

INFRAESTRUCTURAS, Ensayos para una ciudad lineal.

1_ La Infraestructura vial: herencia infraestructural

El ejercicio proyectual se plantea la pregunta por las infraestructuras presentes en el pasado y presente de la ciudad, las cuales han soportado las diferentes acciones urbanas al fijarse en el territorio; así vemos como desde tiempos remotos, caminos, estructuras de flujos, estructuras de ordenamiento urbano, etc. han organizado la vida y su desarrollo.

En este marco general, nos enfocamos – con respecto al tema infraestructural- en dos aspectos de lectura del problema: 1) sobre la sustentabilidad de la ciudad y el proyecto; 2) sobre los procesos de desarrollo urbano latentes en la ciudad

Así, disponemos nuestro ojo en aquellas infraestructuras de vialidad hoy funcionales, como son las autopistas, intentando comprenderlas en un marco de tiempo mayor, y por lo tanto entendiéndolas como determinadas a la obsolescencia o disfuncionalidad. Bajo este prisma, y a la manera de viejas infraestructuras viales hoy obsoletas como aquellas que circundan el primer anillo de hierro metropolitano (obras ferroviarias), las grandes autopistas metropolitanas deben también pensarse en el marco de su resignificación futura. En este sentido, la sustentabilidad urbana pasa necesariamente por hacerse cargo de aquellas dimensiones hoy funcionales pero en un futuro próximo potenciales fuentes de contaminación, obsolescencia y deterioro, como son las autopistas.

En este marco, hemos analizado el caso puntual de la autopista central, correspondiente al segundo anillo santiaguino. Hemos detectado 3 aspectos primordiales para entenderle en el marco de lo planteado más arriba:

1_ Es una infraestructura hoy funcional y de la cual depende la gestión de recursos nacionales, por tanto, debe continuar en uso a medida que progresivamente se abandona el uso del automóvil en zonas céntricas. En este marco, hemos de entender que, a pesar de sus contras, es una "línea", ya trazada en la ciudad, con un peso imborrable y que nos aporta con un rico potencial de conectividad.

2_ Entre sus aspectos negativos inmediatos detectamos las ya recurridas falencias de este tipo de infraestructuras viales: fragmentación urbana salvaje, contaminación progresiva del medioambiente (acústicamente, calidad del aire, salud de la población, aspectos psicológicos, sociales y subjetivos, etc.) En resumen, la entendemos como una progresiva fuente de obsolescencia que degrada todo aquello que le circunda: los barrios que cruza se cierran a su paso, retrayéndose la vida barrio adentro y transformándose la infraestructura y su espacio de acción en un no lugar, carente de espacios amigables, gestión de basura, etc.

3_ Sin embargo, lo anterior nos entrega un punto de partida para abordar el proyecto: la autopista, si bien cruza barrios variados con identidades locales particulares, es portante de una identidad propia, caracterizada por la linealidad de su trazo, la velocidad de sus flujos, imagen urbana característica, etc. Entendemos que, por ejemplo, proyectos como la Unidad Vecinal Portales bien supieron hablar el lenguaje lineal de esta identidad urbana propia, presente en la autopista.

En este marco, se propone el trabajo sobre la autopista existente, entendiendo que un aspecto fundamental del diseño sostenible es la utilización de recursos existentes. Por otro lado, nuestra premisa es también la de repoblar los centros y pericentros urbanos, entendidos también desde esta misma perspectiva de reutilización de infraestructura existente. Bajo este prisma, se trabajará parte del tramo de la Autopista Central que cruza la comuna de Quinta Normal, entendiéndolo como un importante polo de renovación urbana por explotar. Estos dos puntos nos ayudan a definir la línea que tomará la propuesta.

2_ La infraestructura urbana: Proyección futura de la pre-existencia

Se propone, a modo de propuesta de lineamiento urbano, la reutilización de los espacios infraestructurales de la Autopista central, a modo de conectar peatonalmente dos polos verdes: zanjón y río. De este modo, se trabaja en torno a 2 operaciones urbanas clave: 1) la conservación de la infraestructura soterrada de la autopista sobre la cual se proyecta un parque urbano, aprovechando la estructura de poste y viga ya existente. 2) un ensanchamiento de la línea edificatoria, en donde las caletas existentes se desplazan hacia los lados, respectivamente. Además se "proyecta" el espacio, a años plazo, comprendiendo que la llegada del parque y el edificio puede también significar la llegada de una conexión intermodal, por ejemplo.

En segunda instancia, emulando el ejemplo de la Villa Portales, se propone un edificio lineal que alimente el parque y fomente la llegada de la inversión al barrio, entendiendo que es necesaria su actual renovación urbana. El carácter de este edificio corresponde a una infraestructura residencial, capaz de alojar la vida de múltiples generaciones: un edificio multigeneracional, que abarque viviendas de arriendo u hospedaje, estudiantiles, mono y multifamiliares. A su vez, portador de un piso medio de carácter colectivo, y un primer piso permeable, que permita el traspaso visual del parque hacia la ciudad.

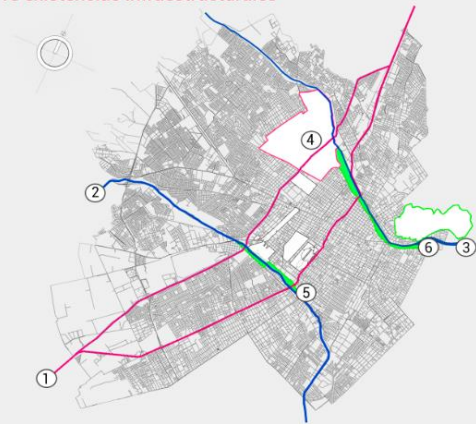
3_ La infraestructura residencial/ mixta: el proyecto detonante

El edificio contempla una estructura portante capaz de alojar programa residencial así como de ser flexible a otros usos. En rigor, se propone el trabajo en torno a "paquetes" residenciales que se ordenan en torno a espacios comunes, colonizados también por accesos y circulación propias. Estos paquetes responden a la diferente oferta "habitacional" que el edificio ofrece (su carácter multigeneracional). Esta estructura se entiende pensada en base a elementos prefabricados montables (de encaje) de fácil montaje en obra.

A su vez, observamos estructuras auto-portantes o subordinadas, que colaboran estructuralmente; por una parte la losa¹, capaz de salvar una luz importante la cual aporta tanto estructuralmente como también entregando un amplio pasillo/estancia, en el cual se pueden alojar diversas actividades comunes. Por otro lado, la estructura interna de los módulos habitacionales, pensadas en torno a un mismo núcleo en Glulam, el cual es capaz de funcionar él mismo como "infraestructura", vale decir, de propiciar el desarrollo de la vivienda (desde monoambiente a casa familiar). Algunos de estos alimentan también el primer piso, público, con infraestructura de uso mixto: Tiendas, Locales de Alimento, etc.

¹ Prefabricado Hormipre

Pre existencias infraestructurales



- 1. Autopista central
- 2. Zanjón de la Aguada
- 3. Río Mapocho
- 4. Comuna Quinta Normal
- 5. Parque inundable Zanjón
- 6. Parques Costanera Mapocho

Infraestructuras propuestas - Plan Urbano + vial

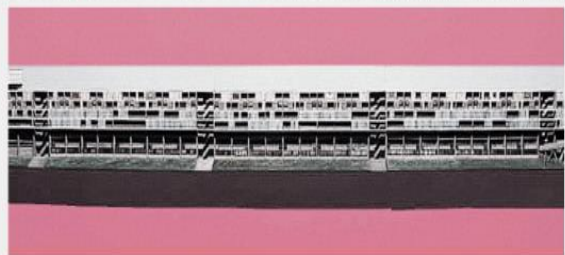
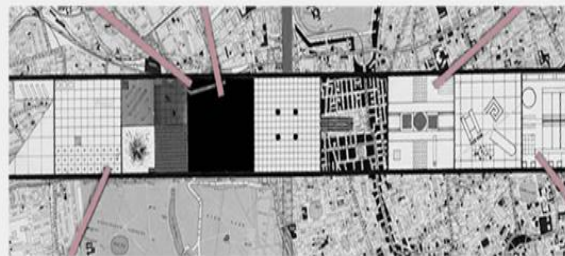


- 1. Comuna Estación Central
- 2. Comuna Quinta Normal
- 3. Comuna Santiago
- Estación Gruta de Lourdes
- Ⓟ Continuidad de los parques Costanera Mapocho - Zanjón

La ciudad lineal - Infraestructura de uso mixto + parque



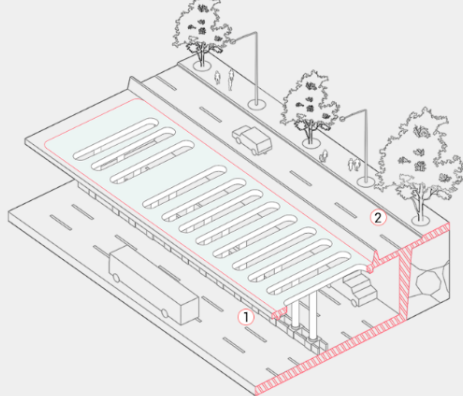
- 1. Pre existencia: Villa Portales
- 2. Propuesta: Infraestructura habitacional mixta



6. Exodus, 1972_ Rem Koolhaas
7. Devenir Utopia, Villa Portales_ Leonardo Portus

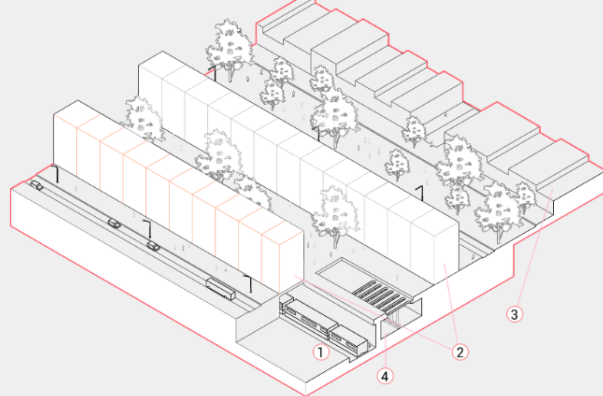
ESTRATEGIAS DE PROYECTO

Infraestructuras pre existentes



- 1. Autopista Central - Soterrada en tramo General Velásquez
- 2. Caletera General Velásquez

Infraestructuras propuestas



- 1. Línea de metro proyectada
- 2. Infraestructuras habitacionales de uso mixto
- 3. Manzanas existentes
- 4. Autopista Central soterrada (pre-existencia)