

# Latin American Wastelands.

## The case of 27/F Parking Lots in the Central Valley of Chile

**Felipe Mino**

Università IUAV, Venezia  
fhminocornejo@iuav.it

Received: March 2023 / Accepted: July 2023 | © 2023 Author(s).  
This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.  
DOI: 10.36253/contest-14295

**keywords**

parking Lots, earthquake, Central Valley of Chile, wastelands, on rewriting of the city, Latin America

### Introducción

“Áreas urbanas, edificios y espacios abiertos están sujetos a ciclos de alta y baja utilización, durante los cuales existen momentos de transición, incertidumbre e inmovilidad” (Inti et al., 2014, p.38). Desastres naturales, factores económicos, cambios políticos, entre otros, muchas veces portan parte del *build environment* en declive cuantitativo y cualitativo a un *gap* temporal de incerteza entre viejo y posible nuevo destino de uso los cuales, dentro de las diversas posibilidades espaciales

eventualmente toman la forma de *wastelands* en “condición expectante... como ausencia, pero también como promesas, como espacios de lo posible” (Sola-Morales, 1995. p.126). Este fenómeno ha llevado a los diversos actores – públicos y privados –, a repensar y muchas veces remeter en función este tipo de lugares generando una rescritura de la ciudad y el territorio a partir de procesos de “reparación sobre sí misma, como

*The article Latin American Wastelands: The case of 27/F Parking Lots in the Central Valley of Chile, is presented as a historical, urban and spatial review of a particular practice of rewriting the city present in the specific territory of the Chilean Central Valley which –after the 2010 earthquake, based on a series of legal interpretations and market opportunities– begun to regenerate and put back into function a series of wastelands that due to the natural disaster concluded a life cycle within the historic centers of the main cities in the area.*

# Latin American Wastelands.

## The case of 27/F Parking Lots in the Central Valley of Chile

**Felipe Mino**

Università IUAV, Venezia  
fhminocornejo@iuav.it

Received: March 2023 / Accepted: July 2023 | © 2023 Author(s).  
This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.  
DOI: 10.36253/contest-14295

**keywords**

parking Lots, earthquake, Central Valley of Chile, wastelands, on rewriting of the city, Latin America

### Introducción

“Áreas urbanas, edificios y espacios abiertos están sujetos a ciclos de alta y baja utilización, durante los cuales existen momentos de transición, incertidumbre e inmovilidad” (Inti et al., 2014, p.38). Desastres naturales, factores económicos, cambios políticos, entre otros, muchas veces portan parte del *build environment* en declive cuantitativo y cualitativo a un *gap* temporal de incerteza entre viejo y posible nuevo destino de uso los cuales, dentro de las diversas posibilidades espaciales

eventualmente toman la forma de *wastelands* en “condición expectante... como ausencia, pero también como promesas, como espacios de lo posible” (Sola-Morales, 1995. p.126). Este fenómeno ha llevado a los diversos actores – públicos y privados –, a repensar y muchas veces remeter en función este tipo de lugares generando una rescritura de la ciudad y el territorio a partir de procesos de “reparación sobre sí misma, como

*The article Latin American Wastelands: The case of 27/F Parking Lots in the Central Valley of Chile, is presented as a historical, urban and spatial review of a particular practice of rewriting the city present in the specific territory of the Chilean Central Valley which –after the 2010 earthquake, based on a series of legal interpretations and market opportunities– begun to regenerate and put back into function a series of wastelands that due to the natural disaster concluded a life cycle within the historic centers of the main cities in the area.*



## Norte Global & Valle central de Chile.

Fig.1  
Screenshot Google Earth, 2022

principio genérico” (Paquette, 2020. p.40) desde diversas acciones, prácticas y proyectos compuestos por el prefijo re -de clara vocación “volver a”- como reconstrucción, reciclaje, revitalización, reparación, restauración, reuso, regeneración urbana entre otros. Una familia de conceptos que, pese a sus diferencias y diversos puntos de ingreso poseen en común, de manera consciente o intuitiva, la vocación de construir el futuro a partir de nuevos estratos “reutilizando estructuras y huellas anteriores, sean cuales sean” (Vigano, 2020. p. 171) desde prácticas que buscan “rehacer ciudad desde la tabula plena” (Nicoletto, 2023. p.16) reactivando e iniciando nuevos ciclos al interior del palimpsesto en donde la acción transformativa es sobre todo un acto crítico que se confronta con lo existente.

Si bien esta manera de producción urbana predomina en las ciudades europeas y

norteamericanas -en procesos de contracción- desde hace varias décadas, descentrando la mirada, América Latina aparece como una región que cuenta con valiosas experiencias en esta materia, las cuales se encuentran bajo otras modalidades (Fig.1) capaces de posicionarse de manera local ante el fenómeno global de reactivación de *wastelands* solo que desde contextos que aún se encuentran en expansión urbana.

Desde esta premisa el artículo presenta una práctica Latinoamericana de reescritura de *wastelands* “El caso de los estacionamientos 27/F en el valle central de Chile”, modalidad la cual fuera de toda iniciativa estatal, utilizando los vacíos legales existentes propios del contexto a su favor y de manera más bien intuitiva, veloz y sin grandes presupuestos ha sido capaz de emerger y replicarse a partir de una “práctica que razonan en términos

de “como mejor se pueda” a partir de las condiciones existentes y no de “mejor posible” en términos absolutos” (Centemeri, 2019. p.2) la cual merecen una revisión histórica, urbana y espacial a fin de explorar ¿Cómo es que opera esta modalidad y específica de reescritura de *wastelands* del Valle central de Chile desde sus luces y sobras?

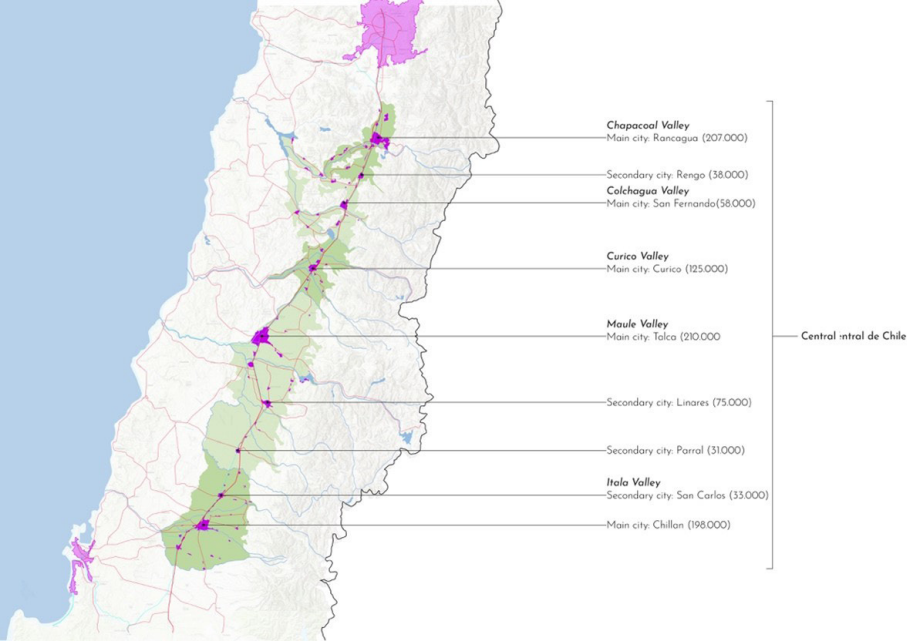
Una exploración realizada a partir del punto de vista de un investigador que, habiendo conocido y explorado prácticas y teorías de matriz europea, se permite, gracias a un a doble cultura biográfica, descentrar la mirada e investigar la reescritura de la ciudad en el sur global desde una óptica única la cual lo habilita para traducir, interpretar y observar fenómenos propios de la reescritura de *wastelands* del norte global en el territorio en estudio a fin de aportar al debate una nueva arista útil tanto al escenario local como global de la temática. Ello se desarrolla a través de un artículo estructurado en cuatro partes en el cual la primera denominada “Territorio: Valle Central de Chile” presenta el específico territorio en estudio desde sus particularidades. La segunda “Terremotos y baldíos en el Valle central de Chile” realiza una revisión acerca la relación entre los principales terremotos que han afectado el área y la generación de *wastelands* en el valle central de Chile. La tercera “Estacionamientos 27/F” presenta el caso de estudio desde sus particularidades dando

paso a la cuarta y última parte denominada “Consideraciones” la cual se presenta a través de cuatro reflexiones finales.

### **Territorio: Valle Central de Chile**

Dentro del continente Latinoamericano, al interno de Chile joven país rico en geografías, “atípico o incluso excéntrico” (Robin and Terzo, 1972. p.1), debido a sus 4.180 km de largueza y entre 90 a 445 km de angostura, en medio de su zona central se encuentra el Valle Central de Chile (Fig.2), una región geográficamente “definida por la angostura de Paine y el río Diguillín en dirección norte-sur y por la Cordillera de Los Andes y la Cordillera de la Costa en sentido oriente-poniente” (Roman, 2013. p.24), que con casi dos millones de habitantes y 350 km de extensión se presenta como un territorio agrícola por excelencia, “*a hidden treasure for agriculture*” (MVRDV, 2005. p.122), debido a su clima mediterráneo y la gran cantidad de recursos hídricos provenientes de los Andes los cuales subdividen el área internamente en cinco valles menores –de norte a sur: Chapacoal, Colchagua, Curico, Maule, Itata– que en su totalidad conforman esta peculiar llanura que más menos se comportan del mismo modo.

Un territorio que a escala urbana se compone por nueve ciudades principales de media dimensión más menos equidistantes las cuales dialogan social y administrativamente



con pueblos y aldeas desde los cuales “sus habitantes se mueven en flujos diarios para satisfacer actividades terciarias, de estudio y de comercio” (Olave, 2005. p.5) a estos polos mayores. Ciudades originadas a partir de la extensión de la ruta “Camino Real a la Frontera, que comunicaba Santiago con las provincias meridionales a través del valle longitudinal” (Sanhueza, 2018. p.43) en el “proceso fundacional que entre 1695 y 1800 unió la capital Santiago con Concepción” (Lorenzo, 2013. p.16), las cuales sufrieron un “proceso de urbanización tardío y explosivo desde fines del siglo XIX” (García-Huidobro and Montoya, 2019. p.18) a causa de la concentración de población en sus áreas urbanas y la proliferación de pequeños asentamientos satélites, los cuales, debido a las actuales lógicas económicas neoliberales –“donde la mayoría de los componentes urbanos son objetos de negocio y especulación” (Rodríguez, Rodríguez, 2009. p.13)–, las regulaciones urbanas –“las cuales no proponen un contrapeso significativo que logre disputar la noción mercantilista en

los flujos de tomas de decisiones” (ibidem) – y la disponibilidad de espacio edificable “constantemente sobrepasan sus límites produciendo un *urban sprawl* desordenado e incontrolado hacia las periferias” (Brueckner, 2001. p. 65) generando un territorio cada vez más edificado el cual posee un grado de urbanización del 2%, número no menor teniendo en cuenta que la superpoblada Europa posee un grado de urbanización del 4,3% (Eurostar, 2016).

Un Valle más que una llanura con pequeños y medianos asentamientos puede ser definido como “una ciudad en el territorio conectada por la carretera y la línea férrea... una Ciudad Valle Central identificable en una imagen satelital” (Roman, 2013. p.26) en la cual “lo que ocurre en los espacios físicos –principales ciudades del valle– es una síntesis de lo que acontece por medio de las redes –sistemas urbanos internos– que la constituyen” (Inoztroza, 2015. p.280) (Fig.3). Un territorio donde lo agrícola productivo convive con el *Build environmental*, y dan paso a una forma de vida fuera del





clásico binarismo, “en donde la división tradicional entre la ciudad y el campo ha sido destruida” (Amin and Thrift, 2002. p.1) dando paso a un habitar permeable entre ambas realidades el cual se caracteriza por constantes desplazamientos por parte de sus habitantes y diversos ritmos debido a flujos diarios o esporádicos por trabajo o estudios superiores en una ciudad distinta a la de residencia o simples viajes ocasionales para acceder tanto a los servicios públicos y privados como a la diversidad en comercio que ofrecen las ciudades principales.

Un territorio el cual en términos de reescritura es particularmente interesante ya que, de manera constante, pero aleatoria, ve su morfología drásticamente alterada a causa de intensos eventos sísmicos, los cuales generan y aceleran las condiciones para una

constante reescritura de *wastelands* en sus ciudades. Pese a ello este valle se presenta como una área que no cuenta con grandes proyectos de reciclaje urbanos de reciclaje en la cual la regeneración a partir de procesos de reparación sobre sí misma como “acción urbana ya no orientada al crecimiento sino al replanteamiento y reutilización de espacios y recursos territoriales” (Campagnari, Ranzini, 2022. p.9) no está particularmente desarrollada “a pesar de la existencia de un alto potencial de suelo -y espacios- posibles de reciclar” (Paquette, 2020. p. 38) en el cual observar la reescritura es referirse históricamente a procesos estatales *top-down* tanto de restauración patrimonial como de reconstrucción -públicos y privados- post terremotos y más recientemente a programas públicos de regeneración urbano-habitacional los cuales

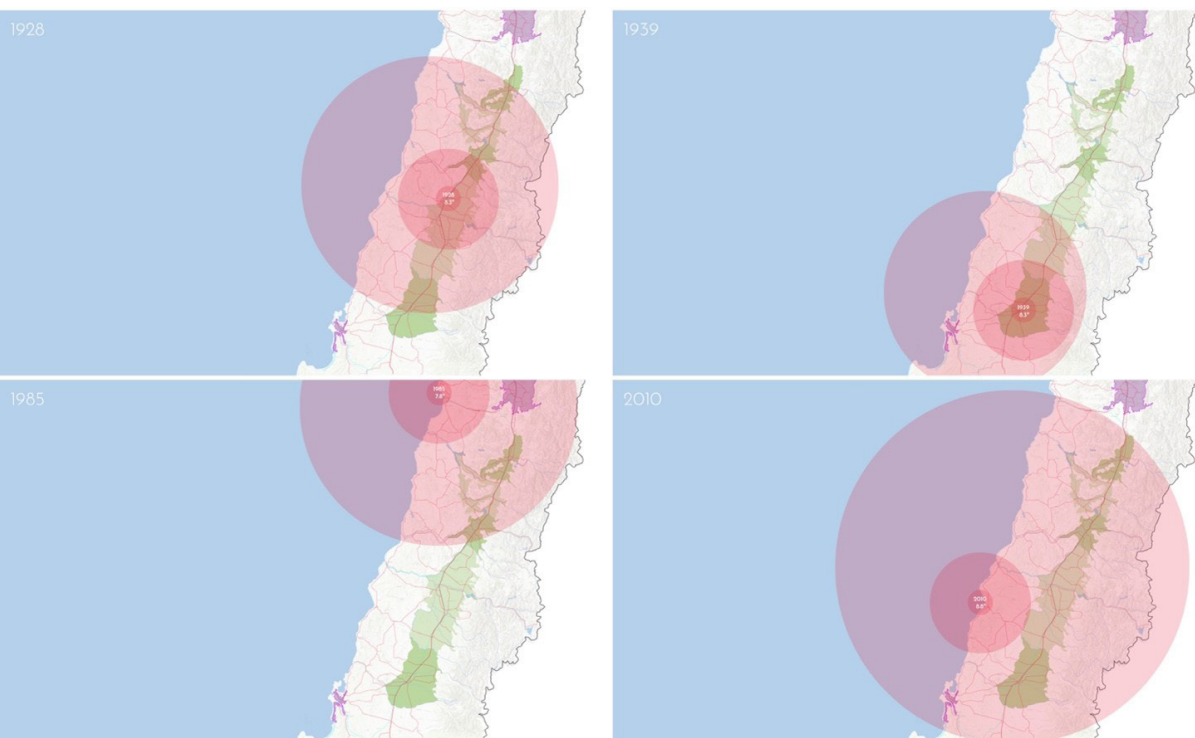
durante la última década se han “focalizado el déficit cuantitativo –principalmente barrial– de la ciudad ya construida” (Bustos- Peñafiel, 2019. p.19) en post del cumplimiento de las agendas internacionales como los objetivos de desarrollo sostenible y la nueva agenda urbana hábitat: III de Onu a las cuales el estado de Chile adhiere.

## Terremotos y baldíos en el Valle central de Chile

Desde inicios del siglo XIX han sido cuatro los terremotos que han azotado (Fig.4) y acelerado la generación de *wastelands* y la reescritura de los mismos en el área, el primero fue el Terremoto de Talca que en 1928 alcanzó los 8.3° Richter y afectó principalmente al Valle del Maule y tangencialmente al Valle de Curicó teniendo como principal consecuencia el desprestigio de la construcción en adobe, la “pérdida de gran parte de viviendas y edificios del siglo anterior en las ciudades del valle central y la incorporación de una diagonal en el damero fundacional de Talca” (Olave, 2005. p.6) la cual fue posible de realizar debido a la gran cantidad de *wastelands* post terremoto. El segundo fue el Terremoto de Chillan de 1939 el cual alcanzó los 8.35° Richter y afectó al valle de Itata y unas pocas ciudades del Valle del Maule demostrando la necesidad de mejorar las instrucciones previas a la ejecución de cualquier obra de construcción a fin de

disminuir ir disminuir al máximo los futuros daños y *wastelands* post terremoto en las ciudades del área. El tercero se conoció como el Terremoto de Algarrobo de 1985 el cual alcanzó los 7.85° Richter y pese a ocurrir en las cercanías de Valparaíso afectó a los valles de Chapacoal y Colchagua y tangencialmente al Valle de Curicó y, si bien vio una disminución de *wastelands* post catástrofe, sentó las bases para la creación de la Norma Chilena para el diseño sísmico resistente de edificios *NCh 433* cuyos avances permitieron que en 2010, cuando el Terremoto 27/F de 8.8° Richter azotó la totalidad del valle Central, “la mayoría de daños fueran recibidos por las antiguas edificaciones de adobe que no habían sufrido mayor daño en los anteriores terremotos” (CEPAL, 2010. p.26).

Esta catástrofe natural forzó una serie de respuestas de corto, mediano y largo plazo tanto por parte de las autoridades nacionales como locales, en lo inmediato y con el propósito de superar el estado de emergencia inicial los diversos municipios del valle central centraron su accionar y escasos recursos en respuestas prácticas, simples y visibles por la ciudadanía entre las que destacaron tres: la limpieza y remoción de escombros de las vías públicas, el catastro y evaluación estructural de las construcciones en adobe de los cascos históricos y la demolición total o parcial de todas aquellas estructuras que pusieran en



## Terremotos en el Valle Central de Chile, 1900-2022.

Fig. 4  
Felipe Miño, 2022

riesgo la integridad de las personas, acción que a causa de la emergencia de manera inédita pudo ser realizada sin la necesidad de solicitar un *Permiso de demolición* sino que a partir de *decretos alcaldicios de demolición* conforme a las facultades que la ley 18.695 concede a los municipios. Este actuar, más bien reactivo frente a las consecuencias urbano-espaciales de la catástrofe a partir de soluciones transitorias, pero necesarias en el momento, provocaron que en la mayoría de los cascos históricos se demoliera todo aquello que debía ser removido rápidamente al mismo tiempo que se generó un auge de los *wastelands* intraurbanos al interior de las áreas centrales de las principales ciudades del Valle (Fig.5).

### Estacionamientos 27/F

Estas demoliciones provocaron una serie de consecuencias normativas no previstas para los propietarios de estos lotes ya que sus terrenos, al no poseer nada edificado luego de las demoliciones, pasaron legalmente a ser considerados *terrenos urbanizados vacíos*, lo que consintió la aplicación del artículo 81 de la Ley general de urbanismo y construcción (L.G.U.C, 1996, Artículo 81, punto b) la cual los obligaba a construir cierros exteriores en post de prevenir el deterioro urbano o pagar multas por no hacerlo y al Servicio de Impuestos internos a doblarles los impuestos, por su ubicación estratégica (Ley n° 17.235, 1998. Artículo 8).





## Demoliciones post terremoto en el Valle Central de Chile 2010.

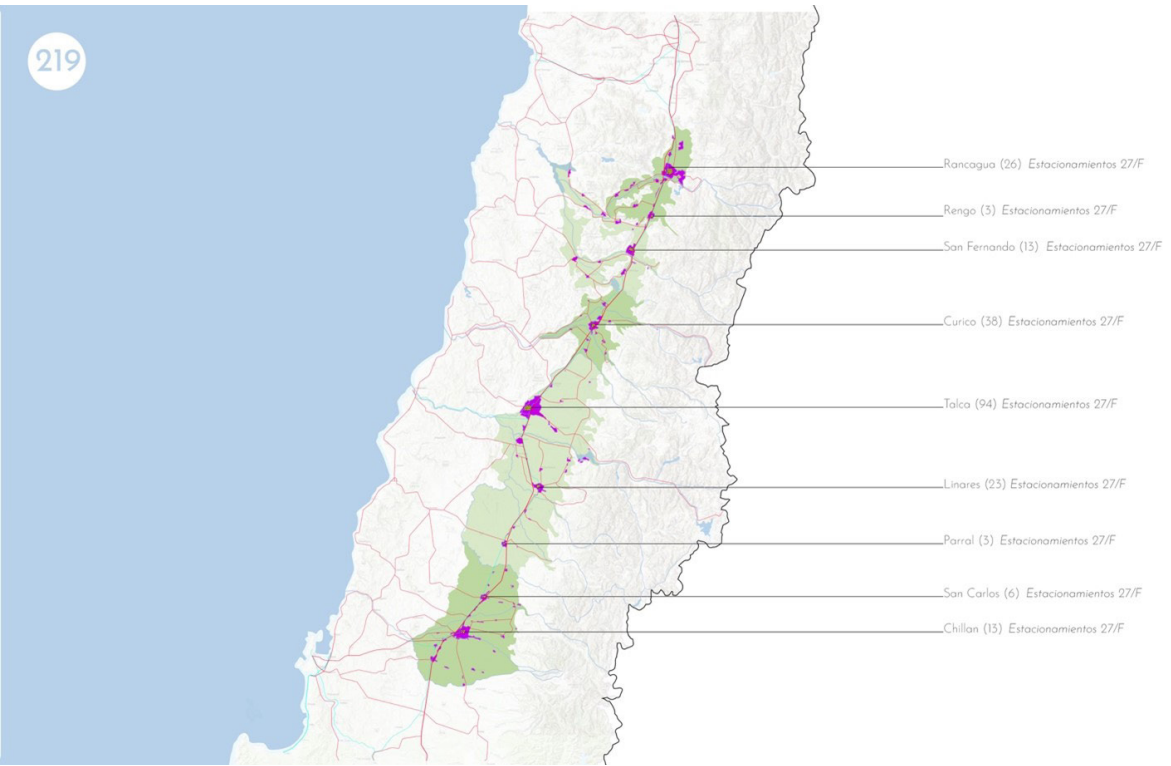
Fig. 5

Fotografías: Héctor Labarca Rocco, 2010

Estas sanciones económicas inesperadas, hicieron florecer la “*metis*” local –“una forma de inteligencia inmersa en una práctica” en la que se combinan “el olfato, la sagacidad y la astucia” (De Certiau, 1990. p.91)– ya que algunos propietarios comprendieron rápidamente que la condición adquirida, por ende, los nuevos impuestos y obligaciones podían ser evadidos mediante la realización de una construcción mínima que cumpliendo con las normativas vigentes fuese capaz de devolver legalmente al terreno la condición de *terreno urbanizado edificado*; sabiduría popular que, sin pruebas, ni dudas, fue pasando de boca en boca.

Con este conocimiento en mente y conscientes de la gran demanda de estacionamientos en las áreas centrales de estas ciudades debido al aumento logarítmico en “el parque vehicular el cual se cuadruplico en los últimos veinte años” (Maturala et al., 2022. p.142) en el valle central –debido al “mayor poder adquisitivo, la

posibilidad de optar a créditos automotrices aprovechando los tratados de libre comercio y el auge del mercado asiático en la producción de vehículos” (Maturala et al., 2022. p. 141)– género que emprendedores propietarios de este tipo de lotes iniciaran a remeter en función desde finales de 2010 este tipo de *wastelands* solicitando en las direcciones de obra autorizaciones para el cambio de uso de suelo y permisos de edificación para la construcción de *car wash* los cuales, operando y tributando bajo la figura comercial “Servicio Automotriz (Lavado de automóviles)” (SII, 2018) –debido a la imposibilidad legal de obtener un cambio de uso de suelo a estacionamiento ya que las concesiones vigentes en el área impide la proliferación legal de estos espacios– dieron forma a los Estacionamientos 27/F (Fig.6), los cuales gracias a una mínima inversión e interpretación legal buscan obtener una buena rentabilidad de suelo a partir de una creciente demanda.



## Mapeo general Estacionamientos 27/F en el Valle Central de Chile, 2022.

Fig. 6  
Felipe Miño, 2022

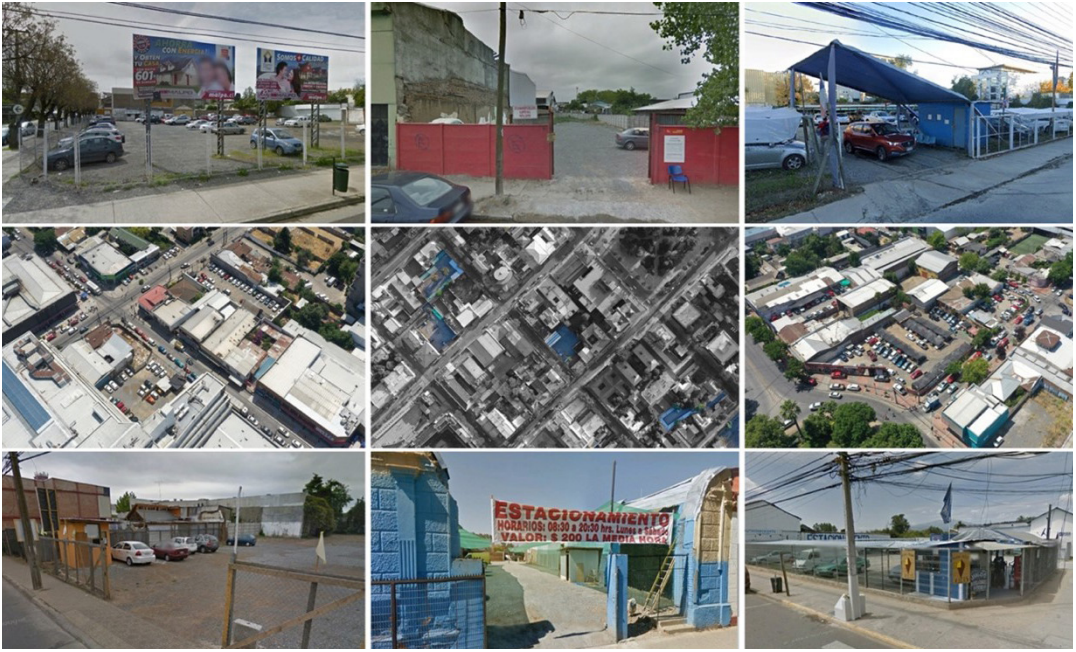
Estacionamientos 27/F que si bien se insertan dentro de la trama urbana de manera legal destacan por una precaria materialización formal en sus cierres, cubiertas y suelos presentándose muchas veces incapaces de dialogar y confrontarse con los centros históricos en los que se insertan (Fig.7) en los cuales, quien lo desee –y pueda pagar– puede entrar y estacionarse el tiempo que estime conveniente sin mayores problemas.

Espacios que, lejos de la automatización contemporánea, son principalmente atendidos por arrendatarios –quienes administran del negocio ya armado– o trabajadores de alguna

institución que arrienda o compra este tipo de lotes para cumplir con las regulaciones locales en materia de estacionamientos. Contenedores de vehículos que debido a la gran demanda ven la necesidad de publicitar su(s) servicio(s) a través de las redes sociales prefiriendo en pleno siglo XXI operar desde la flexibilidad que el trato directo y el pago en efectivo ofrecen los cuales, poco a poco han iniciado a responder a nuevas oportunidades de mercados diversificando sus servicios los cuales van desde el cambio de aceite o pago de suscripciones semanales o mensuales a la venta de *fast food* local.

Una práctica que, además de reescribir gran





**Algunos de los Estacionamientos  
27/F construidos en el Valle  
Central de Chile entre 2010-2022.**

Fig. 7  
Edgard Torres, 2022

**Mapeo Estacionamientos  
27/F en el centro de Talca,  
Valle Central de Chile,  
2022.**

Fig. 8  
Fuente: Felipe Miño, 2023



cantidad de baldíos de los centros históricos de las principales ciudades del área ha iniciado a promover lo que podría ser definido como “*carstrification*” –entendida como un proceso de cambio de carácter de un área o vecindario a través de la creación de espacios pensados exclusivamente para contener autos– la cual ha generado alrededor de 220 Estacionamientos 27/F en el valle central chileno, los cuales mayoritariamente se ubican en Curico y Talca (Fig.8) las ciudades más afectadas con el terremoto de 2010 y las cuales poseen los mayores crecimientos de parque automotriz anuales en el área –Curico 9,2%, Talca 7,7%, (Errazuriz, Valdes, 2018. p.217)–.

### Consideraciones

La revisión de este particular modo de reescritura de *wastelands* intraurbanos perteneciente al contexto latinoamericano busca situarse al interno del debate de la reescritura de la ciudad mostrando una modalidad propia del valle central de Chile la cual, de manera espontánea y fuera de toda iniciativa estatal ha sido capaz de emerger desde las inevitables especificidades del área. Una modalidad que de manera particular está regenerando y remetetiando en función una serie de *wastelands* causados por las demoliciones de las edificaciones que, a causa de severos daños estructurales recibidos por el Terremoto 27/F de 2010, concluyeron

un ciclo de vida al interior de los centros históricos de las principales ciudades del valle. *Estacionamientos 27/F* los cuales desde una hiper funcionalidad ciertamente están reactivando las áreas centrales de las ciudades del valle a partir un mix entre la “*metis*” local, interpretaciones legales y las oportunidades de mercado, los cuales –hasta el momento– se presentan incapaces de trascender a su función y aportar a sus entornos algo más que simples contenedores de vehículos estacionados (Fig.9). Esto lleva a cuatro reflexiones finales:

### Out of the box

El valor de esta modalidad radica presentarse como una manera de reescritura de *wastelands* originada fuera de la caja. Ella posee componentes de lo que en Europa ha sido denominado como *urban regeneration bottom-up* la cual corresponde a “procesos de transformación y cuidado colectivo de pedazos de ciudad que, concluido un ciclo de vida, son reactivados a partir de nuevas formas de apropiación, pertenencia y ciudadanía... desarrollado un paradigma que mezcla la transformación espacial con procesos de producción y función cultural, en conjunto a la oferta de servicios de *welfare* local” (Campagnari and Ranzini, 2022, p.8), solo que aquí aparece como una variante *bottom-up* fuertemente influenciada por las lógicas de la “ciudad neoliberal” (Janoschka and





Hidalgo, 2014. p.7) en la cual “la mayoría de los componentes urbanos son objetos de negocio y especulación” (Rodríguez and Rodríguez, 2009. p.7).

Esto ha generado una modalidad que, si bien, ha sido capaz de adecuarse al marco legal en un escenario de clara escases de recursos, aún deja en evidencia “una perspectiva reduccionista de mejora urbana competitiva” (Bustos- Peñafiel, 2019. p.38) por ahora incapaz, de trascender su función y presentarse como catalizadores de rentabilidad social.

### **Pertinencia**

En su concepción más elemental *Estacionamientos 27/F* ciertamente suponen una mejora funcional desde la reactivación de una serie de *wastelands* intraurbanas a partir de un servicio de *welfare* –estacionamientos– que mejoran cuantitativamente la calidad de

los centros históricos de las ciudades del valle central. Acción correcta si pensamos en el principio genérico rescritura a partir de procesos de reparación sobre sí misma pero incompleta desde la perspectiva acción transformativa como acto crítico que se confronta y dialoga armónicamente con lo existente.

En post de ello, trascender la función es una invitación a indagar en las múltiples acciones y posibilidades que la transformación puede alcanzar en términos de pertinencia, es decir “que aquello que se está proponiendo –reescribiendo– venga al caso y no sea simplemente la expresión de las difíciles circunstancias y restricciones que puedan haber originado la modalidad” (Aravena, 2016, min. 1:05) ya que la escases de recursos no ha de ser sinónimo de bajo estándar sino más



bien un catalizador innovativo.

### **Institutional learning**

Pese a los más de 10 años de la catástrofe y los notorios cambios generados por los *Estacionamientos 27/F* en las áreas centrales de las principales ciudades del valle sorprende el nulo *institutional learning* local tanto en normativa como en regulación pese a las facultades que la ley de tránsito de 1984 y su actualización de 2009 otorgan a los municipios para generar estatutos propios referentes a estacionamientos. De hecho, actualmente estas facultades solo son utilizadas en las ordenanzas locales del área indicando en los diversos planos reguladores las exigencias mínimas respecto a la cantidad de estacionamientos para los diferentes tipos de edificaciones futuras, entre las cuales aún no se individua como destino único la categoría estacionamiento.

Para ser exactos, la única aproximación institucional referente al fenómeno se produjo de manera tangencial gracias a la actualización de la ley 19.496 de derechos de los consumidores en 2022 la cual señala las reglas a seguir para “los proveedores que ofrezcan servicios de estacionamiento de acceso al público general, cualquiera sea el medio de pago utilizado” (Ministerio de Economía et al., 2009, Artículo 15A) y refiere principalmente a los deberes y derechos de ambas partes en la contratación del servicio. Actuar institucional que a la fecha solo ha generado una aproximación mercantil al fenómeno promoviendo –sin intención– que la

reescritura del tejido urbano de estas ciudades produzca “geografías de la acumulación en los espacios urbanos” (Janoschka, Hidalgo, 2014, p.15) desarrolladas desde las lógicas de la ciudad neoliberal.

Es por ello que, teniendo en cuenta este escenario general y que la teoría europea señala que “para poder referirnos a regeneración urbana es necesario un aprendizaje institucional” ...que garantice sostenibilidad durabilidad” (Ostanel, 2019, p.31) es necesario comprender en este particular contexto – particularmente neoliberalizado y donde la informalidad es un recurso preciso de explotar– que tan rígida o flexible debería ser esta institucionalización o regulación a fin de no burocratizar o liberalizar en demasía el fenómeno.

### **Aprovechar la Oportunidad**

Estacionamientos 27/F no deberían ser considerados como simples contenedores, más bien como espacios de oportunidades las cuales no han de ser señalados en el futuro como oportunidades perdidas, inéditos procesos –interesantes de estudiar– que pudiendo ser excelentes aportes urbanos pero que quedaron a medio camino, sin aportar mayormente a la ciudad ya construida por no entrar en los cuestionamientos, por parte de actores públicos y privados, de cómo se podría trascender a la función (Fig.10).

Esto, más aún en un territorio que ha demostrado ser capaz de producir otras



iniciativas de reescritura de pequeña y media escala capaces de alcanzar este máximo de sofisticación a través de procesos de transformación los cuales desde la sensates de la precariedad han sido capaces de generar dinámicas de reescrituras propias al contexto del valle central chileno las cuales sin grandes presupuestos se han materializo a partir de prácticas espaciales que operan “desde lo que hay disponible como oportunidad” (Valenzuela, 2022. p.12) siendo capaces de lograr mucho con poco de manera bastante innovativa. Entre ellas destacan prácticas de reescritura como programa estatal Quiero mi barrio el cual desde 2006 “se orienta en la recuperar barrios deteriorados y socialmente vulnerables” (Fuensalida et all, 2010. p.5) desde un enfoque participativo y centrado en revertir el déficit cualitativo de partes de la ciudad ya construida a partir de intervenciones centradas tanto en lo público de estos barrios como en la capacidad de crear comunidad, o como

algunos de los proyectos de fin de carrera de la escuela de arquitectura de la universidad de Talca –proyectos construidos– los cuales desde 2010 “a partir de una práctica que opera localmente y valoriza la identidad cultural de los habitantes” (Uribe, 2011. p.73) han sido capaz de reactivar pequeños espacios tanto urbanos como rurales a partir de servicios de *welfare* específicos y difíciles de afrontar por parte de las instituciones, demostrando empíricamente que cuando circunstancia e innovación se conjugan en este territorio las oportunidades son aprovechadas por el capital humano local. Estas cuatro reflexiones dan cuenta el descentrar la mirada –incluso hacia contextos tan diversos como el Latinoamericano en donde los procesos de contracción aún no se imponen por sobre los de expansión– ciertamente pueden abrir las puertas a complejos campos de acción desde lo investigativo, normativo, físico y espacial capaz de mostrar y exportar

## Bibliografía

nuevas aristas y posiciones originales respecto a la reescritura de *wastelands*.

Aravena, A. 2018. *Participación de Chile en la bienal de Venecia 2016*. Ministerio de las Culturas del Gobierno de Chile. <<https://www.youtube.com/watch?v=ihjXc0KmY4o>> (12/21)

Amin A., Thrift N. 2002, *Cities: Reimagining the urban*. Polity. Cambridge.

Batty, M. (2013). *The new science of the cities*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts.

Brueckner J.K. 2001, *Urban Sprawl: Lessons from Urban Economics*. In *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs*, Brookings Institution Press, South Dakota, pp. 65-97.

Brenner N. 2013, *Theses on Urbanization*, In *On Public Culture 25*, Duke University Press, North Carolina, pp.85-114.

Bustos- Peñafiel, M.(2019). *Regeneración urbano habitacional como herramienta para abordar la desigualdad territorial*. In *QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme*", n° 9, Universitat Politècnica de Catalunya. Cataluña, pp. 12-42.

Campagnari F., Ranzini A. 2022, *Rigenerazione urbana dal basso tra paradigma e ambiguità: verso una agenda di ricerca*. In *Tracce Urbane n° 12*. *Rivista Italiana Transdisciplinare Di Studi Urbani*, Università la Sapienza, Roma, pp. 6-21.

CEPAL. 2010, *Terremoto en Chile: una primera mirada al 10 de marzo de 2010*. Cepal, Naciones Unidas, Chile.

Centemeri L. 2019, *Riparare, rimediare, rivendicare: per un ambientalismo della cura*. In *Coltiviamo il nostro giardino. Osare nuovi paesaggi, prendersi cura, inselvaticare il mondo*, a cura di F. Ferran, C. Mattogno, A. Metta. pp.1-3. <<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02137785>> (6/22)

Comisión Europea. 2010, *Documento de Referencia de Toledo Sobre La Re- generación Urbana Integrada y su Potencial Estratégico Para Un Desarrollo Urbano Más Inteligente, Sostenible Y Socialmente Inclusivo En Europa*. In *Declaración de Toledo*. Naciones Unidas, España.

De Certiau M. 1990, *Invention du quotidien tome 1: Arts de faire*, Editions Gallimar, Paris.

Errázuriz T., Valdés E. 2017, *Tecnologías al acecho. Mutaciones del viaje cotidiano en una ciudad no metropolitana*. In *UNIVERSUM, Vol 32, n° 1*, Universidad de Talca, Chile. pp. 59-75

Errazuriz, T., Valdes E. 2018, *¿Horario Valle o Punta? Movilidad cotidiana e imaginarios urbanos en Talca*, In *Revista de geografía Norte Grande*, (69), pp. 211-238. <[https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=50718-34022018000100211&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=50718-34022018000100211&script=sci_arttext)> (4/22)

Eurostat. 2016, *Land cover and land use (LUCAS) statistics*. <[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Land\\_cover\\_and\\_land\\_use\\_\(LUCAS\)\\_statistics#Further\\_Eurostat\\_information](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Land_cover_and_land_use_(LUCAS)_statistics#Further_Eurostat_information)> (08/22)

Fuensalida C., Herrera L., Larenas J. 2010, *Minuta ejecutiva, Evaluación de programas gubernamentales: Programa de recuperación de barrios (quiero mi barrio)*. Dirección de presupuestos de Chile, Santiago.

García-Huidobro A., Montoya F. 2017, *Descubrir el territorio: estructura-forma-proceso*. Escuela de arquitectura de la Universidad de Talca, Talca.

Genette, G. 1982, *Palimpsestes: La littérature au second degré*, Du Seuil, Paris.

Inti I., Cantaluppi G., Persichino M. 2014, *Temporioso. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono*. Altreconomia, Milano.

- Inoztroza, L. 2015, *Reseña: The new sciences if the city*, In *Eure Revista de estudios urbanos regionales* n° 122, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, pp. 279-283.
- Janoschka M., Hidalgo R. 2014, *La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica*. In *La ciudad Neoliberal, gentrificación y exclusion en Santiago de Chile, Buenos aires, ciudad de Mexico y Madrid*, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, pp. 7-31.
- Biblioteca del congreso nacional de chile (BCN). 1998, *Título IV de la tasa del impuesto, Artículo 8*, In *DFL1 Fija texto refundido, Coordinado, sistemado y actualizado de la ley 17.235 sobre impuesto territorial*. Ministerio de Hacienda del gobierno de Chile <<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=128563>> (6/22)
- Ley general de Urbanismo y Construcciones (L.G.U.C). 1996, *Artículo 81, punto b*, In *Ley general de urbanismo y construcciones*, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile.
- Lorenzo S. 2013, *Origen de las ciudades chilenas: Las fundaciones del siglo XVIII*. (2. ed.). Saecianos. Talca.
- Maturana F., Morales M., Sepúlveda U., Maldonado J. 2022, *Ciudades intermedias y parque automotriz en Chile. ¿En jaque la sustentabilidad territorial?*. In *Íconos. Revista de Ciencias Sociales* n° 72, Quito, pp. 139-159. <[http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?pid=S1390-12492022000100139&script=sci\\_arttext](http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?pid=S1390-12492022000100139&script=sci_arttext)> (6/22) Ministerio de Economía, Fomento y Turismo., Subsecretaría de economía y empresas de menor tamaño. 2019, *Modificación de 2022*, In *Decreto con fuerza de ley 3: texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores*, Gobierno de Chile. Santiago <<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=11604036f=2022-04-25>> (8/22)
- Ministerio de Justicia. 1984, *Modificación de 2009*, In *Ley de tránsito*, Gobierno de Chile, Santiago. <<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=297086f=2009-11-07>> (8/22)
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes; Ministerio de Justicia; Subsecretaría de Justicia. 2007, *Modificación de 2023*, In *Decreto con fuerza de ley 1: Texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito*, Gobierno de Chile, Santiago. <<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=10074696f=2023-02-13>> (6/22)
- Miño F. 2023, *Rigenerazione urbana dal basso nella valle centrale del Cile: Modalità inedite della Scuola di architettura di Talca*. In *Tracce Urbane* n° 12. *Rivista Italiana Transdisciplinare Di Studi Urbani*, Università la Sapienza, Roma. pp. 301-316.
- MVRDV. (2005). *Km3 Excursions on Capacities*, Actar, Barcelona. pp. 122-133.
- Nicoletto, L. 2023, *Cantieri di rigenerazione urbana Elementi per una teoria della riscrittura*, Venezia. Unpublished PhD dissertation, Scuola di dottorato, luav Venezia.
- Olave D. 2005, *El sistema urbano de Chile central. Desafíos sociales y medio ambientales*. In *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. IX, núm. 194. Universidad de Barcelona, <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-69.htm>> (2/22)
- Ostanel, E., 2019. Se la rigenerazione urbana è un processo sociale. In *La rigenerazione urbana alla prova del'innovazione sociale*, Pavan, Italia. pp.7-11.
- Paquette C. 2020, *Regeneración Urbana: Un panorama Latinoamericano*. In *Revista INVI*, 35 (100), Instituto de la vivienda de la facultad de arquitectura y urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago. pp 38-61.
- Roman J. 2003, *Ciudad Valle Central*, Gutenberg.Talca.

Roman J. 2013, *Ciudad Valle Central*, In *Talca: Inédito*, editor Valenzuela, G. Pequeño Dios. Talca.

Robin J., Terzo F. 1972, *Urbanization in Chile. An international urbanization survey report to the Ford Foundation*, Ford Foundation, New York.

Rodríguez A., Rodríguez P. 2009, *Santiago: Una ciudad neoliberal*. In *Santiago, una ciudad neoliberal*, Organización latinoamericana y del caribe de centros históricos, pp. 1-26.

Sanhueza M. 2018, *Por los caminos del valle central de Chile: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)*, Ediciones de la dirección de biblioteca, Archivos y Museos, Santiago.

Servicio de Impuestos Internos (SII). 2005, *Sobretasa a sitios no edificados, propiedades abandonadas y pozos lastreros* [online]. Ministerio de Hacienda del gobierno de Chile. <<https://zeus.sii.cl/avalu/br/brhm105.html>> (5/22)

Servicio de Impuestos Internos (SII). 2018, *Rubros y Códigos de Actividad Económica del Servicio de Impuestos Internos (SII), vigente a partir del 1° de noviembre de 2018*, Ministerio de Hacienda del gobierno de Chile. <[https://www.sii.cl/ayudas/ayudas\\_por\\_servicios/1956-codigos-1959.html](https://www.sii.cl/ayudas/ayudas_por_servicios/1956-codigos-1959.html)> (5/22)

Sola-Morales I. 2002, *Terrain Vague*. In *Territorios*, Editorial Gustavo Guilli, Barcelona. pp. 122-133.

Uribe, J. 2011, *La escuela de arquitectura de la universidad de Talca: Un modelo de Educación*. In *Dearq 09*, Universidad de los Andrés Colombia, Facultad de arquitectura y diseño. Colombia. pp.62-73.

Valenzuela G. 2021, *Del territorio al Detalle*, Bifurcaciones. Talca.

Viganò P. 2020, *Palimpsest Metaphor: Figures and Spaces of the Contemporary Project*. In *Urban Planning*. Vol. 5 n°2. Lisbon. pp.167-171.



