



MARQ

DENSIFICAR SOBRE LA CALLE

El Edificio-Calle: Un Nuevo Tipo en Providencia

Vicente Arcuch Borbolla

Tesis presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, para optar al Título Profesional de Arquitecto y Grado de Magíster de Arquitectura

Profesores Guía: Max Núñez y Daniel Talesnik
Ayudante: Alberto Calderón

2021 | Santiago, Chile

ÍNDICE

RESUMEN

FORMULACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.-CAPÍTULO I

1.1.- APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LA CONFORMACIÓN DEL BARRIO

1.1.1.- CONFORMACIÓN DE LA IDENTIDAD DE LA MANZANA

1.1.2.- CATALIZADOR DE LA REGENERACIÓN URBANA

1.1.3.- DIFERENCIACIÓN ESPACIAL

1.1.4.- BARRIO SUECIA Y CAMBIO NORMATIVO.

2.-CAPÍTULO II

2.1.- DIAGNOSTICO ACTUAL

2.1.1.- EXPLORACIÓN DE LA MANZANA; COMPOSICIÓN Y CARACTERÍSTICAS.

2.2.- LA IMAGEN FUTURA DEL BARRIO SUECIA

2.2.1.- PROLIFERACION DE LA TORRE

2.2.2.- LAS TORRES QUE VIENEN

2.3.- CASO DE ESTUDIO

2.3.1.- LA CALLE GENERAL HOLLEY

3.-CAPÍTULO III

3.1.- SOBRE LA CALLE COMO PROYECTO URBANO

3.2.- EXPLORACION PROYECTUAL

3.2.1.- GENERAL HOLLEY COMO ESPACIO DE PROYECTO

3.2.2.- UN NUEVO TIPO EN PROVIDENCIA

4.-CONCLUSIONES

5.-BIBLIOGRAFÍA

© 2021, Vicente Arcuch Borbolla

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento.

RESUMEN

La manzana del paseo General Holley se caracteriza por su diversidad arquitectónica, siendo un conjunto histórico que da cuenta de la configuración de Providencia. La calle interior, General Holley, responde a un perfil de calle residencial que proviene de un primer trazado de la manzana y que contrasta con el desarrollo posterior del conjunto, en donde los bordes reflejan la evolución de los modelos de ciudad y la situación actual de la comuna como “nuevo centro” urbano. Existe también un proceso en desarrollo con el potencial de transformar a la manzana en una masa homogénea rompiendo la diversidad arquitectónica que la caracteriza.

La calle interior, debido a su indeterminación en cuanto a actividades y programa, no presenta incentivo alguno para su uso como espacio público, y se muestra incapaz de atraer actividad desde los bordes confirmando un círculo de degradación constante de su espacio público. En consecuencia, la calle es hoy un espacio en evidente abandono y deterioro. Así también, la manzana se encuentra en medio de un proceso de renovación urbana que presenta un futuro completamente distinto, tanto para el espacio público como para los edificios que construyen el total de la manzana.

Frente a la inevitable aparición de la torre en casi la totalidad de la manzana y la consolidación del uso netamente comercial amparado en operaciones inmobiliarias se espera una prolongación del escenario actual del interior, donde la inexistencia de más programas define un espacio en deterioro. Frente a la necesidad de atraer nuevos habitantes a la comuna y a la casi segura proliferación de la torre en la manzana se puede pensar en una densificación en el último espacio libre de la manzana, la calle, aprovechando el interior para incluir un nuevo tipo de edificio que permita una renovación del espacio público y la activación de este mediante un uso residencial.

Palabras Clave:

CALLE
TIPOLOGÍA
VIVIENDA
CIUDAD
GENERAL HOLLEY

FORMULACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación se enmarca en el taller “Re-cargando Providencia”, realizado como vía de titulación y grado en la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile. A partir de un área de estudio en torno a la Avenida Providencia, el desarrollo de un proyecto en pos de generar una densificación residencial y una regeneración del espacio público de la manzana seleccionada.

El área de estudio definida abarca un total de 12 manzanas de la Avenida Providencia, entre Andrés Bello, Nueva Providencia, Los Leones y La Concepción, en donde existe una dinámica urbana que convive con un sistema peatonal y múltiples usos en torno a la avenida. Las manzanas seleccionadas presentan diferentes características enmarcadas en un nuevo modelo de ciudad y que han permitido que impulsos privados y públicos converjan en una ciudad mixta, de esta forma se presenta un cruce interesante entre lo peatonal y lo construido que marca la imagen de Providencia y su legado.

En caso de esta investigación, la manzana asignada corresponde a la compuesta por Providencia, Santa Magdalena, Andrés Bello y Suecia, y se caracteriza por contener al Paseo General Holley como el eje interior de la manzana y por el conjunto “Paseo la Villa”, ambos casos construyen una idea general de un sitio especialmente peatonal.

Como se desarrollará más adelante, en la manzana de estudio confluyen una serie de modelos de ciudad que de forma progresiva configuran la manzana otorgándole importancia a la escala urbana y el legado de Providencia. A partir de dicho proceso temporal es que se generan una serie de condiciones dentro de la misma y que son relevantes en cuanto configuran un tipo de manzana distinta y particular.

Así también, debido a la pandemia del Covid-19 y las limitantes que supuso, el taller se planteó desde un acercamiento rápido al sitio sobre el cual se desarrollaron proyectos basados en una intuición inicial que luego fue complementada con el estudio en detalle del sitio y la manzana de estudio.

La manzana de estudio conforma el corazón del llamado “Barrio Suecia”, en donde confluyen una gran variedad de tipologías que definen tanto el carácter del barrio como el estado y situación actual en el que se encuentra. Si bien la manzana es hoy un espacio completamente construido, se percibe un claro deterioro del interior de esta debido a la historia reciente del barrio y a la crisis sanitaria. Otro factor relevante es la nueva normativa a la que están sujetos los sitios que componen la manzana desde el año 2007. El cambio normativo liberó las restricciones de altura apuntando a una regeneración del espacio público de la mano de intervenciones inmobiliarias, como son las “nuevas” torres que se levantan en la calle Suecia.

En síntesis, la manzana presenta hoy un espacio interior deteriorado que contrasta con la actividad de sus bordes; así también, la manzana hoy se encuentra en un proceso de regeneración y reconstrucción que se sustenta en los cambios normativos introducidos el año 2007, los cuales liberan el límite de altura y permiten la construcción de torres como las de Boza Arquitectos. Frente al proceso actual y al escenario de una reconstrucción total de la manzana bajo la tipología de torres y sumado a la necesidad de reactivar la calle interior es que se plantean las siguientes preguntas:

A partir de la reinterpretación y reconfiguración de la calle General Holley en la comuna de Providencia ¿De qué manera se puede densificar y reactivar el espacio interior de la manzana, mediante el diseño de un nuevo tipo de edificio?

De la pregunta general se desprenden una serie de interrogantes que permitirían responder paso a paso el desarrollo de la investigación:

- 1. ¿Cómo se construyó el espacio público del interior de la manzana y cuáles son sus características?
- 2. ¿Cuál es el futuro previsto de las construcciones en la manzana y qué tipo de espacio y actividad definen?
- 3. ¿Qué estrategias u operaciones posibilitan la reconfiguración del espacio público del interior de manzana?
- 4. Al interior de la manzana ¿Cómo es el espacio que reemplaza a la calle, cuáles son sus cualidades y cómo se puede implantar un conjunto de viviendas sobre este?

Las preguntas propuestas establecen una serie de complejidades y limitaciones para el desarrollo de la investigación por lo que la aproximación a sus respuestas se dará bajo la siguiente hipótesis:

A propósito de la situación actual de abandono e inactividad de la manzana de estudio, y en paralelo a ciertos valores urbanos y el proceso actual de transformación del Barrio Suecia, se puede pensar en la refundación del “interior” de la manzana a partir del espacio que ocupa la calle General Holley. La reconfiguración de esta permitiría pensar en una nueva escala interior mediante un edificio que incorpore la calle dentro de sí mismo, transformando el sitio en un edificio residencial que resuelva la inactividad de la calle, estableciendo relaciones entre el interior privado/doméstico del conjunto residencial propuesto y un exterior público/ compartido que reemplace y reactive el espacio del interior de manzana.

La hipótesis, junto al análisis del caso de estudio determina que el objetivo general será:

Comprender y levantar estrategias que permitan pensar en la refundación de la calle interior y su espacio público en la manzana, conjugando una nueva escala peatonal con una densificación residencial que active el interior y reemplace la configuración actual de calle existente en General Holley

Desde el objetivo general, y para lograr que la hipótesis pueda responder de manera más concreta, se desprenden los siguientes objetivos específicos:

- 1. Levantar un barrido histórico de los factores que configuran la morfología de la manzana y su estado actual.
- 2. Analizar la situación de la manzana y formular una aproximación a un escenario futuro posible para definir criterios y alcances de una intervención en la manzana.
- 3. Realizar un análisis de criterios y referentes que permitan definir el rol de la calle y sus posibilidades de reconfiguración al interior de la manzana.
- 4. Diseñar una propuesta arquitectónica que establezca un diálogo entre un nuevo tipo de edificio y la ciudad en la comuna de Providencia.

Para lograr responder las preguntas planteadas y cumplir con los objetivos que se desprenden de estas se plantea una aproximación a la investigación desde una componente teórica y una proyectual, de esta forma la metodología de la investigación se estructura de la siguiente manera:

- 1. Levantar información histórica, bibliográfica y planimétrica sobre el caso de estudio y su contexto.
- 2. Comprender las cualidades espaciales de la manzana y proyectar un posible desarrollo comercial del sitio
- 3. Abstraer, a partir de bibliografía y referentes, conceptos y estrategias generales relativas al rol de la calle para su posterior aplicación en el desarrollo del proyecto
- 4. Proponer un proyecto que integre a la calle como el foco principal del edificio, definiendo una nueva tipología en la comuna.

CAPÍTULO I

1.1.- APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LA CONFORMACIÓN DEL BARRIO

1.1.1.- CONFORMACIÓN DE LA IDENTIDAD DE LA MANZANA

En el contexto de un Santiago conformado por una grilla de manzanas, y enmarcado en la expansión urbana de la ciudad, se observa en la comuna de Providencia un uso residencial reflejado en la configuración inicial de la manzana de estudio en donde todos los frentes de esta respondían a dicho uso, con ciertos componentes de uso comercial hacia la Av. Providencia. Así también, como medio de aprovechamiento del suelo disponible, se subdividió el espacio original del sitio y se abrió un eje central materializando el trazado actual de la calle General Holley, promoviendo una densificación residencial de baja altura en el interior.

En un principio el frente de Providencia estuvo definido por edificaciones de mayor altura que el interior, pero de construcción aislada en su configuración de fachada el cual dio paso a la configuración actual de fachada continua, característica de los frentes de Providencia. La nueva normativa aplicada a la Avenida a partir de los años 50 trajo consigo una nueva “frontera” en las alturas presentes en la manzana y definiría a la calle General Holley como el “patio trasero” de la manzana.

Un caso particular corresponde a Andrés Bello, la apertura de la calle interior dividió el frente de la Avenida en dos y definió una cantidad de lotes o sitios disponibles de menor tamaño respecto a los ubicados en Providencia en donde se construyeron edificaciones residenciales de baja altura en 4 de los 5 sitios definidos. No obstante, la esquina poniente de Andrés Bello y General Holley dio lugar a un edificio perteneciente a una “familia arquitectónica” que goza del reconocimiento popular y que ha sido bautizada como edificios barco por las ventanas circulares que asoman a su fachada.

El edificio Costanera se levantó como el remate de la calle General Holley en la Avenida Andrés Bello y es el único que no respeta la “normativa implícita” de la altura del interior de la manzana. La configuración irregular del sitio definió también la particular curva que resuelve la esquina del edificio y que define su frente urbano, escondiendo así la geometría del sitio y las dificultades presentadas por la intersección de los dos ejes que regían en la Calle General Holley y la Avenida Andrés Bello. ¹

La consolidación de la calle interior como parte del sistema residencial original se da a partir de una serie de proyectos en los años 40. Estos definieron un perfil de calle aplicado en toda su extensión con casas pareadas o en algunos casos construcción aislada y que marcaron la imagen general del eje central, manteniéndose en su mayoría, pero con un sinnúmero de intervenciones y alteraciones a su estado original que transformaron la atmósfera de calle residencial. ²

La diversidad de arquitectos y proyectos aplicados generó sobre la calle residencial interior una riqueza arquitectónica que definió una calle interior respetando los modelos de ciudad jardín y que estableció a la calle General Holley como un área o un espacio común, a modo de patio, para el interior de la manzana y sus habitantes a pesar de que la calle como tal estaba concebida para tránsito vehicular. La calle interior como tal termina por gestarse como la manifestación del espacio público colectivo en la manzana al confluir sobre ella la noción de lo privado residencial y lo netamente público de la calle.

¹ Cañas, N. y Mondragón, H. (2016). Arquitectura Moderna Residencial En Providencia. Municipalidad de Providencia. (Obra original publicada en 2016)

² Palmer Trias, and Proyecto De Investigación DIUC No. 167/82. La Comuna De Providencia Y La Ciudad-jardín. Santiago, Chile: Escuela De Arquitectura, Depto. De Investigaciones, Pontificia Universidad Católica De Chile, 1983.

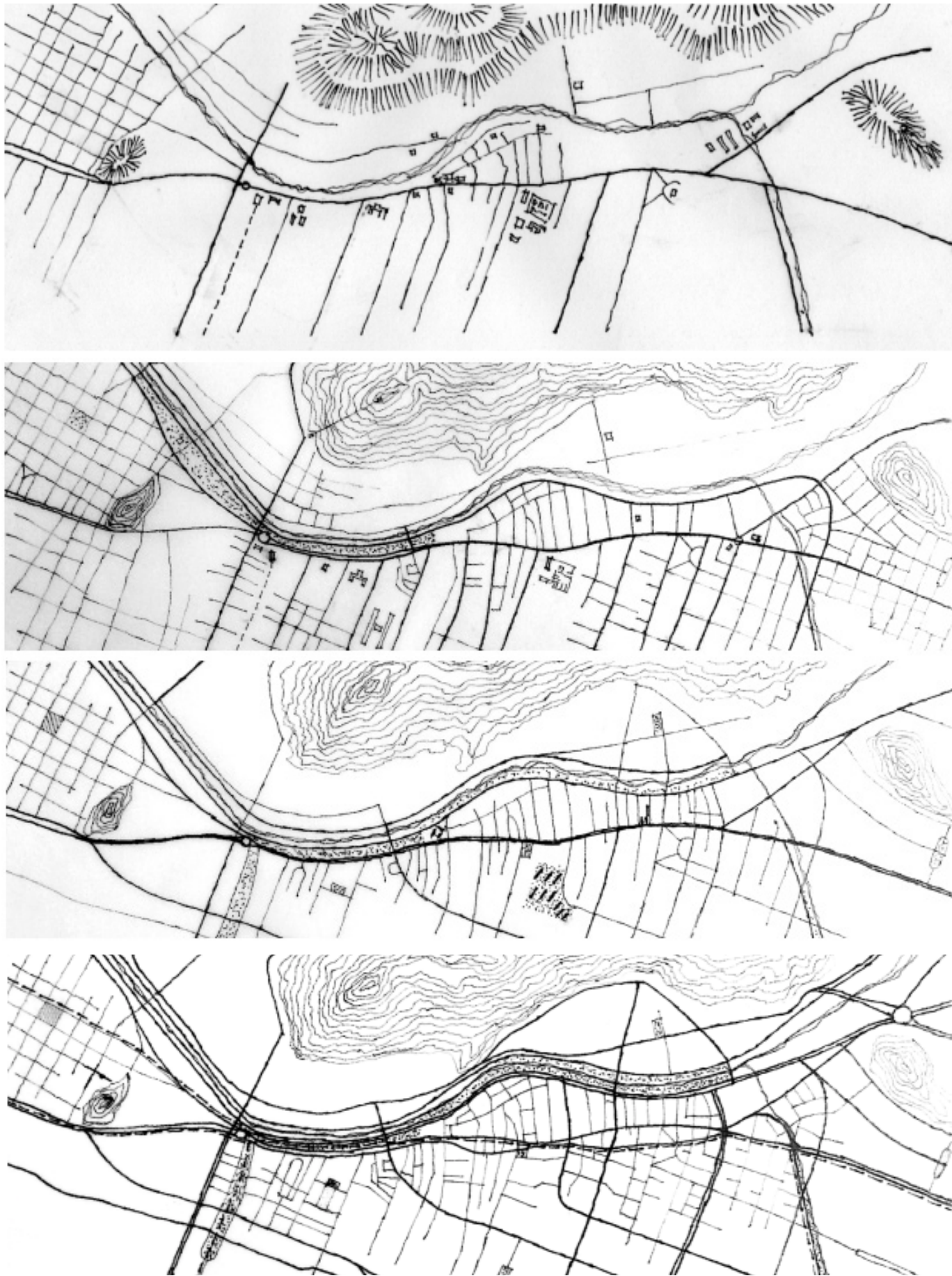


Fig.1: Compilado de croquis del desarrollo de la comuna desde fines del Siglo XIX hasta el año 2010. Pedro Bannen.

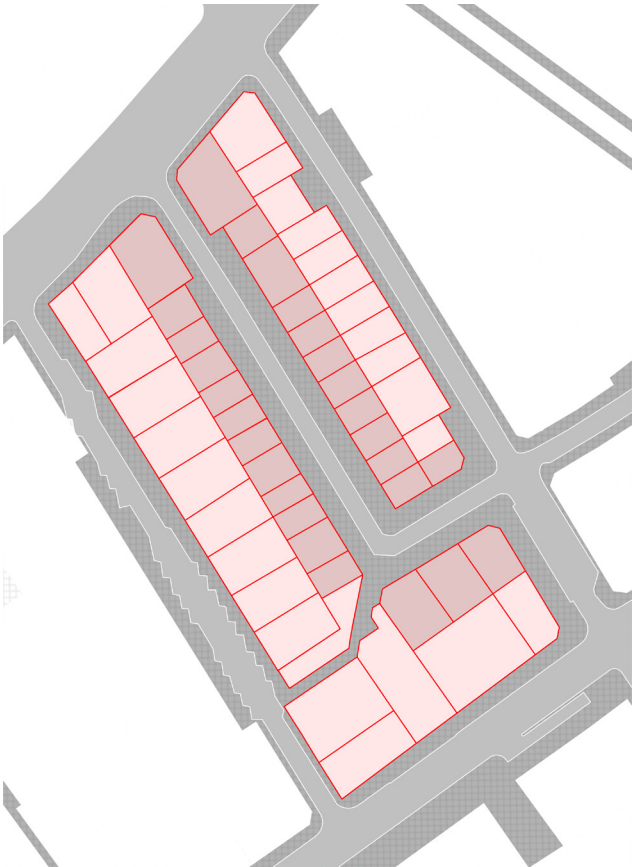


Fig.2: Esquema de división predial. Elaboracion Propia

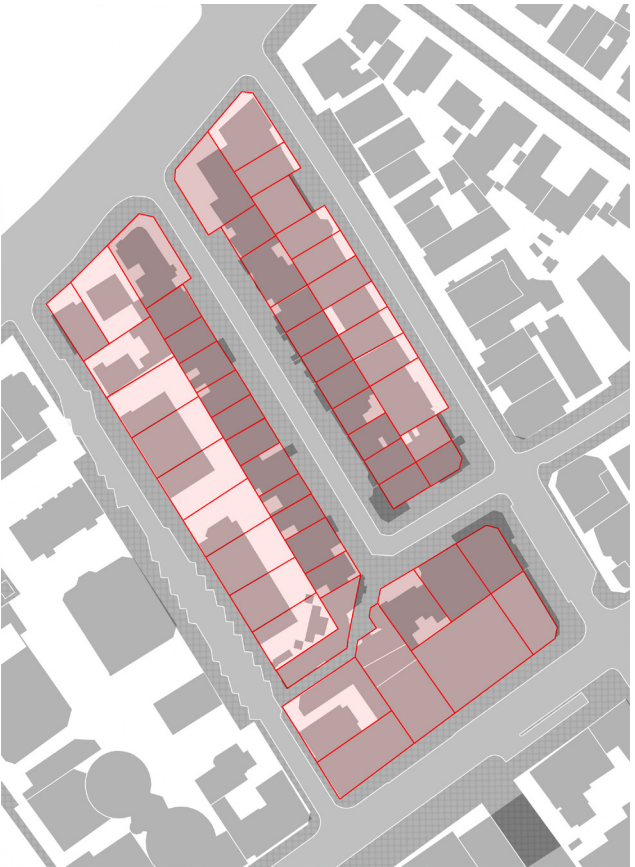


Fig.3: Esquema de división predial con las edificaciones existentes previo al cambio de normativa. Elaboracion Propia



Fig.4: Levantamiento de fachadas originales de la calle General Holley. Elaboracion Propia

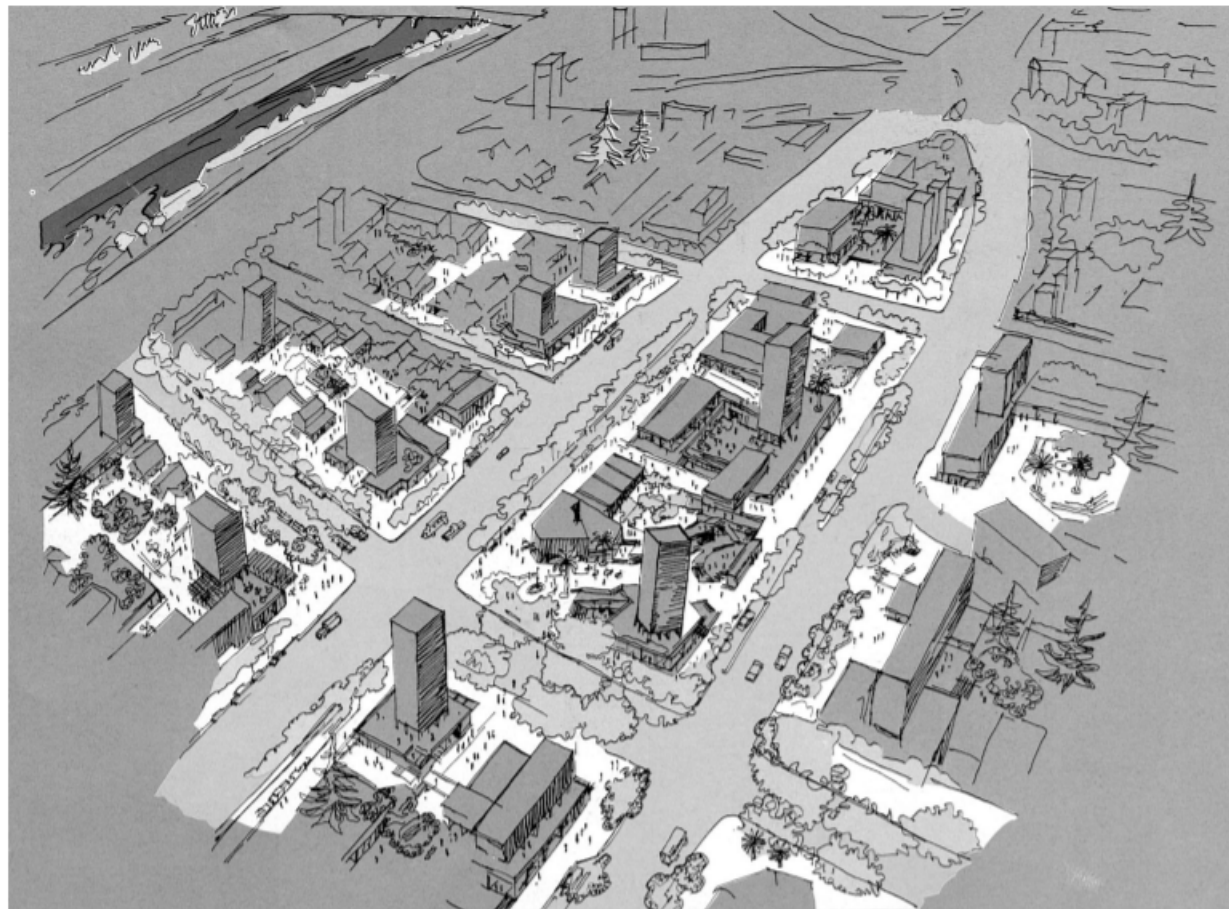


Fig.5: Vista del proyecto Nueva Providencia. 1972. Germán Bannen



Fig.6: Detalle del plano de pasajes peatonales. Fuente: Archivo Municipal de Providencia, facilitado por Elke Schlack F.

Lo presentado en esta sección se sustenta en el trabajo de recolección de documentos oficiales y planimetrías históricas de los sitios de la manzana obtenidos a través del Departamento de Catastro e Inspección de la Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Providencia.

1.1.2.- CATALIZADOR DE LA REGENERACIÓN URBANA

A partir del desarrollo y crecimiento urbano iniciado en los años 40, Providencia comienza a consolidarse como la “bisagra” en el funcionamiento de Santiago y que se vería fuertemente potenciada con el proyecto de la “Nueva Providencia” -a inicios de los 70- definida por la apertura de un eje paralelo a la avenida existente para dar cabida a la actividad y movimiento que la comuna acogió a partir de su ubicación estratégica y su incipiente situación de “Nuevo Centro” urbano.³

La expansión de la actividad y la necesidad de contar con un plan seccional, el cual se complementó con la llegada del metro y su efecto en el trazado y actividad existente de la Av. Providencia, y sumado al proyecto de la “Nueva Providencia”, permitió construir una idea de un espacio urbano que acogiera a peatones y vehículos.

El proyecto buscaba crear una “detención en el desplazamiento” mediante un brazo paralelo a la Av. Providencia original, el cual construye islas urbanas entre los flujos vehiculares. Este se complementa con un plan de pasajes peatonales desarrollado a partir de la idea de conectar o tejer una red de espacios integrada mediante una placa comercial que beneficie a la construcción privada y que conecte físicamente al metro con los espacios peatonales de la comuna. Así, se construye el nuevo espacio urbano de detención a distintas escalas y niveles que plantea German Bannen en el proyecto.⁴

Así también, la concepción de una comuna primordialmente peatonal se continuo desarrollando a través del Plan de Pasajes Peatonales aprobado en 1975 como parte del plan seccional de la comuna, el cual se desarrolla a partir de una red de circulaciones alternativas que atraviesan los interiores de manzana de manera que se establece un segundo tipo de tránsito peatonal en torno a la avenida pero que, a diferencia del flujo de paso de Providencia, busca crear un espacio de detención y pausa en el recorrido. La materialización de esta red se daría a partir de la intervención privada en la ciudad y, mediante estímulos normativos, se premiaría la cesión de áreas en el primer nivel para completar la red, es decir, mediante la apertura de pasajes privados se podía aumentar considerablemente la inversión, a la vez que se desarrollaría el primer nivel comercial en el área, consolidando una red de pasajes que estaría ininterrumpidamente asociada a una placa comercial de “situaciones múltiples y continuas”⁵.

Si bien esta red se planteó en un nivel calle, se requería de una coordinación con los segundos niveles y el metro de manera que “la salida al exterior fuese aprovechada para la instalación de un sistema de galerías subterráneas y a nivel, que en forma pausada se tejen hasta subir al ciudadano desde el subsuelo a la superficie” . El Plan de Pasajes Peatonales busca la integración entre niveles bajo y sobre la calle y la consolidación de posibles nuevos recorridos y espacios protegidos que establecen una continuidad de lo peatonal y la conciliación de una nueva relación entre lo público y lo privado mediante “un trabajo cuidadoso

³ De Simone, Liliana. «Metamall: Espacio urbano y consumo en la ciudad neoliberal chilena.» En Taller Santiago: Híbridos Metropolitanos, de Ignacio García Partarrieu y Arturo Scheidegger. Santiago: UMWELT, 2015

⁴ “La ciudad de Providencia en la obra de German Bannen”, Pedro Bannen y Francisco Chateau. Ediciones ARQ; 2007

⁵ “El comercio en Providencia”, German Bannen. Revista CA, Número 72; Pág 34. Abril-Mayo-Junio de 1993.

⁶ “Comercio, Espacio Público y Gestión Local: El caso de Providencia en Santiago de Chile”, Rodrigo Mora e Isabel Zapata. Revista de Urbanismo N°9; Pág. 40. marzo de 2004.

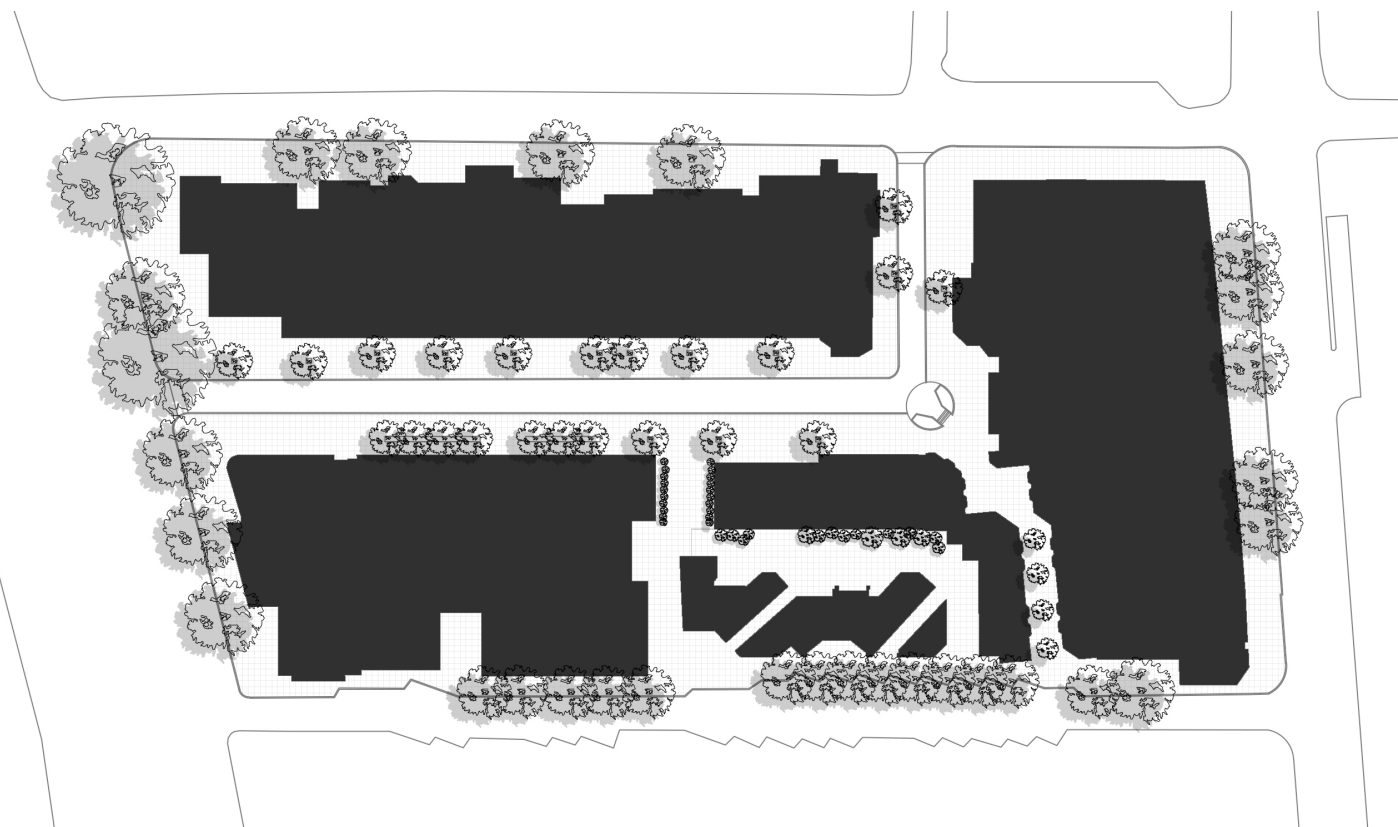


Fig.7: Esquema de Llenos y Vacíos de la manzana previo al cambio de normativa. Elaboración propia.

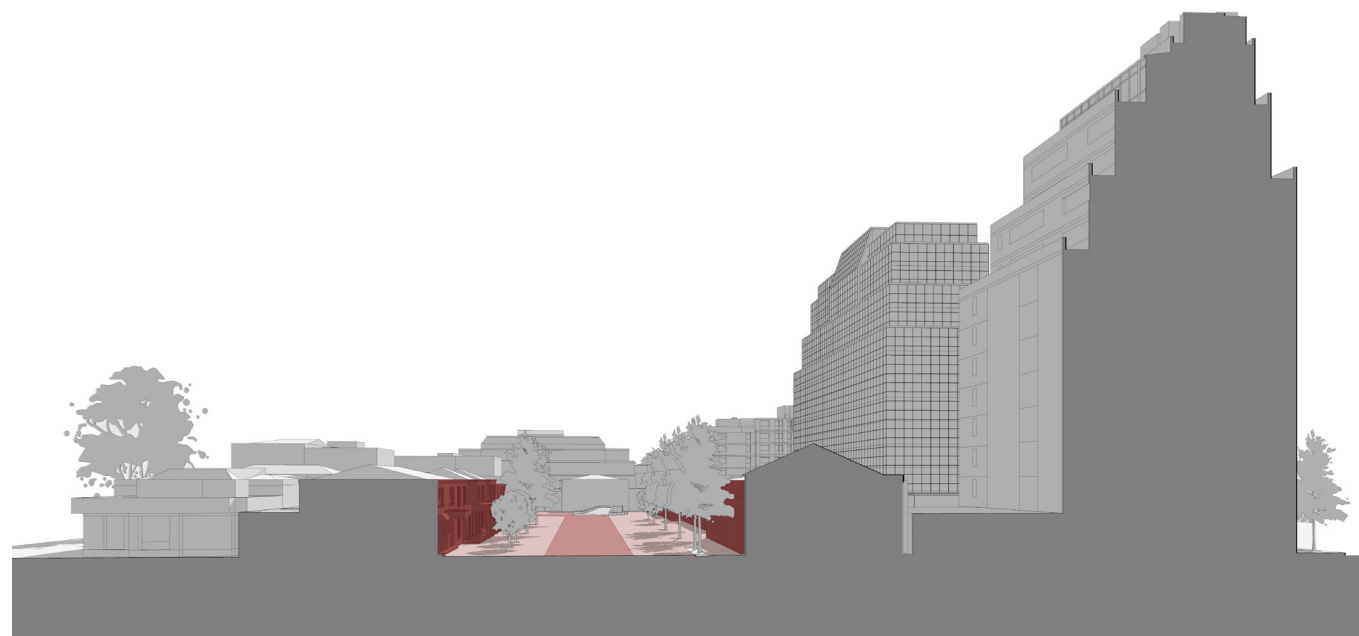


Fig.8: Esquema en corte del perfil de la calle General Holley. Elaboración Propia.

de espacios públicos: nuevas veredas, bandejones, franjas de estacionamientos y calzadas, articulando un sistema de flujos y detenciones que se consolidaran con las nuevas inversiones de edificios privados que tejen redes de pasajes internos, patios y pasos que permiten transitar peatonalmente a lo largo de toda la avenida.”⁷

Los distintos proyectos e intervenciones proyectadas y construidas en el área se constituyen como el catalizador de un proceso de regeneración urbana en la estructura de la manzana y definen un “antes y después” para Providencia y la manzana de estudio, transformando los usos y acogiendo un nuevas actividades y tipologías. La “Nueva Providencia” y la aparición del metro en el entorno terminan por definir una nueva intensidad en la actividad sustentada por la manzana que terminan por configurar las condiciones y situaciones espaciales que hoy existen en General Holley.

La manzana y el barrio terminan por dar cabida a una serie de actividades comerciales que transformaron el carácter de este e incorporaron el área a la ciudad con una imagen bohemia, la transformación de la Avenida Providencia impulsó la actividad comercial y de ocio conformando un barrio de alto movimiento y en un epicentro de la vida nocturna de Santiago.

1.1.3.- DIFERENCIACIÓN ESPACIAL

A partir del desarrollo potenciado por las intervenciones urbanas en la comuna, la manzana empieza a contener actividades comerciales en su interior. La ubicación de esta y la conectividad del área permitieron la instalación de locales comerciales en los edificios del interior, realizando alteraciones a los mismos, pero sin cambiar el aspecto general del espacio.

La calle General Holley, definida por el modelo de desarrollo y expansión de Providencia en base a la Ciudad Jardín, configuró un sistema de espacios públicos interiores en el cual, utilizando el perfil completo de la calle, se desarrollaría un modelo de habitar la ciudad. La calle General Holley, limitada por las dimensiones de los terrenos interiores, surge de esta forma como la extensión del “patio” de las viviendas bajo la configuración de Ciudad Jardín. A pesar de tener un carácter vehicular, la disposición del espacio y las viviendas se vio transformada en una transición entre lo privado y lo público.

La caracterización del espacio de la calle se entiende desde la primera concepción de lo público en la ciudad. Lo público se puede entender como un área de propiedad común o estatal que parte desde el trazado urbano, pero la calle como tal, requiere de espacios asociados para consolidarse bajo nuestra noción tradicional de “pública”. Se menciona en la Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y Ensanche de Barcelona: Hemos de recordar aquí que la calle es un compuesto de vías y edificios, es la caja formada por el suelo y las paredes colaterales. La vía por sí sola no es calle, ni lo son tampoco las casas por si solas. (Cerdá, 1867, pág. 534)⁸.

La continua expansión de la ciudad y el aumento de la actividad en torno a la manzana terminó por generar un cambio de uso en los sitios, reemplazando a la vivienda por locales comerciales.

⁷ “La ciudad de Providencia en la obra de German Bannen”, Pedro Bannen y Francisco Chateau. Ediciones ARQ; 2007

⁸ Cerdá, I. (1867) Teoría General de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona. Madrid: Imprenta Española.

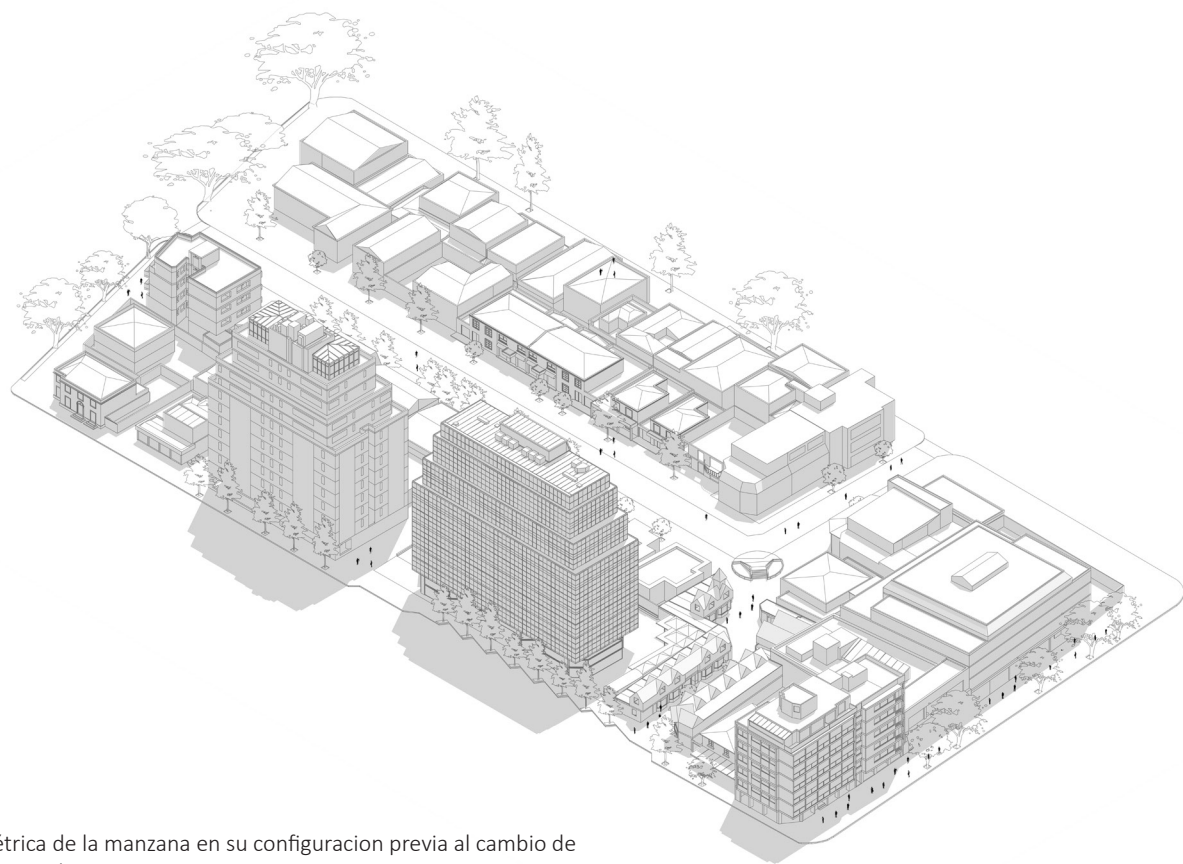


Fig.9: Axonométrica de la manzana en su configuración previa al cambio de normativa. Elaboración propia.

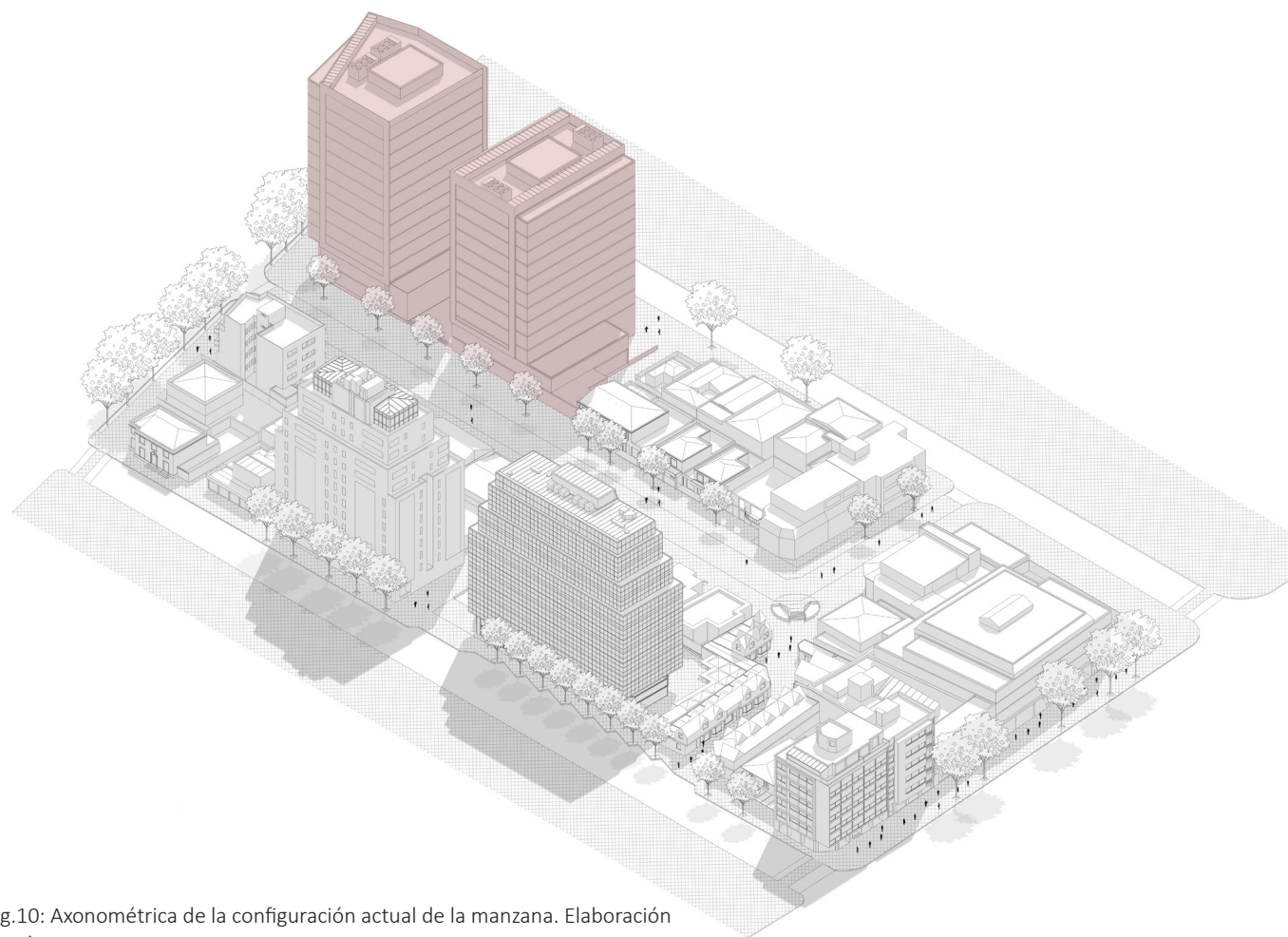


Fig.10: Axonométrica de la configuración actual de la manzana. Elaboración propia.

Así también, en la manzana se generaron dos ideas de calle amparadas en la normativa comunal referente a los terrenos. La primera cargada de actividad e influenciada por el contexto, en donde se produjo una densificación de los sitios ubicados hacia el “exterior”, maximizando la ocupación de los sitios en pos de recoger los niveles de actividad que el metro y la “Nueva Providencia” le confirieron al sector.

Por otro lado, en el interior de la manzana, la calle recogió un nuevo tipo de actividad marcada por tiendas de “alta gama” que modificaron la actividad del interior sin alteraciones importantes a las edificaciones existentes. La posición de la manzana dentro de la trama urbana y la instalación de locales comerciales contribuyeron a la consolidación de una nueva imagen del llamado Barrio Suecia que le entregaron a la manzana una posición especial en el sistema urbano de la comuna.

1.1.4.- BARRIO SUECIA Y CAMBIO NORMATIVO.

Los años 80s se definen por este nuevo carácter del barrio, en donde la actividad centrada en locales comerciales exclusivos como anticuarios, boutiques, salones de alta costura, joyerías y más definieron una “etapa dorada” para el barrio y la calle General Holley.

En esta década el Barrio Suecia comienza a ver una transformación de su composición física que, apoyada en la exclusividad de la actividad y el público que atraía, permitió la aparición de edificios de mayor altura que continuarían construyéndose durante los años 90s, otorgando así un mayor dinamismo a un barrio ya cargado de actividad ⁹.

La alta afluencia del sector y la atractiva actividad comercial influyó también en la instalación de otro tipo de comercio en el área, la llegada de los pubs tuvo un inicio discreto, pero altamente rentable y en un inicio en el barrio convivió el comercio exclusivo con la incipiente actividad bohemia. Sin embargo, la demanda y el arranque satisfactorio de los bares significó el inicio de un proceso que adquirió momento rápidamente, en unos pocos años el barrio paso de contener un número limitado de locales con patente de alcohol a experimentar un aumento explosivo, llegando a ser más de 40 locales con estas características ¹⁰.

Si bien el ambiente Bohemio permitió el surgimiento de numerosos locales que, junto a la alta accesibilidad, la exposición y falta de vigilancia del sector decantaron en una atmósfera de inseguridad, delincuencia y consumo desmedido. La incapacidad de controlar estos hechos provocó la “migración” del comercio exclusivo a otras áreas de la ciudad en búsqueda de mayor seguridad y una intervención municipal que terminó modificando la normativa vigente, eliminando las patentes de alcoholes en el Barrio mediante la actualización del Plan Regulador Comunal de Providencia ¹¹.

La nueva normativa, además de eliminar las patentes de alcoholes, eliminó restricciones de altura en la mayoría de los sitios de la manzana apuntando a transformar al barrio en una prolongación del sector financiero, permitiendo la construcción de torres como las que hoy se levantan en la esquina de Andrés Bello y Suecia. El cambio de foco en la normativa perfila al barrio, y en consecuencia a la manzana, transformándola en un área que, enmarcada en mayores libertades en edificación como la construcción de nuevas torres, sea capaz de albergar un nuevo tipo de actividad y público asociado a oficinas ¹².

⁹ 24horas.cl. “Reportajes 24: La profunda transformación del tradicional Barrio Suecia”. 24Horas.cl, 2 de noviembre de 2015. <https://www.24horas.cl/noticiarios/reportajes24/reportajes-24-la-profunda-transformacion-del-tradicional-barrio-suecia-1833920>.

¹⁰ Nota completa: Jorge Rivas, “El ayer y el hoy del Barrio Suecia, Santiago”, Canal 13, 1 de abril de 2012, Recuperado en: https://www.youtube.com/watch?v=L11Ofit_CME.

¹¹ Ilustre Municipalidad de Providencia. PLAN REGULADOR COMUNAL DE PROVIDENCIA. Santiago: Municipalidad de Providencia, 2007.

¹² Ilustre Municipalidad de Providencia. Plan Regulador Comunal de Providencia. Plano de Zonificación de Edificación. Santiago: Municipalidad de Providencia, 2007.

CAPÍTULO II

2.1.- DIAGNOSTICO ACTUAL

2.1.1.- EXPLORACIÓN DE LA MANZANA; COMPOSICIÓN Y CARACTERÍSTICAS.

A partir del levantamiento de planimetrías de la manzana se puede visualizar parte del relato histórico de Providencia, descrito en el capítulo anterior. La construcción “por partes” de los elementos que configuran la morfología de la manzana nos sitúa frente a una manzana arquitectónicamente heterogénea que deja definido los espacios y modos de habitar el sitio pero que, en la práctica, y sin tomar en cuenta el frente hacia la Avenida Providencia, no genera mayor actividad o incentivo para su uso activo dentro del sistema de espacios públicos y colectivos planteados en la Red de Pasajes peatonales de Providencia.

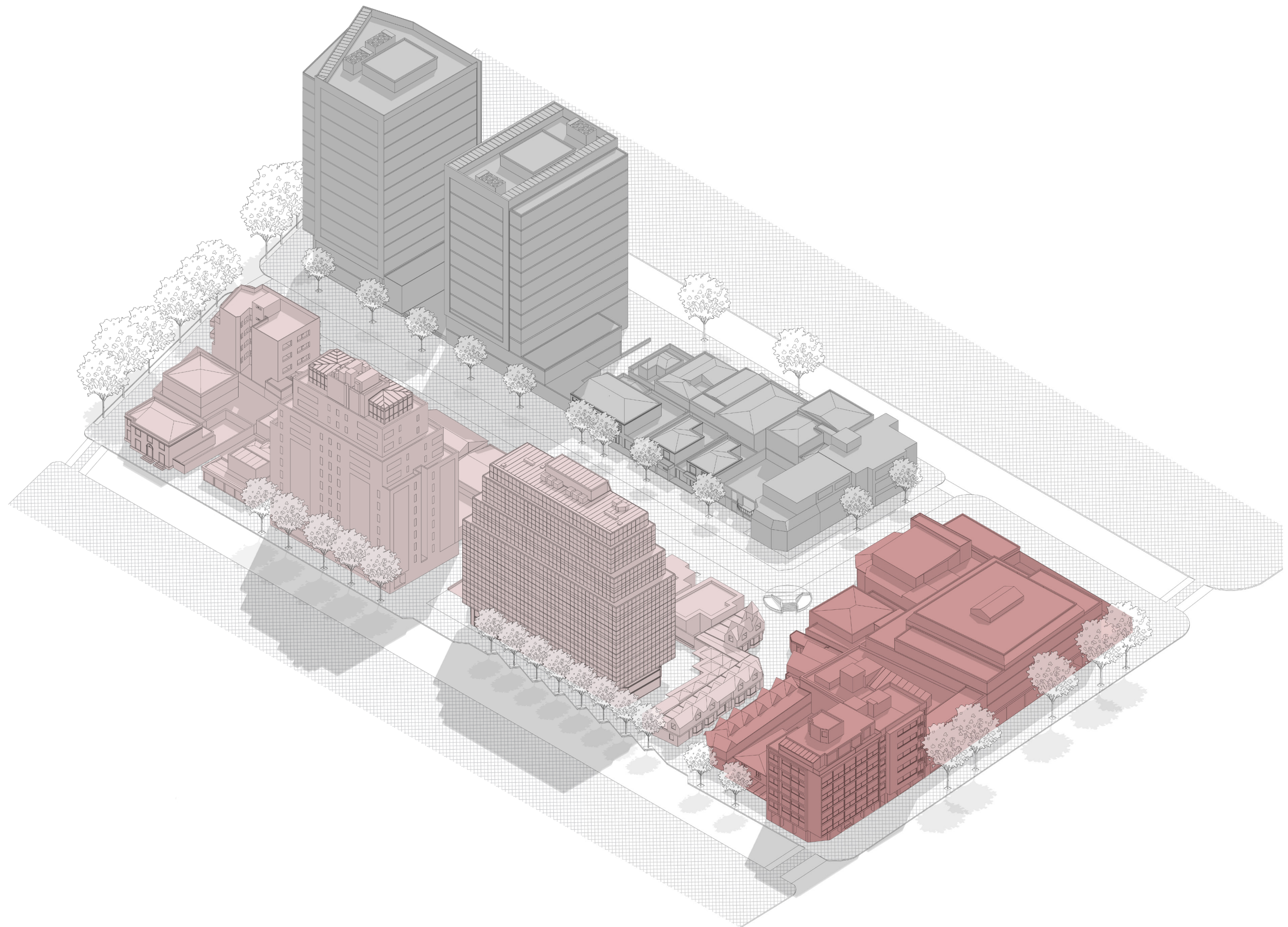
Desde el levantamiento se aprecia que la manzana o caso de estudio se encuentra dividida en tres fracciones, una hacia Providencia, la segunda hacia la calle Santa Magdalena y la tercera hacia la calle Suecia. La división principal corresponde a la calle o paseo General Holley en sí, que recorre la manzana en su totalidad y construye un atributo esencial en la manzana, la amplitud del espacio público disponible que responde al perfil original de la calle interior en un contexto urbano denso.

El análisis en detalle de la manzana corresponde abordarlo a partir de los frentes de esta, que separados en relación con la calle o avenida que enfrentan, permitan desarrollar y visualizar la idea de exterior e interior que caracteriza a la manzana.

Partiendo por el frente de Providencia se aprecia, en primer lugar, la fachada continua que compone casi la totalidad de esta sección de la manzana y que solo se interrumpe por el cierre perimetral que existe hoy en el predio de Metro S.A. Providencia define el sector más diverso de la manzana en cuanto a los usos y actividades que acoge, desde infraestructura de transporte público a edificios residenciales y de oficinas que en la planta baja incorporan comercios. Resalta también la existencia de casas comerciales como un “Mall Chino” que hoy ocupa la totalidad de uno de los edificios y las franquicias de comida rápida, farmacias y ópticas.

Siguiendo con el recorrido, Suecia presenta una configuración diversa que da cuenta de la historia de la manzana y da luces del proceso de regeneración que afecta al área. La estación de Metro y el contiguo sitio baldío de la misma institución ocupan la totalidad de la esquina, con anchas veredas que responden al flujo que recoge la estación, característica que se corta al intersecar con la calle General Holley. A partir de la intersección se comienzan a apreciar los efectos del cambio de normativa y que se refleja en la situación de abandono que la mayoría de las edificaciones presentan. El deterioro e inactividad continúan hasta llegar a las “nuevas” torres de oficinas, estas recuperan de cierta manera el espacio público hacia la calle y se proyectan con una primera planta que permitiría acoger comercio pero que, hoy en día, aun no se encuentra ocupado.

Resalta también la aparición de una apertura peatonal entre las torres que oculta el acceso vehicular a los estacionamientos del conjunto y que construye un espacio de relación entre las torres y el interior pero que por la inactividad de las primeras plantas y la situación espacial de General Holley no muestra mayor dinamismo y movimiento.



- SECCIÓN SUECIA
- SECCIÓN STA. MAGDALENA
- SECCIÓN PROVIDENCIA

Fig.11: Axonométrica de la manzana, esquema del fraccionamiento del caso de estudio. Elaboración propia.

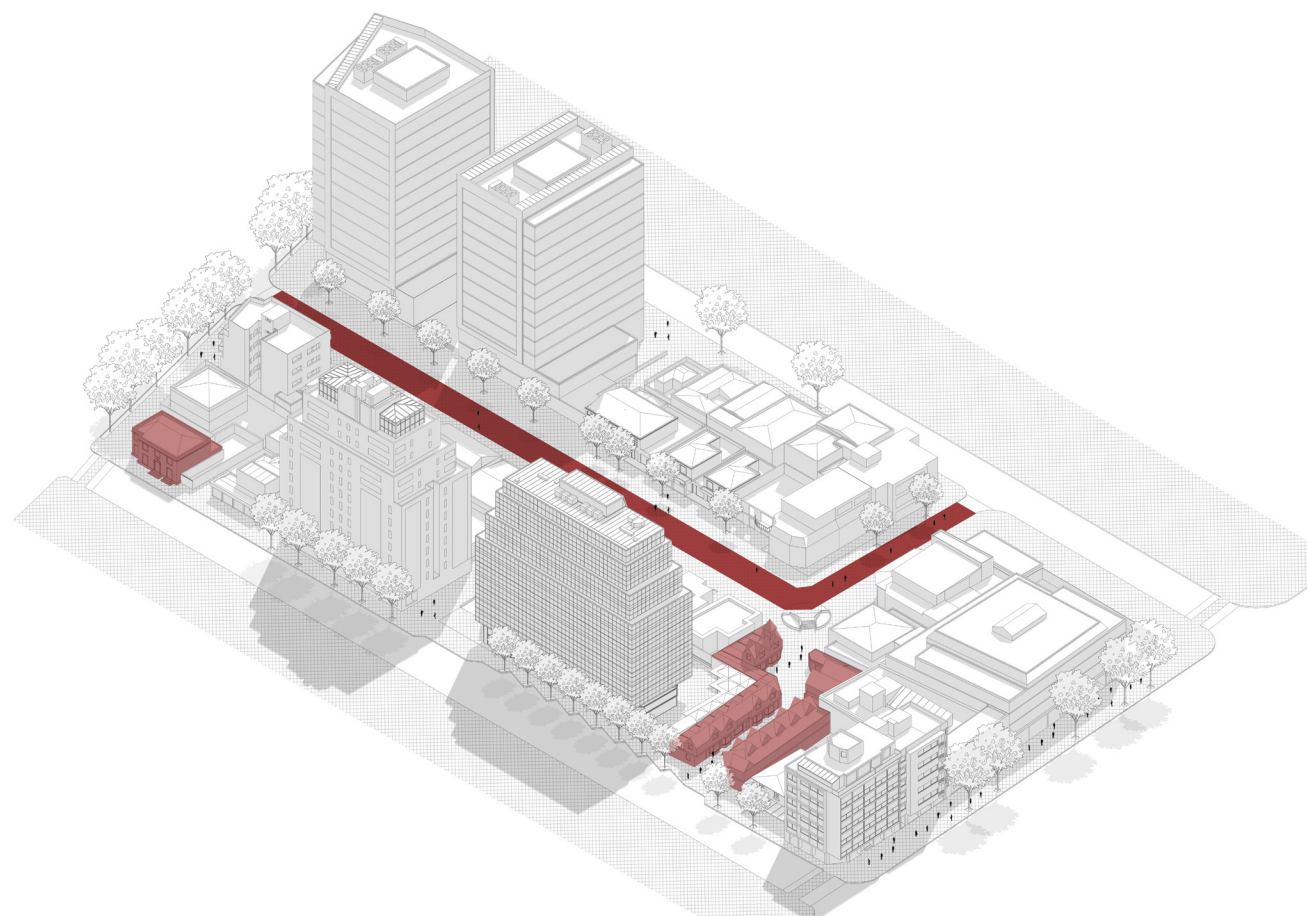


Fig.12: Axonométrica de la manzana, esquema de elementos y edificios relevantes. Elaboración propia.



Fig.13: Vista de la calle General Holley desde la esquina norte, Andrés Bello con General Holley. Fotografía digital.

La Avenida Andrés Bello, caracterizada por el flujo vehicular, presenta una notoria disociación entre la sección comprendida entre Suecia y General Holley con la sección entre la calle interior y la calle Santa Magdalena. La primera sección la ocupa en su totalidad la torre de oficinas y su primera planta se encuentra ocupada por una agencia de viajes que por la situación sanitaria no está funcionando de forma presencial.

La sección siguiente aparece como un testigo del pasado residencial de la manzana, manteniendo las edificaciones originales entre las cuales resalta el Edificio Costanera, obra que pertenece a una familia de edificios bastante reconocibles, bautizados por el público como edificios barco. El Edificio Costanera resalta tanto por la curvatura de su fachada como por la altura de 4 pisos. Construido en 1940 en un sitio irregular, la fachada resuelve el polígono mediante la curvatura de esta y que termina por conformar la esquina. El edificio, proyectado por Enrique Camhi Baruch, originalmente era ocupado por viviendas pero hoy alberga oficinas particulares ¹³.

En la esquina entre Andrés Bello y Santa Magdalena se levanta también otro remanente del pasado residencial, la casona de estilo francés de cuenta del tipo de edificaciones que hasta los años 80 conformaban la manzana. Hoy se encuentra desocupada y en arriendo. Si se sigue avanzando aparece un local comercial instalado en una casona modificada para el funcionamiento residencial y que colinda con la torre del Hotel Four Points. Entre el Hotel y La torre de oficinas que le sigue aparece una operación peatonal relevante, a modo de pasillo, que conecta santa Magdalena con General Holley.

La última sección de Santa Magdalena está caracterizada por el Paseo La Villa, proyectado por la oficina Alemparte Barreda, que tiene la particularidad de construir un espacio ajeno a la noción tradicional de Providencia. La operación que define al conjunto es la apertura del eje central de sitio que permite conectar el interior de la manzana y a la vez construye un recorrido flanqueado por locales comerciales. La escala del conjunto contribuye a la actividad que se aprecia hoy y se constituye como la única operación de peatonalización que funciona y se mantiene activa en la manzana.

La característica principal de la manzana es la de su calle interior, siendo General Holley y sus frentes el principal interés. La situación actual del interior, al igual que Suecia, muestra la degradación del espacio y el proceso de regeneración urbana que apunta a la transformación del barrio. La vereda norte, empezando desde la esquina con Andrés Bello, destaca por la fachada “interior” de las torres de oficina y que limitan con la tipología original de la calle, viviendas adosadas en las que hoy funcionan locales comerciales, sin embargo, 3 de los 6 sitios están en funcionamiento resaltando el motel y el edificio residencial que compone la esquina frente a la estación de Metro.

La vereda sur alberga la salida de la estación Los Leones y el sitio de Metro S.A. a partir de la cual se hace ingreso a la plazoleta central del interior en la que desemboca el Paseo la Villa y que marca la postal característica de la manzana. Las construcciones que siguen reflejan, nuevamente, el deterioro del interior con 5 de los 12 sitios actualmente ocupados por algún tipo de actividad comercial y el resto o en claro abandono o en proceso de arriendo.

Cabe destacar también que el fenómeno de la desaparición de la actividad en la manzana se acentúa con la crisis económica y sanitaria actual que se traduce en un aceleramiento de la degradación de la manzana.

¹³ Cañas, Nicolás y Hugo Mondragón. Arquitectura Moderna Residencial En Providencia. Santiago: Municipalidad de Providencia, 2016.



Fig.14: Vista sobre la Avenida Providencia. Pedro Bannen, 2017.



Fig.15: Torres de oficinas de la manzana. Fotografía digital.



Fig.16: Pasaje entre Suecia y General Holley. Fotografía digital.

Desde la desaparición de la vida residencial y el posterior abandono del lugar por parte de los locales comerciales produce que la calle interior, siendo parte de la ciudad en sí, parezca no existir en el sistema urbano. La característica esencial del espacio público, entendida como “el lugar donde todo ciudadano tiene derecho a circular, a estar y hacer (...) el espacio público es siempre un espacio colectivo donde se encuentran los actores diversos, las partes que comparten el espacio y que al hacerlo lo elevan a la categoría de público y colectivo”¹⁴. El estado actual de la calle interior no permite el habitar la calle y la indefinición de los usos de los edificios impiden una reactivación a la vez que generan un espiral de deterioro en la calle como tal y en las estructuras que construyen el espacio.

2.2.- LA IMAGEN FUTURA DEL BARRIO SUECIA

En esta sección se definirán los elementos que componen la manzana y que construyen la morfología espacial de General Holley. Se desarrollará un análisis de los componentes que construyen el perfil de la calle y la imagen general de la manzana a la vez que, a partir del análisis de los edificios existentes, se realizará un estudio de las posibilidades de regeneración urbana en la manzana a partir del modelo de desarrollo que la normativa actual permite. La definición de elementos y conceptos que hoy están presentes en la manzana permiten una proyección a la imagen futura de la misma y construyen la base en torno a la cual se define el sitio de intervención.

PROLIFERACION DE LA TORRE

La definición de la Torre como tipología surge desde una comprensión de esta como una edificación en altura compuesta por unidades heterogéneas y factibles que conforman un fenómeno de escala urbana relacionada a la densificación del habitar en altura (Gehl, 2010; 2011; Allen, 2013)¹⁵. Desde aquí podemos realizar un barrido al proceso de verticalización de Providencia y su efecto en la estructura urbana actual.

Si bien la Torre se extendió a toda la ciudad, en el caso de Providencia se genera una situación particular, la construcción en altura no reemplaza el tejido urbano de baja altura en la totalidad de la comuna y se centró, en un principio, en el área en torno a las Avenidas Providencia y Nueva Providencia. Sin embargo, las actualizaciones al PRC han producido un aumento de la superficie comunal en la que se permite la edificación en altura y de las alturas máximas permitidas.

En el caso de la manzana estudiada, el plan regulador permite desde el 2007 la construcción aislada sin límite de altura en tres de los bordes de esta, solo el frente de la Avenida providencia escapa de la nueva normativa al presentarse completamente construido. El cambio en la normativa justifica la existencia de las torres de oficinas de la calle Suecia y que a primera vista parecieran ser la respuesta natural frente a la disponibilidad de suelo, pero en la práctica, la Torre no logra una mejora ni una reactivación del espacio público existente.

¹⁴ Alguacil Gómez, Julio. “Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias participativas”. En Espacio público, ciudad y conjuntos históricos., 167–185. Madrid: Conserjería de la Junta de Andalucía, 2008.

¹⁵ Gehl, J. (2010). Cities for people. London: Island Press.

Fig. 17: LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA MANZANA, EJE PROVIDENCIA

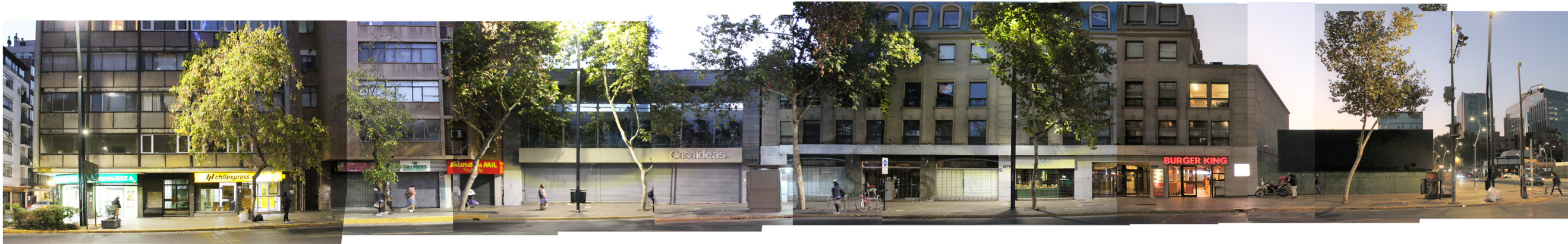


Fig. 18: LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA MANZANA, EJE SUECIA



Fig. 19: LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA MANZANA, EJE ANDRÉS BELLO



Fig. 20: LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA MANZANA, EJE SANTA MAGDALENA



Fig. 21: LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA MANZANA, EJE GENERAL HOLLEY. VEREDA “SUR-PONIENTE”



Fig.22: LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO DE LA MANZANA, EJE GENERAL HOLLEY. VEREDA “NOR-ORIENTE”





Fig.23: Torres de Santa Magdalena. Fotografía digital.



Fig.24: Torres de Santa Magdalena. Fotografía digital.

TORRES DE SANTA MAGDALENA

El primer caso de análisis en la manzana corresponde a las torres de Santa Magdalena, las primeras en aparecer en la manzana y, en consecuencia, poner en práctica una nueva escala en el espacio del caso de estudio.

Ambas torres fueron proyectadas por Jaime Burgos y Mariano Campos y construidas en los años 90. Si bien ambos proyectos se concibieron de forma independiente, la manera en la que ambos proyectos se encuentran con el espacio urbano construye una segunda operación de peatonalización y apertura de espacios privados al uso público. Ambos edificios se componen de entre 12 y 13 pisos de altura con 3 pisos subterráneos. A medida que los edificios se acercan al límite de altura comienzan a mostrar un retranqueo de los pisos superiores respetando así la rasante de 70° que la normativa exigía para dichos sitios.

La primera torre, ubicada en el número 75 de Santa Magdalena surge como el primer edificio en altura construido en la manzana desde la consolidación de los edificios de fachada continua y altura media de Av. Providencia. El edificio se desarrolla en torno a la intención de liberar la mayor cantidad de espacio público y comercial en la primera planta y libera en su totalidad el espacio posterior del sitio para incluir un uso comercial. La forma y distribución de esta placa comercial y sus circulaciones asociadas son un esfuerzo por maximizar la cantidad de espacios comerciales disponibles y se configuran en una especie de túnel que cruza diagonalmente la forma regular del edificio para llegar al patio posterior.

El caso del hotel presenta la intervención más “simple”, es decir, la manera en la que el edificio hace uso del terreno y la forma en la que entrega espacios a la ciudad responde únicamente a el proyecto peatonal de la torre vecina. El proyecto, posterior a la torre de oficinas, se retranquea en uno de sus costados para dar paso a la conexión peatonal que permite circular entre Santa Magdalena y General Holley.

Entre ambos edificios se construye un pasaje que a primera vista no tiene atributos relevantes pero que el plano de llenos y vacíos revela el peso de la intervención. La conexión permite una mayor permeabilidad dentro del sistema peatonal de la manzana a la vez que construye un lugar protegido en el contexto urbano y denso de la manzana.

El total que configuran las dos torres construye un espacio distinto a lo existe en el sistema de espacios colectivos de la manzana, pero, por la inactividad de la calle interior, no logra producir un efecto relevante en la manzana. El pasaje que conecta no da cabida a mayor actividad y no genera mayor interés para pasar del borde de la manzana al interior; y la imposibilidad de atravesar directamente desde el pasaje al patio trasero del edificio de oficinas debido al cierre perimetral impide una mayor relación entre los espacios de la manzana.



Fig.25: Torres de Suecia. Fotografía digital.

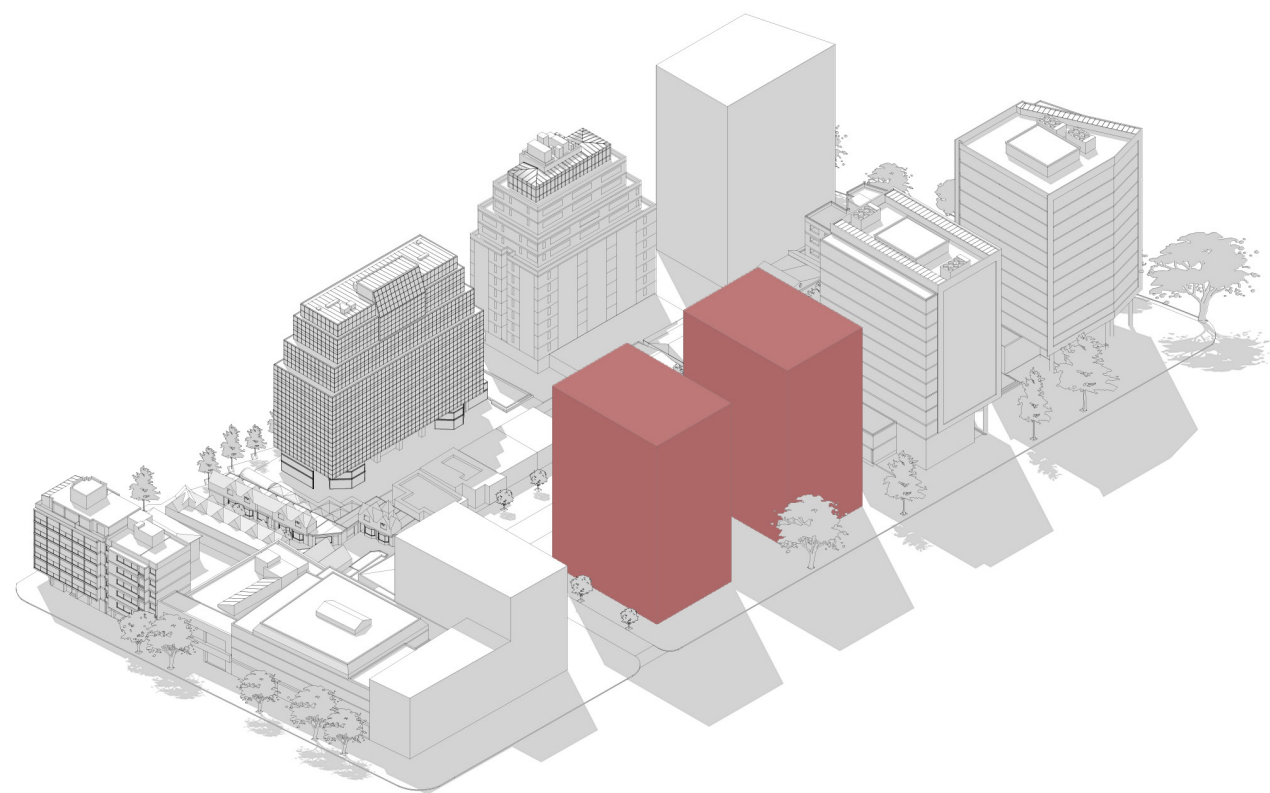


Fig.26: Esquema de proyección de nuevas torres en la manzana.
Nuevas torres de Suecia. Elaboración propia.

TORRES DE SUECIA

Las torres en sí son edificios de altura media con entre 12 Y 15 pisos que, si bien responden a una operación netamente inmobiliaria dirigida a una reconversión del Barrio Suecia en un nuevo polo de oficinas, se incluye una placa comercial en ambas torres como medio de activación de su entorno cercano. Así también, la adición de comercio en el primer nivel lleva a la apertura del espacio entre ambas torres que construye un pasaje peatonal entre Suecia y General Holley.

Otra operación relevante que se aplica es la cesión de un paño importante del terreno que se agrega a la vereda existente, ampliando el espacio peatonal de la calle Suecia. En el caso de ambas torres, la cesión de parte del sitio y la apertura del pasaje constituyen un guiño al plan de pasajes peatonales pero que en la práctica no revierte el deterioro general ni logra concebir un espacio activo y atractivo.

Los locales comerciales existentes en ambas torres se encuentran vacíos o cerrados y la inactividad y deterioro espacial del interior de manzana se replica también en el frente de la calle Suecia por lo que la inexistencia de actividad marca un aparente estado de latencia o hibernación en la primera planta y su entorno cercano.

LAS TORRES QUE VIENEN

Frente a la situación de deterioro y a la aparición de nuevas torres de oficina amparadas en la normativa se puede pensar en un escenario futuro en el cual los sitios de la manzana han sido completamente construidos a partir de operaciones inmobiliarias, configurando una nueva imagen para la manzana que conviviría con la calle interior. En esta sección se pretende proyectar como sería esta nueva imagen y como se reconfiguraría el espacio público de la manzana a partir de la torre como tipología.

En el contexto actual de la manzana y a los edificios e intervenciones que la componen se pueden asumir, amparados en la normativa vigente, la aparición de 3 áreas en las que es factible la proyección de edificios de grandes dimensiones.

El primer sector corresponde a los sitios existentes en la calle Suecia, hoy ocupados por edificaciones de baja altura. Si bien la división predial existente no permite hoy la proyección de uno o más edificios, existe la posibilidad de una fusión de sitios que permita el desarrollo de edificios de gran envergadura.

La unificación de los 12 sitios que componen esta fracción de la manzana define un terreno de aproximadamente 2000 m² y que da cabida a un proyecto a gran escala que podría desarrollarse como una mímica a las torres existentes, es decir, como dos nuevas torres situadas en el predio o como una sola torre con una planta rectangular, como lo son las torres existentes en Santa Magdalena. En cualquier caso, el frente de la calle Suecia quedaría consolidado exclusivamente bajo la tipología de torre que integren comercio y oficinas.

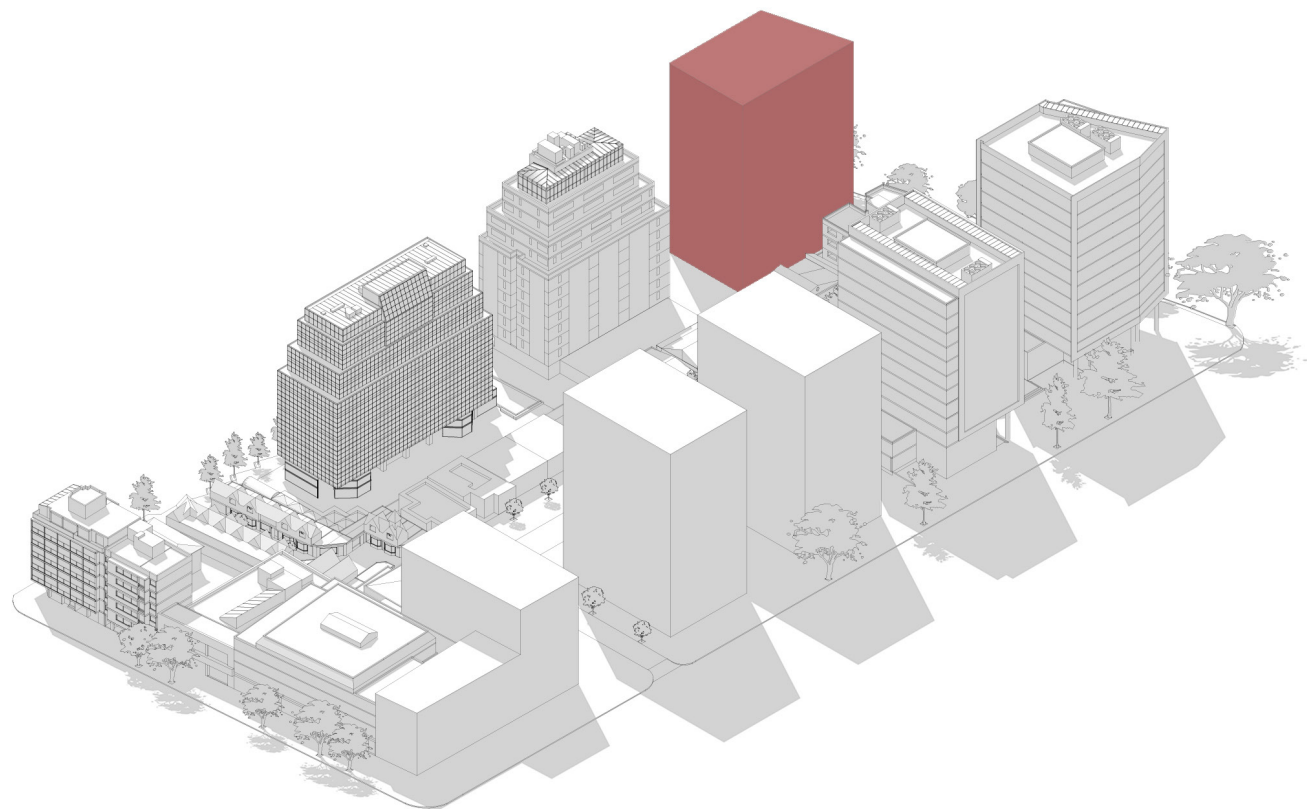


Fig.27: Esquema de proyección de nuevas torres en la manzana.
Nueva torre de Santa Magdalena. Elaboración propia.

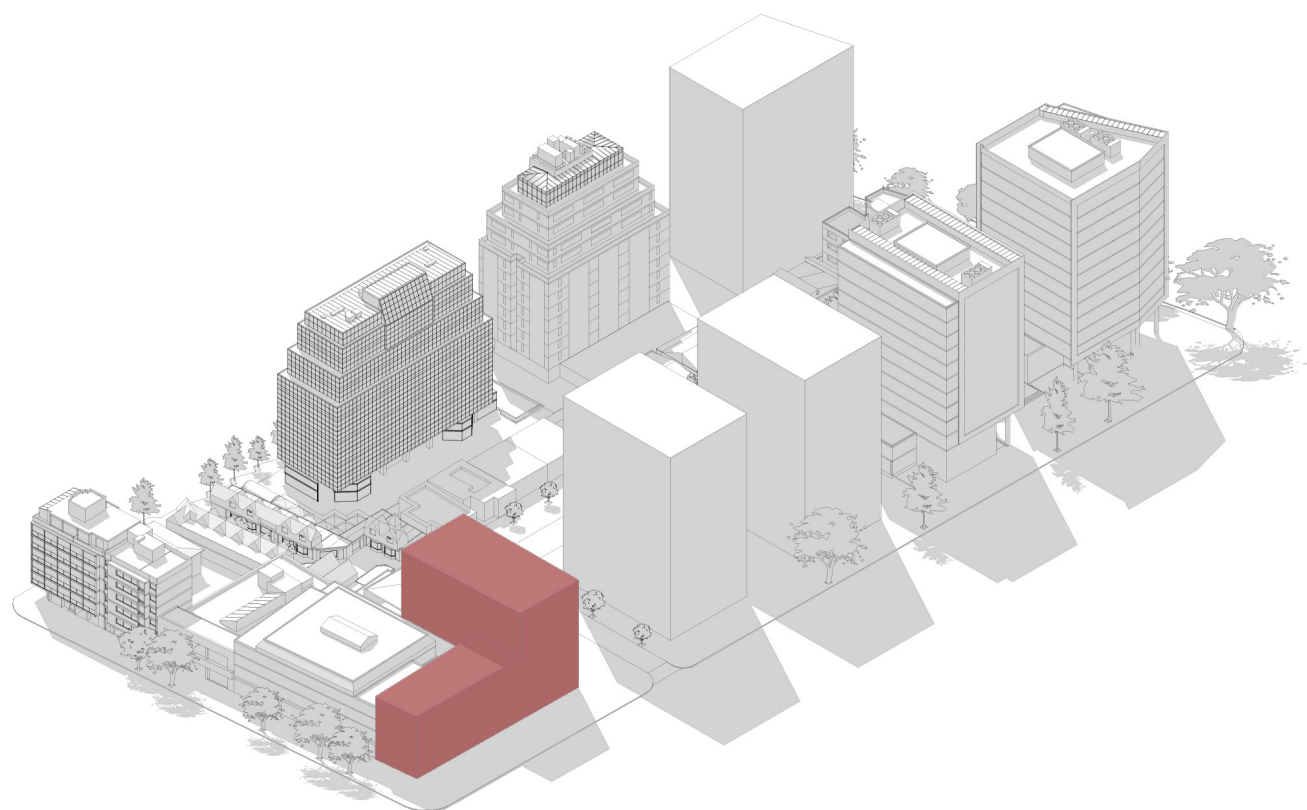


Fig.28: Esquema de proyección de nuevas torres en la manzana.
Nueva torre de Metro S.A.. Elaboración propia.

Una característica que podría repicarse en esta proyección es la de nuevas operaciones de apertura entre los edificios, fomentando la peatonalización de la manzana y entregando mayor permeabilidad entre el exterior e interior.

La segunda área en la que podría proyectarse otra torre corresponde a la esquina norponiente de la manzana. De los 4 sitios que componen esta fracción se parte por excluir el sitio que hoy ocupa el ya mencionado edificio Costanera que sin presentar una condición patrimonial aporta actividad al estar activo como oficinas a la vez que genera una ventana hacia el pasado residencial de la manzana.

Los 3 sitios disponibles definen un paño de 1100 m² en los que se hace factible la construcción de un edificio “esquinero” semejante al existente en la intersección de Andrés Bello y Suecia. El edificio completaría la renovación del frente de Santa Magdalena y marcaría el fin de la regeneración urbana de ambos lados de la calle al construir el ultimo sitio disponible en donde se podrían realizar intervenciones mayores.

Si bien en este caso, no existe la posibilidad de plantear una nueva conexión hacia el interior se puede asumir que se produciría una cesión de terreno en beneficio del flujo peatonal que consolidaría la vereda y permitiría mayor actividad, generando una mayor plusvalía del espacio y una adecuada conservación del espacio público.

El ultimo espacio disponible corresponde al paño de terreno que hoy pertenece a Metro S.A. en donde se pretende impulsar “impulsar iniciativas urbanas y arquitectónicas con el fin de aprovechar eficientemente terrenos residuales aledaños a las estaciones”¹⁶.

Sin bien la empresa cuenta con anteproyectos y un proceso de licitación realizado el año 2019, debido a la crisis social y la consecuente reasignación de fondos para la reconstrucción, así como la situación sanitaria y económica de los años siguientes se postergó el avance del proyecto para el sitio contiguo a la estación.

Es factible proyectar que con la reactivación económica el plan de Metro vuelva ponerse en marcha bajo la modalidad que la empresa propone, esto es, mediante el modelo de negocio desarrollado en Europa conocido como Over Station Development (OSD) el cual permite la construcción y operación de edificios en manos de privados y que acogen una cantidad variable de usos al servicio de la ciudad¹⁷.

El sitio acogería un edificio de planta irregular que completaría la esquina y por la normativa de la Avenida, se acogería a la fachada continua y respetaría en alguna medida la altura de los edificios existentes en el frente de Providencia. La construcción podría aprovechar tanto el terreno de la estatal como el sitio aledaño, configurando un edificio con un Angulo de 90° instalado sobre un terreno de unos 900 m² que completaría la fracción sur de la manzana.

¹⁶ Carla Cabello, “Metro abre licitación para levantar proyectos inmobiliarios y comerciales en sus estaciones- La Tercera”, La Tercera, 11 de enero de 2019. Recuperado en: <https://www.latercera.com/pulso/noticia/metro-abre-licitacion-levantar-proyectos-inmobiliarios-comerciales-estaciones/480068/>.

¹⁷ “Realising the benefits of OSD and ISD- Infrastructure Magazine”, Infrastructure Magazine, 1 de noviembre de 2019. Recuperado en: <https://infrastructuremagazine.com.au/2019/11/01/realising-the-benefits-of-osd-and-isd/>.



Fig.29: Vistas de General Holley. Fotografía digital.



Fig.30: Vistas de General Holley. Fotografía digital.



Fig.31: Vistas de General Holley. Fotografía digital.



Fig.32: Vistas de General Holley. Fotografía digital.



Fig.33: Vistas de General Holley. Fotografía digital.



Fig.34: Vistas de General Holley. Fotografía digital.



Fig.35: Vistas de General Holley. Fotografía digital.



Fig.36: Vistas de General Holley. Fotografía digital.

2.3.- CASO DE ESTUDIO, LA CALLE GENERAL HOLLEY

La calle se define como la traza que da forma a la ciudad, conformando a la misma mediante las “relaciones entre las medidas de su espacio y los acontecimientos de su pasado”¹⁸; un catalizador de la vida urbana y los procesos sociales, culturales e históricos que afectan a la ciudad.

De acuerdo con esta investigación proyectual se propone la figura de la calle General Holley como la protagonista y como el sitio escogido para realizar una intervención en la manzana. Así también, se entiende a la calle en su configuración de interior de manzana, como un espacio que termina por ser “la condición indispensable para la arquitectura en la ciudad (...) el escenario en el cual los edificios se entienden como parte de un conjunto y no sólo como objetos aislados”¹⁹. Se entiende entonces que la figura de la calle en sí es aquella traza que genera un espacio de vida entre los edificios, constituyéndose no como un vacío de conexión, sino que como el catalizador de la vida urbana en la manzana.

También, en su configuración inicial bajo el modelo de ciudad jardín, General Holley dio sustento a una pequeña comunidad residencial transformándose de cierta manera como una extensión del patio privado en convivencia con el uso vehicular y lo público de la calle. Parcerisa y De Ventos definen a la calle como “la condición indispensable para la arquitectura en la ciudad. Crean el escenario en el cual los edificios se entienden como parte de un conjunto y no sólo como objetos aislados”²⁰, a modo de el elemento fundamental desde el cual se hace ciudad y se contiene la vida de esta.

Se entiende a la calle como el componente fundamental del espacio a partir de la cual surge la ciudad como tal, estableciéndose como la traza que genera un espacio de vida entre los edificios, constituyéndose no como un vacío de conexión, sino que como el catalizador de la vida urbana en la manzana. Si bien hoy General Holley no presenta actividad ni las cualidades espaciales originales, se puede suponer que la calle, enmarcada en un contexto urbano en constante transformación, puede volver a ser un componente activo dentro de la ciudad.

En el proceso actual de regeneración urbana que se materializa en la manzana a partir de las nuevas construcciones y frente al escenario futuro presentado en esta investigación se plantea que, si bien la Torre como tipología constructiva permite resolver la demanda por espacios comerciales, en el caso de la manzana no se conllevaría a una reactivación total de la calle interior debido a la focalización de las nuevas torres en el uso comercial del espacio.

Si bien la reconstrucción física de la manzana generaría una mayor afluencia y actividad, la proliferación de oficinas y comercio solo activaría la manzana durante los horarios de trabajo y el interior se mantendría inactivo fuera de dichas horas por lo que la manzana, a pesar de regenerar el espacio público, sería incapaz de sostener actividad permanente.

De esta forma es que surge la necesidad de diversificar los usos existentes y proyectados mediante la utilización del espacio interior. La calle General Holley aparece como el lugar en el cual diversificar los usos de la manzana, generar flujos y proponer diferentes situaciones a través del desarrollo de un edificio residencial aprovechando la ubicación y conectividad privilegiada que existe en el sector, a la vez que se reconfigura y activa la calle y el espacio interior.

¹⁸ Calvino, I. (1999). Las ciudades invisibles. Madrid: Siruela. [1972]

¹⁹ Parcerisa Bundó, and Rubert De Ventós. La Ciudad No Es Una Hoja En Blanco: Hechos Del Urbanismo. Arquitectura- Teoría Y Obra 3. Santiago, Chile: ARQ, 2000.

²⁰ Parcerisa Bundó, and Rubert De Ventós. La Ciudad No Es Una Hoja En Blanco: Hechos Del Urbanismo. Arquitectura- Teoría Y Obra 3. Santiago, Chile: ARQ, 2000.

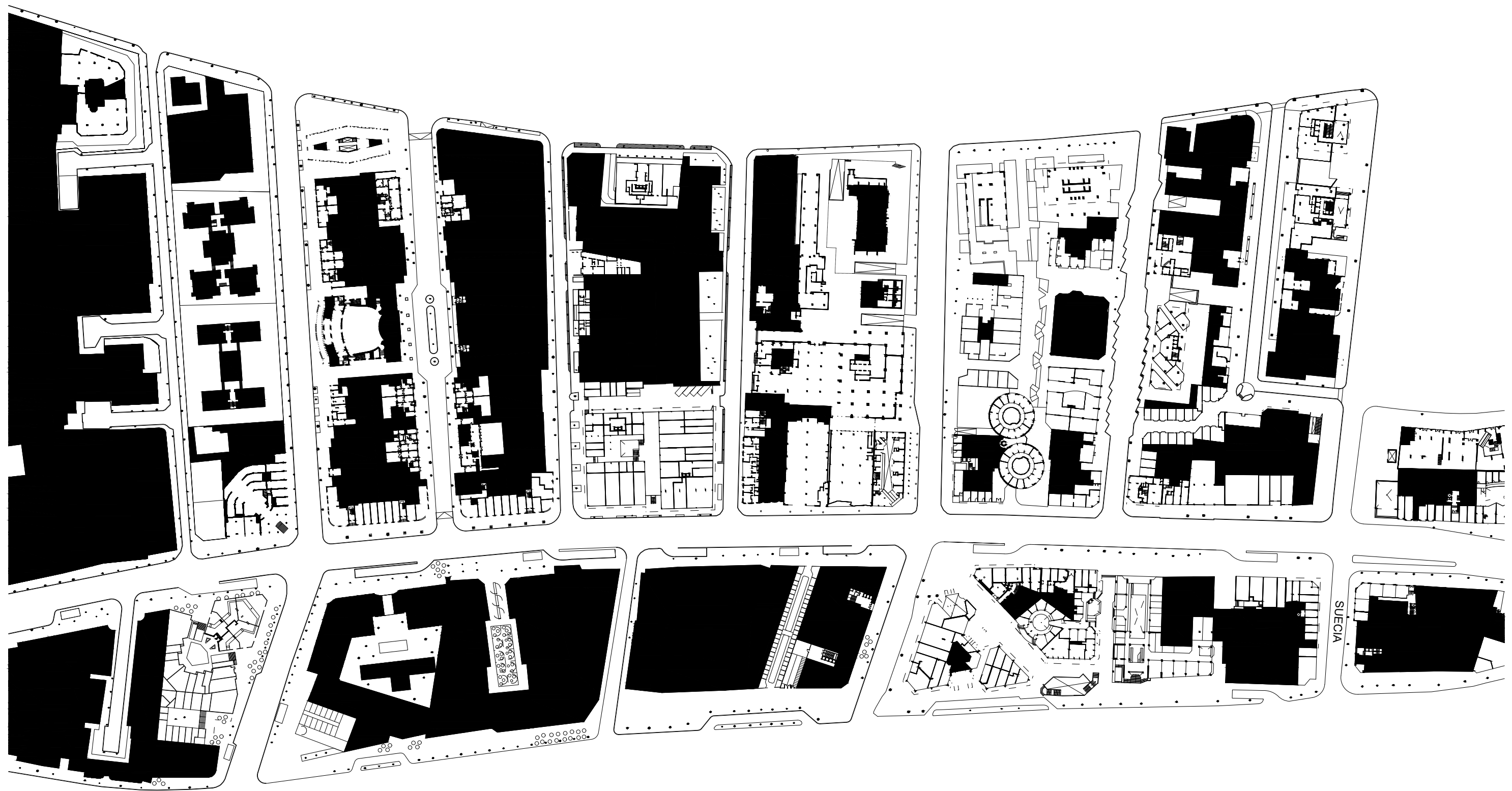


Fig.37: Plano de Llenos y Vacios del área de estudio del taller. Elaboración conjunta del taller.

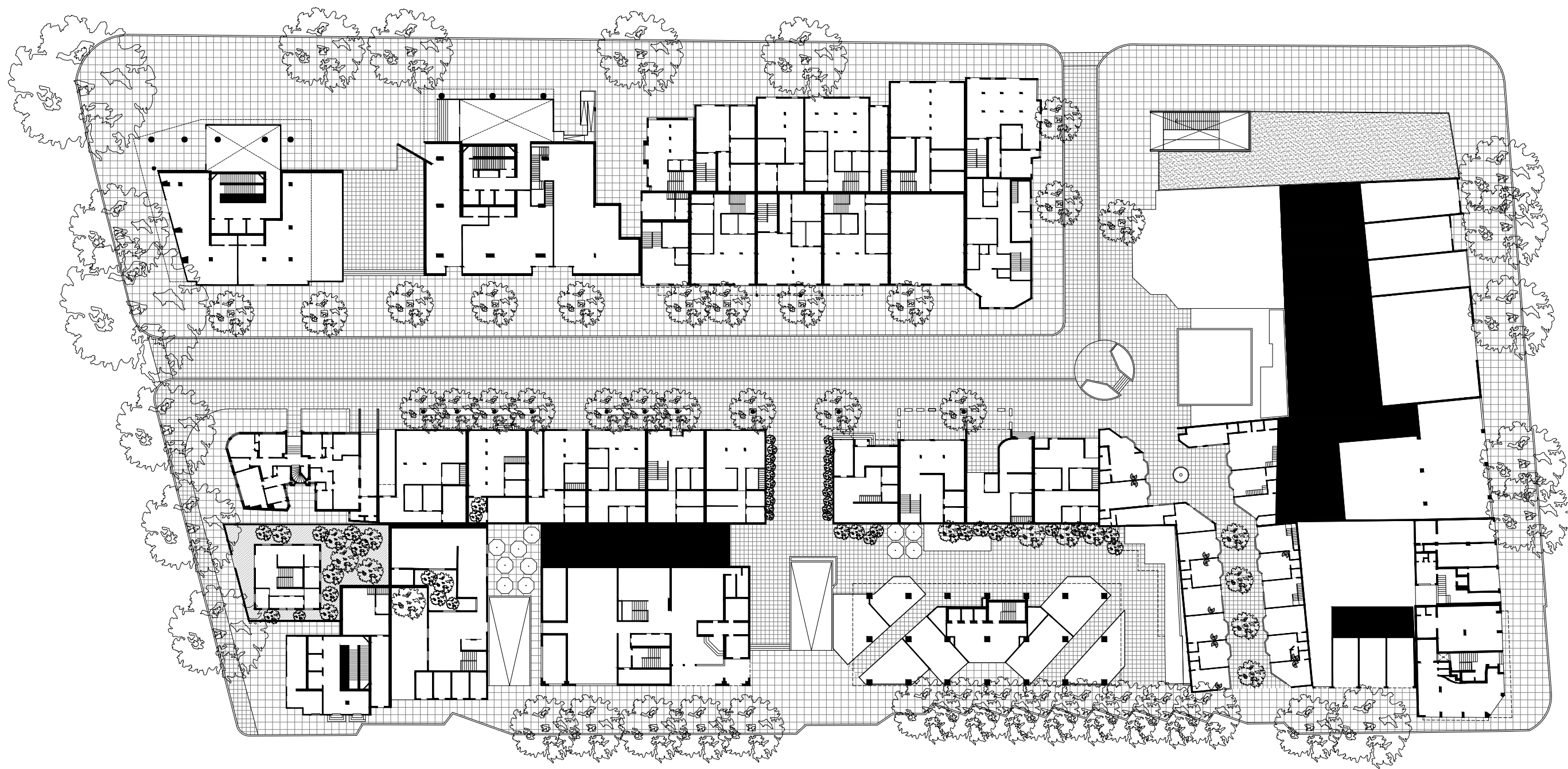


Fig.38: Planimetría actual de la manzana. Elaboración propia.

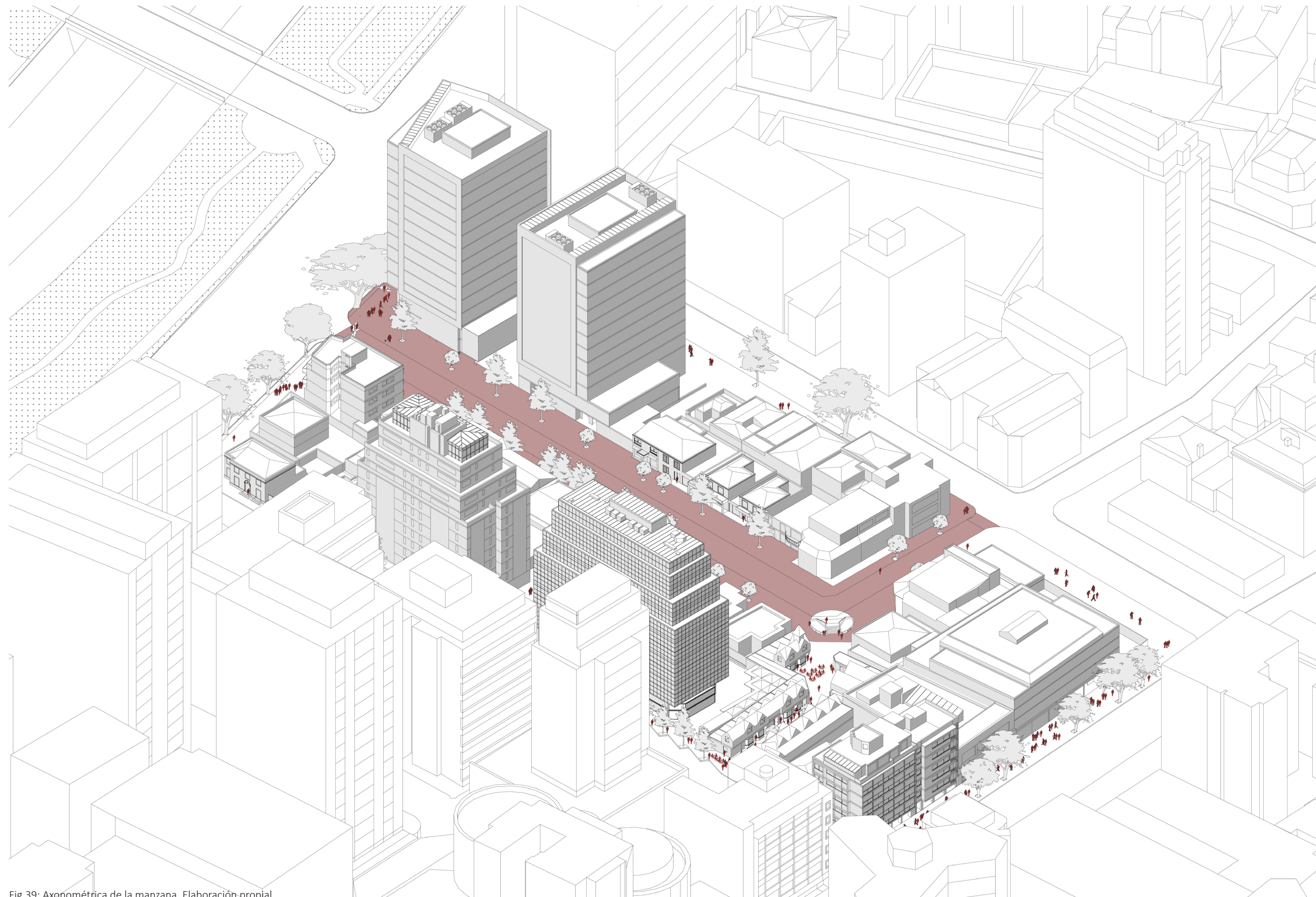


Fig.39: Axonométrica de la manzana. Elaboración propia.

CAPÍTULO III

Ya realizado el levantamiento del caso de estudio y el posterior análisis de la información y temas relevantes para la manzana y la comuna, se plantea una revisión de referentes que permitan construir una noción del tipo de edificio que se plantea como alternativa al modelo de desarrollo aplicado en Providencia a la vez que, a partir del estudio de los casos seleccionados sea posible generar una recopilación de ideas, estrategias y operaciones aplicables al proyecto.

Los proyectos o casos seleccionados corresponden a edificios en donde la calle o circulación es un elemento central del diseño y a partir de la cual se construyen relaciones entre lo público y privado. Los casos comparten entre si una configuración y un diseño que deriva en que la calle o circulación que les presta servicio presenta una relación directa entre el acceso a la vivienda y el vacío de la calle. Así también, los casos comparten una configuración principalmente lineal, permitiendo una abstracción directa de estrategias aplicadas hacia el sitio del caso de estudio.

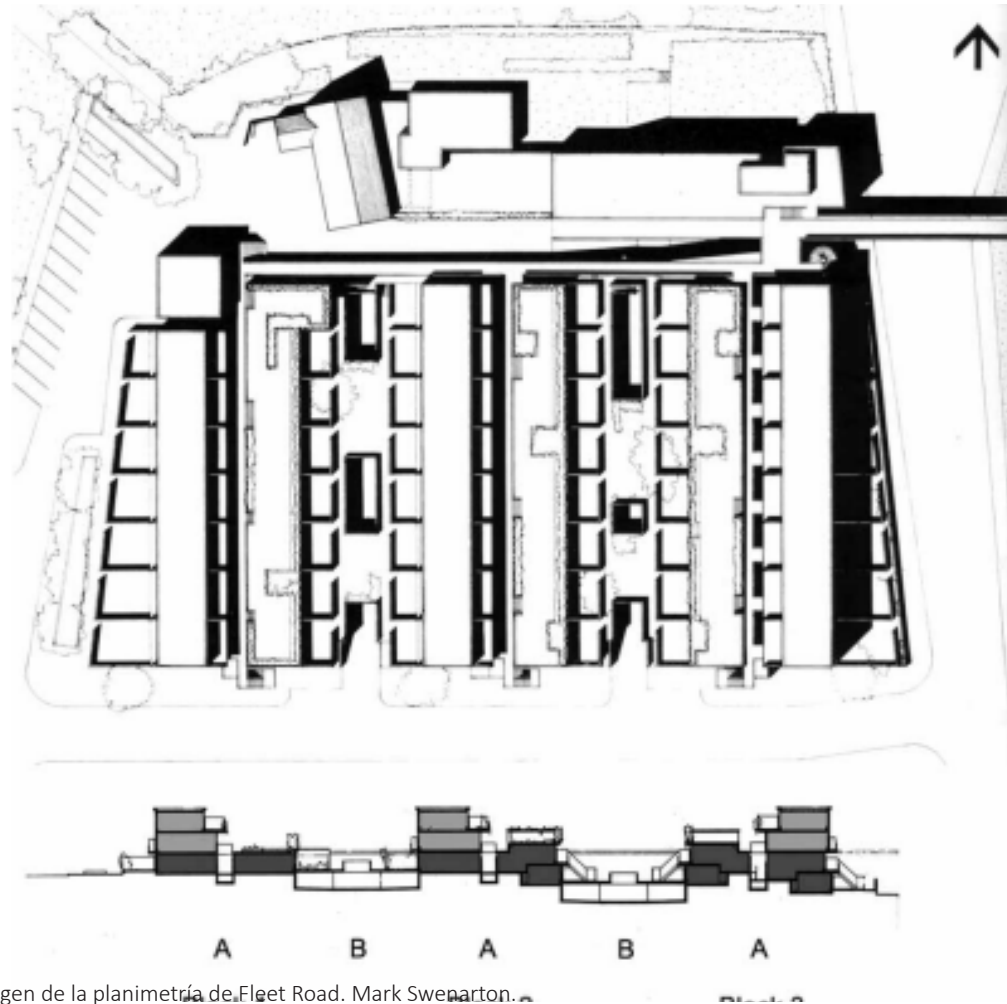


Fig.40: Imágen de la planimetría de Fleet Road. Mark Swenarton.

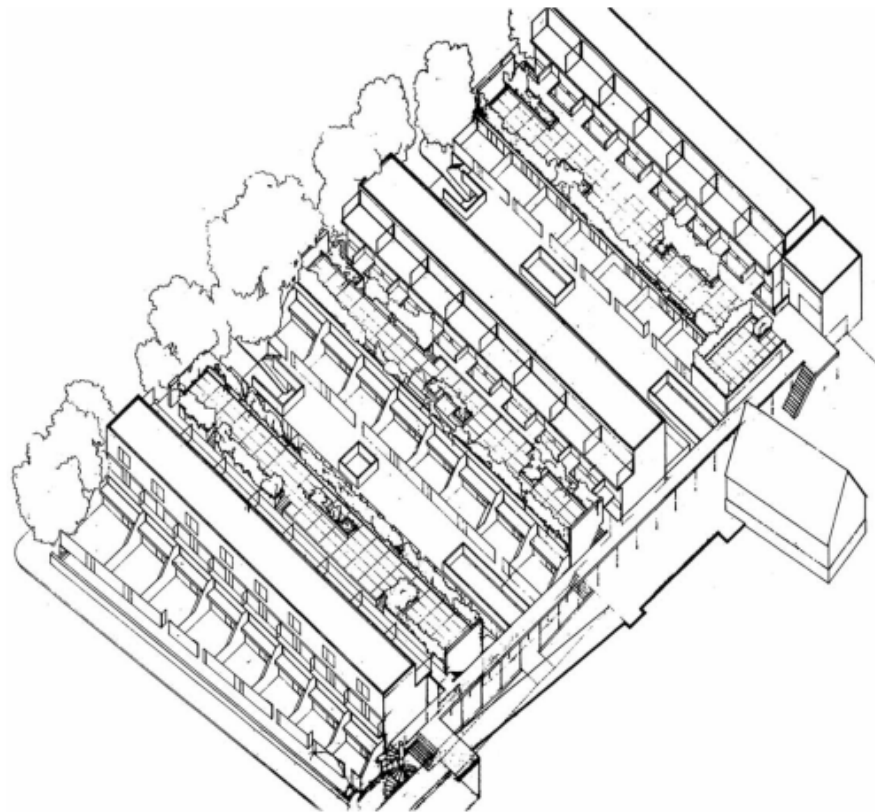


Fig.41: Imágen en axonométrica de Fleet Road. Mark Swenarton.

3.1.- SOBRE LA CALLE COMO PROYECTO URBANO

El primer caso de estudio corresponde a un par de proyectos desarrollados por Neave Brown para el ayuntamiento de Camden. Ambos proyectos fueron diseñados en los años 60s.

El primero de estos corresponde a Fleet Road, diseñado en 1966, el cual consistía en un conjunto de tres bloques residenciales rectangulares, paralelos entre sí y separados por dos ejes de estacionamientos subterráneos sobre los cuales corren las pasarelas peatonales. El conjunto incorpora el concepto de espacio público colectivo al diseñar jardines comunales sobre los estacionamientos.

Los bloques se componen en base a tres tipologías de dúplex. Cada uno de estos incluyen un espacio privado exterior y una conexión directa a la circulación mayor del conjunto. Dependiendo de la posición de la unidad de vivienda en el conjunto esté exterior variaría entre balcones o jardines, pero la búsqueda del espacio privado exterior marca en Fleet Road una preocupación fundamental.

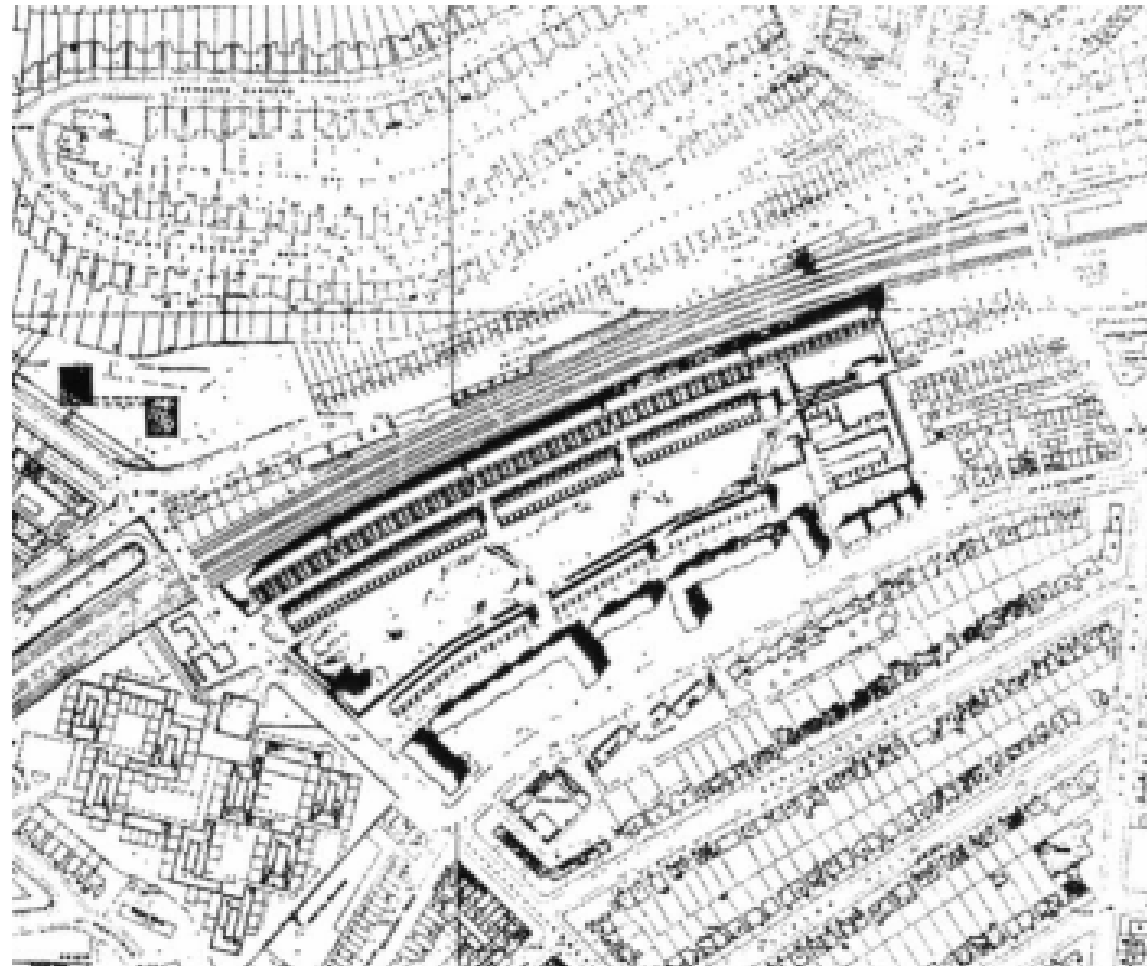


Fig.42: Dibujo en vista área de Alexandra Road. Mark Swenarton.



Fig.43: Imágen de Alexandra Road. Mark Swenarton.

El caso de Alexandra Road es el de la aplicación de las mismas estrategias de Fleet Road, pero en una escala mucho mayor. El proyecto consta de un conjunto de viviendas construido a partir de tres bloques, paralelos entre sí, que corren de este a oeste en un sitio de 13.5 hectáreas. Entre los bloques se propone una circulación peatonal que recorre la totalidad del conjunto en sus dos ejes centrales.

El proyecto recoge también el rechazo a la densificación en altura y busca una nueva relación con la calle, con la ventaja de tener una experimentación previa en Fleet Road. Mark Swenarton describe los proyectos de Camden como una característica de los arquitectos y de las demandas sociales de vivienda, “the Camden architects rejected the characteristic form of post-war social housing—the high-rise slab or tower—in favour of an attempt to re-connect with recognisable features of traditional urbanism, including streets with front doors and private external spaces for all dwellings.”²¹

Alexandra Road toma estas preocupaciones y redefine la calle pública como el espacio principal de la vida urbana, a la vez que la relación entre la vivienda y la calle permanece al permitir un acceso directo a todas las unidades desde estas circulaciones peatonales. Por otro lado, vuelve a aparecer en el proyecto la preocupación del arquitecto por proveer de espacios exteriores a cada vivienda. Estas, organizadas en varias tipologías, logran tener accesos directos a la calle y espacios privados exteriores debido al escalonamiento del conjunto desde los ejes de circulación, permitiendo una mejor distribución de la luz natural en el conjunto.

Los proyectos de Camden permiten un acercamiento al edificio-calle propuesto, desde donde se pone en valor la relación entre lo doméstico (vivienda) y el espacio público. La condición de acceder a la vivienda directamente desde la calle pública, sin la interrupción del auto o espacios de transición permiten tener una noción de conceptos e ideas aplicables a la propuesta.

²¹ Swenarton, Mark. “Developing a New Format for Urban Housing: Neave Brown and the Design of Camden’s Fleet Road Estate.” *Journal of Architecture* (London, England) 17, no. 6 (2012): 973.

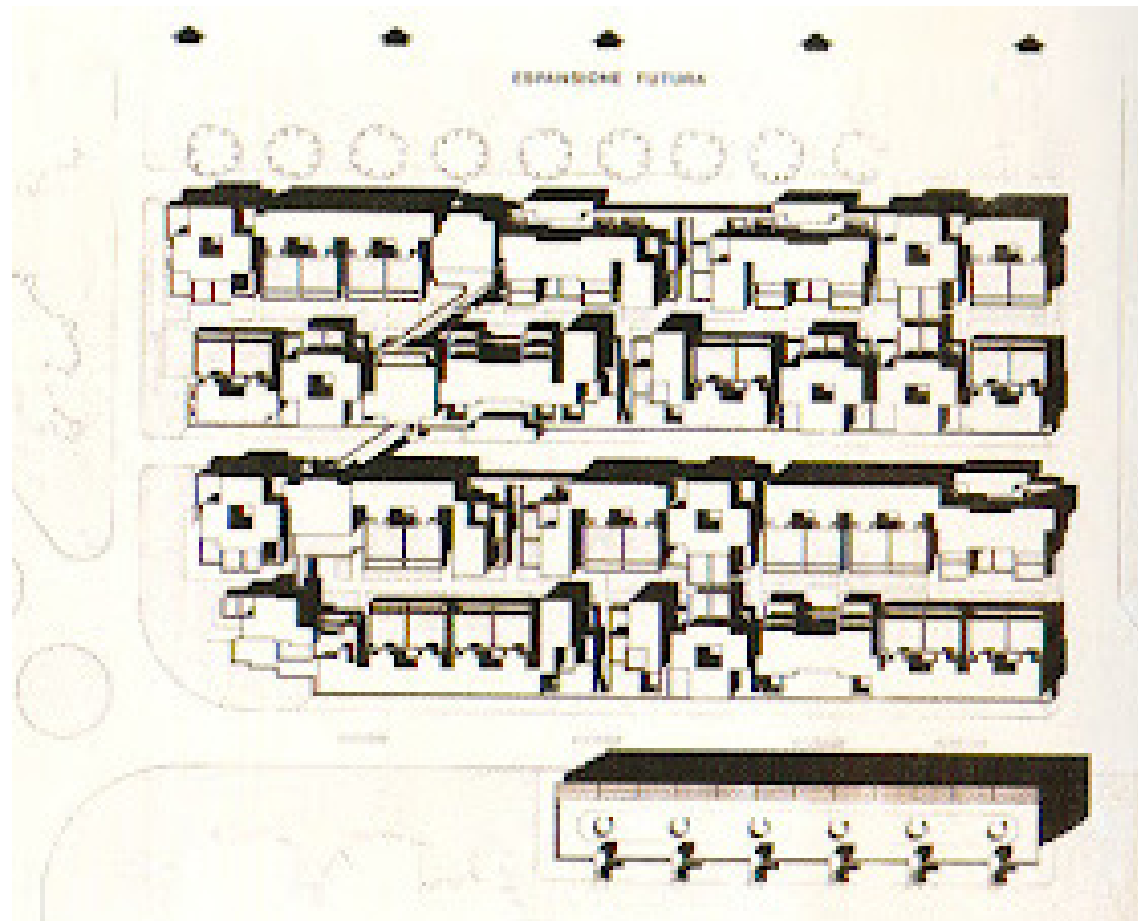


Fig.44: Plano de Techos de Villaggio Matteotti, Terni 1969-1974. Fuente: Proiektuak

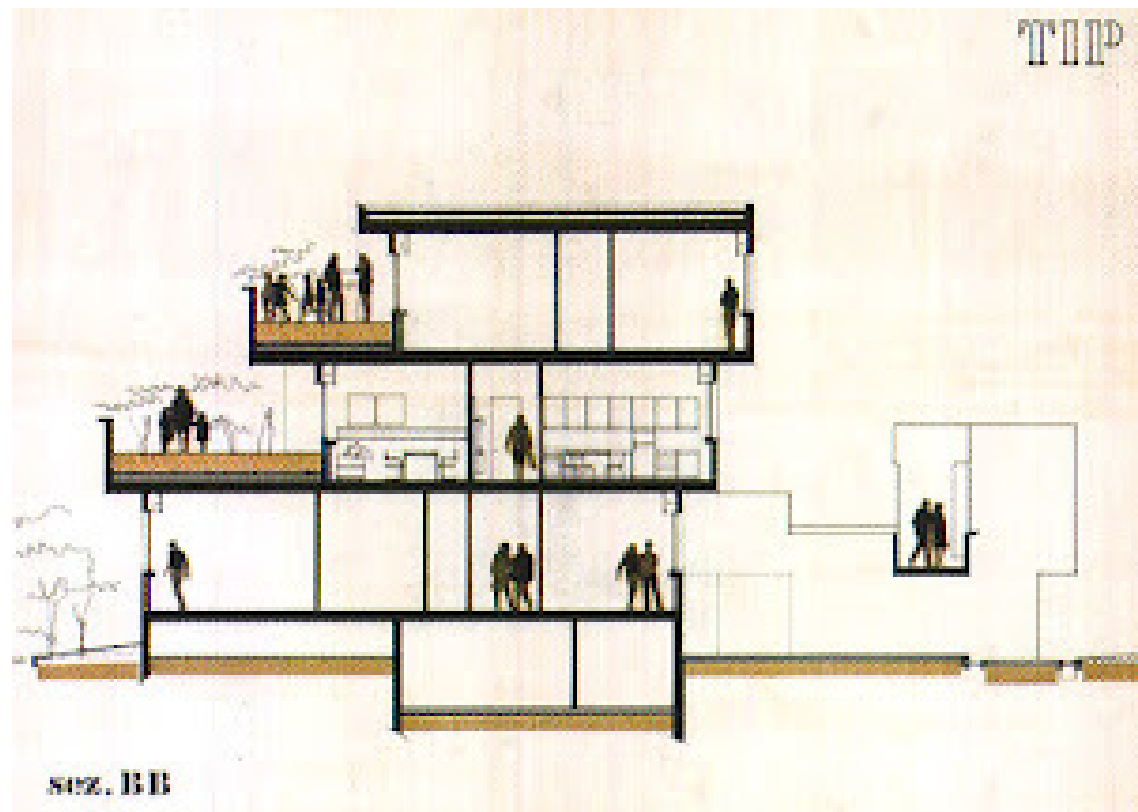


Fig.45: Corte de Villaggio Matteotti, Terni 1969-1974. Fuente: Proiektuak

El último caso de estudio retoma algunos conceptos planteados en los proyectos de Camden pero configura una forma de pensar la calle o circulación en torno a la vivienda que no es literal. Asignado a Giancarlo De Carlo en 1969, y contemporáneo a las intervenciones de Brown en Londres, el Villaggio Matteotti se trata de un conjunto de viviendas sociales ubicado en la ciudad de Terni, Italia, en donde la propuesta surge a partir de la necesidad de reemplazar viviendas obreras existentes con un nuevo vecindario.

El conjunto se compone de 240 unidades de viviendas que, configuradas en bloques rectangulares paralelos, retoma el concepto de la calle y su relación con la vivienda siguiendo el modelo de mat-building y construye un conjunto que permite lograr una compactación de la vivienda y la vegetación a la vez que integra una permeabilidad en todo el conjunto.

El proyecto consiste en un conjunto aterrazado que logra interconectar los bloques mediante pasarelas elevadas y espacios colectivos (o públicos y privados) para sus habitantes. La primera planta funciona en una configuración mixta, dando cabida a la circulación vehicular y a la aparición de un extenso espacio público en el interior de los bloques. Las viviendas se desarrollan a partir del segundo piso y entregan una red de espacio público en altura contribuyendo a la permeabilidad del conjunto.

La propuesta se basa en una arquitectura participativa que recoge las necesidades de la comunidad en un diseño en conjunto, en palabras de De Carlo: “superficiality, even frivolity; he believes that architecture is too important to be limited to the domain of architects.”²² El complejo de Matteotti integra este pensamiento y sitúa a la comunidad como protagonistas del diseño.

El proyecto establece una serie de criterios que se comparten con los casos anteriores al momento de utilizar la calle o circulación como medio de vinculación entre las unidades residenciales y permite también una variabilidad en las unidades de viviendas que comparten la urgencia del espacio público como catalizador de la vida urbana.

²² Miller, Naomi. “Giancarlo De Carlo Benedict Zucchi.” *Journal of the Society of Architectural Historians* 54, no. 2 (1995): 251-53.

3.2.- EXPLORACION PROYECTUAL

3.2.1.- GENERAL HOLLEY COMO ESPACIO DE PROYECTO

La búsqueda de un nuevo método de acercamiento a la vivienda urbana que se presenta en los proyectos revisados se conecta con la publicación de Neave Brown, “the form of housing”(1967), en donde el arquitecto construye una crítica al movimiento moderno a partir de la cual sostiene que “en el deseo por un quiebre simbólico con el pasado, los maestros modernos fallaron en responder a los problemas reales del diseño de la vivienda”²³ refiriéndose a que la búsqueda de la forma arquitectónica dejó de lado los problemas cotidianos de la vivienda, perdiendo así la capacidad de reconocer las verdaderas necesidades de la ciudad.

El artículo propone que frente a la relación que la torre plantea entre el edificio y la ciudad sumado al rechazo al modelo de construcción en altura permiten desarrollar una tipología de vivienda distinta, sobre la torre como tal menciona: “the idea of housing as objects surrounded by empty space was categorically rejected as it was not derived from thinking about the needs of housing”²⁴. El rechazo a la densificación en altura permitiría al arquitecto buscar una densificación de baja altura que reposiciona a la calle en su rol urbano recuperando la capacidad de ésta de generar relaciones sociales en el espacio público y el balance de lo público y privado que la calle provee.

Brown identificó elementos clave que hicieron de la calle tradicional un elemento vivo en la ciudad, uno de estos es la relación directa entre el exterior e interior que la calle sostiene, “the primary decision is therefore taken: to build low, to fill the site, to geometrically define open space, to integrate. And at the same time to return to housing the traditional quality of continuous background stuff, anonymous, cellular, repetitive, that has always been its virtue.”²⁵ Mediante este artículo el arquitecto postula y define su visión en torno al diseño de la vivienda urbana y su relación con el contexto definiendo una base que se refleja finalmente en sus dos proyectos estudiados y también en el proyecto de De Carlo.

Bajo estas definiciones, la calle general Holley permite construir una noción de proyecto en torno a la circulación y una densidad configuradas en un proyecto “lineal”. El replanteamiento de la calle como la unificación del total y las posibilidades que esto permite entregan una serie de requisitos que dicho edificio debiese integrar en su diseño. La necesidad de entregar espacios abiertos ya sea públicos o privados, en la totalidad del proyecto permite establecer una serie de tipologías de vivienda que aprovechen los espacios y entreguen un carácter propio al proyecto y a la manzana.

Por otro lado, la densificación en torno a la calle se plantea como una posibilidad factible respetando las relaciones entre el espacio público y la vivienda y las proporciones del conjunto. Por último, la utilización de los distintos niveles como elementos de diseño permitiría profundizar en la privacidad de la vivienda sin afectar los límites del sitio definido para la intervención.

²³ N. Brown, ‘The form of housing’, op. cit., p. 433

²⁴ N. Brown, ‘The form of housing’, op. cit., p. 433

²⁵ N. Brown, ‘The form of housing’, op. cit., p. 433

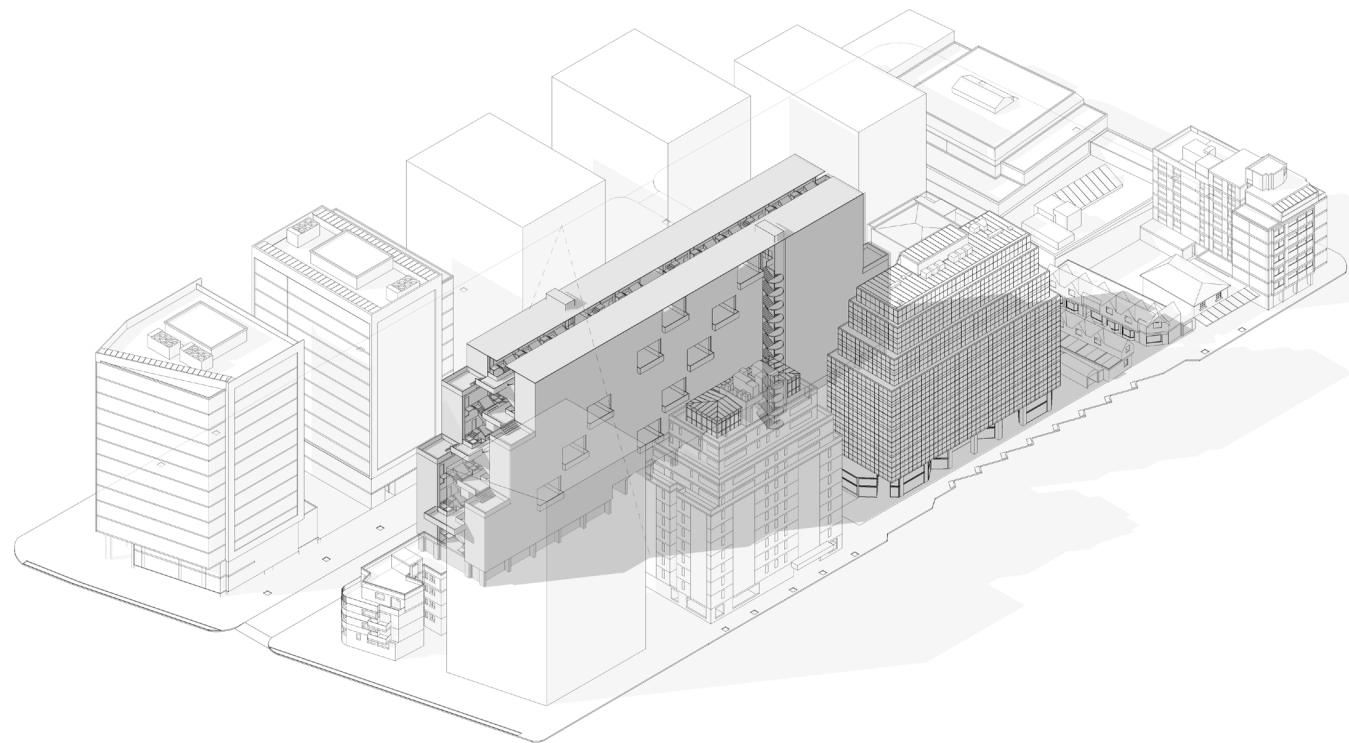


Fig.46: Axonométrica de la manzana con proyecto. Elaboración propia.

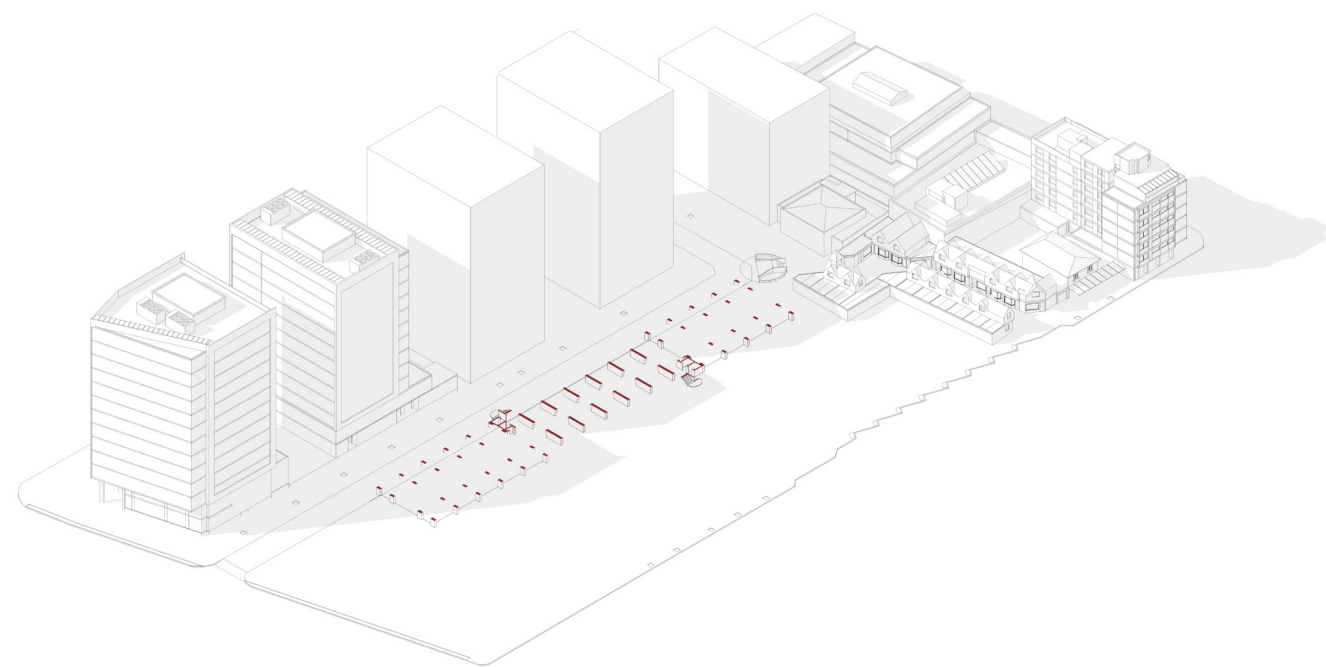


Fig.47: Esquema en axonométrica de nivel 1 de proyecto. Elaboración propia.

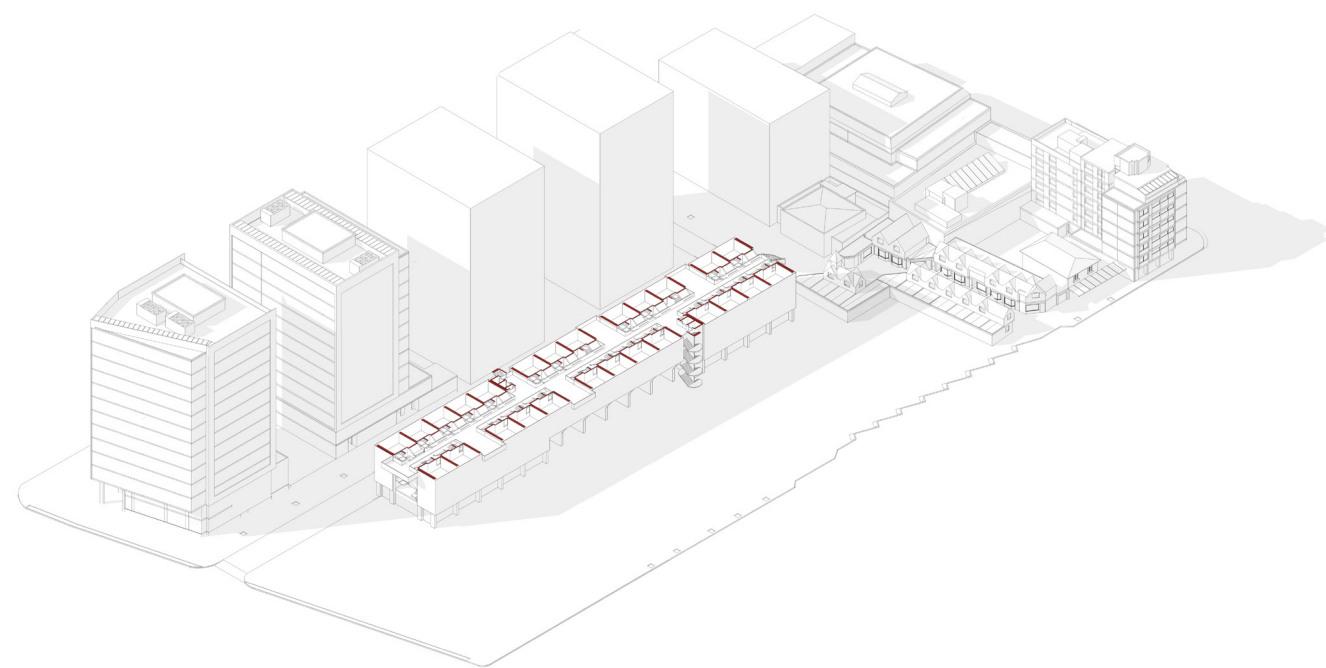


Fig.48: Esquema en axonométrica de nivel 4 de proyecto. Elaboración propia.

A partir del análisis de las condiciones actuales y de la aparición de la calle interior como el principal problema de la manzana es que aparece la oportunidad de proyecto. Frente a la configuración de una manzana con una baja diversidad de usos y una focalización comercial de los mismos se plantea la continuidad de la inactividad del interior, ya no por el deterioro físico, sino que por la configuración de una calle interior ligada completamente a los usuarios de los nuevos edificios. Se define entonces un espacio activo dentro de los horarios de actividad de las torres y condicionado a la afluencia y flujos de estas construcciones.

La calle como tal pierde la relevancia en el esquema de funcionamiento de la manzana y se pierde también la continuidad del tejido peatonal debido a la intermitencia de la actividad de la manzana recogería. La oportunidad radica en la búsqueda de la recuperación de la ciudad y lo público como el espacio de interacciones entre las personas y la necesidad urgente de transformar la calle interior en el espacio a través del cual se unifica y activa la manzana.

3.2.2.- UN NUEVO TIPO EN PROVIDENCIA

La manzana de General Holley presenta hoy un deterioro notable en su espacio interior, ligado a la inactividad del espacio y a factores sociales y económicos, que enfrentado a un proceso de regeneración urbana permite asumir una reconfiguración física de los bordes pero que generaría una continuidad en la situación actual de inactividad. La calle interior y los sitios restantes del centro de la manzana aparecen como la oportunidad de desarrollo de un proyecto que potencie el rol de la calle y unifique el tejido urbano de la misma en torno a una reconfiguración del espacio interior.

El desarrollo del proyecto en la manzana surge de una serie de limitantes que el contexto impone. La primera corresponde al espacio que la construcción de edificios dejaría sin intervención en torno a la calle general Holley y que configura un área sin intervenciones en los sitios que dan hacia la calle interior; de esta forma, la unión de dichos sitios y el espacio de la calle definen la escala y magnitud del proyecto a desarrollar. La segunda limitante corresponde a la calle interior como el “factor decisivo” en la configuración del espacio público actual, definiendo un eje que atraviesa la manzana con forma de “L” y que permite un espacio de aire o vacío importante respecto al contexto urbano inmediato de la manzana. También, el carácter peatonal de la calle y su inserción en la trama de pasajes de la comuna define un carácter que la intervención tiene que integrar como base del proyecto. Enmarcado en el análisis de la manzana y la aparición de las distintas torres, la decisión de utilizar la calle y construir sobre define una última limitación, requiriendo de un distanciamiento mínimo entre edificios que define la escala del proyecto.

Para la implementación del proyecto se requiere de la demolición de las edificaciones de baja altura que existen hoy en la vereda poniente de General Holley, salvo el Paseo La Villa y el edificio Costanera, que rescatan la imagen de la manzana actual y se integran al espacio público propuesto. El terreno por intervenir se configura como un polígono regular que absorbe los sitios demolidos y los unifica al espacio que ocupa hoy la calle, aprovechando veredas y la circulación vehicular de esta.

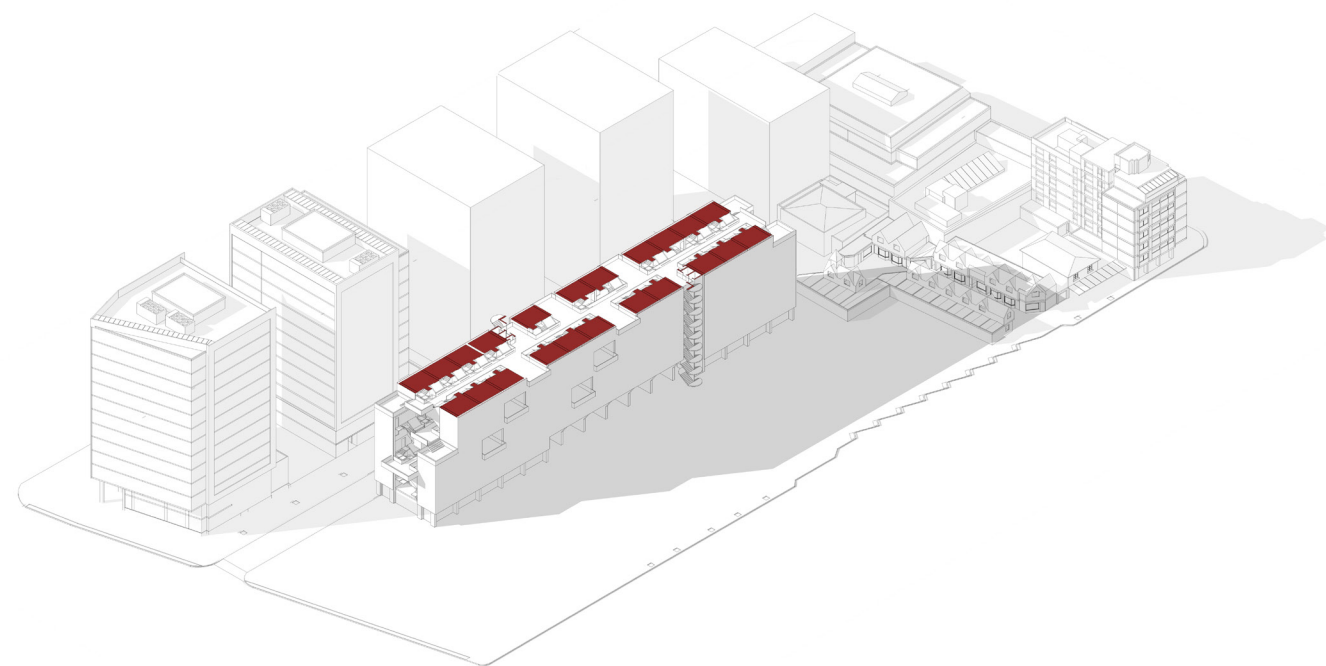


Fig.49: Esquema en axonométrica de nivel 9 de proyecto. Elaboración propia.

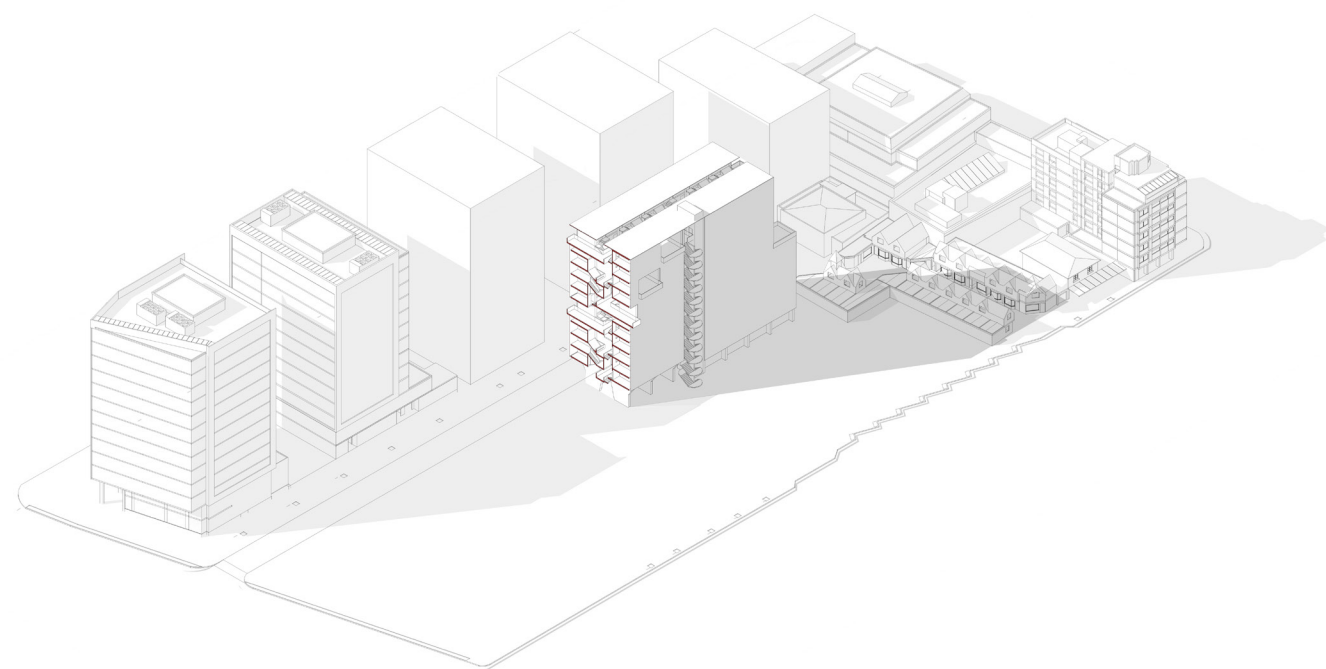


Fig.50: Esquema en axonométrica de seccion transversal de proyecto. Elaboración propia.

Frente a la liberación del espacio interior se plantea la aparición de un nuevo formato de edificio en la comuna que integre la circulación peatonal como el elemento principal de la tipología. La calle se incorpora al edificio como el eje de circulación en los distintos niveles de la barra construida y permite una circulación continua a la vez que define una relación especial entre la vivienda y la calle a la que se enfrenta.

La eliminación de la calle General Holley permite el desarrollo de un conjunto que, bajo 3 operaciones, define un nuevo interior enmarcado en una nueva tipología. La primera operación consiste en la eliminación total del tramo central de General Holley y su reconfiguración como espacio puramente peatonal. Una segunda operación, relacionada a la eliminación de la vía existente, consiste en la apertura de dos pasajes laterales al conjunto. Si bien uno de estos nuevos pasajes surge de la reconfiguración del espacio existente de General Holley, se permite una nueva relación espacial en el interior al abrir el interior de manzana al tejido peatonal e incorpora 2 nuevos pasajes a la comuna. La última operación se define por el desarrollo de una barra habitacional en el sitio definido, configurando los pasajes mencionados, que incorpora el concepto de la calle en su desarrollo en altura. La densificación sobre la calle se consigue de esta forma mediante el posicionamiento de la barra en el espacio interior definido y la concepción de un nuevo tipo de edificio se define mediante la incorporación de la calle en altura, desarrollando un conjunto centrado en la circulación.

Respecto a la barra habitacional, el edificio se define por una doble crujía que permite la maximización de la cantidad de unidades residenciales que comparten un eje central. Este eje central en el edificio se constituye como el espacio de circulación principal, a modo de calle peatonal en altura, que construye una relación entre la calle y la vivienda distinta mediante el desnivel entre la calle interior como tal y la unidad de vivienda. La calle en altura se transforma en el espacio público principal del conjunto residencial que aparece, en corte, cada dos niveles. Cada calle del conjunto remata en los extremos de la barra, marcando una apertura en el espacio interior y un espacio público relacionado a cada nivel que terminan por construir perspectivas desde el interior del conjunto y vistas que relacionan al edificio residencial con el contexto urbano.

La calle como eje principal del edificio incorpora, en su desarrollo horizontal, aperturas laterales a partir de la eliminación de módulos de vivienda que permiten la aparición de terrazas publicas laterales en donde se desarrollan programas y servicios relativos al funcionamiento del edificio residencial. Las terrazas laterales, junto a la calle central y a los remates en los extremos, configuran el carácter público de la circulación, incorporando el concepto del espacio público de la calle común a un desarrollo en altura que permite compensar la densidad del conjunto.

La forma general del conjunto surge de la regularidad del sitio definido para la intervención en el cual se levanta un edificio de altura aproximada de 36 metros. La altura queda limitada por las rasantes que, siguiendo la normativa, aparecen desde la base de los edificios proyectados en el análisis de la manzana. Las dimensiones del edificio maximizan la ocupación del sitio propuesto a la vez que mantienen un distanciamiento entre el proyecto y los edificios del contexto de entre 12 y 13 metros.

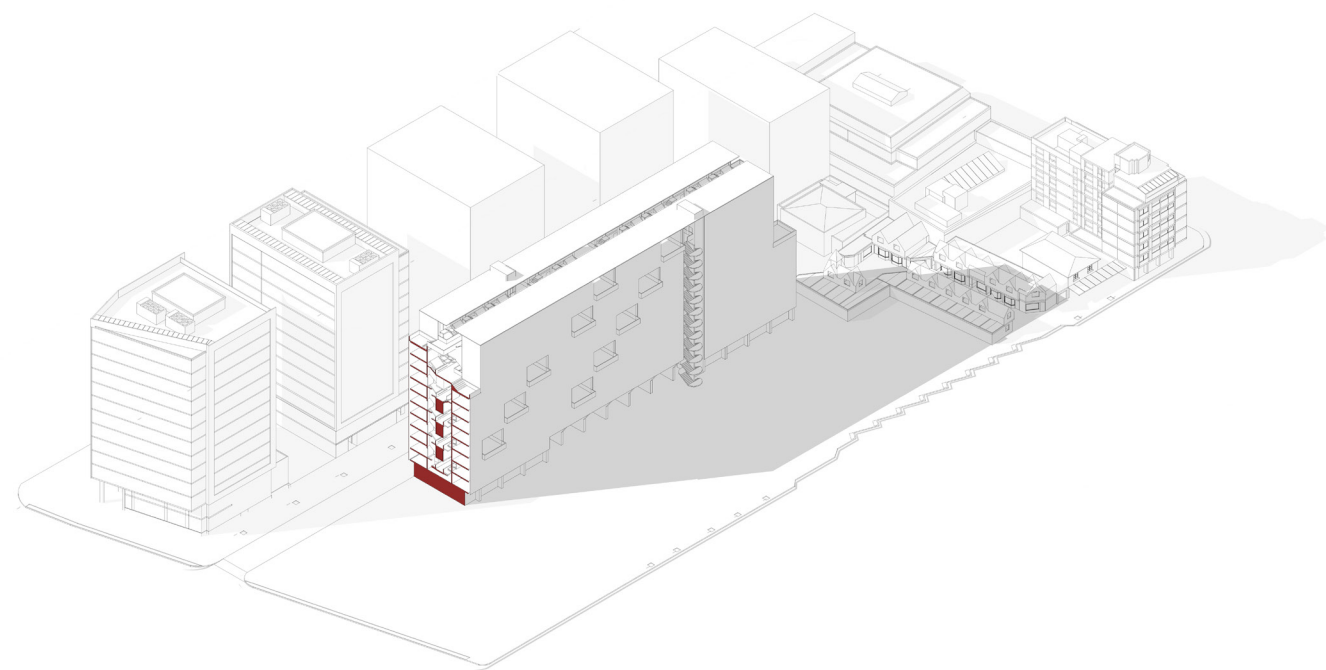


Fig.51: Esquema en axonométrica de seccion transversal de proyecto. Elaboración propia.

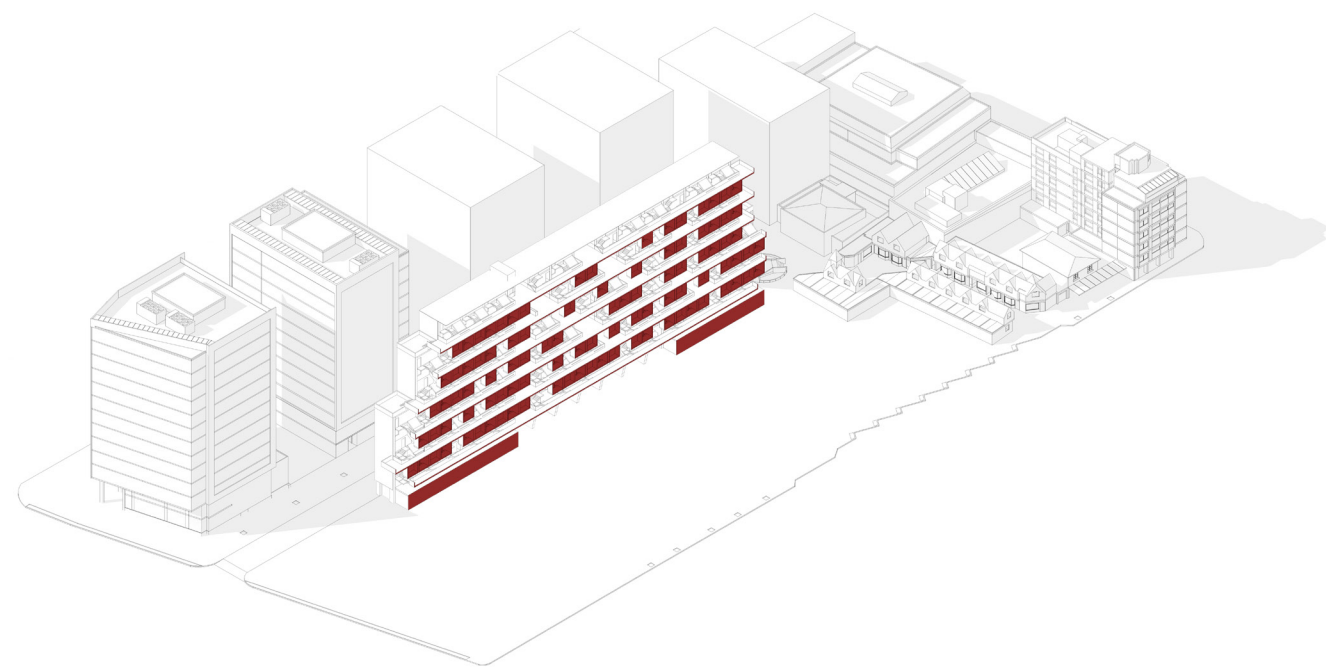


Fig.52: Esquema en axonométrica de seccion longitudinal de proyecto. Elaboración propia.

La barra se plantea con un retranqueo progresivo desde los extremos, en el extremo que aparece sobre el Paseo la Villa se define un retranqueo a aproximadamente la mitad de la altura total para no abalanzarse sobre el paseo y conferir un espacio de aire en el costado de este que se suma al distanciamiento de 7 metros que se genera en la primera planta y que construye un paso entre ambos lados del conjunto a la vez que integra la plazoleta existente. En el extremo que “mira” hacia el río se plantea, con el objetivo de una integración progresiva de la altura total de la barra y el edificio conservado, un retranqueo gradual en sus niveles que permite la aparición de terrazas con vistas al río Mapocho y al cerro San Cristóbal. Estas terrazas permiten, por un lado, respetar la altura del edificio Costanera y, por otro lado, definir espacios públicos que relacionan al conjunto con el contexto cercano construido y con el espacio natural que representa el río y el cerro.

En la primera planta la barra se relaciona con los dos nuevos pasajes mediante la apertura del nivel a usos públicos y comerciales. A partir de la grilla estructural del conjunto aparece, en planta, una división general del edificio en su llegada al suelo configurando 3 secciones. Una sección principal ubicada en el centro de la barra que se define como un área de paso y acceso público, que contiene también los accesos principales al edificio residencial, que construye un área de paso y relación entre ambas calles laterales integrando el tejido peatonal de la manzana y confiriéndole al edificio un espacio público protegido. Las dos secciones que conforman los extremos de la barra construyen un espacio comercial que permite activar ambas calles laterales a la vez que contienen programas que el edificio residencial requiere.

Sobre la calle en altura, la diferencia de alturas entre los niveles de la circulación central y las viviendas como tal permite la aparición de un sistema público denso en el cual las viviendas, si bien se enfrentan directamente con la calle, adquieren un grado de privacidad y distancia de los flujos de la circulación a partir de la diferenciación entre las alturas de la calle y las viviendas. La configuración que adquiere la calle interior distribuida en un eje vertical permite acoger un dinamismo propio del espacio público que se enmarca en un conjunto residencial, la calle y sus variaciones se constituyen como el eje de la vida urbana de las viviendas y estructura el habitar del edificio.

Así también, el desnivel permite construir una relación dinámica entre los accesos a las viviendas y la circulación, profundizando en la materialización del espacio de uso colectivo y la privacidad que cada vivienda adquiere. También se aprovechan las características y distribución de la calle y el desnivel para proveer de áreas de paso y estar al habitante.

Respecto a los módulos de vivienda, en el conjunto aparecen una serie de variaciones que configuran 2 tipologías de vivienda. Una primera configurada como estudio y de un solo nivel, de aproximadamente 25 m²; y una segunda tipología configurada como un dúplex de 48 m².

La calle se define como la traza que da forma a la ciudad, conformando a la misma mediante las “relaciones entre las medidas de su espacio y los acontecimientos de su pasado” ²⁶ ; un catalizador de la vida urbana y los procesos sociales, culturales e históricos que afectan a la ciudad. En relación con este concepto y al problema de investigación planteado se entiende que la figura de la calle en sí, y en el caso de General Holley, es aquella traza que genera un espacio de vida entre los edificios, constituyéndose no como un vacío de conexión, sino que como el catalizador de la vida urbana en la manzana. El proyecto se define entonces como la materialización del proceso de reconfiguración de la calle tradicional, aplicado en un eje vertical, apropiándose de los principios del concepto de calle para transformarlos en una nueva tipología de edificio en Providencia.v

²⁶ Calvino, I. (1999). Las ciudades invisibles. Madrid: Siruela. [1972]

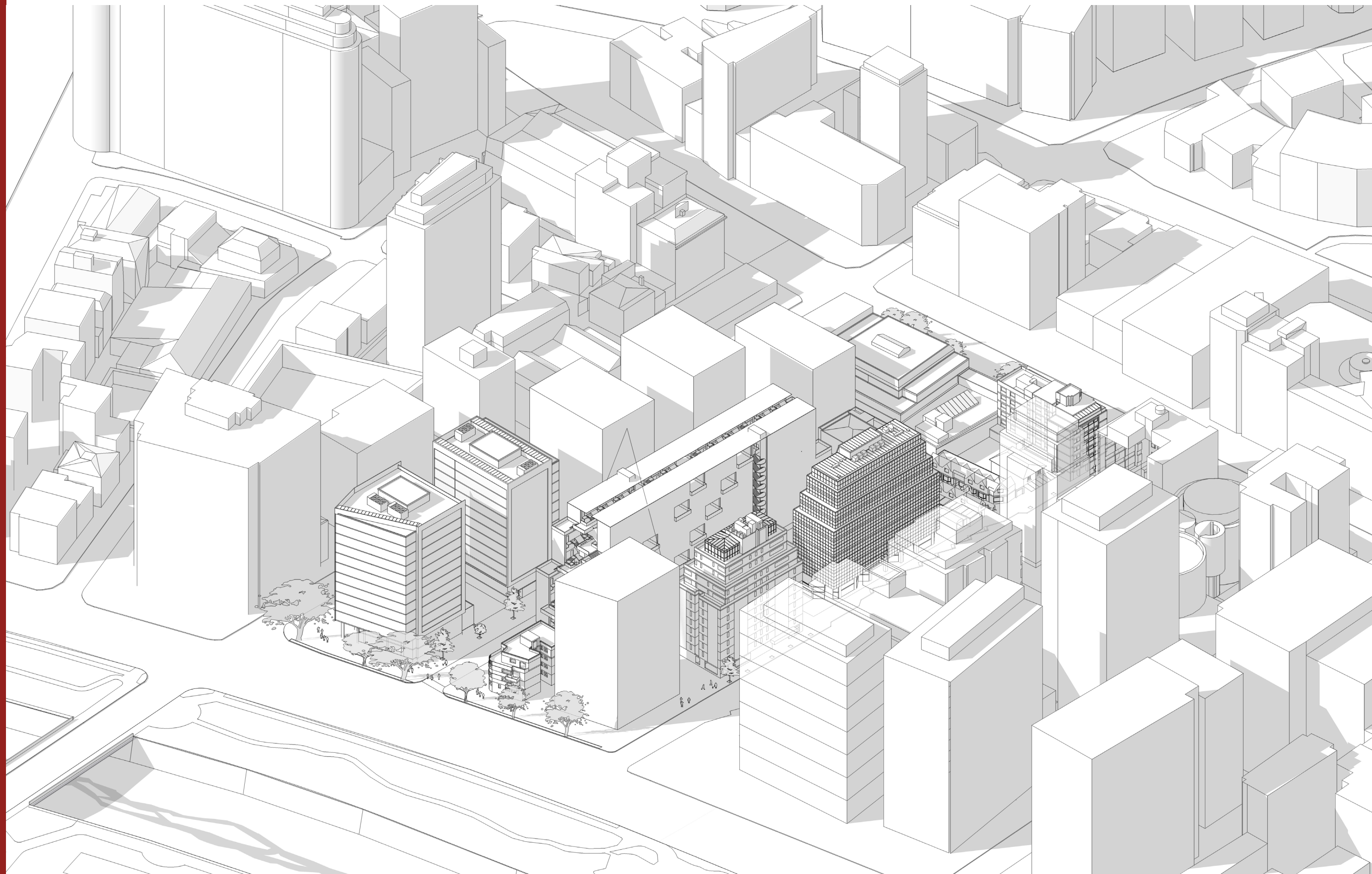
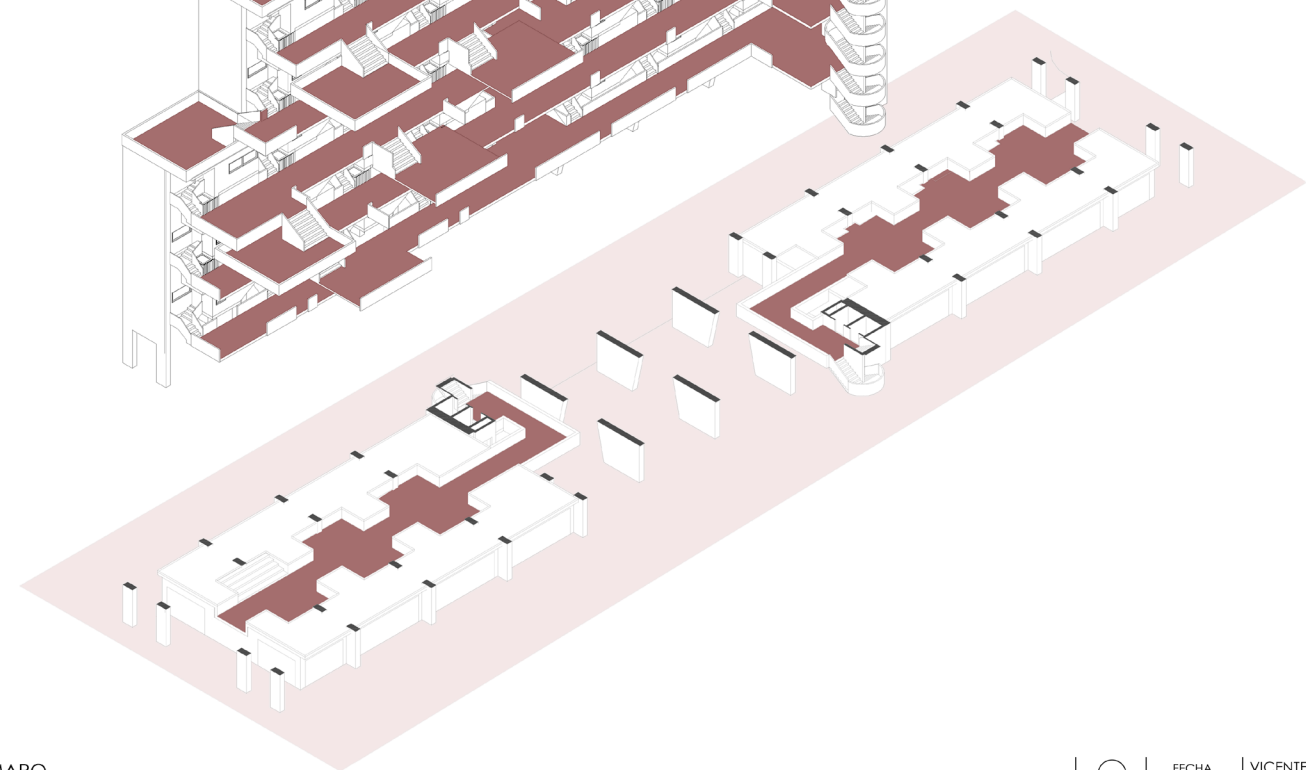
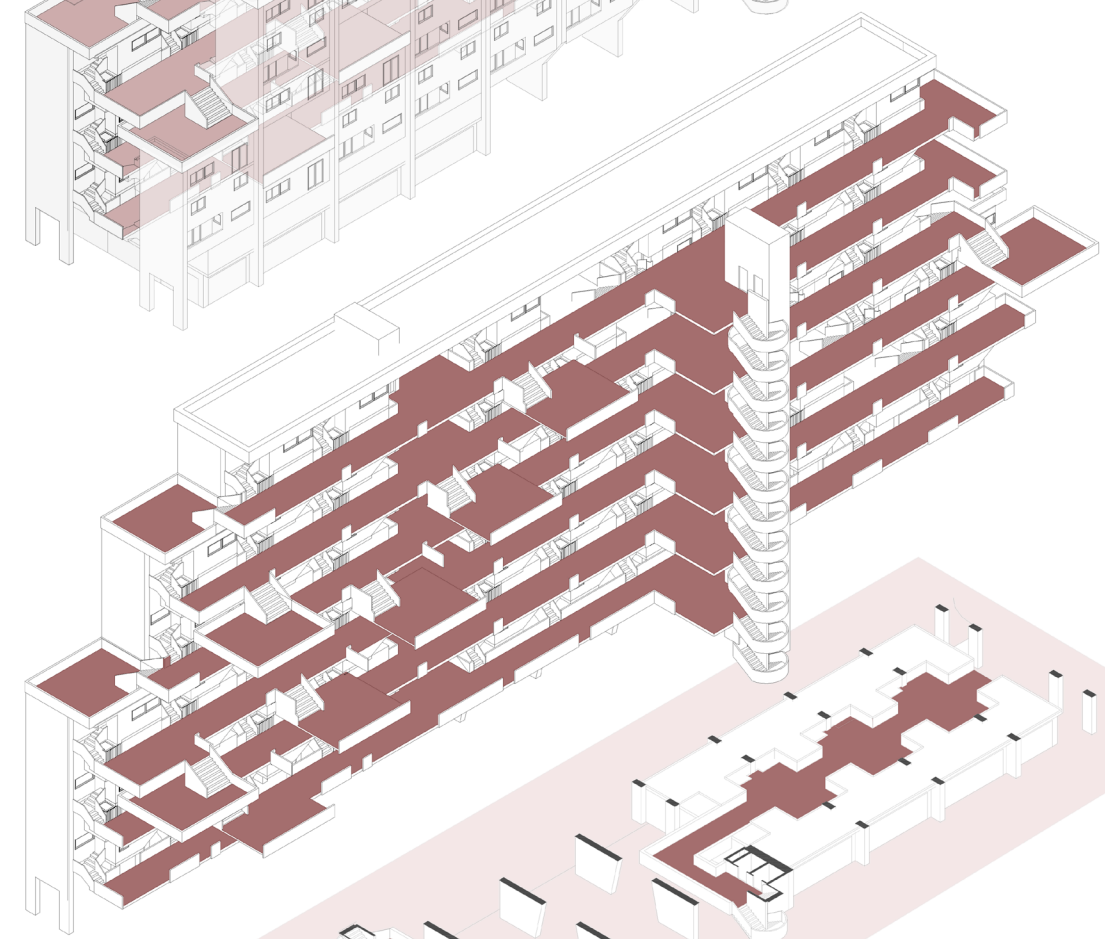
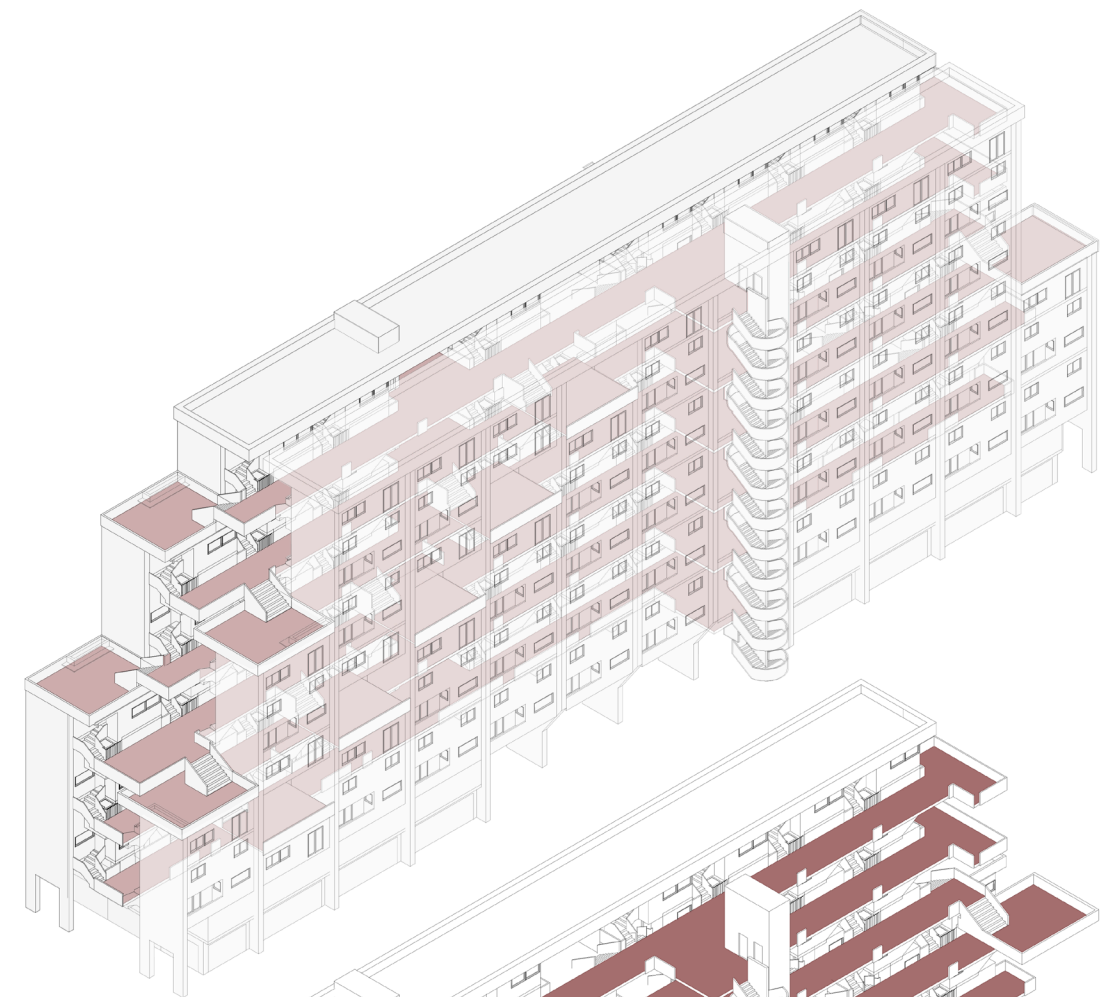
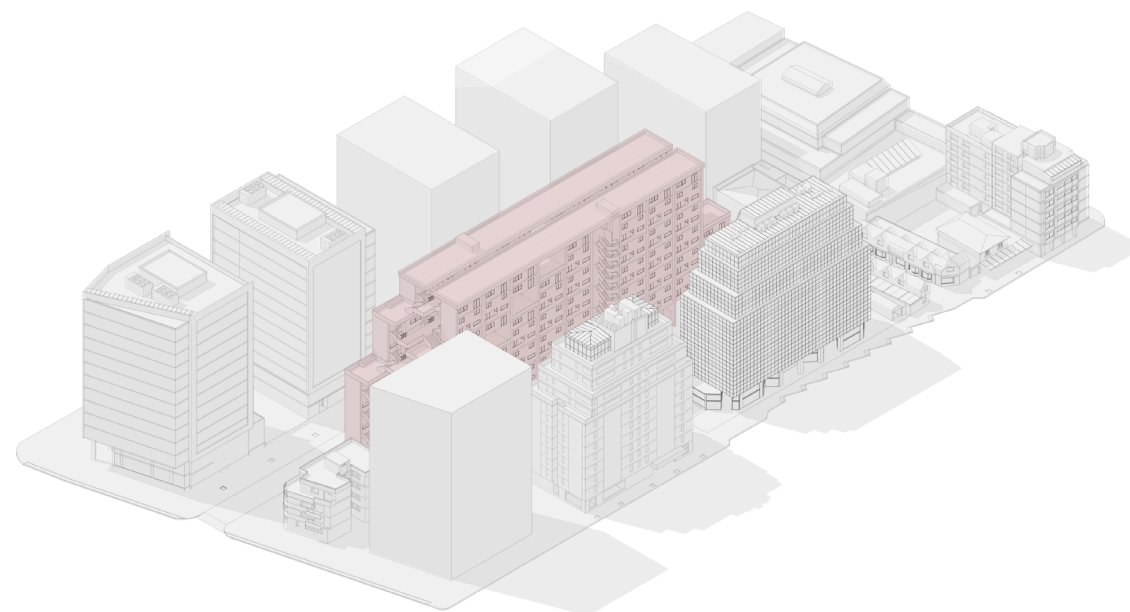
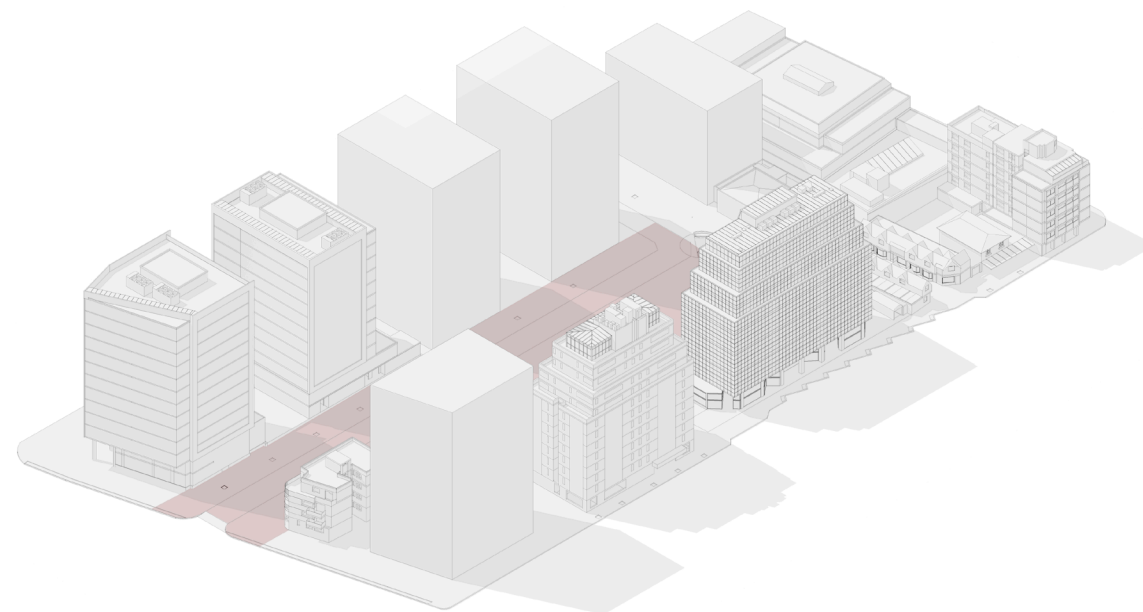
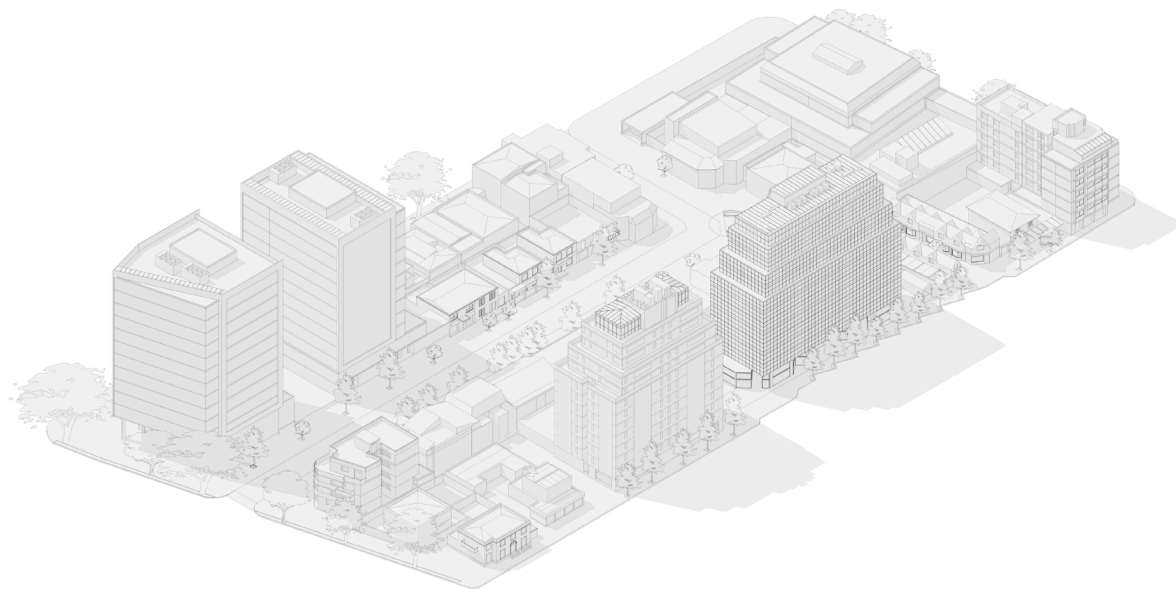
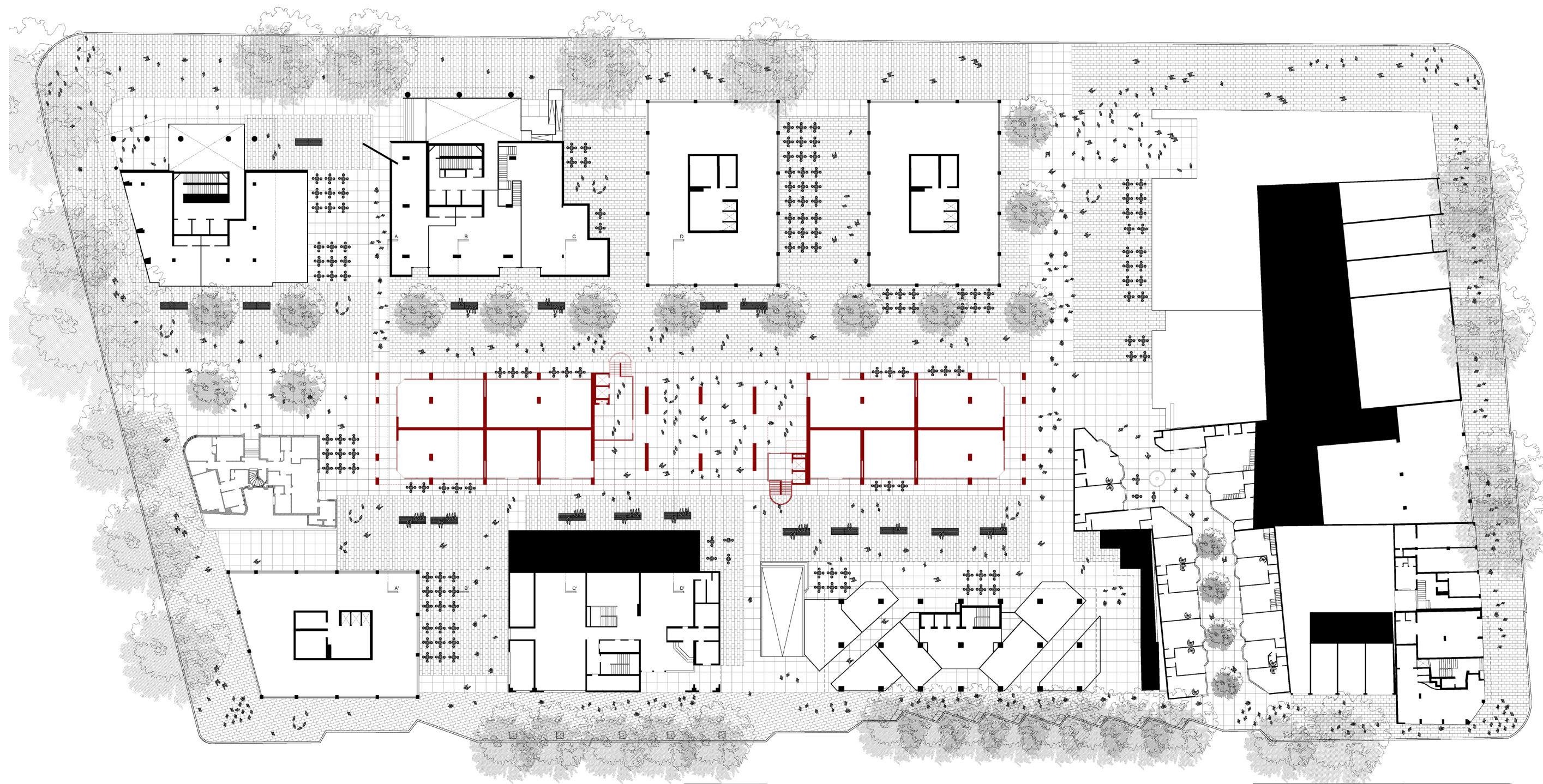
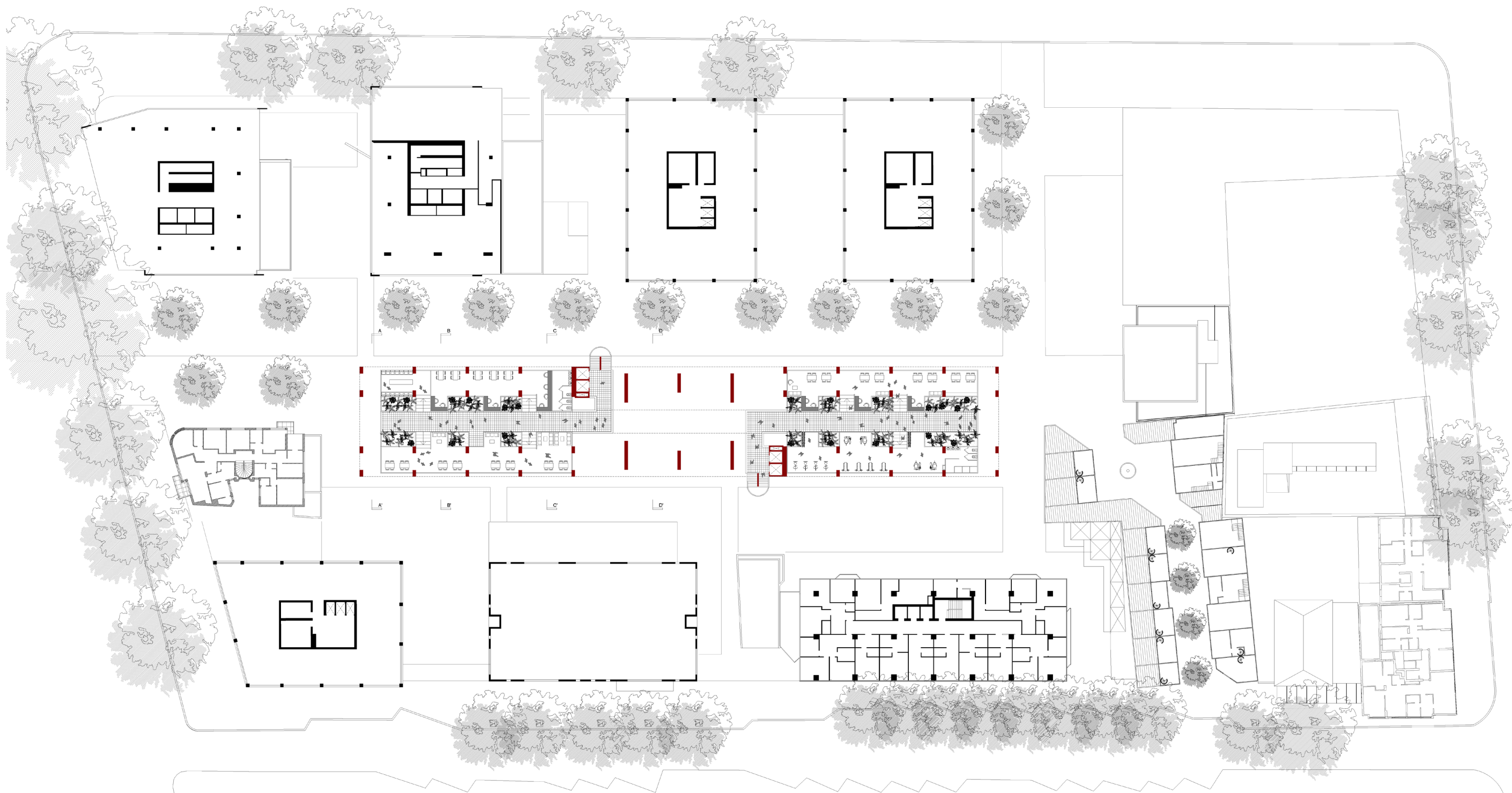
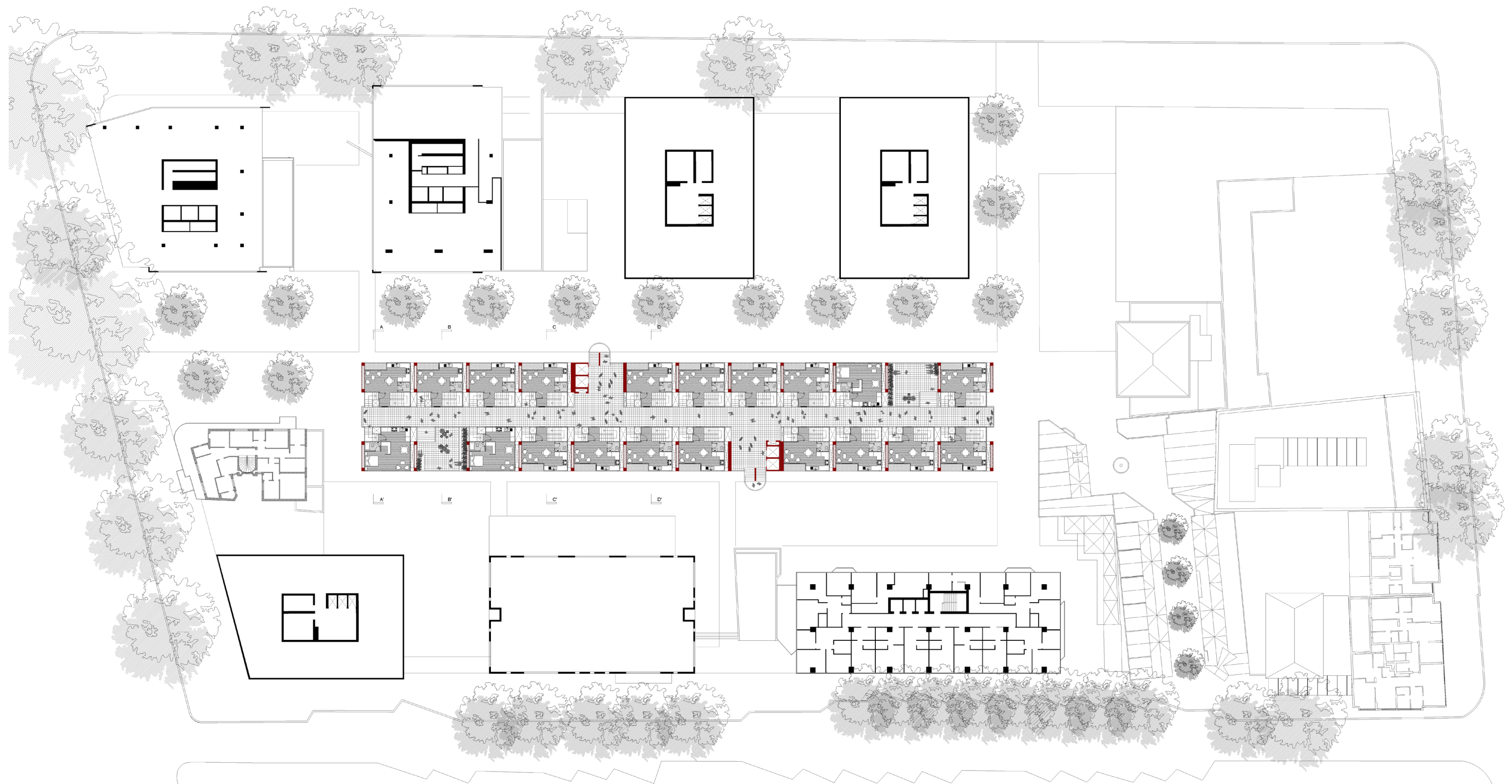


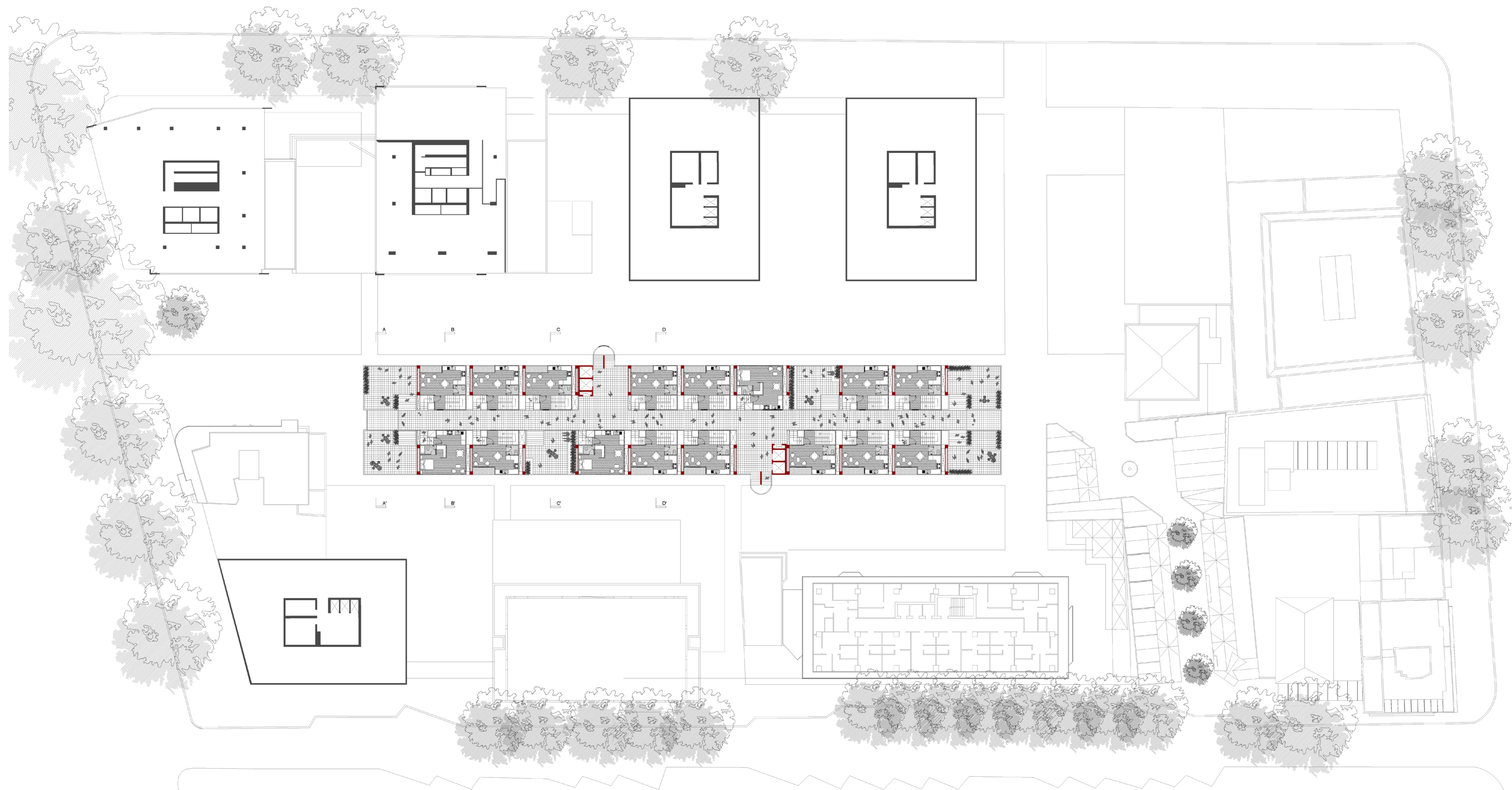
Fig.53: Axonométrica de la manzana con proyecto en el contexto urbano. Elaboración propia.





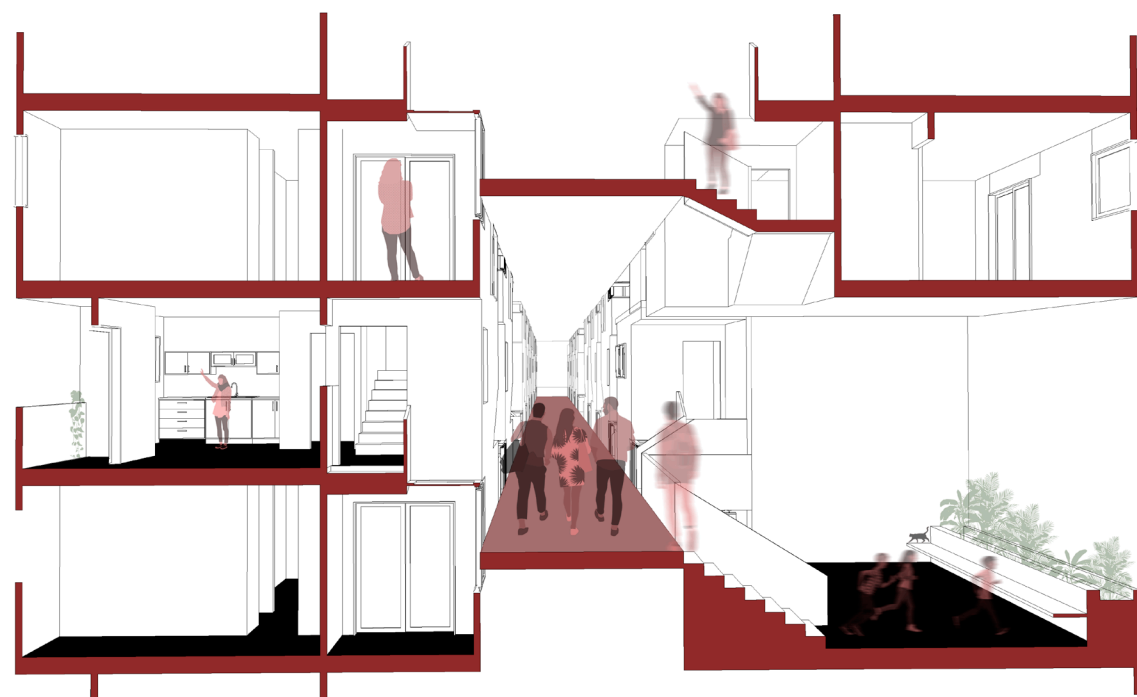




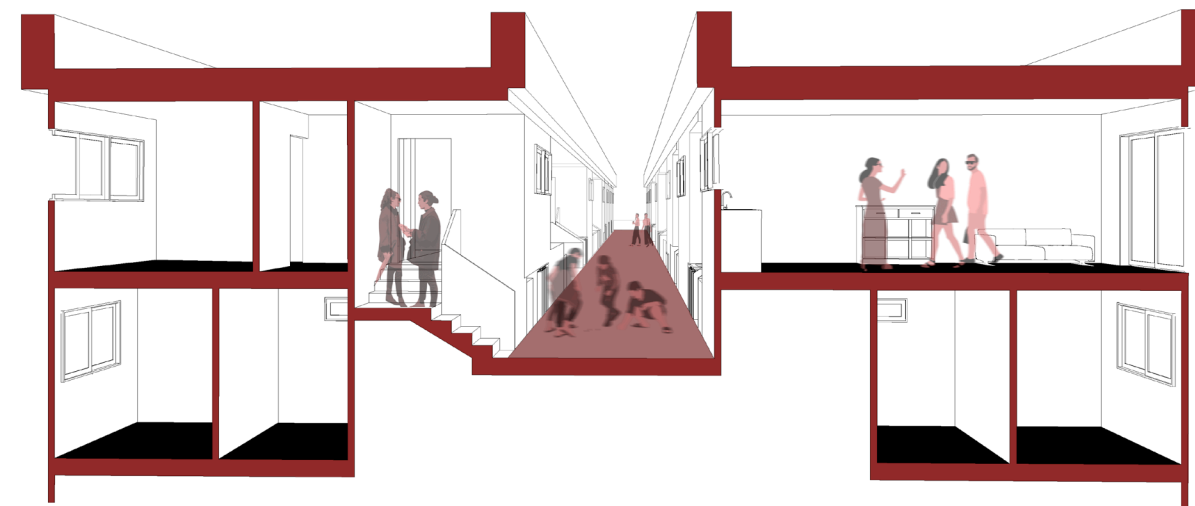




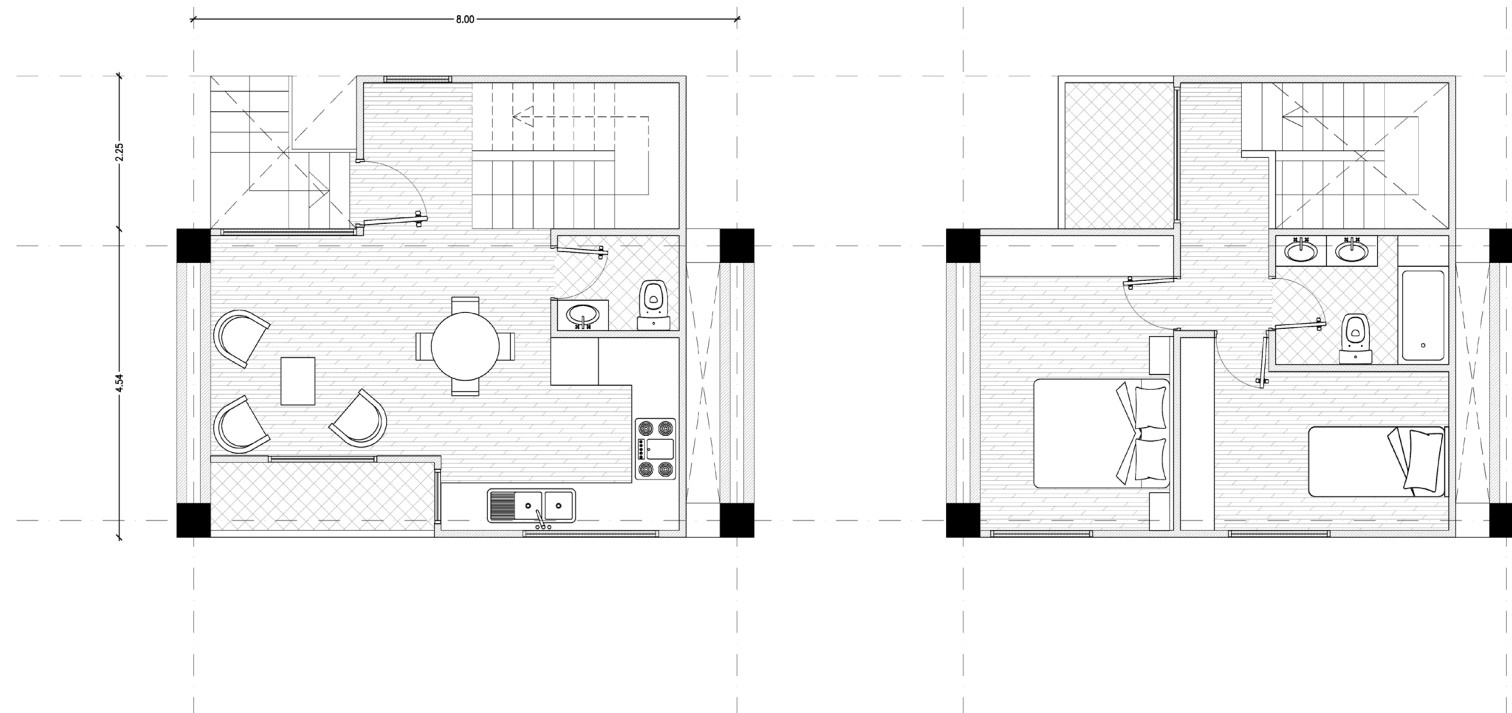
VISTA CALLE CENTRAL CON TERRAZA



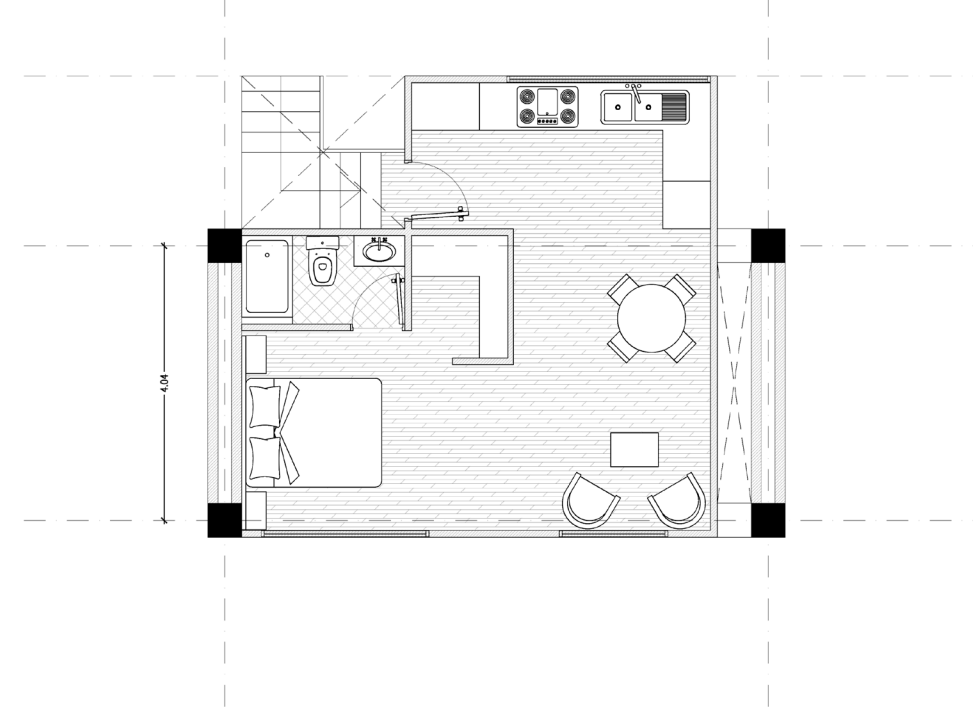
VISTA CALLE CENTRAL



PLANIMETRÍA TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA
TIPO 1. DÚPLEX
68 m²



TIPO 2. ESTUDIO
39,7 m²







CONCLUSIONES

A través de la realización de la investigación y la exploración proyectual se plantean las oportunidades que la calle ofrece como espacio urbano, la reconfiguración de la calle General Holley mediante una nueva tipología de edificio permite descubrir nuevas posibilidades de uso en la ciudad, así como también repensar el rol de la calle y la definición de un perfil tradicional de la misma en torno a una ciudad y tejido urbano denso y diverso en sus usos.

La capacidad de la calle para sostener nuevas actividades y de regenerar la ciudad bajo una nueva concepción en un eje vertical permite explotar el espacio público, potenciando la característica fundamental de Providencia mediante una operación que explora los límites de la calle publica y los espacios asociados.

El proyecto funciona como laboratorio de exploración dichos limites que la calle interior y su reconfiguración definen a la vez que se configura como una de las posibles respuestas al problema que la tesis plantea.

BIBLIOGRAFIA

Allen, E. (2013). *Cómo funciona un edificio. Principios elementales*. Barcelona: Gustavo Gili

Alguacil Gómez, Julio. “Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias participativas”. En *Espacio público, ciudad y conjuntos históricos.*, 167–185. Madrid: Conserjería de la Junta de Andalucía, 2008.

Bannen, Germán. “El comercio en Providencia”. *Revista CA*, Número 72; Pág 34. Abril-Mayo_Junio de 1993.

Brenner, N. (2004). *New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. New York: Oxford University Press.

Brenner, N., Madden, D. J. y Wachsmuth, D. (2011). *Assemblage urbanism and the challenges of critical urban theory*. *City*, 15(2), 225-240. doi:13604813.2011.568717

Brown, Neave. ‘The form of housing’, *Architectural Design*, 37 (September, 1967).

Brown, Neave; Swenarton, Mark; Weaver, Thomas. “Neave Brown in Conversation with Mark Swenarton & Thomas Weaver.” *AA Files*, no. 67 (2013): 75-91.

BORJAS, Jordi (2003). “El espacio público. Ciudad y Ciudadanía”. Grupo Editorial Electa, Barcelona. Pag 31

Calvino, I. (1999). *Las ciudades invisibles*. Madrid: Siruela. [1972]

Cáceres, G, and F Sabatini. “Recuperación de plusvalías: reflexiones sobre su posible aplicación en las ciudades chilenas.” *Revista Urbano* 5, no. 6 (2002).

Cañas, N. y Mondragón, H. (2016). *Arquitectura Moderna Residencial En Providencia*. Municipalidad de Providencia. (Obra original publicada en 2016)

Cabello, Carla. “Metro abre licitación para levantar proyectos inmobiliarios y comerciales en sus estaciones - La Tercera”, *La Tercera*, 11 de enero de 2019. Recuperado en: <https://www.latercera.com/pulso/noticia/metro-abre-licitacion-levantar-proyectos-inmobiliarios-comerciales-estaciones/480068/>.

Cerdá, I. (1867) *Teoría General de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*. Madrid: Imprenta Española.

Cuthbert, A. (2006). *The Form of Cities. Political Economy and Urban Design*. Oxford: Blackwell.

De Simone, Liliana. «Metamall: Espacio urbano y consumo en la ciudad neoliberal chilena.» En *Taller Santiago: Híbridos Metropolitanos*, de Ignacio García Partarrieu y Arturo Scheidegger. Santiago: UMWELT, 2015.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. London: Island Press.

Gehl, J. (2011). Life between buildings. Using public space. London: Island Press

“Giancarlo De Carlo.” The Architectural Review (London) 235, no. 1404 (2014): 110.

Hidalgo, Rocío. Las estaciones que fundaron el metro en Santiago de Chile. Barcelona, Cataluña: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, 2011

Ilustre Municipalidad de Providencia. PLAN REGULADOR COMUNAL DE PROVIDENCIA. Santiago: Municipalidad de Providencia, 2007.

Ilustre Municipalidad de Providencia. Plan Regulador Comunal de Providencia. Plano de Zonificación de Edificación. Santiago: Municipalidad de Providencia, 2007

Jacobs, Allan. Great streets. MIT Press, Cambridge, Massachusetts. 1993.

Lanata, Pedro Bannen. Providencia, el arco de la avenida 1897 | 2013: Diez lecturas sobre la construcción del lugar en tres momentos de la ciudad capital (O sobre hechos urbanos clave en la forma de una avenida). Universidad de Granada. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, 2017.

Miller, Naomi. “Giancarlo De Carlo Benedict Zucchi.” Journal of the Society of Architectural Historians 54, no. 2 (1995): 251-53.

Parcerisa Bundó, and Rubert De Ventós. La Ciudad No Es Una Hoja En Blanco: Hechos Del Urbanismo. Arquitectura- Teoría Y Obra 3. Santiago, Chile: ARQ, 2000.

Palmer Trias, and Proyecto De Investigación DIUC No. 167/82. La Comuna De Providencia Y La Ciudad-jardín. Santiago, Chile: Escuela De Arquitectura, Depto. De Investigaciones, Pontificia Universidad Católica De Chile, 1983.

Pedro Bannen y Francisco Chateau. “La ciudad de Providencia en la obra de German Bannen”. Ediciones ARQ; Pág. 31. 2007

Realising the benefits of OSD and ISD- Infrastructure Magazine”, Infrastructure Magazine, 1 de noviembre de 2019. Recuperado en: <https://infrastructuremagazine.com.au/2019/11/01/realising-the-benefits-of-osd-and-isd/>.

Rivas, Jorge. “El ayer y el hoy del Barrio Suecia, Santiago”, Canal 13, 1 de abril de 2012, Recuperado en: https://www.youtube.com/watch?v=L1IOflt_CME.

Rodrigo Mora e Isabel Zapata. “Comercio, Espacio Público y Gestión Local: El caso de Providencia en Santiago de Chile”. Revista de Urbanismo N°9; Pág. 40. Marzo de 2004.

Schlack, E. (2013). Una figura legal: “calle”. ARQ [artículo de revista] No. 85 (dic. 2013), pp. 12-15.

Schlack, Elke. POPS: El uso público del espacio urbano: el carácter público a través de la normativa. Santiago: Universidad Andrés Bello, Capital Books y Ediciones ARQ., 2015

Sola-Morales Rubió, Manuel. “ESPACIOS PÚBLICOS- ESPACIOS COLECTIVOS”. La Vanguardia, 12 de mayo de 1992.

Swenarton, Mark. “Developing a New Format for Urban Housing: Neave Brown and the Design of Camden’s Fleet Road Estate.” Journal of Architecture (London, England) 17, no. 6 (2012): 973-1007.

Swenarton, Mark. “Politics versus Architecture: The Alexandra Road Public Enquiry of 1978-1981.” Planning Perspectives 29, no. 4 (2014): 423-46.

Vergara Vidal, Jorge Eduardo. “Verticalización. La Edificación En Altura En La Región Metropolitana De Santiago (1990-2014).” Revista INVI 32, no. 90 (2017): 9-49.

Autor desconocido, Memoria explicativa Plan Regulador Providencia, https://providencia.cl/provi/site/docs/20191112/20191112162159/prcp_2007_memoria_explicativa.pdf

24horas.cl. “Reportajes 24: La profunda transformación del tradicional Barrio Suecia”. 24Horas.cl, 2 de noviembre de 2015. Recuperado de: <https://www.24horas.cl/noticiarios/reportajes24/reportajes-24-la-profunda-transformacion-del-tradicional-barrio-suecia-1833920>.