



Corredores urbanos: Estrategia para activar y rehabilitar el Barrio Copiapó.

El barrio Copiapó, ubicado en la comuna de Santiago Centro, entre las calles Vial, Avenida Matta, 10 de Julio y San Diego, presenta una superficie estimada de 286,200 m². Por su ubicación posee un flujo vehicular importante, tanto por la autopista, que es uno de los límites del barrio, y también por contener calles intercomunales importantes, asimismo por ser un eje comercial, que articula, da identidad al barrio y conecta al Barrio con otros barrios de la comuna. Es por esto que el barrio presenta una alta contaminación acústica y ambiental. Otro factor que engloba tanto al barrio, como a la comuna, es la escasa cantidad de áreas verdes, dañando directamente la calidad de vida y la salud de los habitantes.

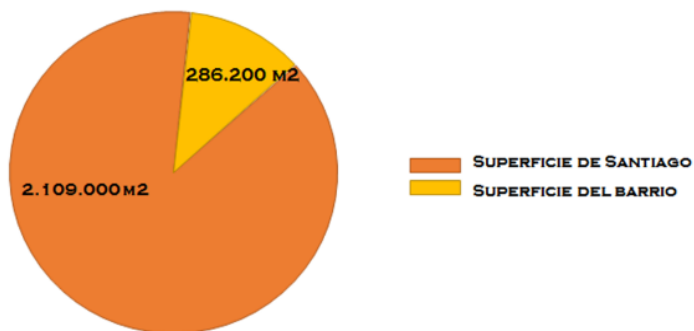
El sector presenta una degradación tanto por el cambio de uso de suelo, como también por la llegada de nuevos habitantes, estos dos factores se dan por el cambio a través del tiempo, siendo primeramente residencial, y luego cambia paulatinamente, lo que conlleva a un aumento significativo en un comercio especializado, que no produce conexión vecinal, un ejemplo de lo anterior, son los múltiples galpones, talleres de vehículos y comercio especializado principalmente para repuestos de automóviles.

Esto se da por la antigüedad del barrio, en los habitantes y en el uso, donde esta condición causa una mala gestión de la comunidad y la poca mantención del espacio público, y privado. Actualmente en el barrio no se contempla una conexión funcional, donde la mayoría de los sectores, se encuentran inactivos, ya sea por su espacialidad, donde los sitios eriazos forman el vacío, y la falta de áreas verdes, que no permiten un tránsito peatonal libre y cómodo para la comunidad. Estos factores son unos de los problemas más notorios en el barrio, y son estos mismos, los que intervienen en la conectividad.

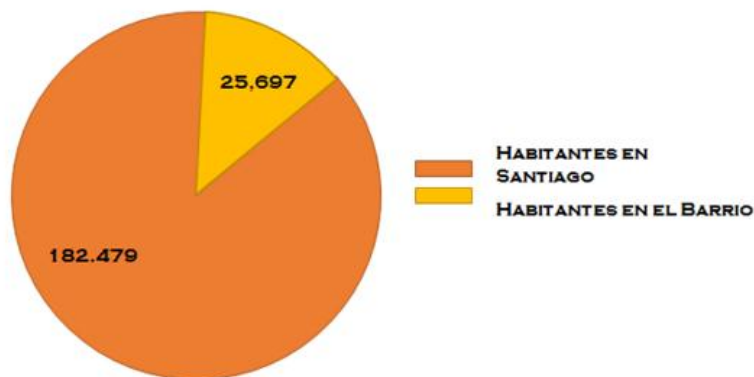
- **Antecedentes:**

A través de la observación que realizamos en el barrio, recopilamos diferentes datos que nos ayudarán a conformar un proyecto que tenga por objetivo mitigar uno o varios de las problemáticas observadas en el sector.

1.-Análisis de áreas verdes por habitante



El primer factor analizado fue la cantidad de áreas verdes que existen en el barrio, teniendo en cuenta en como los árboles favorecen y mejoran el espacio público, de manera de ser un factor importante para disminuir la contaminación.

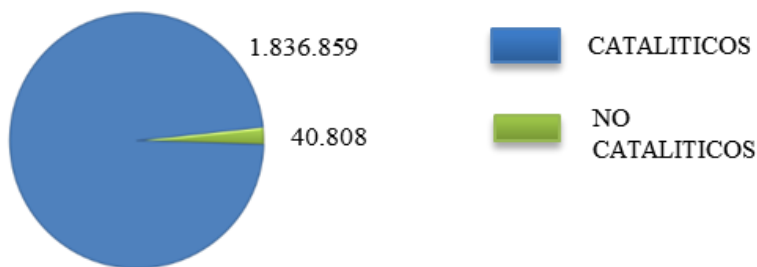


Según datos del número de habitantes del barrio (Ministerio del medio ambiente, 2011), se realizó el cálculo, estimado, de la cantidad de m² que hoy existe en la región metropolitana y en el Barrio Copiapó por habitante. Teniendo el número de habitantes y superficie de Santiago como Comuna, y la superficie del barrio, se logró llegar a una estimación de los m² de áreas verdes del sector, en donde por habitante hay solo 0,16 m².

*Estimativo de la población con relación a la comuna de Santiago centro.

Gracias a este cálculo, nos damos cuenta de que los m² que le corresponden a cada habitante es extremadamente baja, ya que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), debieran existir un total de 9m² por persona, y aun cuando sabemos que, por las condiciones morfológicas y espaciales del sector es muy difícil acercarnos a esta cifra, nuestro proyecto pretende, según las oportunidades que nos entrega el barrio, aumentar la cantidad de m² de área verde por persona, el cual también entregaría múltiples beneficios a la salud y la calidad de vida.

2.-Análisis de ruido emitido



TOTAL DE AUTOS 1.877.667 en la región metropolitana

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS (INE), 2015, ANUARIOS
PARQUE DE VEHICULOS EN CIRCULACION (N°14)

El segundo factor analizado en el sector fue el ruido ambiente, producido por el alto flujo de automóviles particulares y buses del servicio público. Según el ruido emitido observamos, en el mapa, que la mayor concentración de

contaminación acústica está concentrada en la autopista Central y en la Avenida Manuel Antonio Matta. Es este alto flujo vehicular en estas calles lo que genera un borde del barrio y que también va degradando y afectando en el uso de estos espacios y dejándolos exclusivamente para la circulación peatonal y vehicular.

Lo que va de la mano de una alta contaminación acústica es un alto flujo vehicular y por lo tanto una alta emisión de material Particulado (mp) y una alta contaminación atmosférica y ambiental. Las sustancias contaminantes que expulsa el transporte, tanto público como privado, son el CO, NOx y el HC las que se denominan (MP), las cuales provocan enfermedades como Cáncer de pulmón, neumonía, bronquitis crónica, asma y enfermedades cardiovasculares.

3.-Comparación entre sitios eriazos y áreas verdes

El tercer factor analizado es la cantidad, considerable, de sitios eriazos o en estado de deterioro avanzado que hay en el sector, que fomenta el estado de deterioro y de desvinculación por parte de los residentes con el territorio, considerados, por ellos, un foco de delincuencia en el sector.

Es por esto que, desde nuestro punto de vista los sitios eriazos presentan una fuente de diversas oportunidades para intervenir, ya que estos son puntos muertos del barrio los cuales podrían ser nuevos puntos de encuentro y área verde que ayudarían a combatir la contaminación y a mejorar la calidad de vida de los habitantes del barrio.

- **Intervención en el Barrio**

Rol del barrio	Deterioro	Social
Intervención de territorio	Intervención integral	Intervención en personas
<p>Optimizar Calidad de los Servicios</p> <p>Conservación del Patrimonio Urbano y Arquitectónico</p> <p>Revitalización de Circuitos peatonales</p> <p>Consolidar lugares de permanencia</p>	<p>Rehabilitación de sitios eriazos y Pasajes Vulnerables</p> <p>Mejoramiento de Espacios públicos y privados</p> <p>Incorporar áreas verdes</p> <p>Reciclar materiales</p> <p>Conexión estratégica para activar el barrio</p>	<p>Preservar la Identidad Barrial</p> <p>Elevar la Calidad de Vida Urbano Ambiental (<i>contaminación</i>)</p> <p>Potenciar las juntas vecinales</p> <p>Compatibilizar Usos de Suelo Residenciales y Productivos</p>

Frente a los factores que se encontraron, que son carencias o complementos y sucesos que ocurren en el sector, se entendió el barrio, como un sistema, que considera la oportunidad de la intervención del territorio, de manera de optimizar la calidad de los servicios existentes, como el comercio existente y las juntas vecinales, en tanto, a su vez conservar el patrimonio urbano y arquitectónico del barrio, teniendo siempre presente la identidad del barrio y sus habitantes. Junto con la revitalización de los circuitos peatonales, para una mayor seguridad del habitante, y por último consolidar lugares de permanencia, que consoliden una correcta conectividad del barrio, respecto a la comunidad y a la espacialidad.

Como una intervención más bien integral, se formuló el deterioro físico del barrio, empezando por la incorporación de áreas verdes, y la rehabilitación de sitios eriazos, mejorando principalmente los espacios públicos del barrio, por ejemplo la plaza existente. Así mismo como opción, reciclar los materiales que se presentan como residuos en el sector, entre algunos que podemos mencionar sería la madera y los neumáticos.

En el aspecto social del barrio, la intervención se considera bajo una gestión educacional en la comunidad, que se aproxima al cuidado, organización y mantención de su entorno, potenciando directamente las juntas vecinales y tener presente la vinculación de estas mismas, con todo el espacio que se presenta en el barrio, y a su vez, compatibilizado el uso de suelos.

- **Corredores Urbanos**



En base a las características existentes del barrio, frente a todas las problemáticas que reconocimos y la manera de comprender la ejecución del sector, la propuesta empleada para un mejoramiento del espacio público- privado, un fortalecimiento de los lugares de permanencia, una manera de potenciar la identidad, conectividad y calidad de vida, se resuelve en **corredores urbanos** dentro del barrio, que son espacios estratégicos que desarrollan implantación en zonas inactivas del sector.

Primero tomando en cuenta los sitios eriazos presentes, se considera establecer pequeños sitios de permanencia, que se caracterizan como plazas, luego se toma en cuenta la poca actividad presente en las veredas, y el constante patrón de veredas angostas y sin áreas verdes. Por último se emplean las juntas vecinales, como parte de esta conexión, donde se vinculan espacialmente con los corredores y también con la funcionalidad que logrará la comunidad, con el cambio de actividad, dinamismo y activación de las zonas elegidas.

De todos los sitios eriazos que establecimos, se eligieron los que tenían una posibilidad de establecer conexión con el resto, formando diversas relaciones para toda la comunidad, como juegos infantiles, bancas, zonas donde no llega mucho el ruido, etc.

También se consideró la plaza existente entre las calles Copiapó y Nataniel Cox, donde actualmente posee una escasez de áreas verdes, sin embargo se encuentra activa, y es un nodo importante dentro del barrio.

A su vez, la unión son las áreas verdes, que van consolidando el camino de transición de espacio a otro, logra que sea más seguro y cómodo para la comunidad, abarcando huertos urbanos, donde la misma comunidad sea capaz de mantener y cuidar estos elementos, incentivando a la participación. Y técnicas de reciclaje para este mismo propósito, que abarca materiales como la madera y los neumáticos, que actualmente son residuos que se encuentran en los mismos sitios eriazos.

Las calles elegidas se establecieron de acuerdo a la poca actividad que se presentaba, y respecto a las dimensiones o a la magnitud peatonal y vehicular, para consolidar y establecer soluciones dirigidas a la contaminación que trae este sistema de flujos, donde varía de acuerdo a las calles, el día y la hora.

Se considera en la conexión, las juntas vecinales, entendiéndose como parte de la identidad del barrio, y centros de organización de esta nueva conexión, donde las actividades que se presentan en estos centros, se puede expandir hacia los corredores. Cumpliendo así, un rol importante dentro de la comunidad, empezando por estos espacios ya consolidados, una gestión educacional, para hacer a los habitantes partícipes del proyecto, y a su vez que mantengan y cuiden los espacios públicos, entiendo los residuos, como una oportunidad de contribuir al barrio, por medio del reciclaje y por tanto, bajar a niveles considerables el impacto ambiental presente en el barrio.



• Conclusión

A través del estudio que realizamos del barrio, concluimos que es de vital importancia preservar la identidad del barrio ya que de esta forma, los habitantes mantienen una apropiación de su espacio y por lo tanto, lo cuidan de mejor manera.

También para un correcto funcionamiento del proyecto, potenciamos la idea de las juntas vecinales, para que exista una mejor organización y a la vez un vínculo entre todos los vecinos y de esta forma, educar y concientizar a la comunidad sobre el proyecto y el valor sustentable que este posee.

Observamos que el problema que se presentaba en el barrio, eran los sitios de deterioro y eriazos, y es aquí donde notamos la oportunidad para emplear todos los factores que provocan una problemática en el barrio, donde de esta forma, se creara un proyecto que fuera capaz de solucionar en gran medida todos estos problemas.

Así mismo, fue como llegamos al resultado de corredores urbanos, los cuales eran capaz de rehabilitar estos lugares abandonados y deteriorados, de igual manera ordenarlos de tal forma, que vincularan a la comunidad y al espacio público, a través de áreas verdes que consolidaran lugares de permanencia y potenciaran la identidad, conectividad y calidad de vida de los habitantes. Donde estas mismas incluyen plazoletas y huertos urbanos, donde la comunidad se podrá integrar, participar y disfrutar del proyecto.

La proyección del proyecto la dividimos en dos, a largo y corto plazo, debido que hay ciertas etapas que demoran más que otras, en este caso conformar a la comunidad es un proceso más lento, debido que la vinculación entre vecinos y la preocupación y educación sobre el cuidado de los lugares que se van intervenir, y del mismo modo, que son para el uso de estos mismos, muchas veces es más difícil, ya que las personas no siempre le toman importancia desde un inicio y demoran en consolidar la idea de sustentabilidad, pero que claramente, con una gestión educacional a largo plazo, podría configurarse logrando lo que se espera del proyecto al 100%.

Y a más a corto plazo definimos la ejecución del proyecto, ya que al ser corredores de áreas verdes es solo gestionar el proyecto, y comenzar a trabajar y limpiar estos lugares, para que se establezcan como puntos de permanencia y conexión.

Donde se entendieron los principales factores que engloban el impacto ambiental en el barrio Copiapó, y con un proyecto económico y ecológico, se podría optimizar a corto plazo, una solución para este mismo, e ir desarrollando elementos que lo beneficien con el tiempo.

Bibliografía

- Ministerio Del Medio Ambiente, 2011, **Informe del Estado del Medio Ambiente 2011**, Capitulo 1 y 6, Santiago de Chile. Recuperado de <http://www.mma.gob.cl/1304/w3-article-52016.html>
- http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/health_impacts/es/
- <http://www.subdere.cl/divisi%C3%B3n-administrativa-de-chile/gobierno-regional-metropolitano-de-santiago/provincia-de-santiago/s>
- <http://www.miparque.cl/la-gran-diferencia-de-m2-de-areas-verde-por-persona-en-latinoamerica/>
- <http://www.ceadechile.cl/articulos/norma-emisiones.asp>
- <https://sjnavarro.files.wordpress.com/2008/08/analisis-de-flujo-vehicular-cal-y-mayor.pdf>
- http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/health_impacts/es/