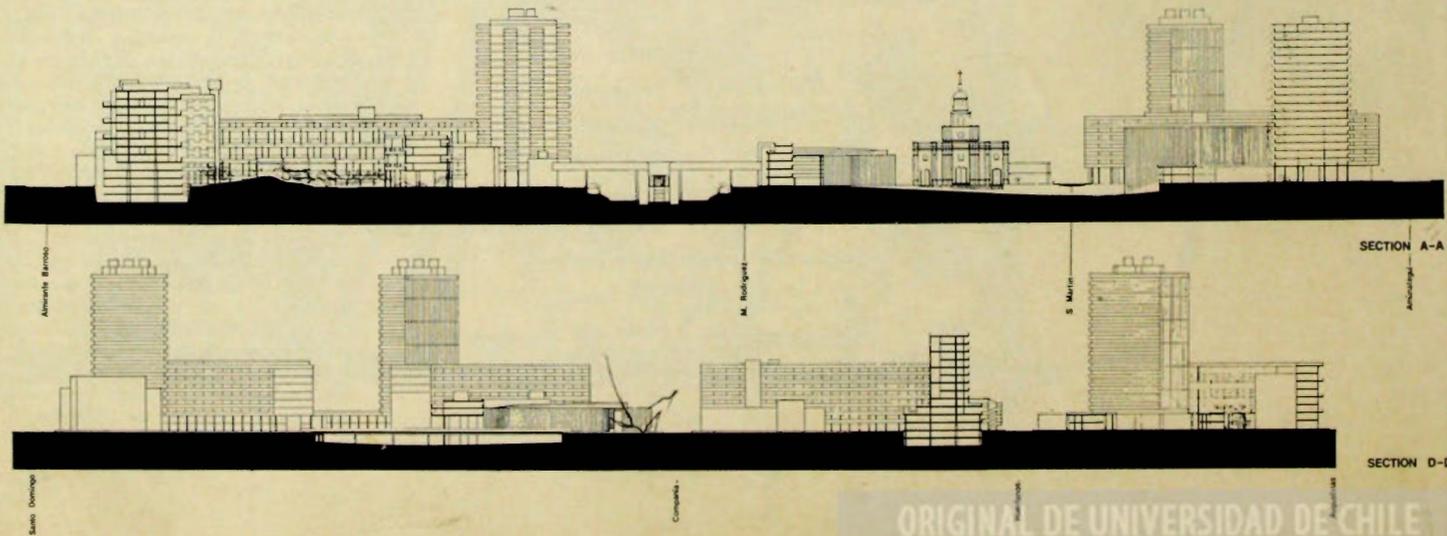
cupación por el costo que pudiera significar el exceso de balcones, terrazas, circulaciones y ambientes de doble altura que se proponen para los distintos tipos de viviendas.

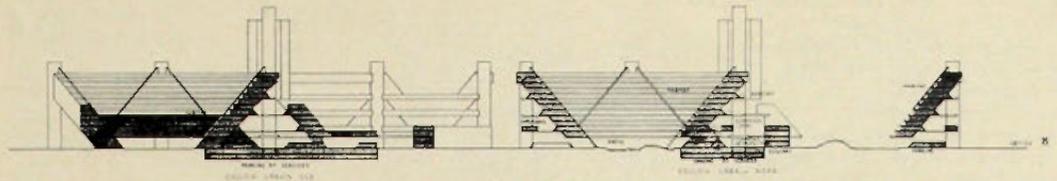
Las unidades de barrio, así como el Proyecto en general, cuentan con generosos espacios libres dedicados a jardines y actividades cívico comerciales. Los correspondientes a la vivienda cumplen perfectamente su función inmediata, pero debido a la edificación sobre la calle Almirante Barroso, no gozan de ningún contacto con el exterior. En cambio sucede lo contrario con los espacios correspondientes al centro cívico, que se abren hacia el exterior y, como ya se ha criticado, se aíslan un tanto del resto del Proyecto.

Dada la tesis de organización que el Proyecto trata de expresar y lo in-

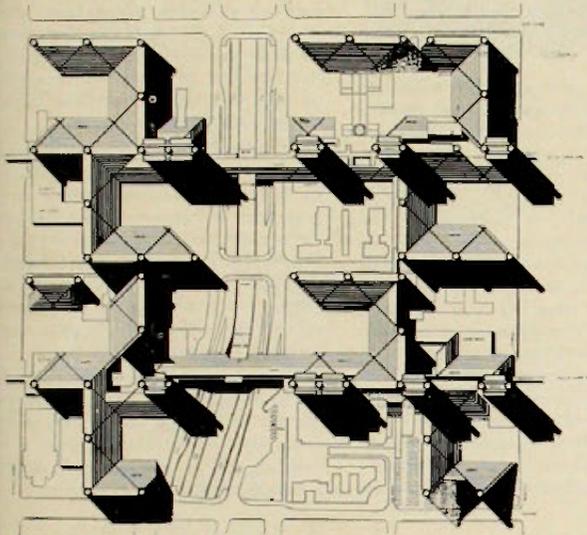
tegral de su tratamiento, no interesaría la participación de distintos equipos de trabajo en el diseño de las unidades de barrio, en cambio es posible la ejecución del Proyecto por etapas, ya sea simultáneas o separadas en el tiempo y, al respecto, el concursante ofrece una serie de opiniones factibles.

La ejecución del Proyecto ofrece dificultades para una rápida realización puesto que el tipo de diseño que se propone no se adapta a la realidad tecnológica de Chile. La arquitectura dinámica y de formas un tanto libres ofrece diseños difíciles de tipificar y elementos constructivos que costaría esfuerzo racionalizar y sistematizar, tanto en lo relativo a su fabricación como en su ensamblamiento y montaje en obras.





Proyecto Nº Clave: 204 / E-7072  
País de Origen: Suiza  
Autor: Peter André Wyss



Tanto en su nivel de proposición teórica como en la imagen formal presentada, se trata de un tipo de solución propuesta en circunstancias diversas, cuya aplicación al contexto físico y cultural de Santiago de Chile no resulta la más adecuada, ya que significaría una transición abrupta e inmediata, insostenible de aplicar.

Expresa claramente la factibilidad del sistema vehicular y peatonal propuesto. La estación del metro originada por su sistema peatonal se ubica inconvenientemente en relación con el área metropolitana.

Obligado por su esquema resultan una gran cantidad de viviendas de asoleamiento inadecuado, esquema que a su vez lo obliga a generar áreas desmesuradas de "prolongaciones de habitat".

Los servicios son adecuados al programa de ubicación correcta y hábiles como generadores de espacios semipúblicos y de tránsito peatonal. Las relaciones con las edificaciones existentes no han sido tomadas en consideración; absorbidas por la estructura propuesta.

Con la relación a la vía Norte-Sur, la integración de los sectores es

apreciable al haberse utilizado elementos arquitectónicos.

Pese a que su propuesta permite simultáneamente liberar terreno natural y crear suelo artificial, no se observa una proposición concreta del uso de los mismos.

La tecnología sugerida, que, si bien es cierto no es factible a mediano plazo en el contexto tecnológico chileno, resulta interesante como proposición a futuro.

En términos generales, a pesar de que se aprecian valores positivos, la solución particular planteada adolece de defectos que disminuye su potencial arquitectónico y urbanístico. Sin embargo a pesar de las críticas antes expuestas el Jurado desea dejar constancia que este Proyecto se consideró acreedor a distinción por el valor de su concepción volumétrica de líneas audaces y la unidad lograda en sí mismo, si bien no se integra a la realidad chilena. Por otra parte la estructura propuesta para los edificios se estimó adecuada a los propósitos formales y logra formar interesantes espacios interiores del volumen destinados a la circulación y a la relación vivienda-servicios.

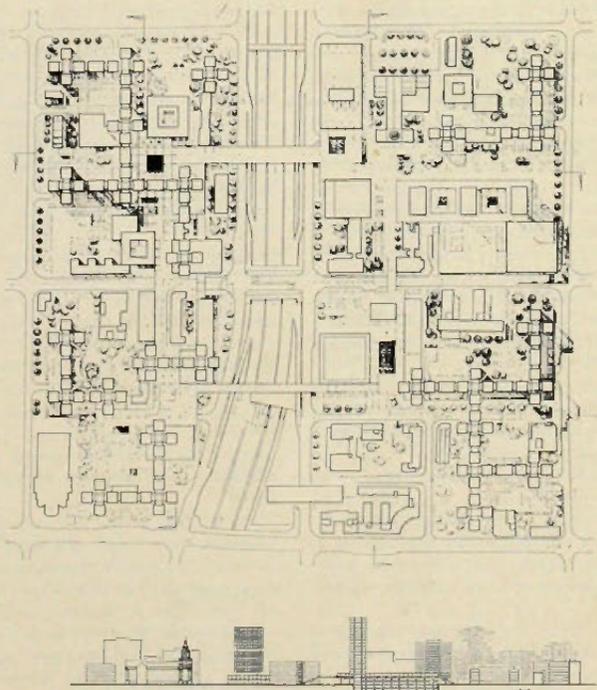
El proyecto plantea un criterio de integración de las actividades residenciales con la de servicio, tanto de carácter metropolitano como local, mediante la distribución del equipamiento en todo el conjunto, aplicando criterios diferentes. Tenemos así, que en algunos casos se concentran dichos servicios, (administrativos, financieros, profesionales, comerciales y artesanales); en otros se les alinea (teatro, cine y museos); y finalmente se les reparte en las zonas de vivienda, (Centro Social biblioteca dispensarios, clubes, etc.). Se obtiene en dicha forma un conjunto compuesto por varias unidades de barrio que funcionan apropiadamente y rodean al Centro Cívico Comercial situado, casi en su totalidad sobre la calle Compañía.

Las relaciones del Proyecto con el área metropolitana y hacia el resto de la ciudad se estimaron normales. El sistema de vías vehiculares es aceptable, a pesar de que la red secundaria para servicios y estacionamientos adquiere una exagerada importancia. La plataforma o red de circulación peatonal elevada, no alcanza una verdadera significación por no integrar orgánicamente el conjunto.

Uno de los valores más apreciados del Proyecto es el planeamiento habitacional adoptado que ofrece una volumetría ordenada y variada a la

vez, así como espacios y pequeñas plazas gratuitamente interconectados entre sí. En este aspecto, el Proyecto logra una permeabilidad interna y externa destacada. Se consideró que la idea propuesta es tecnológicamente factible y se presta para ser usada en el resto de la ciudad. Asimismo, desde el punto de vista económico es racional y permite su ejecución por etapas y ulterior perfeccionamiento.

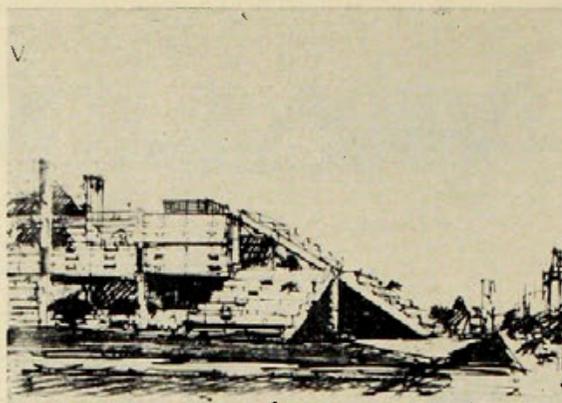
Sin embargo, el Jurado estimó que los propósitos iniciales no han sido logrados exitosamente, y que el Proyecto adolece de fallas que atentan contra su unidad, composición y eficacia. En este sentido, se cree necesario señalar que la formalidad y dureza del diseño de los edificios incluidos en el sector de la antigua manzana Amunátegui - Catedral - San Martín - Compañía, no se concilia con el propósito para los edificios de vivienda; que la ubicación de los principales elementos de equipamiento cultural-teatro-cine-museo, colocados en línea, no establece una acertada relación espacial y circulatoria; y que finalmente, no se ha logrado tampoco una apropiada integración con los edificios existentes. Especialmente notorio, en este aspecto, es la proximidad y la competencia volumétrica que se establece entre la Iglesia Santa Ana y el teatro propuesto.



Proyecto Nº Clave: 217 / A-1234-C  
País de Origen: Polonia  
Autores: Jarwiga Guzicka, Juliusz Jaskiewicz.

Colaboradores: Ana Galazka, Halina Michalska, Mieczyslaw Czernicki, Krzysztof Kokowski, Barbara Orzdek, Eugeniusz Kosiacki.

Proyecto N° Clave: 231 / C-7319  
 País de Origen: Argentina  
 Autores: Estudio Staff - Arquitectos  
 Teresa Bielus, Jorge Goldemberg, Olga Wainstein-Krasuk,  
 Estudio de Arquitectura  
 Flara Monteola, Javier Sánchez Gómez, Josefa Santos, Justo Salsono, Rafael Viñoly.



El concursante propone la utilización de un sistema constructivo mediante el cual, teóricamente, se podrían resolver las necesidades que el Proyecto plantea y las de cualquier función urbana. Por tanto, lo propone también para la remodelación de las zonas aledañas al Proyecto y de todo el centro cívico comercial de Santiago.

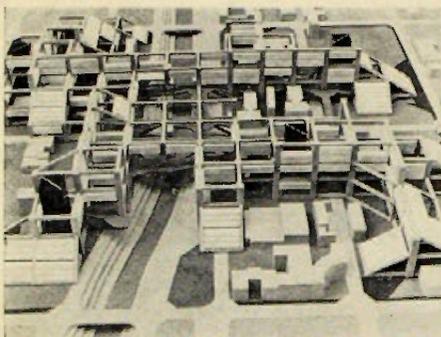
El proyecto significa una audaz e interesante idea para tratar integralmente los problemas urbanos, y dentro de ese enfoque resuelve los problemas de tipo circulatorio y satisface las exigencias de las distintas funciones residenciales y de servicio. Es de destacar lo integral del tratamiento, la variedad unitaria que se

alcanza en la edificación y el agrado y amenidad de los juegos volumétricos.

Sin embargo, el Proyecto, por la altísima tecnología que demanda y su alto costo sería de difícil ejecución aún en los países de gran poder económico y elevado nivel tecnológico. El Proyecto, por sus características pertenece más al campo de la especulación futuroológica que al del planeamiento urbano y la arquitectura actuales. Esta condición se acusa en el sistema de "estructura circulatoria" que propone, y, también, en el diseño urbano que plantea para la remodelación del centro de Santiago, que significa un cambio tan absoluta e inmediato imposible de aplicar a la trama urbana actual de la ciudad.

En el primer caso, la construcción de la enorme estructura tridimensional, en la cual se alojarían posteriormente y cuando fuere necesario los elementos que las funciones urbana pudieran exigir, tendría originalmente un costo económico y social actualmente inalcanzable para Chile, además de las dificultades técnico-constructivas inherentes al sistema.

Igualmente en el aspecto urbanístico, la propuesta de dedicar un gran número de las más importantes manzanas del centro de Santiago a la creación de una continua área verde, no tiene factibilidad económica.



El mayor mérito de este Proyecto es que plantea una circulación peatonal de Oriente a Poniente que es la más lógica porque corresponde a la relación del sector con el centro metropolitano de Santiago. Es la calle Huérfanos actualmente la que tiene la mayor afluencia de pública, porque es el "corredor" central de unión de los pasajes interiores que existen en el centro. Estos pasajes son muy transitados, en verano por frescos y en invierno porque protegen de la lluvia y el frío, y además por su interés comercial. En este aspecto el planteamiento de este Proyecto es realista. El circuito peatonal que propone lo es también porque prolonga las actuales calles Ahumada, Puente y San Pablo. Es un circuito lógico y justificado, además, por la presencia del Metro.

Utiliza un tipo de edificio que ya ha sido probado en Chile. No hay dudas acerca de su factibilidad, pues es práctico y sencillo.

Sin embargo, no tiene ideas realmente nuevas ni es un proyecto innovador. Si bien demuestra conocimiento de la que Es Santiago y lo ha expresado acertadamente, mantiene en esencia los sistemas existentes.

Es el único Proyecto que plantea el aprovechamiento del desnivel natural del terreno. Desde San Martín a Almirante Barroso hay siete metros de diferencia que el proyectista aprovecha para hacer un estacionamiento bajo una placa horizontal. Además, con los edificios sigue el desnivel del terreno, lo que le permite mantener

niveles sin necesidad de hacer excavaciones. En este sentido el Proyecto es práctico y económico.

Mediante cambios en la vialidad rompe la manzana tradicional y crea una supermanzana. Organiza los espacios internos urbanos más bien pensando en términos de composición espacial que en lo que el peatón siente dentro de él. Según este criterio no logra espacios relevantes, salvo la creación de una plaza amplia y de interés. Es respetuoso de la edificación existente y crea un ámbito bien concebido a la Iglesia Santa Ana.

Aunque no indica la disposición de las viviendas, se deduce del ancho del bloque destinado a ellas que necesariamente hay gran número de viviendas hacia el Sur. Se considera un inconveniente para más del 50% de las viviendas. Es oportuno recalcar que las condiciones del Hemisferio Sur hacen inconveniente esta orientación de las viviendas, porque no recibirían sol en ninguna estación del año.

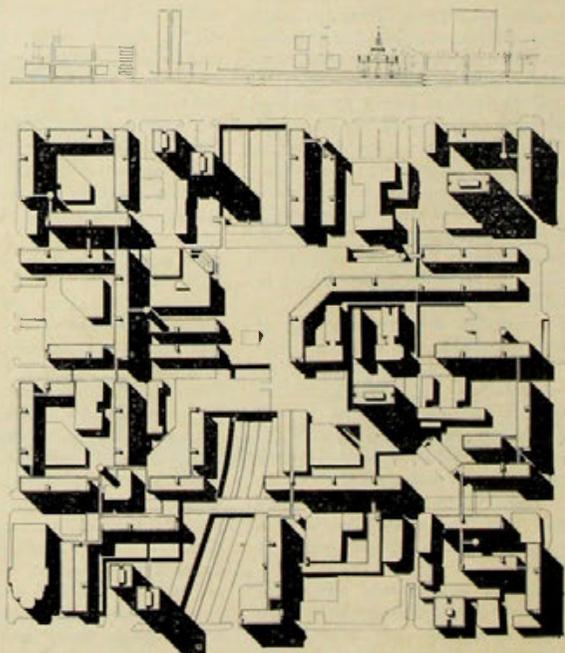
Tiene el mérito de ser uno de los proyectos que tiene una escala moderada. El sistema estructural está planteado exclusivamente sobre pilares que dado el carácter sísmico de este país resulta un sistema anti-económico, y si hubiese que agregar muros, como sería lo aconsejable, gran parte de su idea se pierde.

En general es un proyecto con planteamientos correctos pero con errores importantes. Es un proyecto ordenado, demuestra oficio del proyectista y logra crear gratos espacios

con atmósfera humana.

Presenta dificultad en cuanto a su factibilidad de construcción por etapas. Su solución con respecto a la carretera Norte-Sur está sobredimensionada y representa un alto costo, lo que junto al hecho de toda su concepción estructural en base a pilares debería ser reforzada, lo hace un proyecto poco factible desde el punto de vista económico.

Proyecto N° Clave: 233 / E-2006  
 País de Origen: Chile  
 Autores: Hernán Riesco, Hilda Carmona, Sergio del Fierro, Sergio Miranda, Isidro Suárez, Juan Ballester.



## RECOMPENSA

El planteamiento general, en cuanto a su relación con el área metropolitana, corresponde a las exigencias planteadas, denotando un conocimiento de la realidad presente. El desplazamiento de la circulación peatonal y de la vehicular permite obtener un sistema de movimiento fluido.

La integración de las dos áreas separadas por la Norte-Sur no está debidamente lograda.

La estación del Metro debería ser considerada en función de toda el área metropolitana y no exclusivamente del área de remodelación.

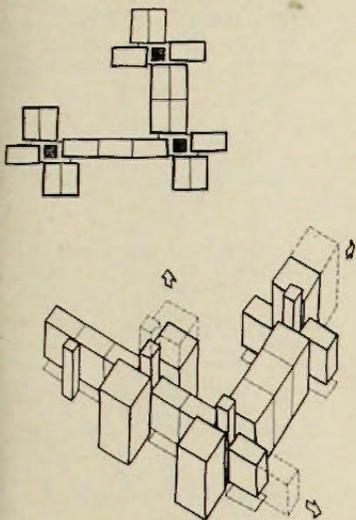
El estacionamiento, resulta parcial y casi exclusivamente fuera de nivel del terreno, no cumple con las prescripciones que las Bases establecían.

Los elementos generadores de la vivienda presentan aspectos positivos, no obstante que en la propuesta concreta no se aprecia totalmente la organización de los espacios abiertos.

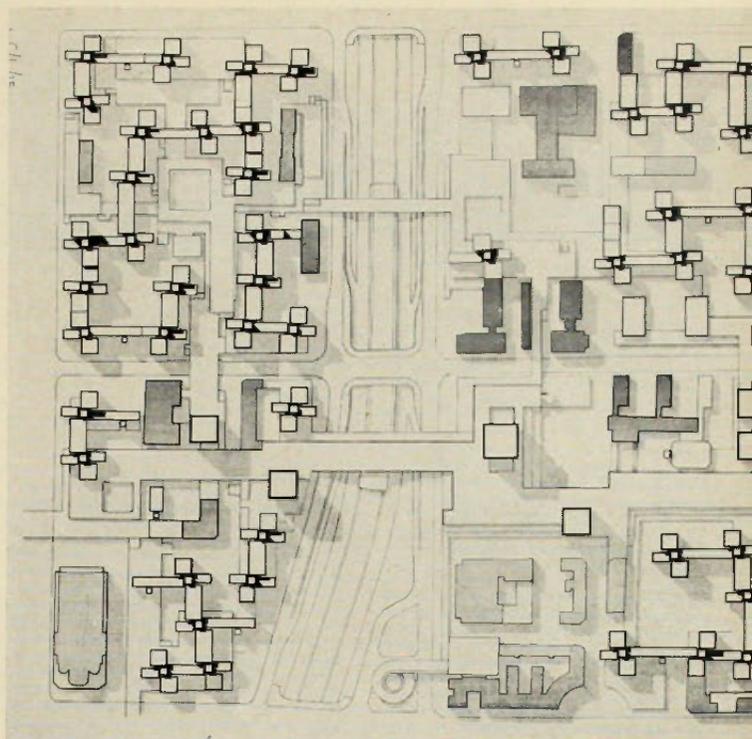
Es criticable la separación casi absoluta de los servicios locales y metropolitanos.

Los servicios están organizados de modo de integrarse en el movimiento peatonal propuesto.

La integración con los edificios existentes es más gráfica que real. No se ha utilizado adecuadamente el terreno, por relacionar el nivel de suelo con los elementos creados por la circulación peatonal en niveles superiores. Es una solución factible, cuya interpretación del programa es correcta; las intenciones arquitectónicas son posibles, aún cuando el resultado no responde permanentemente con los criterios básicos del proyecto.



concurso internacional

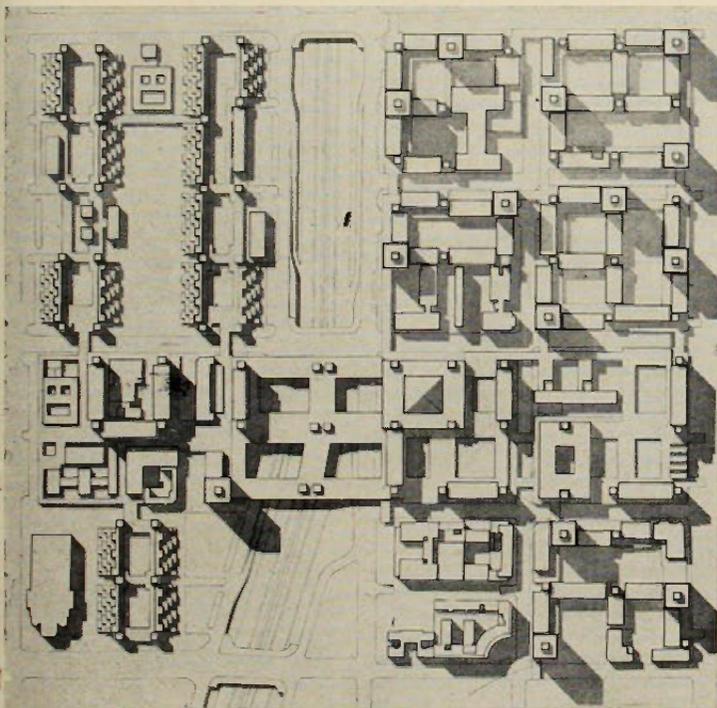


Proyecto N° Clave 317 / K-3833  
País de Origen: Chile  
Autores: Tomás de la Barra, Tadasi Asahi, Marianela Quintana, Horacio Galaz, Mario Kamann, Josefina Bur-

gos, Carlos Albrecht, Alberto Harrington.  
Colaboradores: Washington Manríquez, Iván Huidobro, Alejandro Reyes.

## RECOMPENSA

concurso internacional



Proyecto N° Clave: 337 / Z-578b  
País de Origen: Chile  
Autores: Hernán Flaño, Max Núñez, José Tuca.  
Colaboradores: Armando Wrighton, Magdalena Faini, Iván Palma, Patricio Pardo.

Expresa una correcta interpretación de las bases en lo que respecta a las relaciones entre el área del concurso con el área central metropolitana y con la ciudad de Santiago en general, expresando además un conocimiento minucioso de las líneas fundamentales de funcionamiento de aquellas relaciones.

Enuncia dos rangos de circulación bien definidos; la circulación vehicular es posible, aunque la estación del Metro aparece privativa de la zona a remodelar y no del área central metropolitana.

No es justificable la radical diferenciación entre las dos zonas a ambos lados de la Norte-Sur, mostrando una relación contradictoria entre las áreas verdes y las densidades de población propuesta.

La intención de economía expresada por el concursante, que lo lleva a

ubicar viviendas sin ascensor en el sector Poniente, es contradictoria con el diseño en terrazas de los edificios.

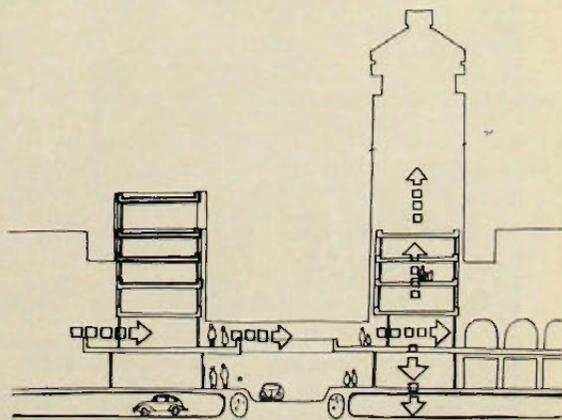
Es plausible su esfuerzo al sugerir una ordenanza rectora del desarrollo del sector propuesto.

En el sector Oriente, el criterio de relación con los espacios abiertos no está bien resuelto.

La presencia de los edificios existentes y su relación con la propuesta presente no está suficientemente valorada.

El impacto de la Norte-Sur se resuelve a medias con un puente supervalorado.

No obstante lo anteriormente expresado, es un proyecto factible con la posibilidad de adaptarse a las modificaciones impuestas por la experiencia del uso y capaz de desarrollarse por etapas.

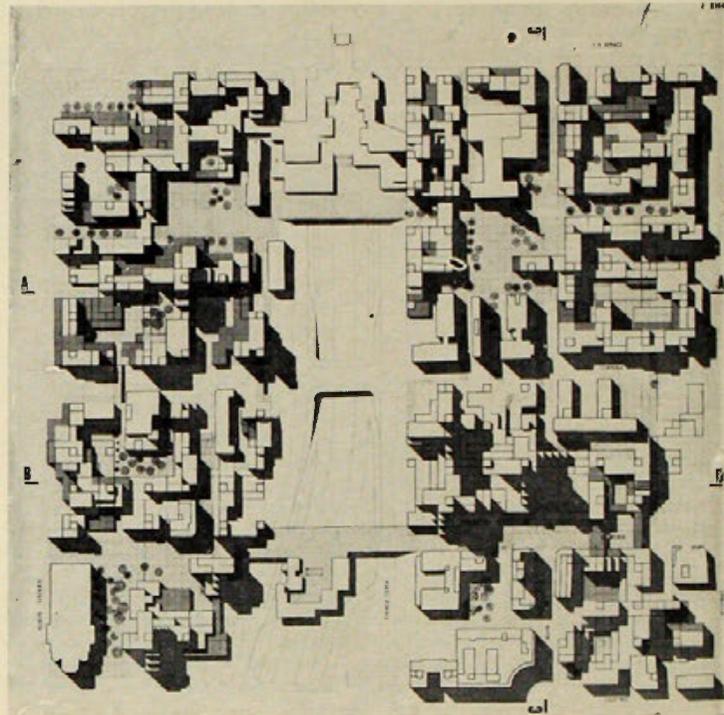


Proyecto N° Clave: 342 / E-8144  
 País de Origen: Francia  
 Autores: Jean Jacques Dupuy, Michael Morne.



El esquema planteado como módulo horizontal y vertical se puede orientar en torno a las circulaciones verticales, produciendo espacios urbanos a escala humana y tan agradables como los de la arquitectura tradicional, logrando una gran movilidad espacial, mostrando en intención un esquema volumétrico que brinda una línea de cielo movido y acorde con las diferentes densidades. Este esquema simple tiene la gran factibilidad de poderse adaptar fácilmente a tecnologías industrializadas, así como también adecuarse a una construcción por etapas y aceptar modificaciones impuestas por la experiencia del uso.

Lamentablemente este Proyecto, que aparenta un sistema urbano interesante, evidencia una estructura urbana complicada, siendo su desarrollo inconsecuente con la idea original y de difícil interpretación. En sus relaciones con el área metropolitana, al no plantear una estructura de servicios muy evidente, elimina la calle peatonal más importante. Las estructuras vehicular y peatonal son confusas, no guardando ningún orden en los estacionamientos. Difícil de analizar, muestra contradicciones entre sus diferentes planos, lo que hace dudar de la posibilidad de sus funciones.



Proyecto N° Clave: 347 / S-3372  
 País de Origen: Sud Africa  
 Autores: Adele and Antonio de Souza Santos.

Este Proyecto intenta introducir una escala mejor de asociación humana entre el individuo y la colectividad.

Trata de evitar —y esto es altamente elogioso— un paso abrupto entre el dominio privado de la vivienda y el dominio público creando calles residenciales de acceso de decreciente tamaño y tipo entre estos dos extremos. Logran así una transición por etapas entre lo colectivo y lo privado. La transición entre las actividades locales y aquellos que son crecientemente más metropolitanos, está también graduada. Tanto la filosofía del proyecto como su expresión en los planos, son ricas y humanas. Los autores desean, sin embargo, mantener la manzana como principio, lo que los obliga a reducir su concepto (de dimensiones ascendentes) a unidades de 100 x 100 m. por consiguiente frustrando en cierto modo sus propios esfuerzos. Las unidades son en cuanto a su periferia, innecesariamente cerradas, mientras que el interior está casi completamente lleno de bien diseñadas casas duplex con patio y terraza. El saldo del terreno se destina a senderos peatonales semi-públicos orientados en forma diagonal y resultan demasiado estrechos. Los edificios periféricos en altura al Este, Oeste y al Norte crean largas sombras sobre las casas con terrazas ubicadas bajo, reduciendo el valor del patio considerablemente. Si el concursante no se hubiera ajustado tan vigorosamente al concepto de manzana heredada, quizás hubiera logrado su objetivo. El continuar con el sistema de manzana con sus calles corredores, de modo tan literal, así como combinar el tránsito con las tiendas a lo largo

de ellas al mismo nivel, es comprensible pero no por ello discutible. Obviamente el diseño desea evitar una súbita escala de transición entre un sistema abierto y uno cerrado, para lograr tanta continuidad como unidad. Es positivo el modo en que sus calles muy residenciales dan imagen inmediata al sistema habitacional, con una relación cualitativa de "puerta a puerta" y, al mismo tiempo, a las calles comerciales de tránsito peatonal elevado. El nivel peatonal, con equipamiento comercial a lo largo de él, ha sido tratado con gran sutileza. La alternativa de viviendas de acceso peatonal con ascensores ubicados ocasionalmente es interesante no solo desde el punto de vista económico. La edificación existente está cuidadosamente integrada. Si el concursante se hubiera permitido agrandar la unidad tradicional de 100 x 100 m. o mejor aún no se hubiera limitado a ella de modo tan rígido a lo largo de todo el proyecto, los defectos de su proyecto hubieran podido ser evitados. El uso que hace del nivel del suelo para destinarlo a viviendas, puede ser dudoso. La ubicación del equipamiento educacional próximo a la vía Norte-Sur, no parece ser la más conveniente. Por otra parte no clarifica el proyectista la conveniencia entre los sectores de vivienda y oficinas en su límite oriente. Finalmente, el proyecto es preferentemente factible en su ejecución tanto tecnológica, como por etapas de construcción en el terreno.

