

ESTUDIO DE REVITALIZACION Y ESTRUCTURACION DEL CENTRO DE SANTIAGO

Por P.I.A.P.P.
Escuela de Arquitectura
Pontificia Universidad
Católica de Chile

El siguiente texto es una versión abreviada de la introducción del Estudio, escrita por Imre Halasz, arquitecto y profesor de arquitectura del Massachusetts Institute of Technology, quien participó como principal asesor del equipo formado por el P.I.A.P.P.

Los gráficos fueron seleccionados del Estudio para resumir brevemente la proposición. El equipo trabajó bajo la dirección de los arquitectos Sr. Hernán Riesco, Director de la Escuela de Arquitectura, y Sr. Renato Parada, Jefe del Proyecto, y con el asesor Sr. Michael Underhill, Diseñador Urbano y profesor de arquitectura de University of Toronto.

Consultor y Asesor del Proyecto

Imre Halasz, Architect, AIA
Professor of Architecture
Massachusetts Institute of Technology

Director General del Proyecto

Arquitecto Sr. Hernán Riesco G.
Director de la Escuela de Arquitectura
Universidad Católica de Chile

Director del Proyecto

Arquitecto Sr. Renato Parada B.
Profesor de la Escuela de Arquitectura
Universidad Católica de Chile

Coordinador General del Proyecto

Arquitecto Sr. Sergio del Fierro P.
Director P.I.A.P.P. - Escuela de Arquitectura
Universidad Católica de Chile

Participantes

Michael Underhill, Assistant Professor of Architecture
Cristina Felsenhardt, Arquitecto Profesor
Alfredo Junemann, Arquitecto Profesor
Gustavo Munizaga, Arquitecto Profesor
Jorge Goluboff, Arquitecto
Mario Castillo, Arquitecto
José Riesco, Egresado

El estudio para la Revitalización del Centro de Santiago nació de una preocupación por la ciudad que la Escuela de Arquitectura comparte con otros ciudadanos. El equipo de trabajo se concentró en el Centro histórico que está circunscrito por el cerro Santa Lucía, el río Mapocho, y la carretera Norte - Sur y la Alameda. El objetivo no era destruir y reconstruir como tampoco hacer un trabajo de cosmética, sino que analizar las características formales de un modo sistemático para usarlas como base de un proceso de crecimiento y cambio organizado.

Esencialmente proponemos pautas de diseño urbano para estimular el Sector Privado a continuar construyendo pasajes que formen una malla para peatones que conecte las estaciones del Metro y los estacionamientos que rodean el área central. En vez de impedir acceso de vehículos privados al Centro - que cremos privaría a este sector de su vitalidad - hemos elaborado una red de transporte, que minimice la congestión y el conflicto causado por vehículos públicos y privados.

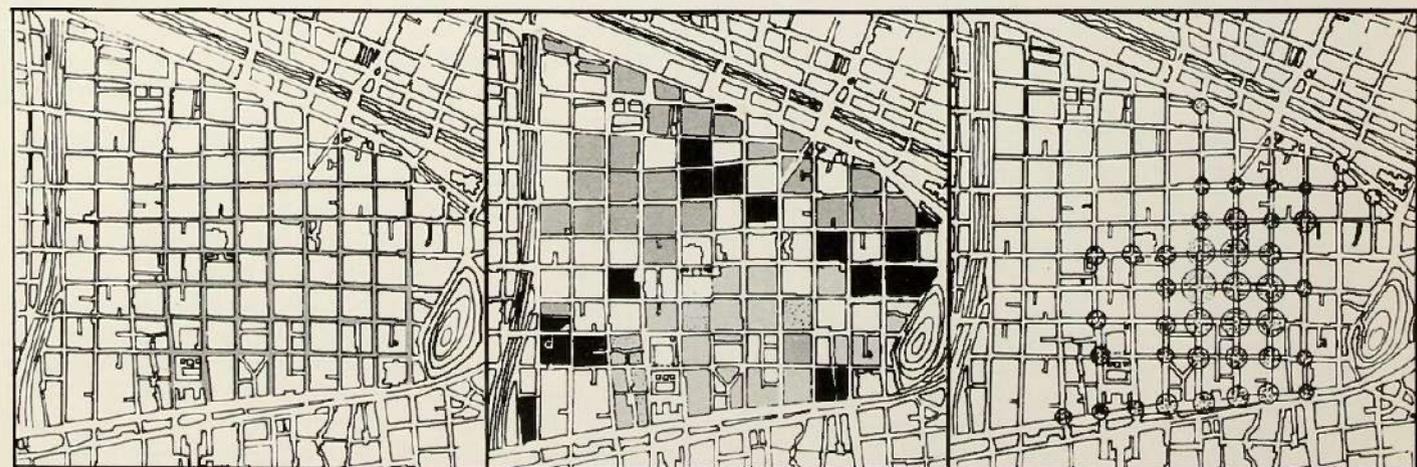
La manzana penetrada por pasajes es una forma urbana propia de Santiago que hemos tomado como elemento básico. Nosotros propiciamos la construcción de más pasajes así como la creación de recintos asoleados en el interior de ellos. Es decir conquisten el corazón de manzanas transformándolo en un espacio positivo de gran calidad ambiental que beneficie tanto a los transeúntes como a las personas que vivan o trabajen en los edificios ubicados en su periferia. Los pasajes pueden ser diseñados de tal forma que constituyan una malla de circulación para peatones, libre de vehículos, que se extienda a través del Centro, permitiendo un desplazamiento ágil de personas y provyendo lugares públicos.

urbano



Paseo Ahumada. Respuesta favorable frente a mejoramientos orientada hacia el peatón.

Dentro del área de estudio, las manzanas cuyo valor de suelo y densidad de edificación son también más altos presentan mayor flujo peatonal. La relación existente entre la actividad peatonal y el valor de suelo recomienda un continuo mejoramiento de las condiciones peatonales entrelazado con un sistema vehicular eficiente.



Flujo peatonal

Índice de superficie edificada

Valor del suelo

"Gutta cavat lapidem, non vi, sed saepe cadendo".

(Las gotas de agua modelan la roca no por la fuerza, sino por la frecuencia de su caída).

Cuando un rápido crecimiento demográfico, y en mayor grado un crecimiento urbano aún más veloz se llevan a cabo, una crisis se desarrolla paralelamente en los centros históricos de la mayor parte de las ciudades.

El ciclo de vida diaria de una ciudad vital cede el paso gradualmente a un área intensamente especializada, la cual se visita poco. Cuando la gente deja de visitar el Centro cotidianamente, cortan un lazo umbilical que los une con su historia y dejan de recibir el acervo cultural que las ciudades entregan.

El pre-requisito más importante - cuando se trata de una intervención planificada en el proceso de crecimiento y cambio de las ciudades - yace en la forma como se define el problema. La frustración bien conocida de todas las decisiones emanadas de políticas determinadas, no radica en la ausencia de datos - ya que el caso contrario es frecuentemente cierto - sino en la conversión simple de una multiplicidad de intereses representativos de la complejidad de las ciudades; en un conjunto acotado de problemas, que a la vez sean representativos de la complejidad de las ciudades y solucionables al mismo tiempo.

Demasiado a menudo se han planteado:

- a) Planes masivos de renovación física que han quedado obsoletos antes de su término, ya que no estaban claramente orientados según las necesidades socio-económicas.
- b) Planes derivados de política de reorganización de servi-

cios sociales o de normas de uso de suelos, que tuvieron escasa repercusión perceptible en un mejoramiento económico o físico del medio ambiente.

Aún las medidas más audaces y bien inspiradas, al ser aplicadas a problemas definidos, han demostrado ser inefectivas por su insensibilidad hacia los que en términos de contundencia resultan ser los verdaderos problemas de la ciudad. El método de renovación urbana no debe ser ni cosmético ni quirúrgico.

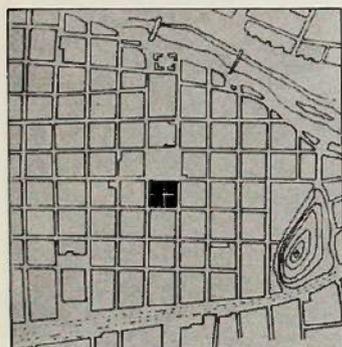
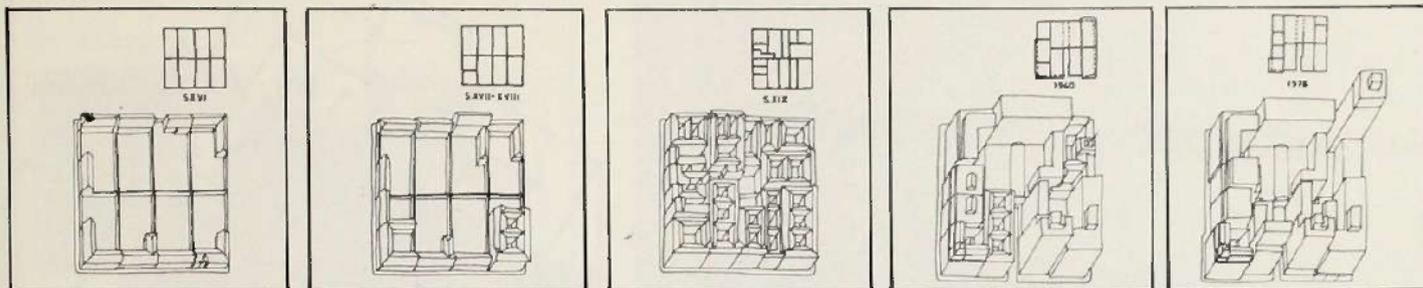
La proposición que presentamos, coloca el acento como problema de fondo, en el número creciente de habitantes del Área Metropolitana y en la tendencia del Centro a densificarse.

En términos generales, la tendencia a la concentración es persistente y esa persistencia obedece a buenas y sensatas razones. No está en la naturaleza de las ciudades que tienen un Centro, el descentralizarse.

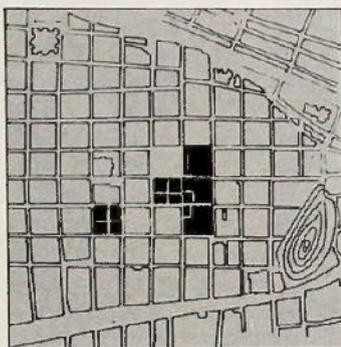
La proposición, además, procura dar opciones sistemáticas para acoger a los usuarios y llevarlos a interpretar el animado marco urbano existente. Ofrece un conjunto, no prescriptivo de imágenes físicas y de ejemplos arquitectónicos, mediante los cuales el Sector Público y Privado y aún los usuarios mismos del Centro puedan adaptar esa estructura urbana a sus nuevas necesidades.

Nos interesa identificar una gramática urbana - establecer un orden de relaciones físicas incrementales pero coherentes - mediante el cual el Cen-

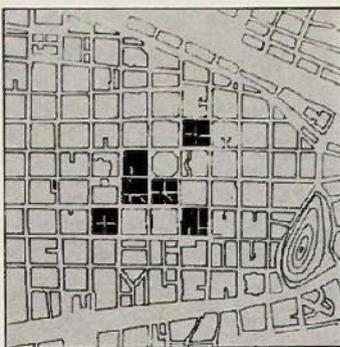
Desarrollo de la subdivisión en una manzana típica entre los siglos XVI y XX



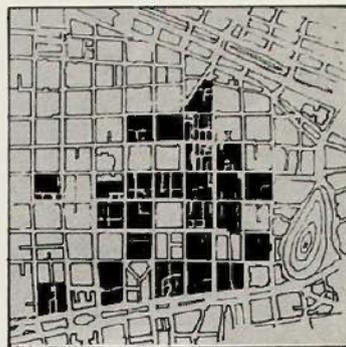
Pasajes en 1854



... en 1915



... en 1946



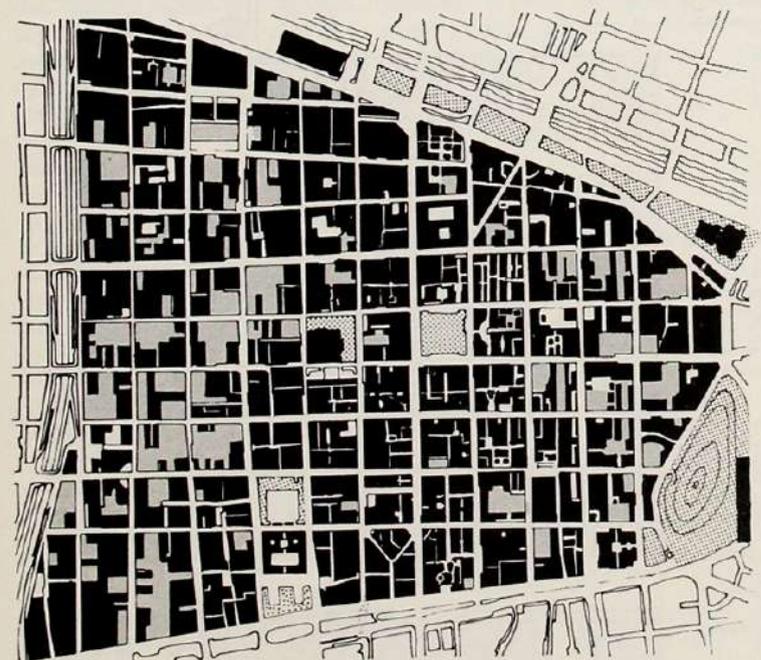
... en 1978

Los hechos históricos en gran parte influyen nuestra proposición:

(1) La manera en que las manzanas originales que formaban cuatro "solares" han sido divididas en sitios más pequeños con edificación más altas y fachadas continuas a lo largo del borde de la calle; y (2) el mayor grado de utilización de los pasajes.



Pasaje Matto



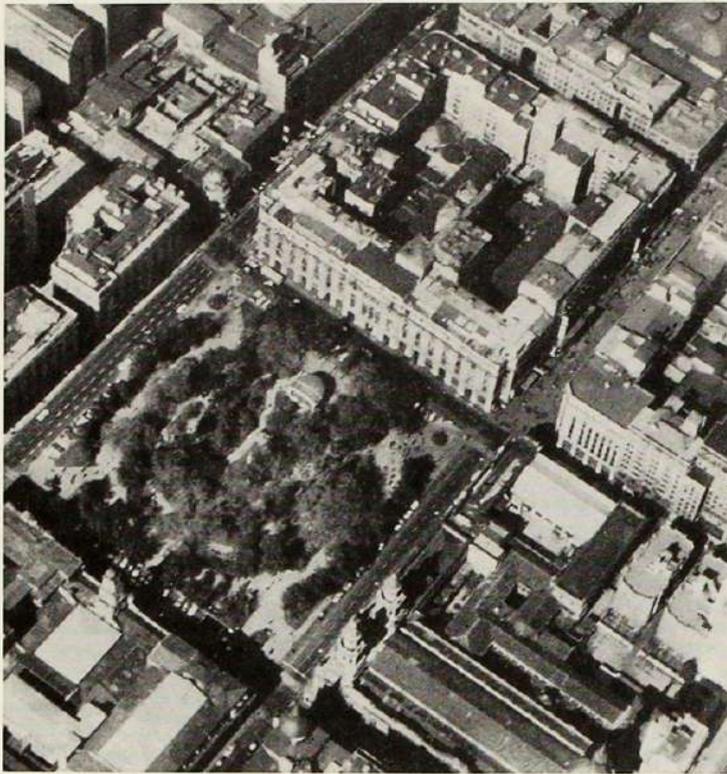
Sistema peatonal emergente Pasajes existentes y espacios potenciales para la incrementación del sistema.

tro pueda llevar a cabo su potencialización que es única. No hay prosa sin gramática ni poesía sin metáfora.

Esta proposición no plantea un conjunto específico de acciones dirigidas hacia soluciones predeterminadas. Sugiere, más bien, una continuidad gramatical dada tanto en el tiempo como en el espacio para el paisaje urbano del Distrito Central, paisaje urbano en el cual una cultura puede definir con confianza sus propias soluciones de acción.

El Distrito histórico cultural de Santiago es particularmente apropiado para el desarrollo de una "gramática urbana de cambio incremental". Los edificios de valor de la ciudad histórica coexisten con edificios modernos. Así es como el tejido urbano se compone de una combinación rica de diversas tendencias físicas. La continuidad histórica se hace evidente en todas partes y guarda relación con la continuidad cultural que poseen sus habitantes.

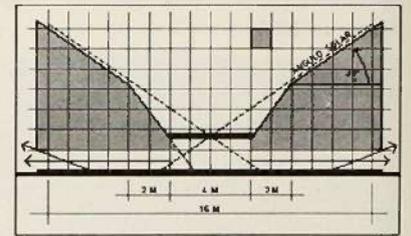
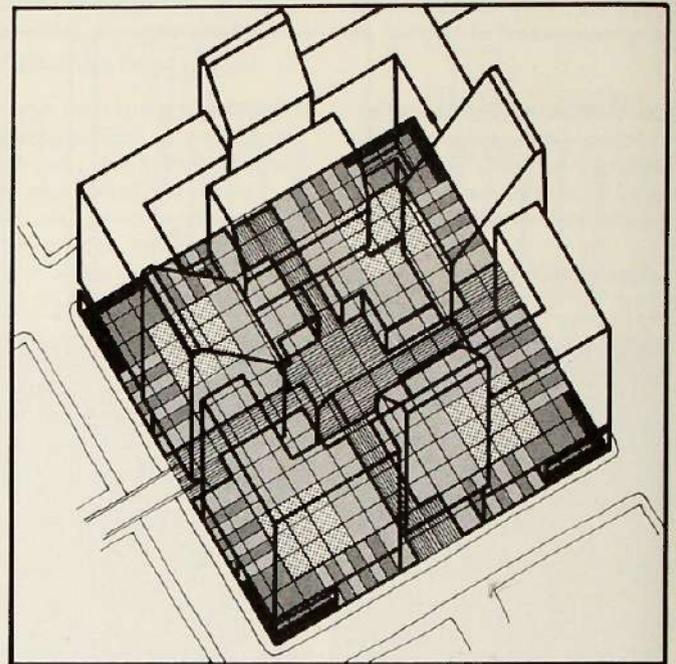
La "gramática urbana" no es un invento específico, sino una forma de dilucidar y hacer emerger un orden físico ya implícito en la forma física de la ciudad actual. No pone el acento primordialmente en



Guiándonos por la forma tridimensional de la manzana, proponemos un modelo de diseño urbano que fomente acceso al interior de las manzanas para conformar una malla peatonal a través de ellas. El interior de la manzana se convierte en un recinto urbano en el que el espacio abierto asoleado y ventilado permitirán la creación de áreas verdes.

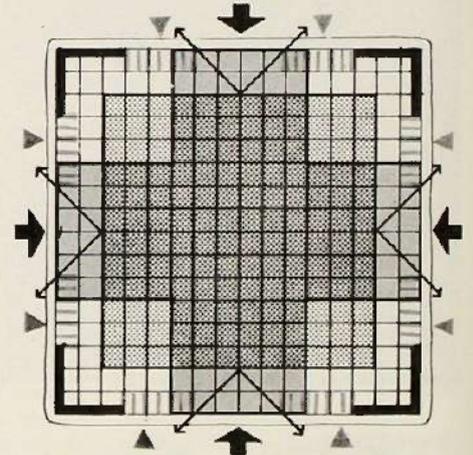
La adopción de acciones públicas y privadas, sino la manera en como cualquier acción puede ser encauzada por medio de diferentes estrategias y aplicada a la renovación de la ciudad. Nuestra proposición se dirige primordialmente a definir un marco físico, dentro del cual tanto las proposiciones de cambio más estudiadas, como aquellas más espontáneas, pueden ser acogidas a distintos niveles y a escalas de toma de decisiones. El propósito de este trabajo no es formular los detalles precisos de dicho marco sino el de explicar a un nivel conceptual los estándares de selección de valores.

El Area Metropolitana de Santiago ha experimentado una espectacular expansión y crecimiento poblacional. Santiago sirve como un centro a nivel nacional. En él se concentra un alto porcentaje de la población de Chile. Esto junto con acentuar la importancia cultural de Santiago histórico, a la vez intensifica los problemas urbanos usuales. Dentro del Area Metropolitana ha existido un fuerte desplazamiento de su activi-



Zonificación del interior y de los bordes de la manzana

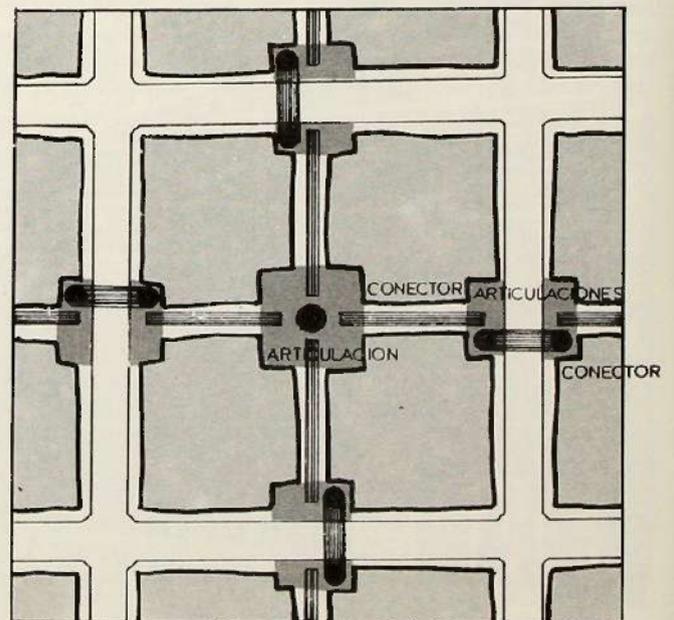
- Zona construida sin acceso al interior de la manzana
- Acceso vehicular a estacionamientos y servicios
- Acceso público peatonal
- Despeje visual
- Areas verdes

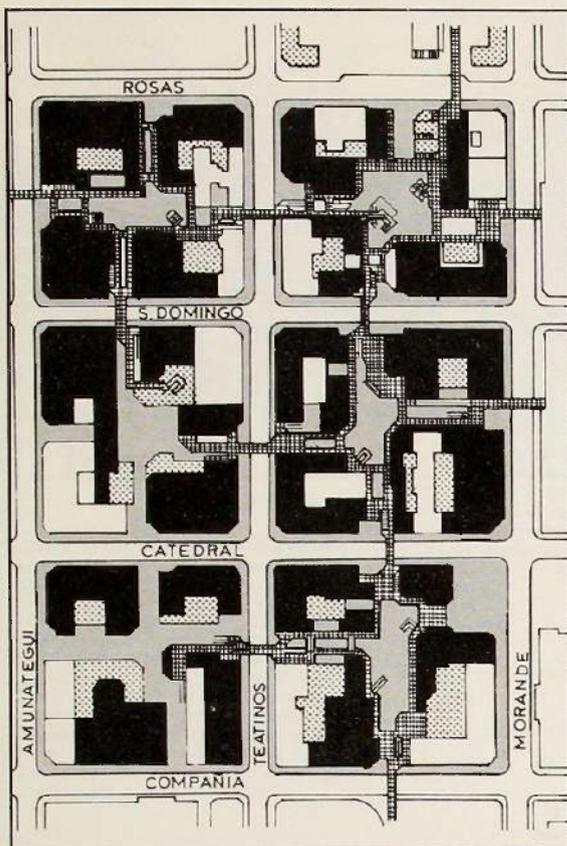


Las articulaciones son lugares donde el peatón tiene la oportunidad de orientarse, cambiar de dirección o permanecer. En ellas se ubican las circulaciones verticales que unirán los tres niveles potenciales.

Las conectoras son senderos peatonales direccionales que unen las articulaciones. Dentro de la manzana se emplazan en cuatro direcciones desde la articulación central hacia las articulaciones de las veredas. También se ubican entre manzanas conectando las articulaciones de las veredas en forma de puentes o túneles peatonales.

- Espacios urbanos
- Flujo peatonal





Estudio arquitectónico de seis manzanas para la verificación de la factibilidad física de la gramática urbana planteada.

- Nivel entrepiso
- Acceso público nivel calle
- ⊙ Area verde
- Edificios existentes
- Edificación a futuro

dad residencial y comercial hacia el Este, el cual ha desplazado el centro conceptual apartándolo del distrito histórico.

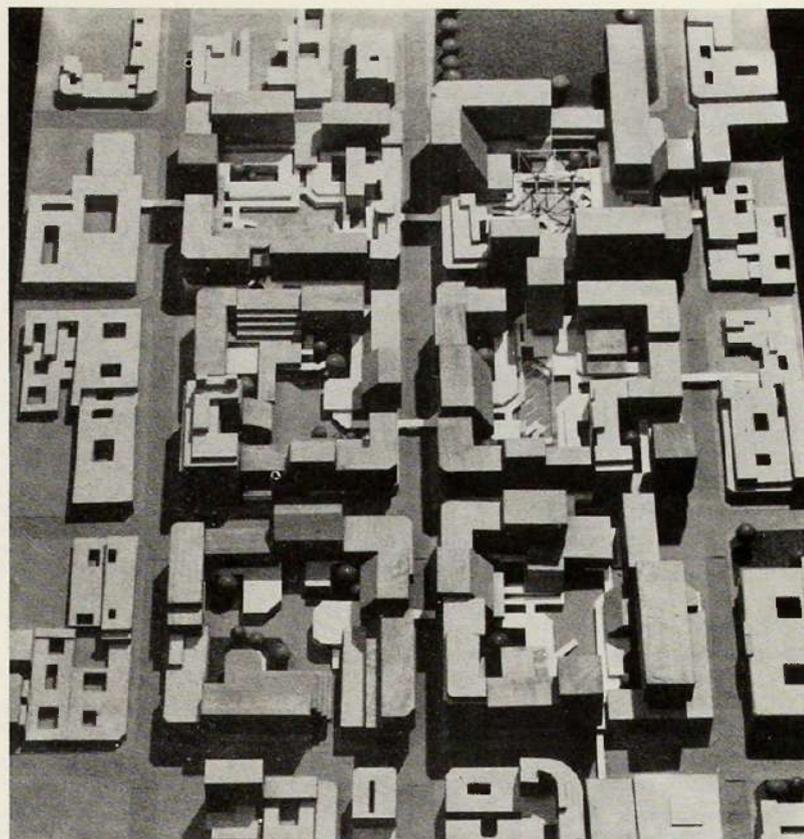
Hacia el Poniente, un área que en su tiempo fue sustancialmente residencial, está hoy decayendo, deplorablemente. Hacia el Norte y Sur, áreas que contienen variedades incompatibles de uso de suelo, están pobladas predominantemente por estratos de bajos recursos. El centro está aún físicamente intacto, sin embargo, allí también ha comenzado la decadencia. La Función del Area Central ha ido cambiando y lo habitacional ha cedido paso a los usos comerciales e institucionales, que hoy en día, se están especializando y estratificando económicamente. Lo que fue un día una trama de calles adecuadas, está ahora saturada por autos, camiones, buses y gente. Las manzanas, que en un entonces tenían patios privados interiores, están ocupados ahora por edificios. La congestión y ausencia de espacios abiertos conduce a la contaminación del aire y a niveles de ruido inaceptables. Los esfuerzos para aliviar la

congestión por medio del ensanche de calles y habilitación de lugares de estacionamientos, amenazan las fachadas de todos los edificios antiguos. A pesar, que los esfuerzos por preservar los edificios monumentos históricos tienen éxito por lo general, el tejido urbano histórico está siendo erosionado lentamente.

Santiago a pesar de tener su propia carga, dentro de los problemas típicamente urbanos, posee además un potencial singular especialmente en el Centro histórico donde se encuentran:

- a) Un área de importancia histórica, dotada de "imaginabilidad";
- b) Una aglomeración impresionante de edificios nuevos y antiguos, que albergan funciones cívicas, gubernamentales y culturales;
- c) Un tejido urbano históricamente importante y que posee además potencial para uso moderno; y
- d) Una infraestructura adecuada para el crecimiento y el cambio.

Para lograr el máximo provecho de estas potencialidades, proponemos: que la interven-



Maqueta de diseño ilustrativo de 6 manzanas

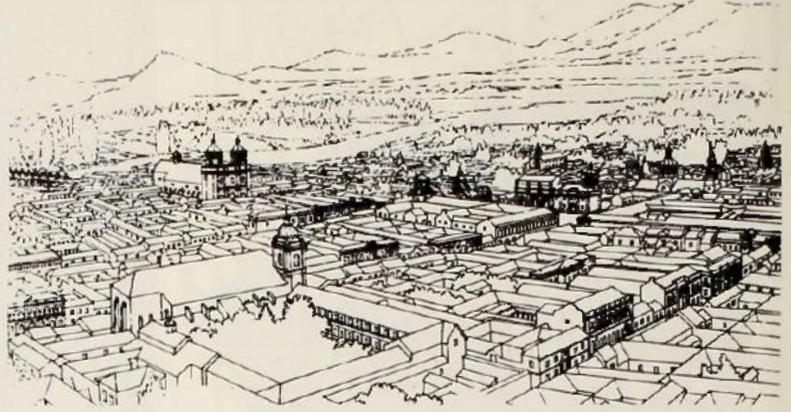
ción en el centro histórico se efectúe de manera tal que refuerce su rol a nivel de Area Metropolitana. **Esta intervención no significará ni la destrucción masiva de ningún sector del centro, ni tampoco la conservación del Centro completo. El plan saca partido de la potencia que tiene la estructura y el carácter del Centro, haciendo uso del potencial económico y de la presión por lograr un crecimiento y cambio en el Area Metropolitana.**

Cada vez que una modalidad de transporte genera la malla propia que requiere, influye sobre el carácter, tamaño y densidad del área urbana y es así que la ciudad moderna experimenta una compleja mutación estructural. Así sucede con las vías férreas, el tranvía y el automóvil que produjeron profundos cambios en el destino de Santiago. También el nuevo Metro tendrá importantes repercusiones. Por consiguiente, consideramos que la revisión conceptual del Area Céntrica que presenta nuestra proposición, es oportuna y necesaria. Se ofrece en ella una oportuni-

dad excepcional para que el sector privado desarrolle una acción posible y prudente, siguiendo y uniéndose a una de las más grandes inversiones públicas en la historia de la ciudad.

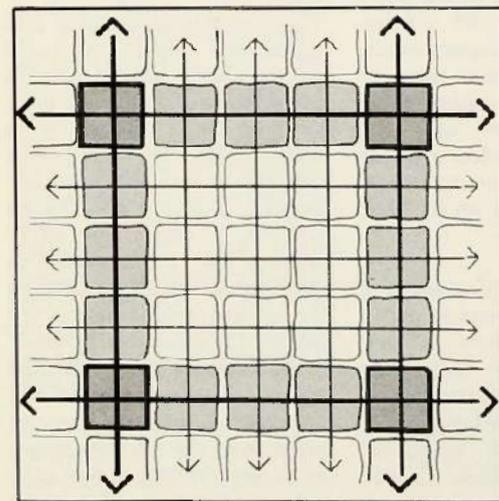
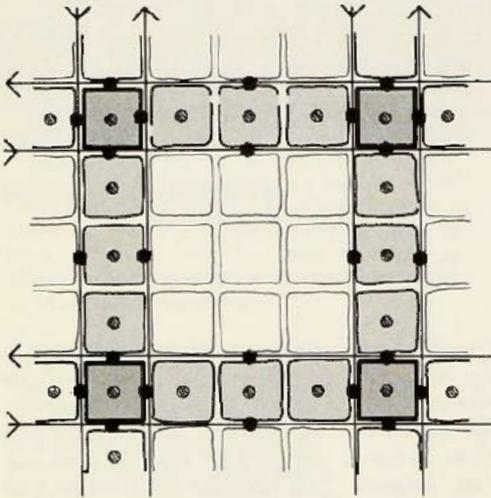
Tanto el alcance como el estilo de este trabajo, no están estrictamente enmarcada ni en el campo de la planificación ni en el campo de la arquitectura. Se formula más bien en la reciente, pero respetable tradición del Diseño Urbano, y espera con beneplácito las reformulaciones que han de llevarse a cabo en las futuras etapas de planificación. La "gramática urbana" permite un cambio ordenado y continuo de la ciudad que responde a visiones globales basadas en necesidades sociales y económicas. Por otro lado permite que el cambio pueda ser gradual y en términos físicos una continuación natural del desarrollo de su pasado.

No existe una lógica simplificada que pueda ser impuesta sobre la ciudad. Esta nace de su gente y es ella — y no los edificios — a quienes debemos adecuar en nuestra planificación.



Las torres de iglesias y algunos edificios públicos se destacaban en el perfil de la ciudad y constituían hitos dentro de la trama, que ayudaban en la orientación. En el centro contemporáneo se ha perdido esa claridad.

↔ Líneas principales de movimiento peatonal.
 ⇌ Líneas secundarias de movimiento peatonal.



- Manzana articuladora:
 - 1— Lugar de llegada y de detención
 - 2— Lugar para la orientación
 - 3— Intercambio del modo de circulación
 - 4— Lugar de gran intensidad de uso y accesibilidad
 - 5— Lugar con la máxima oportunidad para el desarrollo de tres niveles peatonales y del centro de la manzana.

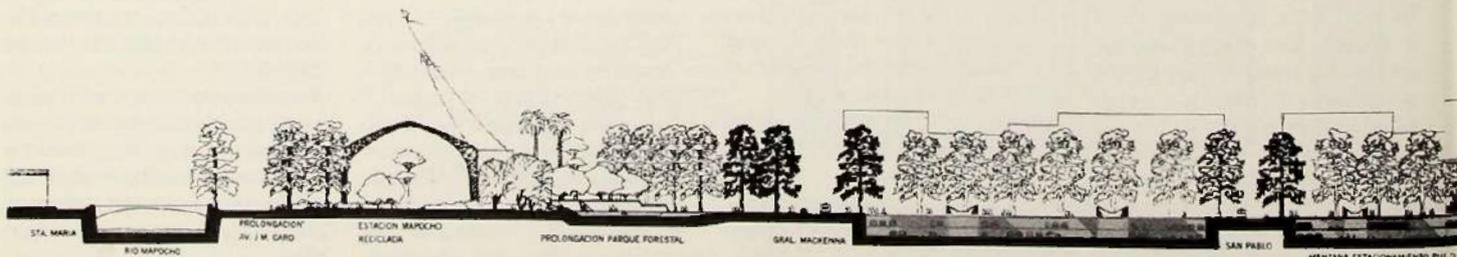
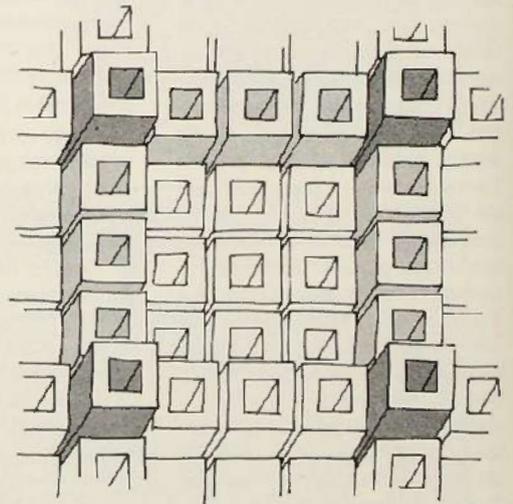
- Manzana conectora:
 - 1— Línea de movimiento y acceso
 - 2— Espina legible para la orientación y delimitación de los distritos.
 - 3— Oportunidad para conexiones de tres niveles en dirección de la espina peatonal.

- Manzana distrito:
 - 1— Un sector legible dentro de la trama.
 - 2— Zona con límites claros y número limitado de manzanas
 - 3— Área de una dimensión tal que permite el desarrollo de un carácter propio
 - 4— Oportunidad para algunas conexiones a través de las manzanas.
 - 5— Manzanas con el máximo de áreas verdes y baja densidad de edificación.

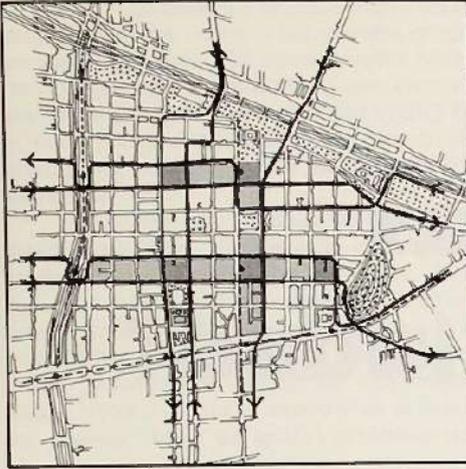
Integración de varios elementos del sistema de transporte al modelo hipotético para reforzar la red peatonal. Los estacionamientos pueden ser ubicados de tal manera que los usuarios emerjan en el centro de la manzana. Las salidas de las estaciones del Metro tendrían su mejor ubicación en la articulación central de las manzanas articuladoras. La locomoción colectiva podría ubicarse a lo largo de las espinas peatonales y con paraderos en las articulaciones de las aceras, a mitad de las manzanas.

Modelo Hipotético

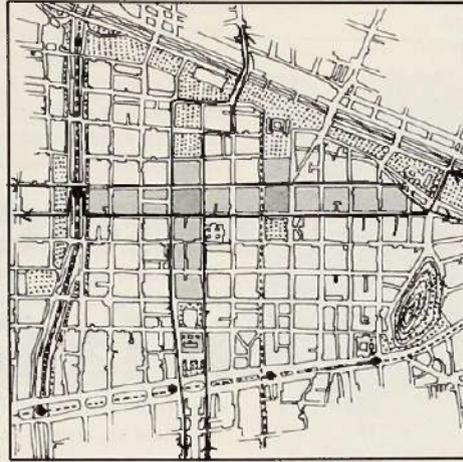
La proposición también plantea el desarrollo de una trama diferenciada y por lo tanto, más legible. Las variaciones en las pautas de diseño urbano, permitiendo una mayor densidad en ciertas manzanas, crearán espinas de edificación más alta que darán origen a distritos dentro del centro. Estas espinas también marcan una red peatonal jerarquizada que ayuda a organizar sistemas de movimiento y formar puertas, o puntos de entrada en los bordes del sector céntrico.



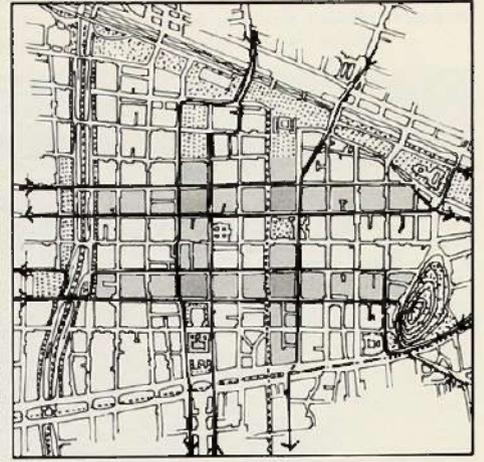
Tres modelos alternativos referenciales.



Alternativa 1

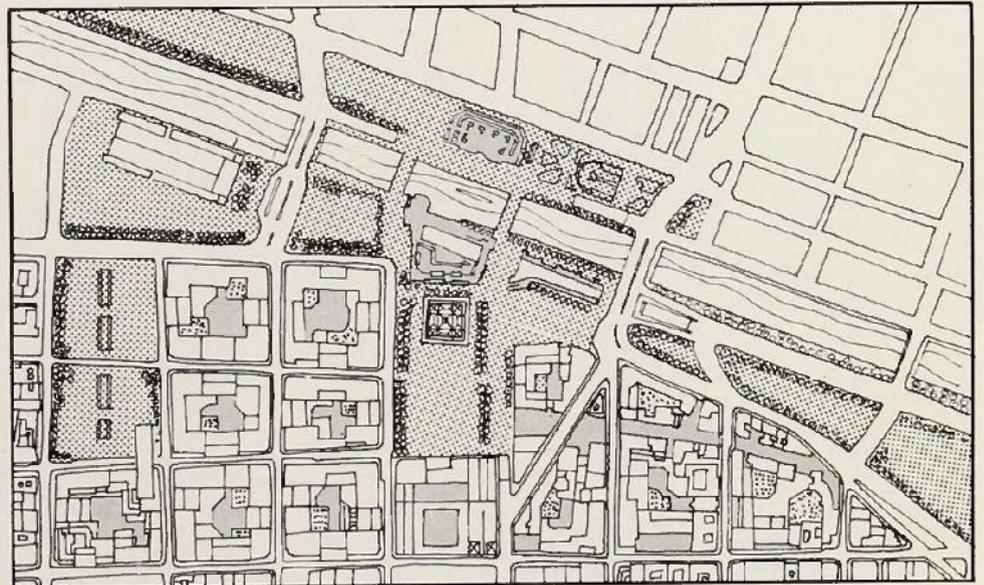


Alternativa 2

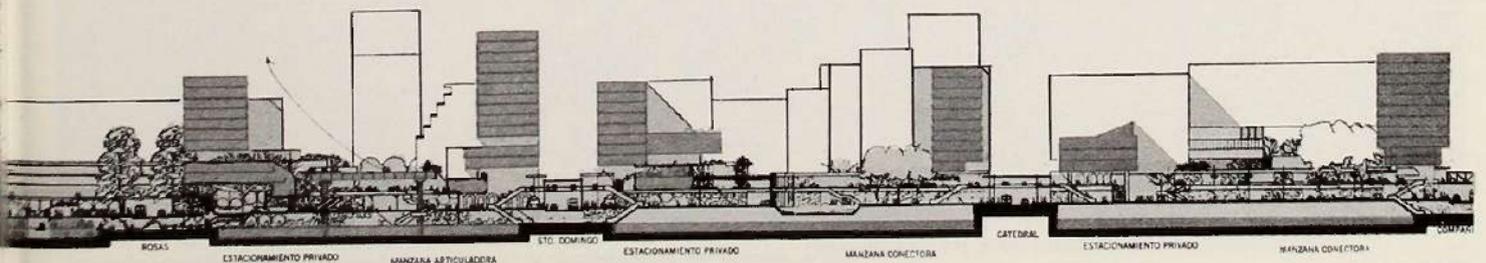


Alternativa 3

Cuando los nuevos componentes encuentran la ubicación apropiada dentro de la trama y se conectan a los bordes, se logra un modelo de referencia, que sería base para toda decisión mayor de planificación garantizando coherencia conceptual y formal. La gramática urbana establecida en este estudio puede ser aplicada en diversos esquemas para el centro, adaptándose a diferentes planes de transporte y proyecciones de tipo demográfico o económico.



Estudio arquitectónico del borde norte. Rehabilitación de los límites naturales formados por el río y el espacio abierto. Accesos claramente definidos por dos penetraciones que marcan el inicio de las espigas estructuradoras. Traslado del terminal de ferrocarril al poniente de la vía norte-sur permite la continuación del parque Forestal y asignan una nueva función al edificio de la estación Mapocho.



BOSAS ESTACIONAMIENTO PRIVADO MANZANA ARTICULADORA EST. DOMÍNGO ESTACIONAMIENTO PRIVADO MANZANA CONECTORA CATEDRAL ESTACIONAMIENTO PRIVADO MANZANA CONECTORA COMFARI