

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tesisenred.net](http://www.tesisenred.net)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

## CAPITULO 2

### ESTACIONES DE METRO Y OTRAS OPORTUNIDADES



## 2.1

### LA EXPANSIÓN DE LOS FLUJOS DE LA COINCIDENCIA A LA INCIDENCIA ENTRE METRO Y ESPACIO URBANO

#### EL METRO TRAS EL PARQUE

De la intersección entre las distintas líneas de metro de Santiago, así como de su cruce con otros sistemas de movimiento metropolitano, se comprendía en el capítulo anterior el surgimiento de las llamadas estaciones especiales de la L1, estaciones que se distinguen de las estaciones ‘tipo’ no sólo por su configuración interior, sino que también por su particular forma de interacción con el plano de la ciudad, modificando –a partir de la construcción del cruce de los flujos– la configuración y el espesor del espacio público de la superficie.

Mientras que las estaciones de intercambio se dan en el cruce o coincidencia puntual entre diferentes sistemas de movimiento, se produce también otro tipo de ‘coincidencia’ entre metro y flujos urbanos, el encuentro del metro –de sus trazados y estaciones– con los desplazamientos más libres de los peatones a través de los espacios abiertos de la ciudad.

Se produce especialmente la coincidencia tangente o paralela entre metro y espacios abiertos longitudinales: parques lineales o secuencias de espacios libres asociados a importantes avenidas o cursos de agua de la ciudad.

El proyecto del metro entra entonces en un segundo tipo de resonancia urbana, de interacción con el sistema de espacios públicos de la ciudad, abriéndose a la posibilidad de contacto de sus estaciones (y vías, según el tipo de trazado) con plazas y parques, como piezas clave para la continuidad del espacio colectivo peatonal.

En Santiago, cuarenta y cinco de las ciento un estaciones<sup>1</sup> de la red de metro se encuentran en contacto con algún espacio público. Es decir, el 44,5% –cerca de la mitad–, de las estaciones de metro se encuentran ‘en’ o ‘junto’ a alguna plaza o parque de la ciudad, proporción que invita a evaluar los eventuales beneficios y posibles conflictos derivados de esta relación.

<sup>1</sup> Total de estaciones considerando las extensiones hasta el año 2010. Las estaciones de intercambio se han considerado sólo una vez en esta cifra, ya que se consideran como una unidad frente al entorno, pese a ser de facto dos estaciones adyacentes o superpuestas.

Los principales espacios públicos de la ciudad, especialmente en las zonas centrales –Plaza de Armas, Cerro Santa Lucía, Parque Forestal, Estación Mapocho, Parque O’Higgins, Quinta Normal, Parque Balmaceda y Plaza Italia, por nombrar algunos–, de forma más o menos directa, han experimentado a partir de la década de los setenta la aparición del metro, acompañando sus trazados y vinculándose a una o más estaciones de la red; adquiriendo, junto a su entorno inmediato, una nueva accesibilidad, y debiendo acoger en su configuración un nuevo elemento urbano, entendiendo a la nueva estación como un hecho arquitectónico concreto, que abre nuevas relaciones en el lugar.

La significativa coincidencia entre metro y espacio público se explica por la natural conveniencia de disponer los trazados de metro en, bajo o sobre los espacios libres y zonas más blandas de la ciudad, evitando al máximo las expropiaciones y demoliciones que encarecen y retrasan la ejecución de las obras. El trazado de la red de metro busca lógicamente calzarse con la red de espacios públicos de la ciudad, y fundamentalmente con la red de sus principales calles y avenidas, aprovechando su linealidad y continuidad. Cualidades a las que se suma como ventaja para la instalación del sistema, la eventual disponibilidad de franjas contiguas de áreas verdes y ‘blandas’, correspondientes a parques de avenidas y bordes de río. Desde la perspectiva práctica–constructiva del sistema, la presencia de áreas verdes longitudinales, incrementa la factibilidad de construcción de la red de metro en la ciudad.

Mientras que el trazado del metro replica en buena parte los principales trazos geográficos y de vialidad –dibujando un álter ego de la estructura de calles de la ciudad–<sup>2</sup>, al mismo tiempo, las principales plazas y parques urbanos se potencian y renuevan, debiendo incorporar, junto a sus usos tradicionales, su nuevo rol como naturales espacios de afluencia del sistema de metro hacia la ciudad.

El metro aparece, en este contexto, como una nueva coordenada del espacio urbano, y sus estaciones como una oportunidad cierta de cualificación, estructura y orden, en un nuevo estrato del espacio público de la ciudad. En las áreas consolidadas deben atender y reforzar los roles y estructuras existentes, a la vez que tener en cuenta la posibilidad de incorporar nuevas dinámicas y usos del espacio. En los sectores periféricos y menos

<sup>2</sup> Josep Parcerisa y María Rubert de Ventós, *Galaxias Metropolitanas* (Barcelona: Ediciones UPC, 2002), 8.

consolidados, en tanto, las estaciones pueden aportar una nueva noción de orden y estructura, significando (al menos) un importante nuevo equipamiento para el lugar, generalmente muy precario antes de su llegada.

Interesa investigar en este capítulo en que medida las estaciones del metro de Santiago, y específicamente las de la Línea 1, han aportado a la construcción y 'modernización' de los espacios públicos de la ciudad, reconociendo, por una parte, sus valores y condiciones preexistentes, e incorporando, a su vez, las nuevas demandas y dinámicas urbanas a que puedan enfrentarse. Se quiere responder al menos a la pregunta por la mejora o no de estos espacios y sus entornos tras el paso del metro, cómo y porqué esto ha sucedido; si estos lugares han sido sensibles a la nueva accesibilidad adquirida, y del otro lado, si las estaciones han sabido manifestarse y aportar a los espacios públicos en que se insertan.



**1**

Plaza de Armas de Santiago. Escalinata de salida del metro hacia el Paseo Ahumada y explanada poniente, sobre la nave de acceso sur de la estación. Fotografías de la autora, septiembre 2005.

**L1**

- 1 *San Pablo y Neptuno*, en el parque central de Av. Neptuno.
- 2 *Pajaritos y Las Rejas*, en el inicio de la franja libre del Camino Lo Prado.
- 3 *Estación Central*, junto al espacio de las vías del ferrocarril y el campus de la Universidad de Santiago.
- 4 *República, Los Héroes y La Moneda*, en el parque central de la Alameda.
- 5 *Santa Lucía*, junto al cerro Santa Lucía.
- 6 *Baquedano y Salvador*, en el parque Balmaceda.
- 7 *El Golf*, junto a la plaza cívica de Las Condes.
- 8 *Escuela Militar*, en las plazoletas de cruce de Vespucio y Apoquindo.
- 9 *Los Dominicos*, en el parque Los Dominicos, al término de la L1.

**L2**

- 10 *Cerro Blanco y Cementerios*, junto al cerro Blanco y los cementerios General y Católico.
- 11 *Cal y Canto*, en la transición entre los parques Forestal y De Los Reyes.
- 12 *Toesca*, a la cabeza del parque Diego de Almagro.
- 13 *Parque O'Higgins y Rondizzoni*, en el borde oriente del Parque O'Higgins.
- 14 *Franklin*, junto al Zanjón de la Aguada.
- 15 *El Llano y San Miguel*, en parque Llano de Subercaseaux.

**L5**

- 16 *Quinta Normal*, en el acceso de la Quinta Normal.
- 17 *Plaza de Armas*, bajo la plaza fundacional de la ciudad.
- 18 *Baquedano, Bustamante, Santa Isabel e Irarrázaval*, en el parque Bustamante.
- 19 *Carlos Valdovinos*, junto al Zanjón de la Aguada.
- 20 *San Joaquín*, junto al campus San Joaquín de la Universidad Católica.
- 21 *Pedrero*, en el espacio de cruce de las avenidas Vicuña Mackenna y Departamental.

**L4**

- 22 *Colón, Bilbao y Príncipe de Gales*, en el parque junto al Canal San Carlos.
- 23 *Plaza Egaña*, bajo la plaza Egaña.
- 24 *Grecia*, en la rotonda Grecia.
- 25 *Quillín*, en la rotonda de Quillín y junto a la Viña Cousiño Macul.
- 26 *Macul*, en el cruce del Zanjón de la Aguada.
- 27 *Hospital Sótero del Río*, junto al inicio de la gran sucesión de pozos de áridos del sector sur de la ciudad.
- 28 *Plaza Puente Alto*, en la plaza central de la comuna del mismo nombre.
- 29 *San Ramón*, junto al parque La Bandera.

**L5, extensión 2010**

- 30 *Pudahuel*, junto al parque del centro cívico de la comuna del mismo nombre.
- 31 *Monte Tabor*, junto al Zanjón de la Aguada y un gran retazo agrícola.
- 32 *Plaza de Maipú*, en la plaza central de la comuna del mismo nombre.



**2**  
 COINCIDENCIA DE ESTACIONES DE METRO Y VACIOS URBANOS EN SANTIAGO  
 Dibujo de la autora.



## ESPACIOS URBANOS DE SANTIAGO

**PARQUE BALMACEDA.** Ubicado en la Comuna de Providencia, constituye la principal obra en Chile del paisajista austriaco Oscar Prager. Construido en 1930 sobre un relleno del cauce natural del río Mapocho, se ubica entre la Av. Providencia y la Costanera Andrés Bello, desde la Plaza Italia hacia el oriente, sumando una superficie total de 12 hectáreas.

**PARQUE FORESTAL.** Se construye en 1910 sobre los terrenos ganados por la canalización del río Mapocho en el año 1891 en el borde norte del centro fundacional. Se caracteriza por su triple avenida de plátanos orientales, y por alojar al contemporáneo edificio del Museo Nacional de Bellas Artes. Entre 1940 y 1950 se construyen lujosos edificios residenciales junto a él, llegando a conformar uno de los mejores espacios urbanos de Santiago, que acoge en la actualidad las más diversas manifestaciones de escala local y metropolitana.

**PARQUE DE LOS REYES.** es construido en 1992 sobre los terrenos del levantado tendido de trenes del ferrocarril norte de Santiago. Con casi 30 hectáreas de superficie y un kilómetro de largo, se extiende hacia el poniente de la antigua Estación Mapocho –hoy transformada en centro cultural metropolitano– siendo un importante espacio público local, con juegos infantiles, paseos, e instalaciones deportivas.

**ALAMEDA.** Se origina sobre el espacio de un pequeño cauce que desde Plaza Italia se descolgaba antiguamente del Mapocho, limitando por el sur la ciudad fundacional. Destinado a vertedero durante la época colonial, en 1820 es transformado en la “Alameda de las Delicias”, paseo predilecto de la elite santiaguina durante el siglo XIX. Con el siglo XX los automóviles se apropian de la avenida, que termina por transformarse totalmente en los años 70’ con la construcción a tajo abierto del metro. Sin embargo, reúne en sus bordes la sucesión más significativa de edificios institucionales, públicos y privados, de los siglos XIX y XX de la ciudad

**PARQUE BUSTAMANTE.** Es construido en 1934 sobre el espacio del ferrocarril que desde 1894 unía Santiago y Puente Alto. Ante la incontenible expansión de la ciudad, y para prolongar las calles en sentido oriente-poniente, se plantea la necesidad de levantar el tendido ferroviario. Se libera así una franja de casi 80 metros de ancho entre Plaza Italia y la calle Jofré, que se reduce luego a un exiguo bandejón central.

**CERRO SAN CRISTÓBAL.** Se alza 860 metros sobre el nivel del mar, y 288 sobre la ciudad. Avanza sobre el valle por la ribera norte del Mapocho, desviando su curso, y generando una acumulación de sedimentos de millones de años, que determinan un desnivel de 150 metros entre los sectores norte y oriente de la ciudad. Durante el período colonial, y hasta el siglo XIX, el cerro fue duramente explotado para la extracción de piedra y leña, convirtiéndose en una masa hosca de rocas y escasos espinos. Benjamín Vicuña Mackenna plantea en 1872 la idea de arborizar el cerro, pero es su sobrino Alberto Mackenna, quién impulsa la creación del parque en 1917, y quién luego, como intendente de Santiago entre 1921 y 1927, se hace cargo de las principales obras, incluyendo caminos pavimentados, un funicular y un zoológico. La arborización continúa de forma permanente, y se incorporan diversos jardines y equipamientos, llegando a constituir hoy en día, con sus 722 hectáreas, una de las áreas verdes urbanas más grandes del mundo.

**CERRO SANTA LUCÍA.** A cuyos pies se funda la ciudad de Santiago, constituye la principal obra de Benjamín Vicuña Mackenna, quien en 1874, como intendente de la ciudad, transforma la imagen rocosa y hostil del cerro en el principal parque de la ciudad. Inicia su forestación, e incorpora caminos, senderos, y construcciones, de fuerte inspiración romántica, definiendo el carácter único del parque hasta hoy.

**CERRO BLANCO.** Se encuentra sobre la Av. Recoleta, junto a los más importantes cementerios de la ciudad. Se desprende de la misma cadena montañosa que el Cerro San Cristóbal, y fue un importante sitio de reunión de los pueblos indígenas precolombinos. Hoy constituye un monumento nacional, junto al cual se encuentra el monumento histórico de la iglesia de la Viñita y el monumento arqueológico de las piedras tacita.

**PARQUE O’HIGGINS.** Originalmente destinado a ejercicios militares y lugar de masivas celebraciones durante las fiestas patrias, comienza a definirse formalmente como parque en 1870, con la oferta de financiamiento para su construcción por parte del empresario Luis Cousiño. El parque, con un total de 76,7 hectáreas, se inaugura en 1873, con un diseño de inspiración romántica, que contaba con 60.000 árboles, lagunas y puentes rústicos, fuentes y estatuas, anchos caminos para carruajes y colinas artificiales, además de un pabellón de música, llegando a transformarse en el paseo más elegante de la época. No obstante, a contar de 1930, junto con el éxodo de las clases acomodadas hacia el oriente de la ciudad, el parque entra en un fuerte proceso de deterioro, sometido a un uso popular masivo. En la actualidad es objeto de un importante proyecto de recuperación, en el contexto de las obras de celebración del Bicentenario de la Independencia.

**QUINTA NORMAL.** Es creada en 1841 para el fomento de la experimentación y la enseñanza agrícola, en la entonces periferia poniente de la ciudad. Con un total de 134 hectáreas, contaba en sus inicios con un campo experimental y un jardín botánico, completándose luego con un invernadero, un zoológico, y una laguna, en medio de un parque de estilo inglés. En 1875 acoge una Exposición Internacional, y se construye el actual Museo Nacional de Historia Natural, convirtiéndose en el principal espacio recreativo de Santiago, a la par de sus funciones educativas (Gross 1984: p. 169). Hacia 1930, con el desplazamiento de las familias acomodadas hacia el oriente, la Quinta se descuida, siendo ocupada preferentemente por clases populares y sufriendo diversas reducciones. No obstante, y gracias al repunte cultural del entorno, este espacio se enfrenta actualmente a un nuevo protagonismo urbano, impulsado además por la llegada del metro el año 2004.

**PLAZA ITALIA.** Se sitúa en el punto donde originalmente el río Mapocho se dividía en dos, lugar donde se encontraban las llamadas “cajitas de agua”, válvulas distribuidoras del agua potable de la ciudad desde mediados del siglo XIX. Con la construcción de los tajamares del río y con la consolidación de la Alameda como paseo y avenida, el espacio de la actual plaza se convierte en el vértice oriente de la ciudad. En ella se suceden diversos escenarios: en 1875 Vicuña Mackenna construye la Plaza La Serena, en la entrada del Camino de Cintura Oriente; en 1892 comienza a llamarse Plaza Colón, y junto a ella se construye la estación Providencia, punto de partida desde 1889 del ferrocarril a Puente Alto; en 1910 la colonia italiana obsequia el monumento que da el nombre definitivo al lugar, convertido ya en punto de encuentro de los paseantes del parque forestal, de los tajamares del Mapocho (futuro Parque Providencia) y de los usuarios del ferrocarril. Convertida ya en una encrucijada de las principales vías de la ciudad, frontera de dos tejidos urbanos muy distintos, la plaza alcanza su fisonomía definitiva con el proyecto de transformación de 1920 y la construcción de los edificios Turri en 1930.

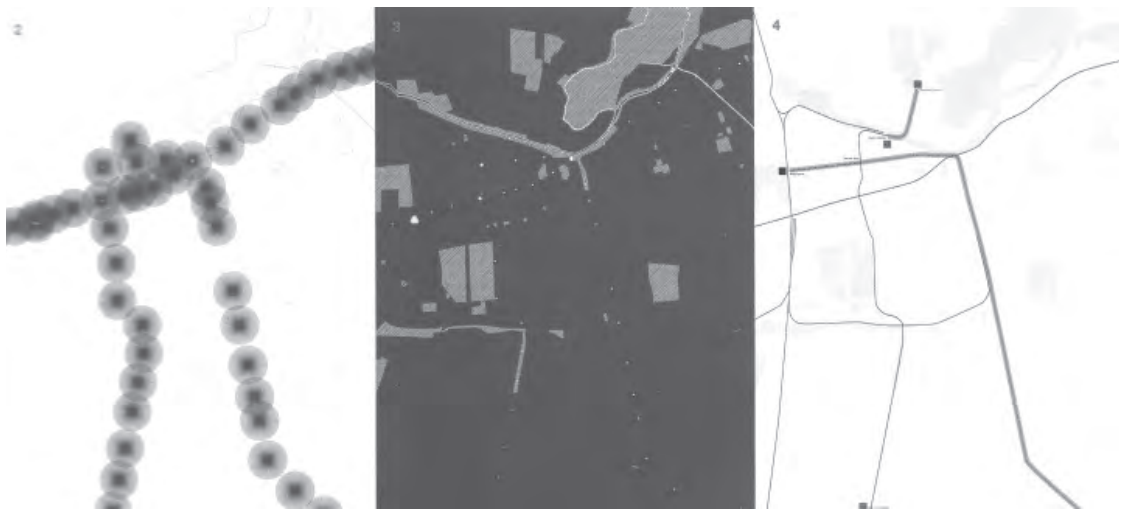
Fuente descripciones: Miguel Laborde D., Parques de Santiago: historia y patrimonio urbano (Santiago: Consejo Nacional de la Cultura y Las Artes, 2007).



**3**  
MARCO GEOGRÁFICO Y VACIOS URBANOS EN SANTIAGO  
Dibujo de la autora.

*“La movilidad es un asunto complejo. La que circula por el esqueleto de calles y avenidas de las ciudades puede asimilarse a los flujos, con leyes y comportamientos similares a la física de los fluidos. Sin embargo, la movilidad guiada tiene un comportamiento más próximo al de los sistemas nerviosos, donde los nodos resultan más decisivos que los canales; donde, en definitiva, los puntos de enlace e intercambio -las estaciones- dibujan un alter ego de la estructura de calles; eso es, un mapa de uso de la ciudad, cuarteado por los focos de concentración.”*

Josep Parcerisa y María Rubert de Ventós<sup>3</sup>



**4**  
Metro de Santiago: áreas servidas (2), galaxias (3) y ampliaciones (4).  
En: Josep Parcerisa y María Rubert de Ventós, *Galaxias Metropolitanas* (Barcelona: Ediciones UPC, 2002) 79.

## GALAXIAS METROPOLITANAS: METRO Y ESPACIO COLECTIVO

Tal como señalan Parcerisa y Rubert en su libro *Galaxias Metropolitanas*, las estaciones de metro, vistas aisladamente sobre el plano de una ciudad, dan cuenta de la disposición vibrante de los lugares privilegiados desde el punto de vista de la accesibilidad, pero también desde la perspectiva de su uso e intensidad. “*En forma de constelación, con densidades y asimetrías significativas*”<sup>4</sup>, su distribución –concentración o dispersión– refleja las tendencias, dinámicas, e incluso las aspiraciones de una comunidad metropolitana.

Para el dibujo de la galaxia metro, que “*reduce la complejidad del sistema de metro a un universo jerárquico de puntos*”<sup>5</sup>, los autores señalan las estaciones –diferenciando las sencillas de las de intercambio–, sobre un plano de la ciudad construido únicamente en base al perfil de sus rasgos geográficos y la sombra de sus principales espacios abiertos. Abriendo la discusión sobre la relación entre estos dos sistemas urbanos: metro y espacios abiertos en la ciudad.<sup>6</sup>

El sistema de metro distribuye una accesibilidad privilegiada, que se traspasa a la ciudad a través de sus espacios abiertos; que pueden ser de diferente naturaleza, englobando espacios públicos y espacios colectivos, y que pueden presentar diferentes configuraciones y grados de complejidad, llegando a integrar –en ocasiones– el propio espacio del metro. Es aquí donde se identifica un claro escenario de proyecto urbano, no siempre considerado.

Tradicionalmente, desde la perspectiva de su uso, el espacio público de las ciudades ha correspondido a los lugares de encuentro, de intercambio de bienes y servicios (mercado) y al espacio de tránsito, de conexión y acceso al interior de la urbe.

En la medida que la mayoría de los desplazamientos se realizaban a pie, estas funciones solían llevarse a cabo simultáneamente y en un mismo espacio. No obstante, con el desarrollo de la movilidad, a contar de mediados del siglo XIX, primero con ferrocarriles, tranvías y bicicletas, pero especialmente a contar de la primera mitad del siglo XX, con la invasión del automóvil, las ciudades se expanden y el tránsito vehicular se segrega y separa de los peatones. El mercado tradicional pasa primero a las calles, y luego a centros comerciales, controlados y herméticos; mientras que el encuentro y las comunicaciones se diversifican, individualizan e ‘inmaterializan’.<sup>7</sup>

3 Parcerisa y Rubert, 8.

4 Parcerisa y Rubert, 15. Los autores continúan: “*El metro es un signo clave de las ciudades, como lo es la derivada matemática respecto al comportamiento de una curva. Su desarrollo es indicativo de tendencias, igual que la derivada de una curva es la expresión de su dinámica. El metro es, en este sentido, la “derivada más alta” de una ciudad. El plano que expresa esta idea con más fuerza es el de galaxias, donde la constelación de estaciones es protagonista absoluta.*” Ver: Parcerisa y Rubert, 22.

5 Parcerisa y Rubert, 22.

6 Gómez Ordoñez distingue –en el mismo contexto de *Galaxias Metropolitanas*– como un *subsistema urbano*, a aquel que distribuye la accesibilidad en la ciudad, a través de la red de calles, de las redes de transporte público, y también a través de los *espacios abiertos*. Englobando dentro de estos últimos a todos aquellos espacios urbanos que permiten el libre paso de los peatones, más allá de las propias calles. Ver: José Luis Gómez Ordoñez, “La atracción del metro”, en: Parcerisa y Rubert, *Galaxias Metropolitanas*, (Barcelona: Ediciones UPC, 2002), 26.

7 En relación a la posibilidad y masificación de las comunicaciones virtuales, vía teléfono e internet, que prescinden del contacto directo entre las personas.

Pese a todo ello, y como señalan Gehl y Gemzoe, el uso del espacio público se mantiene: *“los espacios públicos de las ciudades siguen congregando cada vez más a sus habitantes, como espacio de interacción y distensión. A pesar de los numerosos desarrollos y cambios en los modelos de uso como mercado y reunión, la ciudad continúa ofreciendo una alternativa significativa, un valioso suplemento para muchas otras opciones.”*<sup>8</sup>

Junto a estos usos tradicionales, y también vinculado al proceso de expansión de las ciudades, surge un cuarto uso del espacio público, asociado a la necesidad de contacto con el paisaje y la naturaleza, cada vez más distantes de los centros urbanos. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, cobra relevancia la formación de ‘parques urbanos’, como grandes extensiones libres y verdes al interior del tejido urbano, y que van a constituir piezas claves de la estructura y del sistema de espacios públicos de las ciudades.<sup>9</sup>

En cuanto a la invasión y auto-segregación de la movilidad en la ciudad, la crisis del petróleo –a partir de 1973– supuso un importante punto de inflexión, frenando el aumento del tráfico automotriz, y despertando el interés por el uso de la bicicleta y el transporte público. A partir de entonces se da origen a un nuevo concepto de espacio público, buscando generar espacios y condiciones para caminar al aire libre, así como para el desarrollo de actividades sociales urbanas y de ocio<sup>10</sup>:

*“En contraste con las numerosas comunicaciones indirectas y la proliferación de espacios privados dispersos, los ciudadanos gozan de la oportunidad de utilizar sus sentidos e interactuar directamente con los que le rodean”.*<sup>11</sup>

En este contexto, como protagonista de las políticas de desincentivo del uso del automóvil y de fomento de la caminata y el uso del transporte público, es que se comprende en las últimas décadas el nuevo impulso mundial del desarrollo de las redes de metro, como uno de los medios de transporte urbano más eficientes y descontaminantes.

La red de metro de una ciudad, tanto conceptual como físicamente, debe enlazarse con las políticas y sistemas de espacios peatonales, al tiempo que sus estaciones, como espacios de uso colectivo masivo, representan una oportunidad cotidiana de encuentro e intercambio directo entre sus ciudadanos.

8 Jan Gehl y Lars Gemzoe, *Nuevos Espacios Urbanos* (Barcelona: Gustavo Gili, 2002), 13.

9 Por citar algunos ejemplos, en 1868 el Parque Del Retiro de Madrid pasa a ser propiedad municipal y se abre definitivamente al uso ciudadano, y en 1873 se abre el Central Park de Nueva York, como primer parque público de Estados Unidos, mismo año en que se inaugura el Parque O´Higgins de Santiago.

10 Barcelona, a partir de 1980, fue la ciudad pionera en este sentido, formulando una política de espacios públicos, involucrando tanto aspectos físicos como culturales. Ver: Gehl y Gemzoe, 18.

11 Gehl y Gemzoe, 20.

12 Manuel de Solà-Morales, *De Cosas Urbanas* (Barcelona: Gustavo Gili, 2008), 187-188.

13 M. Solà-Morales, 188. El autor continua: *“(...) el bar de la esquina, la escuela, el quiosco de periódicos o la parada de metro son un tejido de derechos y obligaciones que, como espacios públicos, pero también colectivos, configuran los itinerarios maestros de la vida ciudadana.”*

14 M. Solà-Morales, 190.

Solà-Morales enfatiza el rol vinculante de los espacios públicos –como dotadores de accesibilidad y conexión–, y los desliga del problema del origen de su propiedad, estableciendo el concepto unificador de ‘espacios colectivos’. Al respecto señala:

*“Dar un carácter urbano, público, a los edificios y lugares, que, sin él, serían sólo privados constituye la función de los espacios públicos; urbanizar lo privado: es decir, convertirlo en parte de lo público. (...)”*

*El espacio colectivo es mucho más y mucho menos que el espacio público, si limitamos éste al de la propiedad administrativa. La riqueza civil y arquitectónica, urbanística y morfológica de una ciudad es la de sus espacios colectivos, la de todos los lugares donde la vida colectiva se desarrolla, se representa y se recuerda. Y, quizá, cada vez más, estos son espacios que no son ni públicos ni privados, sino ambas cosas a la vez. Espacios públicos absorbidos por usos particulares, o espacios privados que adquieren una utilización colectiva.”<sup>12</sup>*

Resalta en este sentido el rol de las estaciones de metro y del transporte público en general, como lugar común de referencia, especialmente en las grandes ciudades, *“por la frecuencia y el volumen de su uso masivo, por la variedad de su público, y por el peso psicológico que tienen como significantes de la vida metropolitana”*.<sup>13</sup>

Los espacios públicos debieran, en consecuencia, *“no tanto centrarse en las áreas de su propiedad, cuanto dar calidad colectiva a las que no lo son”*.<sup>14</sup>

Es bajo esta perspectiva, que se propone la visión conjunta de estaciones de metro y espacios abiertos en la ciudad, como integrantes en complicidad de una sola amalgama de espacios colectivos en la ciudad contemporánea. La importancia está en la sutura entre los diferentes tipos de espacios, en el paso fluido de los ciudadanos entre uno y otro, y en su apropiación y percepción continua a través de la ciudad.

La constelación de estaciones de metro figura así como una potencial diseminación de puntos de articulación y engarce del sistema general –o galaxia– de espacios colectivos de la ciudad.

## CONSTELACIÓN DE ESTACIONES Y ESPACIOS ABIERTOS EN SANTIAGO

En Santiago, el conjunto de espacios colectivos urbanos (considerando todos aquellos que tienen más de cien metros de largo en alguna dirección) suman 42,3 kilómetros cuadrados, equivalentes al 6,8% de la superficie total de la mancha urbana de la ciudad<sup>15</sup>. Se incluyen en este grupo desde pequeñas plazas hasta grandes parques metropolitanos, pasando por abundantes espacios residuales de infraestructuras urbanas, e incorporando también importantes elementos geográficos –como cauces, naturales y artificiales, y cerros islas– a la vez que determinados equipamientos de uso colectivo, como campus universitarios, cementerios, estadios y clubes deportivos.

Enmarcados por el ámbito geográfico que establecen la Cordillera de Los Andes y los cerros islas, se distinguen en primer término, como tres trazos continuos de ancho variable, los parques lineales que acompañan los principales cursos de agua de la ciudad: el río Mapocho y el Zanjón de la Aguada en dirección este–oeste (de cordillera a mar), y el Canal San Carlos, construido a partir de mediados del siglo XVIII, y que fluye de sur a norte traspasando aguas del río Maipo al Mapocho. Junto a ellos, aprovechando su continuidad, discurren importantes avenidas estructurantes de la ciudad, estableciendo franjas laterales, y contribuyendo a configurar los parques ribereños adyacentes. Al lado sur del río Mapocho se produce la mayor extensión de parques lineales de la ciudad, a partir de la sucesión de los parques Balmaceda, Forestal y De Los Reyes.

De forma también lineal, aparecen luego las ‘Avenidas Parque’, como franjas verdes de diferentes longitudes y anchos, que acompañan también otras vías estructurantes de la ciudad. Dentro de este grupo, el parque central de la Alameda –y su extensión hacia el poniente–, suma al dibujo de los cursos de agua un cuarto trazo de continuidad, que se desprende del Mapocho desde Plaza Italia hacia el poniente. Corresponde este al principal eje oriente poniente y espacio urbano más representativo de Santiago, que, tal como se señaló en el capítulo 1, actúa como columna vertebral de la ciudad, acompañada en todo su largo por la L1 del metro. También desde Plaza Italia, pero hacia el sur, se desprende el Parque Bustamante, marcando el límite oriente del centro de la ciudad.

15 Considerando una mancha urbana de 620 km<sup>2</sup>. Ver: María Elena Ducci, "Área urbana de Santiago 1991–2000: expansión de la industria y la vivienda", en: revista *EURE* vol. 28 n° 85 (diciembre 2002).

Del total de espacios urbanos considerados, 25,13 km<sup>2</sup> corresponden a espacios privados o áreas no consolidadas, correspondiendo sólo 17,7 km<sup>2</sup> (2,85 % de la mancha urbana) a espacios públicos propiamente tales, incluyendo grandes parques, parques vecinales y plazas. (Mediciones realizadas por la autora).

16 Donde se concentran las clases sociales más acomodadas.

17 Considerando sólo aquellos de efectiva propiedad pública.

De los trazos anteriores se distinguen luego los espacios en forma de mancha, áreas libres aisladas, de diferentes figuras y tamaños, que se distribuyen sin un orden aparente por toda la ciudad (presentando, no obstante, una mayor densidad hacia el oriente).<sup>16</sup>

Los diversos cerros 'isla' se convierten en importantes parques urbanos, destacando el cerro San Cristóbal, "Parque Metropolitano de Santiago", que manteniendo su unión con la cordillera, avanza prácticamente hasta el centro de la ciudad. Próximos a él se encuentran los cerros Santa Lucía y Blanco, en el centro fundacional y en el sector norte, respectivamente.

Sobresalen también los grandes parques tradicionales –como el Parque O'Higgins y la Quinta Normal–, los principales cementerios, los parques deportivos (en su mayoría privados) y ciertos retazos agrícolas que aún persisten en medio de la ciudad. Los espacios menores corresponden a plazas y parques de escala comunal y vecinal, pero que, pese a su dimensión, adquieren en ocasiones relevancia metropolitana. Tal es el caso, por ejemplo, de Plaza Italia, espacio de confluencia de importantes elementos geográficos y urbanos, convertido en uno de los principales lugares de celebración y referencia de la ciudad.

Del total de espacios públicos de Santiago (17,17 km<sup>2</sup>)<sup>17</sup>, cerca de la mitad (42%) se encuentra en relación con una o más estaciones de metro. Visualizando esta relación en el plano, se obtiene una figura que a simple vista permite aún reconocer los rasgos fundamentales de la ciudad, declarados en la mayoría de los casos por los parques lineales que acompañan cauces y avenidas, y luego también por la alineación más o menos sistemática de determinados espacios libres. Restan luego algunos otros espacios aislados, especialmente hacia la periferia de la ciudad, acusando la escasez de espacios públicos de los entornos marginales.

Corresponde esta a una nueva visión de la constelación de estaciones de la ciudad, vista a través del filtro de la galaxia de sus principales espacios abiertos.

Aparece en primer término, por su extensión y densidad, el eje de la Alameda Bernardo O'Higgins, señalado a través de las diversas expresiones de su parque central y de la sucesión de plazas que lo acompañan, todas enlazadas, a su vez, por el paso subterráneo de la L1 del metro. Se destaca como una situación única el hecho que los dos primeros tramos construidos



de esta línea se acusan claramente en toda su extensión a través de sus espacios públicos asociados, desde su inicio en la estación San Pablo, bajo toda la extensión de la Alameda, y hasta la estación Salvador, en el tramo inicial de la Av. Providencia.

La primera impronta del metro de Santiago, bajo el eje principal de la ciudad, queda 'impresa' en la superficie del nivel calle a través de la sucesión de espacios públicos que lo acompañan. Situación que se repetirá luego sólo parcialmente, en algunos segmentos aislados de la construcción de las sucesivas líneas de la red.

En la actualidad, si bien el metro de Santiago, a la escala general de sus trazados, está asumiendo los nuevos desafíos del espacio urbano -reducción del tráfico automotriz y fomento de la movilidad peatonal<sup>18</sup>-, mediante la creación de nuevas líneas que promueven una mayor interconexión y densidad del propio sistema, no ha dado aún el salto cualitativo de engarce a menor escala con el sistema de espacios públicos de la ciudad.

Entender la favorable complicidad del flujo y afluencia de los pasajeros del metro con la posibilidad de regeneración y recuperación de los espacios colectivos de la ciudad, es un desafío aún pendiente en nuestra ciudad, que, no obstante, presenta notables antecedentes en la configuración y propuesta original de algunas de las primeras estaciones de la red. Los ejemplos de la L1 y sus episodios de los años setenta son casos premonitores en este sentido, donde, desde la concepción y desarrollo del propio proyecto del metro, se integra una visión compuesta de metro y espacio público. Se propone la creación de una nueva avenida parque (estaciones San Pablo y Neptuno), la renovación completa del parque central de la Alameda (estaciones Los Héroes y La Moneda), y la inserción de la estación Salvador en medio del parque Balmaceda.

Desde una perspectiva distinta, donde los esfuerzos de interconexión vienen dados desde el contexto de la estación, se presenta también el caso de la estación Universidad Católica, que siendo una clásica estación tipo, se configura como 'corazón virtual' de un entramado mayor de espacio colectivo peatonal.

18 En consonancia con una nueva política general de fomento y renovación del transporte público, tal como se expuso en el capítulo 1.



**5**

**VACIOS URBANOS DEL METRO DE SANTIAGO.**

Al oriente de la Alameda se reconoce la encrucijada de los parques Forestal, Balmaceda y Bustamante, junto al río Mapocho y al cerro San Cristóbal. El parque Bustamante, sobre la Línea 5, se proyecta hacia el sur a través de vacíos diversos. Al oriente se reconoce la Línea 4, bajo el parque del Canal San Carlos, y a través de los cruces viales de Américo Vespucio.

Dibujo de la autora.



**6**

Cerro San Cristóbal, río Mapocho y Plaza Italia, en el vértice de encuentro de los parques Forestal, Balmaceda y Bustamante. Fotografía de la autora, septiembre 2005.

## LA REINCIDENCIA DE METRO Y AUTOPISTA

La relación entre estaciones de metro y espacios abiertos tiene una variante particular en Santiago, derivada de la integración del metro con determinadas soluciones viales de alta velocidad. El pensamiento conjunto de la red de metro y la nueva estructura vial metropolitana en la década de los 70's, da lugar a una coincidencia inédita de metro y vía de alta velocidad, coincidencia que lleva implícita una dificultad mayor, cual es la conexión de los pasajeros del metro con la trama peatonal de la ciudad, salvando la barrera de flujo vehicular. Esta temática se asume en el proyecto de Parrochia como una ventaja y oportunidad de desarrollo, al punto de establecer casi como un patrimonio urbano de Santiago la solución de metro 'en' autopista. Propuesta que se observa de forma emblemática en la construcción de la L2 en la mediana de la Av. Norte-Sur. Las estaciones de la L2, asumen la dificultad de la integración propuesta, dando lugar incluso a la creación de una tipología especial de estación, como puente de enlace por sobre la avenida de los recorridos peatonales de cada sector.

La solución de los cruces de grandes avenidas y autopistas urbanas consume una considerable superficie de suelo urbano, generando múltiples extensiones libres en la ciudad. Se trata de encuentros muchas veces en desnivel, pero que, salvo contadas excepciones, permanecen como espacios residuales, de difícil o nulo acceso peatonal. En el mejor de los casos (mediando los recursos necesarios), se diseñan como jardines para supuesto deleite visual de los fugaces automovilistas que los atraviesan, o bien a modo de 'camuflaje' de la irrupción vial en el lugar. El metro por su parte, siendo un medio de transporte urbano segregado -subterráneo, en trinchera o elevado-, incorpora en cada una de sus detenciones una solución de espacio peatonal en desnivel. De esta manera, el calce de ciertas estaciones con determinados espacios residuales de cruces viales ofrece en Santiago oportunidades puntuales, mejor o peor aprovechadas, de incorporar estos vacíos como parte efectiva -y accesible- del sistema de espacios públicos 'peatonales' de la ciudad. Estos calces son consecuencia del cruce de dos sistemas de movimiento superpuestos en el tiempo y en el espacio: la actual red de metro -y específicamente sus últimas líneas, cuyo trazado difiere del plan inicial de 1968-, y la propuesta vial de Juan Parrochia, expresada a través del PRIS de 1960 y del Plan de Transporte Metropolitano de 1974.<sup>19</sup>

**7**

Página opuesta: coincidencias de la red de metro actual de Santiago (2010) con el Plan Metropolitano de Transporte de 1974. Dibujo de la autora, sobre imagen del plano: "Red Vial. Plan Metropolitano de Transporte, 1974", en: Juan Parrochia, *Santiago en el Tercer Cuarto del Siglo XX. Realizaciones de Metro y Vialidad Urbana* (Santiago: Fac. de Arquitectura y Urbanismo U. de Chile, 1979), 56.

<sup>19</sup> Ambos destacados en su libro *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX. Realización de Metro y Vialidad Urbana*, como antecedentes y complemento de la red de metro propuesta.



0 2 5 KM

La estación Toesca de la L2, emplazada en la mediana del primer tramo de la Norte Sur, fue pensada y construida de forma simultánea con la solución vial a la que se adscribe. La estación se construye junto al trébol de cruce de la calle Toesca, sumándose y aumentando las posibilidades de cruce por sobre la trinchera de la Av. Norte-Sur. Se construyen dos mezanines a nivel calle, una a cada extremo del andén: una adscrita a la vereda del puente de cruce vehicular, y la otra –una cuadra más al sur–, construyendo una nueva pasarela, que tangente a las orejas del cruce, aspira a mejorar los enlaces peatonales del lugar.

En la misma época, aunque en diferentes contextos, las estaciones Los Héroes y Escuela Militar (presentadas en el capítulo 1), se adscriben también a este pensamiento integrado de infraestructura y ciudad, donde las obras viales y de metro construyen con en su misma ley y materialidad la continuidad del espacio peatonal. Creando y reinterpretando el espacio público de la ciudad.

Casi treinta años más tarde, con la naturalidad y seguridad de las soluciones experimentadas en carne propia, se reedita la solución de ‘metro en autopista’ con el trazado de la línea 4 en la mediana de Américo Vespucio oriente y sur, hoy autopista urbana concesionada.<sup>20</sup> En, sobre o bajo los nudos y rotondas proyectados por Parrochia en los cruces de Américo Vespucio se observan hoy las estaciones de metro Rotonda Grecia, Rotonda Quilín y Macul. Estas estaciones desembocan, sin embargo, en medio de bandejones centrales o islas residuales, sin que la intrínseca cualidad tridimensional del metro sea aprovechada para mejorar las conexiones peatonales del lugar. El nuevo flujo de peatones de las estaciones queda retenido en aislados islotes, cercado por el tráfico vehicular.

Se ha perdido la prioridad y el cuidado por la conexión peatonal de la ciudad. Las estaciones de la L4 son (en su mayoría) artefactos herméticos y llamativos, situados en medio de la autopista, distantes y de difícil acceso para el contexto peatonal.



8

Estación Toesca: vista del pabellón mezanine en la mediana de la Av. Norte Sur, desde la pasarela de acceso peatonal, hacia el sur. Fotografía de la autora, septiembre 2005.

20 Línea que se ejecuta a partir del año 2001 en el eje de la Av. Américo Vespucio y de forma conjunta con las obras de conversión de dicha avenida en autopista urbana concesionada. Ambas se inauguran en noviembre del año 2005.



**9**

Estación Toesca: emplazamiento de la estación en la mediana de la trinchera de la Av. Norte-Sur, junto al semi-trébol de cruce de las avenidas Toesca-Santa Isabel. Se observan las dos mesaninas en los extremos de la estación, y junto a ella los puentes de cruce vehicular y peatonal, buscando incrementar la continuidad transversal del lugar, como parte integral del proyecto de metro y avenida. Elaboración propia, sobre fotografía aérea *Googlearth* 2009.

**10**

Línea 4: trazado y emplazamiento de estaciones sobre fotografía aérea de Américo Vespucio en la década de los 70's entre las rotondas Gracia y Quilín. Se observa el encuentro de la entonces 'nueva vialidad metropolitana' con los remanentes agrícolas del valle de Santiago: viñedos y arboledas. Dibujo de la autora sobre imagen del S. A. F. de la Fuerza Aérea de Chile, en: Parrochia, 1987.

**11**

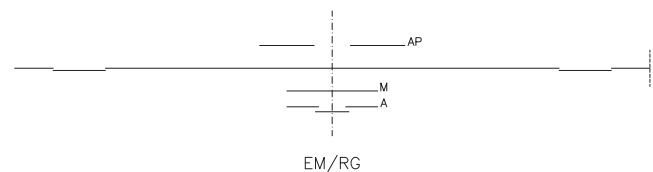
Rotonda Quilín, hacia 1975, intersectada por la centenaria arboleda de la Viña Cousiño Macul. En: Parrochia, 1993.

**12**

Rotonda Quilín, año 2006, con Vespucio transformado en autopista urbana concesionada, y con la L4 en su mediana. La estación Quilín intersecta la rotonda e introduce una nueva pasarela peatonal sobre la autopista. En: David Assael, "Santiago desde el aire :: coleccionable! vol. 3", 24 julio 2006, *Plataforma Urbana*, oct. 2010 <<http://plataformaurbana.cl/archive/2006/07/24/santiago-desde-el-aire-coleccionable-vol-03/>>

**13**

Multiplicación de niveles urbanos en los encuentros de estación de metro y nudo vial: 4 niveles en Escuela Militar y Rotonda Grecia (L4); 3 niveles en Rotonda Quilín (L4); 2 niveles en Toesca (L2), Carlos Valdovinos (L5) y Pedrero (L5). Todos caso de las avenidas, Américo Vespucio, Norte-Sur y Vicuña Mackenna. Elaboración propia.





ROTONDA GRECIA

LOS PRESIDENTES

ROTONDA QUILIN

0 100 500M

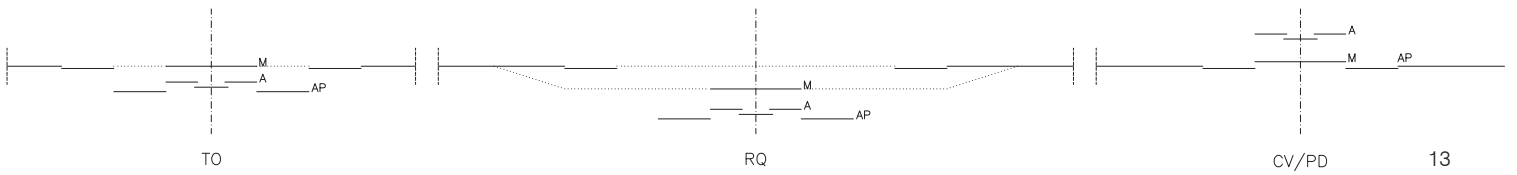
10



11



12



13





## 2.2

### A LO LARGO DE LA L1, 'ABRIENDO ESPACIOS'

#### SAN PABLO Y NEPTUNO:

#### PABELLONES DE UNA NUEVA AVENIDA 'FUNDANTE'.

En el extremo poniente de la L1, donde ésta se separa del eje de la Alameda y se quiebra hacia el norte, se observa la coincidencia de las estaciones San Pablo (SP) y Neptuno (NP) con el parque central de la Av. Neptuno.

Se trata de un sector de extensas poblaciones, con pequeñas casas unifamiliares y algunos bloques residenciales, que se extienden entre el Camino Lo Prado y la Av. San Pablo, actual y antigua rutas de salida poniente de la ciudad, respectivamente.

Se trata de sectores periféricos relativamente nuevos, que se planifican, urbanizan y construyen a partir de la década de los sesenta, en paralelo con el proyecto del metro de 1968.

La llegada del metro se proyecta de forma conjunta con la apertura de la Av. Neptuno, principal avenida transversal entre el Camino Lo Prado y la Av. San Pablo, con una extensión total de 1,35 km de largo. Esta avenida se proyecta como un amplio espacio público, como la principal vía de acceso del sector, pero también como un espacio de encuentro, de concentración de comercio y servicios para los nuevos habitantes del lugar. Todo esto, reunido a lo largo de un amplio perfil de dos vías por lado, separadas por una significativa franja central de parque, conformando un espacio total de 80 metros de ancho.

La línea del metro se traza estratégicamente bajo el área verde central, disponiendo en su trayecto las dos estaciones: NP a medio camino, próxima a los terrenos del primer taller de la L1 del metro, y SP –ex Violeta Parra–, al término de la avenida parque, junto a la Av. San Pablo, tradicional eje comercial del sector poniente de la capital.



1

Av. Neptuno con Camino Lo Prado. Se observan las franjas de parque de ambas avenidas, el taller Neptuno del metro, el pabellón y la zanja abierta de la estación Neptuno, a la derecha, y las urbanizaciones residenciales del entorno.

Origen: Juan Parrochia B., *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX, 75.*

El metro discurre a una profundidad menor que la acostumbrada para los demás tramos subterráneos de la línea<sup>1</sup>, incorporando determinados tramos a cielo abierto junto a las estaciones, que se desarrollan de acuerdo a la tipología de 'estación pabellón' –la llamada estación tipo D–.

La mezanine se sitúa prácticamente a nivel del parque, como un volumen permeable y singular, protegida por una contundente cubierta quebrada de hormigón armado, que señala y destaca al edificio en medio del parque y del homogéneo tejido residencial circundante.

La construcción conjunta de metro, vialidad y espacio público, suponía aquí la punta de lanza para la generación de un importante eje de intensificación de la vida urbana, atrayendo la construcción en sus bordes de edificios mixtos de uso residencial y comercial, e incorporando el uso del subsuelo como recurso para la generación de un entramado más complejo de espacio colectivo en conexión con el metro. Expectativas de proyecto que se expresan a través de los croquis de la época (figura 2).

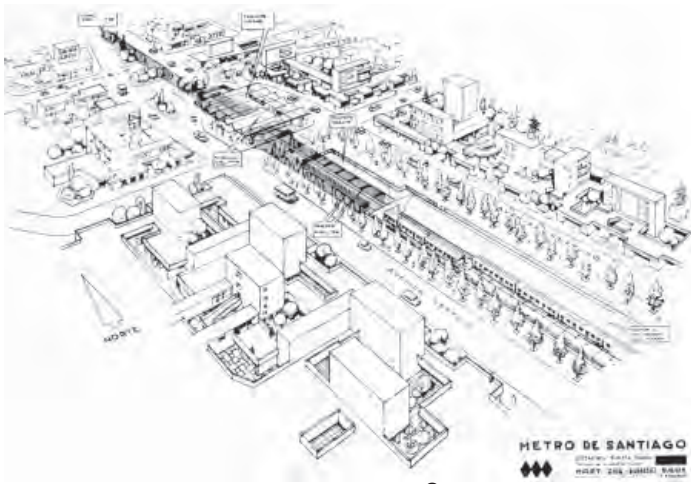
Por diversas razones, la fuerza del metro no fue suficiente, y el sector se configuró finalmente de forma más modesta.<sup>2</sup> No se ha producido aún la imaginada densidad, complejidad y mixtura en los edificios de los bordes de la avenida, permaneciendo los pabellones de SP y NP como las construcciones colectivas más notables del lugar. En torno a ellas se desarrolla una intensificación temporal del uso del espacio público, con comercio callejero y paraderos de taxis colectivos, asociados al horario de funcionamiento del metro.

En este escenario, perduran y destacan la generosa franja central de parque de la Av. Neptuno, y la notable arquitectura a la vista de las estaciones, como atributos urbanos para la accesibilidad, encuentro y referencia de los habitantes del sector; estableciendo además, un modelo y referente –tanto por sus logros, como por sus fracasos– para el pensamiento conjunto de metro y espacio público en los futuros desarrollos de la ciudad.<sup>3</sup>

1 Que se disponen dos niveles bajo tierra, liberando un nivel intermedio para el desarrollo de las mezanines de las estaciones y el libre paso de otras frecuentes infraestructuras urbanas, especialmente en el centro de la ciudad. En la periferia suele optarse, en cambio, por la reducción de costos, en perjuicio de la continuidad de los servicios subterráneos de la ciudad.

2 Tal como señala Parcerisa, desde mediados del siglo XX Santiago había ya discriminado el poniente para los asentamientos de la "urbanidad necesaria": "Necesaria para dar masa crítica a la metrópoli, pero "perfectamente prescindible" en la iconografía de lo que la opinión pública entiende por Santiago." Ver: Josep Parcerisa, "Santiago forma urbis", 8.

3 En el mismo lugar, y tras la reciente extensión poniente de la L5 (2010), se espera ahora la renovación del entorno de la estación San Pablo, Ésta se reformula como una nueva estación de intercambio, estableciendo una conexión subterránea con su homónima estación transversal –bajo la Av. San Pablo–, que se desarrolla subterránea, al norte de la estación original.



**2**

"Estación Violeta Parra, perspectiva a vuelo de pájaro". Imagen de de proyecto de la estación San Pablo, en el inicio poniente de la Línea 1. Junto a la propuesta de inserción de las estaciones en la franja de parque de la Av. Neptuno, se observa el imaginado desarrollo para el sector, con bloques residenciales de 3 y 4 pisos sobre placas comerciales. Desarrollo pendiente hasta hoy. En: Juan Parrochia, *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX*, 78.



**3**

Entorno y pabellón-mezanine de la estación San Pablo, vista desde Av. San Pablo. Fotografía de la autora, sep. 2005.



**4**

Entorno y pabellón-mezanine de la estación Neptuno, esquina sur-oriente. Fotografía de la autora, sep. 2005.



**5**

Emplazamiento estaciones Netuno y San Pablo en el eje del parque central de Av. Neptuno. Dibujo de la autora, sobre fotografía aérea *Googlearth* 2005.





6

Vista de la Alameda desde el poniente, con la calzada central recién renovada, tras el paso subterráneo del metro. Al medio a la derecha se observa la franja central de parque entre las calles Cumming y Bandera; a la izquierda, el cerro San Cristóbal; y, entre ambos, la mayor densidad del triángulo fundacional.

Origen: Juan Parrochia B., *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX*, 36.

LA MONEDA:

COMPLEJO BAJO LA ENCRUCIJADA CÍVICA DE LA CIUDAD.

Desde el poniente, la Línea 1 avanza hacia el centro de la ciudad bajo la Alameda, “*mayor y más singular avenida de Santiago*”, y lugar por excelencia “*de representación de los atributos de la capitalidad*”<sup>4</sup>, tal como se expuso en el capítulo 1.

Esta avenida, primero espalda de la ciudad durante la época colonial, y luego, en el siglo XIX, distinguido paseo y lugar de encuentro de la alta sociedad santiaguina, desde comienzos del siglo XX va siendo invadida cada vez más por el desarrollo de la movilidad. Primero como principal arteria del sistema de tranvías, y posteriormente, y de forma creciente, por automóviles particulares y autobuses de transporte colectivo, que desplazan y comprimen el espacio peatonal, a la vez que saturan y contaminan la atmósfera del lugar. De la gran explanada arbolada que da origen a su nombre, el espacio verde de la Alameda se restringe a una franja central, que va absorbiendo las variaciones del ancho de la avenida, en favor de la continuidad y regularidad de la transitada calzada vehicular.

Ante este estado de situación, y en el contexto del PRIS de 1960, que busca potenciar la Alameda como tramo central del principal eje oriente-poniente de la ciudad, es que se plantea el proyecto de la L1, de forma conjunta con un proyecto integral de remodelación de la avenida, impulsado por el mismo metro. En efecto, la construcción a tajo abierto del túnel y las estaciones, implicaba forzosamente la reconstrucción de la avenida, imperativo que se aprovecha como ocasión de modernización a la vez del espacio vehicular y peatonal. Adquiere especial significación el diseño y construcción de la franja verde comprendida entre las estaciones República (RP) y La Moneda (LM), y que, en palabras de Parrochia, se concibe como un ‘*Parque Histórico-Cultural*’, con abundantes árboles y una secuencia de plazoletas y espacios peatonales centrales.<sup>5</sup>

Bajo el eje del parque circula el metro, apareciendo entre los pavimentos y desniveles a través del diseño integrado de sus escotillas de ventilación.<sup>6</sup> Las estaciones, subterráneas –salvo el caso de Los Héroes<sup>7</sup>–, se expresan mínimamente sobre la superficie, con salidas laterales hacia ambas veredas de la Alameda.

4 Parcerisa, “Santiago Forma Urbis”, 6.

5 Parrochia, 90.

6 Situación que recuerda la solución de las ventilaciones de las cuatro líneas longitudinales de metro que atraviesan el centro de Nueva York bajo la 4ª avenida, con “*frecuentes y amplias aberturas disimuladas con setos*”, situación que da origen a la denominación de esta vía como Pak Avenue. Ver: Julià Sort, 45.

7 Que construye la mezanina de su estación de la L2 de forma integrada con la secuencia de plazas del parque, tal como se expuso en el cap. 1 de esta tesis.

De forma transversal a la continuidad de este parque, el proyecto del metro reconoce, no obstante, el desarrollo de tres importantes tensiones urbanas. Dos derivadas de la estructura de la movilidad metropolitana, que se incorporan a la estructura del metro a través de la propuesta de las líneas 2 y 3, y cuyo cruce con la L1 se resuelve a través del diseño especial de las estaciones Los Héroes y Universidad de Chile (como se expuso en el capítulo 1). Y la tercera, correspondiente al cruce con uno de los principales espacios ceremoniales de la ciudad, el eje cívico que se proyecta desde el Palacio Presidencial de La Moneda hacia el sur. Junto a él, la L1 dispone la estación LM, entre medio –y muy próxima– de las dos anteriores.

El barrio cívico se configura en torno a la Moneda partir del proyecto de Karl H. Brunner de 1934, que impulsa la creación de la plaza norte del Palacio Presidencial y la apertura axial del paseo Bulnes, con una extensión y rompimiento de siete manzanas consecutivas desde la Alameda hacia el sur.<sup>8</sup> Este nuevo espacio, que se completa recién hacia 1960, constituye la expresión más lograda de la inconclusa búsqueda de irradiación de la intensidad y actividades de la ciudad–central hacia el lado sur de la avenida. La gran plaza que se construye junto a la Alameda, sucumbe, sin embargo, a la presión de los automóviles, y es ocupada en la década de los setenta como playa de estacionamiento.

Sensible a esta neurálgica ubicación, metro ejecuta entre 1973 y 1975 un Plan Seccional para la creación en este lugar de una gran Plaza Cívica Nacional, como una explanada totalmente peatonal entre las calles Alonso de Ovalle y Agustinas, rodeando completamente el Palacio Presidencial. Se proponía el hundimiento de la Alameda bajo la plaza y la construcción de estacionamientos subterráneos<sup>9</sup>, supuesto escenario que explica en parte el emplazamiento desplazado de la estación LM, liberando para otros posibles usos colectivos el primer subsuelo de la plaza. Se contemplaba igualmente en esta propuesta el paso en desnivel de las calles laterales del Palacio de La Moneda, Teatinos y Morandé.<sup>10</sup> (Figura 8)

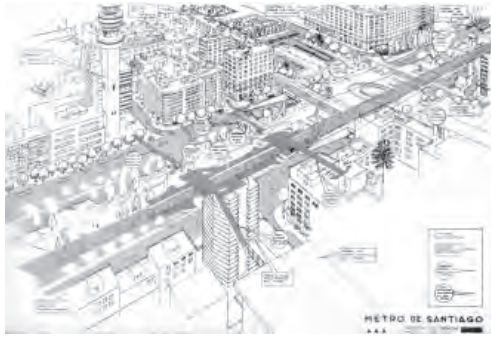
En este contexto, la estación LM se construye como una estación singular, similar a las clásicas estaciones subterráneas bajo la Alameda –las estaciones tipo ‘A’–, pero con una configuración simétrica de doble mezanine. Se busca con esta solución dar acceso directo simultáneamente al barrio cívico y al

8 En la propuesta que Brunner realiza para la Plaza Norte de La Moneda, considerada como una nueva Plaza Cívica, a objeto de resolver la gran diferencia de alturas, masas y estilos que se registraba entre los edificios existentes y este nuevo espacio abierto para el Centro, se plantea un trazado armónico y monumental con el edificio, mediante la construcción de edificios de una similar altura y unificados entre sí. Ver: Rosas 2006: 43)

9 Parrochia, 97.

10 Parrochia señala que, “El paso de Teatinos, al igual que el de Morandé está consultado como paso inferior de Alameda. Se consulta en ese lugar una Plaza Monumental con un extenso espacio peatonal ininterrumpido y limpio, eliminando los estacionamientos superficiales de vehículos que actualmente deterioran el espacio urbano en ese sector”. Ver: Parrochia, 94.

11 El proyecto de remodelación de la Plaza de la Ciudadanía y sus respectivos espacios subterráneos es obra de la oficina de arquitectos Undurraga + Devés, ganadores del concurso de arquitectura convocado por el Ministerio de Obras Públicas en el año 1995, en el contexto de la preparación de las obras de conmemoración del Bicentenario de la República. Los arquitectos buscan integrar el diseño de este nuevo espacio con el de la plaza norte de La Moneda, la Plaza de la Constitución, también de su autoría, que fue remodelada tras un concurso convocado en 1980. Este espacio mostraba entonces un acentuado nivel de deterioro, siendo utilizado también, hasta entonces, como estacionamiento de automóviles. Ver: [www.undurragadeves.cl](http://www.undurragadeves.cl)

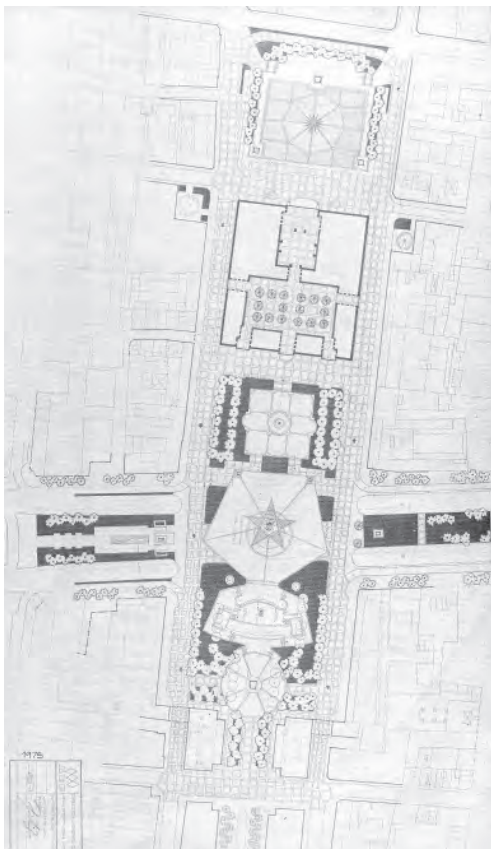


**7**

Estación La Moneda, esquema de proyecto. Vista de las conexiones desde el par de mezanines de la estación, contemplando el barrio cívico y el Palacio de la Moneda desde la nueva "centralidad tecnológica" en formación: la torre de telecomunicaciones Entel, y el edificio de oficinas y central de operaciones del Metro, con acceso directo desde la mezanine poniente de la estación.  
En: Juan Parrochia B., *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX*, 94.

edificio institucional del metro, situado junto a la vereda sur de la Alameda, inmediatamente al oeste de la estación. Hacia el lado de La Moneda, los túneles de salida se ensanchan e incorporan galerías comerciales, constituyendo la primera experiencia de inclusión de otros usos colectivos al interior del sistema metro.

La solución en desnivel de la Alameda no llega a ejecutarse, y la explanada cívica permanece por años subutilizada –como playa de estacionamientos–, hasta el año 2006, en que se renueva e intensifica el lugar, con el nombre de Plaza de la Ciudadanía<sup>11</sup>. Se recupera y libera el espacio peatonal, albergando en el subsuelo un nuevo centro cultural y cuatro niveles de estacionamientos de uso público. El proyecto propone el despeje completo de la explanada, integrando las plazas de ambos lados de la Alameda mediante una nueva propuesta de hundimiento de la avenida. Se plantea el uso completo del subsuelo con distintos programas de uso colectivo, pero segregados por el paso central del metro y la avenida.



**8**

Proyecto de la Dirección General de Metro para la Remodelación de la Plaza Cívica, c. 1972.  
En: Juan Parrochia B., *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX*, 99.

Visto en sentido longitudinal, este nuevo complejo subterráneo se intercala entre las estaciones LM y Universidad de Chile, las dos estaciones más próximas de la red (separadas por 318 metros de túnel entre sus andenes), dando lugar a una inédita sucesión de espacios colectivos sumergidos, bajo el eje principal y en el corazón de la ciudad. Espacios que, aunque contiguos, permanecen sin contacto, como una oportunidad latente de mejora, enlace y conquista de espacio urbano para la ciudad.

El proyecto del metro para el lugar, se integraba, a su vez, a la propuesta inconclusa de esponjamiento del eje de la Alameda: la construcción tridimensional de su espacio colectivo, a partir de la superposición de sus flujos transversales, vehiculares y peatonales. La estación LM y el parque 'Histórico-Cultural' de la Alameda, se planteaban de esta manera, de forma simultánea con una propuesta conjunta de formación de pasos vehiculares en desnivel y de plazoletas peatonales sobre ambas veredas de la avenida. Procurando, pese a la intensificación de los flujos de la Alameda, mantener y reforzar la comunicación peatonal y vehicular a través de ella. Las estaciones, con sus mezanines-puentes, jugaban un rol fundamental –y el más logrado– en esta idea.



Desde la Av. Norte-Sur hacia el oriente, el proyecto del metro contemplaba los pasos en desnivel de las calles Dieciocho y San Martín –que quedó construido bajo tierra a la espera de su apertura, “*en la medida que el tránsito del sector lo requiriera*”<sup>12</sup>; San Diego y Bandera, inaugurado en 1975<sup>13</sup>; Serrano y Estado, “*paralizado en su inicio*”<sup>14</sup>; y Santa Rosa, que contemplaba un paso bajo nivel de doble vía en cada sentido, resolviendo además el paso diagonal entre San Antonio y San Francisco. Este último paso fue construido en 1975, “*tapándose en 1976 en espera de la construcción de las rampas de acceso*”<sup>15</sup>, y convirtiéndose en estacionamiento subterráneo concesionado en 1998.

A partir del cierre en superficie de las calles conectadas en desnivel, se proponía simultáneamente la creación de una secuencia de plazoletas peatonales sobre las veredas de la Alameda. Se trataba de las plazuelas contempladas frente a la Universidad de Chile, a la entrada de calle Estado, al inicio de calle San Antonio, y frente al acceso de la Iglesia San Francisco, clausurando la llegada vehicular de la calle Londres hasta la Alameda. En la parte posterior de esta misma iglesia, se proponía una segunda plazoleta, que aprovechaba el espacio de la eliminación de la conexión cruzada de las calles San Antonio y San Francisco<sup>16</sup>.

Cruces en desnivel y plazoletas se construyen sólo parcialmente, convirtiéndose las estaciones, con sus mezanines-puentes, en las piezas más logradas de este proyecto inconcluso de traspaso en desnivel y de ‘peatonalización’ tridimensional de la Alameda.

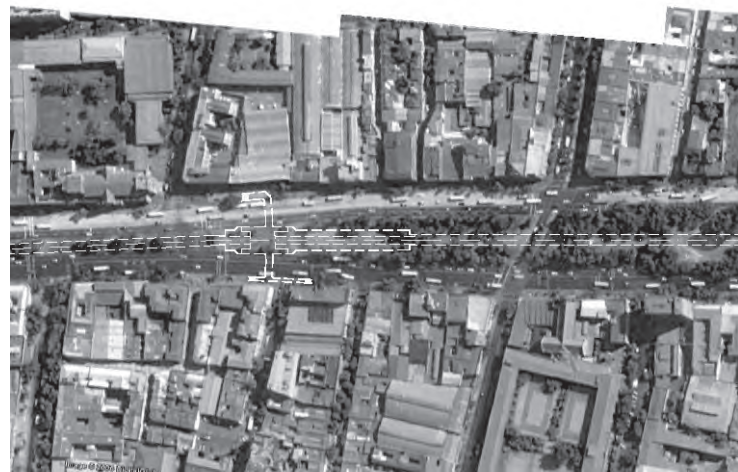
12 Parrochia, 94.

13 Parrochia, 97.

14 Parrochia, 97.

15 Parrochia, 100.

16 Parrochia, 100. De estas plazoletas sólo se construye la plazoleta colonial frente al acceso de la Iglesia San Francisco, proyecto desarrollado por Metro a través de un plan seccional del año 1972.





9



10

**9**

Plaza de la Ciudadanía y Palacio de la Moneda, al lado norte de la Alameda, enmarcados por los edificios del barrio cívico. Vista hacia el nor-poniente. Fotografía de la autora, feb. 2006.

**10**

Plaza de la Ciudadanía y barrio cívico, vista hacia el oriente desde el parque central de la Alameda, sobre la estación La Moneda. Fotografía de la autora, feb. 2006.

**11**

Emplazamiento de las estaciones República, Los Héroes y La Moneda, bajo el parque central de la Alameda, entre las calles Cumming y Bulnes. Elaboración propia, sobre fotografía aérea *Googlearth* 2005.



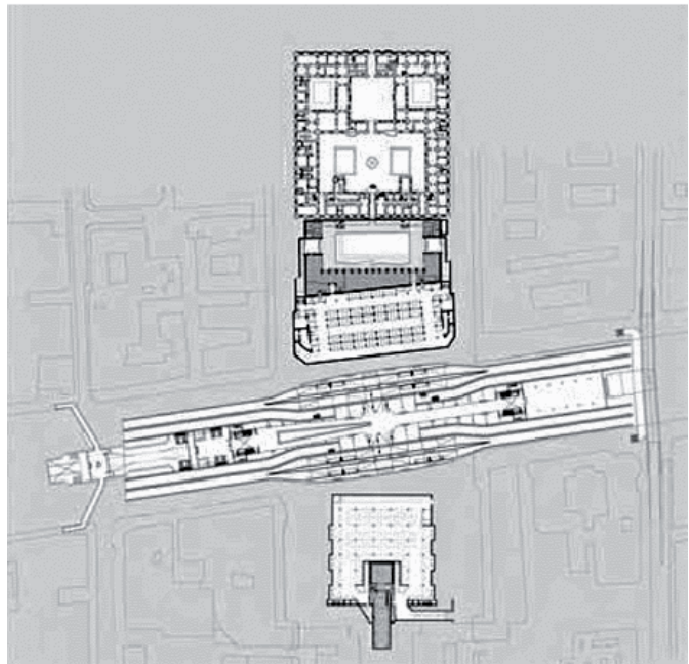
0 30 100 200M

11

**12**  
 Proyecto Plaza de la Ciudadanía, Planta nivel (-1) Undurraga & Deves, Arquitectos. Se propone la construcción en etapas de recintos subterráneos independientes a ambos lados del paso subterráneo de la Alameda, acompañado en su centro por una extensión con locales comerciales de la mezanine de la estación Moneda, hasta el paso bajo nivel de la calle Bandera, por el oriente. Fuente: *Undurraga & Deves Arquitectos*, ene. 2006 <<http://www.undurragadeves.cl>>

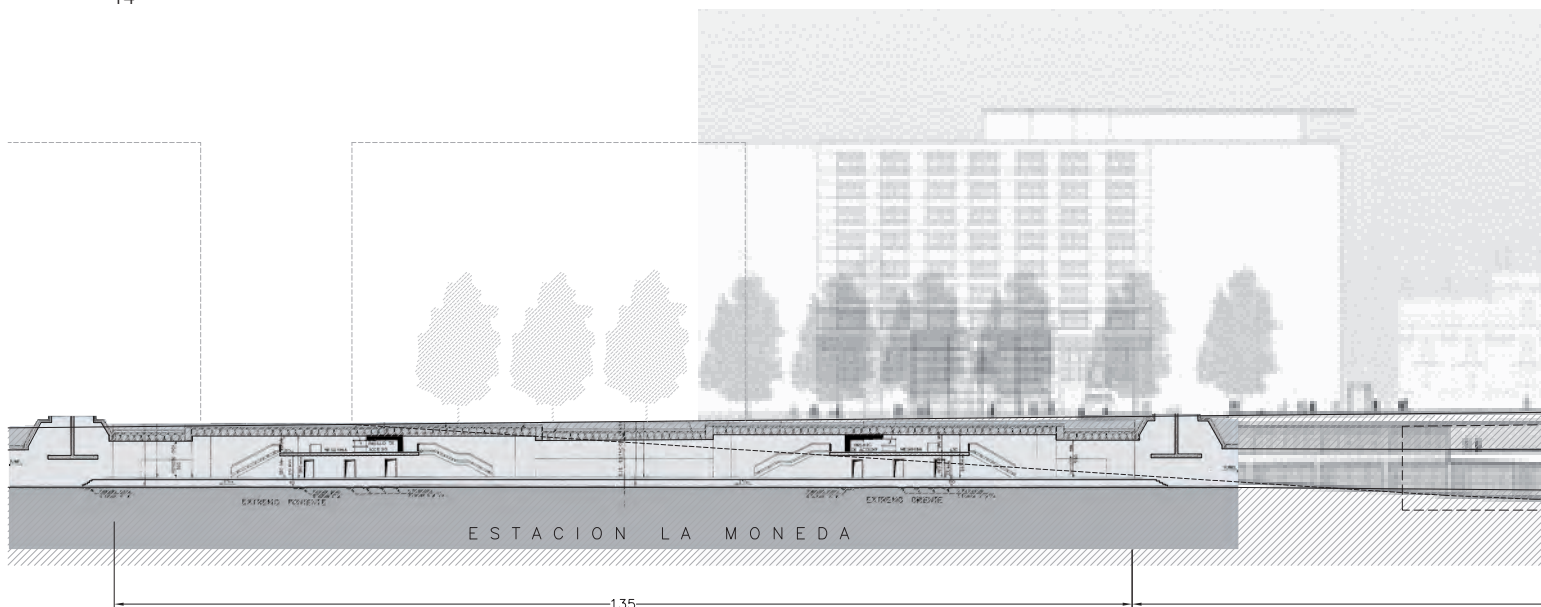
**13**  
 Plaza de la Ciudadanía junto a las vecinas estaciones de metro, La Moneda y Universidad de Chile. Dibujo de la autora sobre planta del nivel calle del proyecto para la Plaza de la Ciudadanía de los arquitectos Undurraga & Deves. Fuente: *Undurraga & Deves Arquitectos*, ene. 2006 <<http://www.undurragadeves.cl>>

**14**  
 Sucesión y proximidad de los espacios subterráneos bajo la Alameda, junto a la Plaza de la Ciudadanía. Sección longitudinal de las estaciones La Moneda y Universidad de Chile, dibujo de la autora.

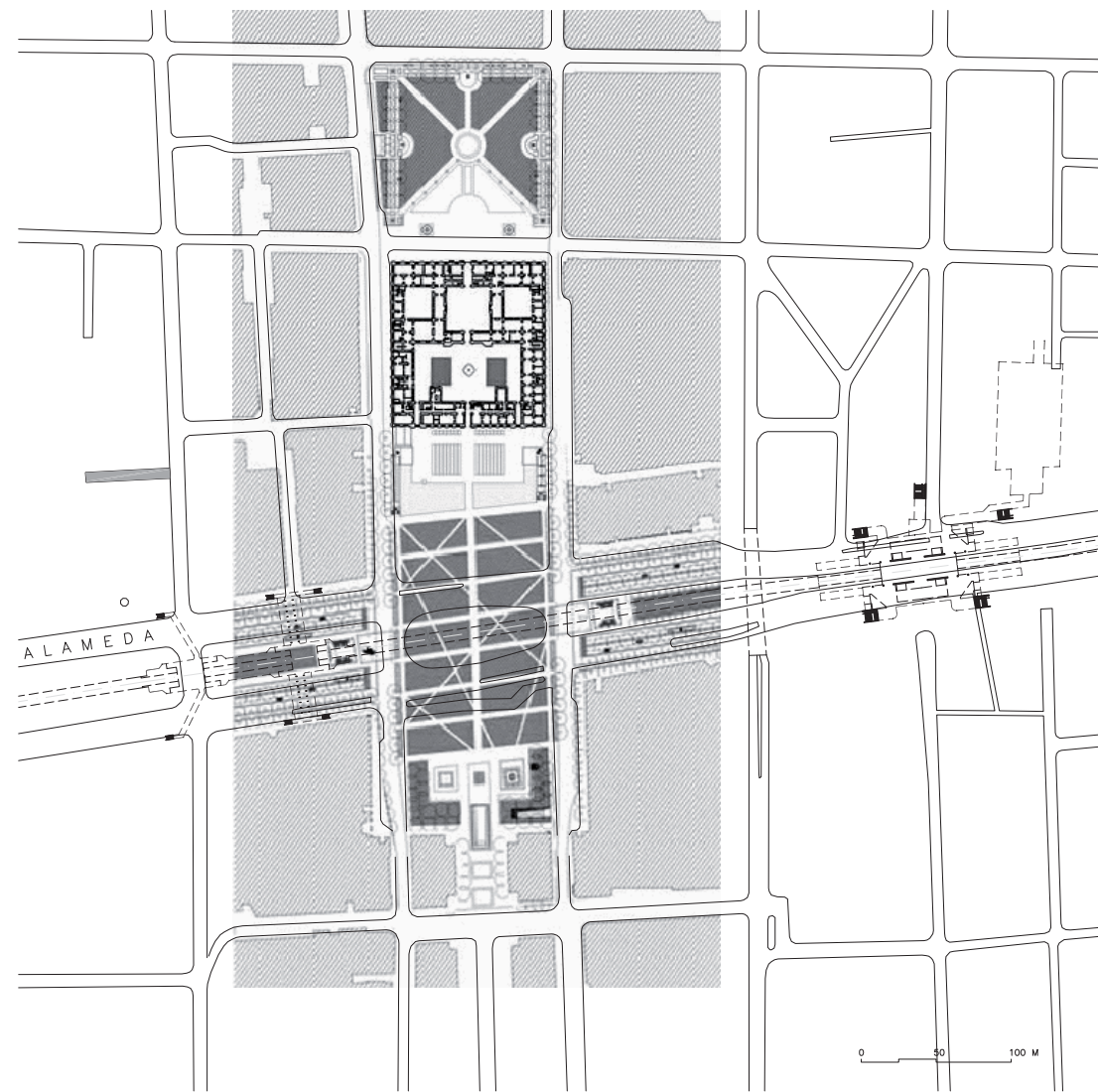


12

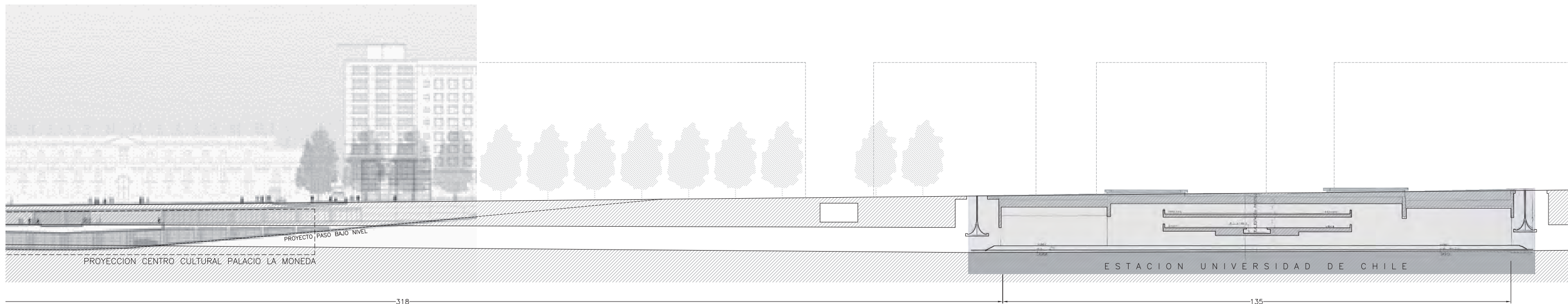
14



174



13



PROYECCION CENTRO CULTURAL PALACIO LA MONEDA

PROYECTO PASO BAJO NIVEL

ESTACION UNIVERSIDAD DE CHILE

318

175

175



## SALVADOR: EPÍLOGO (DEL ENSAYO) DE LA RELACIÓN METRO-PARQUE.



15

Construcción a tajo abierto de la estación Salvador en el vacío central del parque Balmaceda. Vista del andén hacia el oriente, con el conjunto residencial Torres de Tajamar al fondo, proyecto de los arquitectos BVCH.

Fotografía hacia 1974, origen: Dirección General de Metro, Chile (DGM), *Folleto N° 3: Metro de Santiago, Vialidad Urbana y Transporte Urbano* (Santiago: DGM, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1974).

Tras la experiencia de relación de metro y parque ensayada en las estaciones de Av. Neptuno y especialmente de la integración de la mezanine y terrazas superiores de Los Héroes en el parque central de la Alameda, aparece, como un proyecto singular y concluyente, el diseño de la estación Salvador (SA) en el sector oriente del parque Balmaceda, en la comuna de Providencia.

Junto a los bordes del río Mapocho, y especialmente al lado sur, se produce la secuencia más significativa y extensa de parques lineales de la ciudad. El metro concurre a este espesor geográfico en dos momentos. Primero, de forma paralela, con el trazado de la L1 bajo el parque Balmaceda, y luego, de forma transversal, con la extensión norte de la L2.<sup>17</sup> Las estaciones Salvador, Baquedano y Cal y Canto se sitúan aquí, estratégicamente, junto a importantes puntos de articulación del principal sistema de parques de la ciudad: Salvador en el extremo oriente del parque Balmaceda, y Baquedano en el extremo poniente del mismo, coincidiendo con la Plaza Italia y el encuentro con los parques Bustamante y Forestal, en la ubicación de la antigua estación Pirque del anillo del ferrocarril; la estación Cal y Canto, por su parte, se sitúa en el extremo poniente del parque Forestal, mediando su transición hacia el Parque de los Reyes, junto a la antigua estación Mapocho.<sup>18</sup>

Más allá del antiguo anillo de FFCC –y del sistema de parques que lo reemplaza–, y desvinculada de mayores funciones estructurales de la red de metro, la estación SA es la única de este conjunto que se construye declaradamente ‘en medio del parque’, emergiendo del subsuelo, y con una voluntad explícita de interacción con el espacio público en que se inserta.

Tras su paso ligeramente desplazado por el costado sur de Plaza Italia (como se vio en el cap. 1), la L1 cruza la Av. Providencia y avanza hacia el oriente bajo el parque Balmaceda, entre Providencia y la Costanera, y paralela e inmediata al río Mapocho.

El parque Balmaceda, originalmente llamado parque Providencia, fue diseñado en 1932 por el paisajista austríaco Oscar Prager. Su diseño buscaba conformar “*un refugio de la ciudad, protegido del futuro tráfico urbano, para encontrar un paisaje natural, arbolado en los bordes y abierto al centro*”.<sup>19</sup>

17 Que se extiende en 1987 desde Los Héroes hasta el río Mapocho, para atravesar bajo el río el año 2004, hacia el sector norte de la ciudad.

18 La estación Mapocho marcaba el vértice nor-poniente del anillo de ferrocarriles de la ciudad, y era punto de partida, hasta 1987, de los trenes con destino a Valparaíso y el norte del país. Tras el levantamiento de las vías ferroviarias, es convertida a inicios de los noventa en centro cultural metropolitano. No obstante, su entorno, junto a la vecina estación Cal y Canto, se han convertido en plataforma de intercambio modal, para la conexión con buses urbanos e interurbanos con recorridos hacia el sector norte de Santiago. La propia estación Cal y Canto, de la L2, fue concebida como futura estación de intercambio, incluyendo en su diseño los espacios para el trasbordo con la futura línea 3 del metro.

19 Marta Viveros y otros, *Oscar Prager: el arte del paisaje* (Santiago: Ediciones ARQ, 1997), 49.

Situado entre el primer tramo de la Av. Providencia y la costanera sur del río, el parque se construye como una gran explanada longitudinal, conformada y protegida por masas de árboles y arbustos laterales, y ocupada por una sucesión horizontal de prados, jardines, paseos y piletas<sup>20</sup>, abiertos a la contemplación oriente del fondo de la Cordillera. Visión privilegiada que se interrumpe, primero con la construcción en su extremo oriente de las Torres de Tajamar, en 1967, y luego con la prominencia de la estación Salvador, hacia 1977.

Inmediata al puente del Arzobispo y al cruce de la Av. Eliodoro Yáñez, la estación SA define un nuevo espacio de articulación con la trama.<sup>21</sup> Desde el centro del parque, se abre hacia el oriente a través de una amplia escalinata abierta, y se conecta al otro lado de Providencia, con un túnel diagonal de salida que avanza hacia la vecina población Salvador. Se construye en el eje del parque, como un pabellón semi-enterrado, que reedita en parte las soluciones de las estaciones San Pablo, Neptuno y Los Héroes. Habiendo sido planificada en determinado momento como una cuarta estación tipo 'D'<sup>22</sup>, sobresaliendo un nivel completo sobre el parque y permitiendo el libre paso a través suyo, su diseño finalmente se replantea, disminuyendo su altura sobre el nivel del parque, y presentándose más bien como un alto terraplén de piedra, que se percibe a lo lejos macizo y hermético.

Se configura en medio de la explanada como un conjunto de muros, terrazas y escaleras, que revelan, sólo al acercarse, su pertenencia con el metro. Introduce, en este sentido, una variable inédita en el sistema, cambiando en el exterior y en el nivel mezanine los materiales clásicos de las estaciones (hormigón visto, baldosa y revestimientos cerámicos), por piedra rústica en los muros y pastelones de hormigón en el suelo. Incorporando terminaciones y texturas 'exteriores' al interior del clásico espacio liso y brillante del metro. El ámbito de la estación se funde, de esta manera, con el ámbito y materiales de su entorno, si bien –y tal como señala Germán Bannen<sup>23</sup>–, la elevación del pabellón en medio del vacío central del parque, contradice el principio fundamental de su diseño original.

20 Pese a su continuidad con el parque Forestal, el diseño del parque Balmaceda rompe explícitamente con el modelo romántico de este parque, introduciendo conceptos modernos de paisaje.

Reemplaza los desniveles, montículos y lagunas ondulantes por "*sucesivos planos horizontales que absorben las diferencias de nivel de la inclinación natural del valle*", y las especies vegetales exóticas por flora nativa y especies mediterráneas aclimatadas. Ver: Viveros y otros, p. 50.

21 Que se suma a las cuatro articulaciones originales del diseño del parque con su entorno: la fuente circular junto al acceso al centro de Santiago, la plaza de los ceibos al inicio de la calle Condell, la plaza hundida frente a la calle José Miguel Infante, y el gran espejo de agua y la terraza elevada en el extremo oriente del parque. Ver: Viveros y otros, p. 50.

22 DGM, *Folleto N° 3: Metro de Santiago, Vialidad Urbana y Transporte Urbano*.

23 El arquitecto Germán Bannen, Asesor Urbano de la Comuna de Providencia durante los años de construcción de los primeros tramos del metro, es crítico respecto al diseño exterior de la estación Salvador, señalando que se construyó en medio del parque "*justo a una altura de la mirada*", pudiendo, en cambio, haberse pasado el eje del metro por una de las veredas de borde del parque. Entrevista a Germán Bannen, 2007.



**16**

Emplazamiento estación Salvador, en el eje del parque Balmaceda y junto al puente del Arzobispo, entre las avenidas Providencia y Costanera Andrés Bello, junto al río Mapocho. Elaboración propia, sobre fotografía aérea Googlearth 2005.



**17**

Estación Salvador: vista desde la explanada central del parque Balmaceda hacia el puente, y escalinatas de acceso desde el parque. Fotografías de la autora, sep. 2005.





**18**

Entorno de la estación Salvador, con el río Mapocho y el puente del Arzobispo en primer plano, la terraza-jardín de la estación en medio del parque, y la población Salvador al otro lado de Av. Providencia, comunicada con la estación por un túnel bajo la avenida. Fotografía de 1984, origen: Montserrat Palmer, *La Ciudad Jardín como modelo de crecimiento urbano: Santiago 1935-1960* (Santiago: Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Universidad católica de Chile, 1987), 76.



**19**

Sección transversal estación Salvador: túnel de salida bajo la Av. Providencia, muros, terraplenes y terraza de la mezanine de la estación en el parque Balmaceda, Costanera Andrés Bello, y río Mapocho, con la autopista concesionada Costanera Norte bajo su cauce. Dibujo de la autora.



**20**

Planta original del parque de Providencia de Oscar Prager: "el parque, de una superficie de 10 hectáreas, se extendía en un largo de poco más de 1000 metros, con un ancho de 50 metros en su inicio, hasta alcanzar 120 metros de ancho en el espejo de agua del extremo oriente, con una pendiente del dos por ciento, constituyéndose en la portada de acceso de la Comuna de Providencia."  
 Fuente: Marta Viveros y otros, Oscar Prager: el arte del paisaje" (Santiago: Ediciones ARQ, 1997), 85.



RÍO MAPOCHO

**21**

Estación Salvador: piedra rústica y pastelones de cemento en los accesos e interior de la mezanine.  
 Fotografías de la autora, sep. 2005.



La conducción del metro bajo un parque preexistente se repite dos décadas más tarde, en 1997, con el trazado de la L5 bajo el parque Bustamante. Se hace aquí un especial esfuerzo por la conservación de los árboles y por alterar al mínimo la configuración y uso general del lugar. El metro transita bajo el costado poniente del parque, junto a la Av. Ramón Carnicer, desarrollando estaciones completamente subterráneas –reinterpretando el original modelo de estación tipo ‘A’–, a excepción de la estación Baquedano, que bajo el extremo norte del parque Bustamante, y junto a Plaza Italia, construye el intercambio con la L1, como se expuso en el capítulo 1.

Otra coincidencia de metro y parque se produce con el posterior trazado de la L4 junto a Tobalaba y el Canal San Carlos. Sobre la franja de parque que se construye entre el canal y la avenida, las estaciones subterráneas Colón, Bilbao y Príncipe de Gales emergen con un pequeño pabellón que cubre y señala el acceso oriente de cada estación, y que se completa –según las condiciones de cada caso–, con el trabajo de pavimentos de la superficie circundante y con una pasarela peatonal sobre el canal; mejorando la conectividad del lugar y amplificando las posibilidades de trasbordo desde cada estación hacia el sector oriente de la ciudad.

Como un antecedente de los pabellones anteriores figura –enigmático a primera vista–, el pabellón de acceso de la estación Franklin de la L2. Ubicado junto al Zanjón de la Aguada, pero de forma transversal, este pabellón se sitúa en medio de un terreno libre, como potencial ‘puente’ o pasaje de conexión ente el parque del Zanjón<sup>24</sup> y la calle Placer. El Zanjón de la Aguada constituye un segundo cauce transversal, que delimita por el sur la zona centro de la ciudad, y que definió a fines del siglo XIX el retorno del antiguo anillo de ferrocarriles. Sobre este trazado abandonado debía discurrir en superficie –según el proyecto de metro de 1968–, la original Línea 5 del metro; de manera que el pabellón de la estación Franklin, en medio de su terreno baldío, además de señalar el cambio de trazado de la L2<sup>25</sup>, se erigía como señal vertical para el encuentro y trasbordo entre estas dos líneas.

El actual proyecto de la Línea 6, que retoma parcialmente la propuesta de conducción del metro por el espacio del antiguo anillo del FFCC, plantea la posibilidad de recuperar el rol de intercambio de esta estación, a la vez que de apoyar la construcción del tramo central del ansiado ‘Parque Inundable Zanjón de la Aguada’.<sup>26</sup>

24 Que hasta hoy no ha sido más que una sucesión de terrenos libres abandonados, marginales y residuales, pero que actualmente son objeto de un proyecto de recuperación para convertir la ribera del Zanjón en un parque inundable de escala metropolitana.

25 Del eje de la trinchera de la Av. Norte Sur al subsuelo de la Gran Avenida.

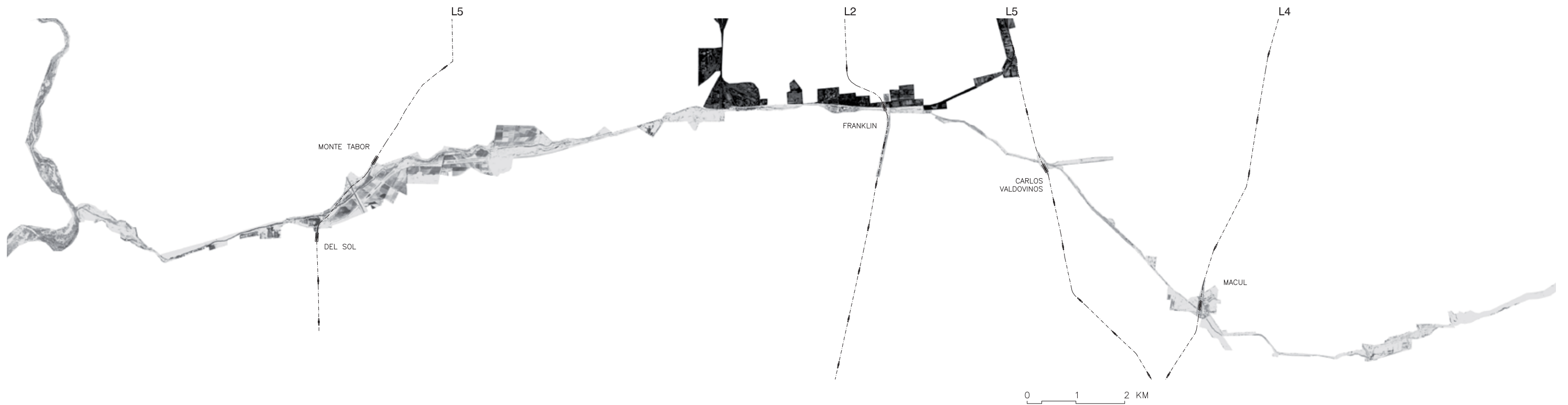
26 El proyecto ‘Parque Inundable Zanjón de la Aguada’, incorporado como parte de las obras de conmemoración del Bicentenario de la República (2010), busca solucionar las históricas inundaciones estacionales de los barrios aledaños al Zanjón, con la propuesta de un sistema abierto de recolección de aguas lluvias, de bajo costo, e integrado a la recuperación de los espacios ribereños para uso público recreacional y deportivo. Ver: Pablo Allard y José Rosas, ‘The Aguada Flood Park: Recovering a post-industrial urban stream in Santiago de Chile’, Holcim Forum Green Urbanism, Mexico City 2007, Holcim Foundation for Sustainable Construction, Zurich, enero 2009, <<http://www.holcimfoundation.org/Portals/1/docs/F07/WK-Grn/F07-WK-Grn-allard02.pdf>>



**22**  
Estación Franklin: pabellón de acceso desde la calle Placer.  
Fotografía c.1978, en: Juan Parrochia B., *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX*, 168.



**23**  
Estación Franklin: emplazamiento de la estación en medio de su terreno libre, junto a la Av. Parque Isabel Riquelme y el Zanjón de la Aguada. Hacia el oriente, el inicio de los galpones de la principal feria libre de la ciudad. Elaboración propia.



**24**  
Áreas libres junto al Zanjón de la Aguada y el antiguo anillo de ferrocarriles, con el cruce de las líneas longitudinales de metro, en el sector sur de Santiago. Elaboración propia.



## 2.3

### SAN BORJA, UNCTAD Y SU ESTACIÓN

#### LA ESTACIÓN UC, EN EL CORAZÓN MODERNO DE SANTIAGO

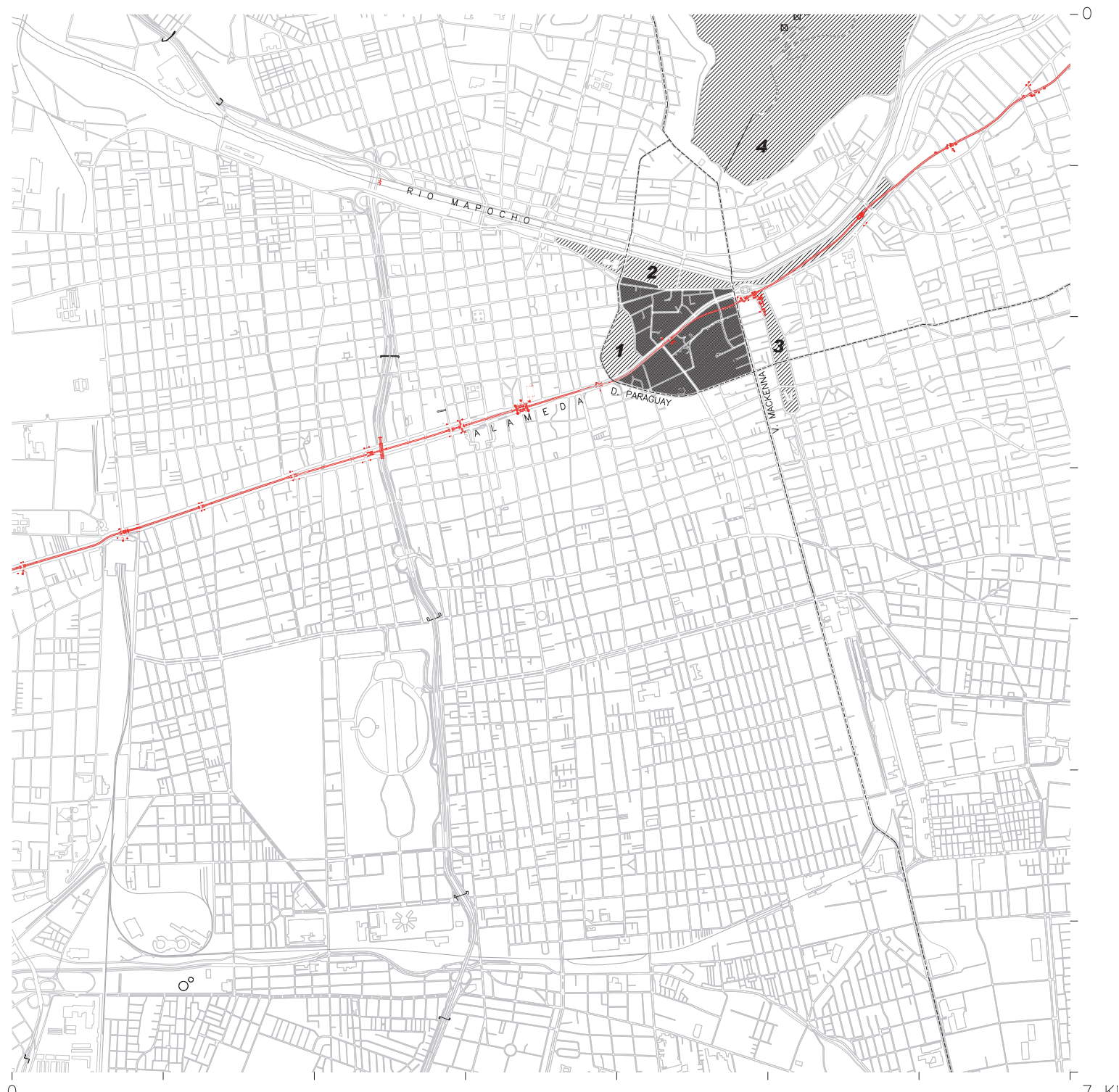
De forma más silenciosa, menos visible, pero no por ello menos notable, la estación de metro Universidad Católica (UC), en el tramo oriente de la Alameda, se presenta como un elemento clave para la continuidad y conformación del espacio urbano en que se inserta. Las oportunidades en torno a la estación se abren a partir de la comprensión y valoración de su localización estratégica, de la confluencia –y posible diálogo– de tres proyectos urbanos de escala metropolitana: la Remodelación San Borja (RSB), el edificio para la UNCTAD III, y, entre ellos, la propia Línea 1 del Metro y la estación UC. Tres piezas urbanas adyacentes, pero actualmente sin contacto, como un potencial y singular enclave de espacio colectivo, en una ubicación privilegiada y única de la ciudad.

La estación de metro UC es la última estación de la L1 construida bajo la Alameda. A diferencia de sus dos estaciones vecinas, Santa Lucía y Baquedano, que coinciden con claros límites –aunque de diferente jerarquía– dentro de la estructura urbana de Santiago<sup>1</sup>, la estación UC se caracteriza por estar en el centro de una pieza urbana compleja, que ocupa el vértice nororiente de la Comuna de Santiago, al interior del primer anillo de la ciudad. Esta pieza se compone por el Barrio Lastarria, al lado norte de la Alameda, entre el Cerro Santa Lucía y el Parque Forestal, y por el Barrio San Borja, al sur de la Alameda, junto a las instalaciones de las universidades Católica y de Chile. Situada al otro lado del Cerro Santa Lucía, y coincidente con el último quiebre de la Alameda hacia el oriente, esta pieza se distancia del centro fundacional –y aún principal centro económico y administrativo–, para adquirir un carácter propio, marcado por la coexistencia de diversos focos de actividad cultural, y por la presencia de importantes elementos de la historia urbano–arquitectónica de la ciudad, como son la Remodelación San Borja y el Edificio de la UNCTAD III.

<sup>1</sup> La estación Santa Lucía, al poniente de la estación UC, se encuentra en el cruce de la Alameda con la calle Miraflores, coincidiendo con el vértice sur-oriente de la cuadrícula fundacional del centro de Santiago, caracterizado por la presencia del edificio de la Biblioteca Nacional sobre la Alameda, a los pies del cerro Santa Lucía. Mientras que la estación Baquedano, hacia el oriente, se encuentra junto a Plaza Italia, espacio urbano de primera jerarquía dentro de la estructura de la ciudad, en el vértice nor-oriente del antiguo anillo del ferrocarril, que confinaba el Santiago de 1900, y donde confluyen importantes elementos geográficos y urbanos, como el Cerro San Cristóbal y el Río Mapocho, los parques Forestal, Balmaceda y Bustamante, y las avenidas Alameda, Providencia y Vicuña Mackenna.

Se identifica además por la claridad de sus límites, coincidentes con importantes espacios públicos metropolitanos: el Parque Forestal y el río Mapocho por el norte; la Av. Vicuña Mackenna y el Parque Bustamante por el oriente; y el Cerro Santa Lucía y la continuidad de su avenida de borde con la Av. Diagonal Paraguay por el poniente y sur, respectivamente. Este emplazamiento estratégico se refuerza, a la vez, por la tangencia de vías estructurales de primer orden, que la comunican con un sistema de movimiento mayor y con otros elementos urbanos significativos, como el cerro San Cristóbal, al otro lado del río.

La pieza descrita se encuentra, no obstante, dividida por el paso diagonal de la Alameda, avenida bajo la cual la estación UC permanece latente, en el centro geométrico del lugar, como potencial espacio de enlace de los tejidos y tramas de los dos triángulos que la conforman. Oportunidad que, como se expone a continuación, era parte integrante -aunque inconclusa- de los proyectos urbanos construidos a su alrededor.



**1** Emplazamiento de la estación de metro UC, en el corazón de la pieza urbana que ocupa el vértice nor-oriental del centro de Santiago. En rojo se destaca la Línea 1 del metro, en su paso bajo la Alameda, y luego bajo la Av. Providencia, hacia el oriente. Dibujo de la autora.

- 1** Cerro Santa Lucía
- 2** Parque Forestal
- 3** Parque Bustamante
- 4** Cerro San Cristóbal y Parque Metropolitano



## LA PROPUESTA TRIDIMENSIONAL DE LA REMODELACIÓN SAN BORJA

Lo que hoy se conoce como Remodelación San Borja (RSB) es una fracción inconclusa de un ambicioso proyecto de “mejoramiento urbano” de la segunda mitad de la década de los 60’, que se lleva a cabo en el centro de la ciudad. Su fracción construida se reconoce a través de una serie de torres residenciales y un sistema de placas comerciales y espacios públicos en desnivel, que marcan –viniendo desde el centro–, la primera ruptura de la fachada continua del lado sur de la Alameda. La RSB ocupa fundamentalmente el cuadrante suroriente de la pieza urbana en torno a la estación UC, teniendo su núcleo más característico y de mayor consolidación junto a la esquina de las avenidas Alameda y Portugal. Desde aquí se extiende con diversos fragmentos hasta la Av. Vicuña Mackenna por el oriente, y las calles Lira y Diagonal Paraguay por el poniente y sur, respectivamente.

La RSB se reconoce hoy como una pieza clave del patrimonio arquitectónico de la ciudad, por cuanto constituye una ocasión y voluntad inédita en la historia de Santiago ‘de hacer ciudad a partir de la arquitectura’. Se destaca como un valioso testimonio de la aplicación local de los preceptos del urbanismo moderno, tendencia que caracterizó la prolífera construcción, a nivel nacional, de viviendas colectivas entre los años 1960 y 1970, especialmente en Santiago.

La CORMU y su proyecto de “remodelación de la ciudad”.

El proyecto de la RSB, surge a partir de 1966 como uno de los proyectos más representativos de la acción de la CORMU, Corporación de Mejoramiento Urbano. Es fiel emblema de su “*visión de la planificación urbana desde la arquitectura*”<sup>2</sup>, postura a través de la cual buscaba dar solución integral a los problemas de déficit habitacional y de expansión descontrolada de la ciudad. Como señala Rodrigo Pérez de Arce:

*“no se ha reeditado en Chile desde entonces la idea de un proyecto de ciudad acometido a partir de la arquitectura, tan protagonista y global como fuera el proyecto CORMU”*.<sup>3</sup>

2 Rodrigo Pérez de Arce, “El jardín de los senderos entrecruzados. La Remodelación San Borja y las escuelas de arquitectura”, en: Wren Strabucchi (ed.), *Cien años de Arquitectura en la Universidad Católica* (Santiago: Ediciones ARQ, 1994), 147.

3 Pérez de Arce, 147.



**2**

Planta general proyecto Remodelación San Borja (RSB), superpuesta sobre plano base del entorno. Elaboración propia. Fuente planta RSB: CORMU-MINVU, "Remodelación San Borja", separata revista *AUCA* N°16 (agosto-septiembre 1969).

La CORMU es creada el 16 de diciembre del año 1965, a través de la ley 16.391, al interior del también recién creado Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Se plantea, no obstante, como una 'empresa autónoma del Estado', dentro de cuyas funciones destacaba la labor de mejorar y renovar las áreas deterioradas de las ciudades, pudiendo para ello asociarse con empresas particulares u otros organismos públicos, y ejecutar así, de manera conjunta, proyectos de desarrollo y mejoramiento urbano.

Estaba compuesta fundamentalmente por arquitectos jóvenes<sup>4</sup> que buscaban revalidar y poner a prueba localmente los postulados del urbanismo moderno. En el plano arquitectónico se puede considerar que todavía regían en el pensamiento urbano nacional las concepciones de la Carta de Atenas de 1933.<sup>5</sup>

Formados bajo los principios del constructivismo orgánico propio de la vanguardia, estos arquitectos entendían siempre a la ciudad como un organismo vivo, donde todo estaba en diálogo continuo y colectivo.<sup>6</sup> Se planteaba así una arquitectura integral, tanto desde el punto de vista de su relación con la ciudad, como de la participación, en su concepción y construcción, de diferentes actores económicos y sociales.

La acción de CORMU se enmarca dentro de una etapa de fuerte intervención del Estado en la formación de las ciudades, bajo un impulso social e igualitario<sup>7</sup>. En el contexto de en una política integral de 'remodelación de la ciudad', la CORMU desarrolla una serie de proyectos específicos, abarcando todos sus aspectos técnicos, urbanísticos y económicos.

Se quiere contribuir al problema del déficit habitacional mediante la optimización del uso de áreas urbanas subutilizadas, evitando la dotación de infraestructura a bajo rendimiento y el consumo de suelo agrícola, como inconvenientes característicos de la expansión periférica de la ciudad.<sup>8</sup>

Se da lugar así a una serie de proyectos de remodelación al interior de la ciudad, dentro de los que destacan el Barrio Cívico, el Módulo Urbano y la Remodelación San Borja, en el centro de la ciudad, además de la Remodelación Parque Inés de Suárez y el Proyecto Fundo San Luis, en el sector oriente de Santiago.

4 Los arquitectos de la CORMU correspondían en su gran mayoría a los arquitectos de las primeras generaciones egresadas tras la reforma moderna de las escuelas de arquitectura de la Universidad de Chile y la universidad Católica, ocurrida durante la segunda mitad de la década de los 40'. Muchos de ellos continuaron vinculados al mundo académico nacional, tras estadías laborales o de perfeccionamiento en Europa o Estados Unidos. Dentro del equipo se destacan: Nicolás García, integrante del Directorio de CORMU, Jaime Bellalta, jefe del departamento técnico de CORMU, Patricio Gross, jefe del sub-departamento de urbanismo de CORMU, Ernesto Labbé, Coordinador del Proyecto RSB, y Miguel Eyquem, autor del Proyecto San Luis.

5 Pérez de Arce, 146.

6 David Maulen de Los Reyes, "Proyecto Edificio UNCTAD III: Santiago de Chile (junio 1971 - abril 1972)", revista *De Arquitectura* N° 13 (primer semestre 2006), 86.

7 Corporación de Mejoramiento Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (CORMU), "Remodelación San Borja", apartado de revista *AUCA* N°16 (ago.-sep. 1969), 1.

8 Se apunta a "*reconstruir los sectores deteriorados y mal aprovechados de la ciudad, aumentando su densidad habitacional, liberando suelo para fines de higiene ambiental y recreación de sus habitantes, y aprovechando su ubicación central para el uso más eficiente del equipamiento urbano y de las infraestructuras existentes*". Ver: Corporación de Mejoramiento Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (CORMU), *Publicación del Subdepartamento de Urbanismo* (Santiago: MINVU, octubre 1968), 15.

9 Ver: <<http://escuela.med.puc.cl/publ/historiamedicina/AnexoRepublica.html>>

10 Frente a la entrada principal del Cerro Santa Lucía CORMU construye en 1970 el paso bajo nivel de la calle Santa Lucía y su empalme con Carmen y Diagonal Paraguay. Esta última figuraba ya en el Plan regulador de 1937, siendo iniciada en los años cincuenta y abierta en 1967, empalmado con la calle Rancagua. Este paso vehicular es una de las primeras obras de esta especie construidas en la ciudad, contemporánea a los primeros pasos en desnivel asociados a la construcción del tramo sur de la Norte-Sur. Ver: Parrochia, 100-102.

11 Paulina Wolf Levi, "Experiencias de Renovación Urbana: acción de CORVI y CORMU en la Comuna de Santiago. 1959-1973", Tesis de Arquitecto y Magíster en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003, 125-126.

12 CORMU, "Remodelación San Borja", 3.



**3**

Localización proyectos CORMU en Santiago.  
Fuente: CORMU-MINVU, "Remodelación San Borja", separata revista *AUCA* N°16 (agosto-septiembre 1969).



**4**

Antiguos edificios del lugar, en fragmento de plano de Santiago de 1893, fuente: Pedro Bannen, *Santiago de Chile: quince escritos y cien imágenes* (Santiago: Ediciones ARQ, 1995).  
**1** Hospital San Borja/ **2** Escuela Militar/  
**3** Hospicio.



## La construcción de una ubicación privilegiada

El Proyecto de la RSB surge en el vértice nor-oriental del centro de Santiago, aprovechando la disponibilidad única de terrenos que se presenta por el traslado del antiguo hospital San Borja. El hospital, construido en el siglo XIX - y demolido en el año 1976<sup>9</sup>, ya construidas las primeras etapas de la RSB-, estaba situado en el costado sur de la Alameda, entre las avenidas Portugal y Vicuña Mackenna. Estaba compuesto por una doble crujida de naves paralelas y perpendiculares a la Alameda, separadas por un vacío intermedio que remataba hacia el sur en una capilla interior, único elemento que se conserva y que se integra al proyecto RSB, permaneciendo en pie hasta la actualidad.

Un poco más al sur, se suman a este primer paño los terrenos del antiguo Hospicio, situado en la esquina de las calles Marcoleta y Portugal. Este edificio es desalojado y demolido en similar época por parte de la Municipalidad de Santiago, para dar continuidad a las avenidas Diagonal Paraguay y Curicó, de acuerdo a un nuevo plan de red vial comunal<sup>10</sup>. Frente al Hospicio, sobre la vereda oriente de la calle Portugal, se encontraba además la Escuela Militar, edificio también del siglo XIX, y que junto al Hospital San Borja y el Hospicio, todos en estado de obsolescencia y descuido, habían llegado a determinar un cierto grado de abandono y deterioro del sector.<sup>11</sup>

A partir de los grandes terrenos del Hospital y el Hospicio, y sumando otros sectores adyacentes menores -"que por su destino y densidad justificaban su incorporación para lograr una unidad generadora de su propio desarrollo"<sup>12</sup>-, CORMU planifica la liberación de un paño total de más de 18 hectáreas, alcanzando una dimensión excepcional dentro del centro de Santiago. Con una situación urbana privilegiada, junto a las arterias más importantes de la ciudad, e inmediato a notables parques de significación metropolitana, como son el Cerro Santa Lucía, y los parques Forestal, Providencia y Bustamante.

**5**

Esquema de emplazamiento del proyecto Remodelación San Borja (RSB). Fuente: CORMU-MINVU, "Remodelación San Borja", separata revista *AUCA* N°16 (agosto-septiembre 1969).

**1** RSB/ **2** Centro de Santiago/ **3** Mancha urbana 1968.

El esquema urbano moderno:

la liberación del suelo y la creación de una ciudad “multi-niveles”.

Una vez definida el área a remodelar, se elabora el “Plan Seccional San Borja”, cuyo objetivo central, acorde a los postulados del urbanismo moderno, era “conseguir una alta densidad habitacional (del orden de los 1000 hab/Há), junto con la máxima liberación de suelo posible”<sup>13</sup>, para ser destinado a nuevos equipamientos y espacios públicos de escala metropolitana y vecinal<sup>14</sup>. De acuerdo al nivel socio económico ‘medio superior’ proyectado para el sector, se define una unidad básica de vivienda de 70 m<sup>2</sup>, que se agruparía en un total de 28 torres de planta cuadrada de 20 a 22 pisos, dispuestas de forma aleatoria, configurando un anillo perimetral. Se liberaba así un gran espacio central destinado a la construcción de un nuevo parque urbano. Las torres, a pesar de las variaciones propias del terreno, debían responder a la “imposición de una cota superior normativa”<sup>15</sup>, definiendo la contención de un espacio virtual, por sobre el parque central:

*“Esta condición de columnata maciza y uniforme recuerda los variados intentos corbusieranos de creación de un urbanismo de torres cartesianas en abierto contraste con el urbanismo desenfrenado de la especulación inmobiliaria...En este sentido, el proyecto San Borja confirmaría esa voluntad formal unitaria y totalizante del primer urbanismo moderno, de su período heroico, confiando a la geometría y a las relaciones formales el sentido de coherencia de la ciudad.”*<sup>16</sup>

El parque central, y pese a no haber alcanzado un mayor grado de desarrollo proyectual<sup>17</sup>, se definía a partir de un par de circulaciones peatonales, cruzadas y desiguales, y un contorno redondeado, coincidente con el anillo de circulación vehicular interior del conjunto. La circulación peatonal principal se orientaba en sentido norte sur, proyectándose incluso con una pasarela por sobre la Alameda, buscando la conexión del nuevo parque con el Parque Forestal junto al río. La segunda circulación peatonal, en sentido este oeste y de menor ancho que la anterior, buscaba integrar el proyecto con sus predios vecinos: se proyectaba con una pasarela por sobre la calle Portugal, y avanzaba a través de torres y placas del conjunto hasta la calle Lira. Recogía además los flujos de la calle Marcoleta, provenientes del centro de la ciudad, conectándolos –a través del parque– con la Av. Vicuña Mackenna.

13 CORMU, “Remodelación San Borja”, 88.

14 Junto a estos criterios urbanísticos se incorporaron también aspectos tecnológicos y económicos basados en un exhaustivo análisis de las capacidades productivas y financieras de las empresas constructoras del país, que permitió luego definir la modalidad de “Concurso Oferta” para la construcción del conjunto. CORMU establecía las condiciones urbanísticas y arquitectónicas, diseñaba y ejecutaba las obras de infraestructura, y asumía la comercialización, mientras que las empresas aportaban su tecnología, experiencia y parte del capital. El Plan Seccional es elaborado por el departamento técnico CORMU, a través de su sub-departamento de urbanismo, bajo la dirección de los arquitectos Jaime Bellalta y Patricio Gross, respectivamente. Ver: CORMU, “Remodelación San Borja”, 88.

15 Pérez de Arce, 150.

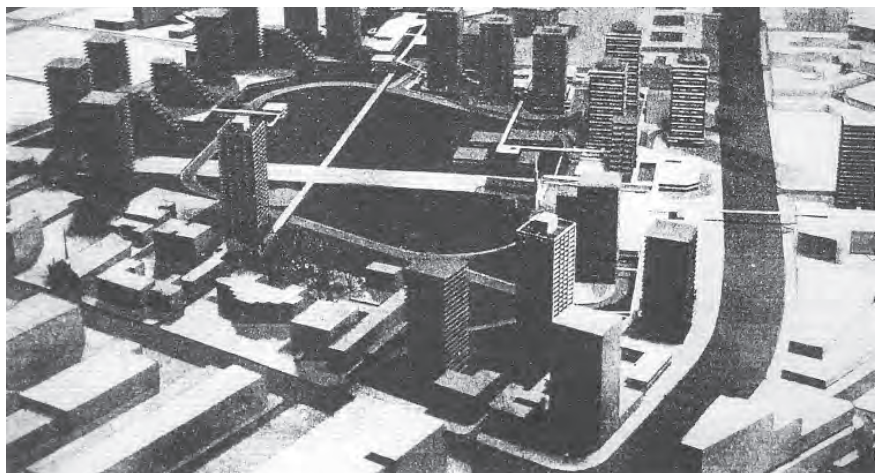
16 Pérez de Arce, 150.



**6**

Fotografía año 1971-72. Se observan terminadas las torres 1, 2, 3 y 4 de la Remodelación San Borja (RSB), con sus correspondientes espacios exteriores en ejecución. Mientras que al otro lado de la Alameda, el edificio de la UNCTAD se encuentra en plena construcción. Pese a suscitar la localización de la RSB, el Hospital San Borja permanece aún en el lugar, en el costado izquierdo de la fotografía.

Fuente: *Edificio Sede para UNCTAD III: Centro Cultural Metropolitano de Santiago* (S.I., 1972). Biblioteca Lo Contador Universidad Católica de Chile.



**7**

Maqueta de ateproyecto de la Remodelación San Borja. Se observa la propuesta de la pasarela que proyecta el paseo norte-sur del parque San Borja por sobre la Alameda, en busca de su conexión con el barrio Lastarria y el parque Forestal.

Fuente: Fernando Pérez O., *Bresciani Valdés Castillo Huidobro* (Santiago: Ediciones ARQ, 2006), 122.

Junto a las torres, y en relación a los accesos principales del parque, el proyecto original proponía además 6 bloques residenciales escalonados y de menor altura –los llamados edificios ‘zapato’–, que mediaban entre la gran altura de las torres y el entorno inmediato de la RSB. Sin embargo, esta tipología, considerada en su momento la más original del proyecto y que causó grandes expectativas entre los arquitectos, no llegó nunca a construirse<sup>18</sup>. Como otra categoría excepcional, el conjunto presentaba los llamados edificios ‘chapa’, que resolvían el encuentro del conjunto con los muros ciegos de ciertos edificios preexistentes, integrándolos a la Remodelación.<sup>19</sup>

El anillo perimetral de torres y bloques se veía simultáneamente reforzado y unificado en su base por un sistema horizontal de placas de dos a cuatro pisos, de uso comercial y de equipamiento, encargado además de establecer la interacción funcional con el entorno. Placas y torres se relacionaban, a su vez, a través de una red de pasarelas peatonales en diferentes niveles, que *“participaban tanto de la ciudad misma como del área verde interior”*.<sup>20</sup>

Se introduce, con el sistema de pasarelas y terrazas elevadas, nuevamente un tema protagónico del urbanismo moderno –el sueño de la tridimensionalidad del suelo urbano–, caracterizado por la realización de redes de recorridos elevados y la separación en distintos niveles de los flujos peatonales y vehiculares. Ideas planteadas en los primeros años de la modernidad por arquitectos como Hilberseimer y Le Corbusier, y retomadas en los años cincuenta y sesenta por los arquitectos del Team Ten.

Alison y Peter Smithson planteaban en 1952 a través de su proyecto Golden Lane City los conceptos de ‘calles en el aire’ y ‘ciudad multi-niveles’<sup>21</sup>, reformulando las ideas de calles públicas elevadas y espacio público tridimensional del urbanismo moderno de los años treinta. Bajo una mirada crítica, buscan un mayor acercamiento de estas nuevas formas con las necesidades y características reales de movimiento, asociación e identidad de la sociedad: *“In order to keep ease of movement, we propose a multi-level city, with residential streets-in-the-air. These are linked together in a multi-level continuous complex, connected where necessary at each level of association”*.<sup>22</sup>



8

Fotomontaje proyecto *Golden Lane City* de Alison y Peter Smithson. Origen: Alison y Peter Smithson, *Urban Structuring: studies from Alison and Peter Smithson* (Londres: Studio Vista, 1967), 24.

17 Pérez de Arce, 153.

18 Ya que no llegaron nunca a interesar a las empresas constructoras que participaban en los concursos ofertas de CORMU. Ver: Pérez de Arce, 150.

19 Pérez de Arce, 150.

20 CORMU, “Remodelación San Borja”, 3.

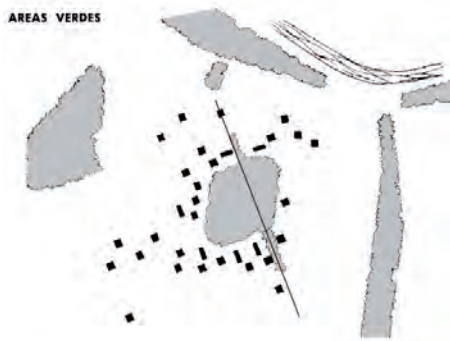
21 Alison y Peter Smithson, *Urban Structuring: studies from Alison and Peter Smithson* (Londres: Studio Vista, 1967), 22.

22 Smithson, 26. En español: “Con el propósito de mantener facilidad de movimiento, proponemos una ciudad multi-niveles, con calles residenciales en-el-aire. Estas están unidas en un continuo complejo multi-niveles, conectadas donde sea necesario en cada nivel de asociación.” Traducción especial para la tesis de Gisela Frick.

23 Smithson, 33.

24 Smithson, 26–27. En español: “Toda nueva combinatoria de viviendas que comporte acceso inmediato a una posible consolidación de una nueva forma de vida en la ciudad deberá casi siempre aspirar a acordonarse-entre edificios y entramarse-sobre redes de carreteras y servicios existentes. Su función es la renovación; desde los centros en decadencia hasta las áreas abandonadas entre viaductos ferroviarios y viejos sitios industriales, los “elementos” pueden aspirar a escasa ayuda de sus respectivos entornos en términos ambientales, pero deben, por su intachable novedad, cargar con todo el peso de la responsabilidad de renovación en sí mismas.” Traducción especial para la tesis de Gisela Frick.

25 Smithson, 49–59.



Asumen además las nuevas propuestas de polígonos residenciales como una oportunidad, y al mismo tiempo un compromiso, de renovación de la ciudad. Más allá de la imposición de un diseño rígido sobre lo existente, aspiran a generar una forma flexible de organización, un patrón de desarrollo al mismo tiempo libre y sistematizado, idea que se resume en su término Cluster, introducido por primera vez en el décimo CIAM, el año 1956<sup>23</sup>. Al respecto señalan:

*“Any new combinations of dwellings with their immediate access that would make for a new way of living in the city must nearly always expect to have to lace-in between existing buildings and mesh over existing road and service networks. Their function is renewal; of the dying centres and derelict areas among railway viaducts and old industrial sites, the ‘elements’ can expect little help from their surroundings in terms of environment but must by their unblemishable newness carry the whole load of responsibility for renewal in themselves”.*<sup>24</sup>

En su proyecto Hauptstadt Berlin, para el concurso de remodelación del centro de Berlín en 1958, los Smithson, junto a Peter Sigmonde, desarrollan una propuesta basada en patrones de movimiento. Sobre la trama ortogonal de calles comerciales del centro de la ciudad, liberada del tráfico de carga por autopistas urbanas tangenciales, se propone una nueva trama peatonal, desfasada y superpuesta, destinada principalmente a funciones de esparcimiento, y que se posa sobre una gran placa comercial extendida. En los puntos de cruce de estos dos sistemas, y junto a los puentes de la plataforma elevada, se disponen sistemáticamente escaleras mecánicas, para el ir y venir de los peatones entre ambos niveles. Esta propuesta se completa con una serie de edificios que acogen diversas funciones administrativas: un conjunto de torres dispersas, integradas al sistema de plataformas; y un borde de bloques ondulados que delimitan y contienen la mitad sur del proyecto. La red inferior de caminos, en conjunto con la plataforma peatonal, se proponen como una organización flexible, que apunta a la creación de una estética abierta, capaz de crecer y modificarse, de acuerdo a los objetivos cambiantes de la sociedad.<sup>25</sup>

9

Esquemas de proyecto de la Remodelación San Borja: anillo de torres en torno a un parque central; vialidad metropolitana exterior y vialidad interior de servicio; y equipamiento de borde para la integración de la RSB con su entorno. Fuente: CORMU-MINVU, “Remodelación San Borja”, separata revista AUCA N°16 (agosto-septiembre 1969).



Diez años más tarde, en 1966, la RSB reinterpreta varios de los elementos planteados en Hauptstadt Berlin: el parque central rodeado por el anillo de torres recuerda la idea de la ciudad recreativa ‘pausada’, que se rodea a su vez por una pantalla de edificios perimetrales; se repite, aunque de una forma más regular, la organización de los edificios en esquema de torre y placa comercial; y se retoma la idea de crear un nivel peatonal elevado, integrado a los demás elementos a través de un tejido de espacios públicos en desnivel.

En San Borja las pasarelas y terrazas elevadas se ordenan de acuerdo a una trama paralela a la Alameda. El suelo se deprime o se levanta para dar continuidad por separado a los sistemas vehiculares y peatonales, generando un mosaico ortogonal de suelos en desnivel que alcanza su máxima expresión y mayor grado de consolidación en la plazoleta hundida que construye el acceso sur de la estación UC.

Esta plaza, situado junto a la vereda sur de la Alameda, media cuadra al oriente de la calle Portugal, forma parte de la “unidad de negocio” de la RSB encomendada a la oficina de arquitectos Bresciani Valdés Castillo Huidobro (BVCH), ejecutada por la empresa constructora Belfi. Además de la plazoleta hundida, llamada Plaza Poniente, esta unidad incluía la construcción de tres torres, las torres 1, 2 y 3 de la RSB, y dos edificios ‘chapa’ –con oficinas, comercio y servicios–, que a ambos lados de la plazoleta resuelven la relación con los edificios preexistentes.

Se contemplaba además, como parte de esta unidad, una segunda plaza pública, la Plaza Oriente, situada sobre los estacionamientos subterráneos del conjunto, y en relación a una placa de locales comerciales junto a la Alameda, también construida sobre los estacionamientos<sup>26</sup>. Bajo la Plaza Poniente se desarrollaba originalmente un nivel subterráneo destinado a oficinas y archivos técnicos de la CORMU –que no llega a construirse–; y junto a ella, hacia la calle Portugal, se construye un comedor público que se anexa, como una placa con terraza jardín, al edificio chapa del poniente.

Los distintos elementos de la unidad, las dos plazas, las torres, las placas y los edificios chapa, se comunican entre sí a través de un sistema de pasarelas y terrazas elevadas, que desde la vereda sur de la Alameda invitaban a los peatones a avanzar hacia el parque interior y hacia el resto de la RSB.

26 Tanto la placa comercial como los estacionamientos subterráneos bajo ella, se construyen sólo parcialmente, quedando inconclusos hacia el oriente, probablemente porque en el momento de la obra aún no se había concretado la demolición del edificio del Hospital San Borja. El fragmento restante, y que se extendía hasta alcanzar la circulación peatonal norte sur del parque San Borja, no llega nunca a construirse.

27 Pese a la presencia de la plazoleta hundida frente al acceso de la estación, no se observan en el proyecto Seccional RSB alusiones explícitas de conexión con el vecino y contemporáneo proyecto subterráneo de la Línea 1 del Metro, relación que, como se verá más adelante, sí aparece en el desarrollo específico del fragmento o “unidad de negocio” de los arquitectos BVCH.

28 Pérez de Arce, 158.



**10**

Planta con sombras del proyecto Hauptstadt Berlin, muy similar a propuesta para el centro de Santiago: El nivel calle, que sigue casi siempre calles existentes, es compartido por automóviles y peatones; es concebido para un ritmo de manejo lento, con semáforos en todas las intersecciones y con posibilidades frecuentes y expeditas para estacionarse. La red peatonal elevada, que se posa sobre extendidos edificios comerciales –cines, centros comerciales, mercados y otros–, sirve particularmente funciones de esparcimiento, como tiendas, terrazas abiertas y restaurantes, teniendo además acceso a los principales edificios del nivel suelo. Sus formas anguladas y su geometría irregular enfatiza la mayor libertad que admiten de por sí las rutas peatonales.

Fuente: Alison y Peter Smithson, *Urban Structuring: studies from Alison and Peter Smithson* (Londres: Studio Vista, 1967), 58.

A escala de toda la Remodelación, el espacio público tridimensional se veía complementado con la idea de ocupación de gran parte del subsuelo comprendido entre las torres, incorporando bajo tierra una red de instalaciones comunes que incluía estacionamientos, una central térmica y una planta de captación de agua propia. Sólo un fragmento menor de estas instalaciones llega finalmente a construirse, incluyendo los espacios subterráneos bajo las plaza Oriente y junto a las torres de los arquitectos BVCH, así como los estacionamientos subterráneos construidos bajo las plazas de las torres 4, 5 y 6, y 7 a la 11, al otro lado de Portugal.

La RSB construía así su propia ‘ciudad multi-niveles’, definida y reconocida hasta hoy a partir de la concreción de cinco niveles de suelo colectivo. Aparte del nivel calle (0,00) del exterior del conjunto, se construyen dos niveles de estacionamientos subterráneos a (-1,5) y (-4,0) metros; el nivel de la plaza de acceso al metro, la Plaza Poniente, situada a (-2,0) metros; el nivel de una plaza interior situada entre las torres 4, 5 y 6, a (+1,05) metros; y el nivel de las pasarelas, que establece su horizonte propio a (+4,05) metros.<sup>27</sup>

Si bien se reconoce el protagonismo de la torre, que surge a partir de San Borja como un criterio constante en muchos otros proyectos de la CORMU, se destaca en la RSB su preocupación no sólo por el edificio de vivienda en sí, sino también y muy especialmente por su correspondiente espacio público y por su forma de contacto con el entorno, por su voluntad de “asociación” e “integración” social y espacial, procurando unificar y potenciar el suelo común como un nuevo espacio público para el conjunto y para la ciudad.

11

Plaza Poniente. Fotografía en torno a los años 70's, aún con presencia de maquinaria de construcción de la RSB.

Fuente: Archivo personal Héctor Valdés P., socio de BVCH Arquitectos, en: Fernando Pérez O., *Bresciani Valdés Castillo Huidobro* (Santiago: Ediciones ARQ, 2006), 125.



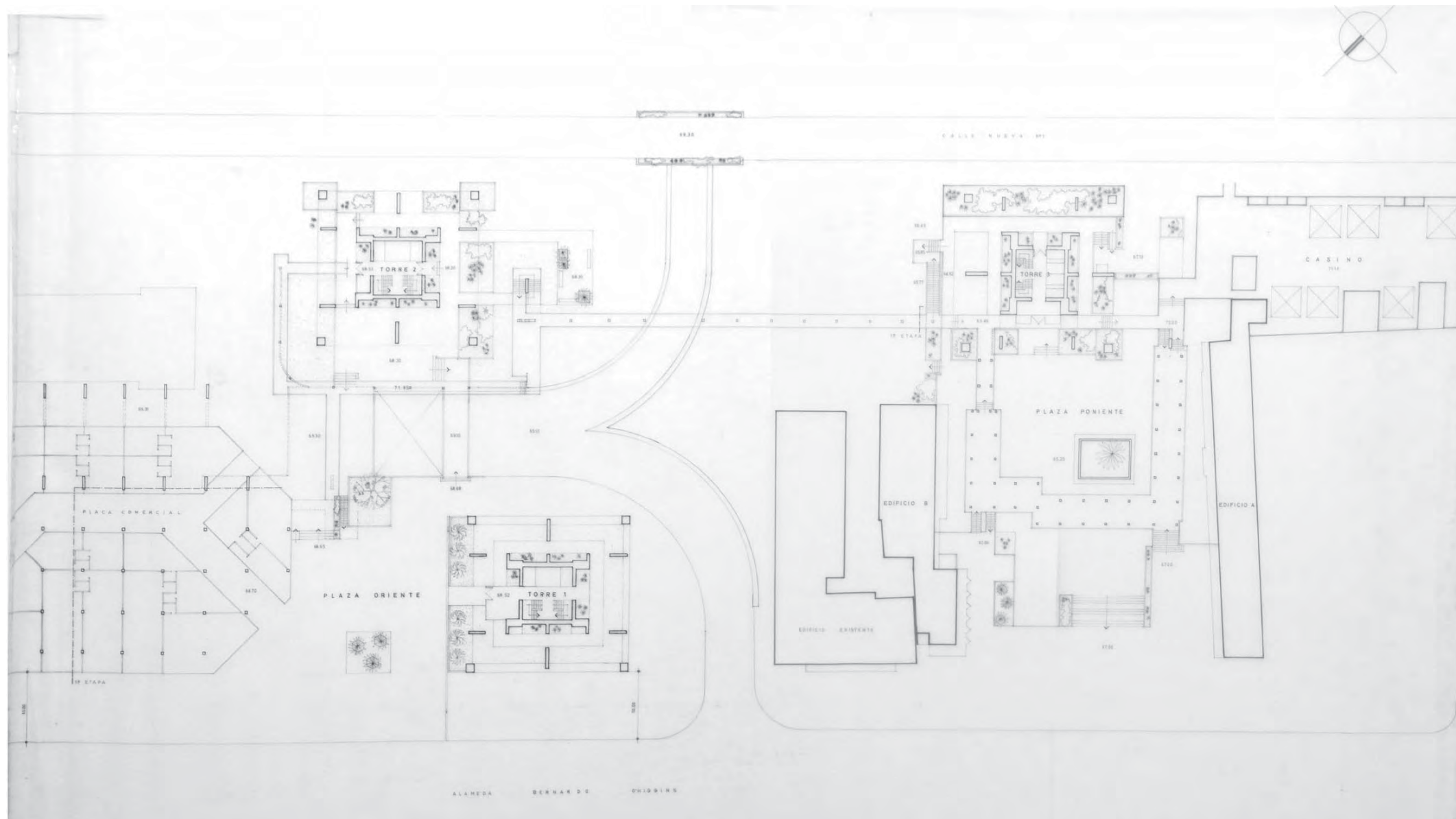
*“Los trazados aéreos de San Borja existían en contrapunto a las torres del proyecto: mallas continuas y puntos discontinuos. Estos vinculaban a los distintos núcleos urbanos dispuestos en derredor del parque, aportando como conjunto un elemento de diversidad urbana totalmente carente en el programa en extremo mono-funcional de las torres.”*

Rodrigo Pérez de Arce<sup>28</sup>

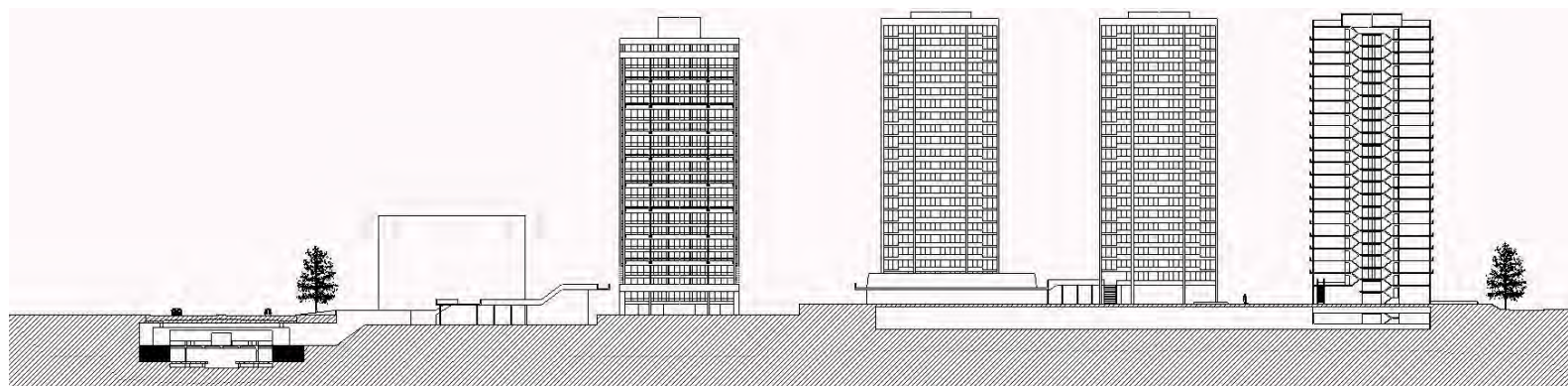


12

Plaza Poniente Remodelación San Borja, desde la vereda sur de la Alameda hacia el sur poniente. Fotografía de la autora, mar.2005.



**13**  
 Planta general, nivel calle, del fragmento de la remodelación San Borja encomendado a los arquitectos BVCH. Se observan las torres 1, 2 y 3, los edificios "chapa", las plazas oriente y poniente, y el conjunto de placas comerciales y pasarelas que enlazaban esta unidad con el resto de la RSB.  
 Fuente: Archivo de Originales. Fadu, Pontificia Universidad Católica de Chile. Fondo BVCH: Plano PG-1, enero 1972, escala original 1:200.



**14**  
 Sección norte-sur de la RSB, por la Plaza Poniente y la mezanine de la estación UC del metro.  
 Fuente: Cristián Schmitt R., "Intervenciones en no lugares de la ciudad. Revalorización del espacio público en la Remodelación San Borja", Tesis de Licenciatura y Título de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003.



## Realización y estado actual: la concreción PARCIAL del sistema

La realización de la RSB estaba prevista en a lo menos tres etapas, la primera de la cuales, iniciada a fines de 1969, es la única que mantiene un alto grado de fidelidad con el plan seccional original. Se compone de las dos agrupaciones de torres hasta hoy más características del conjunto, situadas en el cuadrante sur oriente del cruce entre Alameda y Portugal, y en el triángulo formado por las calles Marcoleta, Diagonal Paraguay y Portugal<sup>29</sup>. Junto a estas torres se construye en ambos sectores parte importante de las placas comerciales y pasarelas proyectadas. Las torres y placas de estos dos conjuntos, con sus circulaciones y espacios públicos en desnivel, alternan desde sus esquinas opuestas, con las fachada neo-clásica de ladrillo a la vista de la Casa Central de la Pontificia Universidad Católica hacia el norponiente, y con los antiguos pabellones de la ex escuela militar, ahora parte de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile, hacia el suroriente. Se fija también, en el comienzo, el área del parque central de la RSB, mediante la liberación del espacio correspondiente y la construcción de su vialidad perimetral; avance hacia el oriente que se reafirma con la construcción de una torre aislada hacia el sector de Vicuña Mackenna.<sup>30</sup>

Queda plasmada en esta primera etapa, y especialmente en el cuadrante inmediato a la Alameda, la idea de un tejido de espacios públicos en desnivel, que incluye la plazoleta semihundida de acceso a la estación de metro UC. Se trata, no obstante, de un fragmento inconcluso del original llamado 'anillo de contacto' del proyecto. Las circulaciones se cortan y no llegan a destinos definidos, dando lugar a ciertos contrasentidos –como el doble acceso desde el nivel calle y desde las pasarelas a las torres residenciales–, situación que se perpetúa en el tiempo, llegando a provocar en la actualidad el cierre al uso público de gran parte del sistema, y la degradación y abandono parcial del lugar.

Hubo sin duda –en este primer momento, como en los posteriores–, un mayor esfuerzo en el desarrollo y concreción del sistema de torres, muy por sobre el esfuerzo realizado para construir el equipamiento y los conectores, que a nivel de ciudad y de proyecto eran claves para conseguir la esperada complejidad y éxito del conjunto.<sup>31</sup>

29 Se trata de las torres 1, 2 y 3, diseñadas por los arquitectos BVCH, Bresciani Valdés Castillo Huidobro y construidas por la "Empresa Constructora de Viviendas Económicas" BELFI S. A., y de las torres 4, 5, 6, 7 y 8, diseñadas por los arquitectos Bolton-Larraín-Prieto-Lorca, construidas las tres primeras por la empresa GAMA S. A., y las dos últimas por la empresa LUIS PRIETO VIAL. Ver: CORMU, "Remodelación San Borja", 4-6.

30 La torre n° 12, de los arquitectos S. Larraín G. M., I. Covarrubias, y J. Swinburn, construida por la empresa DESCO SOC. LTDA. Ver: CORMU, "Remodelación San Borja", 7.

31 *"El anhelo de alcanzar la altura sobrepasó el esfuerzo invertido en el desarrollo de una estructura programática que sustentara el armado del proyecto como una unidad y no como una colección de piezas que flotan a la deriva en un parque en la ciudad."* Ver: Jorge Christie, "Ciudad para armar: San Borja y las piezas del nuevo juego", en: AA.VV., "Arquitectura de los sesenta en Chile. Cambio, Utopía y Disolución. 1960-1973", Seminario de Investigación, Escuela de Arquitectura, Pont. Univ. Católica de Chile, (Santiago:1997).

Durante las etapas siguientes el proyecto se completó con la construcción de siete nuevas torres residenciales, sin incluir, eso sí, sus correspondientes placas y pasarelas. Estas torres, aunque situadas en posiciones distintas a las originalmente previstas, contribuyen de igual manera a conformar el vacío virtual sobre el parque.<sup>32</sup>

Se caracterizan estos desarrollos posteriores por el cambio de destino de determinados fragmentos del conjunto, tal como ocurre con el sector norte de la RSB, al otro lado de la Alameda, terrenos que en 1971 son destinados para la construcción del edificio que acoge la celebración de la UNCTAD III<sup>33</sup>. Se aprovechan en esta ocasión los cimientos ya iniciados de una torre residencial, la torre 22, que pasa a ser la torre de oficinas del complejo.

En Diagonal Paraguay con Portugal, en el sector sur de la RSB, se construyen dos torres inmediatas al antiguo edificio del Mercado Juan Antonio Ríos (ex Escuela Militar), pasando todo el conjunto, a fines de 1973, con la llegada del gobierno militar, a ser ocupado por las Facultades de Economía y de Arquitectura y Geografía de la Universidad de Chile<sup>34</sup>; dependencias que permanecen hasta hoy en el lugar, y que en conjunto con la vecina Casa Central de la Universidad Católica, potencian el carácter de “barrio universitario” del sector.

Los fragmentos más consolidados de la Remodelación, alternados diagonalmente con las instalaciones universitarias, ofrecen a través de sus sistemas de pasarelas y terrazas en desnivel la oportunidad de un campo de relaciones para el contacto y expansión de la vida pública de ambas casas de estudio, complementado además con el comercio y equipamiento que acogen las placas del conjunto. Esta situación se ha concretado, aunque con carácter de uso privado, especialmente en la expansión de las instalaciones del Hospital Clínico de la Universidad Católica, hacia las placas y primeros pisos de las torres de la manzana situada al otro lado de Marcoleta, llegando incluso a construirse una nueva pasarela entre las dos manzanas.

La expansión de la Casa Central de la Universidad Católica hacia sus predios vecinos más allá de su propia manzana ha continuado, incorporando recientemente un nuevo edificio hacia el poniente y hacia la Alameda<sup>35</sup>, que se comunica con la casa matriz mediante un puente peatonal sobre la calle Lira; continuando hacia el centro, de alguna manera, y junto al paso soterrado de Lira bajo la Alameda, la idea de ciudad multi-niveles de la RSB.

32 Contribuyen también a este objetivo, aunque bajo lógicas proyectuales completamente distintas, a contar de la segunda mitad de los ochenta, la construcción de la torre de carabineros y el edificio de placa y torre del Hotel Holyday Inn hacia la Alameda, y un par de torres residenciales gemelas hacia la calle R. Corvalán.

33 Tercera Conferencia Mundial de Desarrollo y Comercio de las Naciones Unidas.

34 Luego que esta casa de estudios permutara con el ejército sus dependencias ubicadas junto al aeropuerto de Cerrillos. Ver: Wolf, 135.

35 Edificio Plaza Alameda, de los arquitectos Baixas Del Río, inaugurado a fines de 2008.

La permeabilidad de la unidad diseñada por los arquitectos BVCH es aprovechada en la actualidad como una posibilidad cierta de paso diagonal a través de la manzana, desde la estación de metro hacia las dependencias universitarias y complejos hospitalarios hacia el sur.

Lamentablemente esta vocación conectora de la RSB se ha ido restringiendo por la instalación progresiva de rejas a nivel de suelo y en las pasarelas, limitando el original uso continuo del espacio. Se cierra incluso el perímetro del parque central, reemplazando el libre paso a través de él por acceso puntuales desde ciertas esquinas, distanciándose del original par de circulaciones cruzadas que buscaban el contacto directo con la Alameda y los bordes del conjunto.

El espacio público entre las torres adquiere así un uso indefinido, no llega a conformarse ni como lugar de permanencia ni como lugar establecido de paso, adquiriendo más bien un carácter laberíntico y residual.



**15**  
Acceso clausurado del sistema de circulaciones elevadas entre la torre 3 y el edificio "chapa" poniente del conjunto de BVCH. Vista hacia el sur, fotografía de la autora, enero 2009.





**16**

Remodelación de las placas y pasarelas del fragmento sur de la RSB, por la infiltración de instalaciones del vecino Hospital Clínico de Universidad Católica. Fotografía de la autora, ene.2009.



**17**

Rampa clausurada de acceso a las terrazas elevadas y pasarelas del sector central de la RSB, entre Av. Portugal y las torres 4, 5 y 6 del conjunto. Fotografía de la autora, ene.2009.



## 18

Fragmento realizado del sistema de torres (con su numeración original) y espacios públicos de la Remodelación San Borja (RSB), con las placas comerciales y pasarelas en amarillo y las plazas en rojo. Se concreta el espacio libre del parque central, aunque con escasas referencias al proyecto original, como un núcleo verde que se expande a través de las áreas libres inmediatas; conformando en suma, con los demás espacios públicos de la RSB, un potencial campo libre de circulaciones peatonales que acogen los movimientos del barrio universitario, entre la Casa Central de la Universidad Católica y las Facultades de Arquitectura y Economía de la Universidad de Chile. Elaboración propia, a partir de la planta general del proyecto RSB.

**A** Casa Central, Pontificia Universidad Católica de Chile / **B** Dependencias Universidad de Chile / **C** Edificio UNCTAD / **D** Mutual de Seguridad Carabineros de Chile / **E** Hotel Holiday Inn / **F** Torres residenciales posteriores e independientes de la RSB

LA POSTERGADA PERMEABILIDAD:  
EL EDIFICIO UNCTAD Y EL BARRIO LASTARRIA

Hacia el norte de la estación UC, se desarrolla el tradicional Barrio Lastarria, barrio histórico<sup>36</sup>, que pese a su logrado carácter de enclave cultural interior, inmediato al Parque Forestal y al Cerro Santa Lucía, está fuertemente marcado por la presencia y devenir del edificio de la UNCTAD III sobre la Alameda. Como un triángulo contenido –entre la Alameda, el Cerro Santa Lucía y el Parque Forestal–, el Barrio Lastarria presenta un tejido de calles pequeñas y quebradas, preferentemente peatonales, que entre una edificación continua y de altura media, conecta de manera indirecta los claros bordes que lo definen. Alternando con una serie de edificios históricos y patrimoniales, la presencia de determinados teatros, cines y centros culturales, complementados con cafés, bares, restaurantes, librerías y galerías de arte, definen al barrio como un enclave cultural y de esparcimiento urbano, que por su localización y fácil acceso adquiere un carácter metropolitano.

Conformando el frente del barrio hacia la Alameda, el edificio de la UNCTAD III –originalmente proyectado como un gran umbral transparente y traspasable–, tras el golpe militar de 1973 se ve convertido en un edificio hermético que potencia el efecto de segregación entre ambos lados de la avenida. En marzo de 2006, sin embargo, un incendio destruye gran parte del edificio, y la necesidad de su reconstrucción reflota la urgente necesidad de su recuperación como espacio urbano protagónico; proyecto que abre una vez más la posibilidad de conformación unitaria de la pieza urbana en torno a la estación UC.

36 Se trata de un barrio que inicia su desarrollo a mediados del siglo XIX, en torno a la construcción de la Parroquia de la Vera Cruz (1857), pero que se consolida hacia 1910 tras los trabajos de remodelación del vecino Cerro Santa Lucía, la creación del Parque Forestal y la construcción del Museo Nacional de Bellas Artes, convirtiéndose en lugar de residencia de importantes personajes de la vida política, artística y cultural de la ciudad. Concentra por ello una serie de casas y edificios proyectados por los arquitectos nacionales más renombrados de la primera mitad del s. XX –entre los que se cuentan Duhart, Larraín Bravo, y Kulczewski–, reuniendo un valioso conjunto de monumentos históricos y arquitectura patrimonial. Ver: <<http://www.bariolastarria.com>>



**19**

Trama interior de calles del barrio Lastarria y entorno cultural del edificio UNCTAD III. Elaboración propia.

**A** Cerro Santa Lucía/ **B** Parque Forestal/ **C** Parque Bustamante

**1** Museo Nacional de Bellas Artes/ **2** Plaza Mulato Gil de Castro/ **3** Iglesia de la Veracruz/ **4** Palacio Bruna y sus jardines/ **5** Centro cultural Observatorio Lastarria/  
**6** Centro de Arte Alameda/ **7** Teatro Lastarria/ **8** Cine Arte El Biógrafo/ **9** Teatro ICTUS/ **10** Casa Central Pontificia Universidad Católica de Chile/  
**11** Dependencias Universidad de Chile/ **12** Museo y parque San Borja/ **13** Edificio UNCTAD III.

## Edificio UNCTAD: origen y proyección

El edificio de la UNCTAD se origina en junio de 1971, como una iniciativa de Estado, ante la necesidad de albergar en abril de 1972 la celebración de la UNCTAD III, Tercera Conferencia Mundial de Desarrollo y Comercio de las Naciones Unidas. No se contaba entonces en Santiago con un recinto capaz de acoger de forma unitaria dicho evento, dadas las condiciones y capacidades requeridas; se decide, en consecuencia, construir un edificio especial para la ocasión, pero que pudiera, posteriormente, integrarse a la actividad y vida pública nacional. De esta manera, y debiendo ser proyectado y construido dentro de un exigente plazo de once meses, el edificio de la UNCTAD surge como un proyecto emblemático del Gobierno de la Unidad Popular, destinado a convertirse tras la Conferencia en el “Centro Cultural Metropolitano de Santiago”.

Su construcción es, por tanto, fruto de la convergencia de diversos procesos, sumando a la necesaria premura del proyecto, las variables tanto de la situación social y política del país, como del escenario urbano arquitectónico del momento, que liderado por la reciente formación de CORMU, propiciaba la creación de un cierto tipo de ciudad, ‘inclusiva e integradora’:

*“Los arquitectos del edificio UNCTAD III querían construir la modernidad desde una perspectiva dialéctica con su propia situación específica; eran arquitectos que no podían concebir la construcción sino era como proyectos colectivos, de la comunidad como primer y único fundamento”.*<sup>37</sup>

Se aspiraba a la creación de un edificio símbolo, un hito de la modernidad a nivel nacional e incluso continental. Su diseño y construcción se planifican por primera vez íntegramente a través de la informática, sacando el máximo provecho de la capacidad tecnológica y productiva local<sup>38</sup>, e incidiendo decisivamente en la velocidad con que se concluyeron las obras. El edificio se construye además bajo la premisa del ‘arte incorporado’, contando con la participación de los más destacados artistas nacionales del momento; integrando de forma inédita en Chile valiosas obras de arte como elementos constituyentes de la propia arquitectura.<sup>39</sup>

37 Maulen, 84.

38 Debiendo importarse sólo un 10% de los materiales de la obra. Ver: Maulen, 82.

39 Nemesio Antúnez diseña el recubrimiento de los pasillos conducentes a los comedores con cerámicos de vidrio IZMIR; el escultor Félix Marueda diseña las ventilaciones de las cocinas, presentes hasta hoy; Iván Vial, del grupo D.I. (Diseño Integrado) diseña paneles acústicos; Mario Irrázaval diseña unos bebederos públicos; Juan Egenau diseña las puertas principales. Ver: Maulen, 91.

40 Se trataba de un grupo de arquitectos pertenecientes a una generación que intentaba transformar Latinoamérica en un foco de referencia: formados bajo los principios del constructivismo orgánico, y tomando como ejemplo los planteamientos más radicales de la Bauhaus (Gropius y Meyer), de le Corbusier y del Gatepac de Barcelona, entendían la ciudad como un organismo vivo, de diálogo continuo y colectivo. Ver: Maulen, 84–86.

41 Andrea Hazbún Urrutia, “Centro Metropolitano de las Artes: un nuevo suelo para la UNCTAD. El Patrimonio Moderno de la Arquitectura Chilena: Edificio para la UNCTAD III, 1971–1972”, Tesis de Licenciatura y Título Profesional de Arquitecto, Pont. Univ. Católica de Chile, 2001, 4–6.

42 José Covacevich y otros, “Edificio sede para la UNCTAD III. Centro Cultural Metropolitano de Santiago”, en Revista *AUCA* N° 22 (enero–febrero 1972), 59.

43 Se trataba de terrenos pertenecientes mayoritariamente a CORMU, lo que facilitaba la gestión y construcción inmediata del proyecto, aprovechando incluso la obra ya iniciada de los cimientos de una torre residencial de la RSB, que como condicionante del diseño, y mediante la incorporación de algunas modificaciones, serían adaptados para la construcción de la torre de oficinas del complejo. A diferencia del contemporáneo pero aislado edificio de la CEPAL de Emilio Duhart, se quería crear “un edificio a escala con su función de uso colectivo, de la ciudad y de la remodelación en la cual estaba enclavado”. Ver: Covacevich, 59–60.

44 Covacevich, 59.

45 Destinada entonces, como parte del Seccional RSB, a convertirse en un “Centro Interuniversitario”. Ver: Covacevich, 59.



**20**

Fotografía maqueta original proyecto UNCTAD III, vista de la fachada hacia la Alameda desde la esquina sur-poniente del edificio.

Fuente: Andrea Hazbún U., "Centro Metropolitano de las Artes: un nuevo suelo para la UNCTAD. El Patrimonio Moderno de la Arquitectura Chilena: Edificio para la UNCTAD III, 1971-1972", Tesis de Licenciatura y Título de Arquitectura, Pont. Universidad Católica de Chile, 2001.

El proyecto es gestionado a través de un Comité Técnico Asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores, compuesto en su totalidad por destacados arquitectos, de espíritu vanguardista, vinculados a la vida pública del momento<sup>40</sup>. Este comité define primero el emplazamiento y luego el equipo de arquitectos a cargo del edificio: José Covacevich, Sergio González, Hugo Gaggero, José Medina y Juan Echenique, todos de destacada trayectoria profesional y académica, vinculados a las escuelas de arquitectura de las Universidades Católica y de Chile.<sup>41</sup>

Aprovechando la coyuntura de la fuerza y representatividad del entonces en construcción proyecto de la RSB –que estaba dando *“una nueva fisonomía y escala a la ciudad”*<sup>42</sup>–, se escoge el terreno de 14.500 metros cuadrados que conformaba la parte norte de dicho proyecto, directamente sobre la Alameda, entre las calles Villavicencio y Victorino Lastarria<sup>43</sup>. Este emplazamiento se potenciaba aún más con la futura construcción, colindante bajo la Alameda, de la estación de metro UC, que, en palabras de los propios autores del proyecto, *“mediante una fácil conexión convertiría al edificio en un punto de tránsito y vida permanente, asegurando la expedita afluencia de público a este y comunicándolo subterráneamente al costado sur de la Alameda”*.<sup>44</sup>

Se buscaba con esta ubicación contribuir a la conformación posterior de un complejo mayor, el llamado ‘Centro Cultural de Santiago’, a partir del vínculo programático del nuevo edificio con las instalaciones culturales del entorno: la Casa Central de la Universidad Católica<sup>45</sup> y el proyectado ‘Museo Nacional Parque San Borja’, al lado sur de la Alameda, y el Museo Nacional de Bellas Artes, comunicado a través del Barrio Lastarria, en el parque Forestal. Se aludía de esta manera a la conformación de un enclave cultural de escala metropolitana, coincidente con la pieza urbana que se reconoce en el vértice nororiente del centro de Santiago.

## “Edificio – estación”

Dentro de las premisas de diseño del edificio, determinadas en gran medida por el ajustado plazo de ejecución y los requerimientos específicos de la UNCTAD III<sup>46</sup>, se quiere destacar aquí su voluntad de comunicación integral con el entorno. A través del edificio, se buscaba reforzar los nexos entre la vecina Remodelación San Borja y el Barrio Lastarria, así como el enlace de la futura estación UC con el Parque Forestal. Resaltaba dentro de sus fundamentos la idea de construir un ‘edificio–estación’, formando una sola unidad entre el nuevo complejo y la futura estación de metro, comunicándose, a través de ella, con la sección sur del barrio San Borja. Se aspiraba además a construir un ‘edificio–túnel’, abriendo una nueva y explícita vía de comunicación entre la Alameda y el Parque Forestal, de manera integrada, a través del edificio y el Barrio Lastarria.

El futuro destino como Centro Cultural Metropolitano determinaba a su vez la necesidad de versatilidad del espacio y de presentar múltiples accesos que permitieran luego el uso parcial o simultáneo del edificio. Esto, sumado a lo anterior, y en atención a las condicionantes del terreno, lleva a la proposición de un esquema de placa y torre, siguiendo el modelo de la vecina Remodelación San Borja, y en consonancia también con otros proyectos que anteriormente adoptan esta tipología moderna en el centro de Santiago.<sup>47</sup>

Se define entonces, una gran placa en extensión, el llamado ‘Edificio Conferencia’, pabellón de dos niveles que ocupa la franja de terreno junto a la Alameda y que con 25.700 metros cuadrados de superficie útil va a albergar los programas públicos del complejo. Y una torre posterior de oficinas, el ‘Edificio Secretaría’, de 22 pisos y 15.000 metros cuadrados, cuya ubicación se fija aprovechando los cimientos ya iniciados de una torre residencial de la RSB<sup>48</sup>. Placa y torre se comunican entre sí a través de un puente central de servicio a tres niveles.

El mayor esfuerzo de diseño del conjunto recae sobre la placa frontal, que pese a su voluntad de continuidad con el sistema de placas de la RSB, adquiere una escala mucho más monumental, con 185 metros de largo continuo y una altura equivalente a seis pisos, directamente sobre la Alameda. Esta

## 21

Esquemas de proyecto edificio UNCTAD III. Fuente: José Covacevich y otros, “Edificio sede para UNCTAD III. Centro Cultural Metropolitano de Santiago”, revista AUCA N° 22 (enero-febrero 1972).

**A** EDIFICIO-ESTACION / **B** EDIFICIO-TÚNEL /  
**C** COMPONENTES CONSTRUCTIVOS

46 Que apuntaba a reunir en forma paralela y sucesiva gran cantidad de gente dentro de un mismo recinto, con una gran sala para 2000 personas, dos salas para 500 personas, dos para 250 personas, y otras salas menores, además de múltiples servicios, incluyendo restaurante y cafetería, y espacio de oficinas para 1000 funcionarios.

47 Dentro de estos destacan el Edificio Plaza de Armas, construido en 1955 por los arquitectos E. Duhart, S. Larraín, O. Larraín, J. Larraín y S. Sanfuentes; y el Edificio Arturo Prat, de 1956, también de E. Duhart y S. Larraín.

48 Se trataba de la torre n° 22 de la RSB, cuya estructura para uso residencial se modifica incrementando el número de ascensores del núcleo central y aumentando la superficie útil de cada piso mediante un significativo voladizo perimetral. Debía albergar cuatrocientas oficinas e incluir un helipuerto en su terraza superior. Ver: Covacevich, 60.

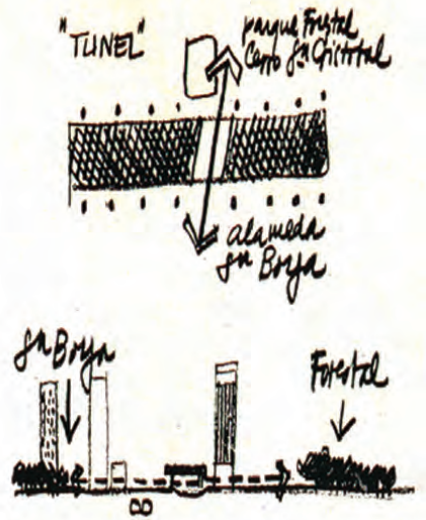
49 Covacevich, 61.



21 A

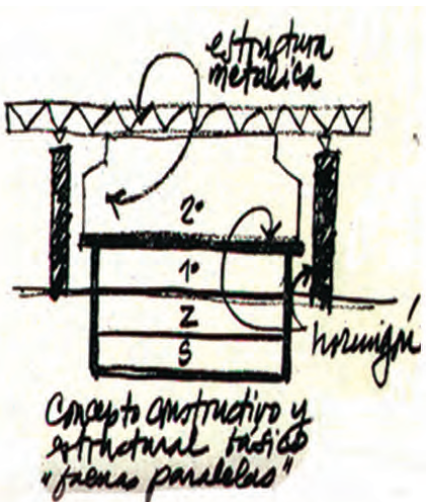
placa se define a partir de dos estructuras independientes: la gran cubierta y la base de salas, a ser ejecutadas en forma paralela. La cubierta, construida en acero estructural prefabricado, y suspendida por una doble hilera de enormes pilares de hormigón armado, unifica el proyecto y construye un pórtico-galería de gran escala y 'dimensión urbana' sobre la vereda de la Alameda.

La base de salas, compuesta por un zócalo de losas de hormigón y un volumen metálico superior (albergando en los pisos superiores los espacios mayores y en los pisos inferiores los servicios y recintos menores), se organizaba procurando la máxima permeabilidad transversal posible. Objetivo que se busca a través de la transparencia de los recintos del primer nivel y la inserción de un gran vacío central, espacio principal de acceso y de interconexión de los distintos niveles y elementos tanto del propio complejo como de este con su entorno. Este vacío, caracterizado por la presencia de la gran escalinata de acceso, aspiraba a conformarse como una plaza pública y espacio significativo sobre la Alameda, en diálogo con las vecinas plazas Poniente y Oriente de la RSB.



21 B

Se concretaba así la imagen del edificio como un umbral de enlaces en tres niveles, permitiendo su traspaso a nivel calle para el contacto entre la Alameda y el posterior Barrio Lastarria, proponiendo un piso noble superior, de acceso a los recintos principales y de dominio visual del entorno conectado, e incorporando de manera explícita el subsuelo de la futura estación de metro como pieza clave del proyecto para la concreción de las continuidades urbanas propuestas:



21 C

*“desde la plaza cubierta de acceso, desde la cual se asciende al nivel de ingreso de las salas principales, se baja además a la estación del tren subterráneo y al pasaje que atraviesa el edificio al Parque Forestal. Dicho pasaje desemboca en un patio hundido que sirve de expansión a su vez a la cafetería y restaurante situados en el subsuelo”.*<sup>49</sup>



## La permeabilidad denegada (y la obstrucción desde la Alameda)

Tras la celebración de la UNCTAD III en abril de 1972 las instalaciones son transferidas al fisco y administradas por el Ministerio de Educación Pública, para ser destinadas a reuniones y congresos nacionales e internacionales y a todo tipo de actividades en beneficio de la cultura popular<sup>50</sup>. El edificio se convierte por un breve período en el esperado Centro Cultural Gabriela Mistral, dependiente de la Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos, destino que se ve interrumpido con el golpe militar que pone fin al Gobierno de Salvador Allende en septiembre de 1973. El edificio es ocupado como sede del nuevo gobierno y sufre un fuerte cambio de rol, pasando de ser un centro permeable e integrador, a constituir una barrera y símbolo de desconexión sobre la Alameda. La imagen del edificio, estandarte de la Unidad Popular, “*adquiere una poderosa carga de extremos (...). Deja de ser del pueblo para pertenecer a jerarquías de mando. Su majestuosidad se vuelve negativa*”.<sup>51</sup>

Bajo el nuevo rol, el edificio se cierra hacia el entorno, reemplazando la transparencia del primer piso por muros opacos de hormigón, clausurando los puentes y pasos peatonales que lo atravesaban y cerrando sus múltiples accesos, denegando la su permeabilidad inicial. La inmediatez del edificio con su gran dimensión sobre la Alameda, ahora como un volumen hermético, se convierte en una grave y sentida agresión para el lugar. En los años sucesivos, y tras múltiples cambios de uso<sup>52</sup>, el edificio se va percibiendo, cada vez más, como una masa que obstruye que como un elemento para la permeabilidad y continuidad del espacio. Imagen original que se recobra en gran medida junto a la recuperación del rol original del complejo, con la re-inauguración del ‘Centro Cultural Gabriela Mistral’, en septiembre de 2010.

En marzo de 2006 el edificio sufre un gran incendio<sup>53</sup> que fuerza la toma de una decisión urgente sobre su destino. Se decide recuperar su rol como centro cultural metropolitano, y en el año 2007 se convoca un concurso privado de arquitectura para su renovación. El objetivo principal era “*generar un gran centro cultural para Chile, acorde a los nuevos estándares internacionales, orientado a la formación, difusión y representación de las artes escénicas, la música y las artes visuales, ..., transformándose en un espacio democrático, de asombro, de interacción social, de conocimiento, de vanguardia, de reflexión y de esparcimiento*”.<sup>54</sup>

50 Destino que se estipula en la Ley n° 17.457. Ver: Maulen, 91.

51 Hazbún, 13.

52 En 1990, tras el término del gobierno militar, el edificio se mantiene como edificio de gobierno, albergando al Ministerio de Defensa y al Centro de Convenciones Diego Portales hasta el año 2001. Fecha en que, como parte de un Plan Maestro de Edificios Públicos del Centro de Santiago, se planifica su reconversión como Centro Cultural Metropolitano, conjuntamente con la localización del Consejo Nacional de la Cultura en la torre del complejo, proceso que sin llegar a concretarse es sorprendido en marzo de 2006 por un incendio que destruye la mitad de la placa del complejo.

53 Incendio ocasionado según expertos por la falta de mantenimiento de las instalaciones en general, y que destruye la cubierta y dependencias superiores de la mitad oriente de la placa.

54 Patricio Montedónico, “Pauta de Evaluación para jurado Concurso Centro Cultural Gabriela Mistral”, Dirección de Arquitectura MOP (Santiago: 2007), 1. Las bases del concurso establecían la necesidad de recuperar la original imagen permeable del edificio, re-conectando las actividades de la Alameda con las del interior del Barrio Lastarria. Se pide mejorar y potenciar la accesibilidad del sector, vinculando peatonalmente la Alameda y el parque Forestal, y conectándose directamente con la estación de metro UC. Se busca que el edificio sea entendido como un gran espacio público, abierto, versátil y flexible; planteando una relación dinámica entre espacios interiores y exteriores. Se quiere valorar al mismo tiempo la trascendencia político-histórica del edificio y su importancia como obra del modernismo, a la vez que alcanzar una propuesta actual y pertinente, que lo transforme en un símbolo Bicentenario y en un “hito urbano de calidad superlativa”. Ver: Montedónico, 1-3.

55 Cristián Fernández Eyzaguirre, “Memoria Centro Cultural Gabriela Mistral. 4 formas de reconstrucción de la trama (memoria urbana)” (2007), *Consejo Nacional de la Cultura*. 2007. Ene. 2008 <<http://www.consejodelacultura.cl/portal/galeria/text/text466.pdf>>

56 Fernández, 1-3.

57 Cristián Fernández señala al respecto, en una entrevista realizada para el diario El Mercurio, y en relación a la plaza interior situada en el sector norte del edificio, que a ésta se podría acceder tanto “desde la estación de metro como desde el interior del barrio, o eventualmente desde la Alameda”, aludiendo a una supuesta conexión directa del edificio con la estación UC, y a través del conjunto a una conexión más directa del metro con el interior del barrio Lastarria. Ver: Daniel Swinburn, “¿Se justifica un nuevo centro cultural? Rostro nuevo para un edificio histórico. Entrevista a Cristián Fernández Eyzaguirre, ganador del concurso del edificio Diego Portales”, *Diario El Mercurio*, Sección Artes y Letras (Santiago, 23 dic. 2007), 3.

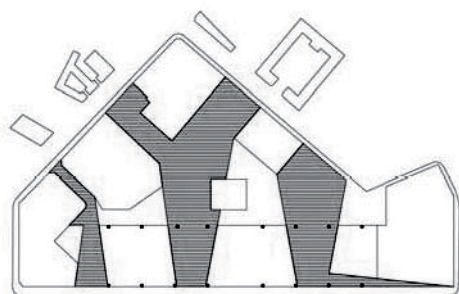


**22**

Cerramiento del edificio UNCTAD tras el golpe militar de 1973, junto a la vereda norte de la Alameda. Fotografía de la autora, 2005.

La propuesta ganadora, del arquitecto Cristián Fernández Eyzaguirre, se explica fundamentalmente a partir de su voluntad de integración con el entorno. Se apunta al trabajo de la manzana por sobre el edificio, rescatando “*tramas escondidas y potenciales, y ordenamientos subyacentes*”<sup>55</sup>, para generar una nueva trama de recorridos y espacios públicos que potencien y consoliden el Barrio Lastarria y el Parque Forestal. Se propone el reemplazo del antiguo ‘edificio volumen’ por un ‘edificio ciudad’, uniendo o continuando recorridos peatonales y espacios existentes, y creando seis nuevas plazas, en los puntos donde el proyecto se encuentra con la ciudad consolidada que lo rodea. El programa se distribuye en volúmenes simples e identificables, conservando la cubierta existente y restituyendo su parte quemada con tecnología actual, acogiendo y sombreando una gran terraza mirador sobre los pisos superiores de los distintos volúmenes. Se propone también la recuperación de las obras de arte del edificio original, pero reubicándolas de acuerdo a una nueva ‘trama escondida’ que avanza sobre el lugar.<sup>56</sup>

Pese a la explícita voluntad de conectar directamente el nuevo edificio con el metro, tanto por parte de los mandantes como del arquitecto ganador<sup>57</sup>, y pese a la inmediata posibilidad de contacto del subsuelo del conjunto con la contigua estación UC, no se observan en los planos de la propuesta intervenciones en este sentido, manteniéndose sus acciones siempre dentro del límite de la propiedad y de la línea de edificación que se define hacia la Alameda.



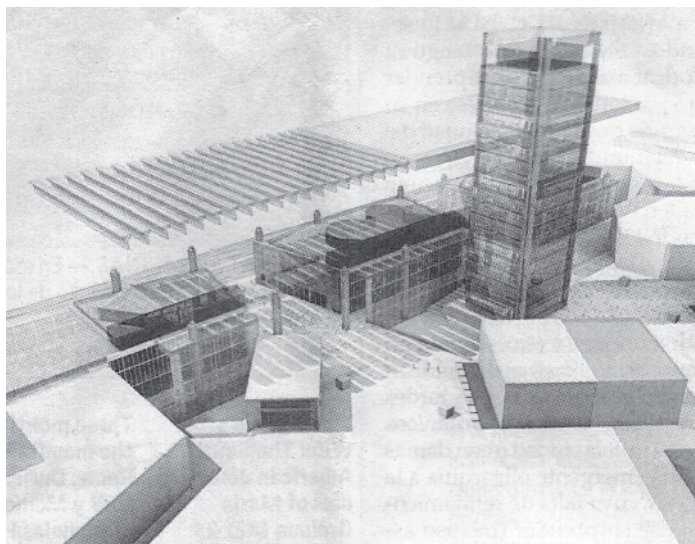
**23**

Nuevo Centro Cultural Gabriela Mistral:  
Esquema de planta del proyecto, indicando los traspasos peatonales desde la Alameda al interior del barrio Lastarria.

Fuente: Cristián Fernández E., “Memoria Centro Cultural Gabriela Mistral, 4 formas de reconstrucción de la trama (memoria) urbana”, 2007, *Consejo Nacional de la Cultura*. 2007. Ene. 2008 <<http://www.consejodela-cultura.cl/portal/galeria/text/text466.pdf>>

**24**

Nuevo Centro Cultural Gabriela Mistral:  
imagen de proyecto, vista desde el norte.  
Fuente: Daniel Swinburn, Entrevista a Cristián Fernández E., *Diario El Mercurio*, Sección Artes y Letras, 23 de diciembre 2007.







La estación se emplaza, de esta manera, a mitad de cuadra (siguiendo el ejemplo de los Smithsons en Berlín), situando su mezanine justo frente a la plazoleta semihundida que presenta la RSB hacia la Alameda, la llamada 'Plaza Poniente' de los arquitectos BVCH. La plazoleta se proyecta y construye antes que la estación –estando ya terminada hacia 1972–, siendo el punto de partida y referencia para fijar el emplazamiento de la estación. Los planos de la estación incorporan de forma excepcional determinados elementos construidos del entorno, haciendo parte de su propia solución de salida, los niveles y escalinata de la Plaza Poniente, accediendo a través de ella tanto a la vereda sur de la Alameda, como hacia el interior de la RSB y el barrio universitario. La arquitectura de muros, vigas y antepechos de hormigón armado, que en el interior de la estación aparece revestida con diferentes motivos cerámicos, se integra a la configuración, también de hormigón armado, de los desniveles y pasarelas de la RSB. Dando cuenta, en conjunto, de la contemporaneidad de ambos proyectos y de las formas arquitectónicas y técnicas constructivas de la época.

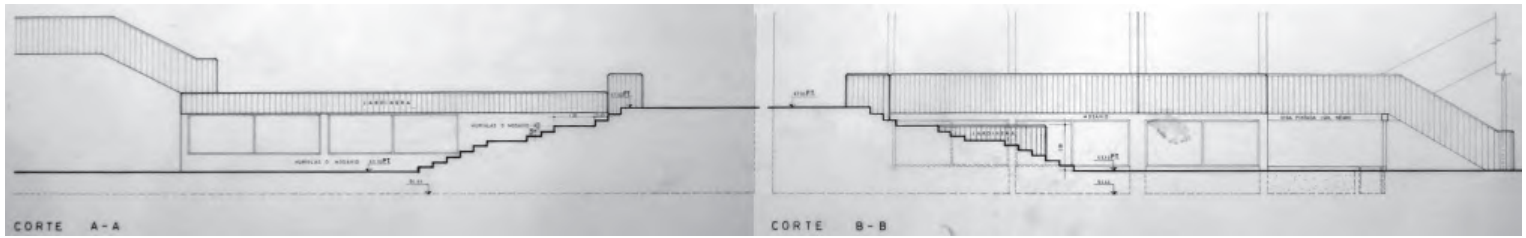
La salida norte, en tanto, pudiendo haber enfrentado directamente el edificio de la UNCTAD, se construye en cambio a través de una galería que avanza hacia el poniente, paralela entre el edificio y la estación, y bordeando los pilares del edificio, tal como se observa en la planta original de construcción de la estación. Sale finalmente a la superficie a través de una pequeña plazoleta, que retranqueada de la vereda, y próxima a la calle Victorino Lastarria, se sitúa contigua –aunque separada por un muro–, de uno de los espacios de conexión tridimensional del edificio UNCTAD. Se trata de la plazoleta de la rampa vehicular que baja a los estacionamientos del nivel –2, en cuyo centro se desarrolla una terraza hundida, como extensión exterior de las salas de conferencias del nivel –1, y a partir de la cual asciende una torre de escaleras que vincula exteriormente los distintos niveles públicos del proyecto. La conexión de la escalinata de salida de la estación UC con esta plazoleta permitiría diversificar y acortar los enlaces del metro con el interior del barrio Lastarria (ver figura 38).

Retomando las ideas iniciales del proyecto UNCTAD, queda abierta la posibilidad de extensión especular de la galería norte de la estación, para avanzar en el sentido contrario –hacia el oriente–, en busca de la plaza central del edificio, y desde ahí producir nuevos traspasos hacia el barrio



**32**

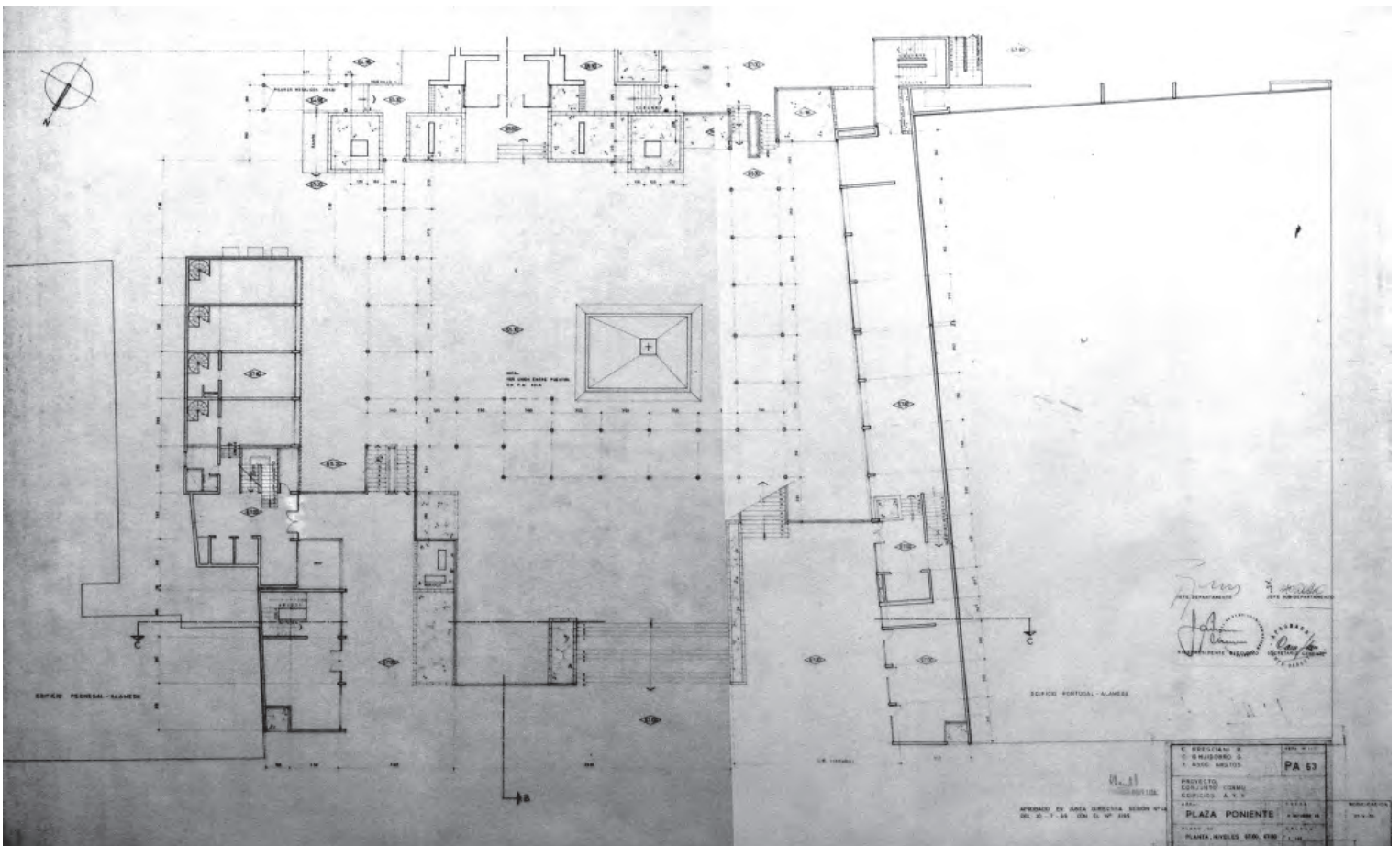
Plaza poniente RSB: salida sur estación UC a través de la escalinata del conjunto BVCH. Fotografía de la autora, septiembre 2005.



**33**

Detalle escalinata Plaza Poniente.

Fuente: Archivo de Originales. FADEU. Pontificia Universidad Católica de Chile: Fondo BVCH, fragmento del Plano PA-104, mayo 1971, escala original 1:50.



**34**

Plaza Poniente: Planta nivel plaza (+65,30) y nivel calle (+67,00).

Fuente: Archivo de Originales. FADEU. Pontificia Universidad Católica de Chile: Fondo BVCH, Plano PA-63, octubre 1969, escala original 1:100.

Lastarria. Se trataría, en suma, de la concreción de una pieza compuesta de espacios colectivos en el subsuelo, integrando la plaza de San Borja, la mesanina de la estación y las plazas hundidas del edificio de la UNCTAD, como oportunidad latente para el enlace del vértice nororiente del centro de Santiago.

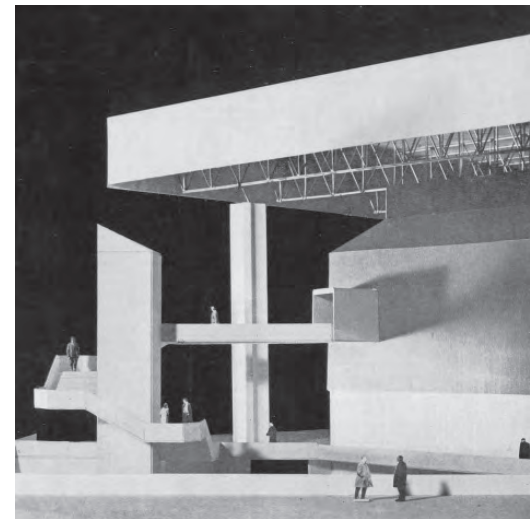
Es en combinación con la plazas hundidas del edificio de la UNCTAD que cobra mayor sentido la plazoleta semihundida de San Borja, recogiendo la idea original de expansión de la Remodelación hacia el lado norte de la Alameda, y conformando a través de la estación la pieza clave de enlace de los circuitos culturales del sector. Permitiendo la continuidad del espacio peatonal desde los centros universitarios del lado sur de la Alameda hasta el Museo de Bellas Artes y el Parque Forestal, a través del tejido de calles del Barrio Lastarria.

#### Confluencias metropolitanas

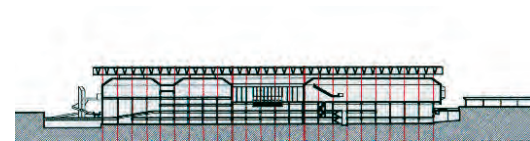
Las posibilidades de la estación de metro UC abren un espacio de pensamiento de las estaciones de metro –de algunas de ellas– como piezas claves del sistema de espacios públicos de la ciudad, a partir de la generación de nuevas confluencias de espacios peatonales. Esta mirada se superpone y complementa con la visión de las estaciones desde su dimensión como pieza infraestructural del sistema de transporte –muchas veces ajena a la estructura y forma de la ciudad circundante–, reconociendo un mayor grado de complejidad en la condición de ‘sistema urbano’ que efectivamente le corresponde al metro en la ciudad.

La estación de metro se reconoce como un posible lugar de intensificación e intercambio de diversos flujos y espacios peatonales, en consonancia, en ciertas ocasiones, incluso con flujos vehiculares en desnivel. El espacio del metro se constituye como un ensanchamiento o extensión del espacio de la calle, que permite la concurrencia de diversos programas, con el privilegio intrínseco de la conexión más eficiente con otras partes remotas de la ciudad.

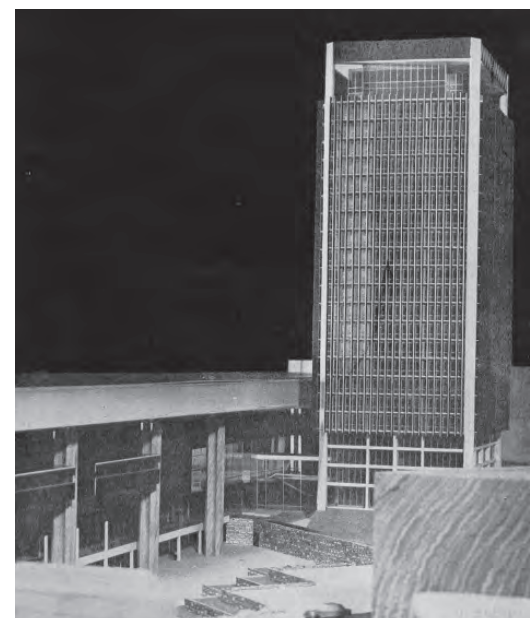
Si bien en la mayoría de los casos la relación entre estación y plazas urbanas se observa más bien tenue o indiferente, resulta interesante, –y una tarea pendiente– considerar la posibilidad de interacción entre estas dos formas

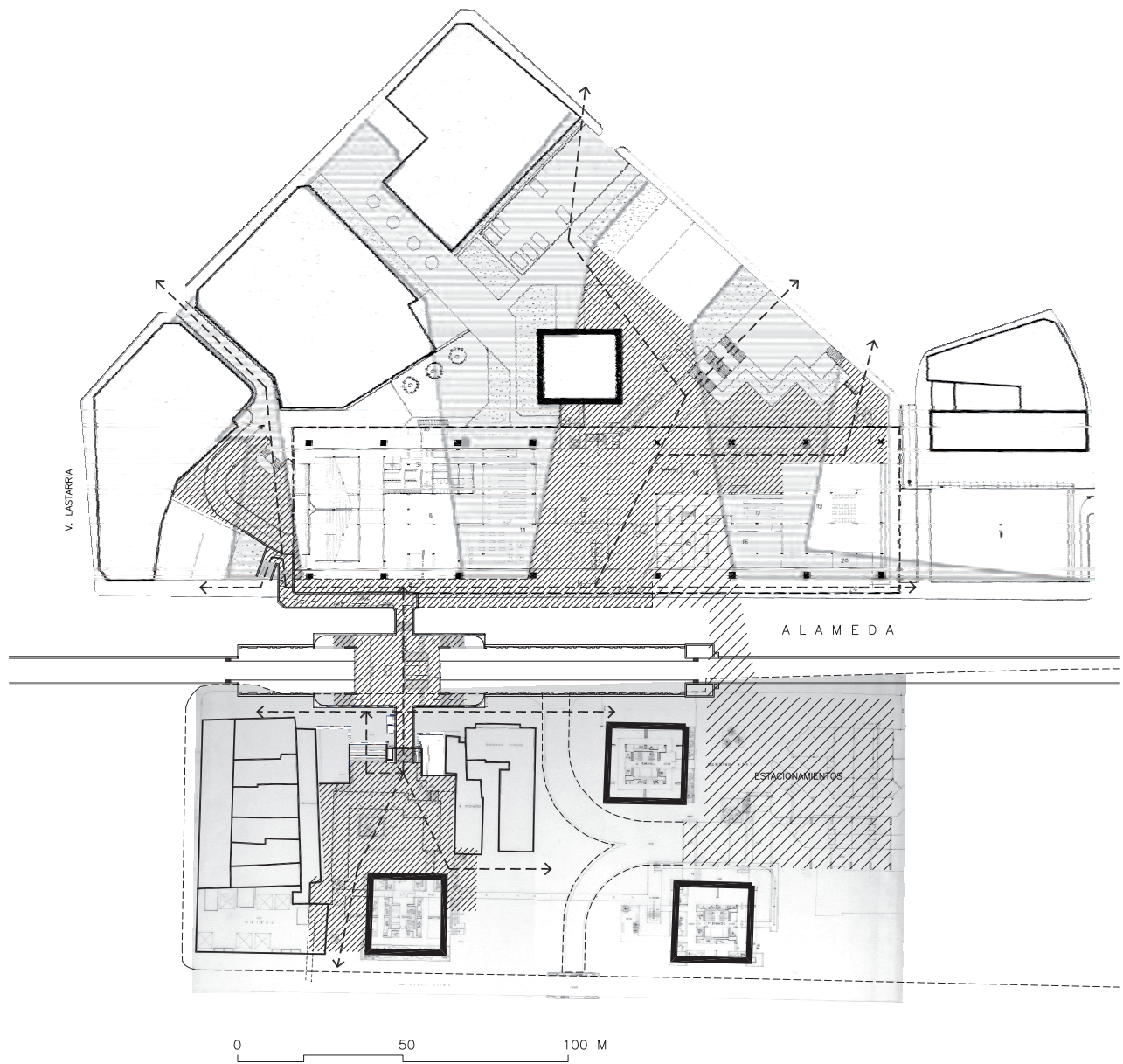


**35**  
Torre de circulaciones verticales exterior, junto a la plazoleta hundida, en el extremo poniente del edificio UNCTAD. Fotografía de la maqueta original del proyecto. En: José Covacevich y otros, “Edificio sede para UNCTAD III. Centro Cultural Metropolitano de Santiago”, revista AUCA N° 22 (ene-feb 1972).



**36**  
Sección longitudinal del edificio UNCTAD, mostrando la plazoleta hundida del extremo poniente, con su torre de circulaciones. En: Andrea Hazbún, “Centro Metropolitano de las Artes: un nuevo suelo para la UNCTAD. El Patrimonio Moderno de la Arquitectura Chilena: Edificio para la UNCTAD III; 1971–1972”, Tesis de Licenciatura y Título de Arquitectura, Pont. Universidad Católica de Chile, 2001.





**38**

Pieza de enlace: la mezzanine de la estación UC como oportunidad de vínculo de los espacios públicos del nivel (-1) a ambos lados de la Alameda, habilitando la conexión con los espacios remodelados del edificio UNCTAD. Se plantea además la posibilidad de conectar con este sistema los estacionamientos bajo la Plaza Oriente de la RSB. Elaboración propia.

**37**

Plaza Norte, en el nivel (-1) en la parte posterior del edificio UNCTAD. En: José Covacevich y otros, "Edificio sede para UNCTAD III. Centro Cultural Metropolitano de Santiago", revista AUCA N° 22 (ene-feb 1972).



de espacio colectivo, que con extensiones semejantes (en torno a los cien metros), se superponen, yuxtaponen o traslapan en determinados puntos notables de la ciudad. La obra de una estación, por su similar dimensión, ofrece una oportunidad cierta de renovación de los espacios públicos centrales, conciliando sus valores particulares con los nuevos flujos y usos urbanos que se imponen.

La estación de metro se adscribe de esta manera a uno de los roles tradicionales del espacio público de las ciudades –la comunicación–, como una pieza que conecta y se integra al espacio peatonal de la calle. Se trata, en el caso particular de la estación UC, de su anexión a un tejido urbano en desnivel, a la concepción de una trama peatonal que busca su continuidad por sobre o por debajo de los flujos vehiculares y del propio metro, tipología urbana moderna que se implanta como sello en el lugar a partir de la construcción de la RSB, pero que se va concretando a través de la suma de diversos proyectos urbanos en el tiempo. Quedando expectante, aún tras los nuevos enlaces del centro Cultural Gabriela Mistral, como potencial pieza de enlace del cuadrante entre ambos lados de la Alameda. Sin duda que la voluntad de enlace de los arquitectos de la RSB con las nuevas posibilidades que el futuro metro proponía fue la semilla de la construcción de esta pieza urbana notable en el tramo oriente de la Alameda en el centro de la ciudad.



**39**

Conexión de los espacios peatonales del norte y sur de la Alameda a través de la pieza de enlace del nivel (-1).  
La mezanine de la estación UC se propone como corazón vinculante del vértice nor-oriental del centro de Santiago.  
Elaboración propia.





**40**

Vista de la pieza UC, desde el cerro Santa Lucía. Fotografía de la autora, enero 2009.