

CHALLENGES OF DENSIFICATION IN 9X18 NEIGHBORHOODS

DESAFÍOS DE LA DENSIFICACIÓN EN BARRIOS 9X18

María José Castillo & Sebastián Gray

Escuela de Arquitectura | Pontificia Universidad Católica de Chile

Abstract

The extension of Santiago's metro line towards pericentral neighbourhoods of social housing in 9x18 lots entails a process of densification and gentrification with the challenge of planning urban regeneration with territorial equity and social integration principles. This requires private/public management and investment at national, district and neighborhood scale, that approaches to the neighborhood improvement with maximum standards and high-quality densification that guarantee the permanence of current residents. In this chapter, measures for the development of public space and sustainable mobility are proposed, as well for the rehabilitation and construction of housing for homeowners, extended-households and new residents.

KEYWORDS

Transportation infrastructure, quality densification, urban regeneration, neighborhood management, gentrification.

Resumen

La extensión del Metro de Santiago hacia barrios pericéntricos de vivienda social en lotes de 9 x 18 supone procesos de densificación y gentrificación, con el desafío de planificar la regeneración urbana con principios de equidad territorial e integración social. Esto requiere gestión e inversión pública y privada, de escala nacional, comunal y barrial, que aborde el mejoramiento con máximos estándares y una densificación con calidad que asegure la permanencia de la población residente. En este capítulo se proponen medidas para el desarrollo de los espacios públicos y la movilidad sustentable; y para la rehabilitación y construcción de vivienda para propietarios, allegados y nuevos residentes.

PALABRAS CLAVES

Infraestructura de transporte, densificación con calidad, regeneración urbana, gestión vecinal, gentrificación.

The announcement of new subway lines reaching areas that were urbanized half a century ago for social housing, typically in lots of 9x18 m and with single-family homes, opens the debate on the processes of densification, speculation and gentrification to which these neighborhoods would become exposed.

The new Line 7 of the Santiago subway would connect, for the first time, communities of the north-west, such as Renca and Cerro Navia, to the city network. We have recorded 5,403 9x18 lots in 143 ha in Renca and 17,696 lots in 430 ha in Cerro Navia (Vergara and Palmer, 1990).

In these neighborhoods, a large part of the built area is due to the efforts of its inhabitants. Over time, they have also accommodated, as long-term live-ins, extended family members who have not wished to migrate to the far-off periphery. Thus, they have formed family communities within the lots. Over the years, inhabitants have also acquired the technical and managerial skills to not only self-build their own dwellings, but to urbanize, densify and improve their neighborhoods (Castillo, 2013).

Ensuring good quality public transport in historically neglected areas improves the lives of its residents regarding accessibility. However, it also places urgency on the regeneration of these neighborhoods to incorporate urban standards, development of public spaces and a sustainable mobility expressed in improvements for pedestrians and bicycle users as a complement to public transport (De Manuel and López Medina, 2017). Additionally, this new infrastructure will increase the pressure to densify the land, opening opportunities for those seeking good housing and imposing a challenge for the community. Densification should not cause displacement of the original owners; it should improve their living conditions and at the same time allow for the settlement of their extended households (Castillo, 2004, Díaz Parra, 2016). Therefore, efforts must be made to tackle the likely gentrification that would occur with the valorization of the surroundings and the speculation of the land market as a result of State intervention in transport infrastructure.

In the case of the 9x18 lots, it is essential to incorporate inhabitants/owners and their live-in extended families who have proclaimed “here we grew up, here we were born and here we want to stay” as agents in a process of urban regeneration based on self-management; a process which improves living conditions and meets the demands that currently exists in these neighborhoods due to overcrowding conditions (Castillo, 2013). Another mechanism to prevent gentrification is the formalization of cooperatives or collaborative housing based on the communities of families that already exist in the 9x18 lots (Rosa Jiménez et al., 2016). Collective ownership can be a good alternative. It generates communities within the lots, whether merged or not. Residents themselves have proposed mutual-aid cooperatives under collective co-ownership, granting the use of dwellings as an alternative to cope

El anuncio de nuevas líneas del ferrocarril metropolitano hacia zonas urbanizadas hace medio siglo para la vivienda social, típicamente en lotes de 9x18 m y con viviendas unifamiliares, abre el debate sobre los procesos de densificación, especulación y gentrificación a los que quedarían expuestos dichos barrios.

La nueva línea 7 del metro de Santiago uniría por primera vez las comunas del norponiente, como Renca y Cerro Navia, a la red de la ciudad. Se han catastrado 5.403 lotes 9x18 en 143 ha en la primera comuna, y 17.696 lotes en 430 ha en la segunda (Vergara y Palmer, 1990).

En estas poblaciones, gran parte de la superficie construida es obra de los propios habitantes, quienes han acogido además, como allegados a lo largo del tiempo, a las familias de sus hijos que no han querido emigrar a la periferia más lejana, constituyendo así comunidades familiares al interior de los lotes. También a lo largo de los años, los pobladores han adquirido las competencias técnicas y de gestión no solo para autoconstruir sus viviendas, sino que para urbanizar, densificar y mejorar sus barrios (Castillo, 2013).

Asegurar transporte público de calidad en zonas históricamente postergadas mejora la vida de sus residentes con respecto a la accesibilidad, pero coloca urgencia a la regeneración de estos barrios para incorporar estándares urbanos, desarrollo de los espacios públicos y de una movilidad sustentable expresada en mejoras peatonales y ciclistas complementarias al transporte público (De Manuel y López Medina, 2017). Además, la presión por densificar el suelo que provocará esta nueva infraestructura de transporte y movilidad, que abre oportunidades para quienes buscan buena vivienda, supone el desafío de que el nuevo poblamiento se lleve a cabo sin el desplazamiento de los propietarios originales y con mejoras en sus condiciones de habitabilidad, y a la vez con la radicación de sus allegados (Castillo, 2004; Díaz Parra, 2016). Por lo tanto, hay que hacer frente a la gentrificación que podría producirse con la valorización del entorno y la consecuente especulación del mercado de suelo producto de la intervención estatal en infraestructura de transporte.

En el caso de los lotes 9x18, es imprescindible incorporar a los habitantes/propietarios y allegados que han proclamado «aquí crecimos, aquí nacimos y aquí nos queremos quedar» como gestores en un proceso de regeneración urbana basado en la autogestión, que mejore las condiciones de habitabilidad y también acoja la demanda que existe actualmente en dichos barrios a causa del hacinamiento (Castillo, 2013). Otro mecanismo para poner freno a la gentrificación, es la formalización de cooperativas o viviendas colaborativas a partir de las comunidades familiares que ya existen en los lotes 9x18 (Rosa Jiménez et al., 2016). La propiedad colectiva, que genera comunidades al interior de lotes, fusionados o no, puede ser una buena alternativa. Los mismos pobladores han planteado las cooperativas de ayuda mutua en régimen de copropiedad colectiva, con cesión de uso de las viviendas, como una alternativa

with the displacement to the outskirts and the settlement of live-ins in their same districts of origin.

The most urgent and complex challenge is to update codes and legal instruments to conduct a process of qualitative densification that respects and values the built heritage of 9 x 18 neighborhoods. In these neighborhoods, spontaneous densification already exists. It is achieved through horizontal and vertical extensions within each lot, increasing built areas but impoverishing the conditions of habitability and security. Typical street profiles have been altered by building on front setbacks -including informal commerce- and by the massification of the automobile and its parking. However, this type of city retains characteristic features and community relationships as a result of the urban layout and property subdivision (Vergara and Palmer, 1995).

For decades, the densification process has been conceived as a blind process that abides to the rules of the market in a clean-up replacement policy. It now seems necessary to explore the landscape and cultural potential of a densification process conceived from the existing property unit and its multiples, as well as the associative capacity of current owners to set up real estate micro-enterprises. It is necessary to redefine public and private real estate management: regeneration programs and new housing programs with high standards, social integration housing that considers subsidized access for both homeownership and rental models.

In a long-term perspective, there is an opportunity to make these neighborhoods equitable urban territories. These pericentral sectors were built under norms that promoted urban conditions of lower standards than the rest of the city, which enjoyed the benefits of the DFL 2 decree of 1959 and the special regulations for social housing of 1984. Because in these neighborhoods urbanization was incomplete, today it is necessary to invest decisively in public space and facilities through public investment. Moreover, it is also necessary to include mechanisms for the capture of surplus value generated by public investment in infrastructure. It is the right time to redefine street profiles that incorporate pedestrians, cyclists, better trees, etc. Integrated strategic planning must be done, ensuring that in 20 or 30 years these neighborhoods will be well integrated into the rest of the city.

The regeneration of 9 x 18 neighborhoods into equitable and sustainable urban territories will not be possible without starting from the socio-spatial reality and capacity already within them, nor without contemplating a legal and regulatory framework on qualitative densification, design of public space and property ownership.

para hacer frente al desplazamiento a las periferias y a la radicación de los allegados en las comunas de origen.

El desafío más urgente y complejo es la actualización de instrumentos normativos y legales para conducir un proceso de densificación cualitativa que respete y ponga en valor el patrimonio construido de los barrios 9 x 18. En estos barrios, ya existe una forma de densificación espontánea lograda mediante ampliaciones horizontales y verticales al interior de cada lote, aumentando la superficie útil pero empobreciendo las condiciones de habitabilidad y seguridad. Los perfiles típicos de calles y pasajes se han visto alterados por la construcción en antejardines, incluyendo comercio informal, y por la masificación del automóvil y su estacionamiento. Sin embargo, es un tipo de ciudad que conserva una fisonomía y relaciones comunitarias características, fruto del trazado vial y de la subdivisión predial (Vergara y Palmer, 1995).

En lugar de pensar en un proceso de densificación entregado ciegamente a las reglas del mercado en una política de reemplazo a tabla rasa, como se ha hecho por décadas, parece necesario explorar el potencial paisajístico y cultural de un proceso de densificación concebido a partir de la unidad predial existente y sus múltiplos, así como de la capacidad de asociatividad de actuales propietarios para constituir microemprendimientos inmobiliarios. Se necesita redefinir la gestión inmobiliaria pública y privada: programas de regeneración y vivienda nueva con estándares altos, vivienda de integración social que considere acceso subsidiado tanto para la propiedad como para el arriendo.

En una visión de largo plazo, surge la oportunidad de hacer de estos barrios territorios urbanos equitativos. Estos sectores pericentrales se construyeron bajo normas que fomentaron condiciones urbanas de más bajos estándares que el resto de la ciudad, que gozaba del DFL 2 de 1959 y de la normativa especial para la vivienda social de 1984. Como en estos barrios la urbanización quedó incompleta, hoy es necesario invertir decididamente en equipamiento y espacio público de calidad (tal como el nuevo Hospital Félix Bulnes en Cerro Navia, próximo a la nueva línea 7 del Metro) mediante inversión pública, incluyendo mecanismos de recuperación de la plusvalía que genera la inversión pública en infraestructura. Es el momento adecuado para redefinir perfiles de calles y pasajes que incorporen a peatones, ciclistas, mejor arborización, etc. Se debe hacer una planificación estratégica integrada, que asegure que en 20 o 30 años estos barrios estarán bien integrados al resto de la ciudad.

No será posible abordar la regeneración de los barrios 9 x 18, para transformarlos en territorios equitativos y sostenibles de la ciudad, sin desarrollarlos a partir de la realidad socio espacial y a la capacidad ya instalada en los barrios, y sin contemplar un marco legal y normativo sobre densificación cualitativa, diseño de espacio público y tenencia de la propiedad.

REFERENCES / REFERENCIAS

- Castillo María José (2004). "Renovación de las poblaciones mediante la radicación de allegados: una alternativa a la expansión de Santiago de Chile", *Informes de la Construcción* Vol. 56 N° 491: OTRAS REALIDADES, OTRAS CONSTRUCCIONES, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España, mayo-junio, p. 7-17.
- Castillo María José (2012). "Gestión y autogestión de los pobladores, potencial de innovación para la política habitacional", en FUNDACIÓN SUPERACIÓN DE LA POBREZA (2012). Tesis País 2011: Piensa un país sin pobreza, Santiago, p. 36-67.
- Castillo María José (2013). "Producción y gestión habitacional de los pobladores. Articulación con la política de vivienda y barrio. Trayectoria y problemática actual", tesis doctoral Universidad Politécnica de Madrid.
- De Manuel Jerez, Esteban y López Medina, José María (2017). "Dinamizar la regeneración urbana desde la escala barrial: aprendizajes y transferencias del proyecto Barrios en Transición", *Ciudades* N° 20, p. 21-44.
- Díaz Parra Ibán (2016). "Política urbana y cambios sociodemográficos en el centro urbano de la Ciudad de México. ¿Gentrificación o reasentamiento?", *Territorios* N° 35, p. 127-148.
- Rosa Jiménez Carlos [et al.] (2016). "Cooperativas Vecinales. Una aproximación a la gestión colaborativa en rehabilitación y conservación de barriadas", *WPS Review International on Sustainable Housing and Urban Renewal (RI-SHUR)*, Vol.1 N° 3, p. 7-21.
- Vergara Francisco, Palmer Montserrat (1990). "El Lote 9 x 18 en la encrucijada habitacional de hoy", Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, Pontificia Universidad Católica de Chile, Editorial Universitaria, Santiago, Chile.
- Vergara Francisco, Palmer Montserrat (1995). "Santiago y sus periferias populares. El Lote 9x18m. y el trabajo inconcluso de sus barrios"; en Bannen Pedro (Ed.) (1995). Santiago de Chile: Quince escritos y cien imágenes, Ediciones ARQ, Santiago, Chile, p. 139-147.