

Barrio Copiapó- Fragmentación y tensión.

Tras los avances de la ciudad hacia un desarrollo, existe una cara diferente y opuesta a lo que estamos acostumbrados a ver en los centros de una metrópolis. Muchos sitios se ven desplazados, en un sentido de consideración, es decir, la ciudad no considera a ciertos barrios y lugares dentro de sí misma y estos lugares se ven afectados por una detención de avances en una vista micro. Estos lugares como el barrio Copiapó se ven a la deriva, corriendo riesgos constantemente, como, a perder su identidad barrial, la invasión de externos y la seguridad dentro de sí mismo, esta seguridad barrial puede verse vulnerada, dado por un desplazamiento por parte de la ciudad que los lleva a periferias tanto dentro como fuera de la ciudad, todo esto genera que la calidad de vida de los habitantes de este barrio se vea afectada.

El barrio Copiapó se encuentra emplazado en el cuadrante entre las calles Avda. Viel, Avda. Manuel Antonio Matta, San Diego y Santa Isabel.

En el recorrido del barrio se pudieron observar distintas instancias que se dan en el sector, tales como un uso ambiguo del barrio, al igual que una clara degradación de la vida barrial y sus construcciones. Puesto que el barrio se ve en una fragmentación de sus componentes (En referencia a los servicios, viviendas, etc.; que se dan al interior del barrio) y la existencia de sectores declarados intervenirlos. Estos quedan a la deriva y se puede observar un deterioro significativo de estas. Cabe mencionar la explosión inmobiliaria de gran escala, que ha estado tomándose el barrio, grandes edificios residenciales irrumpen en la vida barrial, puesto que si observamos, un edificio, el comportamiento social de sus habitantes es independiente y menos sociable con los vecinos tanto del edificio como de las residencias familiares de menor escala (casas) lo que produce una casi nula interacción entre ellos.

En cuanto al uso general del barrio, se encuentran residencias de baja escala, una gran cantidad de centros ferreteros y otros tipos de comercio y construcciones de nuevos edificios residenciales,

Dado que el barrio se encuentra ubicado en medio de ejes principales, como lo son la Avda. Manuel Antonio Matta y Avda. Viel, producen que Copiapó se vea aún más aislado del resto de la ciudad, esto a su vez produce aún más la

degradación del barrio. También cabe mencionar la tensión que se produce en el barrio con el eje 10 de julio, el cual absorbe al barrio, ganando un protagonismo y dando así la espalda a Copiapó. Un caso similar es lo que sucede con el eje San Diego que posee un uso similar a 10 de julio, estos dos ejes representan grandes centros de atracción a público consumidor (por su fuerte y consolidado programa de comercio), pero este público no llega a penetrar dentro del barrio, es así como el barrio posee un hermetismo desde las afueras, es poco perceptible, dado a los fuertes límites que son un centro de atracción.

En la visión del usuario externo al barrio (ejes San Diego/ 10 de julio) no hay más lugares que recorrer, después de los límites del mismo barrio, lo que hace que se cierre y se consolide aún más a sí mismo y no interactúe con su entorno.

En cuanto al barrio en sí, su composición es con escasos sectores recorribles, esto se ve en gran parte por la morfología de sus veredas, las cuales tienen mucha estrechez y poseen obstáculos, como postes de luz a media vereda, esto genera un rechazo por parte del peatón hacia la acción de transitar por dichos lugares o veredas ya que se vuelve una incomodidad en cierto grado. En cuanto a los lugares recreativos existe una ambigua configuración del espacio de zonas verdes y escasos sectores arbolados. Esto deja como consecuencia que muchos sectores sean opacados y utilizados como estacionamientos informales. Existe una presencia de terrenos baldíos, y residencias abandonadas las cuales presentan un importante deterioro, lo cual incrementa un peligro inminente para las personas.

Dada las construcciones en altura y su disposición se genera microclimas en estos sectores, lo que genera permanentes sombras y sectores de permanente asoleamiento, lo que tiene como consecuencia puntos de extremo calor y zonas frías, puntos de humedad permanente y corrientes de aires entre edificios. Esto conlleva a sectores de abandono, dado a la incomodada estancia en estos mismos.

Resumen de la problemática.

En el barrio se percibe una aglomeración automovilística centralizada, dada la extensión perceptual del eje 10 de julio hacia el barrio, existen escasos

espacios públicos configurados que generen estancias y recreación, también la escases de zonas verdes. La fragmentación de espacios se da debido a edificaciones invasoras, centros ferreteros y construcciones en proceso, terrenos baldíos y sectores de abandono por micro atmosfera climática y la prohibición de intervención en sectores. Esto en conclusión genera una escasa y fragmentada relación vecinal.

Posibles soluciones de la problemática barrial.

Debido a estos grandes asoleamientos y humedad, se puede aprovechar la existencia de estos microclimas para generar fuentes de energías renovables, es así como se llevaría a cabo un uso en el sector con paneles solares, aerogeneradores para las iluminarias del sector.

En cuanto a la recreación se puede fomentar una agricultura urbana en sectores de asoleamiento, como posibles puntos verdes dentro del barrio, que pueden desenvolver tanto en casas como en las azoteas de edificios, implementa también la creación de la quinta fachada (provocando la inclusión del habitante al espacio). Esta iniciativa reforzaría los lazos entre vecinos, y promovería que los vecinos puedan aportar de manera optativa insumos, reciclando residuos orgánicos de sus hogares.

En cuanto al reciclaje de neumáticos desechados por los centros ferreteros aledaños, se plantea, la construcción de una sede para los vecinos del barrio (junta de vecinos) junto con un huerto comunitario. Se plantea también un nuevo asfalto para las calles de Copiapó para así mejorar la acústica, se conoce que el asfalto generado a partir de cauchos provenientes de neumáticos, son capaces de absorber el sonido emitido por automóviles, esto provocaría una menor tensión dentro del barrio disminuyendo la contaminación acústica. Otra ventaja del asfalto de caucho es que se disminuiría la explotación de canteras.

Se necesita una integración y apropiación del peatón al espacio público, debido a que en este lugar las veredas son poco transitables, debido a su estrechez, y a que se observa invadido por automóviles (producido por que la

vereda y la calzada se encuentran casi al mismo nivel, lo que hace que el peatón también corra peligro al transitar por dichos lugares). Por lo cual la decisión para revertir este acontecimiento es peatonalizar ciertos ejes dentro del barrio dando así espacios de paseos e interacción vecinal (corredores verdes o plazas lineales), donde también se encontraran áreas verdes configuradas y definidas, también un huerto urbano comunitario, el que se abastecerá de la colección de aguas lluvias almacenadas en estanques en hogares (ciclo del agua), y el reciclaje de desechos orgánicos de cada vivienda. También se verán reciclados los residuos inorgánicos (residuos sólidos) como los neumáticos desechados desde las ferreterías y centros mecánicos que se encuentran dentro del barrio, para la construcción de una sede vecinal/junta de vecinos, y cierres del huerto.

Disminuyendo así una fracción de la emisión de contaminantes.

Mecanismos de acción, estrategia de proyecto. La estrategia a utilizar es la inclusión del peatón al espacio urbano, transformarlo en protagonista de los espacios públicos del barrio, estos se verán ampliados para una mejor acogida del usuario.

El impacto ambiental producido por los automóviles que transitan por el barrio es de carácter negativo, el cual daña y deteriora a nivel barrial. Tiene una intensidad media de daño físico-natural y socioeconómico-cultural, el que causa un efecto directo en la transitoriedad y disfunción del espacio público, este tiene una extensión parcial. El impacto se da a corto plazo el cual afecta principalmente la calidad del aire. Es un impacto reversible ya que el medio alterado puede retornar de forma natural a la situación inicial (esto se puede llevar a cabo si se descentraliza el uso de automóviles en el barrio) generando *resiliencia en un sentido ecológico, [*”termino que se define como la capacidad que tiene un sistema para retornar a las condiciones previas de la perturbación”](#). (Fox y Fox. 1986).

El tipo de impacto es irreversible porque al desaparecer la acción que es la causante no vuelve a la situación inicial, ni siquiera a través de protección ambiental. Para ello se deben aplicar medidas mitigadoras para reducir el daño ambiental, y además aplicar aplicar medidas compensatorias para remediar el impacto que hay.

Es importante compensar las áreas verdes en el barrio dado que por habitante corresponden 0,16 m² de área verde, en relación a la correspondencia per cápita en la región metropolitana que es de 3,4 m² de área verde. Esta escasez de áreas verdes dentro del barrio trae efectos negativos tanto para el mismo barrio como para la ciudad, es decir, existe una gran liberación de CO₂ pero una baja compensación, esto provocaría problemas en la calidad del aire por ende consigo llegan los problemas respiratorios para los habitantes del lugar.

Proyecto

La sede de la junta de vecinos se ubicaría en un terreno sin uso ubicado en la calle Copiapó 1425, este funcionara como centro de reunión vecinal ecológico, el cual dispone de paneles solares que abastecen las necesidades energéticas de este, también posee un centro de reciclaje comunitario, un colector de aguas lluvias para el riego del huerto ubicado en la misma sede, donde los habitantes del barrio pueden contribuir mediante el reciclaje de residuos orgánicos (compost) desde sus viviendas. Cabe mencionar también que se promueven talleres de arte para niños mediante el reciclaje de materiales provenientes de plásticos.

El tramo de la calle Copiapó, desde el Museo Militar hasta la plaza del barrio, dispondrá de un eje peatonalizado, promoviendo así un mayor movimiento peatonal dentro del barrio, también se dispondrá de ciclo vías en dicho sector, esto también está orientado a dejar de lado el uso del automóvil por parte de los residentes.

Existirá una nueva pavimentación de las calles del barrio, dicho pavimento proviene de los neumáticos desechados por los centros de servicio técnico y ferreteros, esto ayudara en la reutilización de residuos sólidos, que sin duda afectan de manera significativa.

Renovación de plaza y terrenos baldíos mediante la plantación de árboles que definirán y configuraran las áreas verdes.

Especies de árboles como el Jacarandá que y el Olmo son buenos absorbentes de CO₂. La implementación de Diez arboles de Jacarandá permiten la absorción del CO₂, emitido por 1.405 vehículos al día y 10 árboles de Olmo absorberían el CO₂ de 1.320 vehículos. Además de ser absorbentes de CO₂, debido a su gran follaje y dimensión, se convierten en buenos productores de sombra, lo que ayudaría en las partes que existe fuerte asoleamiento. Este factor potencia a los lugares, transformándolos en sectores gratos para la estancia y recorrido de las personas.

El generar estos proyectos hará que la habitabilidad y la calidad de vida mejore, “Llevando al extremo este razonamiento, podemos entender que la máxima expresión de la calidad de vida es la que se da en una situación de equilibrio ecológico perfecto, tanto en lo biótico y de entorno, como en lo social, cultural y mitológico. Los elementos se van entendiendo en principio relacionados con las necesidades del individuo, pero que van tomando, cada vez más, un matiz social y comunitario” ([Habitabilidad y calidad de vida](#). Salvador Rueda).El aumentar también el nivel de calidad de vida del barrio hará que los vecinos se interesen mas por el , lo cuiden y ayuden en la mantención , para que perdure a lo largo del tiempo.

Bibliografía-Linkografía

EVALUANDO LOS IMPACTOS AMBIENTALES

http://programaecomar.webs.com/LibroEIA/7_Evaluando_los_impactos_ambientales.pdf

ENERGÍA Y CIUDAD: UN ENFOQUE POSTAMBIENTAL-Armando Páez García

<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-927.htm>

Tratamiento de los residuos sólidos urbanos. Alfonso del Val

<http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/a014.html>

MATERIALES COMPUESTOS PARA LA ARQUITECTURA RECURSOS E IMPACTO AMBIENTAL

<https://onedrive.live.com/?authkey=%21AKqQxKsSb6-ICBI&cid=63BCCE52BC7C6C0E&id=63BCCE52BC7C6C0E%21192686&parId=63BCCE52BC7C6C0E%21113508&o=OneUp>

BENEFICIOS Y APLICACIONES DEL RECICLAJE DE NEUMÁTICOS

<http://www.enbuenasmanos.com/reciclaje-de-neumaticos>

Habitabilidad y calidad de vida. Salvador Rueda

<http://habitat.aq.upm.es/cs/lista.html>

Arquitectura integrada en el medio ambiente. Margarita de Luxán García de Diego.

<http://habitat.aq.upm.es/cs/lista.html>

INTEGRANTES DEL GRUPO

GISSELLE MUÑOZ RIOS

CAMILA MUÑOZ REYNOSO

STEPHANIE OLIVA GONZALEZ