

Nuevo Mercado Persa Estación

Estación Central, Chile.

Memoria de Título

Enero 2020

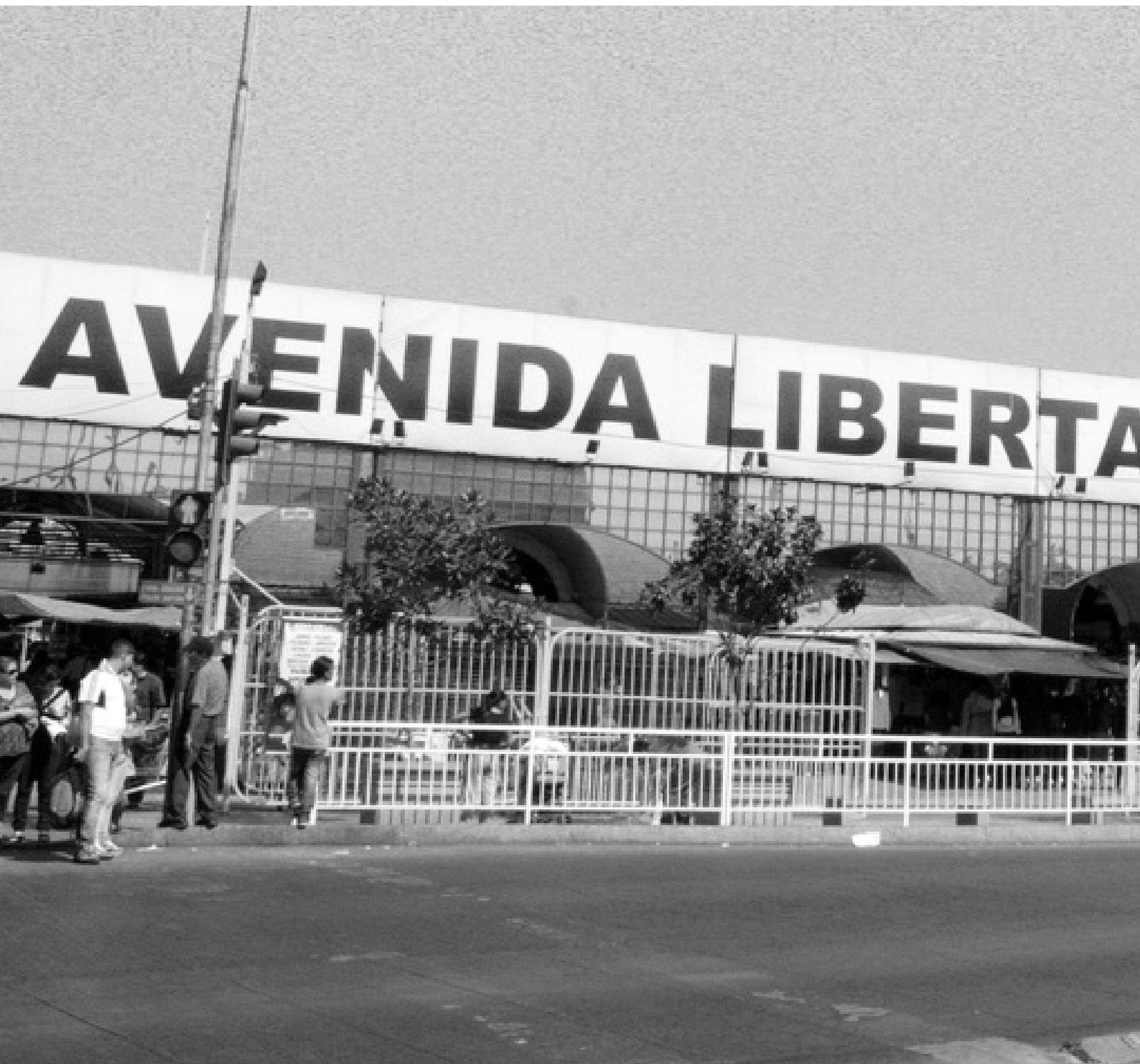
Estudiante

Luis Felipe Garrido Toro

Profesor Guía

Alberto Fernández González







1 Persa
Estación.

Fuente:
Googlemaps
Streetview

INDICE

06 INTRODUCCIÓN

MOTIVACIONES
TEMA Y PROBLEMA
OBJETIVOS

08 MARCO TEÓRICO

RENOVACIÓN URBANA EN EL GRAN -
SANTIAGO
ESPACIO PÚBLICO Y DENSIDAD
TIPOLOGÍA BAZAR

18 ESTACIÓN CENTRAL

DATOS
CONTEXTO HISTÓRICO
CONTEXTO URBANO
USO DE SUELOS
MOVILIDAD
ALTURAS
PERSA ESTACIÓN
OBSERVACIONES
EMPLAZAMIENTO

46 CRITERIOS DE DISEÑO

LOCALIZACIÓN
CRITERIOS DE DISEÑO
PROCESO DE DISEÑO
PARTIDO GENERAL
PROPUESTA
- PROGRAMA
- ARQUITECTÓNICA
- URBANA Y PAISAJÍSTICA
- ESTRUCTURAL Y CONSTRUCTIVA
- SOSTENIBILIDAD
- GESTIÓN Y MANTENCIÓN
REFERENTES
PLANIMETRÍA

76 CIERRE

78 BIBLIOGRAFÍA

Abstract

A partir de la propuesta de Nuevo Mercado Persa Estación, el presente proyecto de título se aproxima a la arquitectura como manifiesto de transformación del espacio público en áreas urbanas densas y complejas. En un contexto determinado por el explosivo aumento de densidad del desarrollo inmobiliario en áreas centrales y peri-centrales en Santiago de Chile, la propuesta arquitectónica busca resignificar el espacio de uso público para las futuras densidades del área metropolitana, poniendo en valor el contexto urbano del nodo Estación Central.

INTRODUCCIÓN



2 Estación Central.
Fuente: Googlemaps Streetview.

3-4 Persa Estación, secuencia.

Introducción

El planteamiento del conflicto entre densidad y espacio público se torna cada vez más relevante en áreas centrales del Gran Santiago. La presente memoria aborda como alternativa al problema, el diseño de un edificio de uso mixto que entregue a la ciudad espacio público y áreas verdes. Se plantea la reconfiguración de los usos existentes en el nodo Estación Central, privilegiando el acceso al ocio y esparcimiento en el contexto de hiperdensidad y deterioro progresivo del espacio público.

Motivaciones

La principal preocupación a atender en este proceso es responder a la pregunta de ¿Cómo construir espacio público áreas densas y complejas?. Uno de los mayores desafíos para las áreas metropolitanas en Chile es el acceso a áreas verdes y espacios de recreación. Esta necesidad se observa en el aumento de plazas urbanas temporales en sitios eriazos o intervención de paseos urbanos en áreas centrales. El objetivo de esta tesis proyectual es buscar alternativas posibles en áreas complejas que diluya la rígida relación entre el volumen construido y plaza pública. Se busca la configuración de un edificio híbrido que albergue diversas posibilidades de uso, entre ellas, el acceso al ocio, esparcimiento y áreas verdes.



Tema y Problema

El tema del proyecto es el deterioro del espacio público en áreas urbanas densas. El problema es la sobre-saturación de lo construido debido al aumento exponencial de densidad en la comuna de Estación Central y la privatización del espacio urbano.

Objetivos

Los objetivos del proyecto planteado son:

1- Reconocer el carácter urbano del nodo Estación Central mediante una intervención arquitectónica que ponga en valor el espacio público.

2- Reconfigurar los usos existentes en base a una nueva espacialidad que se adecúe al contexto. Edificio como espacio de transición.

3- Poner en valor las estrategias de configuración del espacio público propias del contexto y otorgar nuevas áreas de espaciamiento, ocio y vegetación.

MARCO TEÓRICO

5 Guetos verticales
Autor: Juan Pablo Urrutia.

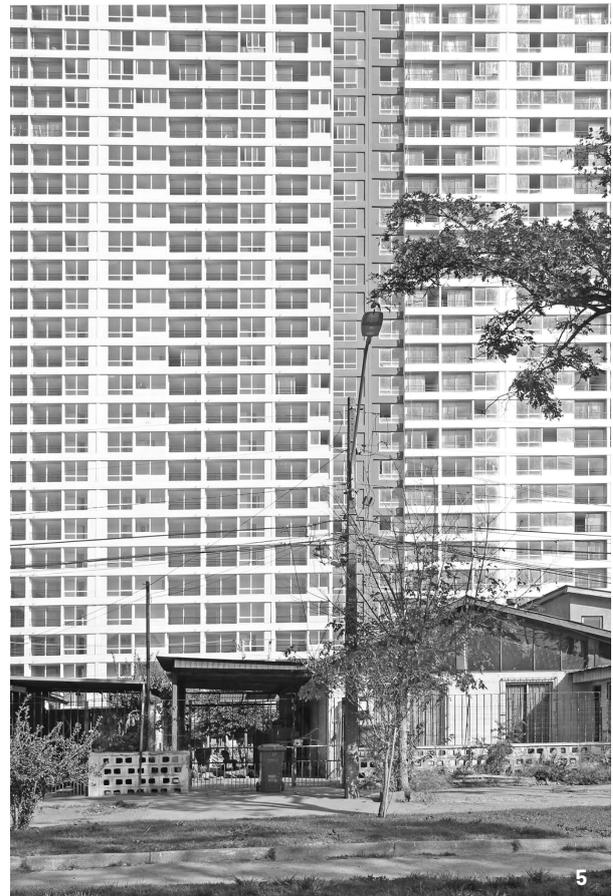
6 Desarrollo Inmobiliario en Santiago
Fotografía: Autor desconocido.

Renovación urbana en el Gran Santiago

El desarrollo actual de las grandes ciudades en Chile presenta conflictos y contradicciones inherentes al modelo de desarrollo urbano. El proceso de renovación urbana en comunas con instrumentos planificadores deficientes y normativa desactualizada frente a los problemas contemporáneos ha propiciado el aumento de inversiones inmobiliarias que deterioran la calidad de vida en los barrios preexistentes.

El actual boom inmobiliario se concentra principalmente en comunas cercanas al centro de la ciudad. Este se ha caracterizado por la construcción de edificios monofuncionales, de gran altura, que se insertan en la trama urbana sin respetar su contexto. El desarrollo de un modelo que separa la vivienda del trabajo, el ocio y el acceso a áreas verdes y servicios, genera la continua privatización de todas las áreas de la vida cotidiana.

De esta forma se ha sobreesaturado el espacio público existente a escala local y metropolitana. El aumento de densidades también provoca cambios tipológicos en los servicios existentes, promoviendo la aparición de grandes centros comerciales "Mall" como alternativa de concentración de usos. En el caso chileno, se invierte la función original de estos centros comerciales, emplazándolos en áreas urbanas centrales. De esta manera se produce un deterioro del comercio local, tendiendo a absorber la totalidad de servicios disponibles.





La densificación de las áreas centrales en el Gran Santiago es en principio una necesidad como respuesta ante los problemas generados por la excesiva expansión urbana. La pregunta de cómo se logra mejorar la calidad de vida urbana en este actual proceso es clave.

El desarrollo de edificios de usos mixtos, que incluyan en su fundamento el aporte al espacio público mediante el diseño es una alternativa necesaria de explorar en este contexto. La dimensión del problema requiere soluciones alternativas a la proliferación de plazoletas o bandejonas de escasas dimensiones y calidad de diseño en la ciudad.

El problema de la escases de espacio público debe ser atendido mediante nuevas propuestas de renovación urbana que permitan la construcción de una ciudad democrática. Garantizar el acceso a bienes y servicios, áreas verdes y espacios públicos de calidad, evitando el traslado de grandes distancias para resolver necesidades cotidianas y a su vez, evitando el desplazamiento forzado de los habitantes originales a la periferia constituyen factores imprescindibles para asegurar el derecho a la ciudad.

7 Paseo peatonal ocupado.

“El frontis no se licita ni se vende. Si a las áreas verdes, si a paseo peatonal” reza el lienzo sobre la fachada del Persa Estación.

Fuente: T13.

8-9-10 Parc de la Villete. OMA.



Espacio público y densidad

El espacio construido en áreas centrales y peri-centrales de las ciudades en Chile se ha caracterizado por el aumento de nuevas proporciones de ocupación del suelo. Ante la ausencia de planificación del espacio público, el ya existente se torna cada vez más escaso. Las áreas urbanas de mayores flujos y acceso a servicios, tienden a concentrar la mayor parte de los nuevos desarrollos inmobiliarios. El espacio antes colectivo, se privatiza y aísla de los barrios, dejando veredas angostas para circular como única posibilidad de interacción directa con la ciudad.

La escasa capacidad de los gobiernos locales para desarrollar proyectos que respondan al aumento de la población residente y flotante hace urgente la reflexión sobre el espacio público en este nuevo escenario.

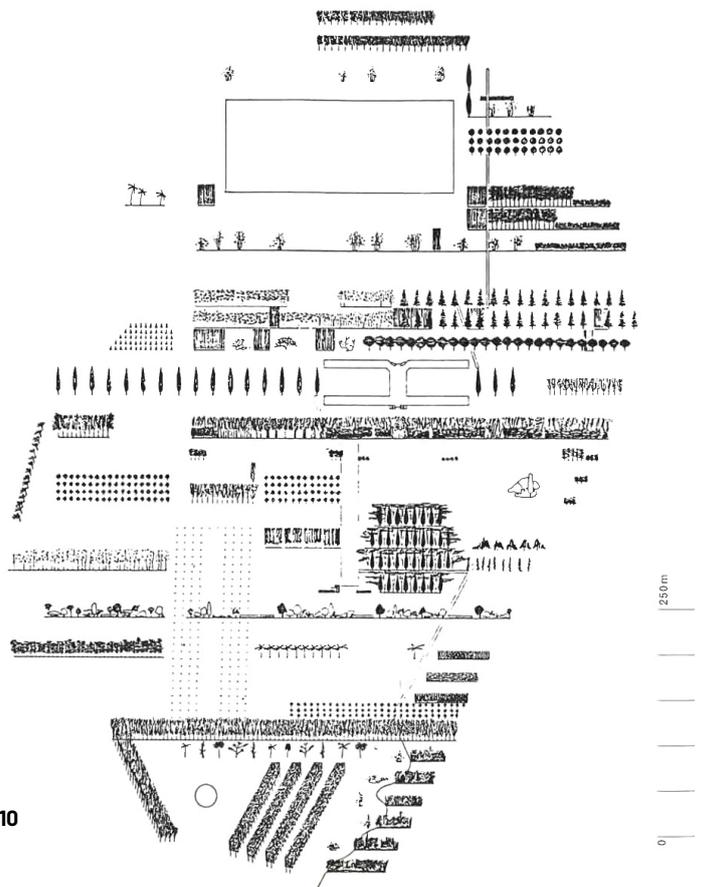
La hibridación entre espacio público y densidad construida genera nuevas posibilidades de diseño arquitectónico que aborden la relación entre escala metropolitana y escala barrial, resignificación del contexto urbano y nuevos usos asociados.

El emplazamiento del proyecto responde a la tensión existente entre el deterioro del espacio público y la densidad de flujos del nodo Estación Central. Se propone abordar el proyecto desde una ubicación clave entre los flujos saturados y la escala barrial. A su vez, se toma en consideración la mixtura de usos propios de un lugar de tránsito masivo y culturalmente diverso.



“Si ha de haber un “nuevo urbanismo”, no estará basado en las fantasías gemelas del orden y la omnipotencia, sino que será la puesta en escena de la incertidumbre; ya no se ocupará de la disposición de objetos más o menos permanentes, sino de la irrigación de territorios con posibilidades; ya no tendrá que ver con la definición meticulosa, con la imposición de límites, sino con nociones expansivas que niegen fronteras, no con separar e identificar entidades, sino con descubrir híbridos innombrables; ya no estará obsesionado con la ciudad, sino con la manipulación de la infraestructura para lograr interminables intensificaciones y diversificaciones, atajos y redistribuciones: la reinención del espacio psicológico”.

(Kolhaas, 1994)



TIPOLOGÍA BAZAR

Espacialidad

11 Planta Bazar de Tabriz, Irán (anterior al siglo XIII).

Fuente: ICHTO Architects.

La tipología de mercado persa se basa en el concepto de bazar, como mercado público en culturas de Oriente Medio.

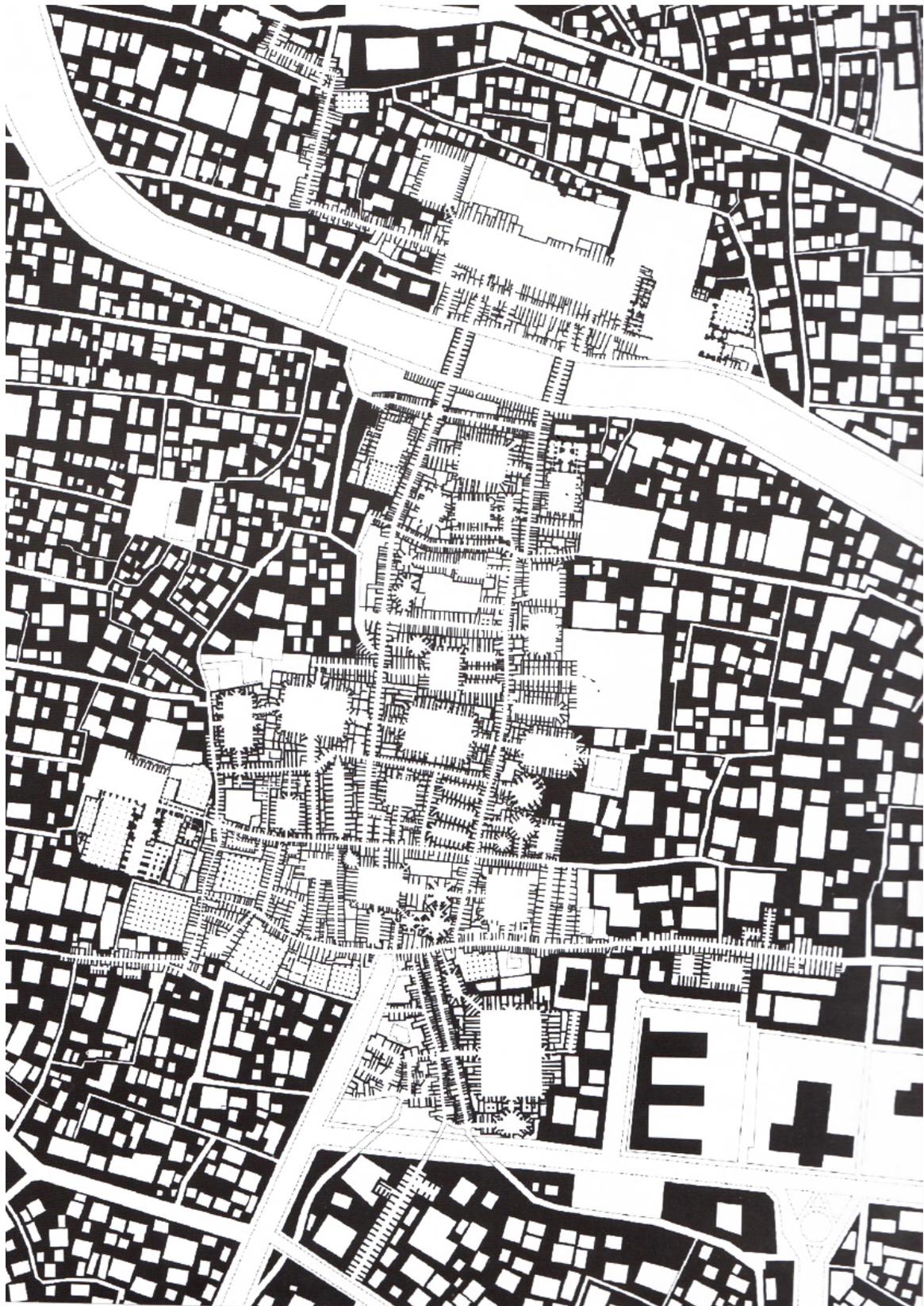
Los Bazares son mercados públicos insertos en la trama urbana. Conectan calles existentes, prolongándolas hacia el interior del mercado. Se establecen recorridos a manera de galerías continuas que se intersecan y derivan en flujos principales y secundarios. Las calles interiores tienden a conectar espacios liberados a modo de plazas que establecen jerarquías en el ordenamiento del mercado.

Las alturas de las galerías suelen ser variables, pero adquieren protagonismo en el espacio permitiendo una adecuada ventilación para el gran flujo de personas. Los espacios interiores se caracterizan por su monumentalidad y repetición, reconociendo a la acción de recorrer o paseo como la de mayor importancia.

Estructura

La estructura de los bazares está compuesta por tramas irregulares de pilares que permite insertarse en las tramas urbanas orgánicas. Mantienen espacios libres rectangulares como plazas que ordenan el espacio y funcionan como referencias espaciales.

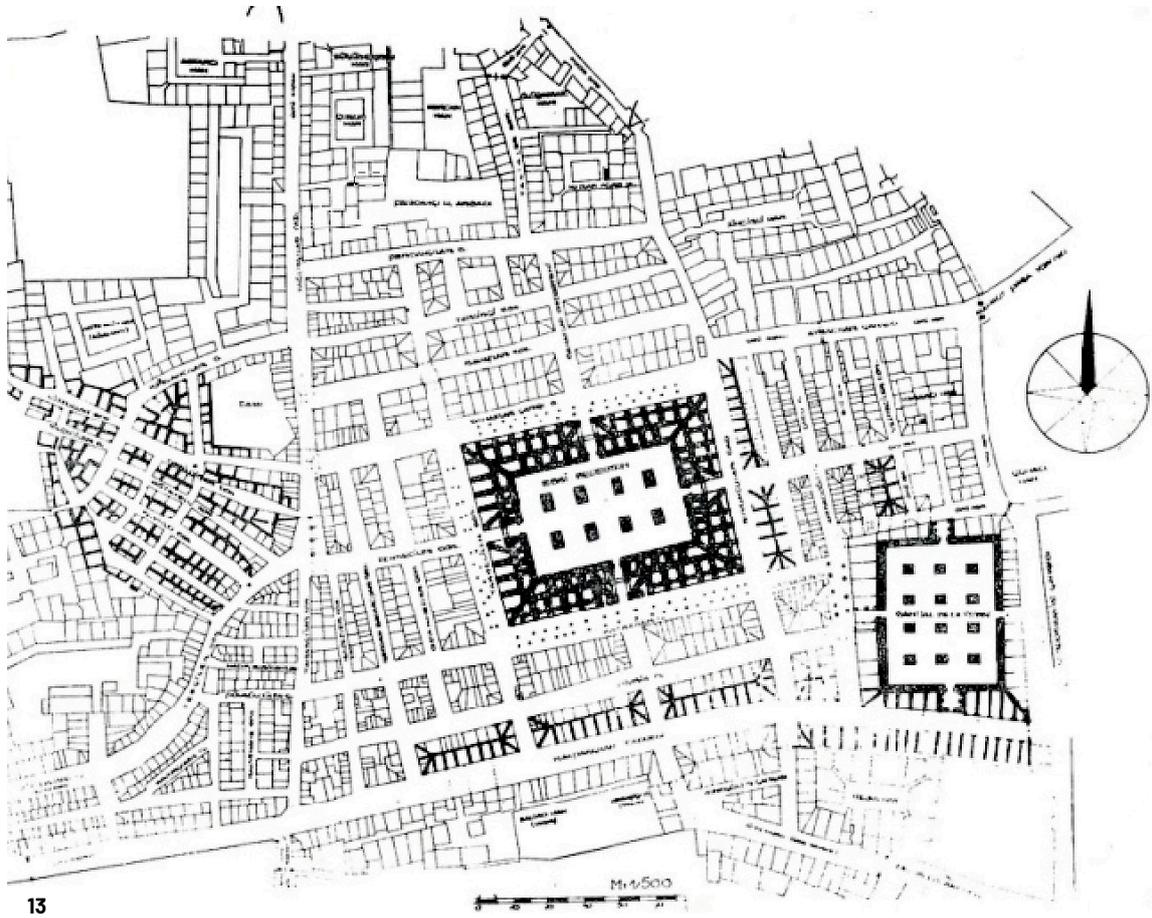
El caso del Gran Bazar se observan dos estructuras de mampostería a modo de Bedestán (mercado cubierto central) de planta rectangular y pilares que cumplen la función de almacenamiento de mercancías. De la organización de las estructuras centrales se proyectan las galerías que conectan con la trama urbana.



12 Ilustración Gran Bazar de Estambul, "Story of the Grand Bazaar", 1980. Autor: Gülersoy, Çelik.

13 Planta Gran Bazar Estambul. (Construido a mediados de Siglo XIV). Autor: Cezar

14 The Cairo Bazaar. 1874. Autor: John Frederick Lewis



13

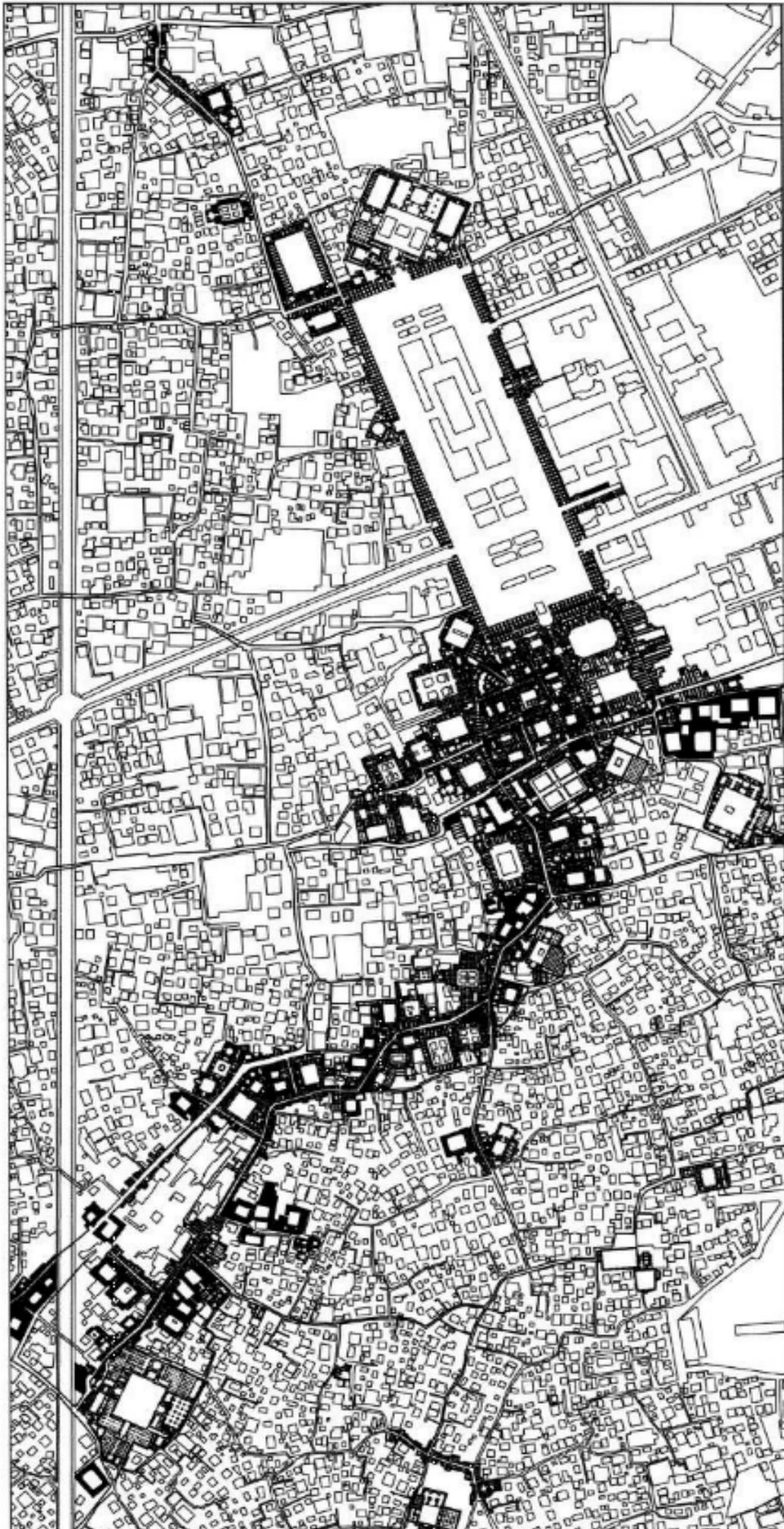


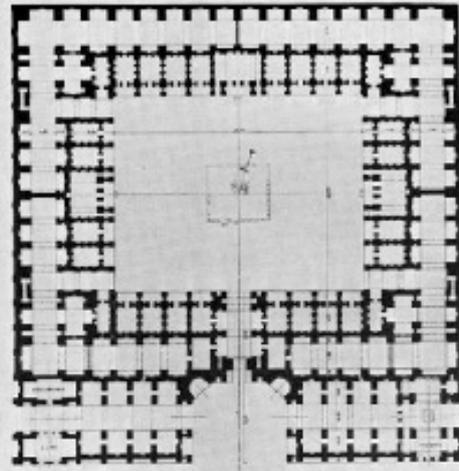
15 Planta Bazar de Isfahan, Irán (Siglo XVII).

16 Planta y fachada de Caravasar de Isfahan, Irán .

17 Acceso a Bazar de Isfahan, Irán (Siglo XVII).

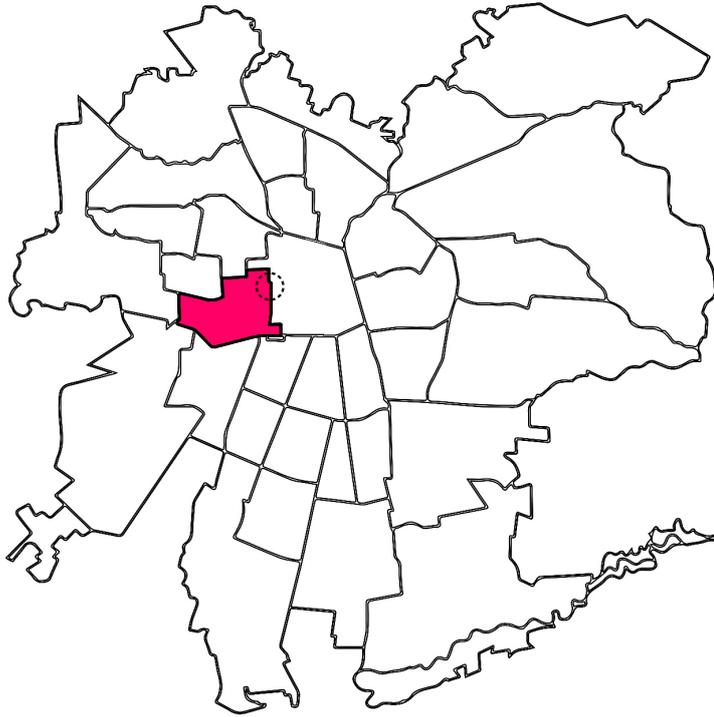
Fuente:
Willem Floor,
"Isfahan xii.
BAZAAR: PLAN
AND FUNCTION"
Encyclopædia
Iranica, online
edition, 2012,
<http://www.iranicaonline.org/articles/isfahan-xii-bazaar-plan-and-function>





ESTACIÓN CENTRAL

18 Ubicación del proyecto.



18

Datos

147.041 Habitantes
24km² Superficie
4to lugar en cantidad de migrantes en Región Metropolitana con 16.947 (CENSO 2017).

El lugar de la intervención se ubica en el límite oriente de comuna de Estación Central. El sector es emblemático en el desarrollo de la ciudad, concentra la mayor parte de la infraestructura de movilidad interurbana estableciéndose como la puerta de acceso a Santiago. En el emplazamiento del proyecto se consideran estos factores como los de mayor relevancia junto con el explosivo aumento de desarrollos inmobiliarios y proyectos futuros que implican la densificación exponencial de las áreas centrales del Gran Santiago.

Estación Central concentra gran parte de los nuevos desarrollos inmobiliarios de la región metropolitana. El eje Alameda es el mayor afectado por esta situación, lo que llevó temporalmente al congelamiento de los permisos de construcción y posterior modificación de la normativa para futuras alturas y densidades.

Los problemas asociados al desarrollo de estos proyectos son la saturación vial, contaminación acústica y la falta de espacio público y comunitario a escala barrial. Esto ha llevado al deterioro de antiguos barrios con sus características urbanas y tejido social.

Según datos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el desarrollo de estos 70 proyectos duplicarían la cantidad de habitantes de la comuna. El promedio de altura es de 30 pisos y 600 departamentos por edificio con características similares a los proyectos que han afectado negativamente a la comuna.



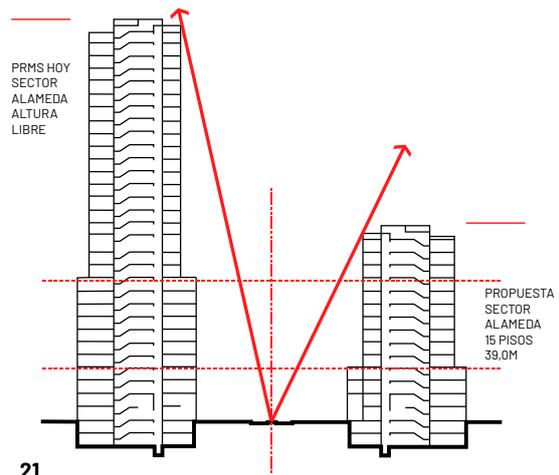
19 Proyectos inmobiliarios en Estación Central.
Fuente: La Tercera (según datos de Ministerio de Vivienda y Urbanismo).

19



20

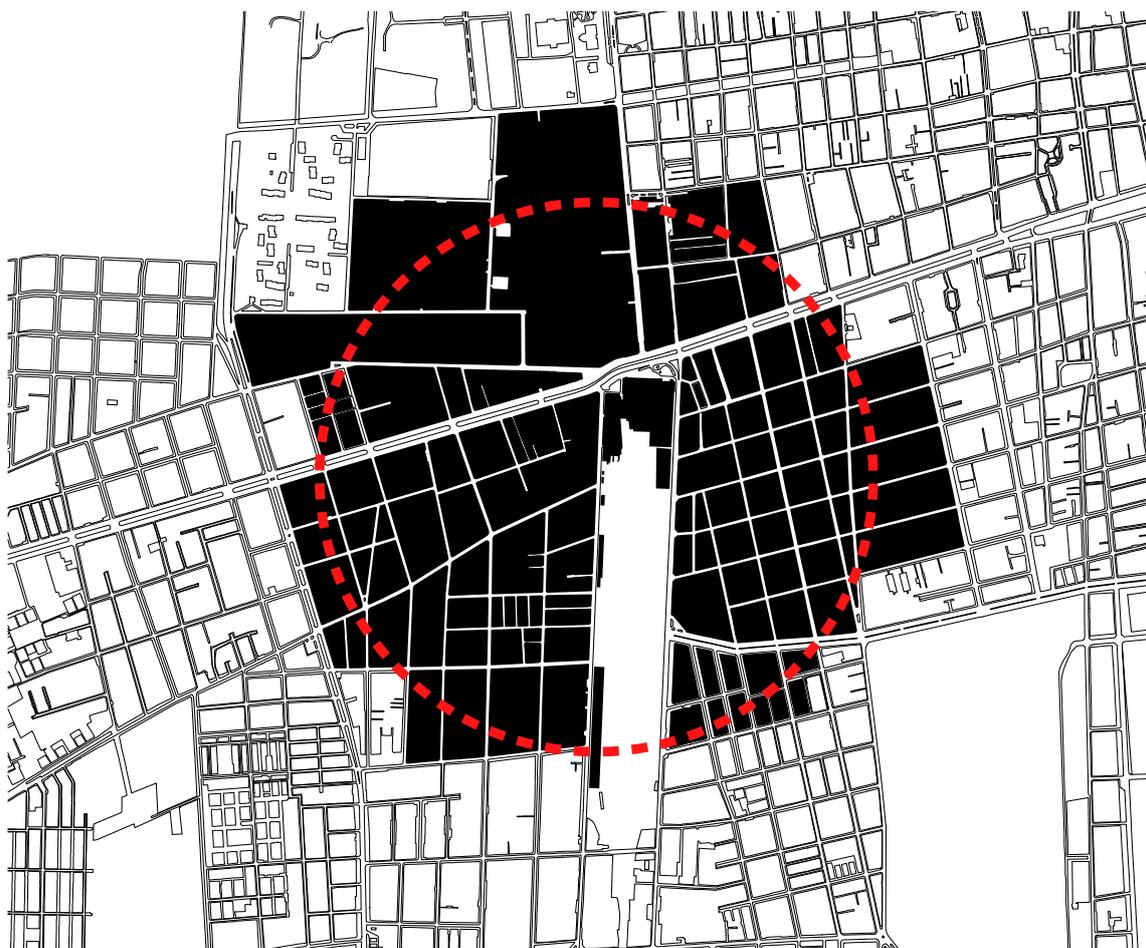
20 Desarrollo inmobiliario en Estación Central.
Fotografía: Autor desconocido.



21

21 Reformulación del Plan Regular Comunal.
Fuente: La Tercera (según datos de Ministerio de Vivienda y Urbanismo).

22 Área de análisis datos sociales.



El sector concentra diversos usos comerciales, de transporte y cultural-educacional. Sus habitantes son mayoritariamente adultos en edad laboral que trabajan en áreas comerciales propias de sus barrios. Se observa la presencia mayoritaria de vendedores, artesanos, oficinistas y técnicos.

La infraestructura de transporte interurbano y la centralidad de su ubicación genera la convivencia entre quienes acceden a diversos servicios en Estación Central de manera habitual y esporádicamente. Esto explica la presencia mayoritaria de personas de comunas externas (62,1%) con respecto a los habitantes de Estación Central y Santiago (37,9%).

El sector como destino, tiene dentro de sus principales motivos el trabajo, compras, trámites y acceso a la educación.

Estas características generan que la población migrante de la Región Metropolitana pueda atender sus necesidades básicas en sectores populares de servicios. Sobre la concentración de migrantes, el estudio de Inmigración en Santiago entrega los siguientes datos: “el distrito con mayor inmigración es “Barrio Estación”, próximo a la Estación Central y los terminales de buses, con 3.853 inmigrantes mayoritariamente distribuidos en casas de fachada corrida y galpones adaptados, que son las construcciones más recurrentes del sector. Las colonias más importantes del Barrio Estación son la venezolana con 1.311 habitantes y la peruana con 935.” (ATISBA, 2018)

Rango etario



- 16,6% 0-14
- 27,3% 15-29
- 25,3% 30-44
- 17,4% 45-60
- 13,4% >60

Nivel de estudios



- 4% Sin estudios
- 3,3% Jardín infantil
- 0,8% Diferencial
- 19,2% Básica - Primaria
- 32,4% Media
- 18,9% Técnica
- 20,6% Universitario
- 0,8% Postgrado

Ocupación



- 6,3% Ignorado
- 7,6% Poder ejecutivo
- 10,5% Profesionales
- 18,1% Técnicos
- 13,7% Oficinistas
- 23,7% Vendedores
- 0,6% Agricultores
- 11,1% Artesanos
- 7,2% Op. maquinaria
- 1,1% FF.AA.

23 Nodo como origen.
Fuente: Mi Entorno (según datos CENSO 2017).

Comuna de origen



- 20,2% Maipú
- 19,2% Santiago
- 18,7% Estación Central
- 13,3% Pudahuel
- 8,5% Puente Alto
- 7,3% Pedro Aguirre Cerda
- 6,9% La Florida
- 6% Quinta Normal

Medio de transporte



- 29,4% Metro
- 26,9% Enteramente a pie
- 20,6% Bus
- 8,1% Auto chofer
- 6,9% Auto acompañia
- 4,4% Bus y metro
- 5% Taxi y metro
- 2% Motocicleta

Propósito



- 30,7% Al trabajo
- 20,3% De compras
- 13,1% Trámites
- 11,8% Al estudio
- 8,5% Visitar a alguien
- 6,5% De paso
- 5,9% Otros
- 3,3% Recreación

24 Nodo como destino.
Fuente: Mi Entorno (según datos CENSO 2017).

CONTEXTO HISTÓRICO

25 Santiago
1854.
Autor: Esteban
Castagnola.

26 Elevación
1ra fase
Estación de
Ferrocarriles de
Santiago.

La Estación Central de Santiago

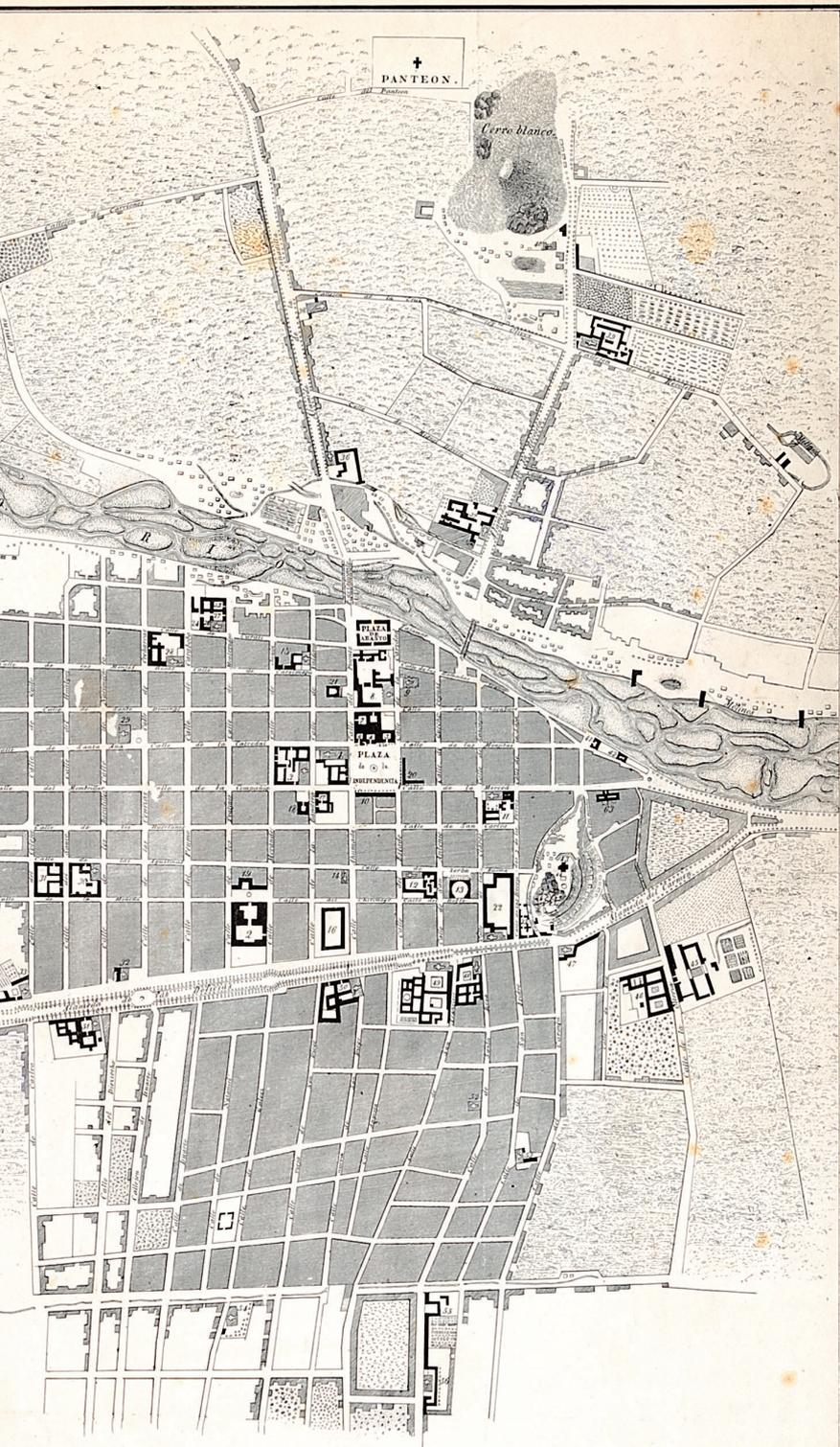
La Estación Central de Ferrocarriles se construye en 1857 fuera del límite urbano de Santiago en el sector rural de Chuchunco. Se emplazó estratégicamente en la extensión de la Alameda, lo que permitió su conexión con la ciudad y la constitución de barrios a su alrededor. Se transformó en la puerta de acceso a Santiago desde Valparaíso y otras localidades al sur.

Primera transformación

La estructura construida consistía en dos volúmenes laterales de ladrillo y adobe que albergaban oficinas y administración y uno central que albergaba la zona de andenes. La estructura de la zona de andenes consistía en cuatro techumbres metálicas a dos aguas independientes sostenidas por pilares. El edificio presentaba escasa ornamentación y una configuración espacial simple y funcional. La construcción de la estación generó la primera transformación de su entorno. Su contexto inmediato eran parcelas agrícolas que fueron paulatinamente urbanizándose. Destacando la existencia previa de la Quinta Normal que limitaba hacia el norte con la Estación Central.



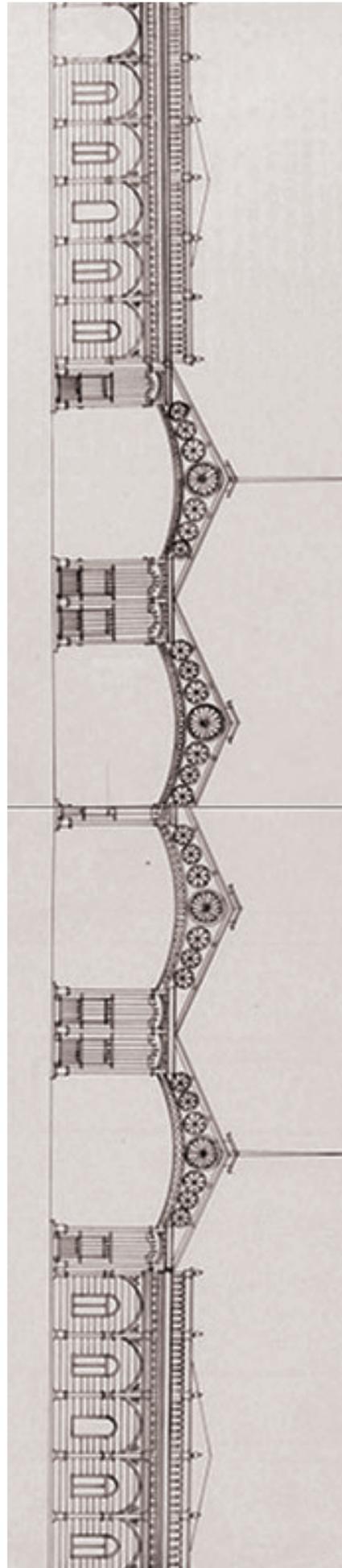
NTIAGO DE CHILE.



22 *Presidente y Moneda.*
 23 *Convento de la Compañía. Museo y Biblioteca.*
 24 *Cuartel N.º 1.*
 25 *id. 2.*
 26 *id. 3.*
 27 *id. 4.*
 28 *id. 5.*
 29 *id. 6.*
 30 *id. 7.*
 31 *id. 8.*
 32 *id. 9.*
 33 *id. 10.*
 34 *id. 11.*
 35 *id. 12.*
 36 *id. 13.*
 37 *id. 14.*
 38 *id. 15.*
 39 *id. 16.*
 40 *id. 17.*
 41 *id. 18.*
 42 *id. 19.*

22 *Monasterio de las Claras.*
 23 *Cuartel de Artillería.*
 24 *Cuartel N.º 1.*
 25 *id. 2.*
 26 *Iglesia de San Pablo.*
 27 *Cuartel N.º 4.*
 28 *Iglesia y monasterio de las Rosas.*
 29 *Iglesia de Santa Ana.*
 30 *Monasterio de la Victoria.*
 31 *Palacio del Arzobispo. Seminario y casa de Ejercicios de San José.*
 32 *Iglesia de San Esteban.*
 33 *Colegio de Agustinos.*
 34 *Iglesia y convento de los Capuchinos (en construcción).*
 35 *Iglesia de San Miguel.*
 36 *Monasterio del Carmen bajo.*
 37 *Convento de Recoleta Franciscana.*
 38 *Curato de la Estampa.*
 39 *Convento de Recoleta Dominica.*
 40 *Capilla de la Virgen del Rosario.*
 41 *Cancha de gallos.*
 42 *Casa de baños.*

43 *Cerro Santa Lucía. Fortaleza Dolgo.*
 44 *Observatorio Astronómico.*
 45 *Cuartel de Fungui y Escuela militar.*
 46 *Aspicio de mendicidad.*
 47 *Monasterio del Cormen alto.*
 48 *Hospital de hombres de San Juan de Dios.*
 49 *Convento de San Francisco.*
 50 *Iglesia de San Diego y Instituto nacional.*
 51 *Hospital de mujeres.*
 52 *Capilla de Santa Rosa.*
 53 *Iglesia de San Isidro.*
 54 *Capilla del Cobre.*
 55 *Convento de las Monjas francesas.*
 56 *Casa de Ejercicios de Santa Rosa.*
 57 *Capilla de San Bruno.*
 58 *Iglesia de San Sotero.*
 59 *Escuela de Artes y Oficios.*
 60 *id. Normal.*
 61 *Asilo del Salvador.*
 62 *Quinta normal y Jardín botánico.*
 63 *Casa de baños de la Merced.*



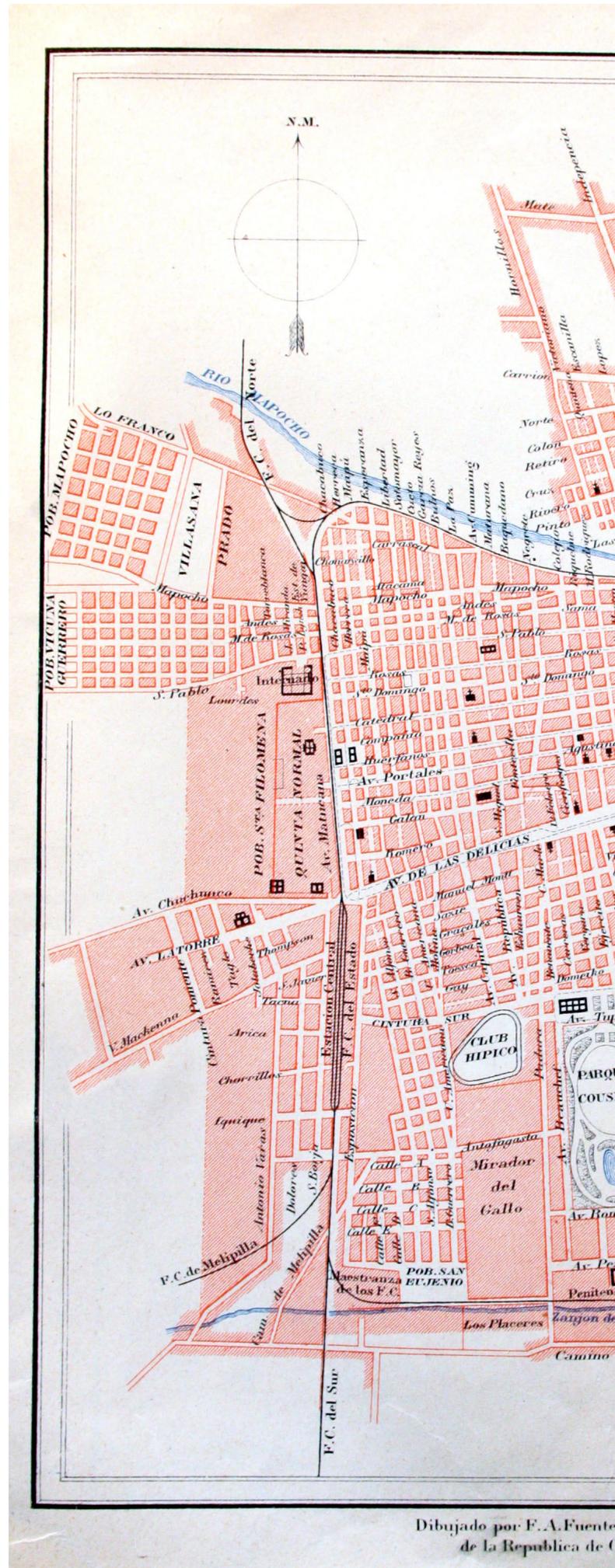
27 Santiago
1887.

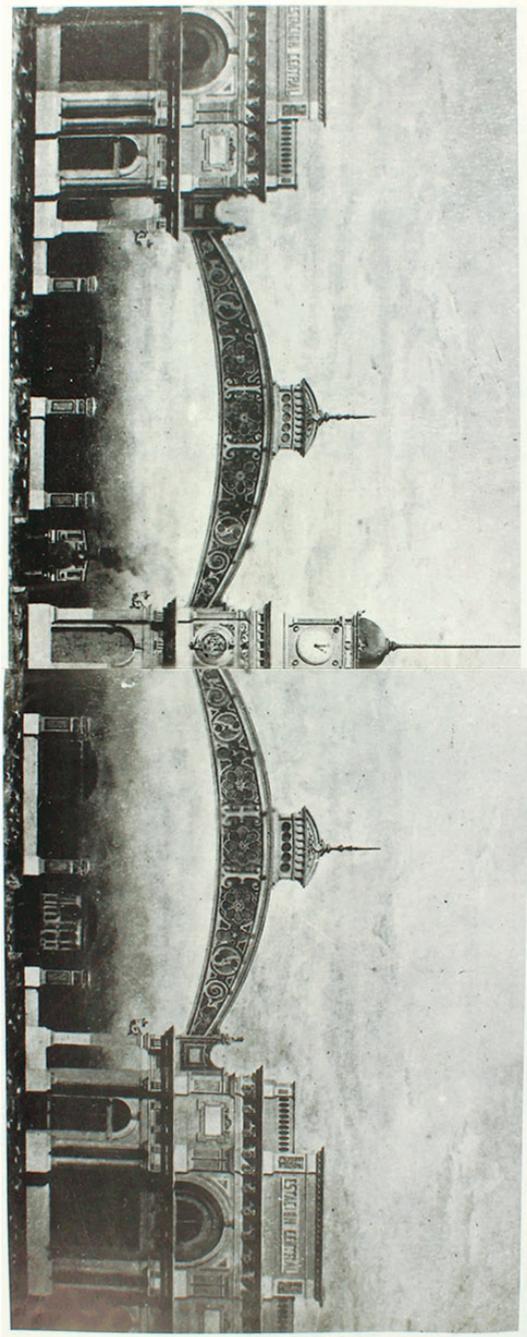
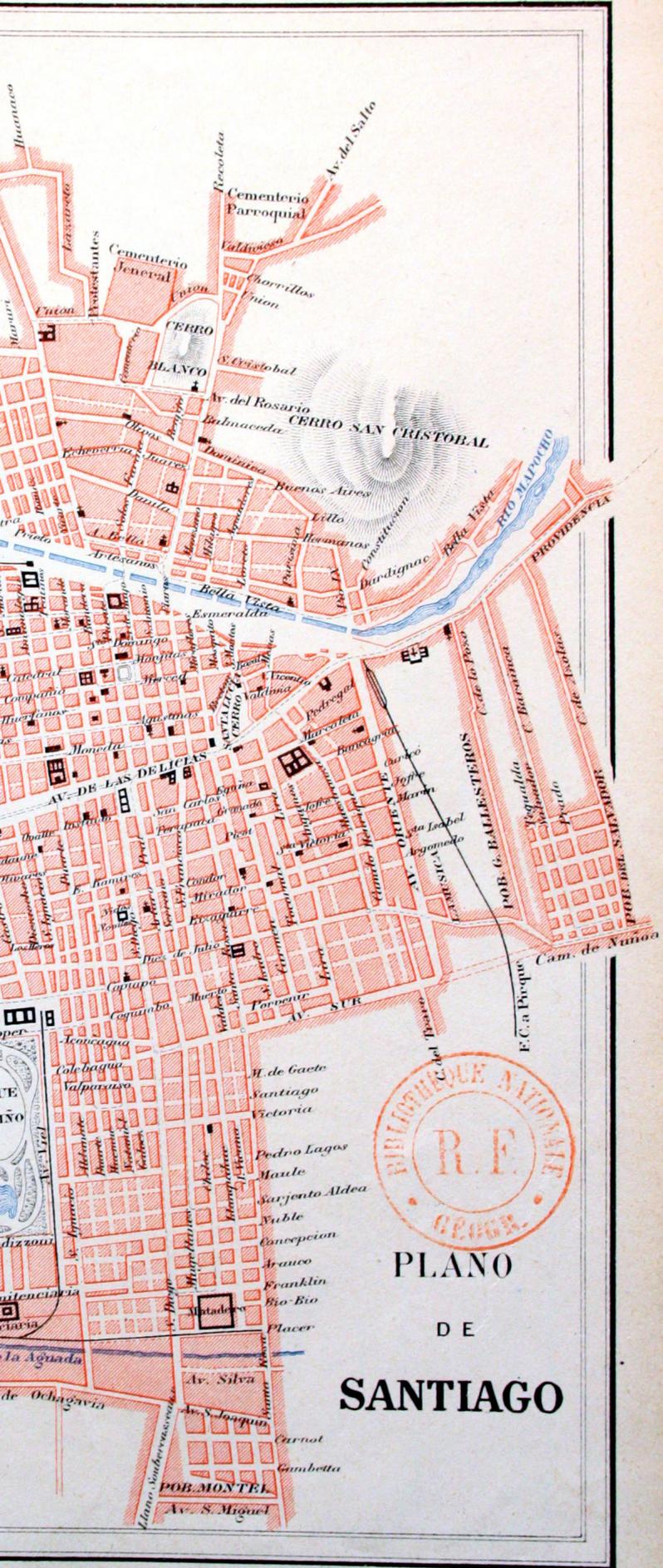
Autor: F.A.
Fuentes.

28 Elevación
2da fase
Estación de
Ferrocarriles de
Santiago.

Segunda transformación

La estructura construida consistía de dos techumbres metálicas sostenida por dos naves laterales y un eje central de pilares metálicos. En su fachada existía una torre intermedia que marcaba el hito dentro de la ciudad. Tras esta transformación, el sector comienza a adquirir un carácter urbano marcado. Se construyen barrios a sus alrededores y se consolida como un sector popular. A su vez, la Quinta Normal desarrolla escuelas técnicas en los terrenos frente a la estación de ferrocarriles, inaugurando la Escuela Técnica de Agricultura. Esto diversificó el carácter mixto de usos que albergaba el sector. Se marca su incorporación definitiva a la trama urbana de Santiago.





29 Santiago
1991.

Autor: Nicanor
Boloña

30 Elevación
3ra fase
Estación de
Ferrocarriles de
Santiago.

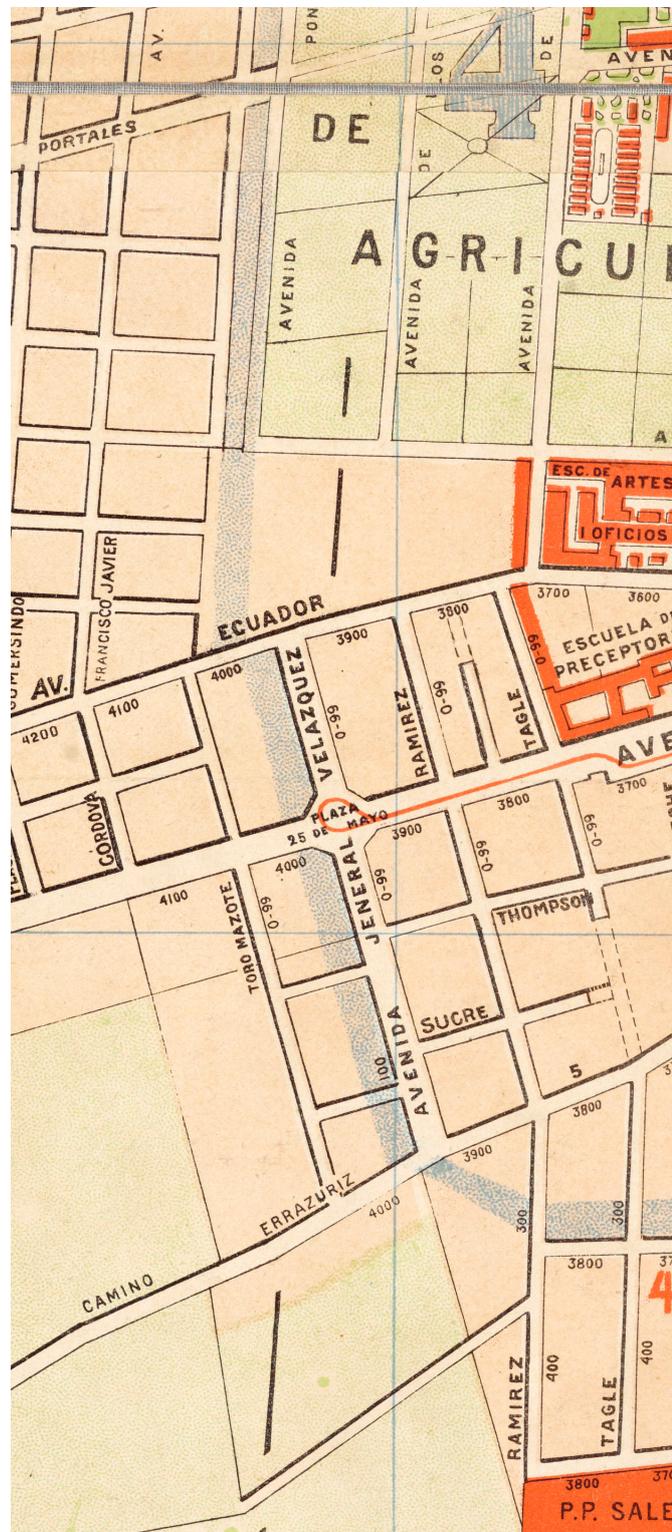
La tercera transformación

La mayor transformación de la Estación se realizó en 1897 cuando se construye la gran cubierta metálica única que alberga los andenes. Se mantienen las naves laterales, se elimina la torre central y se unifica el espacio central. La cubierta única corresponde a una estructura metálica de 48 metros de luz, 160 metros de longitud y altura de 21 metros.

En 1903 se inaugura la Plaza Argentina frente a la estación, extendiendo el espacio central hacia la ciudad. Se genera un atrio al edificio que marca su relevancia y permite el acceso masivo de personas desde la Alameda. Esto significó la consolidación del espacio público existente y continuó la diversificación de usos asociados a esta actividad. El carácter comercial y de servicios como hoteles y cantinas surgen tras esta renovación.

El entorno albergaba barrios obreros, de clase media emergente y a su vez conventillos construidos tras la migración campo-ciudad.

El ambiente social de la época es relatado de esta forma en Santiago de memoria: "Así ha sido siempre la estación y sus inmediaciones: populosa y grotesca. Una nota periodística de principios de siglo describe la zona de este modo: "Edificios menguados, calles estrechas, sucias y mal cuidadas, cités y conventillos, comercio y bares de cuarto orden, bodegas y barracas". Habla también de "rancheríos inmundos, poblados de burdeles y cafetines". El espíritu de ranchería es endémico del barrio estación y subsiste hoy no obstante los esfuerzos de "hermoseamiento". Las populares galerías comerciales de ahora son higiénicas, pero igualmente atiborradas y tristes. En sus laberintos se alternan peluquerías, shoperías-completerías, una feria artesanal, una tienda de animales, flippers, taca-tacas, módicos carruseles y un emporio de santería brasileña que ofrece soluciones paganas para los problemas de la existencia bajo el auspicio de un cierto Pai Joaquín y de una tal Tía María". (Merino, 1997)



31 Fotografía aérea 2019. Fuente: Google Earth.

Actualidad

A principios del siglo XX se observan cambios relevantes en el entorno urbano. Se limita el terreno de la Quinta Normal, rompiendo la relación directa entre la estación de Ferrocarriles, el espacio público y áreas verdes existentes a escala metropolitana.

En 1947 se crea oficialmente la Universidad Técnica del Estado abarcando los terrenos de la Escuela de Artes y Oficios, Escuela Práctica de Agricultura y parte de la Quinta Normal. Esta nueva institución marca el nuevo carácter del entorno urbano frente a la Estación Central, construyendo la plaza de acceso en respuesta a su contexto.

Durante la década de 1980 se realiza una remodelación de las alas oriente y poniente de la estación, anexándoles módulos de comercio. En los barrios aledaños se ha generado una transformación similar, al constituir sectores de comercio tipo feria, apertura de tiendas comerciales y almacenes, además de viviendas de uso mixto.

La construcción de los terminales de buses interurbanos San Borja y Alameda influyeron en la expansión de las actividades comerciales en esta zona. La velocidad y masividad del flujo de personas en el nodo Alameda debido a estos cambios en la infraestructura de transporte permitieron la ampliación del comercio existente y su renovación. A mediados de los 80 surge el "Persa Estación" como modelo de comercio de paso hacia los terminales. Las mayores transformaciones comerciales se han generado posteriormente con la construcción de dos centros comerciales masivos como el "Mall Arauco Estación" y "Mall Plaza Alameda". El desarrollo de estos nuevos edificios ha provocado el deterioro del contexto inmediato, denotando el abandono del espacio público y las estrategias urbanas para enfrentar las nuevas densidades de flujos.





CONTEXTO URBANO

32 Área de intervención.

Propuesta de localización del proyecto

La renovación urbana en el Gran Santiago se ha desarrollado principalmente en comunas centrales y peri-centrales cercanas a zonas de alto flujo como salidas de metro y grandes avenidas. Con diversas formas de emplazamiento en el territorio, uno de los ejemplos más emblemáticos y conflictivos es el caso de Estación Central. La comuna se enfrenta a complejos problemas urbanos donde mediáticamente se ha problematizado en torno a la nuevas densidades y alturas de los edificios de vivienda y su relación con el entorno.

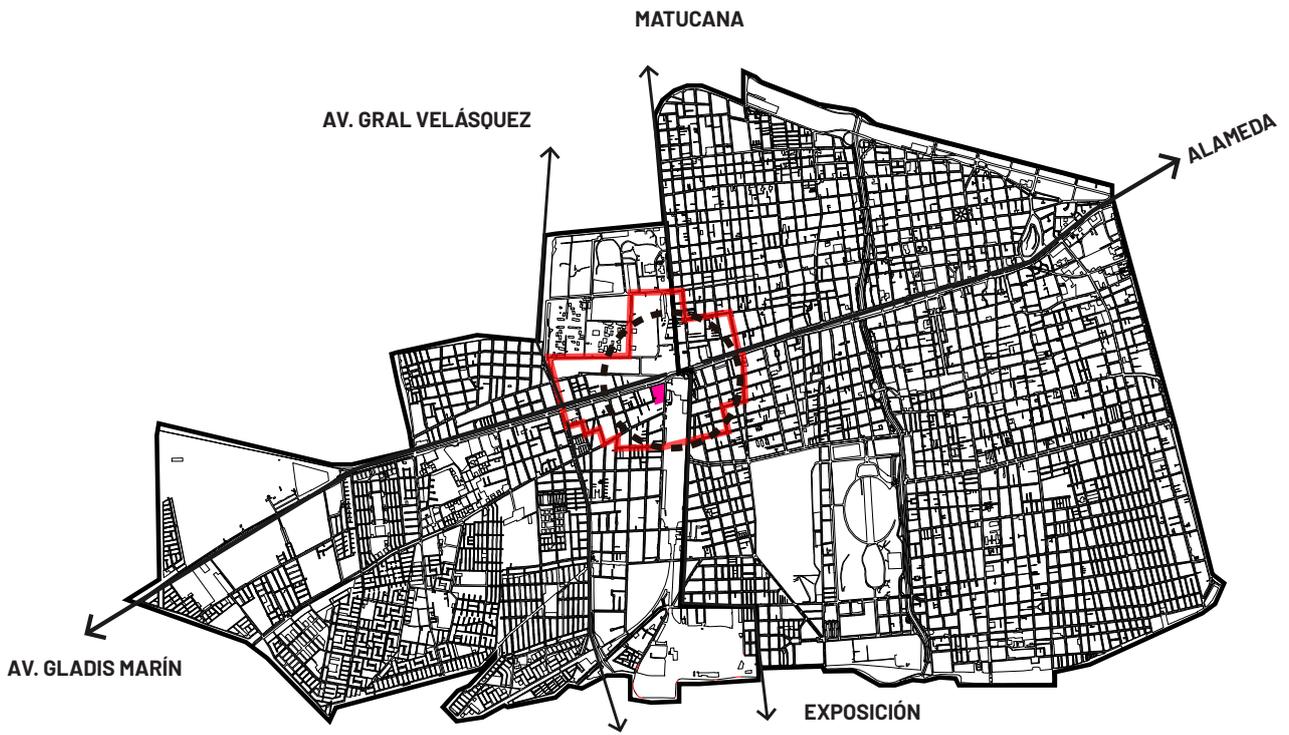
El área de análisis corresponde al límite de la comuna de Estación Central con Santiago. Se emplaza en el nodo (según la clasificación de Lynch en La imagen de la ciudad) que conecta la Comuna conformado por la Alameda, Avenida Ecuador, Matucana, San Francisco de Borja y Exposición. En este lugar se emplazan Hitos urbanos relevantes a escala Metropolitana como la Estación Central de Santiago y La Universidad de Santiago. Así también como barrios comerciales emblemáticos como Meiggs y Estación. Además, converge hacia el norte con el eje cultural de Avenida Matucana. Estas situaciones urbanas generan la oportunidad de repensar el espacio público considerando las múltiples variables que inciden en el lugar como la movilidad, espacio público, usos y tiempos que influyen en el proceso de diseño.

El sector es de usos mixtos y se caracteriza por la reconversión de los antiguos barrios en espacios comerciales y de servicios. Sin embargo, no cuenta con infraestructura ni espacios públicos suficientes para el flujo de personas existente, lo que ha generado deterioro de sus calles. Los efectos de la saturación vial, los muros ciegos de los centros comerciales e infraestructura de transporte, la ausencia de áreas verdes y luminaria pública generan sensación de inseguridad.

El proyecto se emplaza en el terreno que actualmente corresponde al Persa Estación, un emblemático comercio de paso del sector que enfrenta la Alameda y donde convergen los mayores flujos de personas en Santiago mediante tren, metro, buses interurbanos.

El terreno de 21.252 m² abarca el Persa Estación y locales comerciales dispersos que cortan el flujo peatonal desde la Alameda y generan desconexión con el espacio público.





33



Nodo



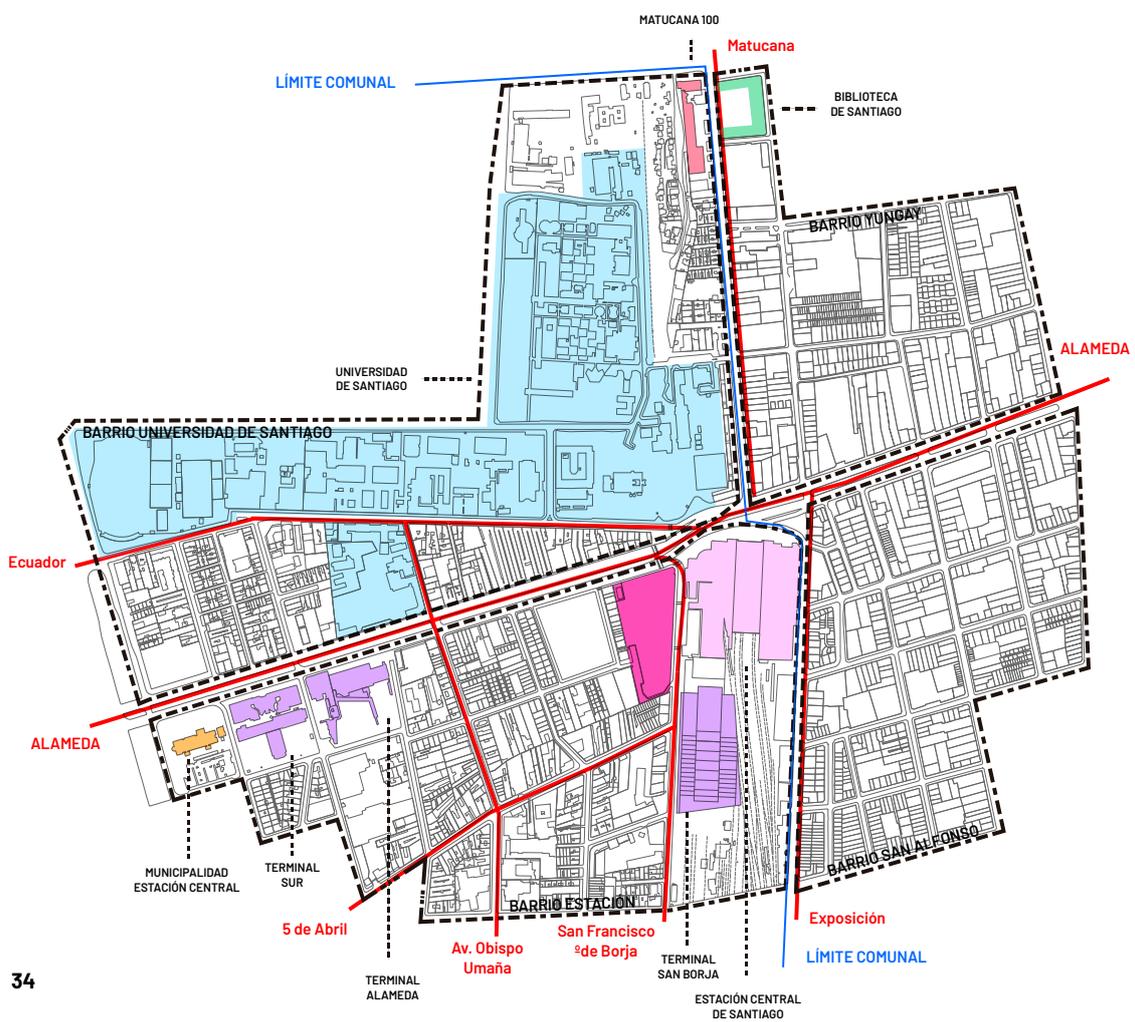
Radio ~ 800 mts



Sitio



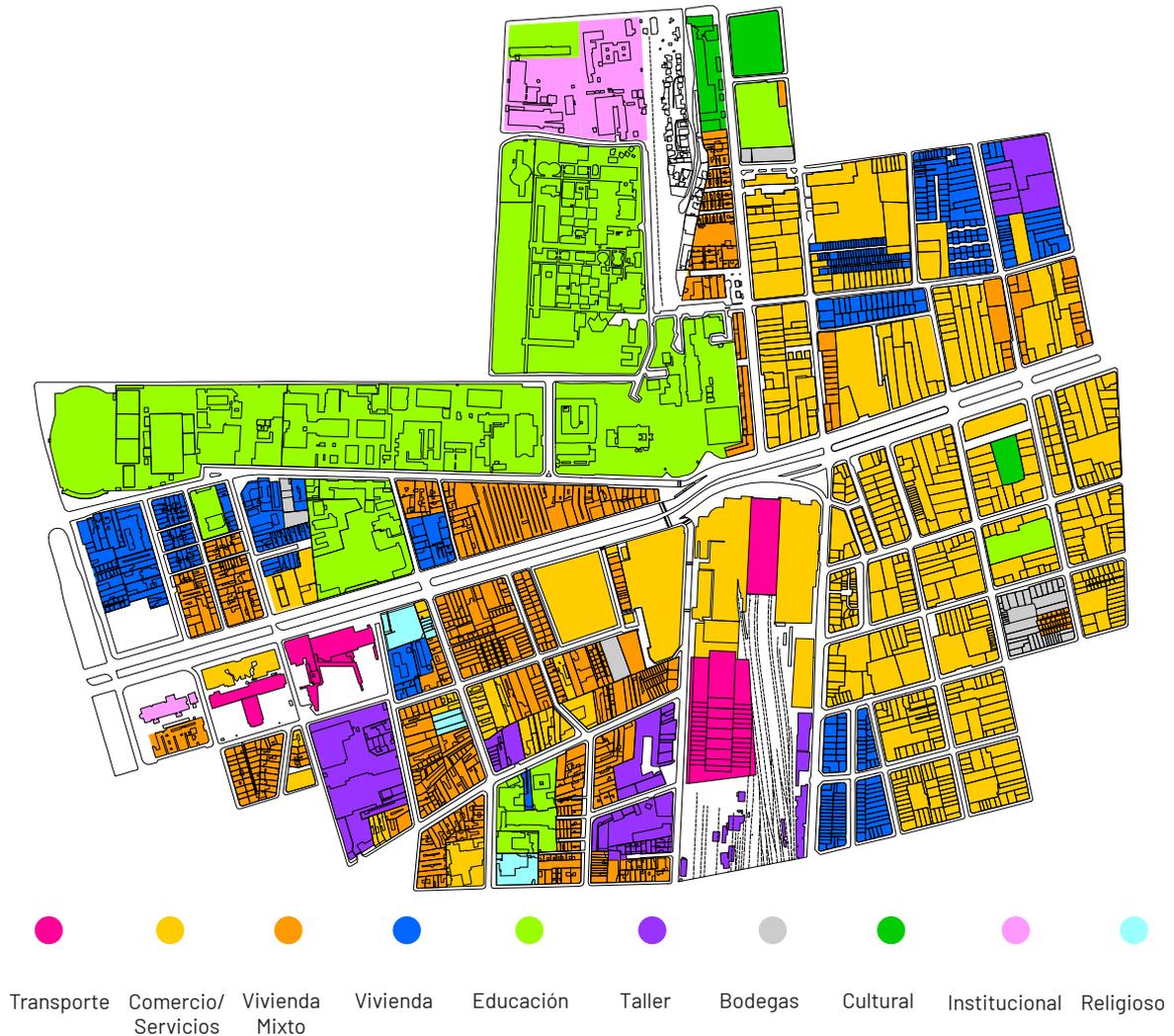
33 Área de análisis del contexto urbano.



34

34 Contexto urbano.

35 Uso de Suelos.

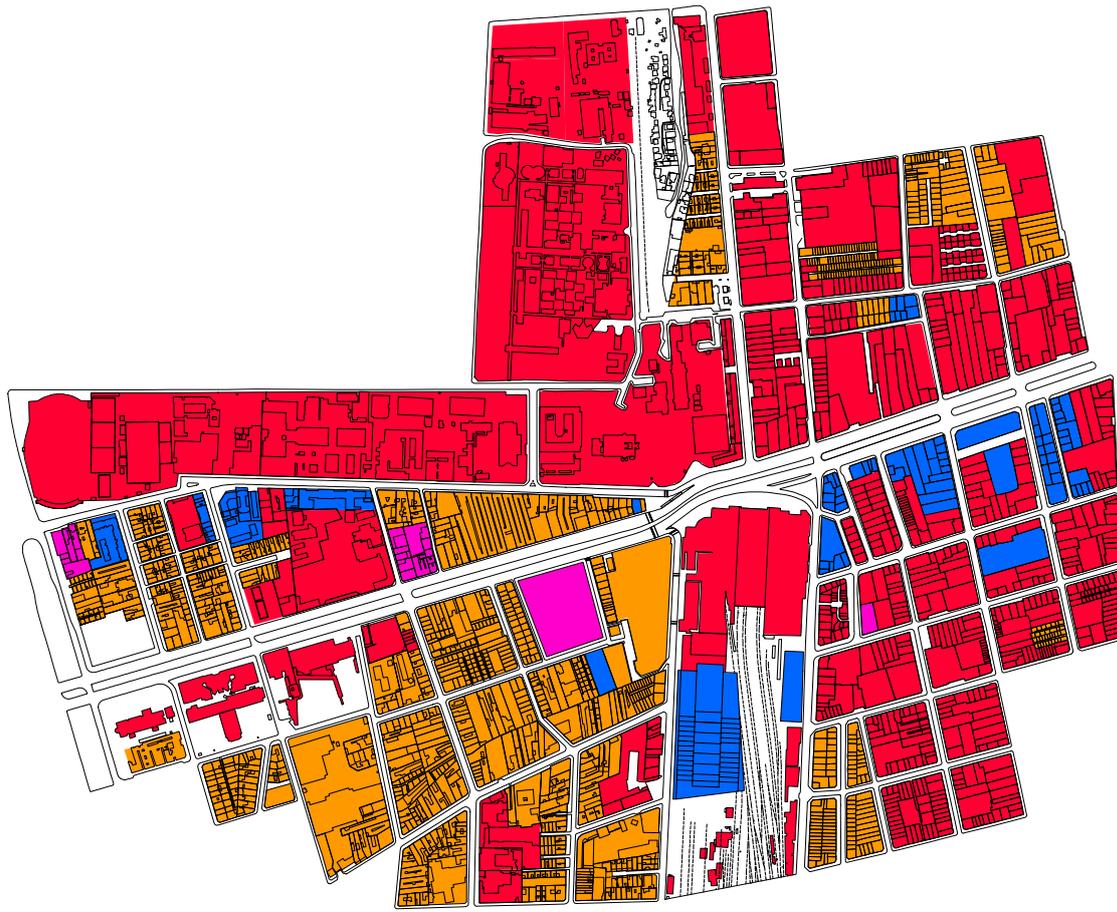


Uso de suelos

El sector alberga una diversidad de usos importante. Destaca la transformación de la vivienda tradicional a locales comerciales o usos mixto de primera planta comercial y segunda habitacional. Además, se emplaza infraestructura de transporte inter-urbano que impacta en la gran afluencia de personas. El sector combina varios tipos de transporte, convirtiéndolo en una intermodal a escala urbana. Se configura como la puerta de acceso a Santiago, lo que implica la gran afluencia de personas que permanecen durante un tiempo acotado en el lugar.

Hacia el poniente se observa la presencia de cités, la mayoría con comercio en hacia la calle. Esto configura un barrio preferentemente residencial/comercial. Hacia el oriente se emplaza el barrio de carácter comercial Meiggs con diferentes tipos de comercio que incluye la feria o mercado de paso hasta grandes tiendas. En los ejes viales principales como la Alameda, San Borja y Exposición se desplaza el comercio ambulante que influye de manera importante en el uso de la calle.

Hacia el norte, se emplaza la Universidad de Santiago y el circuito cultural Santiago Poniente. Estos polos culturales/educacionales atraen a personas de la totalidad de la región Metropolitana, lo que permite la permanencia prolongada durante la mayor parte del día.



36 Alturas.

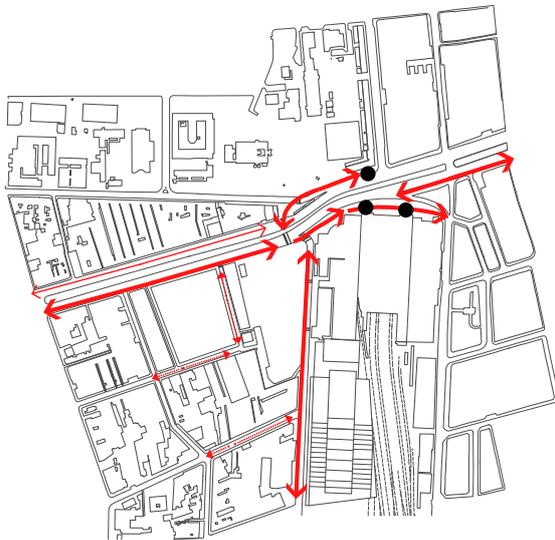


Alturas

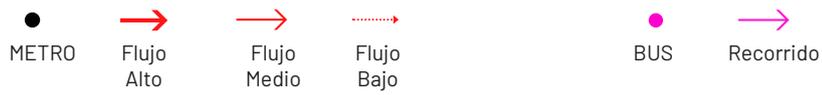
El desarrollo progresivo de infraestructura y servicios ha generado puntos que sobresalen de la escala barrial original de uno a dos pisos. La imagen urbana del eje Alameda se compone de edificios de comercio, teniendo como hito principal la Estación Central. Hacia el poniente se emplaza el centro comercial "mall plaza Alameda" irrumpiendo la escala del lugar, rompiendo con paseo urbano generado por los atrios y generando muros ciegos en tres de sus fachadas. Se observa también el impacto de los nuevos desarrollos inmobiliarios de 18 pisos sobre el antiguo barrio.

Hacia el oriente se disponen hacia la Alameda edificios comerciales de altura media que mantienen una relación armónica su contexto y marcan el acceso al barrio Meiggs.

37 Flujo de peatones + accesos de metro.



38 Recorridos buses urbanos.



Movilidad

El terreno enfrenta a un nodo metropolitano relevante. Confluyen flujos mayores de peatones y la red de transporte público (Buses Urbanos y Metro, Buses Inter-urbanos y la red de ferrocarriles). El carácter del lugar es la puerta de entrada a Santiago y por ende, un intermodal a nivel urbano. Esta característica del lugar influye en el tipo de comercio que se desarrolla en el sector, principalmente de paso, ambulante y de permanencia breve.

La calzada sur del eje Alameda recoge el mayor flujo peatonal coincidentemente con el acceso a los terminales de buses, la estación de trenes y centros comerciales.

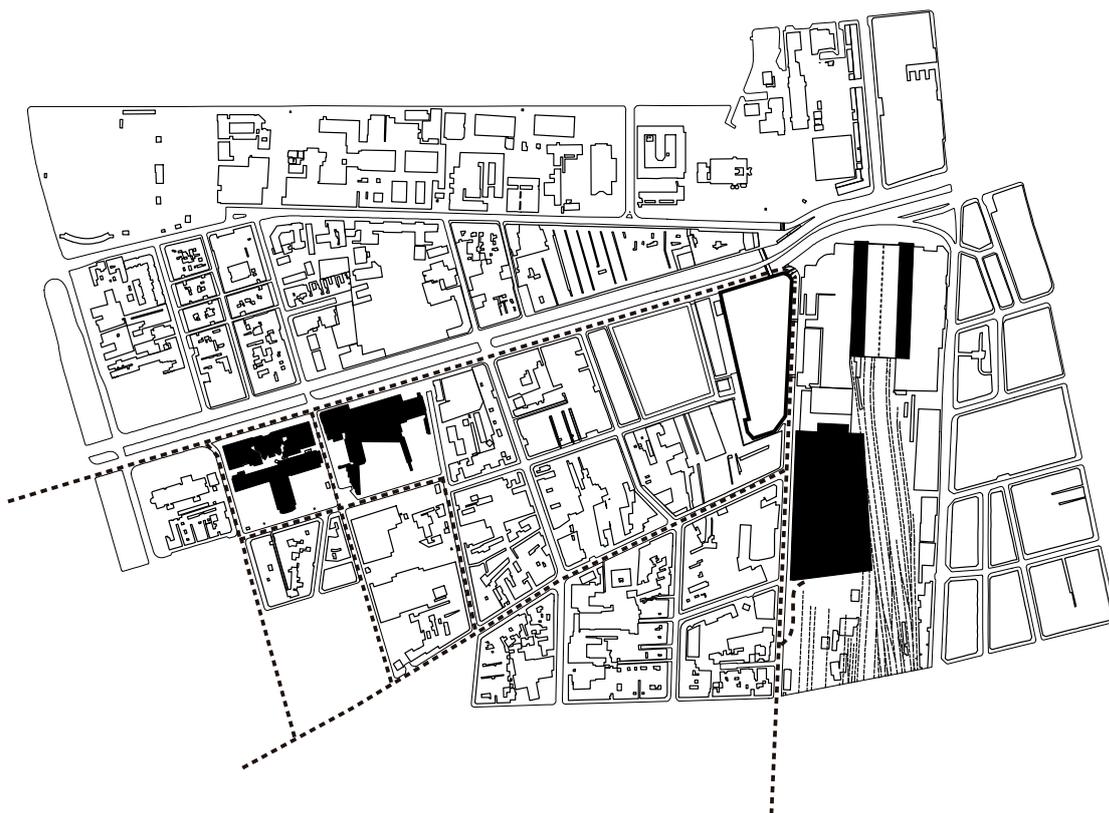
39 Movilidad Interurbana-Recorridos.

Terminal Alameda

Terminal Alameda

Terminal San Borja

Estación Central de Santiago

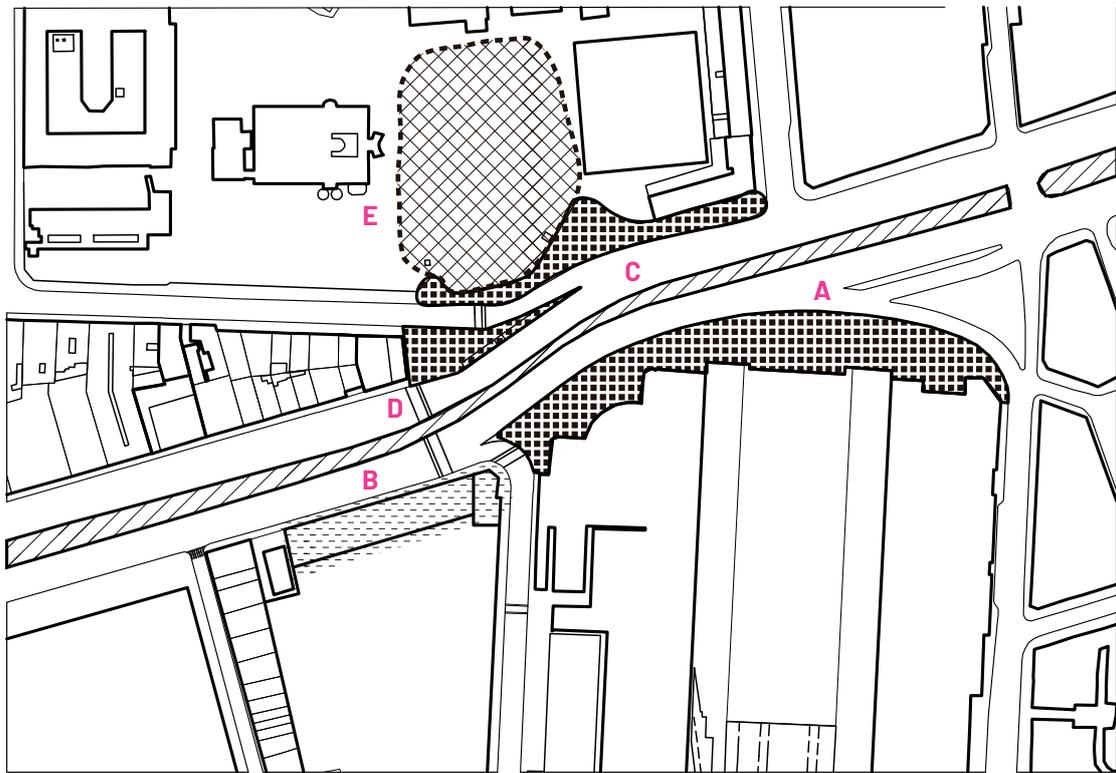


Estación Central de Santiago:
Alameda - NOS
Alameda - Rancagua
Alameda - Chillán - Constitución

Terminal San Borja :
Arica- Iquique - Antofagasta - Calama - San Pedro de Atacama - Copiapó - Vallenar - La Serena - Coquimbo - Ovalle - Viña del Mar - San Felipe - Los Andes - Chillán - Concepción - Los Ángeles - Temuco - Valdivia - Osorno - Pto. Montt.

Terminal Alameda:
Arica- Iquique - Antofagasta - Calama - Copiapó - La Serena- Coquimbo - Valparaiso - Viña del Mar - Litoral Central - Rancagua - Talca - Linares - Concepción - Talcahuano - Temuco - Pucón - Valdivia - Osorno - Pto. Montt.

40 Espacio Público, estado actual.



Atrio



Circulación



Extensión



Ocupado

Espacio Público

La estrategia de emplazamiento frente al nodo que configura el carácter espacial del lugar es el atrio o explanada urbana. El espacio generado es una antesala de los edificios públicos, reconociendo el carácter de nodo del lugar y los grandes flujos peatonales. Esto permite además el cambio de ritmo entre los edificios y la calle para enfrentar las diferentes velocidades de los usuarios. En la Universidad de Santiago se extiende virtualmente marcando un segundo acceso hacia el Planetario. En cambio, en el Persa Estación se encuentra limitada y actualmente ocupada por carpas como extensión del mercado.

El eje Alameda es atravesado por un bandejón en desuso y deterioro desde el límite comunal. Es notoria la ausencia de áreas verdes y mobiliario urbano en el espacio público.



A



B



C



41 Tipología de locales comerciales.

1050 locales

Ropa/
Comida/
Accesorios/
Peluquerías

Tamaño local promedio:
4m²

Arriendo promedio_
\$ 400.000.

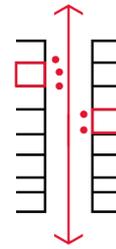
MERCADO PERSA

La adaptación en Chile del modelo de bazar, se genera comúnmente mediante la readaptación de galpones industriales o bodegas como el caso del persa Víctor Manuel en el barrio Franklin. Se establecen recorridos lineales conformados por módulos utilizados para la venta de objetos. La totalidad del mercado tiende a extenderse como la colonización de galpones mediante un tipo comercio temático. Tiene diversos accesos alrededor de la cuadra que ocupa, abriéndose hacia la trama urbana de damero existente.

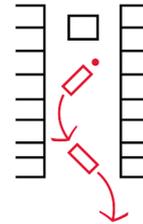
El caso del Persa Estación, se trata de una cubierta metálica sostenida con pilares que forman galerías donde se establecen los módulos idénticos. Funciona como comercio de paso entre los centros comerciales y terminales de buses interurbanos. El tipo de comercio es invariable respecto a su ubicación. El acceso es indiferenciado por dos de sus caras Alameda y San Borja, manteniendo su tercer acceso como espacio de estacionamiento y carga y descarga de productos.

Posee una estructura de pilares de acero que configura módulos tipo de 2x2m. La configuración espacial compuesta de callejones de 3 metros de ancho y la rigidez modular del mercado no permiten generar variaciones espaciales y de tipo de locales. El comercio funciona independientemente de la ubicación espacial. La ausencia de jerarquía y el establecimiento de plazas en las intersecciones de los ejes generan espacios vacíos y no lugares dentro del Persa.

En relación al emplazamiento en su contexto, el edificio se sitúa encajonado por los muros ciegos de dos centros comerciales que no permite el tránsito fluido hacia el interior barrio. Esta forma de emplazamiento genera deterioro y abandono de las calles secundarias.



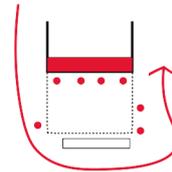
Pasillo



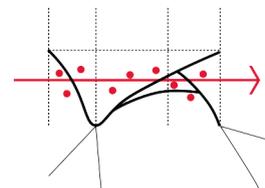
Módulo



Carro



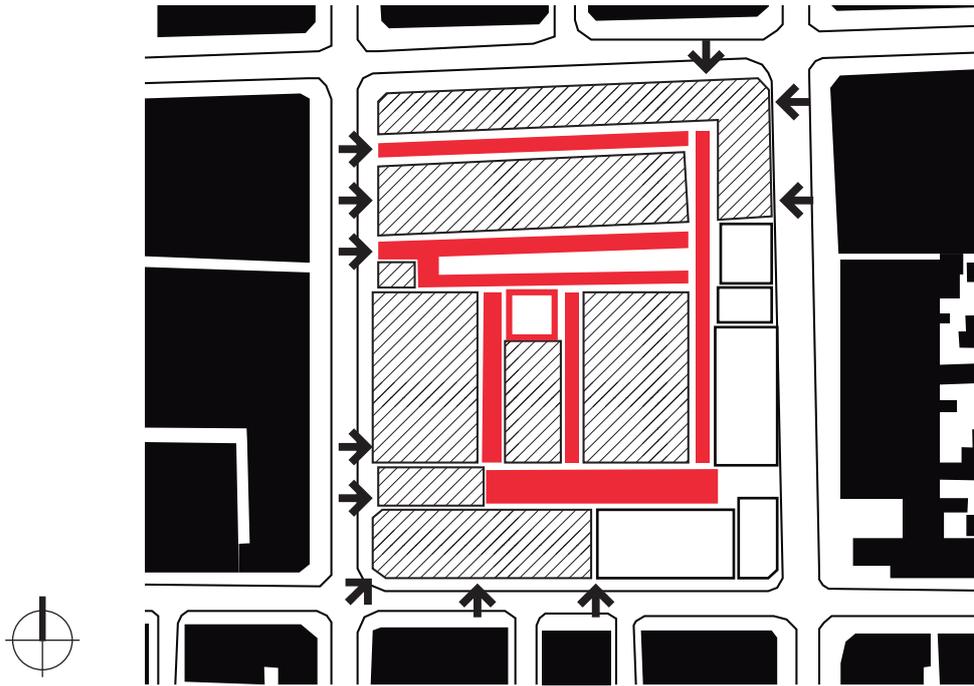
Local



Exterior

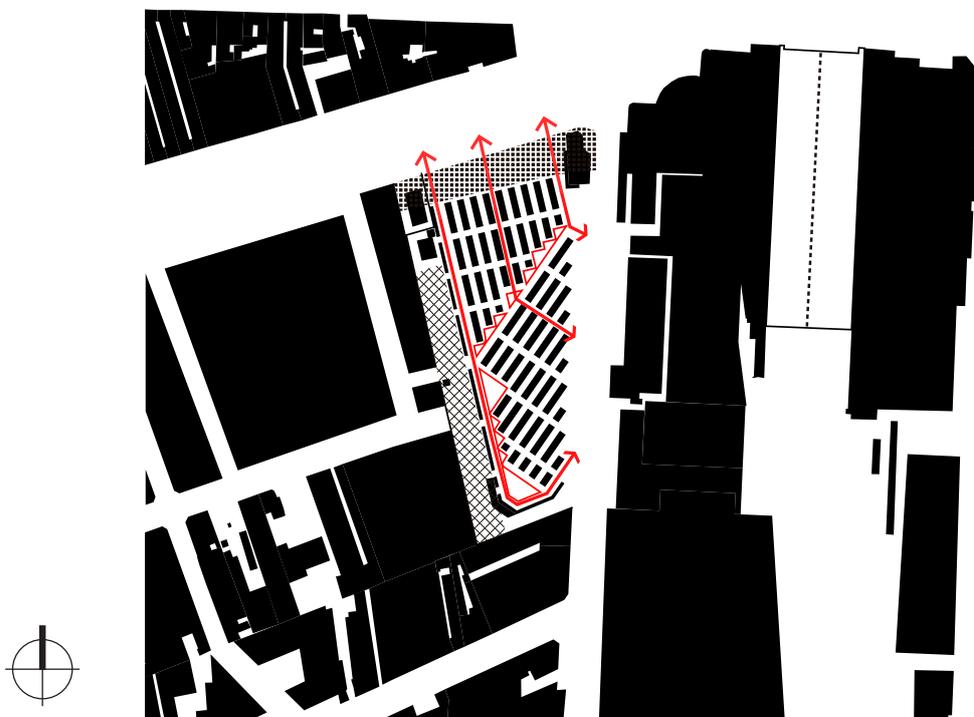


Informal



42

- 
Galpón
- 
Galpón sin ocupar
- 
Plaza central
- 
Galerías
- 
Accesos



43

- 
Atrio (extensión del mercado)
- 
Estacionamiento
- 
Espacio libre
- 
Flujos

42 Diagrama ordenamiento Persa Victor Manuel, Barrio Franklin, Santiago.

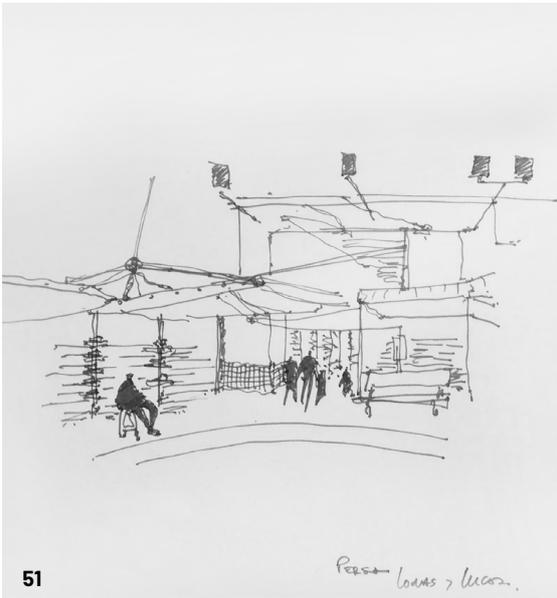
43 Diagrama ordenamiento Persa Estación, Estación Central.



44-45-46-
47-48-49-50
Imágenes de
tipologías de
comercio en
Persa Estación.
Imágenes
públicas.





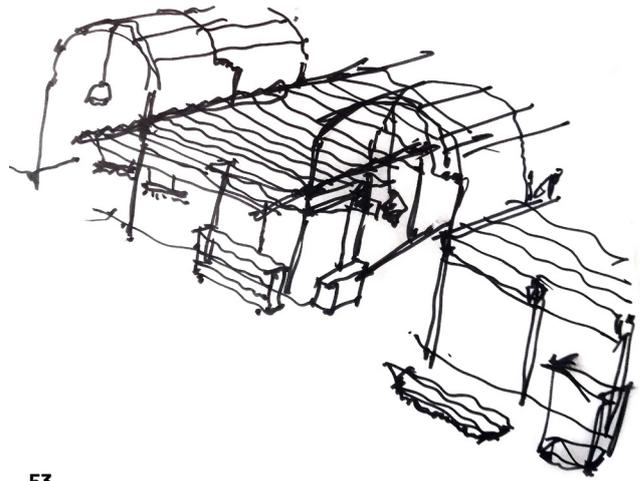


Observaciones

1 Lonas colgadas sobre plaza de acceso extienden el comercio hacia la calle. Comercio ambulante en torno a los terminales. (51)

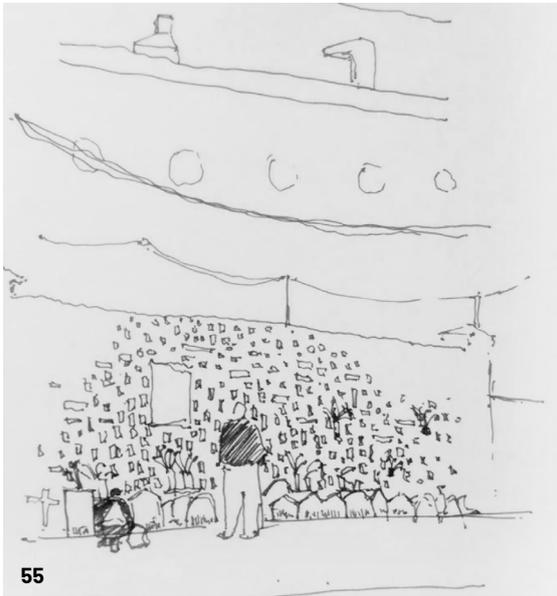
2 Galerías configuran recorridos interiores. Comercio de paso. (52-53)

3 Alta congestión y contaminación acústica por flujo de buses. (54)



51-52-53-54-
55-56-57
Croquis de
primera visita al
lugar.





55



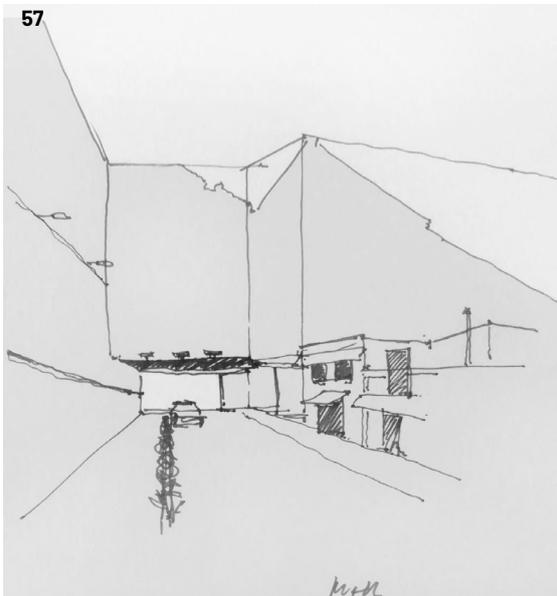
56

salida *
San Borja.

4 Muro de San Romualdo en calle San Borja, alta concurrencia. Manifestación religiosa en muro ciego del Mall. (55)

5 Alto flujo peatonal en calzada sur de la Alameda hacia centros comerciales y terminales de buses. (56)

6 Viviendas al sur de centro comercial sin acceso a luz solar directa. Escaso flujo peatonal. Acceso a zona de estacionamientos. Deterioro del barrio por efecto del volumen y muros ciegos. (57)

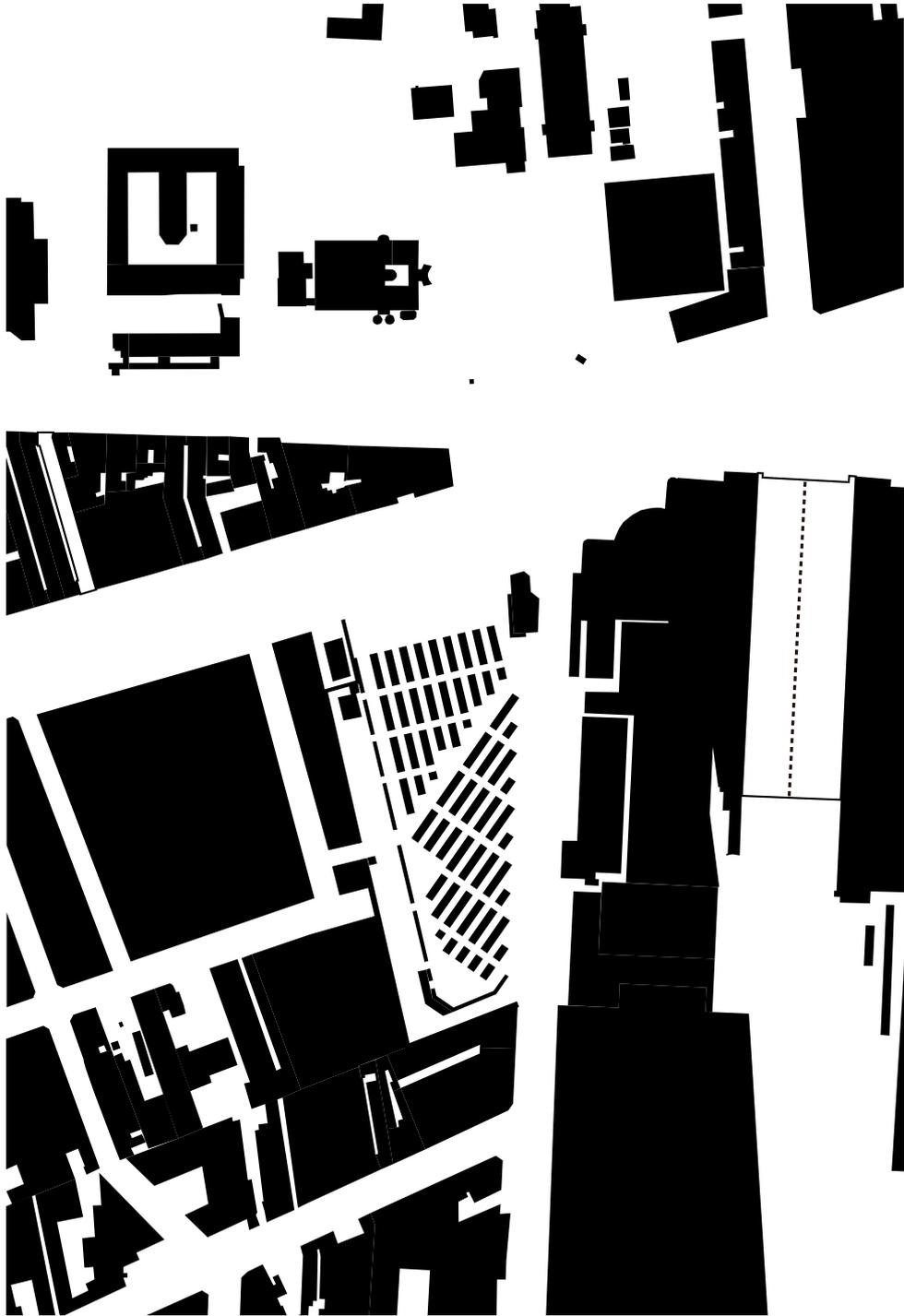


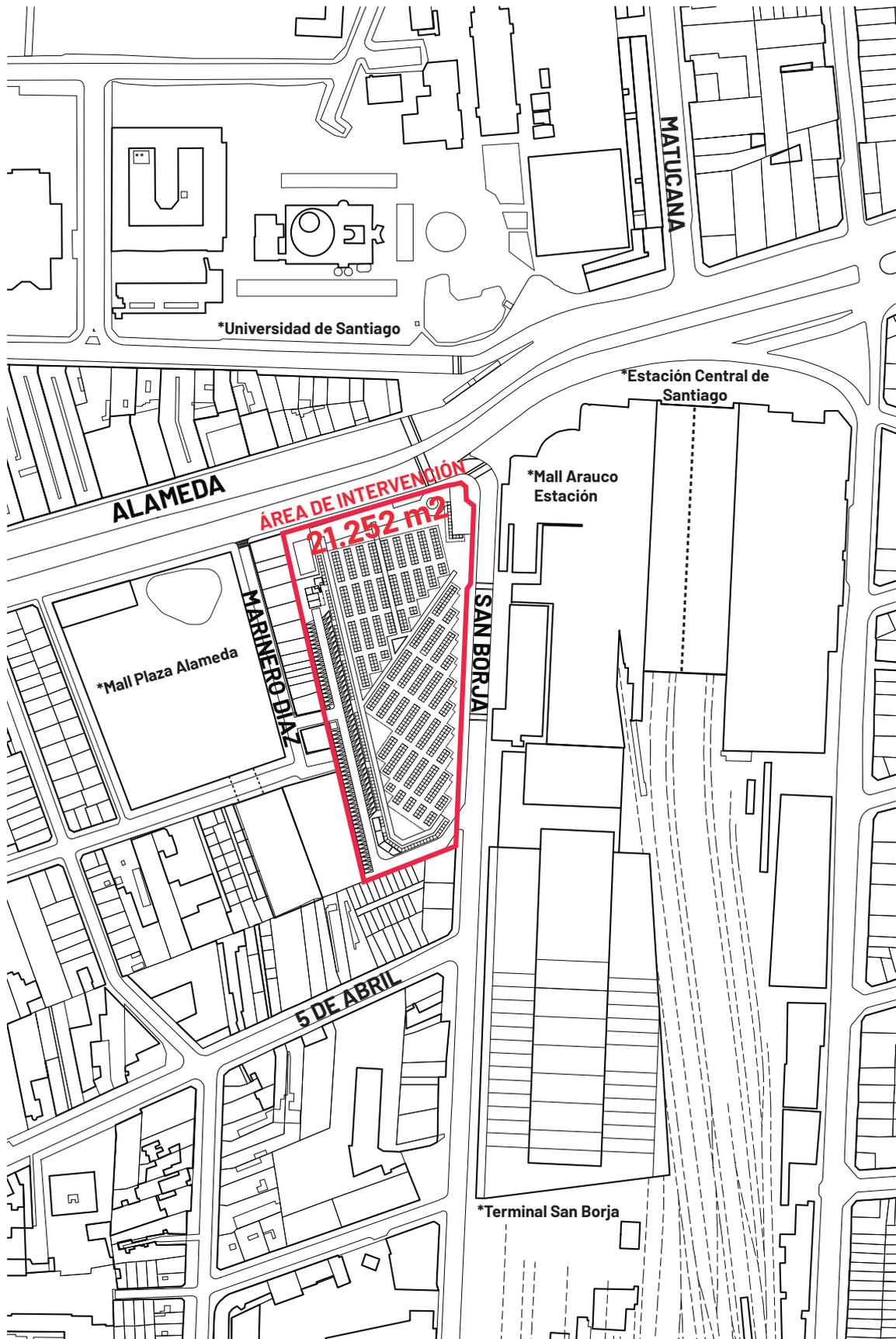
57

K+K

58 Plano Nolly,
inserción del
mercado en su
contexto.

59 Plano Con-
texto, área de
intervención.





CRITERIOS DE DISEÑO

Localización

Se establecieron tres criterios para el emplazamiento del proyecto en relación con el contexto 1) Reconocer estrategia de atrio urbano de los edificios emblemáticos 2) activación de los bordes y vínculo entre diversos flujos y 3) Maximizar el espacio público disponible.

Criterios de diseño

Los criterios de diseño del proyecto surgen de los conflictos propios del área. La falta de espacio público, saturación y deterioro del espacio existente y la oportunidad de puesta en valor del nodo Estación Central-Santiago como punto neurálgico de la ciudad.

El reconocimiento de las características urbanas del lugar, la diversidad de usos y la existencia de edificios de valor patrimonial combinado con el proceso de intensa renovación urbana que afecta la comuna. Se busca 1) reconocer las características esenciales que componen el espacio de puerta de acceso a Santiago y su relación con el contexto de sus barrios, 2) ampliar el acceso a espacio público y áreas verdes del sector y 3) proponer un nuevos programas que resuelva necesidades del sector.

Proceso de diseño

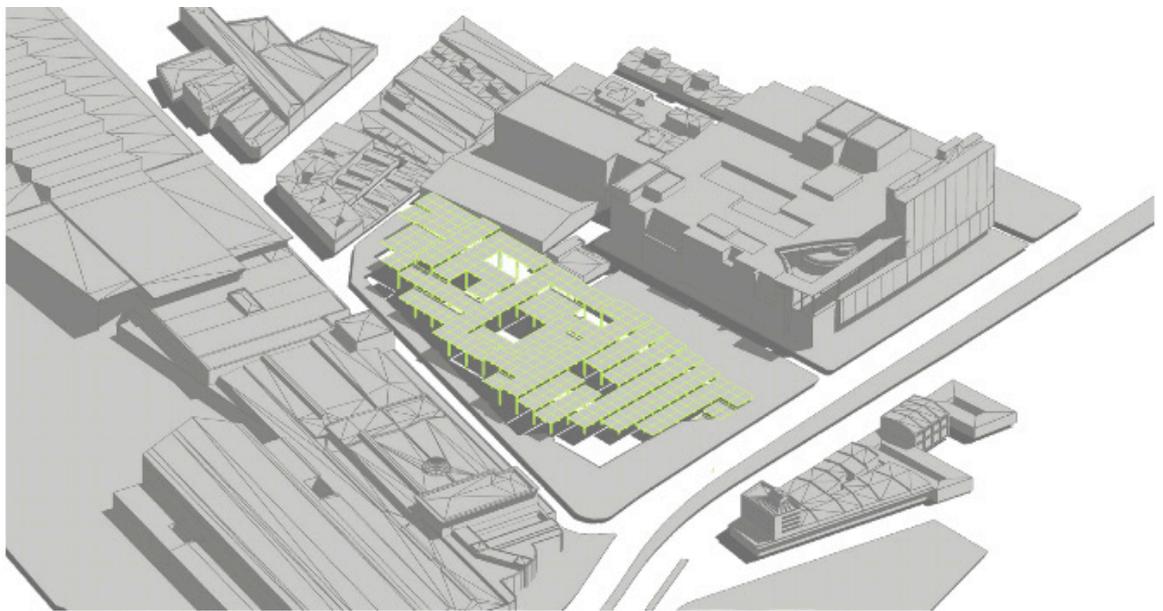
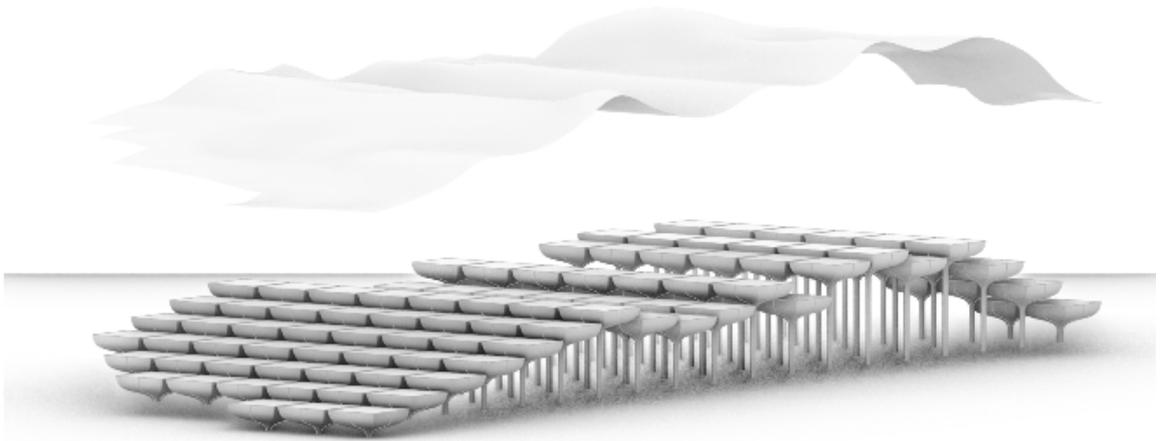
La respuesta ante la complejidad del lugar y el programa ha evolucionado desde el espacio controlado hacia el espacio liberado, así también como desde la trama rígida hacia la flexibilidad e interconexión de espacios. El proceso de búsqueda se basó en establecer una trama que permita mayor diversidad de usos y la puesta en valor del espacio público creando una nueva espacialidad.

Partido general

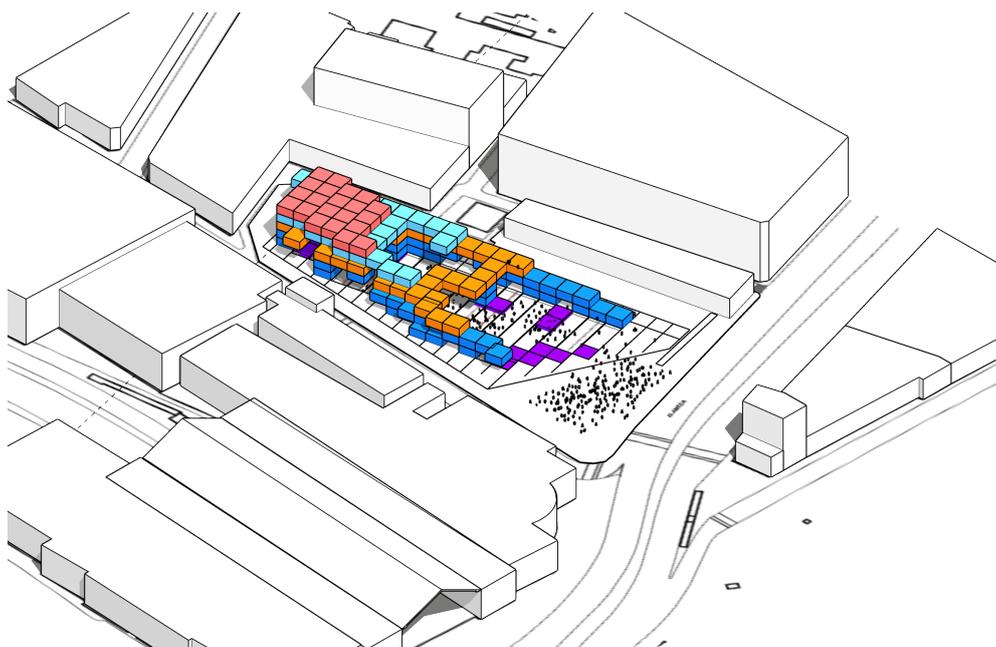
El partido general surge de la intersección de los elementos fundamentales para leer el contexto y proponer una nueva forma de ocupación. Se consideran tres elementos de análisis 1) el problema 2) el lugar y 3) el programa.

Como premisa se busca ampliar el acceso a espacio público y áreas verdes en zonas de renovación urbana. Esto establece el criterio base para la elección del lugar y ordenamiento del futuro programa. Se integran las variables interacciones/usos/espacio público.

La observación del lugar entrega los ejes ordenadores de la propuesta. Siguiendo la estrategia de emplazamiento de los edificios emblemáticos del sector se genera un atrio de acceso al proyecto hacia los tres cruces peatonales principales. Esta acción reconoce el carácter de nodo que tiene el sector. Los ejes ordenadores de ambas calles laterales permiten generar un recorrido permeable y una interacción desde las zonas densas hacia el barrio. Luego se plantea el reordenamiento del mercado mediante una grilla que rescate la esencia del mercado persa y se integre mediando los diferentes flujos del lugar. Finalmente se ordena el programa de uso público verticalmente, generando un área verde como destino sobre el mercado y usos complementarios.



PROPUESTA DE PROGRAMA



El proyecto considera la readaptación del programa de comercio tipo persa existente en un edificio de uso mixto que permita el acceso al ocio, cultura, esparcimiento y áreas verdes.

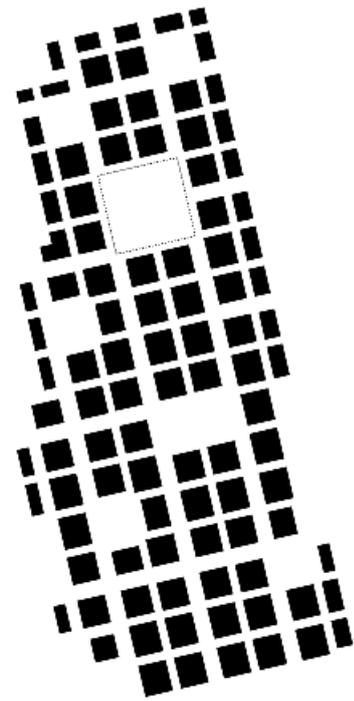
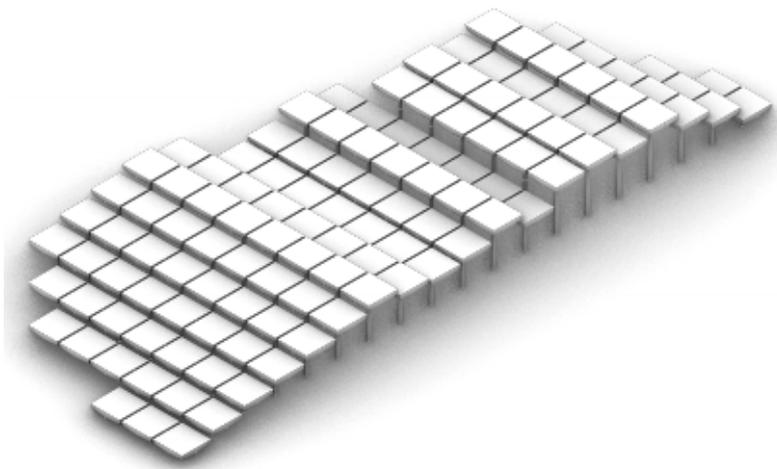
1- Repensar el comercio persa y readaptarlo al contexto actual.

2- Incorporar programa cultural a nivel local, extendiendo el carácter del eje Matucana hacia Estación Central.

3- Incorporar elementos contextuales como estrategia urbana, generando un atrio que dialogue con el entorno inmediato y un parque mirador que vincule al lugar con la extensión urbana histórica de la Quinta Normal.

- Persa 12600 m²
- Locales comerciales de borde 3000 m²
- Comercial Niveles superiores 1800 m²
- Oficinas/administración 300m²
- Cultural 1000m²
-
- Parque 12600 m²
- Espacios comunes 1100 m²
- Circulaciones 2250 m²
- Estacionamientos 7900 m²

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



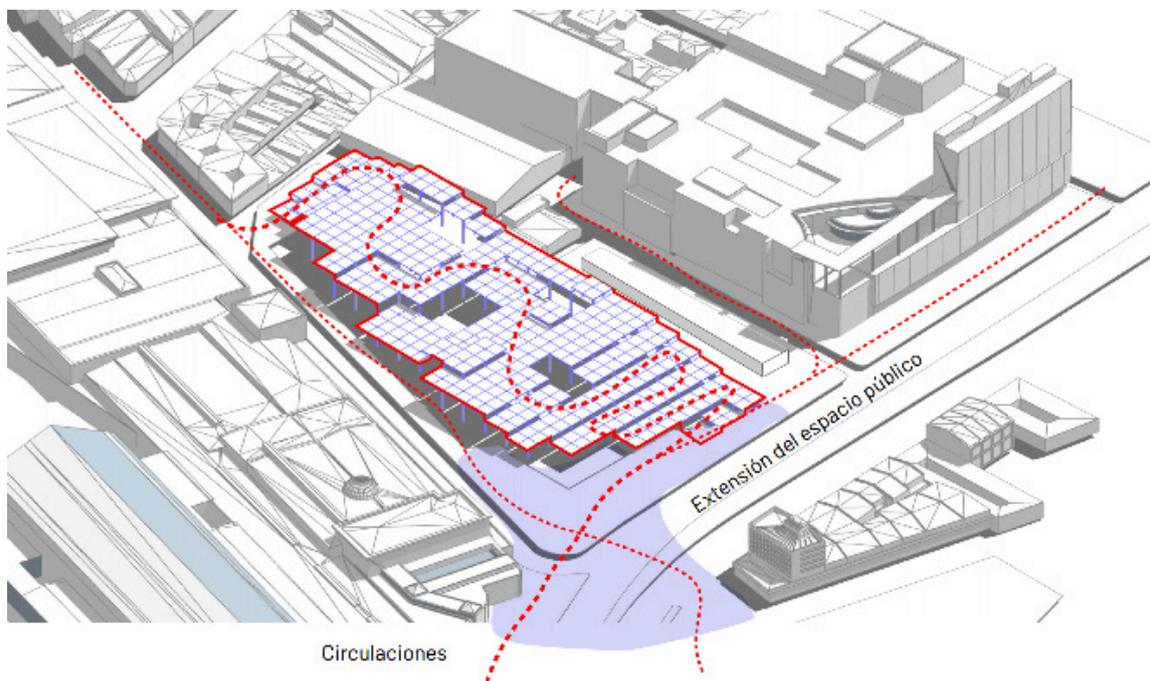
El edificio se plantea como un híbrido entre una plaza pública y un mercado. La extensión espacial del atrio urbano como estrategia permite la creación de un edificio inclinado para generar continuidad espacial y albergar los nuevos usos. De esta manera se crea un patrón de inclinaciones y descansos mediante una cubierta habitable a escala metropolitana.

El acceso principal desde la Alameda se marca por una plaza como antesala al mercado que permite una transición entre los programas propuestos y el cambio de velocidades entre los múltiples flujos existentes.

La configuración de los recorridos mantiene un esquema de módulos interiores independientes sobre una trama que integra la totalidad del proyecto. Los locales comerciales se emplazan lateralmente hacia la calle San Borja, estableciendo un nivel de resguardo frente a la calle, y hacia Marinero Díaz, generando un nuevo pasaje comercial que vincula al mercado con el barrio Estación.

Los niveles superiores albergan programas culturales como salas de talleres, anfiteatro y oficinas administrativas. De esta manera se establece un tránsito entre las áreas de mayor flujo y velocidad hacia las áreas de mayor permanencia.

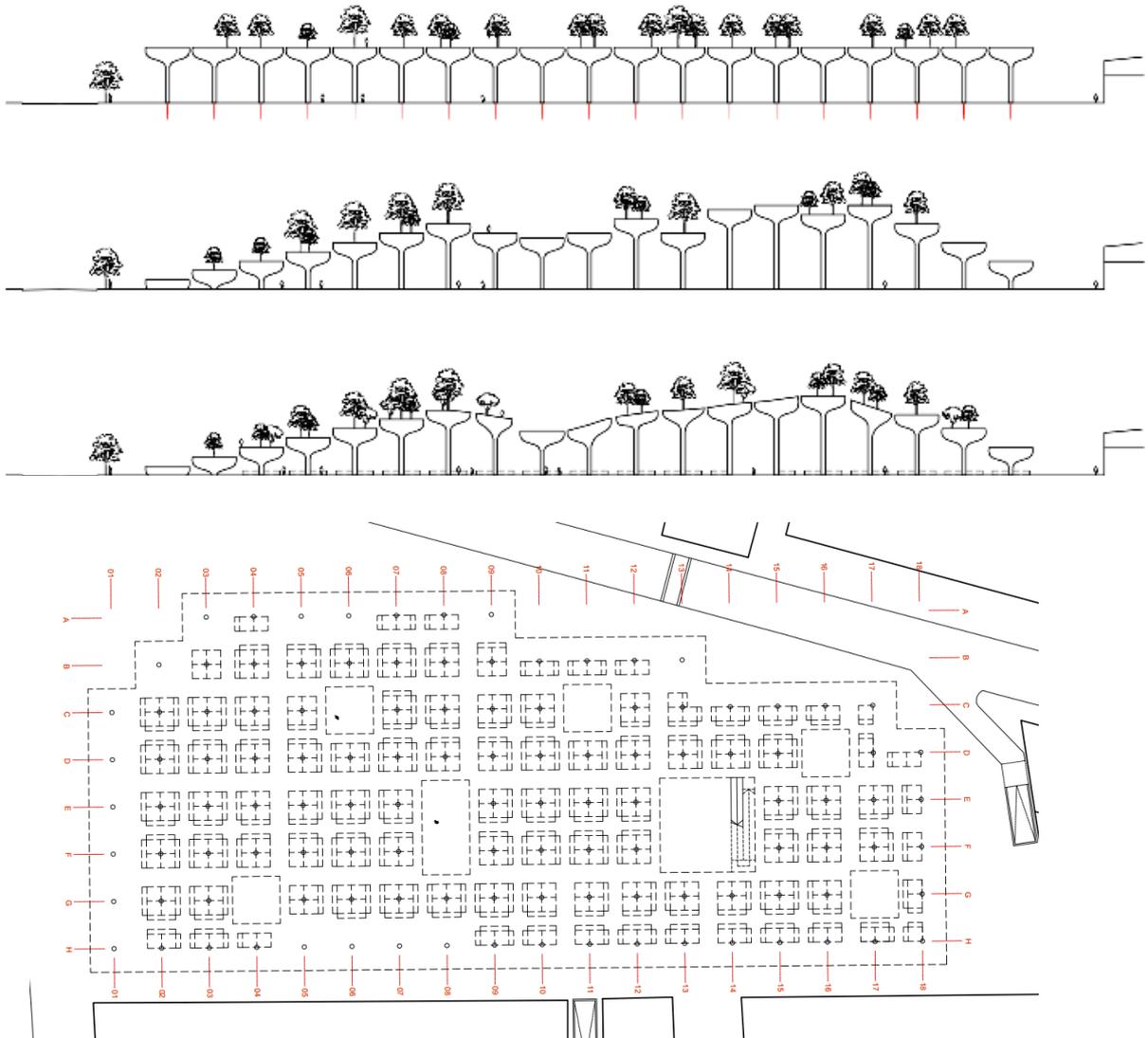
PROPUESTA URBANA Y PAISAJÍSTICA



El proyecto reconoce la relación entre los edificios públicos existentes y su entorno urbano a través de la extensión del atrio urbano hacia la Alameda. Se genera una trama interior que vincula las vías de mayor flujo con el barrio, estableciendo recorridos interiores y accesos de distinta jerarquía. Se abre el pasaje peatonal hacia M. Díaz generando un nuevo frente urbano.

La propuesta paisajística considera la transformación de la cubierta habitable desde la dureza del atrio urbano hacia el parque mirador. Se establece un tránsito progresivo que diferencia la vocación del espacio. Se genera inicialmente un acceso directo desde la calle, luego un recorrido con elementos verdes que permite la reunión y realización de actos. Finalmente remata en un "bosque" que permite el resguardo, descanso y establece una relación urbana de continuidad mediante elementos verdes con la extensión histórica de la Quinta Normal.

PROPUESTA ESTRUCTURAL Y CONSTRUCTIVA



Se genera una trama de 10x10 en base a pilares de hormigón con el fin de establecer una trama interior clara y con suficiente flexibilidad de recorridos interiores. Esto permite generar espacios abiertos en el centro del proyecto donde bajo la misma lógica se marca el recorrido principal del proyecto con pilares de mayores dimensiones salvando más luz. Se genera así un espacio central continuo que envuelve la totalidad del mercado.

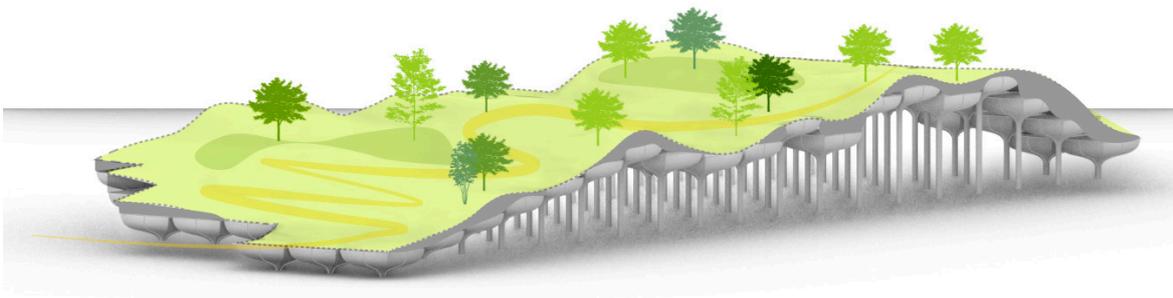
Se establecen núcleos verticales interiores a ambos costados del edificio que ayudan a su comportamiento estructural.

La cubierta habitable se sostiene por sistema de pilares de que permite constructivamente resolver las áreas verdes mediante secciones oradadas dependiendo de la carga vegetal. Además cumplen la función de configurar el espacio comercial.

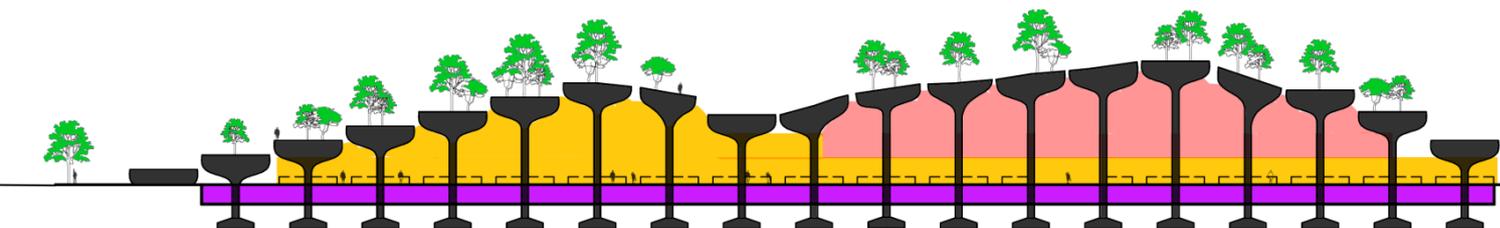
Los locales comerciales mantienen relación directa con la calle, mediante cerramientos transparentes de vidrio por fuera de la estructura. La fachada establece un patrón de permeabilidad visual dependiente del programa de parque generando un manto de diferentes alturas que incide en su relación con la calle.

PROPUESTA DE SOSTENIBILIDAD

El proyecto busca transformar la totalidad del espacio disponible del terreno en áreas de acceso público, abriendo nuevas conexiones al entramado urbano y construyendo una cubierta como nuevo espacio público urbano de carácter metropolitano. La propuesta se complementa con la construcción de una capa vegetal que abarca gran parte de la cubierta con especies locales y de bajo consumo de agua. Estos factores permiten el provecho máximo del espacio construido con una vocación pública y otorga al lugar el acceso a espacios de ocio y esparcimiento que son escasos en el sector.



PROPUESTA DE GESTIÓN Y MANTENCIÓN



El proyecto, de carácter privado, se gestiona mediante un modelo de arriendo de locales comerciales. Existen dos tipos, el módulo bajo la lógica de mercado persa y el local comercial de borde de mayores dimensiones. Además, se contemplan la construcción de estacionamientos subterráneos de arriendo como forma de financiamiento complementaria. La gestión del proyecto permite financiar la mantención de las áreas verdes. La administración del Persa se realiza a través de una asociación entre locatarios y una administración general con oficinas emplazadas dentro del proyecto.

Modelo de gestión del Nuevo Persa

Superficie total

Sup. Persa 12600 m² + Sup. Parque 12600 m² +
Sup. Locales en nivel superior 1800m² + Oficinas
300m² + Espacios culturales 1000m² +
Estacionamientos 7900m² =

36200 m² Construidos

Costo Construcción

Valor estimado de construcción 45 UF/m²
45 UF/m² x 36200 m² =

1.629.000 UF

Arriendo comercial

Valor estimado de arriendo por local 32,65 UF
(según valores actuales)

32,65 UF x 1600 locales =

52.240 UF (mes)

Gastos operacionales

3 UF/m² x 36.400m² =

109.200 UF / 12 (meses)

9.100 UF (mes)

Arriendo estacionamientos

0,21UF x 30 días x 420 estacionamientos =

2.646 UF (mes)

Retorno de inversión estimativo

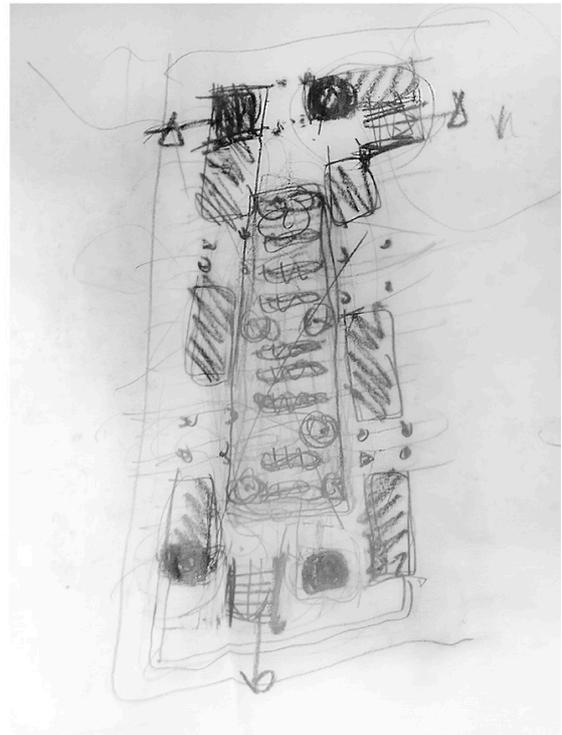
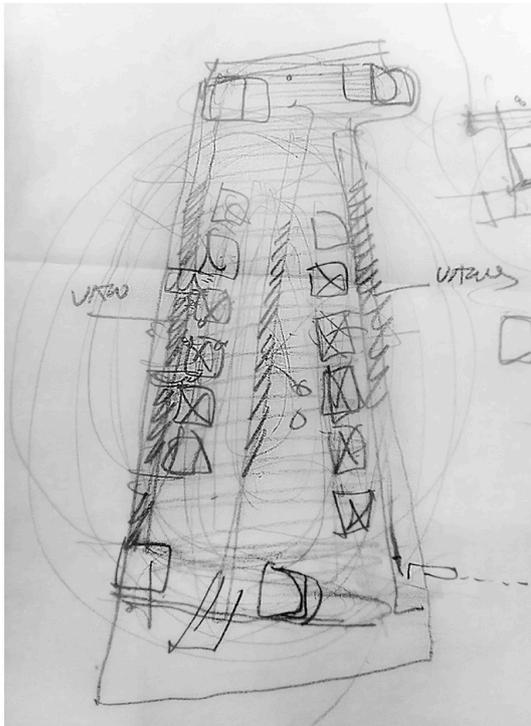
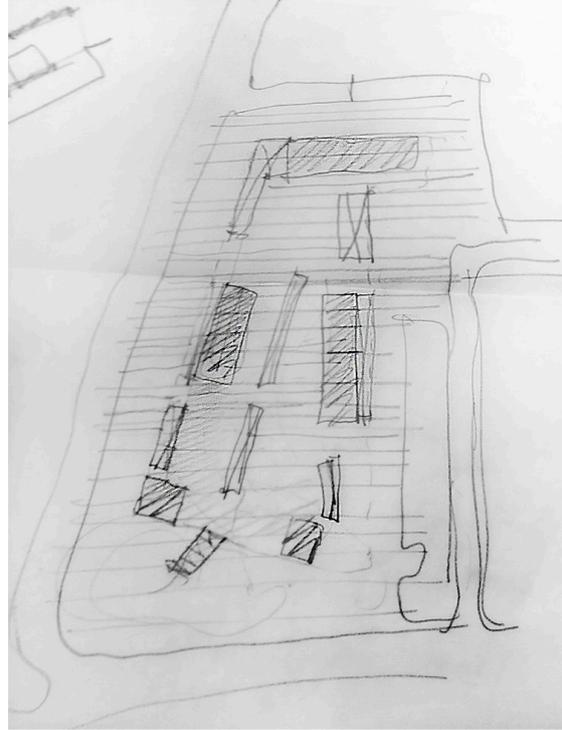
Gasto inicial de ejecución - valores de arriendo

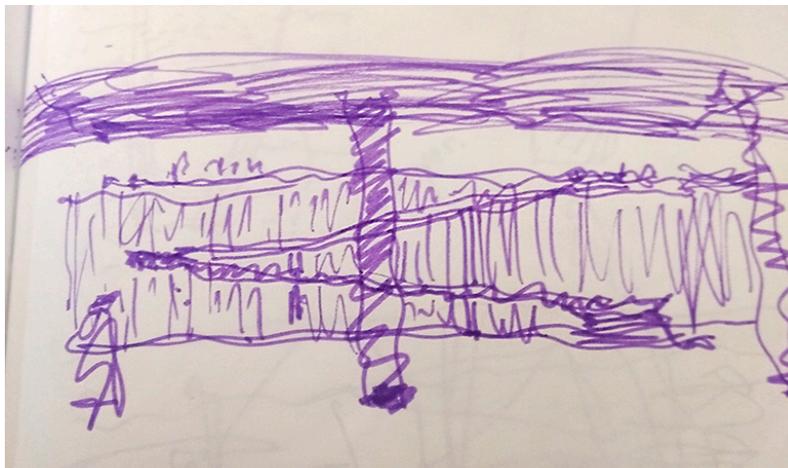
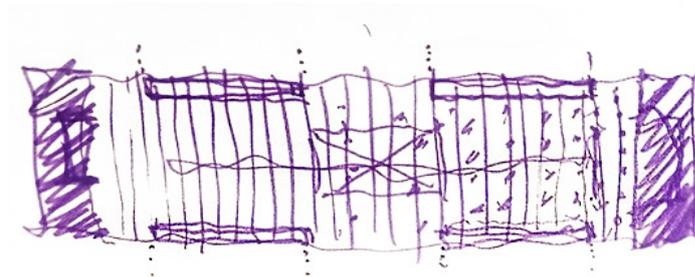
1.629.000 UF / (52.240 + 2.646 - 9.100) UF

1.629.000 UF / 45.786 UF (mes) =

35,57 meses = 3 años.

PROCESO DE DISEÑO





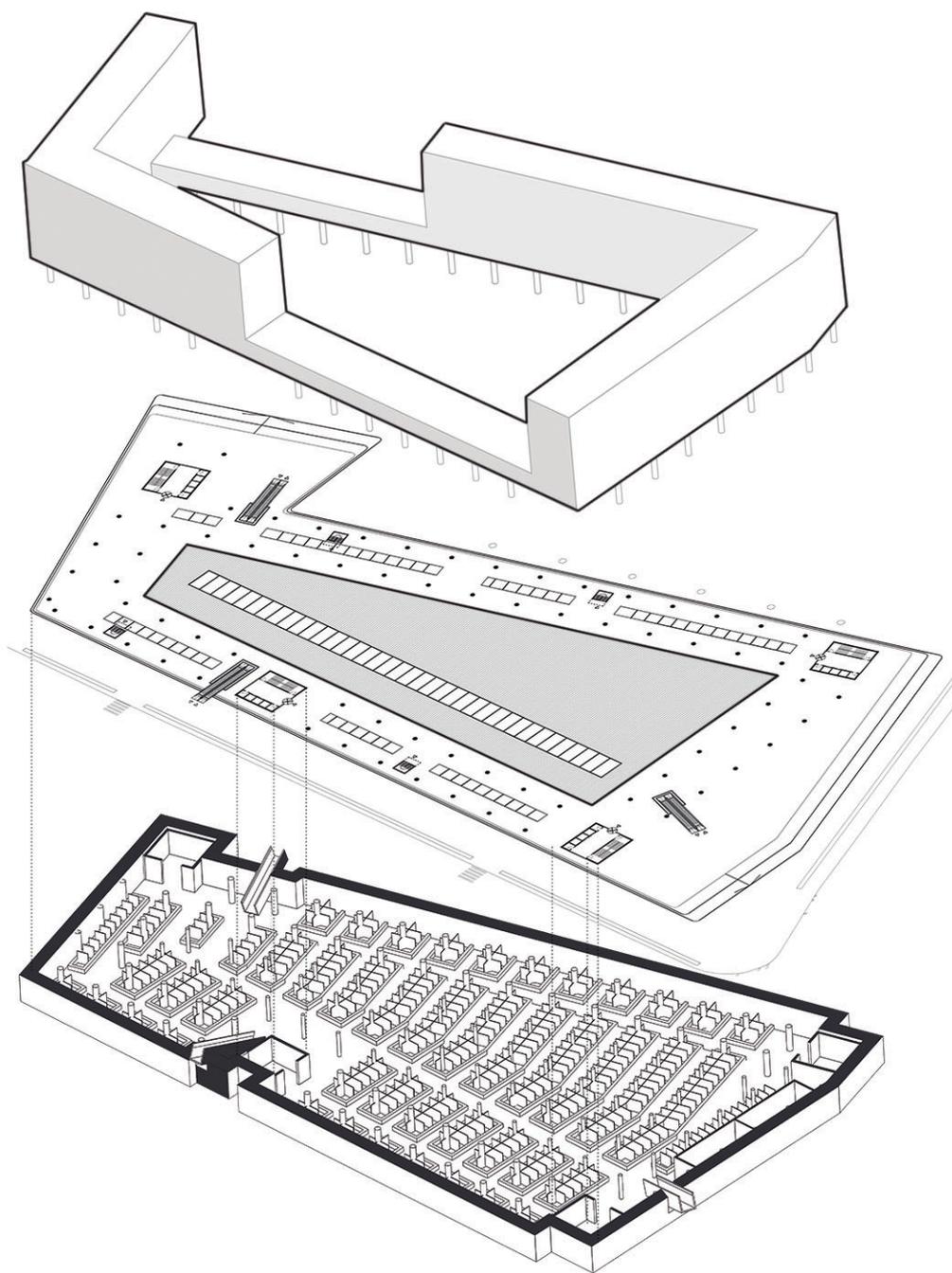
1

En la primera aproximación al proyecto se planteó la creación de un edificio de usos mixtos que libere la totalidad del primer nivel al espacio público.

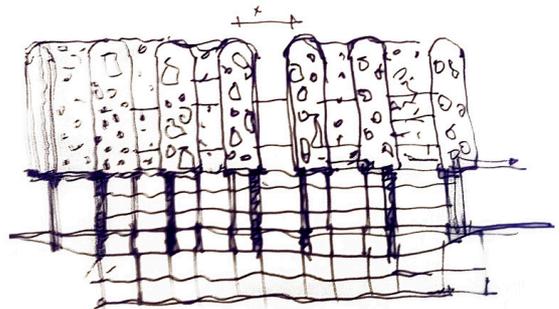
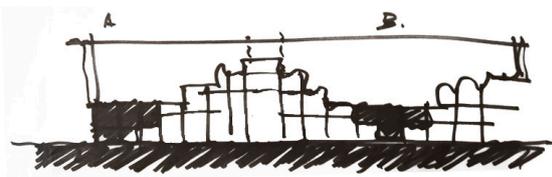
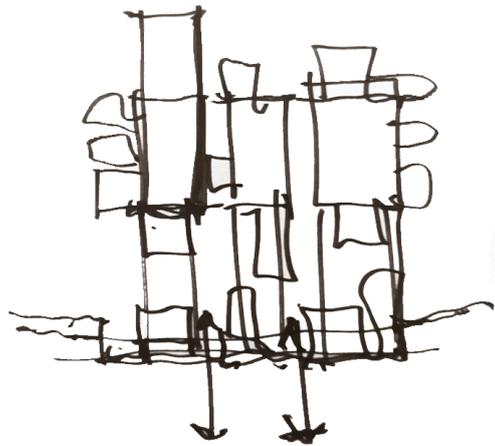
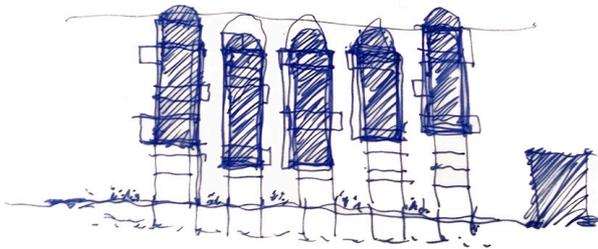
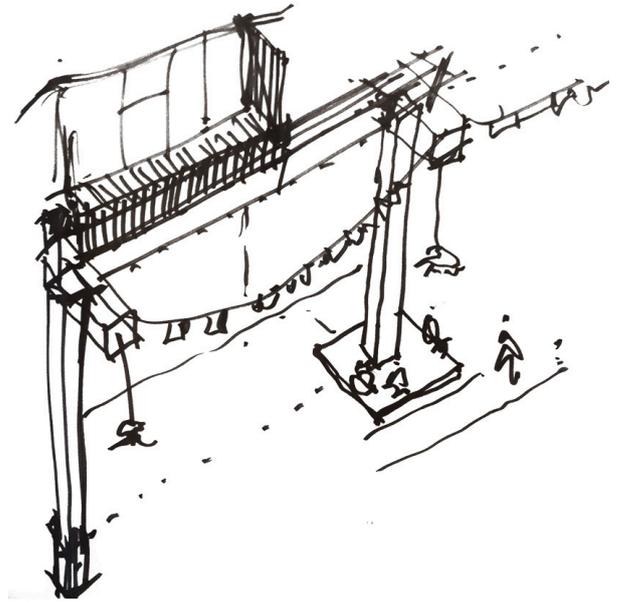
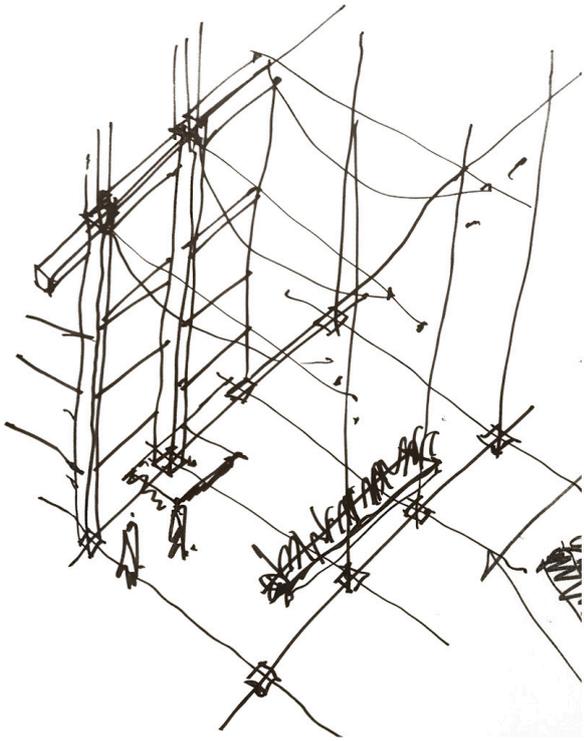
Se consideró construir un mercado bajo la plaza pública mediante un recorrido lineal con acceso hacia las tres calles que limitan el terreno. La plaza marca los recorridos lineales del mercado permitiendo el acceso de luz directa .

En base a una modulación de pilares se sostiene el programa de oficinas y viviendas creando un anillo que permite la llegada de luz solar a la plaza central.

La llegada del edificio al suelo se pensó como cerramientos puntuales para los accesos desde la calle.



Se decide replantear la organización del programa del proyecto al enfrentar la contradicción entre el tipo de comercio que proponía y su solución espacial. La relación con los flujos del contexto se encontraba limitada y el resultado espacial del edificio anillo establecía una barrera frente al nodo y el atrio que se pretenden poner en valor.





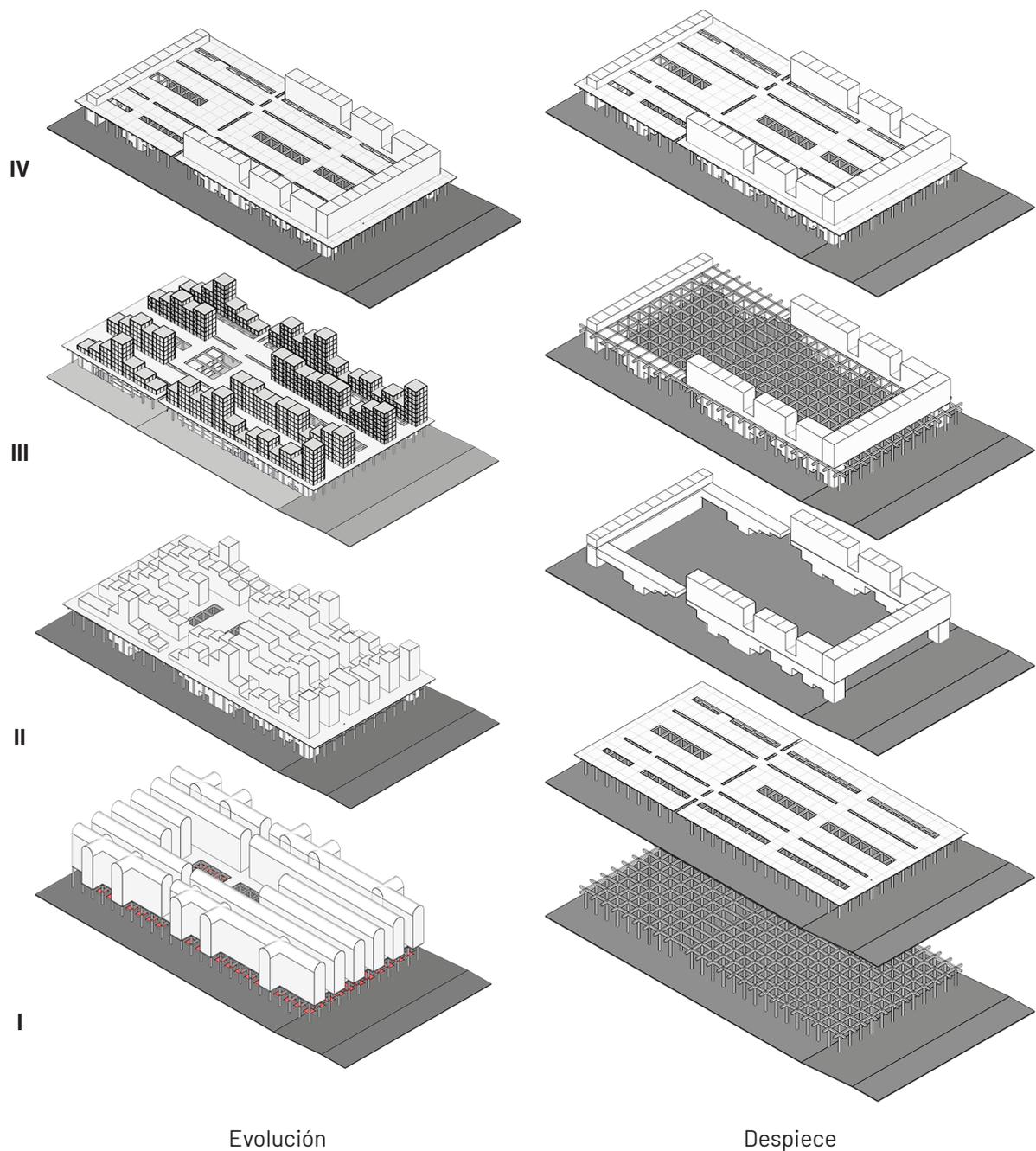
2

La segunda aproximación al proyecto consideró relevar el programa de comercio, mediante su flexibilización y relación directa con el contexto urbano. En esta etapa se buscó repensar las relaciones espaciales al interior del mercado.

El programa de vivienda se mantiene en relación a la nueva trama del mercado, creando calles interiores a modo de los cités existentes en el barrio.

La continuidad de esta etapa consideró la una placa habitable permitiendo la creación de un espacio semi-público verde sobre el mercado.

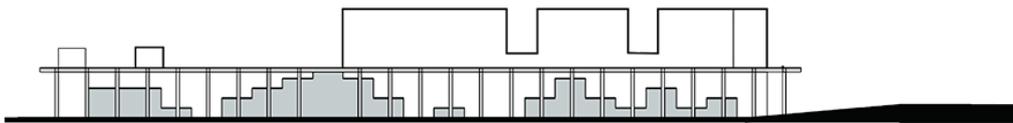
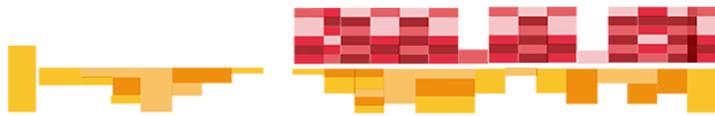
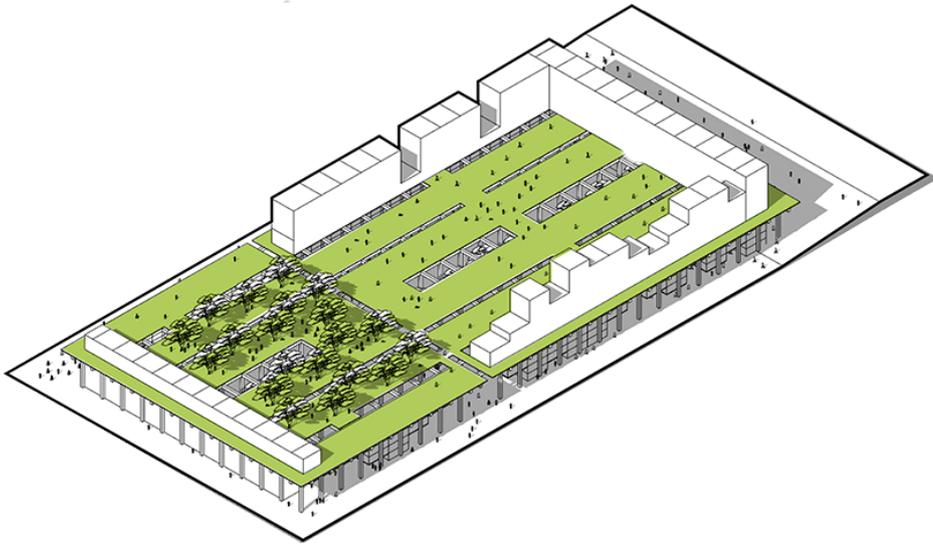
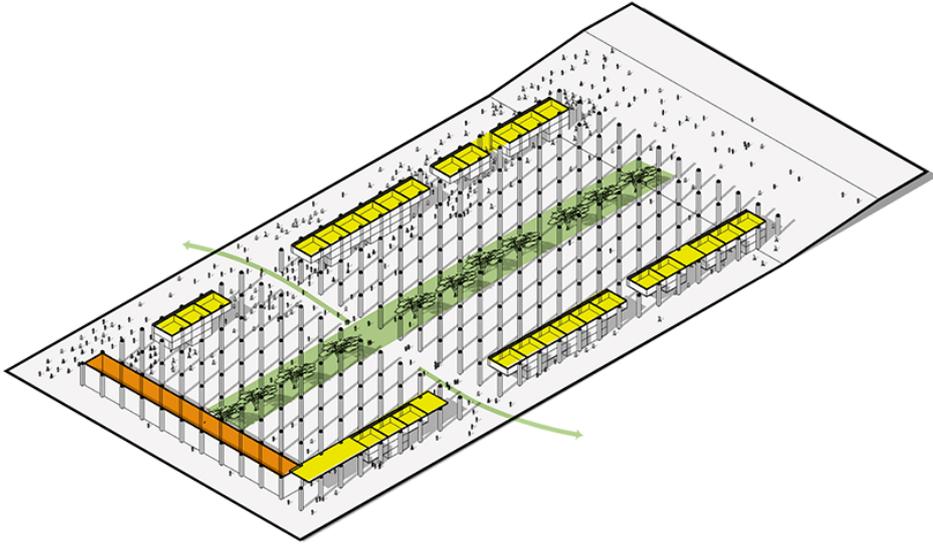
El modelo evoluciona liberando espacio en la placa verde para el acceso de luz al mercado y una relación de mayor armonía entre vivienda y áreas verdes.

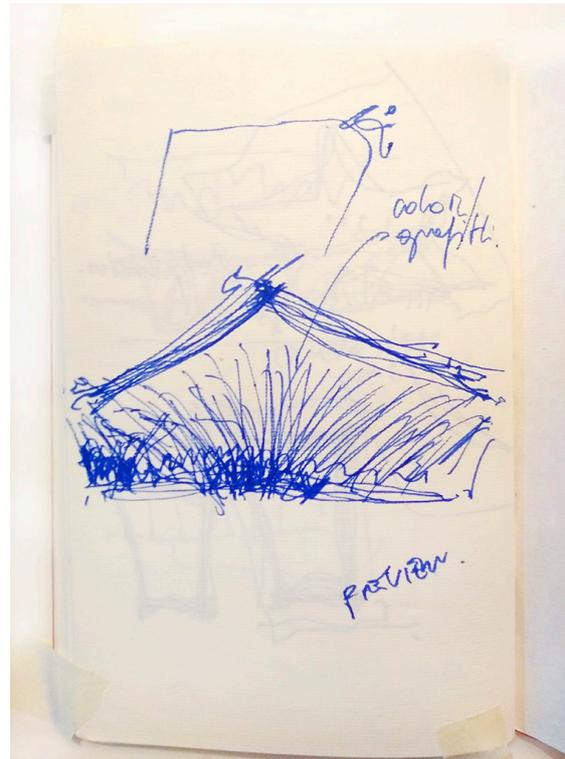
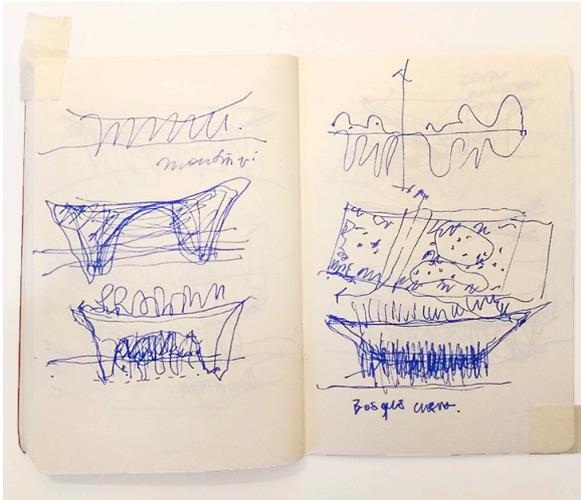


Evolución

Despiece

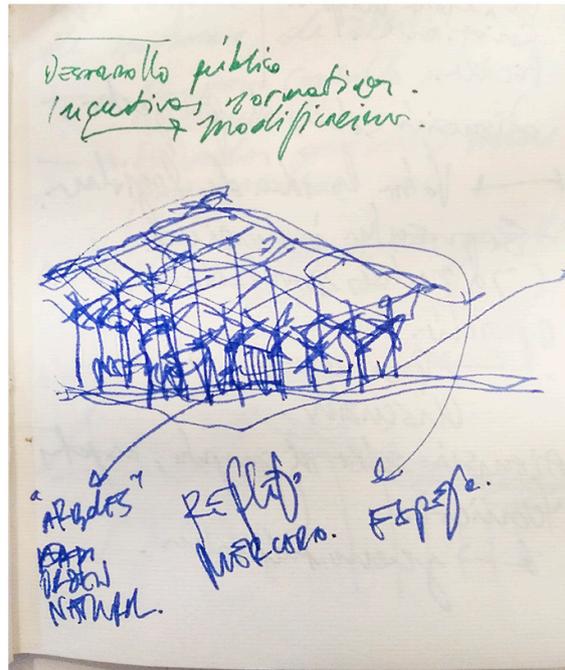
La etapa intermedia es evaluada en el Pase, donde se rescata el proceso de diseño pero se observan las limitancias de separación de los programas. La placa verde funciona independiente del mercado, estableciendo dos programas de uso público sin relación entre ellos. Se cuestiona la idea mantener el programa de vivienda debido a los efectos negativos que puede tener en relación a la privacidad y habitabilidad.

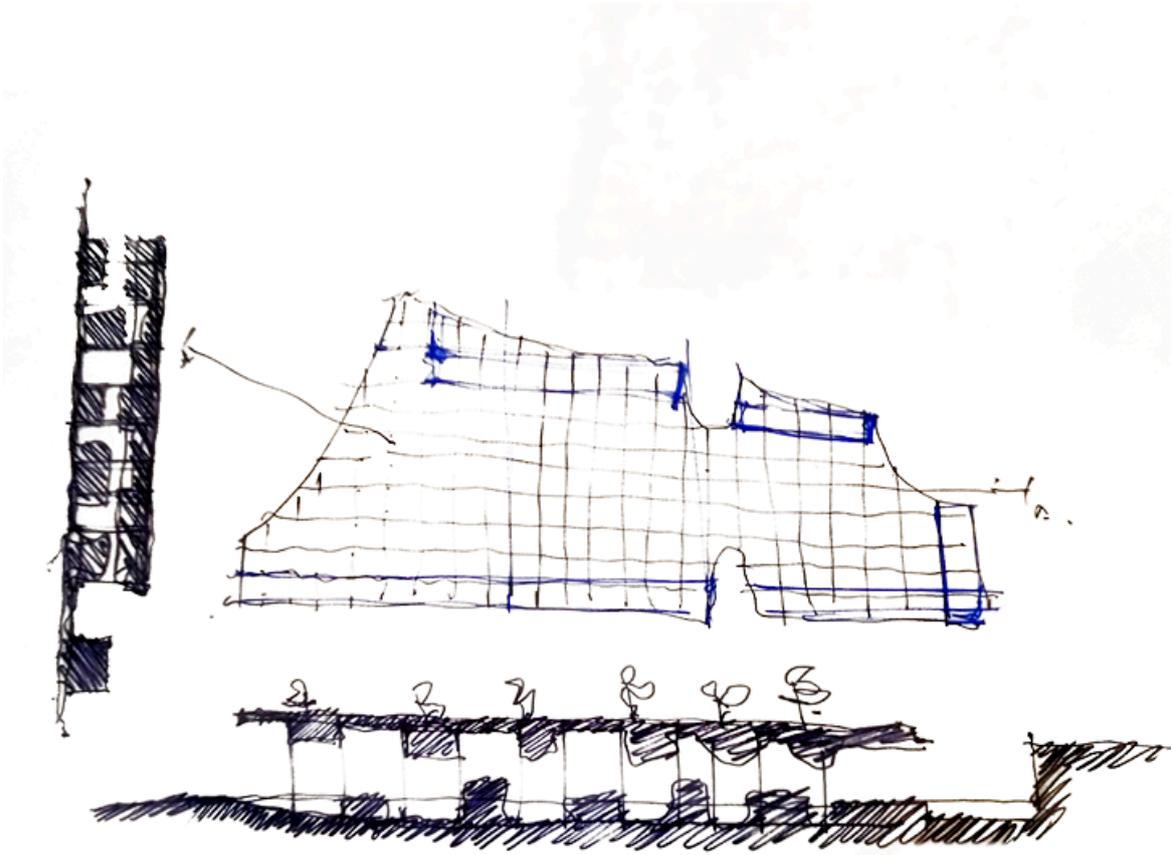
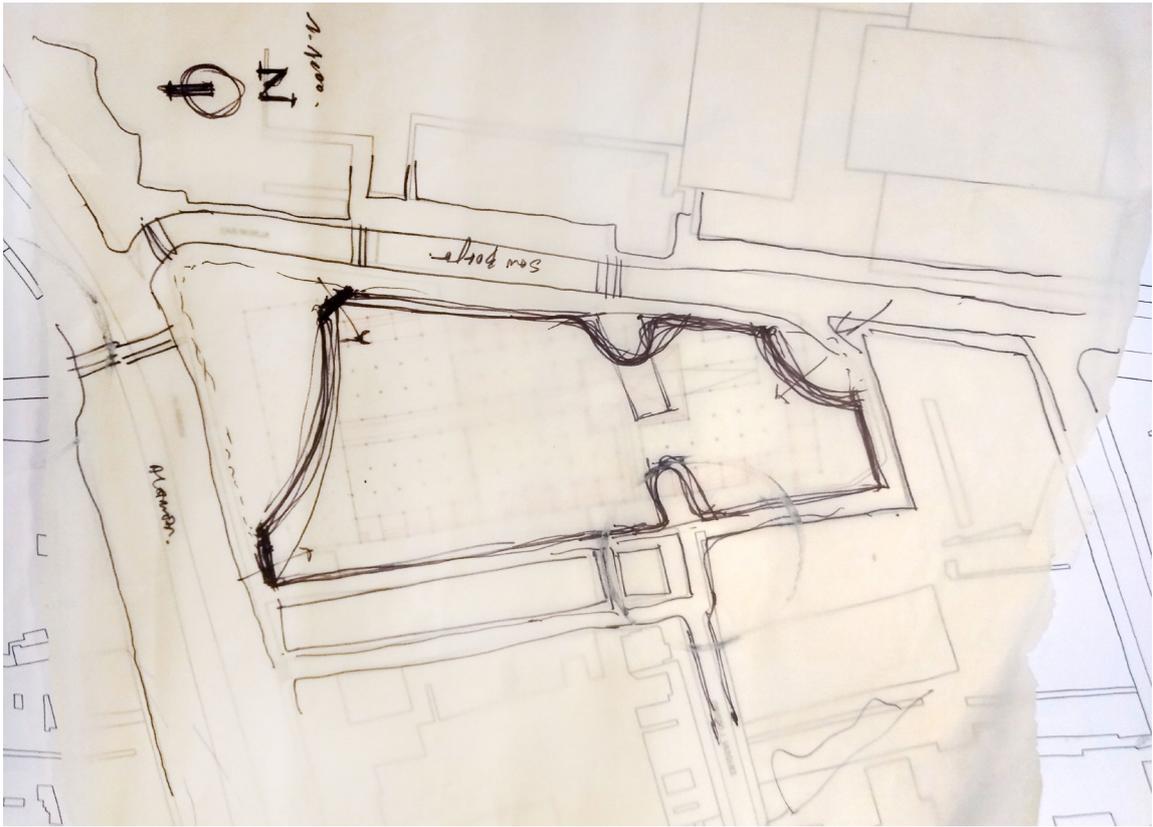




3

La tercera aproximación al proyecto se basa en el análisis de posibilidades espaciales de la plaza verde pública. Se explora reforzar la función pública del proyecto manteniendo el orden del programa principal Mercado-Plaza y asociando nuevos usos culturales. Se estudian la masividad de los flujos y se busca adecuar al programa al contexto urbano mediante gestos espaciales a escala metropolitana.



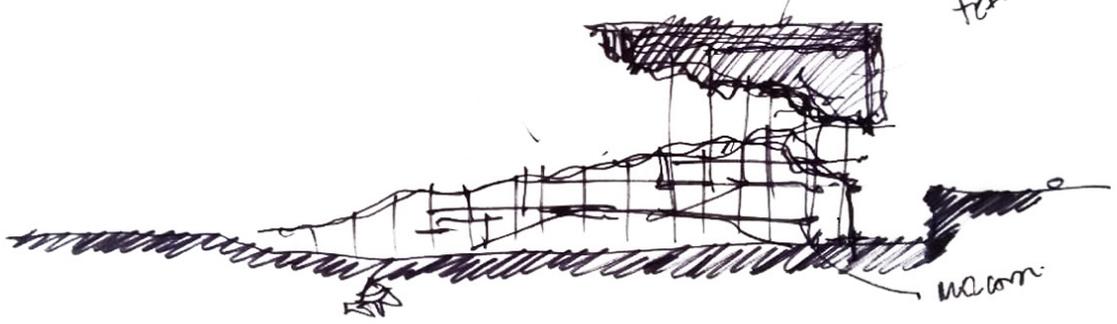


edificio se dice hacia
el motor. Ken
del 6
EAT

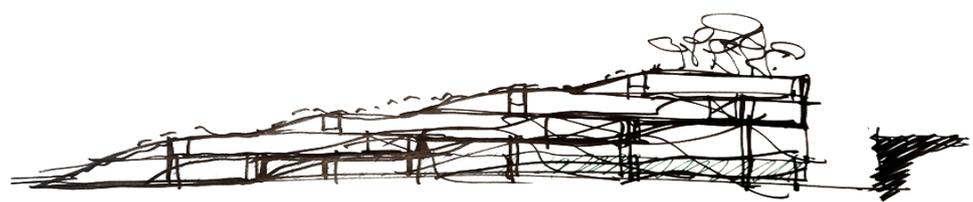
espacio
pendiente
mas...

5 metros

torno

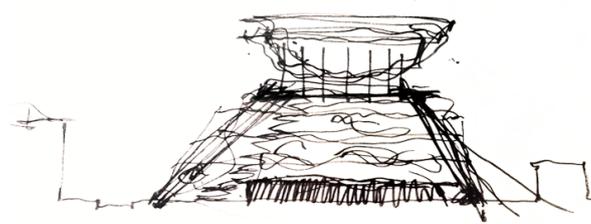
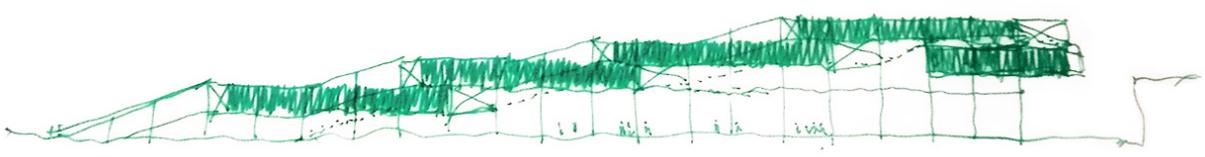
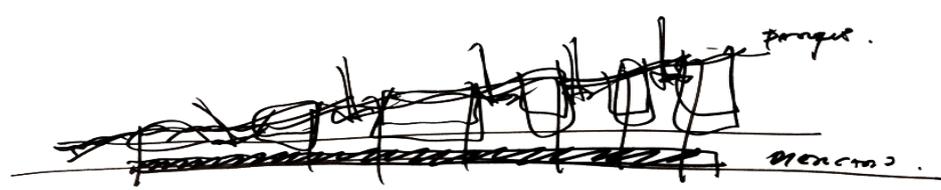


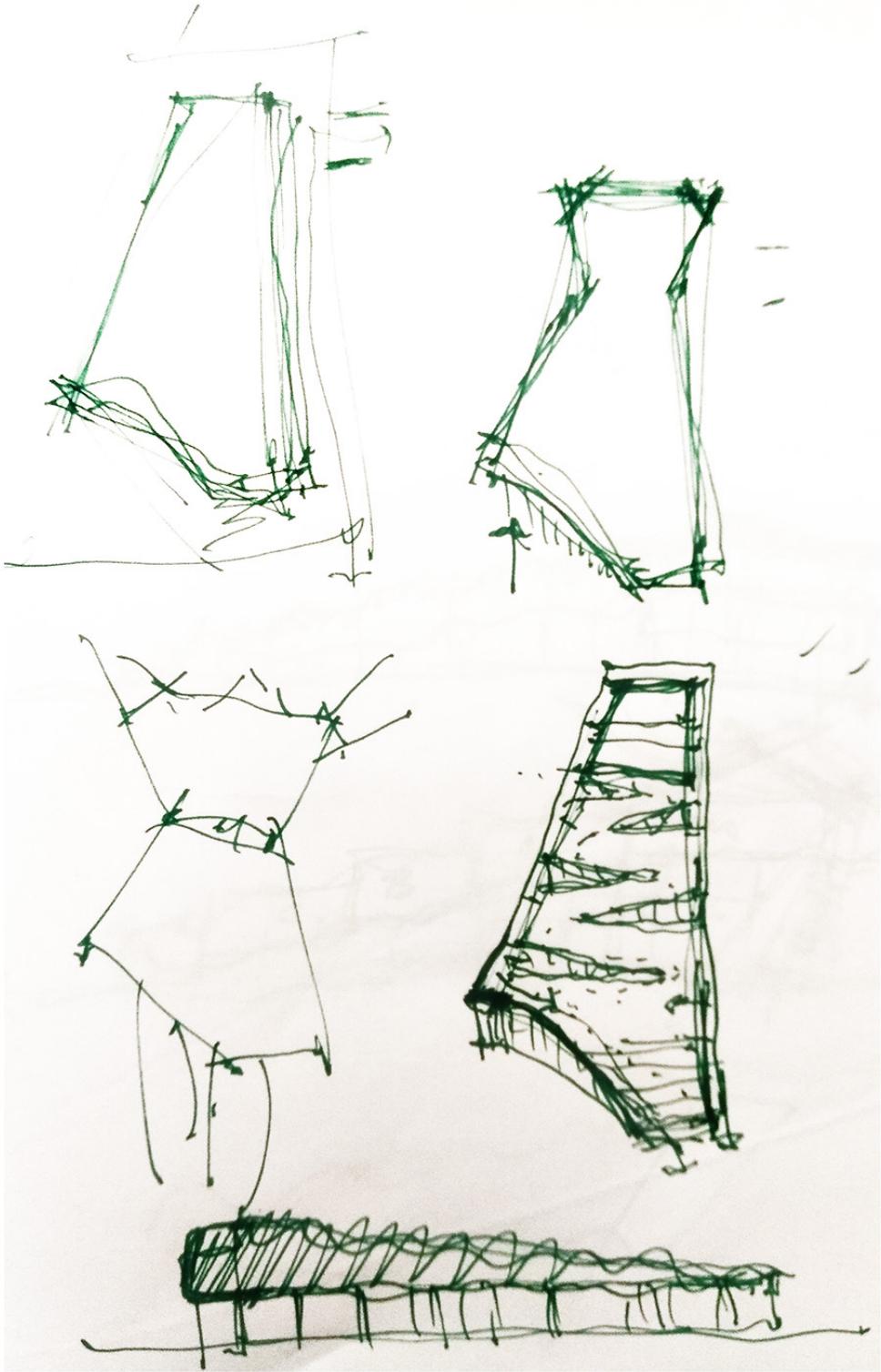
motor

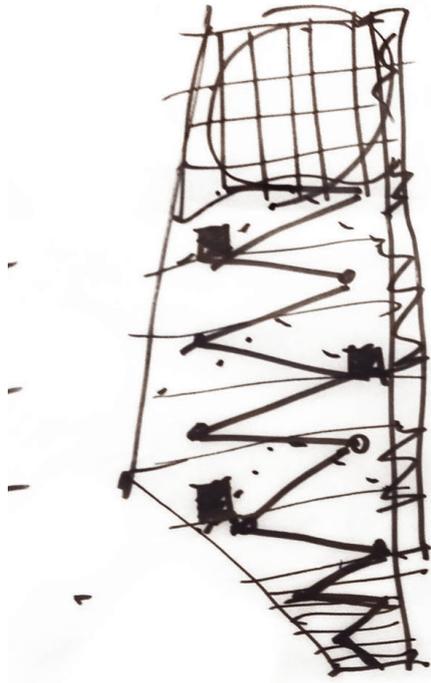
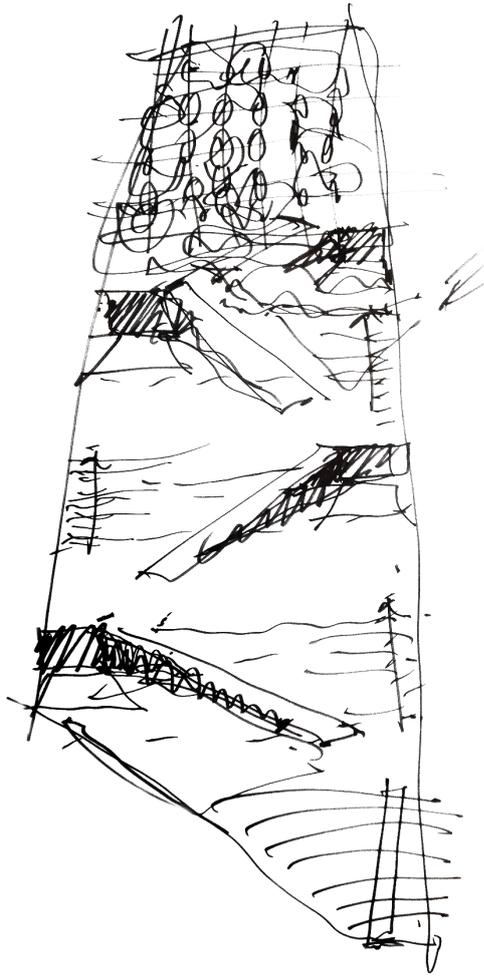


porque

motor

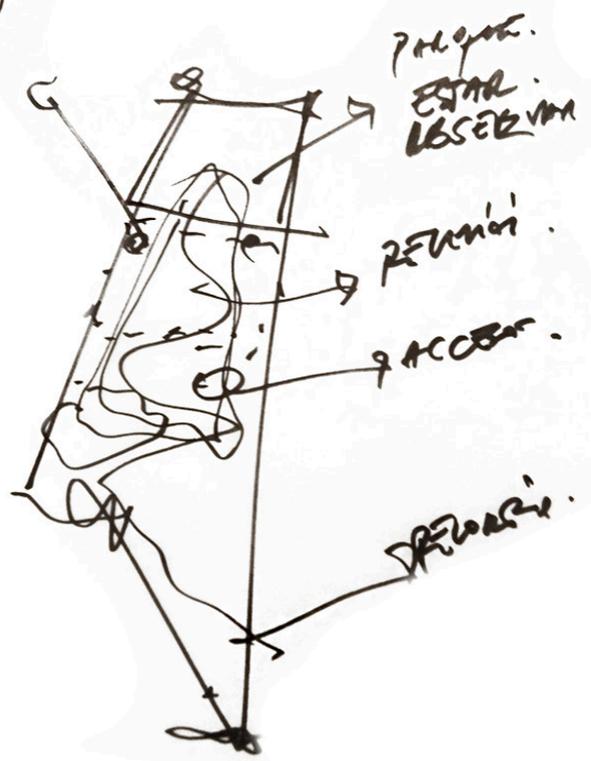


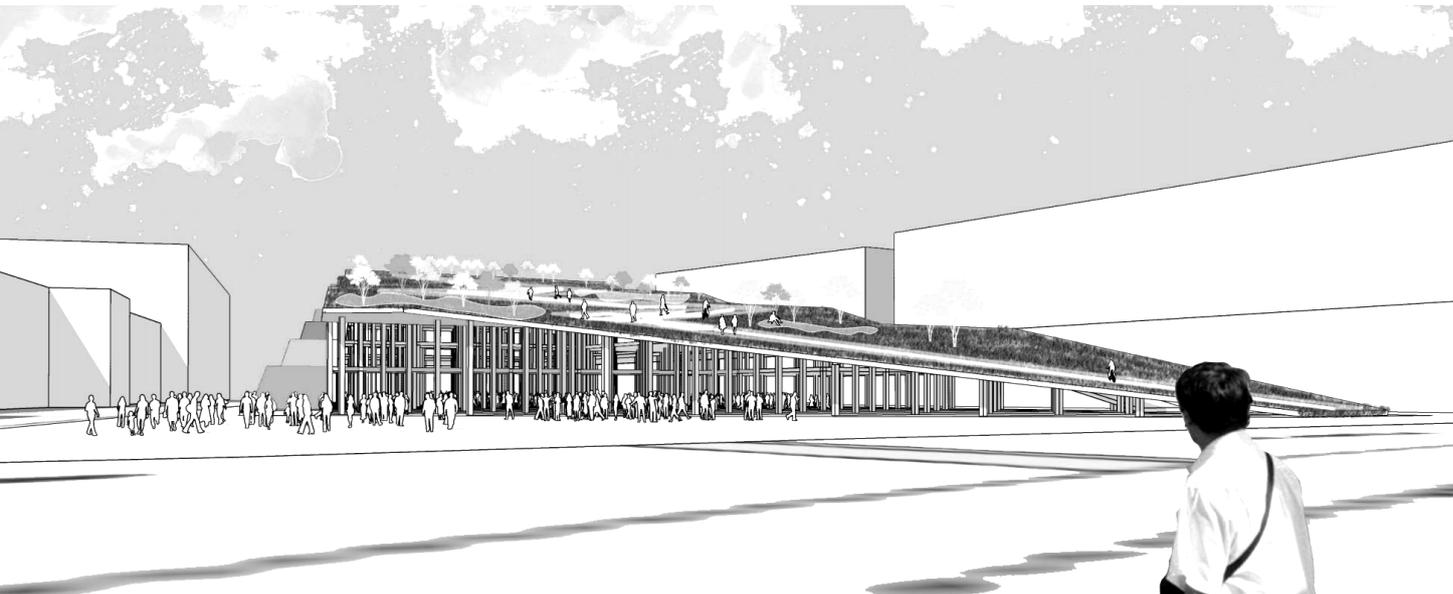




107.

ACCOR.





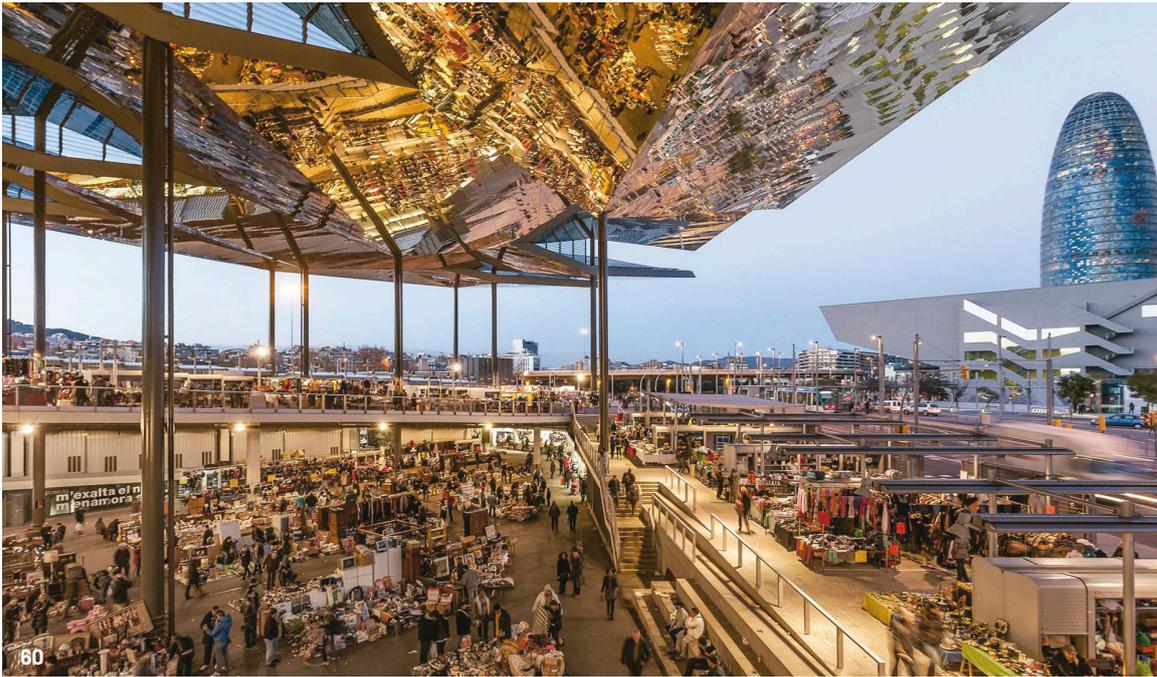
Se exploran nuevas formas de relación espacial con el contexto, reconociendo su carácter de nodo y extendiendo el espacio público sobre la totalidad del proyecto. Se busca generar un diálogo entre los programas y un recorrido fluido del proyecto.

La intervención busca dotar al lugar de nuevas posibilidades de acceso al ocio, esparcimiento y áreas verdes. Se genera un espacio de actos y mirador.

REFERENTES

60 Mercat Encants de Barcelona. b720 Fermin Vazquez.

61 Markthal Rotterdam. MVRDV.

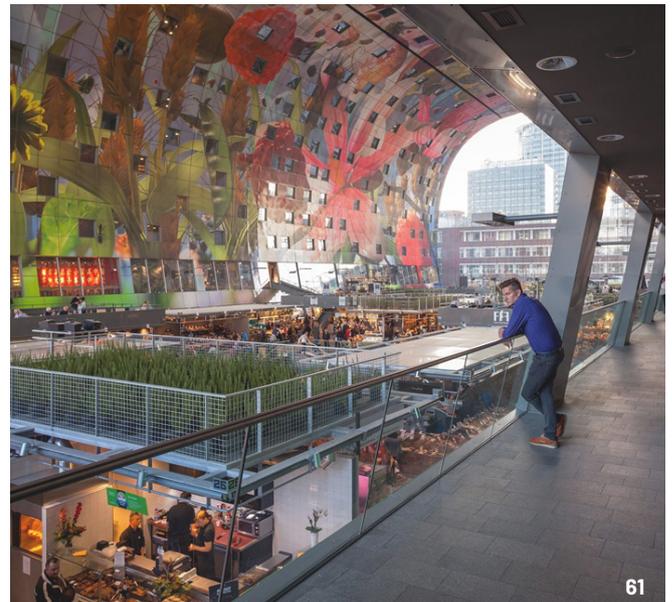


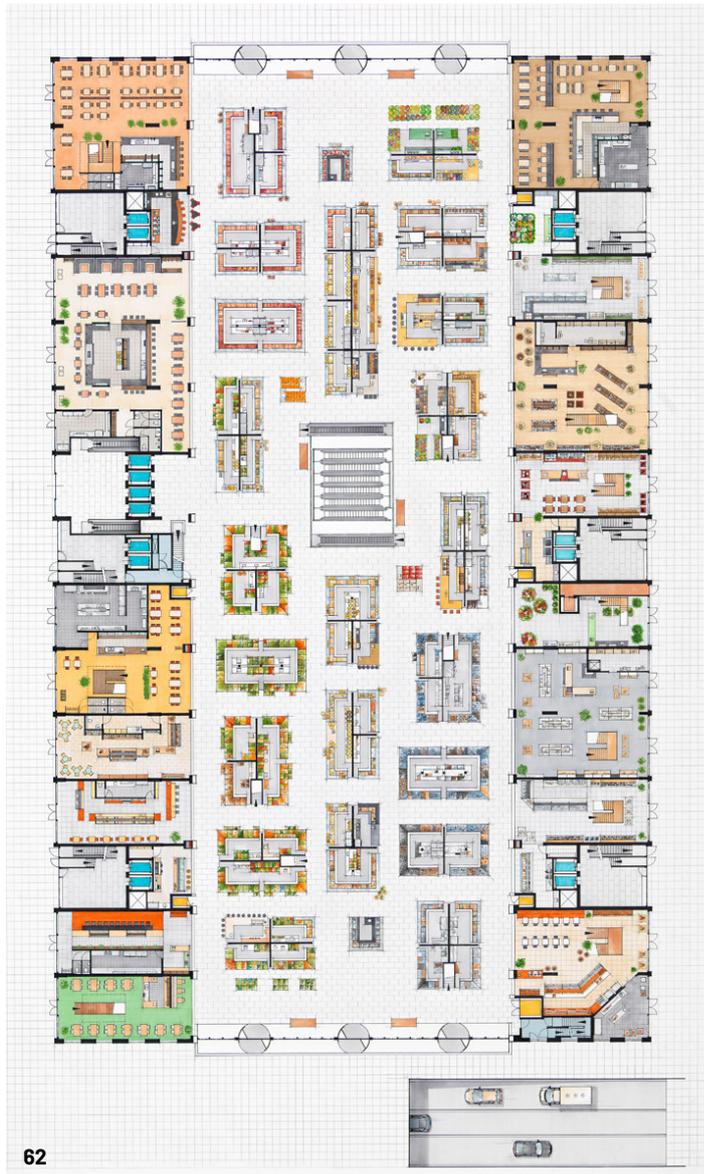
Mercado

El mercado es un lugar público de intercambio que alberga diversas formas de interacción con los usuarios. Se conforma mediante un esquema de circulación claro que permite el recorrido de la totalidad de este. La tipología de calles interiores se relaciona con la ciudad como una extensión de la trama urbana hacia su interior. La espacialidad de las galerías conformadas por los diversos tipos de módulos y locales genera una experiencia de recorrido que asimila al paseo urbano.

El Merkart Encants propone un espacio abierto con donde se establecen recorridos de un mercado informal y flexible. Los pilares de acero sostienen una techumbre que permite observar la totalidad de las múltiples acciones simultáneas que ocurren, conectándolo directamente con el espacio de la calle.

El caso del Markthal marca una diferencia con el esquema tradicional de mercado, generando un edificio de uso mixto (vivienda + mercado) abierto a la ciudad. La acción de generar un vacío central establece una conexión directa con su entorno.





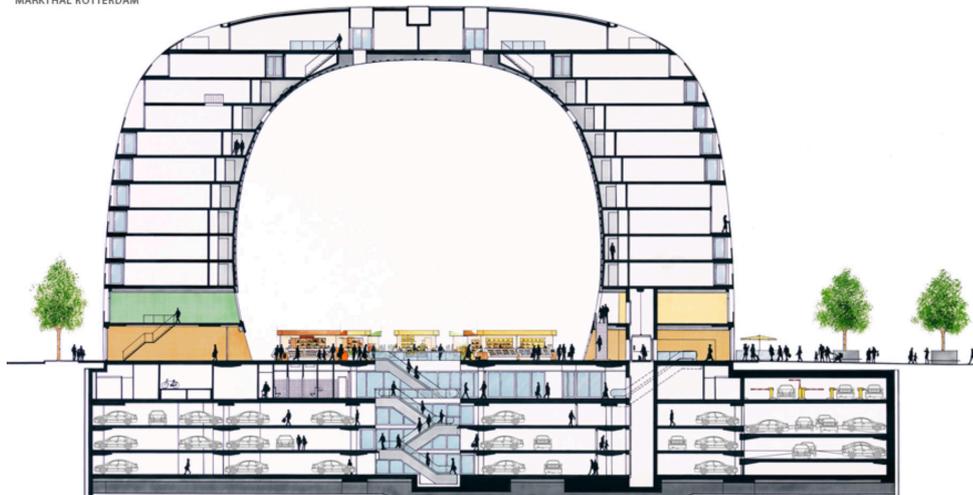
62

62 Planta Nivel 1
Markthal.
MVRDV.

63 Sección
Markthal.
MVRDV.

63

SEZIONE / SECTION
MARKTHAL ROTTERDAM





Espacio público

La propuesta de intervención urbana busca extender los límites del espacio público sobre la totalidad del terreno. Las formas derivadas de esta acción generan un gran espacio que se proyecta de manera inclinada para albergar los usos en su interior. Se conforma una fachada principal que asimila la imagen de un parque o una plaza dura. Esto genera un espacio preferentemente de descanso y ocio. Cumplen la función de mirador urbano y permiten la realización de eventos al transformar la plaza común en un anfiteatro urbano.

64 Biblioteca
TU Delft.
Mecanoo.

65 Ópera Oslo.
Snøhetta.

66-67-68 Nueva
Galería Nacional
Budapest.
Snøhetta.





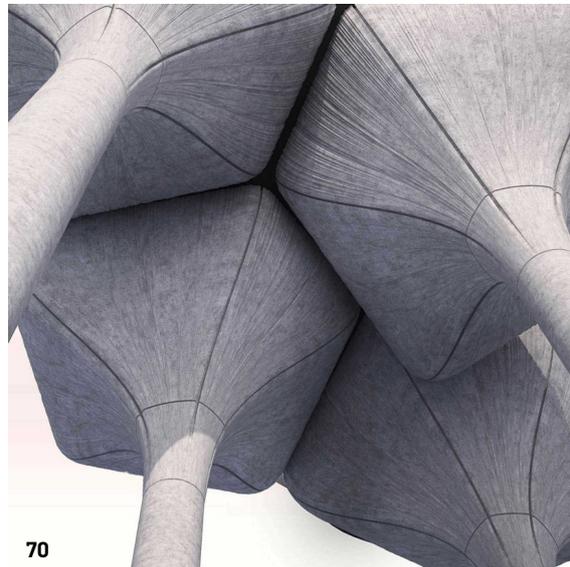
69

Sistema Constructivo

El proyecto Pier 55 utiliza un sistema de pilares de hormigón fundados sobre el suelo del río Hudson. Se observa este proyecto como posibilidad de creación un manto verde elevado, manteniendo la menor huella posible.

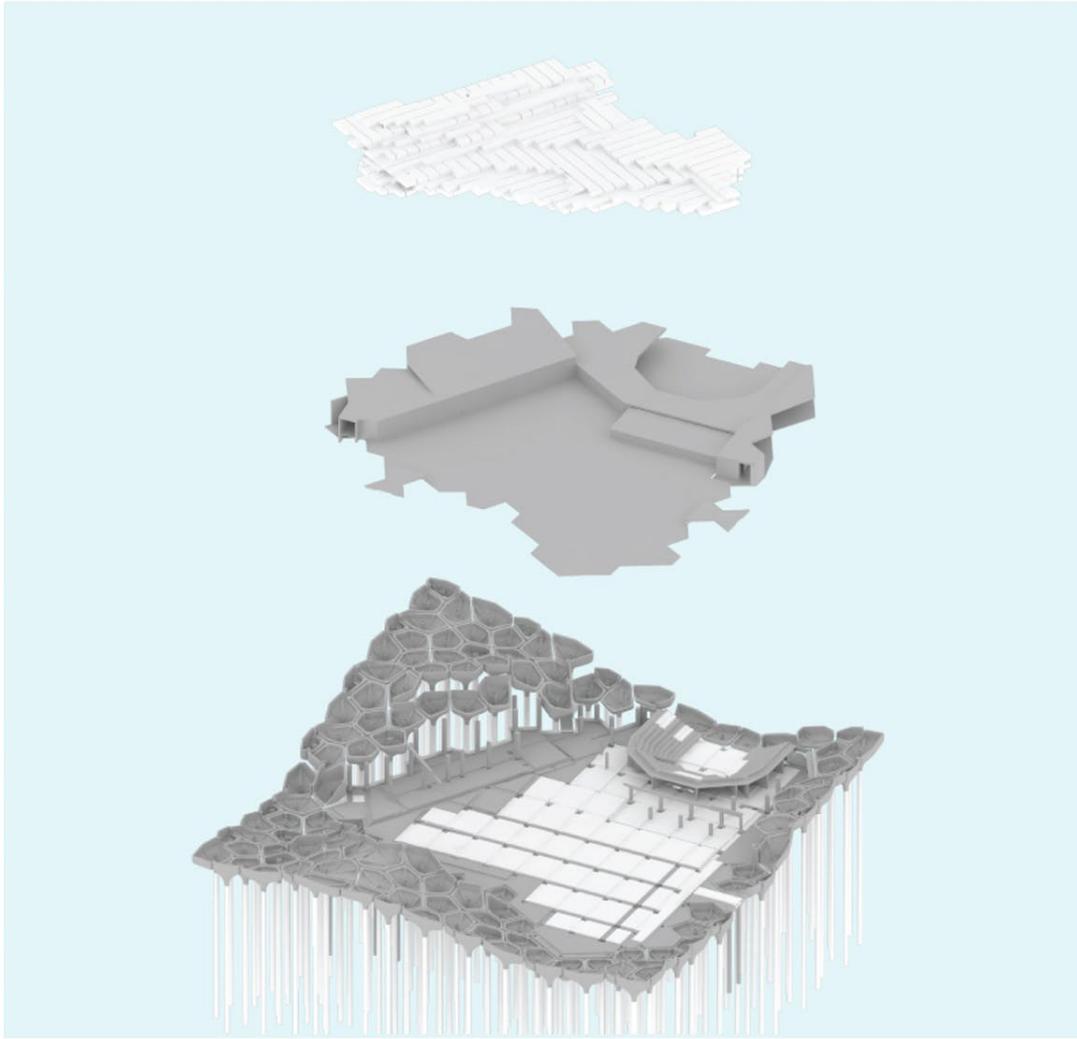
Cada pilar de sección circular permite el desagüe por su interior. El capitel de cada unidad de cinco lados varia sus dimensiones en función de la altura y el programa del parque. Este se construye de manera concava permitiendo sostener la carga vegetal.

Se consideran juntas de dilatación entre los capiteles en su sección de menor altura para permitir la extensión un manto verde homogéneo.



70

69 - 72 Par-
que Pier 55.
Heatherwick
Studio.



PIER 55

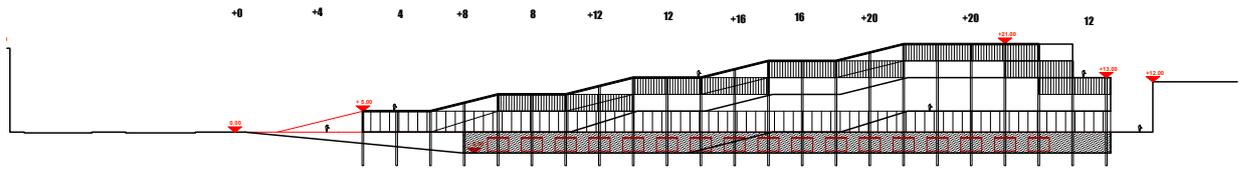
with Mathews Nielsen Landscape / Hetherwick Studio / Arup

71



72

PLANIMETRÍA

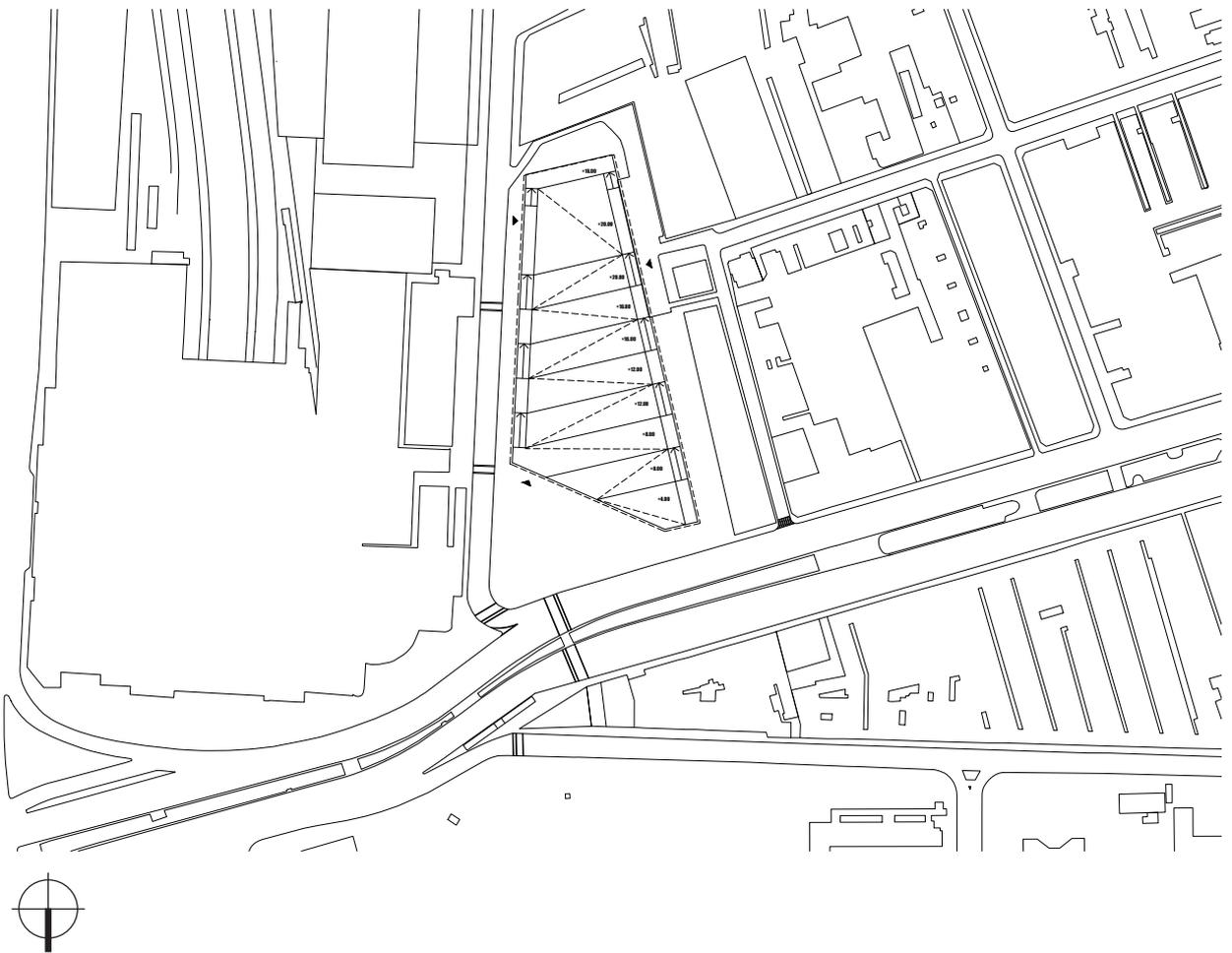


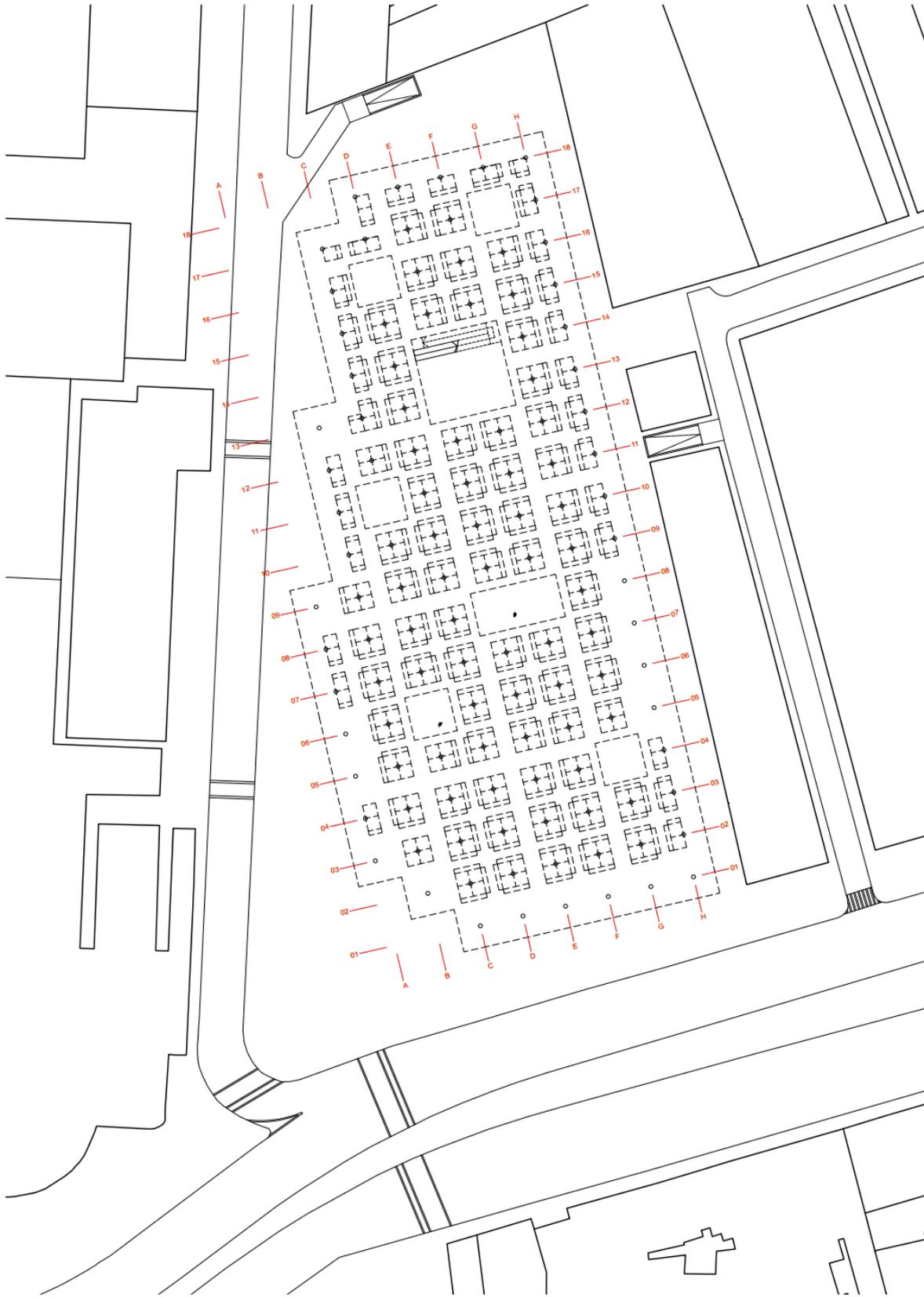
CORTE



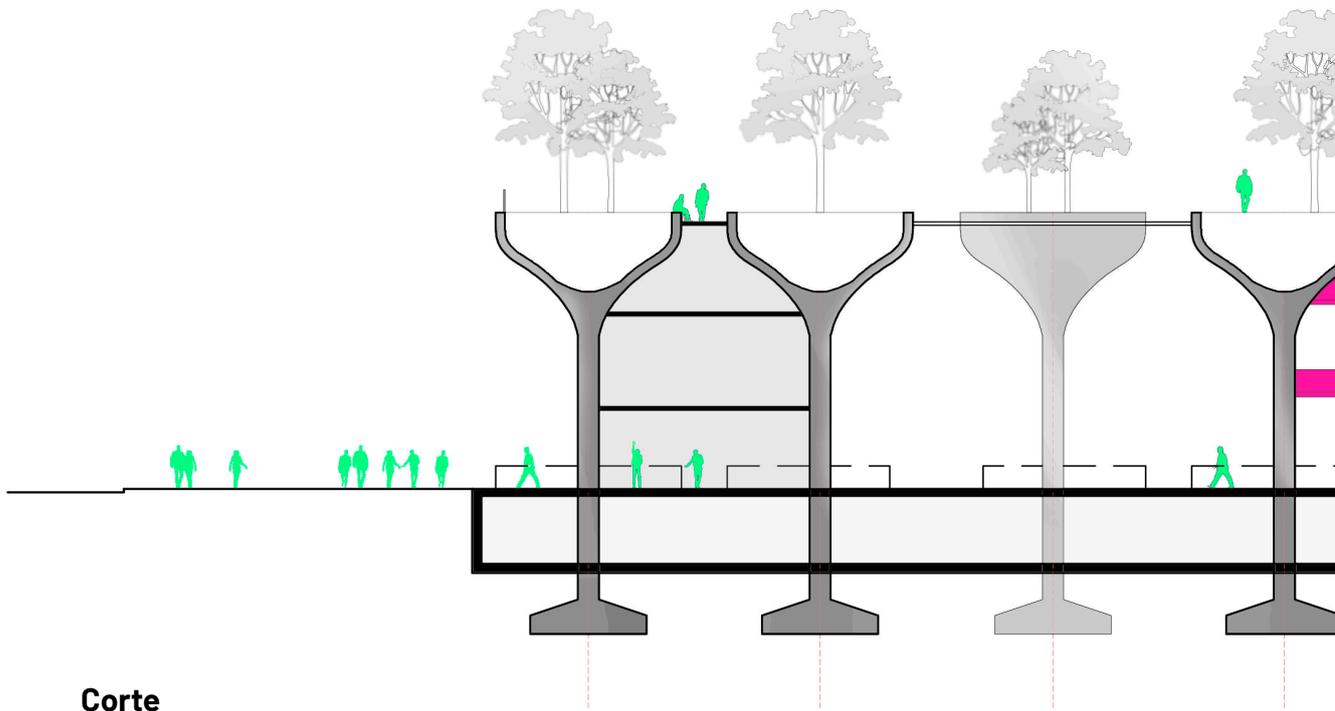
ELEVACIÓN PONIENTE
SAN BORJA

**Elevaciones
Aproximación
previa**



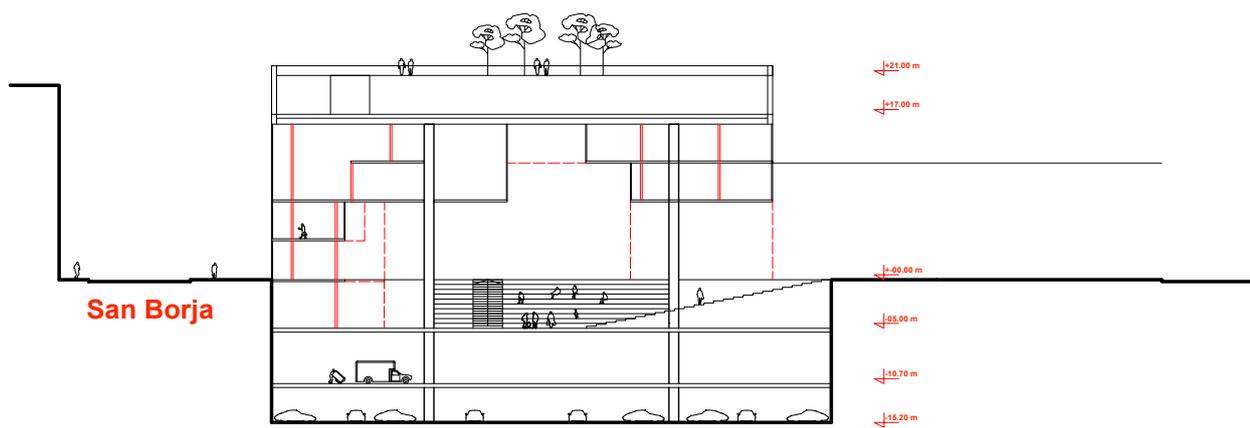


Planta Mercado

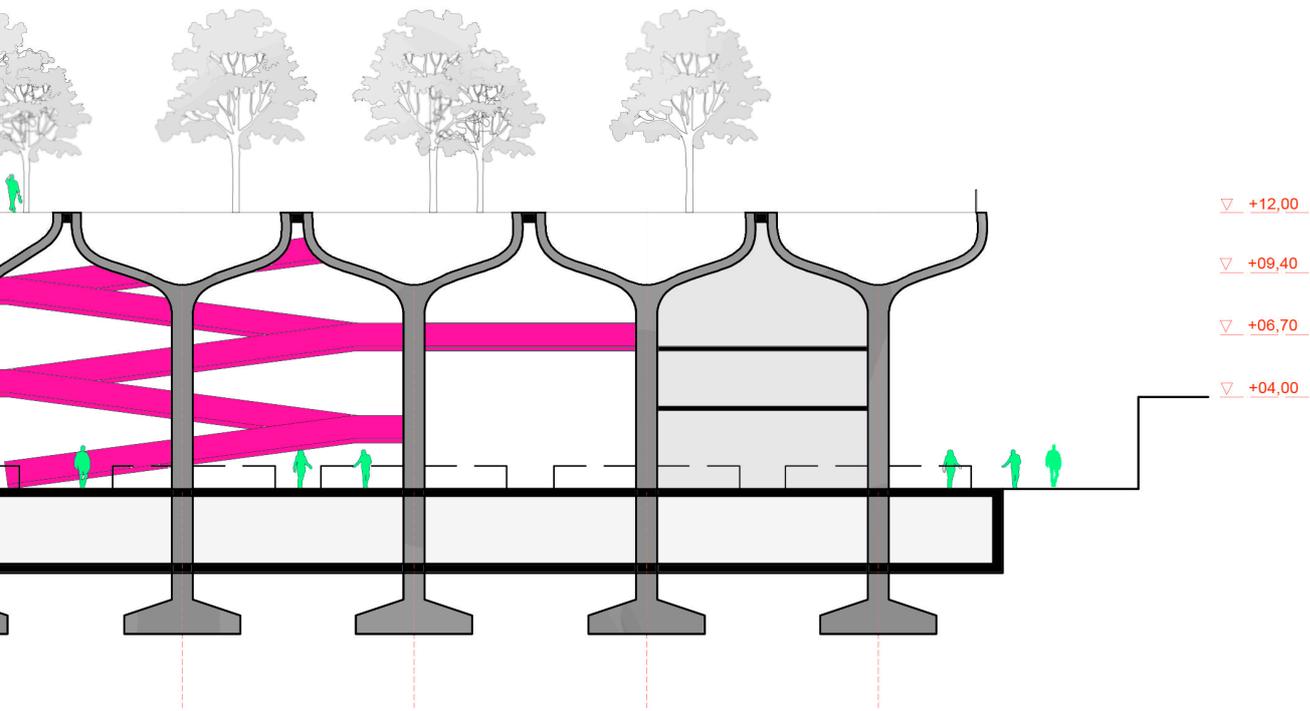


Corte

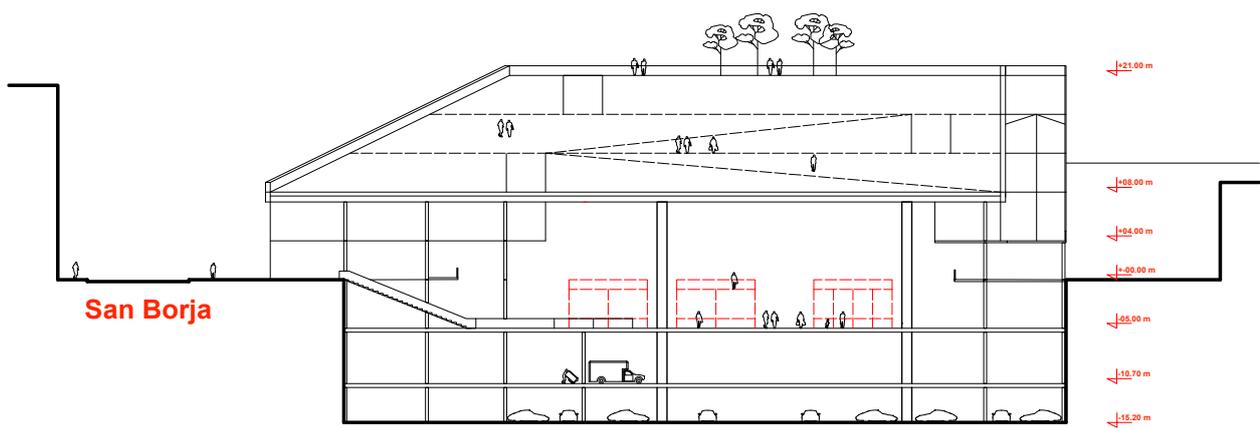
CORTE A - A'
e.1/500



Corte
Aproximación previa



CORTE B - B'
e.1/500



CIERRE

El proceso que se muestra en esta etapa de trabajo pretende dar cuenta de todos los elementos relevantes considerados en la toma de decisiones. Las aproximaciones al diseño varían sustancialmente al ser sometidas a cuestionamientos constantes sobre su relación con la ciudad y pertinencia programática. El diseño del espacio público varía en función de los eventos que puede albergar por sobre una función predefinida.

La elección del tema tiene raíz sobre la continua reflexión acerca de la ciudad y sus problemas actuales. Considero que el rol del arquitecto debe estar influenciado por una mirada crítica sobre el desarrollo urbano como base para proyectar arquitectura. En el presente caso, la búsqueda de soluciones posibles ante escenarios urbanos complejos permitió pensar el espacio público como eje rector del proyecto.

Este documento revela una evolución de la reflexión arquitectónica y la búsqueda de oportunidades de diseño frente al problema del espacio público y el acelerado proceso de densificación urbana en la ciudad de Santiago.

“La misma heterogeneidad de la definición de arquitectura -espacio, acción y movimiento- lo convierte en ese evento, ese lugar de conmoción o ese lugar de invención de nosotros mismos. El evento es el lugar donde el replanteamiento y la reformulación de los diferentes elementos de la arquitectura, muchos de los cuales han resultado en o han sido sumados a las desigualdades sociales contemporáneas, pueden conducir a su solución. Por definición, es el lugar de la combinación de diferencias”.

(Tschumi, 1996)

BIBLIOGRAFÍA

Marco Teórico

Aguilar P., R. (2015). Arquitectura reciente, concursos y espacios de uso público. Un paisaje de luces y sombras. *Revista de Arquitectura*, 19(28), Pág. 4-10. doi:10.5354/0719-5427.2015.37057

Koolhaas, R. (2007). *Espacio basura (GG mínima)*. Barcelona: Gustavo Gili.

Koolhaas, R. (2006). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.

Koolhaas, R. (2004). *Delirio de Nueva York : Un manifiesto retroactivo para Manhattan*. Barcelona: Gustavo Gili.

Koolhaas, R., & Sainz, J. (2011). *Grandeza, o el problema de la talla (GG mínima)*. Barcelona: Gustavo Gili.

Koolhaas, R., & Sainz, J. (2014). *Acerca de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Kwinter, S. (2002). *Rem Koolhaas : Conversaciones con estudiantes*. Barcelona: Gustavo Gili.

Lynch, K. (2006). *La imagen de la ciudad (GG Reprints)*. Barcelona: Gustavo Gili.

Tschumi, B. (1996). *Architecture and disjunction*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

Datos

Data Chile

<https://es.datachile.io/geo/region-metropolitana-santiago-13/estacion-central-90>

Biblioteca del Congreso Nacional

http://reportescomunales.bcn.cl/2017/index.php/Estaci%C3%B3n_Central

ATISBA MONITOR : MAPA DE LA INMIGRACION EN SANTIAGO. [en línea]: Disponible en: <<http://www.atisba.cl>>

Marco histórico

Merino, R. (1997). *Santiago de memoria (1a. ed.)*. Santiago: Planeta Chilena.

Basáez Yau, P., & Amadori Gundelach, A. (1995). *Estación Central/Estación Mapocho : Construcciones ferroviarias en Santiago*. Santiago de Chile: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

Planimetría Desarrollo Urbano

Archivo visual de Santiago
<http://www.archivovisual.cl>

Imágenes

Elaboración Propia (Excepto indicado)

Diagramas

Elaboración Propia (Excepto indicado)

