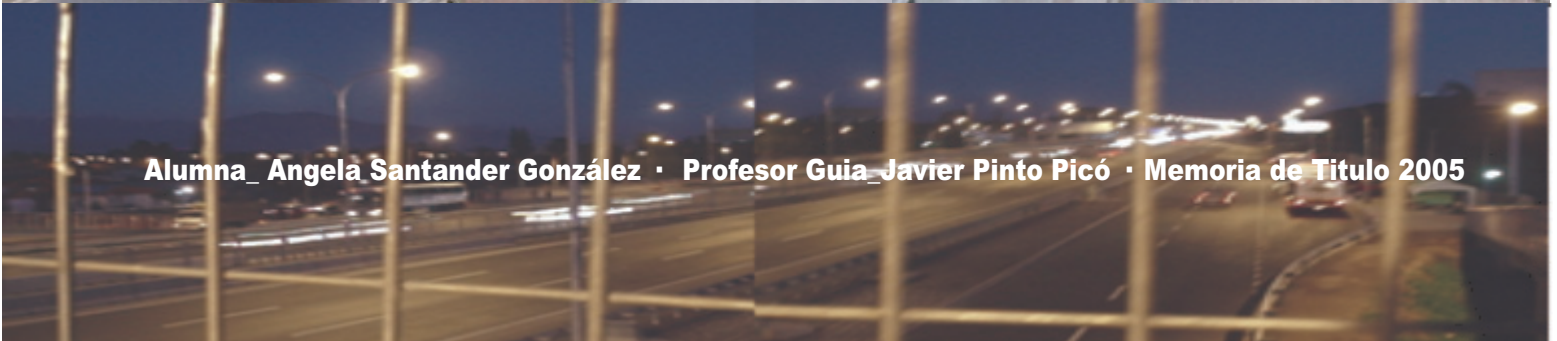




UNIVERSIDAD DE CHILE
Facultad de Arquitectura y Urbanismo



ESTACIÓN DE INTERCABIO CRUCE COLÓN
Arquitectura_Paisaje y Movimiento



Alumna_Angela Santander González · Profesor Guia_Javier Pinto Picó · Memoria de Título 2005



UNIVERSIDAD DE CHILE
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

ESTACIÓN DE INTERCABIO_CRUCE COLÓN

Arquitectura_Paisaje y Movimiento

*A mi familia
por su cariño y apoyo*

INTRODUCCIÓN	11
TEMA <i>Estacion como Marca Urbana</i>	14
MOVIMIENTO <i>Transporte_Paisaje</i>	17
ANTECEDENTES <i>Impacto del Enfoque de la Ingenieria del Transporte en el Espacio Urbano</i>	31
TERRITORIO ZONA DE ESTUDIO San Bernardo CRUCEC COLÓN	42 55
PROYECTO	63
PROGRAMA GENERAL	77
GESTIÓN DE PROYECTO URBANISMO Y GESTION	81
BIBLIOGRAFIA	85
ENTREVISTAS	87
CORRECCIONES	88
Anexo 1 - Evolucion del Area Metropolitana de Santiago, - Planes Reguladores	
Anexo 2 - Gráfico, Distribucion por Operador	

Introducción

ESTACION DE INTERCAMBIO CRUCE COLÓN

Arquitectura_Paisaje y Movimiento.

Puntos y líneas, conforman la ciudad red, o nudos y calles, o núcleos y calles. Estos puntos de inflexión, en muchos casos abandonados, son una marca urbana considerable, ya sea como referente dentro de la memoria colectiva, por su imagen o significación espacial (hasta el momento monofuncional) Al adentramos en esos **puntos, en los nudos**, nos encontramos con cruces, no tan solo de calles, avenidas o autopistas, sino, de situaciones. Existiendo una realidad en el movimiento (vías) y otra en el contexto. Que hasta el momento aparecen desvinculados entre si, pero que el peatón, el residente, el conductor, el pasajero, pueden reconocer por su calidad de habitantes.

Hoy vivimos en un ámbito espacio-temporal “discontinuo” o “fragmentado” que requiere un nuevo punto de apoyo para ser intervenido. El hombre necesita de su entorno, necesita de la ciudad, necesita de los desplazamientos en cuanto promoción, accesos y libertades reales que ella le debiese entregar.

Hoy la ciudad no responde a las necesidades en cuanto confort, áreas verdes y seguridad como para hacer uso de sus espacios públicos.

El arquetipo del "nudo" como herramienta que está en el fundamento de la cultura, sirve para reconocer la amplitud y variedad de significados, ayuda a explicar e interpretar el proyecto como hecho complejo. La figura del "nudo" no entendida como complicación, confusión sino como posibilidad de relación, integración, interacción de las diversidades espacio-temporales. Aspectos considerados para la formulación del proyecto al que hace referencia esta memoria de título.



marca

ESTACIÓN COMO MARCA URBANA

En atención a la extensión urbana y el desarrollo de nuevas estrategias que facilitan la movilidad de la metrópoli, y espacios que se relacionan directamente con la condición NOMADE que adquiere el habitante actual, unido a el aumento de la población y del parque automotriz, se plantea la necesidad de infraestructura de transporte para la zona sur de la ciudad.

En esta ciudad, cambiante y en proceso de transformación se hace necesario, el establecer referentes arquitectónicos que posean una integración con el contexto inmediato, así como también, con el contexto global. Las infraestructuras de transporte poseen ese carácter pero actualmente, sólo se estan dedicando al contexto global, haciendo ver la carencia que existe en cuanton a la pérdida de vínculos en los lugares donde se implantan.

*Se ha escogido como tema de proyecto **El transporte y el paisaje***

El proyecto es:

ESTACIÓN DE INTERCAMBIO_ CRUCE

En la zona sur de la ciudad

LA MARCA COMO SINTOMA DE NECESIDAD

La idea de “materializar” una Estación en el ÁREA o ZONA sur de la ciudad, nace de la simple observación de los tiempos de viaje. Un habitante de las comunas periféricas (en este caso refiriendonos específicamente al sector sur, dado que el fenómeno se presenta en todo el pericentro urbano), como La Florida, Puente Alto, La Pintana, Maipú, San Bernardo, Pirque, demora entre una y dos horas en el desplazamiento al centro del Gran Santiago.

El equipamiento y servicios se encuentran mal distribuidos (siguiendo con el ejemplo de las comunas del sector sur), concentrados en el centro de la ciudad, siendo que la población se localiza de forma excéntrica

Los habitantes de la periferia, para efectuar viajes interregionales, se deben dirigir a los terminales interprovinciales que se encuentran dentro de la comuna de Santiago, en un área eminentemente urbana y consolidada, donde los accesos o vías ya se encuentran sobreexigidos.

MARCA DE AUTOPISTA

La ciudad de SANTIAGO ha cambiado bastante y dentro de ese cambio se articula la situación de las autopistas urbanas. Ellas se deben posar sobre un espacio que ya era de dominio público y generan una suerte de privatización *por impacto* del espacio que abarcan, a raíz de la velocidad de desplazamiento y otros factores que articulados, nos señalan que se disminuye el espacio realmente público y se construye otro; naciendo elementos que nos hacen este territorio más característico, mediante objetos como: PASARELAS, ESTACIONES DE SERVICIO, PEAJES, PASOS SOBRE O BAJO NIVEL, objetos que son marcas y señales de un espacio cualificado.

El espacio para circulación del transporte disminuye el espacio para circulación del peatón, así como también, disminuyen las áreas verdes reales.

“ El espacio público característico de la metrópolis es el lugar de la aceleración” (Andres Weill, ca 114, 2004)

El fenómeno urbano es una red compleja de comunicaciones que interactúa en el espacio-tiempo (la tercera modernidad ca113), transformando la cultura en materia.

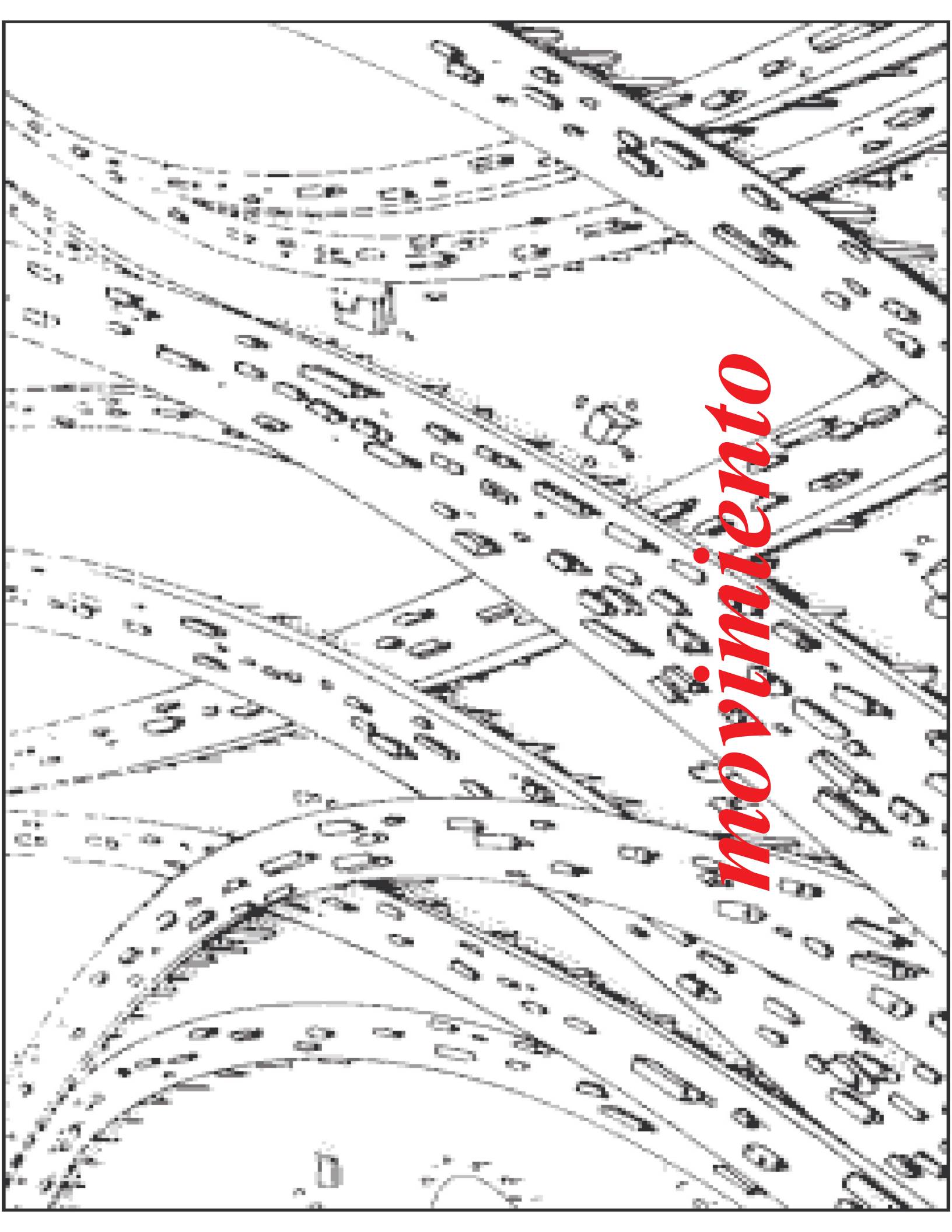
Nuestras ciudades contemporáneas son el resultado de una larga experiencia de habitar el planeta. El automóvil, es el espacio privado de aceleración que permite habitar la metrópolis; representa una síntesis cultural de la ciudad contemporánea, por su ingerencia tanto en la sociedad como en las políticas urbanas. Nunca fue concebido para resolver problemas de transporte urbano (ca 114). En Estados Unidos, se vive el automóvil como medio de transporte por excelencia, en cambio en Europa llevan adelante estrategias mixtas que les permite considerar la subvención del transporte público por medio del privado. Las políticas que son utilizadas en Chile, poseen la mezcla de esas dos visiones, generando contrasentidos, en cuanto a que se promueve la extensión de la ciudad y el aumento del parque automotriz, y a la vez, se plantea la renovación y reorganización del transporte público.

Hoy vivimos en un ámbito espacio-temporal “discontinuo” o “fragmentado” que, requiere un nuevo punto de apoyo para ser intervenido.



Food & Highway Services





movimiento



etroqzart 19





el paisaje



Nuestros sistemas de carreteras principales, están concebidos en el interés de la velocidad, como organizaciones lineales, es decir como arterias. Ese concepto estaría bien siempre que las arterias principales no estuvieran súper desarrolladas como para excluir todos los elementos menores de transporte. Los planificadores de la carreteras todavía tienen que comprender que estas arterias no pueden ser arrojadas dentro del delicado tejido de nuestras ciudades; la sangre que hacen circular debe entrar más bien, a través de una elaborada red de vasos capilares sanguíneos menores.

Munford, Lewis. La carretera y la ciudad. En: Revista de Urbanismo, N°12, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, junio 2005, I.S.S.N. 0717-5051.

*Planificando la Región Metropolitana
Planificando la Ciudad Contemporánea*

Santiago no es ciudad, es un área metropolitana. Para sentirse parte de un lugar hay que ser capaz de medirlo y reconocerlo; con los ojos, con las distancias que se recorren, con los elementos de la geografía del paisaje o de la geografía urbana. Se requiere de elementos que produzcan identidad y que permitan establecer límites. Las ciudades deben tener un tamaño, no así el área metropolitana. La comuna es lo que más se aproxima a la unidad básica llamada ciudad.

(“Creemos que lo más Grande es lo mejor”, Germán Bannen, ca114, 2004)

Santiago no es una ciudad a secas, es una ciudad fragmentada, ciudad dividida, ciudad collage, ciudad centro, ciudad pobre, ciudad viaje, ciudad imagen, ciudad objeto, ciudad río, ciudad taco, ciudad región, ciudad movimiento, ciudad tridimensional, ciudad polidimensional ⁽¹⁸⁾. Estos nombres atañen a sectores o sucesos de la ciudad y el reconocimiento que se hace de los territorios habitados.

Hablamos de una ciudad que para poder funcionar se mueve de forma centrípeta en los horarios punta de la mañana, de forma centrífuga en los horarios punta de la tarde y se dispersa los fines de semana, y eso, es un fenómeno que el habitante *vive*, por sobre la realidad planificada.

Estos fenómenos de la ciudad nacen a causa de *ser* un espacio habitado e influido por quienes lo viven, es a estos habitantes a quienes afecta el buen o mal estado de la ciudad y es por ellos que la ciudad se encuentra en buen o mal estado, la ciudad es reflejo y acción de los habitantes.

Habitar la ciudad desde el sistema de transporte y los espacios públicos que se conectan a él, da cuenta de la extensión del habitar actual y como éste se relaciona con la planificación. Es distinto apreciar un nivel del territorio, que habitar en varios de él y eso es lo que ocurre al experimentar esta ciudad, mediante la realidad peatonal y vehicular.

La realidad morfológica de la ciudad se ha modificado, así como, las visiones que podemos tener de ella.

Espacio público de red

Cubre

—se posiciona sobre la estructura física.

Anula

—es más potente en los movimientos a velocidad, al dejar marcas de colores, luces, íconos.

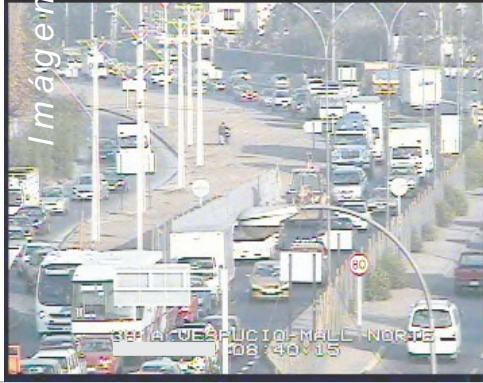
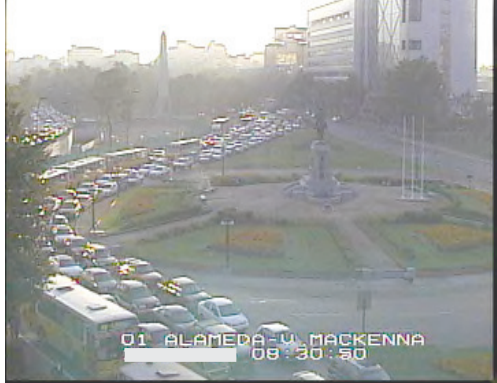
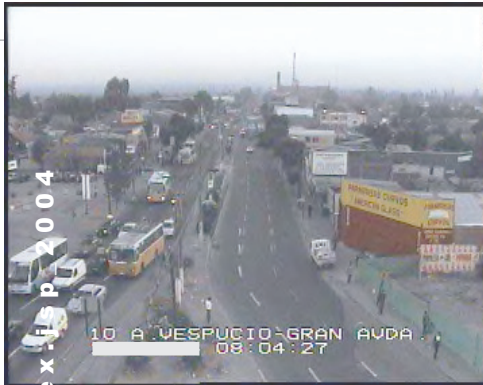
(imagen sintética)

Fusiona

—traspasa valores a la arquitectura: brillo, magnificencia, color, luz (iluminación).

Potencia

—hace más fuertes las relaciones en los puntos de encuentro, más intensas, promueve la aglomeración,
localiza a los *mismos*, genera sectores de pluralidad.



EFFECTOS

DES-CENTRAMIENTO

Multiplicidad de centros

Se forman centralidades, que llaman a la gente, de día o de noche, por los servicios que ofrecen. No solo por la pérdida de *el centro*, sino el *descentramiento de la reunión*, privilegiando las *conexiones* en el flujo, operativizando el encuentro.

Puntos de confluencia masivos:

Intermodales · terminales · mall · megamercados
· supermercados · estaciones de servicios · paraderos

Actúan como *centros de reunión de bienes y servicios -centros de distribución de bienes y servicios*.

Son puntos de confluencia, fijan servicios, en espacios destinados al tránsito. Los servicios son tan *fijos (flujos)*, como las modas a las que pertenecen. Son espacios de transición.

Los romanos fundaban centros urbanos en el cruce de dos caminos, hoy el mercado funda *centros de servicio o abastecimiento* de esa forma. Se trata de centralidades que funcionan desde el tránsito.

En este *estado* tomo como ejemplo las estaciones de servicio dado que actúan como centralidad de día y de noche.

En cuanto a imagen actúan por contraste, en los lugares llenos muestran un vacío, en los lugares vacíos actúan como una edificación.

DES-URBANIZACIÓN

La expansión de la ciudad deja de ser relevante, por tanto, los límites entre urbano y rural se pierden, el tiempo de cercanía al nodo y el medio-transporte son los elementos que suplen esta falta de claridad.

Periferia

"Espacio que rodea un núcleo cualquiera"

"Término o contorno de una figura curvilínea"

Sector que se encuentra fuera del anillo de circunvalación Américo Vespucio.

Concepto que habla de la imprecisión que otorga el movimiento a la ciudad.

Nosotros llamamos a la periferia como sinónimo de un límite, disolución de lo urbano en lo rural y viceversa, pero ella habla de interacción, mezcla.

Las políticas habitacionales de carácter social afectaron la conformación de ciudad, dado que la vivienda, era marginada (y aún lo es), de la vida de ciudad, expulsada al exterior, tomando la avenida antes nombrada, como límite de la ciudad *urbana*.

Como resultado del extender la ciudad fuera de este *cinturón*, hoy las comunas del extrarradio poseen su propia periferia, quizá no tan ligadas a establecer un límite para la ciudad, sino, como reflejo de la marginación, en cuanto a expresión de clases.

Este hecho responde también a la estructura de conformación de ciudad actual, que se relaciona, ya no a *un* centro, sino a varios de ellos. Se debe establecer que en caso de Santiago estos centros se ubican con relación a alguna vía de importancia, no obstante como fué anteriormente descrito, características de la denominación *periferia*, *continúan*, pero con relación a los centros anteriormente descritos, o sea, múltiple, y responde en mayor medida al deterioro y la distancia entre centralidades, que a un fenómeno absoluto.

Definiciones

Espacio Público

"Bien nacional de uso público, destinado a circulación y esparcimiento entre otros(*)".

"Bienes nacionales de uso público o bienes públicos: Son aquellos cuyo dominio pertenece a la nación toda y su uso a todos los habitantes de la misma (calles, plazas, puentes, caminos, etc)".

"Dominio público: es el conjunto de cosas afectadas al uso directo de la colectividad referida a una entidad administrativa de base territorial (Nación, Comuna)".

"Dominio público terrestre: El dominio público terrestre comprende todos los bienes nacionales de uso público que se encuentran en la superficie terrestre del Estado: calles, plazas, puentes, caminos públicos".

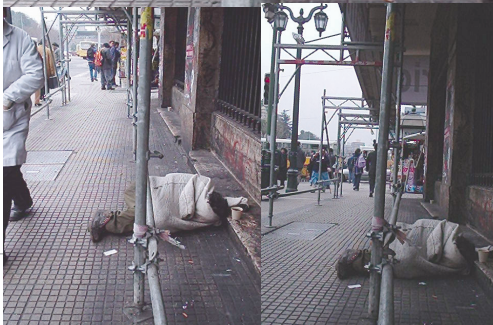
Espacio / Contingente de todos los objetos sensibles que existen().**

Público / Conjunto de personas reunidas / Común del pueblo o ciudad(*).**

(*) Ley y ordenanza General de urbanismo y Construcciones, 2002

(**) Diccionario de la Lengua Española, 1992

(***) Ibid.



Características del espacio público

Con relación al espacio **transformable-transitorio-transitivo-intermitente** capaz de acoger una multiplicidad de usos, funciones y formas (en gral. neutro o vacío) Situación que se ha generado en la recodificación de la acción del habitante en el espacio. La estandarización de las relaciones entre los componentes del espacio público, ha arrojado espacios abandonados por carencia de sentido o inutilidad de localización. No existe una continuidad de uso, los horarios definen su condición, abierto/cerrado, ocupado-desocupado. Como respuesta a la búsqueda de estímulos, en cuanto al cambio y transformación del habitante.

Con relación al uso **mixturado-plural**

Con relación a la imagen física **recargado-superpuesto-repetitivo** espacio soporte de la publicidad, adquiere una nueva imagen (imagineria).

Se alteran las funciones de habitabilidad, generando una redefinición de las relaciones usuales barrera-vereda / plaza-torre alta tensión/ cancha- torre alta tensión /cruce-reja.

DETERIORO Y FRACTURAS

Espacio Público como espacio para el Transporte / Espacio de Transporte como espacio Público

La red es un mapa de flujos, que se encuentran, se enlazan y se bifurcan desde, hacia y entre los fijos.

FIJOS: Elementos, que generando un lugar de detención, acogen grupos o masas humanos.

FLUJOS: Todos los grupos en movimiento, que generan líneas o condiciones de desplazamiento.

La ciudad hoy se puede entender, recorrer y abarcar por tramos, dependiendo del carácter que ellos posean para el sistema general o para el habitante. Salimos y entramos a distintos sistemas; de este modo, nos *esparcimos* en la ciudad; moviendonos entre: paradero de micro y terminal; aeropuerto y puerto; supermercado y condominio.

La relevancia de los fijos en una ciudad, está dada por como se implantan ellos en el territorio con relación a los flujos ya existentes.

Elemento constitutivo del modelo de ciudad actual es el *movimiento*, su principal estado lo manifiesta la **Velocidad** (Def. "Alteración, inquietud o conmoción", Diccionario de la Lengua Española, Vigésima Primera Edición, 1992

La respuesta:

Nudos viales, Bordes de carretera, Pasos bajo nivel , Pasos sobre nivel, Pasarelas

Los que producen en su entorno:

Abandono, Fracturas: físicas y sociales, En cuanto a:

Uso apropiación, Sentido colectivo, Sentido del paisaje

Mediante estos elementos los espacios públicos presentan síntomas como:

Aparición de espacios café, (Falsos espacios verdes, Aparición de caletas, Microbasurales

PROBLEMA:

¿Qué hacer con estos espacios?

¿Cómo intervenirlos?

¿Cómo activarlos?

¿Para que pasen a ser polifuncionales y no monofuncionales?

El análisis preliminar busca:

+ a que **factores** o componentes debe responder

+ establecer el lugar **donde** se debe posicionar el proyecto

+ por último **como** debe ser.

Antecedentes

Respuestas existentes:

Pasarelas

Autopistas

Nudos viales

Están dadas por el paisajismo y la ingeniería vial, ¿Es adecuada esa respuesta?

Impacto del Enfoque de la Ingeniería del Transporte en el espacio Urbano

directrices

OBJETIVOS DE LA POLÍTICA DEL MOPTT EN SANTIAGO

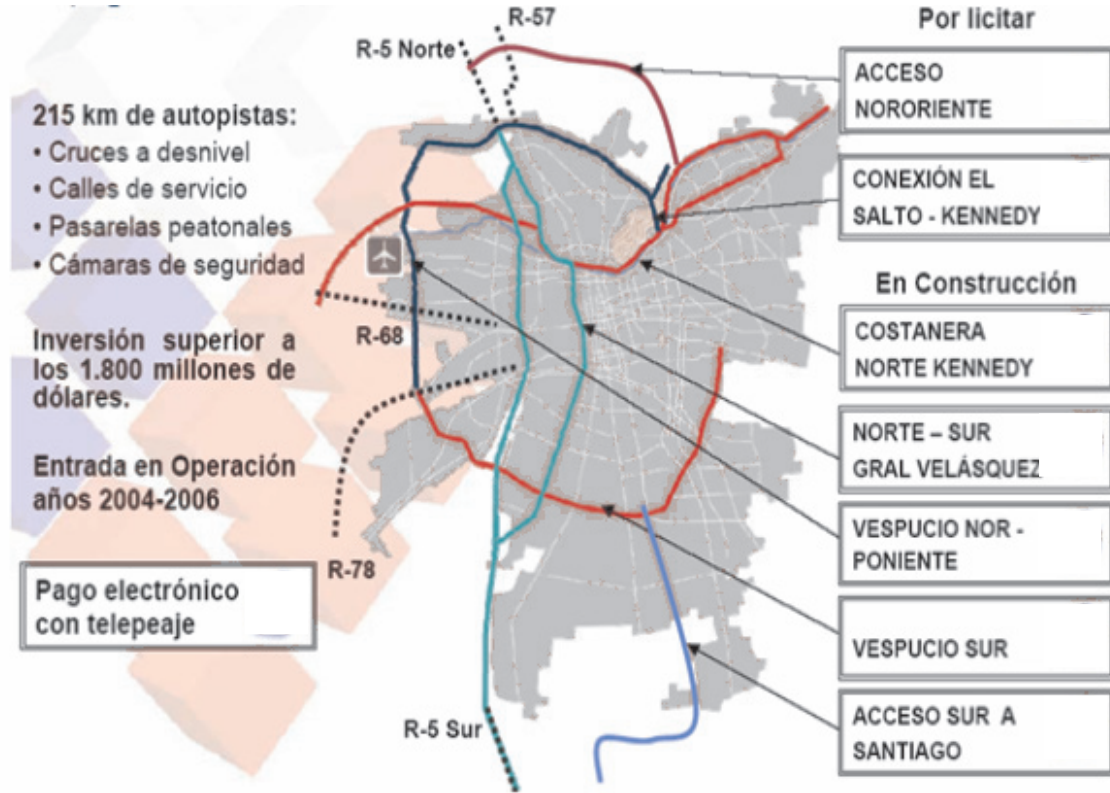
Objetivo Central: **mejorar la calidad de vida de los Santiaguinos** y situar a la ciudad como una capital de clase mundial.

¿Cómo lo logramos?

- Menor contaminación
- Un aire más limpio
- Cobertura total de agua potable y alcantarillado
- Tratamiento total aguas servidas
- Avanzar en la solución de las aguas lluvias
- Viajes más seguros, rápidos y cómodos
- **Red de autopistas urbanas**
- **Un transporte público moderno y eficiente**
- **Recuperación de espacios públicos para la ciudad**

"Esta ciudad es de borde porque se está iniciando y no porque esté en una frontera, y sus espacios colectivos son mayoritariamente abiertos y descampados, o privados y tematizados."

VALENZUELA, Luis. Periferia e infraestructura en el paradero 14. ARQ (Santiago), jul. 2005, no.60, p.62-64. ISSN 0717-6996.



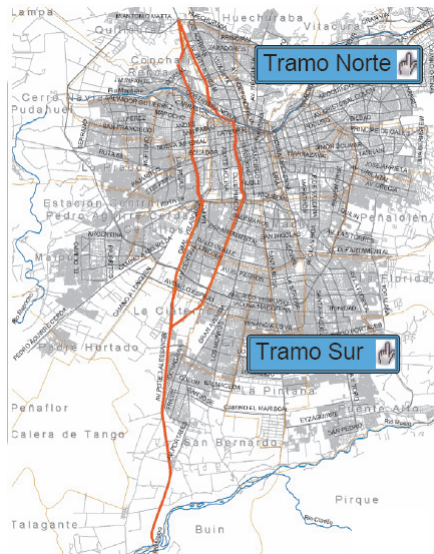
RED DE AUTOPISTAS URBANAS PARA SANTIAGO

US\$ 1.800 millones en 7 autopistas, con un total de 215 km.

Autopistas son financiadas por el pago de peaje de los usuarios, lo que incentiva el uso racional del automóvil.

Las nuevas autopistas urbanas ayudan a reducir el déficit histórico en infraestructura de transporte en Santiago, agravado por el explosivo crecimiento del parque automotriz.

AUTOPISTA CENTRAL



PRINCIPALES BENEFICIOS

Tiempos de Viaje (Quilicura – Río Maipo):

- Sin autopista: 70 min
- Con autopista: 30 min

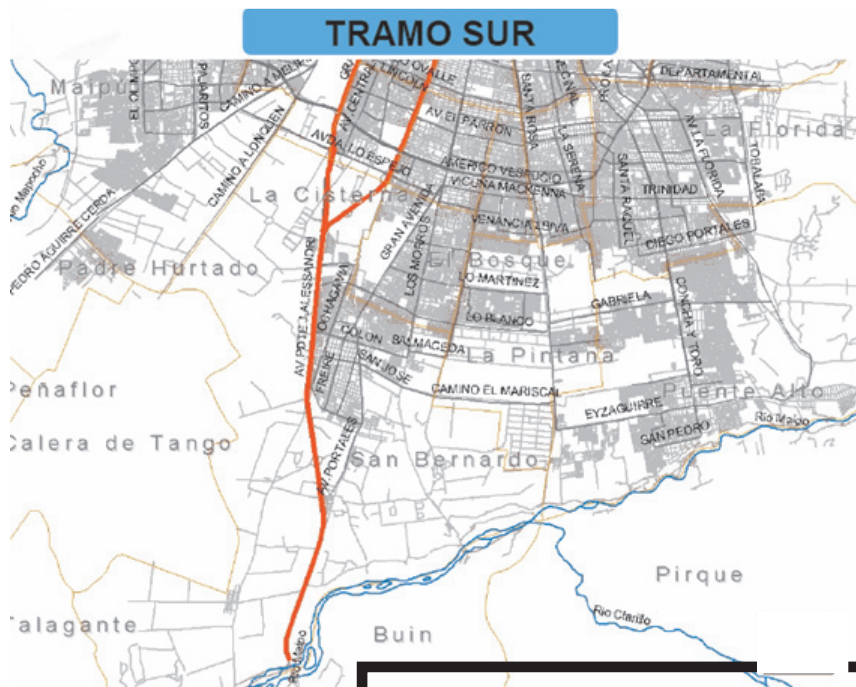
Áreas Verdes: 85 nuevas hectáreas en total

Seguridad:

- 64 Cámaras de seguridad
- 44 Pasos peatonales, iluminados y cerrados

Otros:

- **Duplica la capacidad vehicular de la ruta en todos sus tramos**



EL PROYECTO SE RELACIONA CON LA AUTOPISTA CENTRAL EN EL TRAMO SUR

TRANSANTIAGO

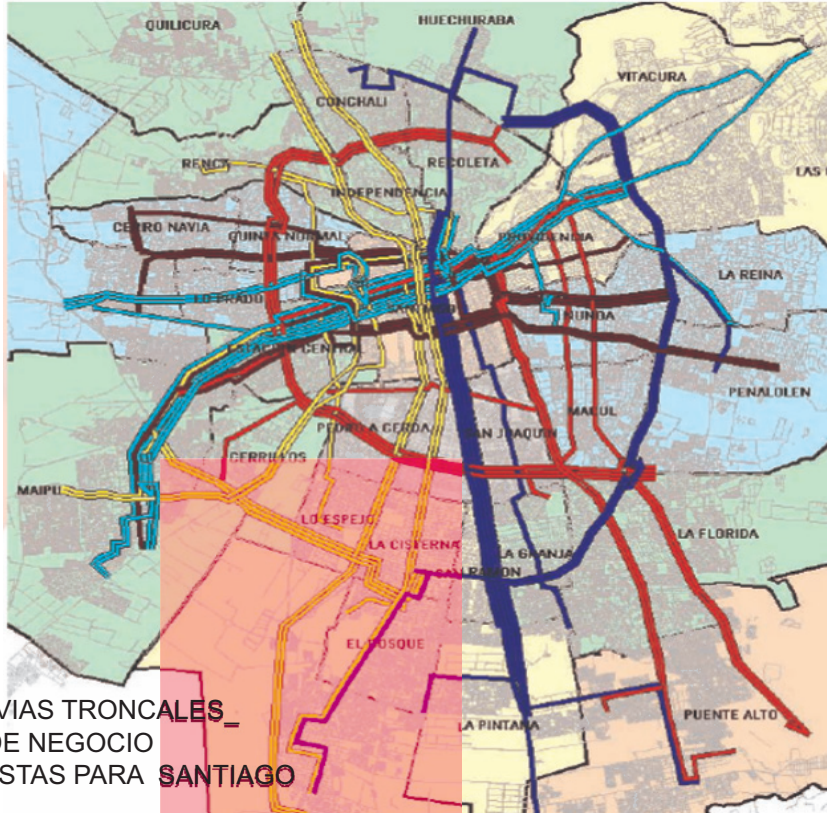
Es una política de Estado para modernizar el transporte público de la capital a través de un sistema integrado, eficiente, seguro, y moderno, sustentable desde las perspectivas ambiental, económica y social.

OBJETIVO: Mejorar la eficiencia del sistema para mantener la actual participación del transporte público (buses, metro, taxi colectivo), que hoy alcanza al 60%.

REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA

- **Redes Troncales:** red estructurante de Metro, metro ligero y servicios de buses de alta capacidad en los principales ejes de la ciudad
- **Áreas Alimentadoras:** servicios de buses de acercamiento (1 empresa por área), de menor capacidad y que alimenten los ejes troncales
- **Integración Tarifaria:** tarifa combinada rebajada entre servicio alimentador y troncal y tarifa diferenciada por tipo de usuario y período
- **Empresarización del sector:** políticas de remuneración, profesionalización de chóferes y calidad de servicio.

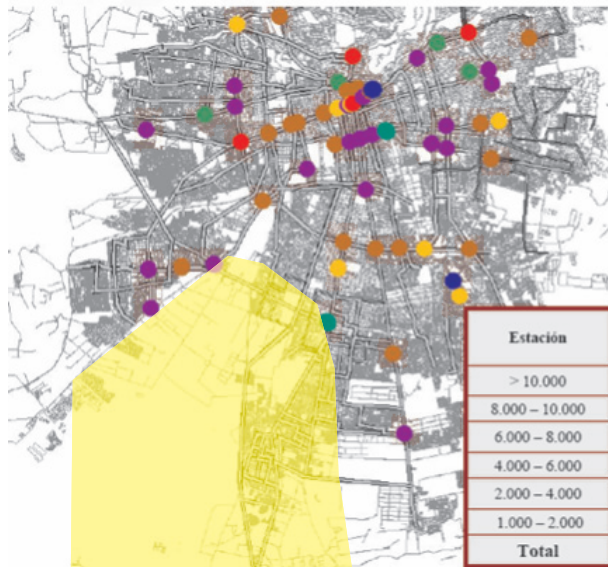
El sector sur que contempla una baja cantidad de estaciones_ a pesar que la expansión de la ciudad esta siendo planteada hacia las zonas norte y sur poniente



RED DE VIAS TRONCALES
AREAS DE NEGOCIO
PROPUESTAS PARA SANTIAGO

Unidad 3 • Gran Avenida • Independencia
Panamericana • Gral. Velásquez • Vespucio Poniente

- Unidad 1
- Unidad 2
- Unidad 3
- Unidad 4
- Unidad 5



SE DECIDE TOMAR COMO ZONA DE ESTUDIO EL SECTOR SUR DADO QUE NO SE PLANTEA NINGUN PROYECTO CORRESPONDIENTE AL PLAN

Estación	Cantidad	Inversión (MMUS\$)
> 10.000	4	15,0
8.000 – 10.000	2	4,8
6.000 – 8.000	6	9,9
4.000 – 6.000	11	14,5
2.000 – 4.000	36	26,8
1.000 – 2.000	53	23,3
Total	112	94,4

PLAN VERDE

Coordinar una estrategia de Apoyo al Desarrollo Sostenible de la Región Metropolitana propiciando espacios verdes de uso ciudadano

- Sociedad
 - Puntos de encuentro, participación y convivencia
- Naturaleza
 - Generación de nichos que conserven biodiversidad
- Economía
 - Fijación de Carbono suspendido asociado a procesos de descontaminación
- Institucionalidad
 - Facilitación de la gestión público privada de espacios naturales y/o verdes

Metas Generales del Plan Verde

Implementar un Instrumento de Gestión y Fomento destinado a incrementar la construcción y mantención de áreas naturales y/o verdes a nivel regional, urbano y rural

- Apoya la acción coordinada del sector público y privado, mediante la utilización de la institucionalidad existente
- Permite unificar esfuerzos y recursos destinados a incrementar los espacios naturales, urbanos y rurales con área verdes
- Cumple con los objetivos de carácter ambiental trazados por la autoridad.

Objetivos Específicos

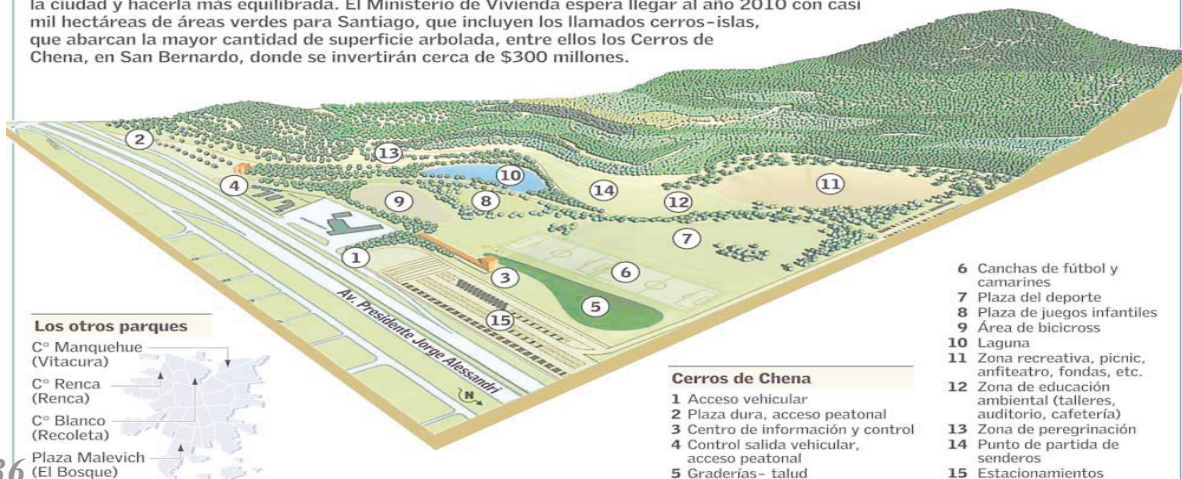
Lograr un equilibrio urbano de Áreas Verdes (2010)

- Dotar al Gran Santiago de 6 (m² Área Verde /Hab), generando proyectos de arborización para las 15 comunas más deficitarias de Áreas Verdes

- Santiago hoy posee 3,7 (m² AV/Hab)
- Implementar corredores verdes (biológicos)
- Bandas verdes longitudinales
- Corredores Zanjón de la Aguada y Río Mapocho

Limpiando el aire capitalino Masterplan Parque Ejercito de Chile Cerro Chena

No sólo construir parques ayuda a mejorar la calidad de vida, sino que también hacer urbanismo, ordenar la ciudad y hacerla más equilibrada. El Ministerio de Vivienda espera llegar al año 2010 con casi mil hectáreas de áreas verdes para Santiago, que incluyen los llamados cerros-islas, que abarcan la mayor cantidad de superficie arbolada, entre ellos los Cerros de Chena, en San Bernardo, donde se invertirán cerca de \$300 millones.



Los otros parques

- C° Manquehue (Vitacura)
- C° Renca (Renca)
- C° Blanco (Recoleta)
- Plaza Malevich (El Bosque)

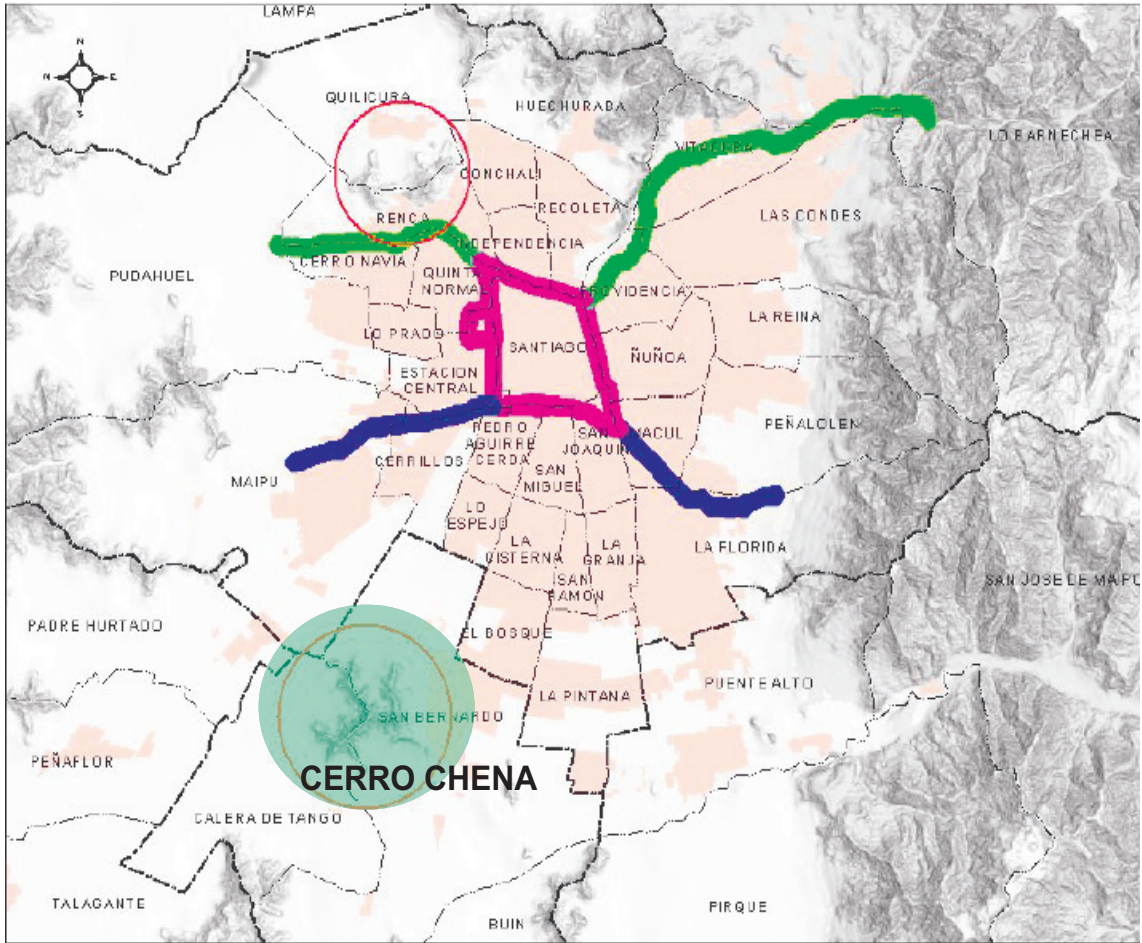
Cerros de Chena

- 1 Acceso vehicular
- 2 Plaza dura, acceso peatonal
- 3 Centro de información y control
- 4 Control salida vehicular, acceso peatonal
- 5 Graderías- talud

- 6 Canchas de fútbol y camarines
- 7 Plaza del deporte
- 8 Plaza de juegos infantiles
- 9 Área de bicicross
- 10 Laguna
- 11 Zona recreativa, picnic, anfiteatro, fondas, etc.
- 12 Zona de educación ambiental (talleres, auditorio, cafetería)
- 13 Zona de peregrinación
- 14 Punto de partida de senderos
- 15 Estacionamientos

Las áreas verdes urbanas que actualmente maneja el Parque Metropolitano son:

Lo Varas en Renca, La Bandera en San Ramón, André Jarlan en Pedro Aguirre Cerda, Mapocho Poniente de Cerro Navia, Cerro Blanco de Recoleta, Santa Mónica de Recoleta, Mapuhue en La Pintana, Violeta Parra en Lo Espejo, La Castrina en San Joaquín, Quebrada de Macul en Peñalolén, Las Américas en Estación Central, La Cañamera en Puente Alto y Complejo Deportivo Mahuidahue en Recoleta.



ESQUEMA GENERAL DE LA APLICACIÓN DEL PLAN VERDE

Ante LOS ANTECEDENTES ANTERIORMENTE EXPUESTOS: los espacios residuales al transporte, los vacíos urbanos, el espacio público y sus elementos, se analiza el tema de los cruces viales como soporte a un proyecto posible de desarrollar, mejorar y utilizar dadas las magnitudes que poseen, en cuanto a espacio, potencial espacio público, estar vinculados a las redes viales y ser fuertes marcas urbanas. El análisis se efectúa en la macrozona sur.

Objeto de análisis

NUEVOS cruces : Contrastes_Catastros_Preguntas



¿Son los cruces viales algo a abandonar al paisajismo?

¿Son espacios que no deben ser usados por el peatón?

¿Existe alguna posibilidad de que si lo sean?

¿ Es adecuado?

Algunos Referentes Internacionales:

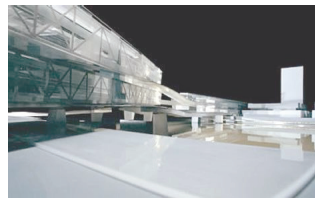
puentes_nudos viales



puente_Calatrava_Cretei



glulam_footbridge



hadid_puente habitable



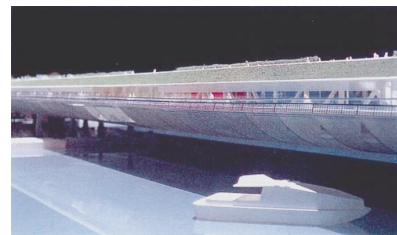
puente_Foster_Millau Viaduct



puente_howrah



sin referencia



Habitable bridge _ rio thames

PUENTE Y ESCALERA

Los arquetipos del puente y la escalera son propiciadores de correspondencias con el arquetipo nudo. Comprendemos estos como conceptos que relacionan, vinculan múltiples trayectos o se superponen a recorridos, también como las figuras que mantienen una relación cercana con la construcción arquitectónica. Nos valemos del puente como instrumento que posibilita la relación abre el límite, vincula para comunicar, es espacio de transición. El término puente viene del latín PONS puede ser elemento como totalidad

El puente lo comprendemos como creador de relación, continuidad, intercambio, comunicación. Heidegger se refiere al puente como cosa y como símbolo, y liga a ambos cuando se refiere a <<el puente es, ciertamente, una cosa de un tipo propio, porque coliga la Cuaternidad de tal modo que otorga (hace sitio a) una plaza. Pero solo aquello que en sí mismo es un lugar puede abrir espacio a una plaza. El lugar no está presente ya antes de puente. Es cierto que antes de que esté puesto el puente, a lo largo de la corriente hay muchos sitios que pueden ser ocupados por algo. De entre ellos uno se da como lugar, y esto ocurre por el puente. De este modo, pues, no es el puente el que primero viene a estar en un lugar, sino que por el puente mismo surge un lugar.

<<El puente es una cosa, coliga la cuaternidad, pero coliga en el modo de otorgar (hacer sitio a) a la cuaternidad una plaza. Desde esta plaza se determinan plazas de pueblos y caminos por los que a un espacio se le hace espacio>>. Heidegger

El hecho de valerse del puente como lugar del construir a través de un producir desde <<el dejar aparecer>> le sirve como pretexto a Heidegger para indicar que << la esencia del construir es el dejar habitar>> donde << construir y pensar son siempre, cada uno a su manera, ineludibles para el habitar>> Heidegger

En el aspecto práctico el puente es considerado como <<suelo artificial>> y posibilidad de comunicación física a diferentes niveles consigue en un mismo espacio la simultaneidad de tránsito y la conexión horizontal y vertical, es decir una estos hechos, crea mayores posibilidades espaciales. Es de destacar que especialmente en la edad media el puente pasa ser ocupado por torres y edificaciones.

La <<escalera>> puede comprenderse como posibilidad de abrir el límite, tiene más sentido hacia lo virtual. Deriva de <<scando>> significa escalar subir trepar. Hace una referencia directa al elemento de conexión arquitectónica, indica una comunicación en doble sentido entre diferentes niveles, es el símbolo de los intercambios.

En esta fusión es donde se hace evidente el cruce de lo horizontal con lo vertical que produce una concentración especial.

Algunas citas fueron extraídas de: El Nudo y la Arquitectura. Aproximación crítica a los -proyectos complejos- Boris Albornoz . www.tdx.cesca.es/TDX-0713101-085909/index.html



ZONA DE ESTUDIO

Comuna de San Bernardo

La extensión del área mencionada responde al crecimiento y demanda habitacional de la población y por ende de la ciudad. La ampliación de los instrumentos de control urbano, como son los planes reguladores o seccionales, en atención a las necesidades de la población que respaldan y de los agentes económicos que intervienen en el sector, son señales de los múltiples factores que deben ser tomados en cuenta para la planificación tanto comunal, intercomunal como interregional, dado que entre ellos se barajan situaciones de intercambio y de movimiento de la ciudad.

Con una planta de 32 manzanas en la fecha de su fundación, no sufrió cambios en varias décadas, esta comuna ha crecido en la medida que se han vendido los terrenos agrícolas que la limitan y en la integración de estaciones de transportes que posibiliten la entrada o salida de la población.

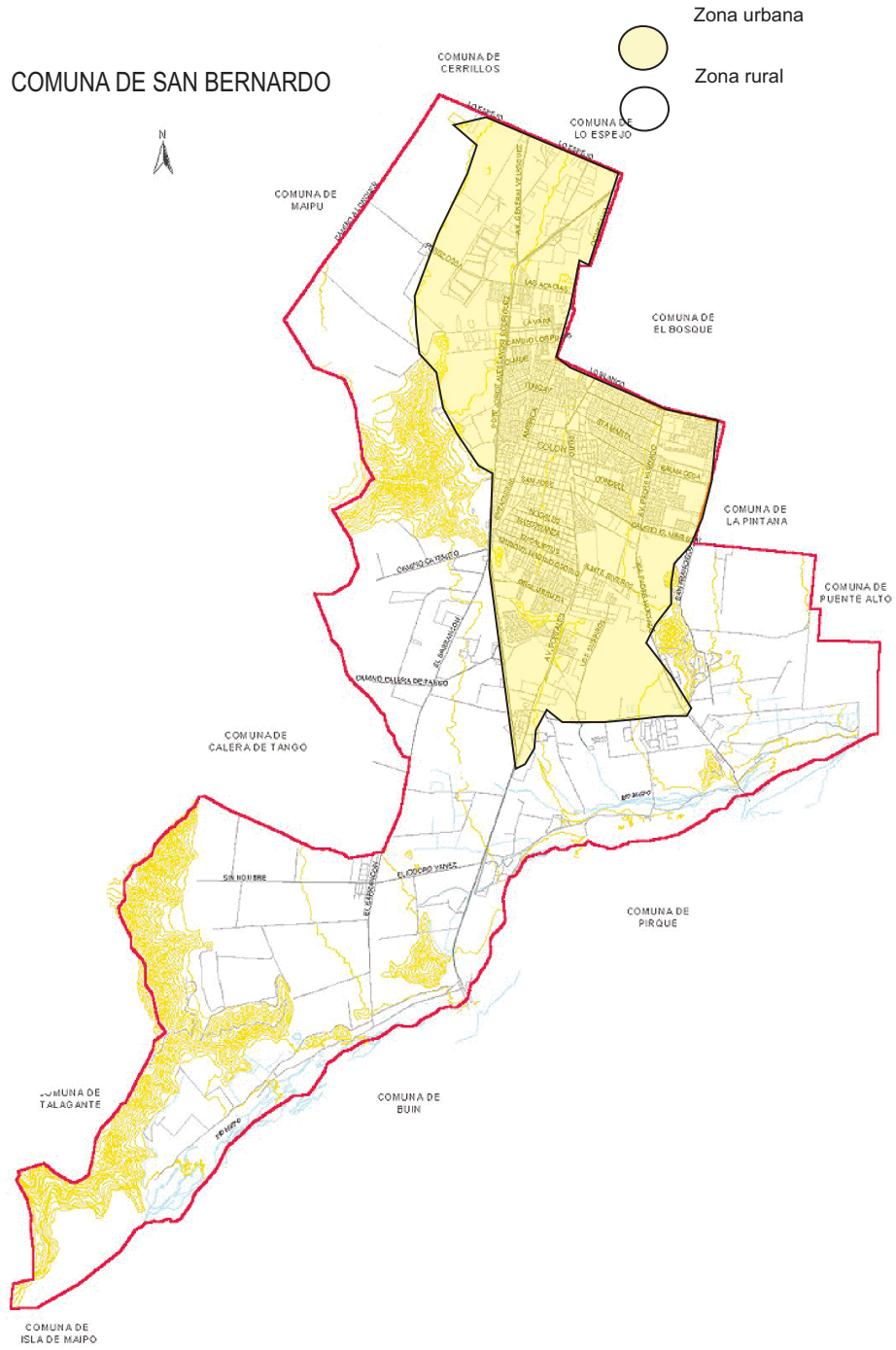
Al año **1854** habían alrededor de **10.000 personas** .

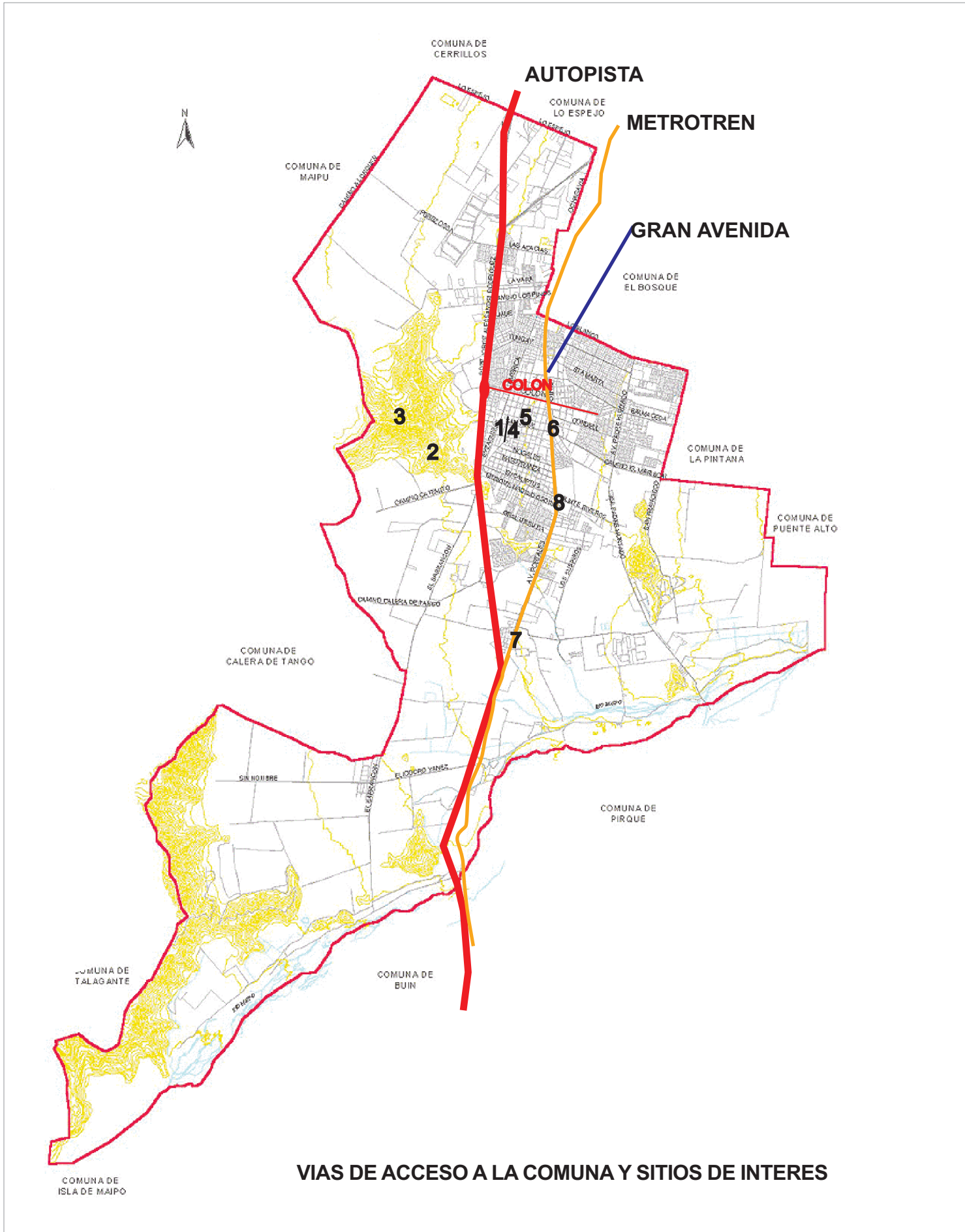
En el año **1992** __ **190.857 habitantes**

En los últimos 30 años, el paisaje urbanístico de San Bernardo ha variado de acuerdo principalmente al crecimiento explosivo de su población, llegando a contar hoy día con **246.762 habitantes (censo 2002)**.

La comuna de San Bernardo se presenta como una de las comunas más consolidadas del área sur, relacionándose con Calera de Tango, Talagante, Melipilla, Isla de Maipo en distancias cortas (integrantes en parte del proyecto ZODUC), a través de la Autopista Central. ; Rancagua y San Fernando en distancias medias; y capitales regionales en largas distancias.

COMUNA DE SAN BERNARDO





LUGARES DE IMPORTANCIA TURISTICA RECONOCIDOS POR LA MUNICIPALIDAD

1. PARQUE MUNICIPAL GARCIA DE LA HUERTA



Invita a disfrutar de su belleza y de un espacio para la familia, posee las huellas de la identidad cultural de la ciudad.

Se reconoce como lugar altamente turístico por actividades como “Abril Cuecas Mil”, pero por sobretodo por el “FESTIVAL ANUAL DE FOLCLORE”, recibiendo a visitantes nacionales e internacionales.

Ubicación: Arturo Prat

2. VIRGEN DEL CERRO CHENA _ESTATUA DE LA SANTISIMA VIRGEN INMACULADA



Alberga a feligreses y peregrinos cada 8 de diciembre.

Ubicación: Costado poniente de la carretera Nte Sur, antes de la intersección de Camino a Catemito

3. CERRO PUCARÁ



Construido por los aborígenes Incas. Posee nueve recintos ubicados en la cumbre del cerro y dos muros de circunvalación defensivos.

Ubicación: Se ubica en la Puntilla de Pucará, se accede por Camino a Catemito

4. CASA DE LA CULTURA MANUEL MAGALLANES MOURE



Complejo arquitectónico y paisajístico que data del siglo XIX.

Ubicación: Calle América c/ Arturo Prat

5. CATEDRAL DE SAN BERNARDO



Construida en 1820. Designada Catedral de la Nueva Diócesis de la Provincia del Maipo. Reconstruida al 25 de noviembre del año 2000

Ubicación: Arturo Prat, frente a la Plaza de Armas de San Bernardo.

6. ESTACIÓN FERROCARRIL SAN BERNARDO



Creada junto con el primer tramo de la línea Férrea entre Alameda y San Bernardo, es inaugurada el 16 de septiembre de 1857. Declarada Monumento histórico en 1984.

7. ESTACIÓN FERROCARRIL NOS



Creada principalmente a raíz de su cercanía con el cruce del Camino Los Morros, en relación a los fundos del sector. Perteneciente al ferrocarril SUR. Inicia sus operaciones en 1862.

8. ESTACIÓN FERROCARRIL MAESTRANZA



Reciente parada inaugurada para cubrir las necesidades de los nuevos habitantes, en el servicio de METROTREN.

El METROTREN sirve a 1500 pasajeros diariamente.

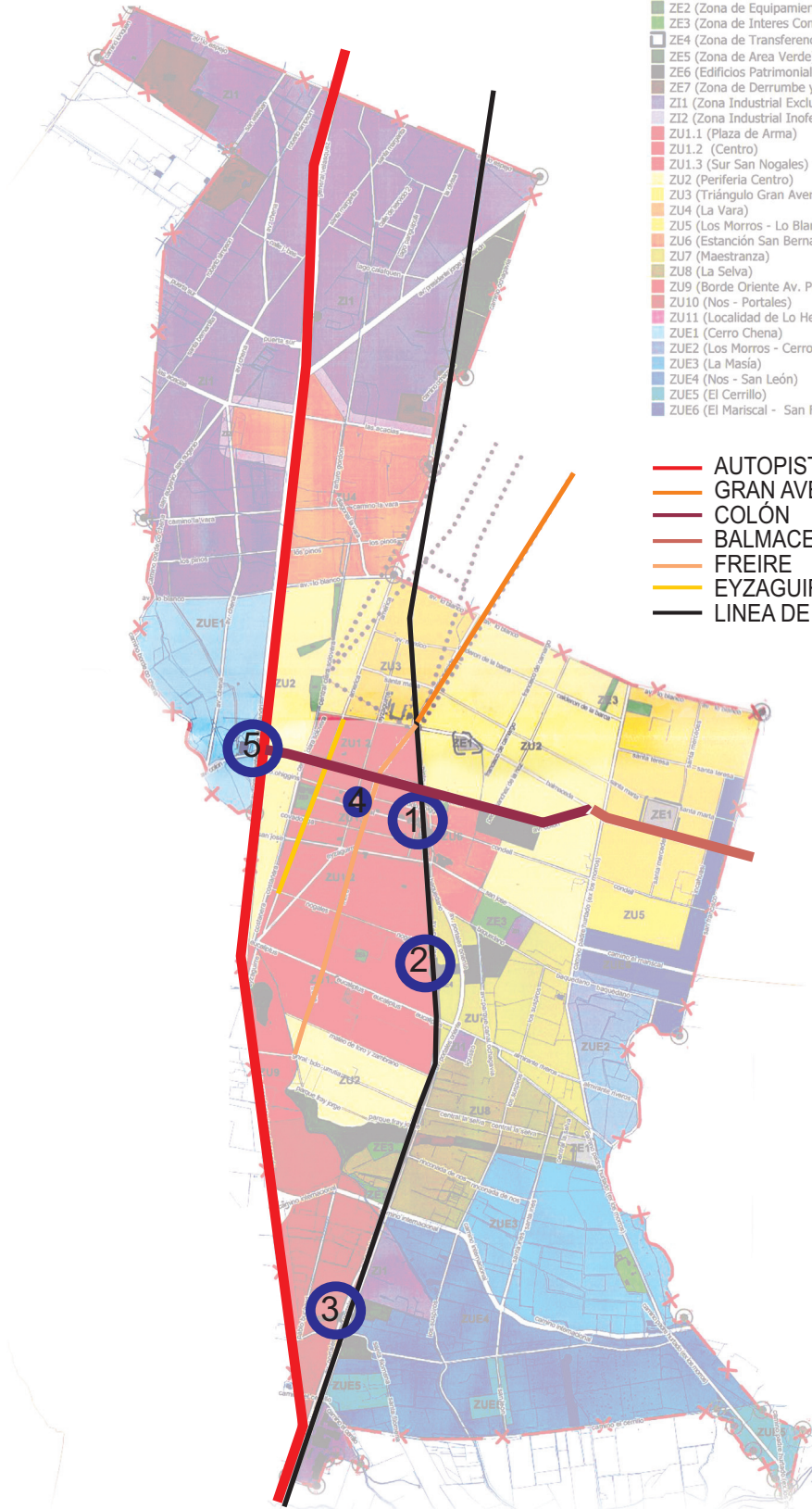
ZONA URBANA Y ESTACIONES

Plan Regulador de San Bernardo
PLANO DE ZONIFICACION

LEYENDA ZONIFICACION

- ZE1 (Cementerio)
- ZE2 (Zona de Equipamiento Metropolitano)
- ZE3 (Zona de Interés Comunal)
- ZE4 (Zona de Transferencia de Pasajeros y de Carga)
- ZE5 (Zona de Área Verde)
- ZE6 (Edificios Patrimoniales)
- ZE7 (Zona de Derrumbe y Asentamiento de Suelos)
- ZI1 (Zona Industrial Exclusiva Molesta e Inofensiva)
- ZI2 (Zona Industrial Inofensiva)
- ZU1.1 (Plaza de Arma)
- ZU1.2 (Centro)
- ZU1.3 (Sur San Nogales)
- ZU2 (Periferia Centro)
- ZU3 (Triángulo Gran Avenida)
- ZU4 (La Vara)
- ZU5 (Los Morros - Lo Blanco)
- ZU6 (Estación San Bernardo)
- ZU7 (Maestranza)
- ZU8 (La Selva)
- ZU9 (Borde Oriente Av. Presidente Jorge Alessandri)
- ZU10 (Nos - Portales)
- ZU11 (Localidad de Lo Herrera)
- ZUE1 (Cerro Chena)
- ZUE2 (Los Morros - Cerro Negro)
- ZUE3 (La Masía)
- ZUE4 (Nos - San León)
- ZUE5 (El Cerrillo)
- ZUE6 (El Mariscal - San Francisco)

- AUTOPISTA
- GRAN AVENIDA
- COLÓN
- BALMACEDA
- FREIRE
- EYZAGUIRRE
- LINEA DE TREN



**Estaciones Intermodales de transferencia interregional de alcance medio
(Santiago_Rancagua_San Fernando)**

METROTREN

Buses locales e intercomunales

Colectivos

Vehiculos particulares

Peatones

1. Estación San Bernardo

2. Estación Maestranza

3. Estación Nos

Sector de transferencia intercomunal

Buses intercomunales

Taxis colectivos

Vehículos particulares

Peatones

4. Calle Freire / Eyzaguirre

Estación de transferencia intercomunal e interregional de medio y largo alcance

Buses interregionales

Buses intercomunales





Taxis colectivos

Vehículos particulares

Peatones

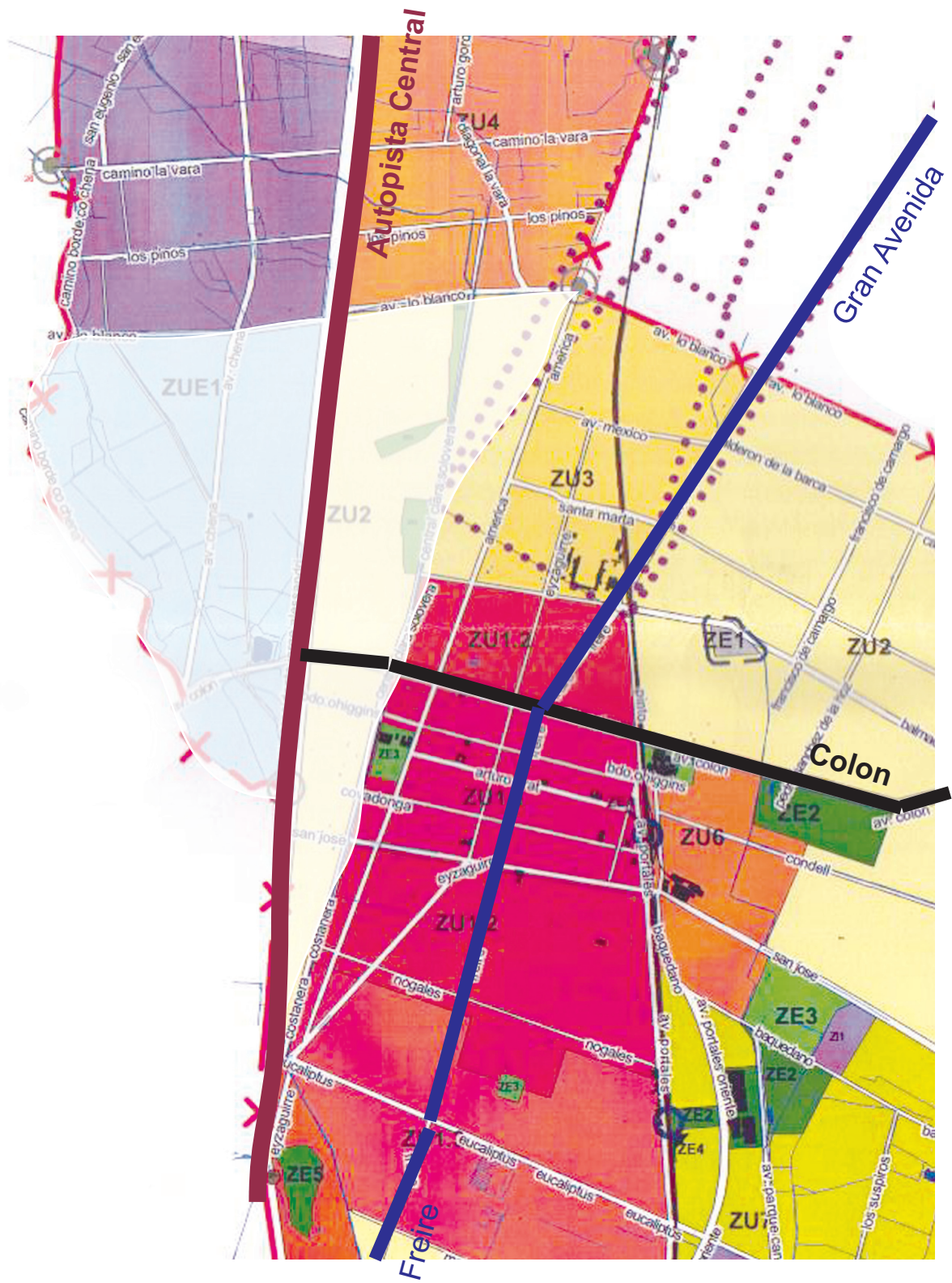
5. Cruce colón

PRINCIPALES EJES DE ACCESO A LA COMUNA

-  Autopista Presidente Jorge Alessandri Rodriguez, conexión norte_sur
-  Gran Avenida Jose Miguel Carrera; conexión norte
-  Avenida Portales; conexión sur
-  La Avenida Colón, en comunicación con Avenida Balmaceda; conexión oriente_poniente



SE APRECIA COMO EJE JERARQUICO LA AUTOPISTA.
SE HACE IMPORTANTE LA RELACION ORIENTE PONIENTE
QUE SE ESTABLECE CON EL EJE COLON



NORMATIVA

Según el plan Regulador comunal de San Bernardo que regirá a partir del año 2005, el terreno elegido, corresponde a las zonas ZUE1 CERRO CHENA y ZU2 PERIFERIA CENTRO, cuyos usos, respectivamente son los siguientes:

ZUE1

a.1 Usos permitidos

Residencial; equipamiento salud; educación; culto y cultura; deportes, *esparcimiento y comercio de mayor y mediana; equipamiento de seguridad de escala mediana; equipamiento de servicios de escala mayor.*

Terminales de transporte colectivo y transporte colectivo urbano.

Áreas verdes

EN RELACIÓN AL PRCSB ANTERIOR, LA ZONA, PASA DE SER EXCLUSIVA AGRÍCOLA (PERTENECIENTE AL EJÉRCITO); A UNA ZONA CON LOS USOS ANTERIORMENTE NOMBRADOS

Actualización de los usos de suelo en relación a la demanda por espacio y equipamiento comunal y zonal

ZU2

a.1 Usos permitidos

Residencial

Equipamiento social, *comercio y deporte de escala mediana y menor; equipamiento de salud, educación, seguridad, servicios, culto y cultura, esparcimiento de escala menor y básica.*

Terminales de locomoción colectiva

Infraestructura de transporte asociada a estaciones ferroviarias

Áreas verdes

Se acepta la posible existencia de Terminales de transporte colectivo y Transporte colectivo Urbano, pero no se menciona la posibilidad de una Estación del tipo interregional.

Comuna de San Bernardo _ Sector Centro



1Plaza Comunal / 2Estación MetroTren / 3Recinto Militar / 4Cruce Colón / 5Edificio Corporativo Autopista Central

a. MUNICIPALIDAD b. CATEDRAL c. GOBERNACION

EN RELACIÓN AL ANÁLISIS ANTERIORMENTE EXPUESTO, SE DETERMINA QUE EL CRUCE COLÓN _ PANAMERICANA, ES UN PUNTO DE INTERCAMBIO VIAL Y DE TRANSPORTE IMPORTANTE PARA LA COMUNA; POR LO TANTO SE DECIDE TOMAR LOS ESPACIOS ALEDAÑOS A ESTA INTERSECCIÓN VIAL COMO TERRENO PARA LA ESTACIÓN.



En este espacio actualmente además, se plantea un lugar de transferencia de transporte interregional.

LOS EJES

Carretera panamericana 5 Sur y la comuna de San Bernardo

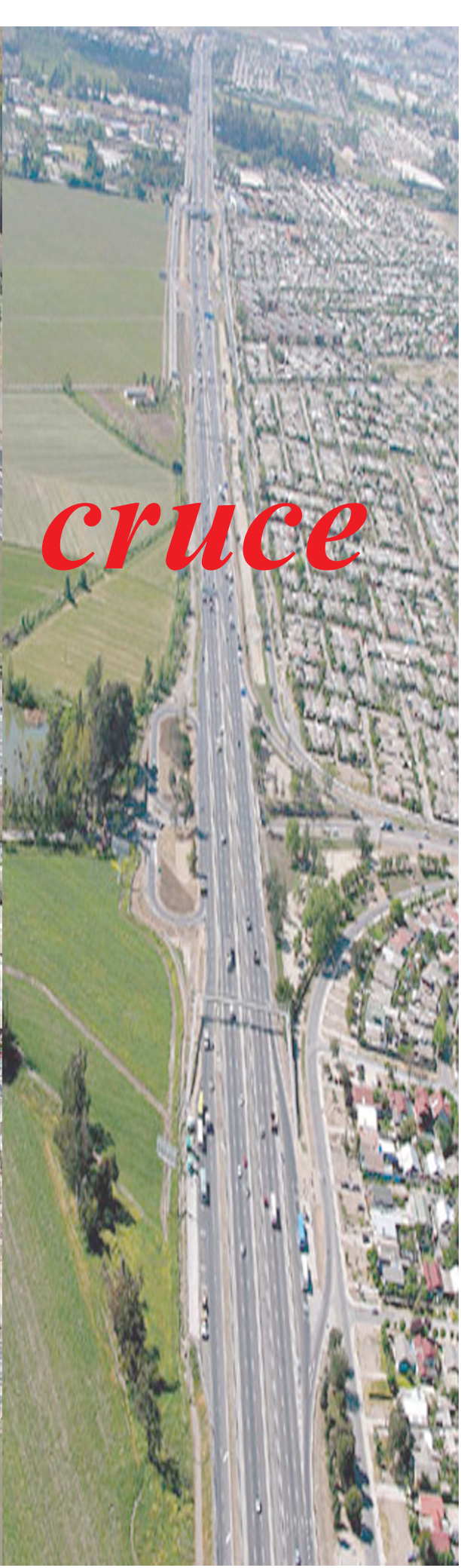
Esta vía es planificada en el PRIS 1960, puesto en acción por Dn. Juan Parrochia Begin, y abierta el año 1964; trajo la venta de terrenos, lo cual permitió que la comuna se extendiera . Y el avance de la ciudad hacia el sur. Es una vía de relación interregional. Actualmente se encuentra concesionada por Autopista Central

Avenida Colón

Hacia 1870 nace esta avenida, cuyo nombre era La Alameda, recorrida por acequias y bordeada por frondosos árboles, en 1892 se le dio la nominación actual. Es el eje verde transversal de conexión perpendicular con la autopista y longitudinal con Balmaceda (conexión con comunas del Sector Sur Oriente como La Pintana y Puente Alto)

Dentro del marco que se han efectuado estas referencias, el último año con la ampliación del límite urbano y la demanda por vivienda, la comuna plantea su nuevo crecimiento hacia el poniente de la Carretera panamericana Ruta 5 sur por lo cual se hace necesario el otorgar condiciones de accesibilidad, equipamiento, servicios a esta nueva población.

LA PANAMERICANA ES EL EJE QUE SUSTENTA EL CRECIMIENTO Y LA AVENIDA COLÓN ES EL EJE DE CONEXIÓN .

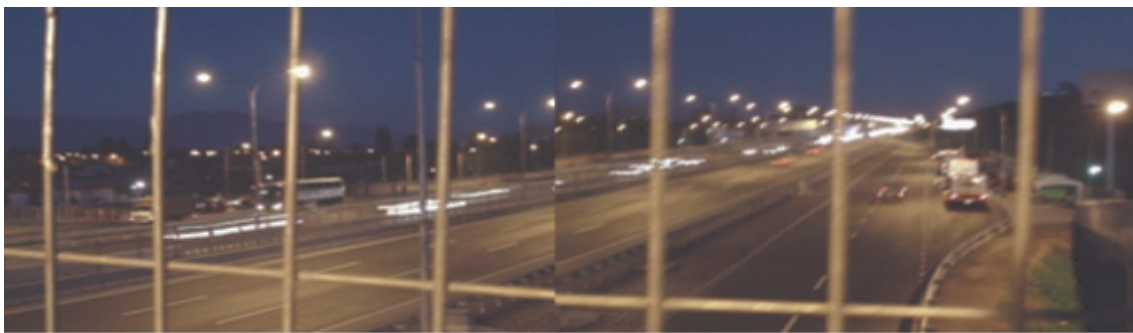


cruce

CRUCE COLÓN _SAN BERNARDO

El proyecto se desarrolla en la intercomuna sur, específicamente en la comuna de San Bernardo. El emplazamiento específico corresponde a la intersección vial de la autopista central panamericana 5 sur , con el eje Colón. Este lugar ya alberga una estación informal, esta se forma desde la sucesión de acontecimientos y necesidades de un territorio determinado, la estación ya existe, pero aún no tiene cuerpo y es a ese hecho al que hace referencia esta memoria y genera el tema de proyecto de título. La elección del tema se gatilla en el viaje por la ciudad y entre las ciudades, en la comuna de San Bernardo, se esta planteando la necesidad de establecer conexión con la intercomuna, así como, con territorios que se encuentran fuera de ella.

***“El hombre ha creado prolongaciones materiales de la territorialidad,
así como señaladores territoriales visibles e invisibles”
(Edward T. Hall, La Dimensión Oculta)***



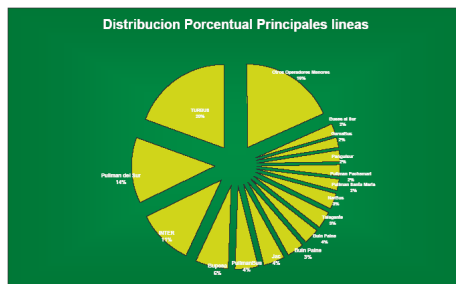
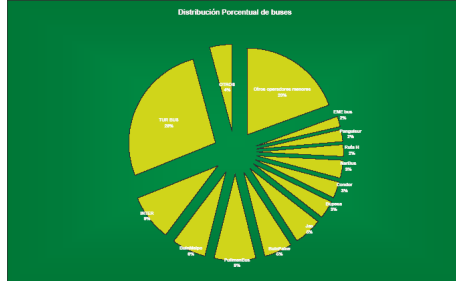
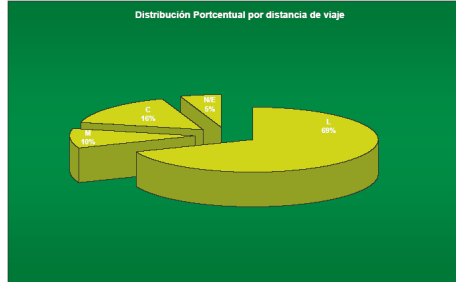


actores

ACTOR	ACCIÓN	ELEMENTOS FISICOS QUE COMPONEN EL LUGAR SEGÚN ENTIDAD DE LA QUE DEPENDEN
MOPTT AUTOPISTA CENTRAL MUNICIPIO OPERADORES DE BUSES	Mandante Concesionario Administrador comunal de los espacios públicos Empresarios que están obteniendo un beneficio económico	Todos los siguientes NUDO VIAL _PASARELA COLÓN TAXIS _ COLECTIVOS_ VENDEDORES BUSES URBANOS / INTERURBANOS _rurales e nterprovinciales

HABITANTES	DEMANDANTE DE SERVICIO _EQUIPAMIENTO Y ESPACIO	Usuarios de la pasarela _Usuarios de la parada/estacion_ Residentes
------------	--	---





HORA PUNTA
05:30_ 07:00 hrs
Parada Oriente

OPERADORES INTERURBANOS

HORA PUNTA
22:00_ 24:00 hrs
Parada Poniente

operadores

La empresa TUR BUS ha catastrado el lugar evidenciando la presencia de 1000 buses diarios en promedio, (siendo ellos responsables de 1/5 de esta cifra); dicha empresa presentó un proyecto de Estación de Buses a la municipalidad, a la empresa concesionaria, y al MOP para construir dicho Terminal. La empresa concesionaria también presentó un proyecto para resolver dicho problema, que también fue rechazado por el MOPTT, desconociendo la realidad local y regional que representa YA este punto para la ciudad. *(Graficos de confeccion propia, se complementan con ANEXO 2)*



transantiago

El plan Transantiago contempla al nudo vial en el recorrido de las vías troncales de la zona sur. Lo que llevaría a que junto con la actividad de transporte interurbano ejercida en el punto, esta se CONECTE con los usuarios del sistema de transporte urbano.



concesionaria

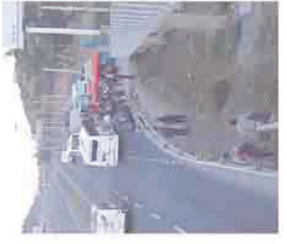
Aunque la Concesionaria Autopista Central conoce la realidad que se vive en este nodo urbano, los espacios público aledaños se encuentran en condiciones mínimas para ser habitados, a pesar que en la propuesta y en si página web aparezcan bellas fotos del acondicionamiento del espacio público aledaño a la autopista

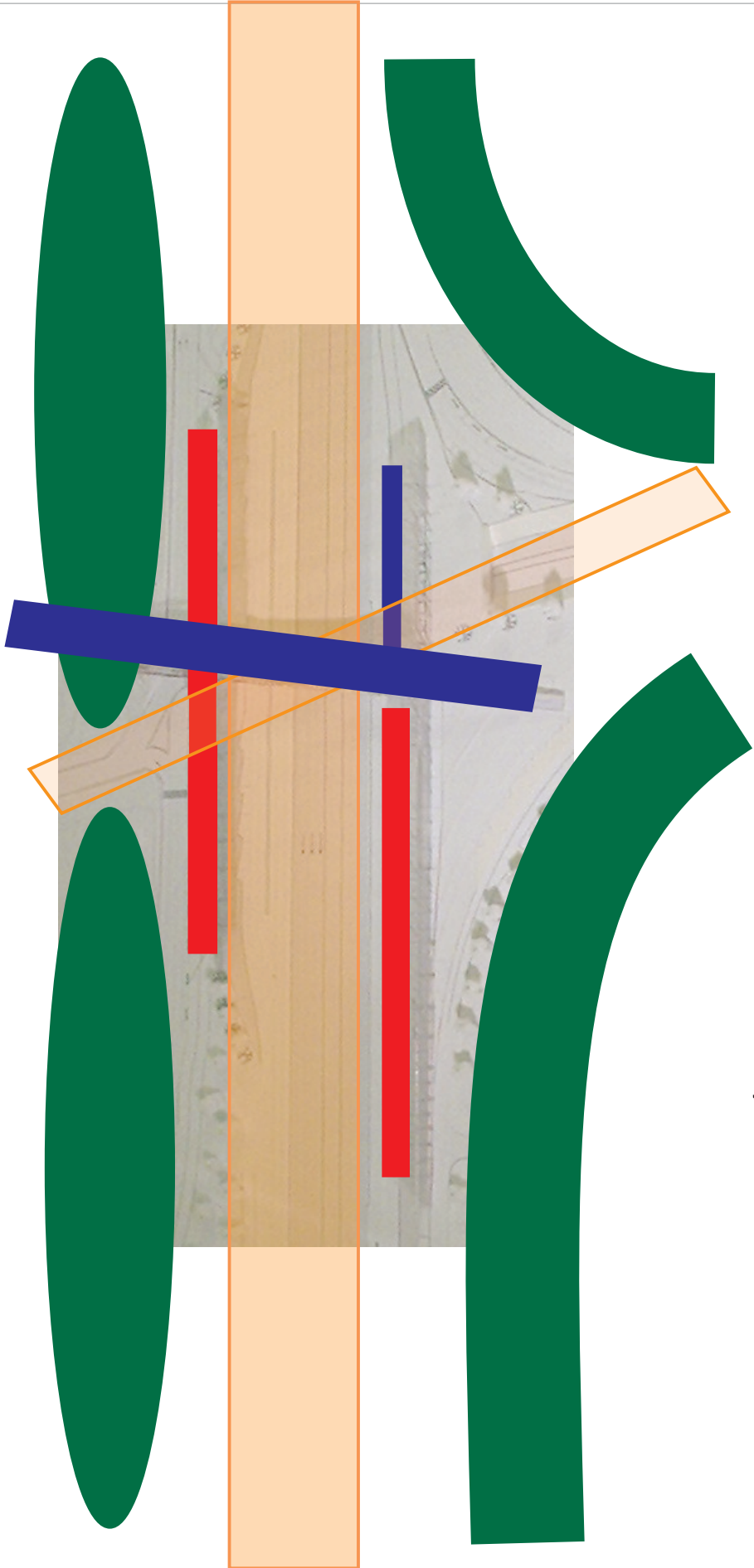




El espacio realmente habilitado para el peaton es escaso, la relacion que establece la autopista con la viviendas es invasiva, los usuarios de esta " parada", tambien invaden el espacio de los residentes. Se produce y se evidencia el choque de las actividades, dado que no ha sido evaluado su real impacto o magnitud.

habitantes





proyecto

PARTIDO GENERAL

Para efectuar el planteamiento formal del proyecto se tuvo en consideración los siguientes aspectos:

1. La realidad existente en el lugar, mediante FIJOS y FLUJOS

FIJOS

- AUTOPISTA_ es una construcción reciente, la autopista provoca gran parte de la dinámica actual del lugar.

La autopista otorga características al proyecto, como elementos que se deben tener en consideración al evaluar el diseño_ **VELOCIDAD_ LINEALIDAD_ CONTINUIDAD**

- INTERSECCIONES VIALES_ ESQUINAS DE IMPORTANCIA_ referencia a espacios de **encuentro**

- EJES VIALES_ factor de **accesibilidad**

- EDIFICIOS IMPORTANTES_ **referentes** constructivos y de diseño relacionado, a modo de generar un plantamiento de sector no la simple implantación de un objeto de diseño

- EL PARQUE

FLUJOS

Dinámica que señala el **movimiento** propio del lugar

- PERSONAS_

- VEHÍCULOS_

2. La situación del lugar en cuanto al paisaje URBANO _ RURAL existente

EL CERRO CHENA

LA CIUDAD

EL MURO _ la autopista

EL EJE VERDE

3. El cambio en las disposiciones del Plan Regulador Comunal en cuanto a la redistribución del uso del suelo_ paisaje URBANO _ RURAL propuesto

4. Las distintas escalas a las que se enfrenta el proyecto por su localización

A. ESCALAS URBANAS

Interregional _ la autopista genera extra conectividad desde su LINEA de ocupación

Ciudad_ replantea un punto a nivel ciudad una marca un sector de encuentro

Comunal_ se plantea como punto reconocido _ estructurante

Local_Zonal _ genera identidad

B. ESCALAS FISICAS

PEATÓN

VEHICULOS MENORES

VEHICULOS MAYORES

Lo que para efectos de diseño pone al proyecto como eje de traspaso entre una y otra.

elemento de separación y de unión _ SURGE LA IDEA DE PUENTE

elemento de identificación y referencia _ SURGE LA IDEA DE HITO

elemento que enmarca situaciones _ SURGE LA IDEA DE PANTALLA

elemento que cubre situaciones _ SURGE LA IDEA DE LÁMINA

Plantear de forma diferenciada cada una de las etapas que rigen al proyecto

1. expropiación

2.demarcacion

3. reconfiguracion del nudo vial

4. espacios aledaños a la autopista, colchón

5.borde de la zona residencial

6.secuencia de plazas_espacios abiertos_ intermedios y cerrados

7.distribucion de las instancias de **las estaciones**, en cuanto a :comercio_servicios_descanso_circulacion

8.distribucion de los accesos al puente en cuanto a jerarquizacion y forma

9.jerarquizacion de los elementos verticales como marcas en el terreno

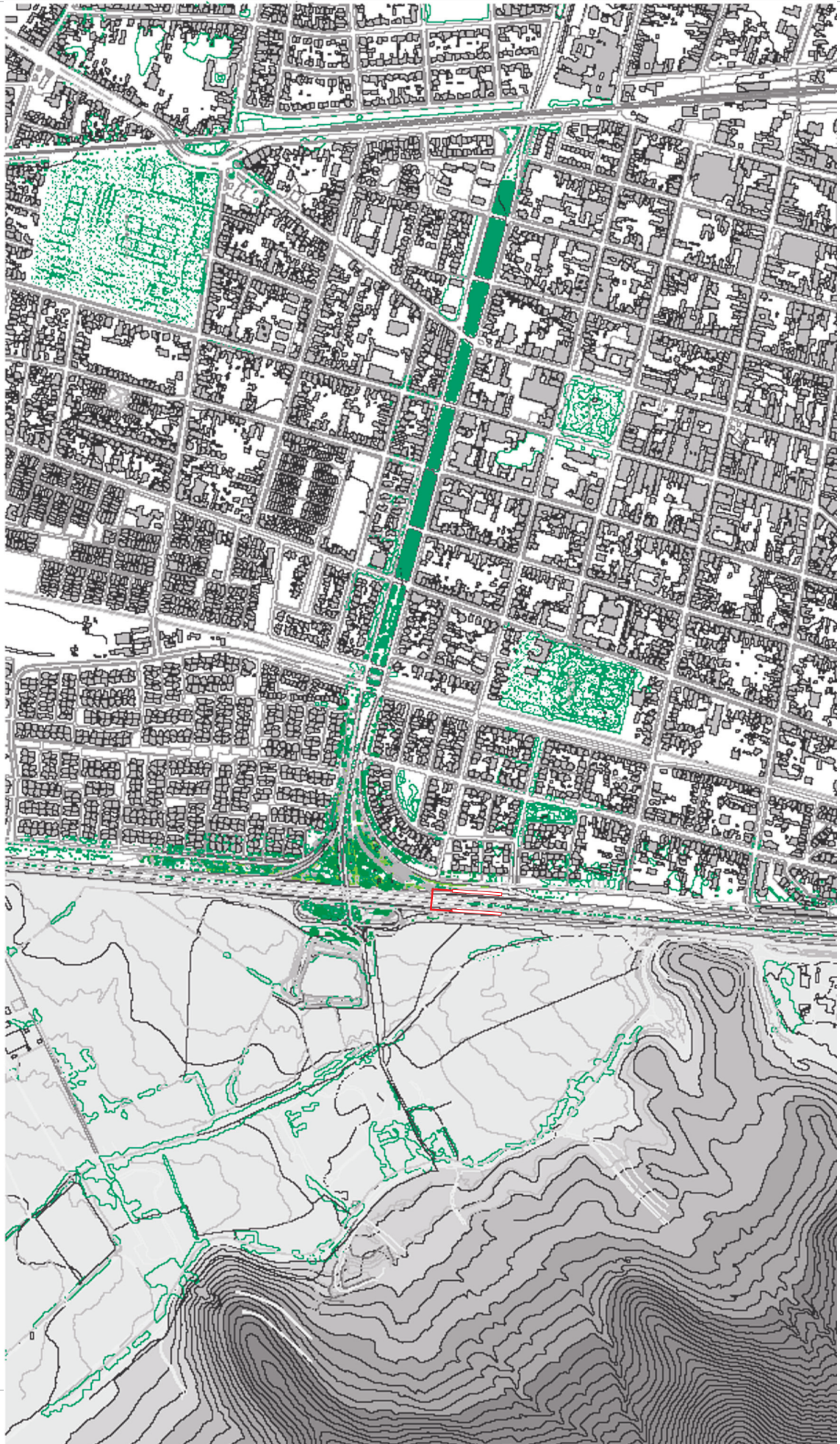
10.distribucion del espacio del puente

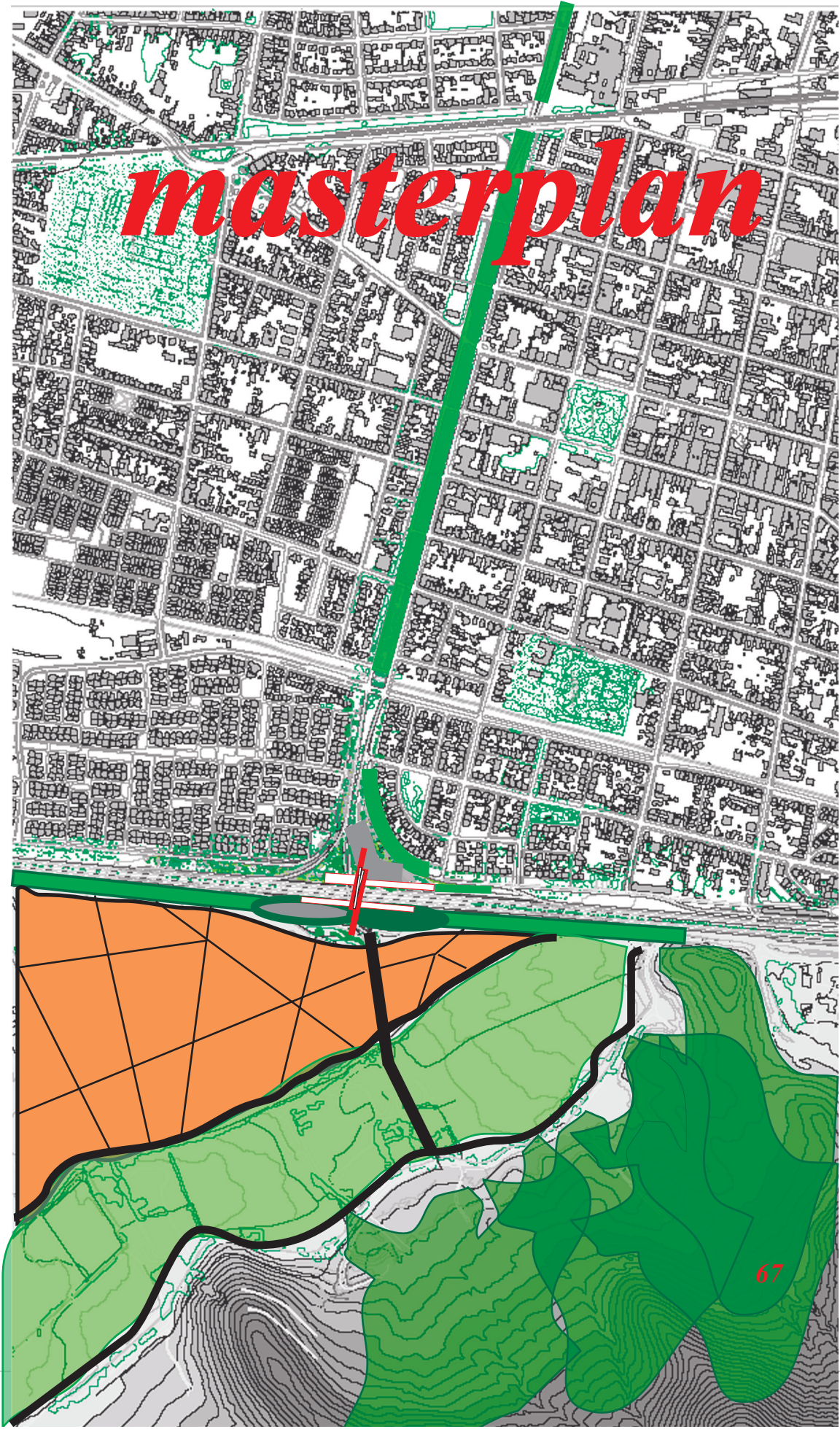
60% circulación 40% programa _60% abierto o intermedio 40% cerrado (aprox)

11.**en el puente** restaurant comercio pequeño y salas polifuncionales destinadas a actividades culturales

secuencia de espacio abierto cerrado de recorrido y de circulacion . **mixto**

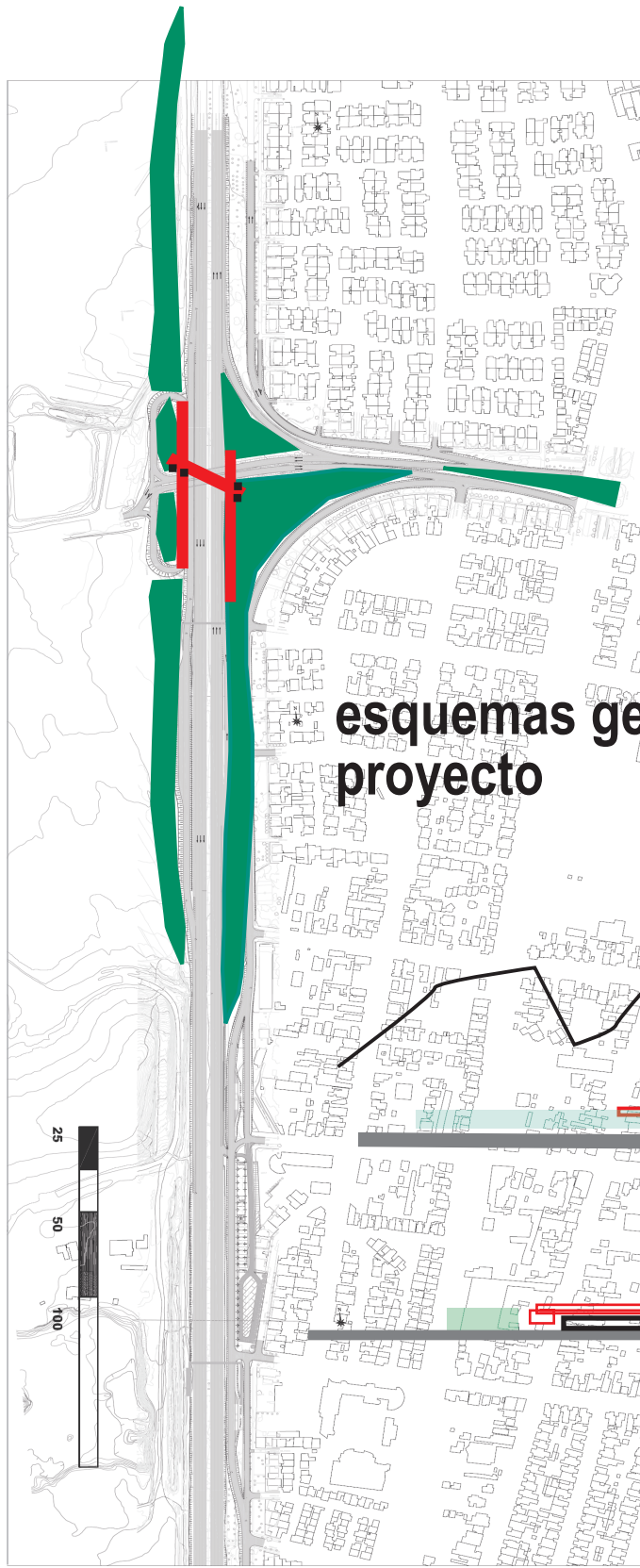
Situacion Actual



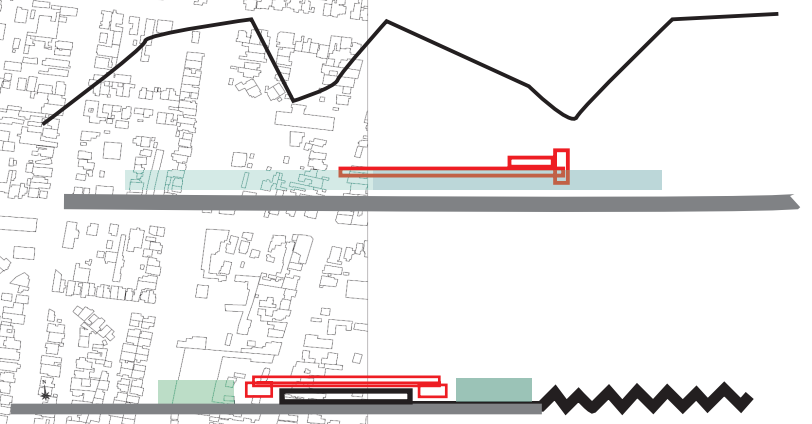


masterplan

Situacion Futura + propuesta



esquemas generales de proyecto



CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE DEL MOVIMIENTO_ARQUITECTURAS PARA EL DESPLAZAMIENTO ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA_ CRUCE

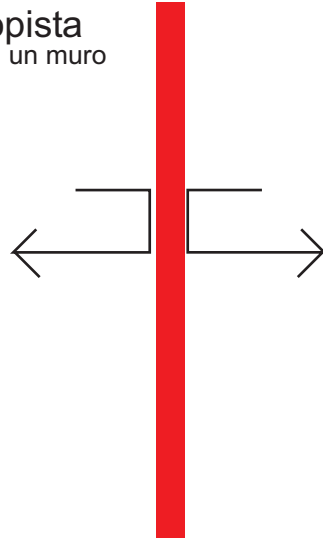
La idea general apunta a que existiendo una metrópoli de por medio, el Gran Santiago y en general los grandes tramos urbanos con centros comunales o regionales que se encuentren con vías de características similares a las de las autopistas requieren de infraestructura para el transporte o Estaciones, ya no solo *paradas* dada su carga de ocupación (carga de pasajeros), para lo cual se efectúa la propuesta de esta estación para tramos intermedios o estación de ruta. Que responde a la idea de potenciar centros urbanos consolidados y centros urbanos en consolidación, beneficiándolos con infraestructura

- 1 Utilizar la linealidad de la autopista, para acoger la linealidad del andén.
- 2 Generar programa vertical
- 3 Unificar las dos secciones con dos placas que se conectan (gesto)
- 4 Plantear la extensión del espacio público en el elemento conector PUENTE_ generando un paseo público que albergue las áreas de descanso.
- 5 Establecer una reinterpretación de los elementos existentes a fin de articular sus relaciones para resolver la situación del espacio público faltante_
del espacio público negado al peatón

PREMISAS DE DISEÑO

Cruzar la autopista
Habitat la autopista desde arriba_espacio visual
Abarcar el borde con un espacio habitable
Ampliar el espacio público recorrible
Generar un elemento HITO

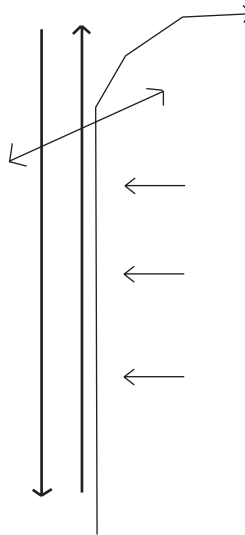
Velocidad de la autopista
La autopista se convierte en un muro



Expuestas aquí las características principales del espacio, se plantea al vacío como espacializador

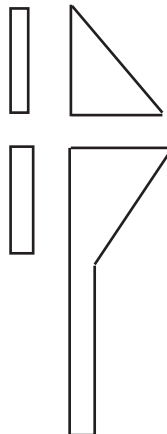
Entendiendo la fuerza de la velocidad el edificio se plantea paralelo a la autopista, **lineal** junto a ella

Sistema de flujos
Espacio en movimiento



Un espacio visualmente recorrible, permeable, **abierto** a la luz, **cruzado** por los flujos

Espacios vacíos



Los **espacio público** circundantes son aprovechados, operan de manera **múltiple**, son área verde, es estacionamiento, recibe al vehículo, al ciclista y al peatón

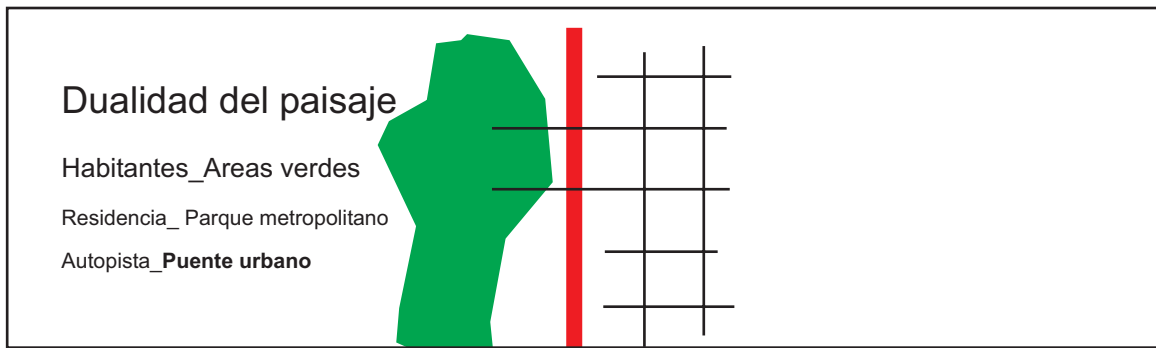
" El objetivo es plantear un lugar en la ciudad y darle características de enlace urbano a modo de reivindicar el espacio público como signo colectivo"

El edificio es planteado en forma de 2 **láminas**, que en su **conexión** generan un **punto** habitable sobre la autopista

Las láminas **nacen en el flujo** de la autopista y sus accesos y vacios en el flujo peatonal, se nutren de él.

El edificio es concebido como parte del espacio público circundante; la idea es que al nacer de él, se integre a él.

El espacio público es **_permeable_ fluido_ multiple_** el edificio se nutre de ello.



Propuesta

Plantear un programa en el nudo que ayude a solucionar su rol monofuncional, y le otorgue capas programáticas

Programa Matriz

Estación de trasbordo

Puente Multipropósito_Polifuncional / comida_ servicios_cultura

En base a los problemas identificados:

Relación de la autopista con un contexto urbano residencial inmediato

Relación de la autopista con la continuidad de la trama urbana peatonal

La autopista como elemento conector de las distancias y acortador (relacionador en las distancias), del tiempo en base a la velocidad

Discontinuidad de la trama de los espacios de uso público

SE GENERAN costuras urbanas:

PUENTE .. COMO CONTINUACION PEATONAL DEL ESPACIO PÚBLICO

BORDE .. COMO PLACA QUE CONECTA EL ESPACIO URBANO Y DIFERENCIA
LOS USOS

El proyecto se plantea de lo general a lo particular :

Etapas del proyecto:

MACRO AREA

masterplan general

relacionar el corredor verde con el parque urbano _ replanteamiento de la costura del espacio público aledaño a la autopista.

Reacondicionamiento del nudo vial.

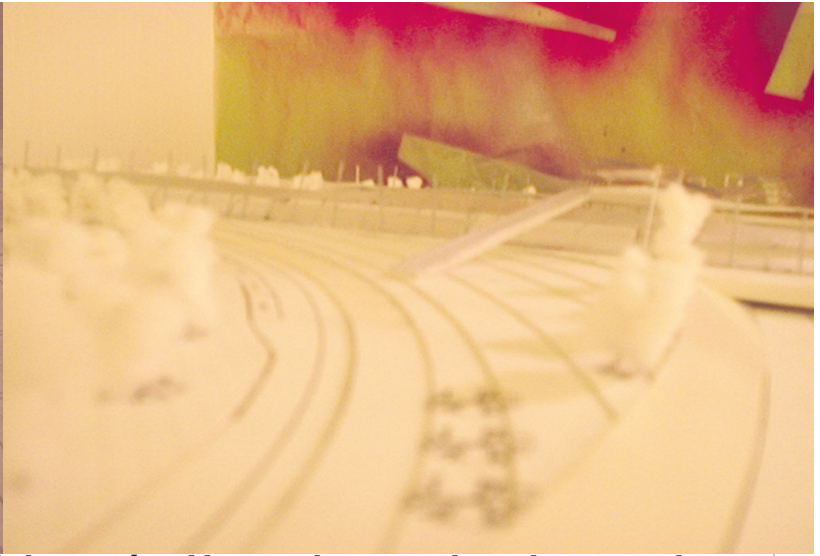
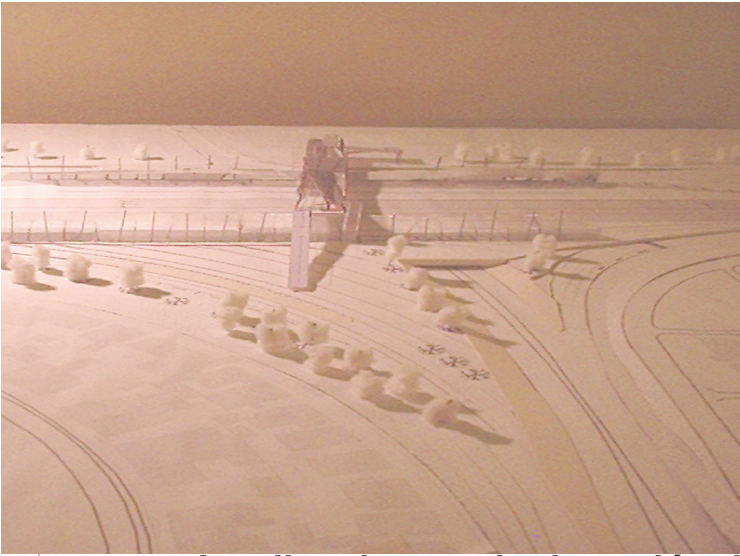
ESPACIO PÚBLICO ::

ESTACION CRUCE ::

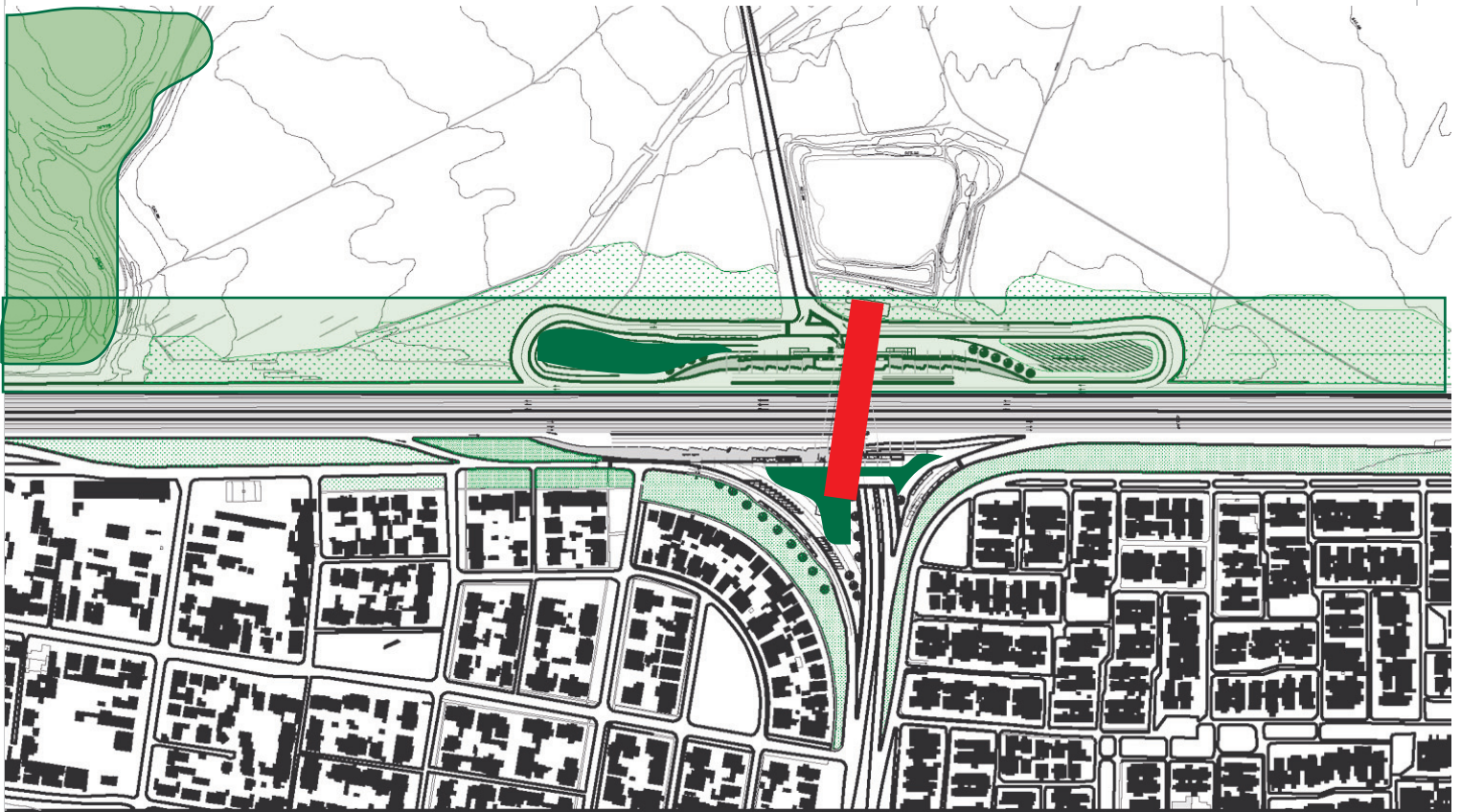
el objeto hito

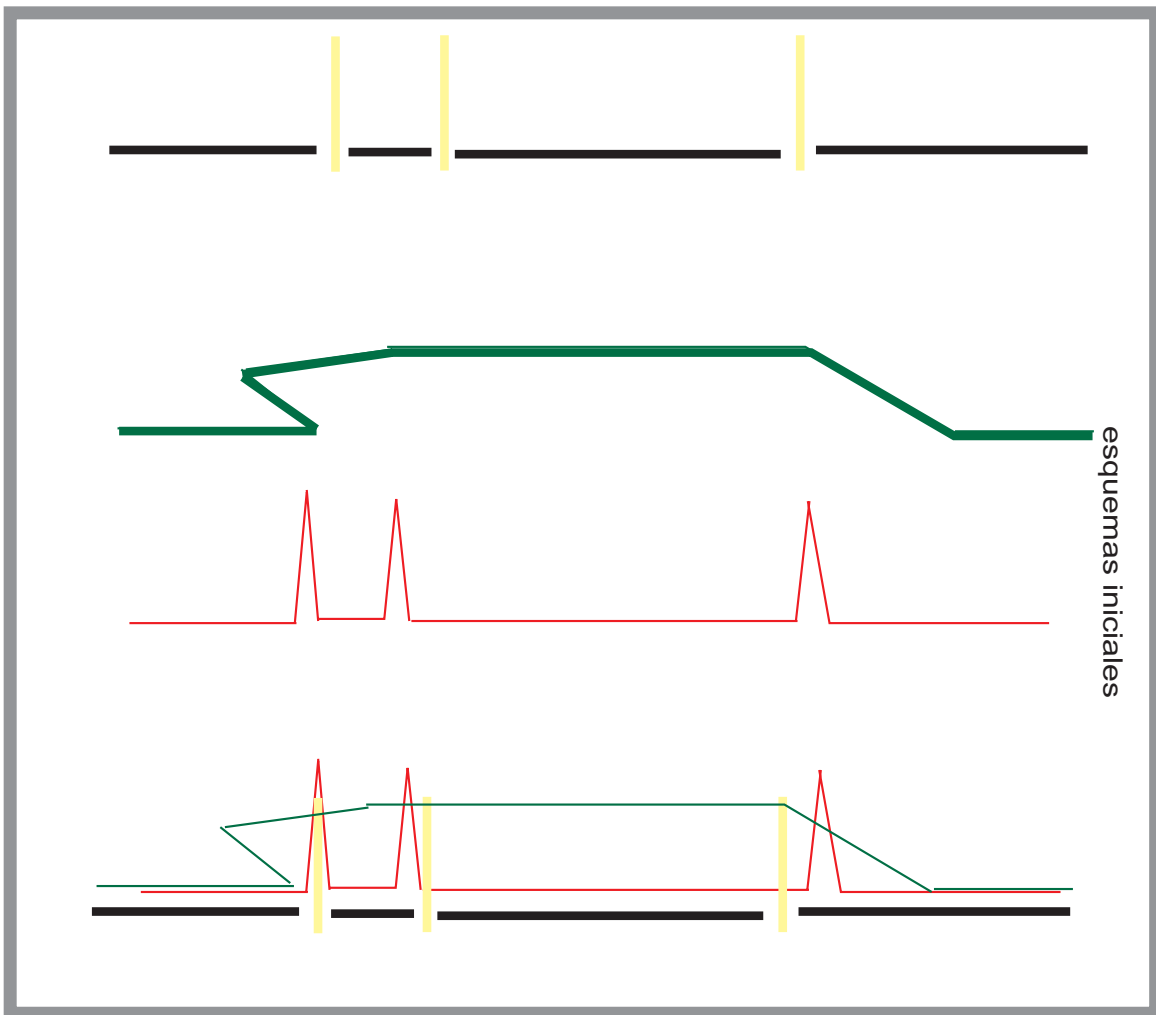
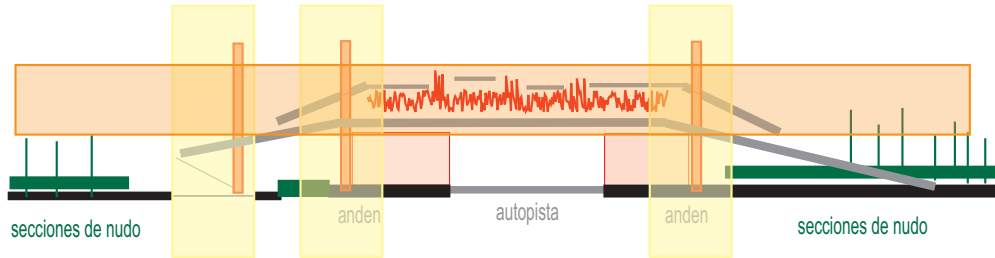
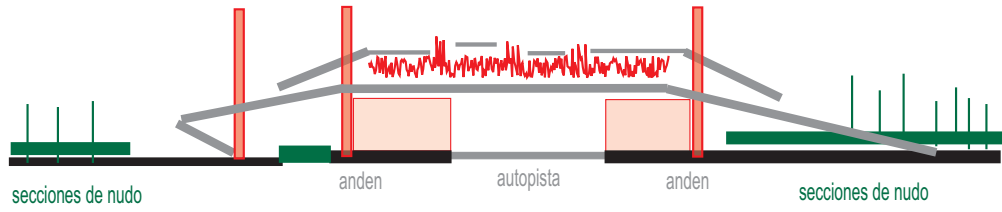
MICROOBJETOS ::

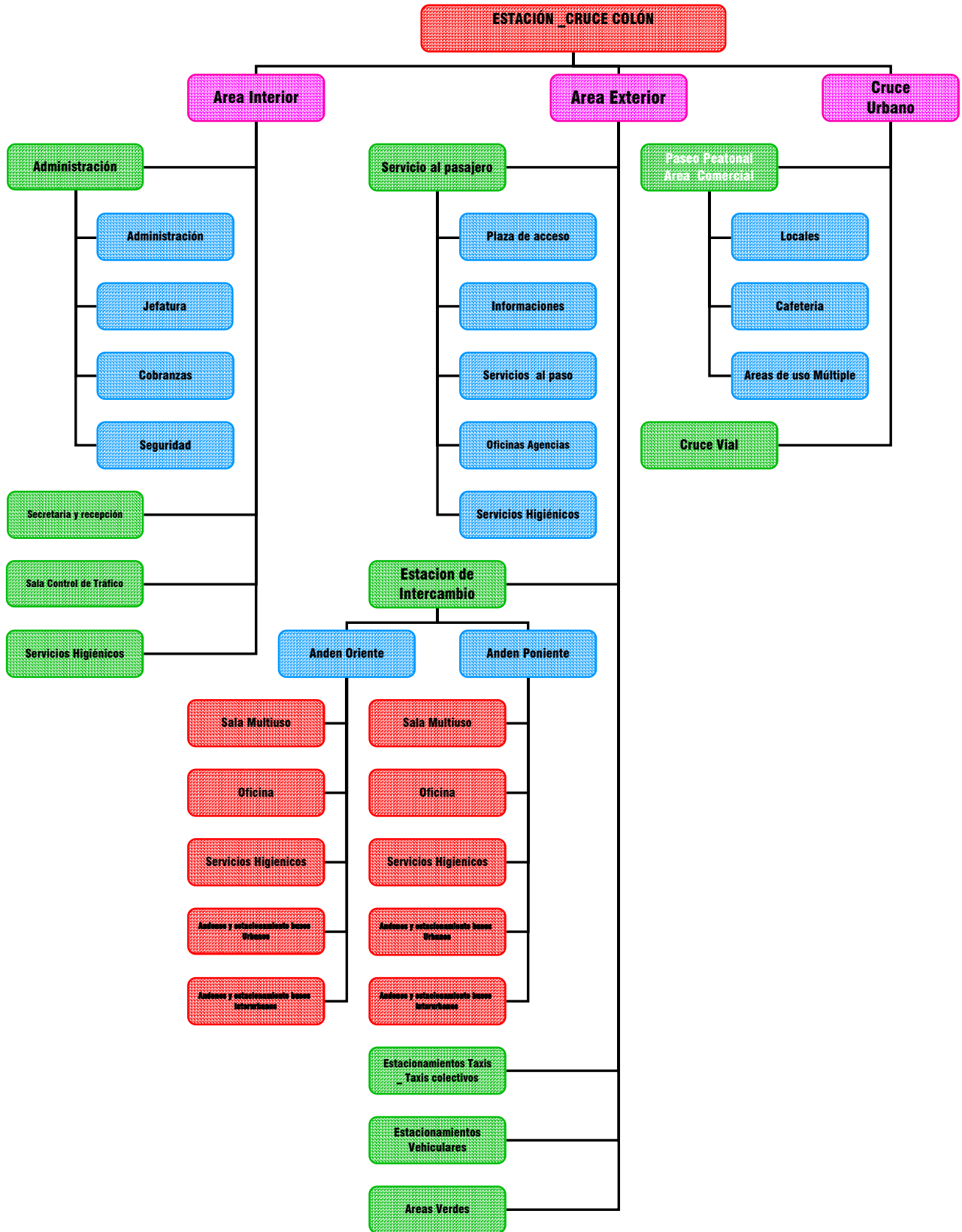
elementos de escala y uso humano _ objetos de desplazamiento _ movimiento



Ampliar el espacio de acción del peatón. Hacer de este tipo de espacio publico un espacio habitable _ conectado _ transitable.







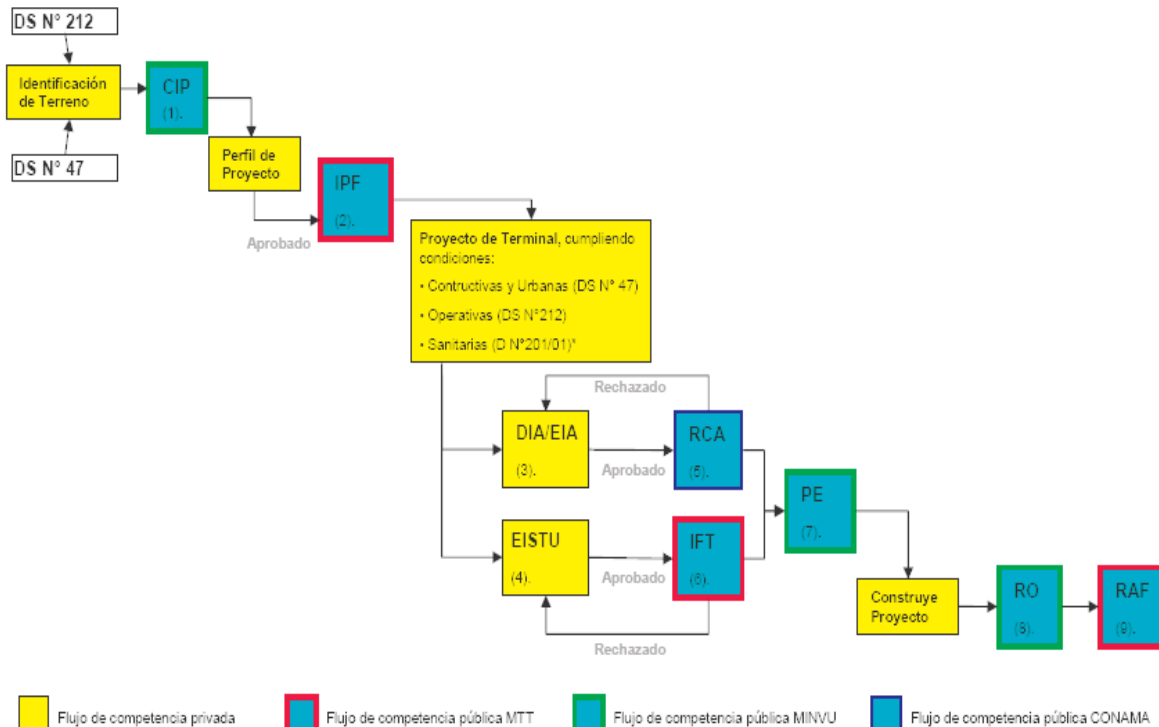
PROGRAMA GENERAL ESTACIÓN_CRUCE COLÓN

ESTACION DE TRANSFERENCIA		8442m2
	unidades	m2
AREA INTERIOR		128
Administración		128
Oficina jefatura	1	15
Oficina Administración	1	20
Oficina cobranzas	1	15
Oficina seguridad	1	10
Sala de reuniones	1	20
Secretaría y recepción	1	30
Sala control de tráfico / locución		10
Servicios higienicos	2	8
AREA EXTERIOR		8314
Programa servicio al pasajero		1194
Plaza de acceso / distribución y espera		1100
Modulos Informaciones		10
Oficinas agencias de viaje	3	60
Tur bus		
Pullman bus		
Cruz del sur		
Otras		
Servicios higienicos	6	100
Andenes + Areas de maniobras		2920
<i>Sector oriente</i>		1460
Anden		600
Area de maniobras buses		860
<i>Sector poniente</i>		1460
Anden		600
Area de maniobras buses		860
Espacios públicos		2700
Area de juegos infantiles		1000
Area de plazas menores		1000
Areas verdes interiores		700
Estacionamientos		1500
Sector oriente		750
Sector poniente		750
CRUCE URBANO_BOULEVARD		1900m2
Area comercial		516
Locales comerciales		300
Cafeteria		200
Servicios higiénicos	4	16
Areas libres_espacio abierto		1384
Areas exposiciones itinerantes		1000
Espacio uso múltiple		384
TOTAL ESTACIÓN_CRUCE		10342m2

El programa expuesto, es aproximado, contempla superficies netas y no incluye circulaciones

gestión de proyecto

DIAGRAMA ETAPAS PROYECTO DE TERMINAL



(1) CIP: Certificado de Informaciones Previas; entregado por DOM

(2) IPF: Informe Previo Favorable; entregado por SEREMITT

(3) DIA/EIA: Declaración de Impacto Ambiental o Evaluación de Impacto Ambiental

(4) EISTU: Evaluación de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano

(5) RCA: Resolución Calificación Ambiental; entregado por COREMA

(6) IFT: Informe Factibilidad Técnica; entregado por SEREMITT

(7) PE: Permiso de Edificación; entregado por DOM

(8) RO: Recepción de Obras; entregado por DOM

(9) RAF: Resolución Aprueba Funcionamiento; entregado por SEREMITT

*Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales en los Lugares de Trabajo. D.S. N° 594, D.O. 29 de Abril de 2000, Modificaciones DTO N° 201/01 Minsal

El Diagrama busca reflejar una secuencia de pasos que se deben ir cumpliendo en el proceso de implementar un terminal.

En relación al diagrama estos terminales (EIM y TE) no requieren cumplir todos los pasos que se indican.

El proyecto se emplaza en este lugar como elemento servidor de la dinámica de ciudad considerando :

Parque Cerros de Chena, como parque metropolitano.

Generación del plan Transantiago

Consolidación de las autopistas como vía de movilización intercomunal e interregional

Ampliación del uso de suelo a zona residencial en el sector oriente de la comuna.

Ampliación del límite urbano.

U R B A N I S M O Y G E S T I O N

LA CIUDAD COMO EL RESULTADO DE UNA GESTION PUBLICO-PRIVADA

La planificación tradicional ha visto aparecer una nueva forma de enfrentar el proceso de ordenamiento territorial de las ciudades que es la Planificación Estratégica, esta consiste en que el Estado y el sector privado tienen una labor conjunta y complementaria en la elaboración y ejecución de proyectos detonadores del desarrollo armónico de las ciudades.

Encontrar una respuesta territorial de carácter positivo, que utilice los cambios inevitables para mejorar la calidad de vida de los habitantes, es todavía un reto que sobrepasa a las administraciones públicas. Sólo mediante la acción concertada de todos los agentes económicos y sociales del territorio y de las administraciones que actúen, alrededor de unos cuantos objetivos considerados básicos y consensuados, ofrecería garantías de éxito para resolver los problemas de la planificación actual.

La aplicación de un modelo de planificación que considere la estrecha colaboración entre el sector público y privado se realiza en función del marco de una economía de libre mercado donde la realidad existente y las potencialidades actuales y futuras, definen las posibilidades de realización según los recursos necesarios, la capacidad financiera o la voluntad de los agentes de adaptarse al resultado colectivo (Extracto del Informe OT3 de Sectra).

La formulación del plan Transantiago y su equipamiento anexo, fue realizada con anterioridad a la extensión del límite urbano de la región metropolitana, hecho que gatilla y pone en evidencia el rol de la comuna de San Bernardo para la zona sur. En transcurso de esta memoria se ha planteado que el nodo Colón es un punto de conectividad vial y de intercambio de importancia. ***El proyecto es concesionado dado que en la actualidad la inversión en estaciones e infraestructura pública sigue esas líneas.***

Por lo tanto se plantea:

CONSTRUCCIÓN

Establecer un *Convenio Complementario* de concesión, (capítulo V, art. 20, Ley de Concesiones).

Dado que la estación se ubica en terreno concesionado, por tanto, la propiedad y explotación de el o los bienes que se encuentren en este espacio beneficia a la empresa concesionaria (CAPITULO IX, art. 34, párrafo 2, Ley de Concesiones), la concesionaria se encuentra facultada para encargar la ejecución de las obras a empresas sub.-contratadas.

Se hace uso de faja fiscal concesionada y espacio público circundante, (Expropiación por parte del fisco o compra de los terrenos actualmente de propiedad militar, mediante un loteo de la parcela en cuestión, propiedad ROL 4590-01), como área de servicios complementarios (terreno privado), para generar una mayor superficie de ampliación en infraestructura vial y de espacios públicos en lo que respecta fases de proyecto futuro, afín de contemplar la ampliación de usos proyectados en el plan regulador comunal.

USO Y EXPLOTACIÓN DE LOS ESPACIOS

La empresa Autopista Central, dejaría en concesión o arriendo los recintos e instalaciones habilitadas, con fines comerciales a un tercero.

Los actores interesados de esta concesión o arriendo son:

El Municipio, en cuanto a los ingresos que pueda obtener de la administración económica de la obra

Las empresas de transporte, que se benefician de la demanda de pasajeros que se produce en el lugar

Particulares, en cuanto al lucro personal que puedan obtener de los locales comerciales u otros.

ACTORES ECONÓMICOS INVOLUCRADOS EN EL PROYECTO _ Etapa inicial

-Ministerio de Obras Públicas.

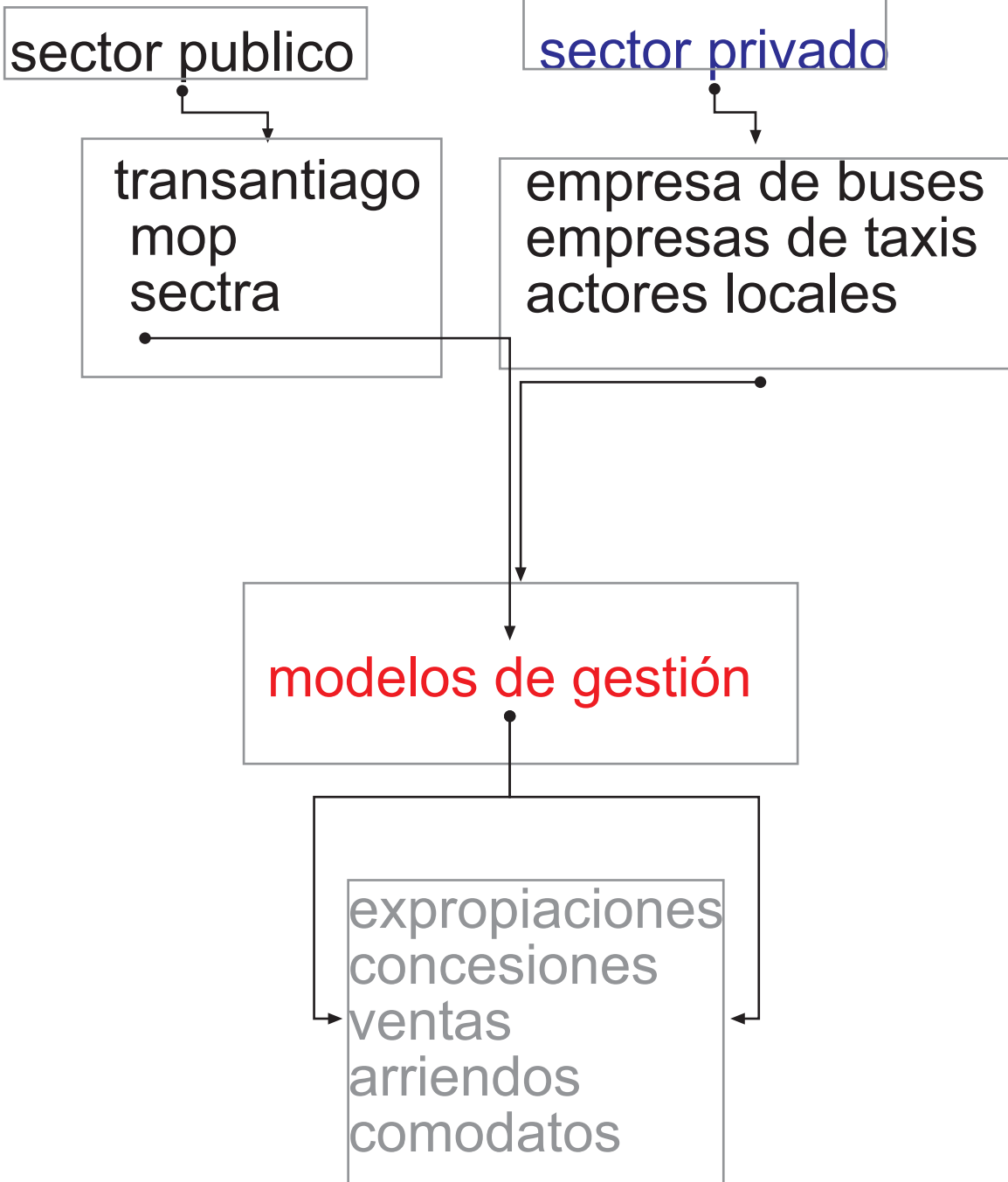
-Concesionaria Autopista Central, Empresa que se ha adjudicado la licitación de las obras y servicios anexos, a dicha entidad le corresponde la explotación del área concesionada.

-Concesionaria Estaciones Metropolitanas, como subcontratista del proyecto en la construcción de la estación.

-Empresas de buses: TurBus, Pullmanbus, Cruz del sur; como arrendatarios de la estación

-Particulares; como arrendatarios

-Municipio, beneficiario en cuanto a la posible administración, impuestos y patentes que se deban pagar por la formación de esta estación.



Bibliografía

LIBROS Y TEXTOS

GASTÓN BACHELARD, "La Poética del Espacio", Fondo de Cultura Económica, 1965

PEDRO BANNEN LANATA, "Santiago de Chile, Quince escritos y cien imágenes", Ediciones ARQ, 1995

SUSAN BUCK-MORSS, "Dialéctica de la Mirada_Walter Benjamín y el Proyecto de los Pasajes", 701.18 B922d (199_)
Biblioteca FAU Universidad de Chile

FRANCESCO CARERI, "Walkscapes", Editorial Gustavo Gili, 2002

MANUEL CASTELLS, "Globalización, Identidad y Estado" PNUD, 1999

MANUEL CASTELLS, "Movimientos Sociales Urbanos", Siglo XXI editores, 1997

JOSÉ ANTONIO CORRALIZA, "El Análisis Interdisciplinar de la problemática ambiental", Perspectiva psicológica

GILLES DELEUZE, "Mil Mesetas: Capitalismo y Esquizofrenia"

GILLES DELEUZE, "Lógica del Sentido", Ediciones PAIDOS, 1989

MARCO ANTONIO DE LA PARRA, "manual para entrar al siglo XXI", LOM Ediciones, 1999

GABRIEL DUPUY, "El Urbanismo de las Redes", Oikos-Tau, S.L. 1998

CARLOS FRANZ, "La Muralla Enterrada", Editorial Planeta, 2001

MANUEL GAUSA, "Diccionario METAPOLIS", 2001

HUMBERTO GIANNINI, "La 'Reflexión' Cotidiana", Editorial Universitaria, 1995

EDWARD T. HALL, "La Dimensión Oculta", S.XXI Ediciones, Buenos Aires, 1972

MARTIN HEIDEGGER, "Identidad y diferencia", editorial ANTROPHOS, Barcelona, 1998

TOMÁS MOULIAN, "Chile Actual, Anatomía de un Mito", Ediciones LOM, 1997

SERGIO PAZ, "Santiago Bizarro", Ediciones El mercurio, 2003

KARL POPPER, "Conocimiento y Objetivo" Editorial Tecnos, Madrid, 1992

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, "Diccionario de la Lengua Española", VIGÉSIMO PRIMERA EDICIÓN, 1992

MILTON SANTOS, "Metamorfosis del espacio habitado"

IGNASI DE SOLÀ-MORALES, "Territorios", Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 2002

JUAN PARROCHIA BEGUIN, Serie Premio Nacional de Urbanismo/ Santiagos, Editorial Antártica, 1996

ÁNGELA SANTANDER, La ciudad Vaga en Territorio Vacuo, Seminario de Arquitectura, 2003

MARTHA TORRES ARCILA, Puentes, 2003

Memoria Explicativa Plan Regulador de San Bernardo

Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones

MOPTT, Manual de Carreteras

REDEVU, MOPTT

Manual Explicativo. Procedimiento en materia de Terminales de Locomoción Colectiva Urbana, MOPTT

ARTÍCULOS

REVISTA QUADERNS

“Vértigo Urbano”, RICHARD ROGERS

“Terrain Vague”, IGNASI DE SOLÀ-MORALES

“Ciudades-región globales”, ALLEN J. SCOTT, JOHN AGNEW, EDWARD W. SOJA, MICHAEL STORPER

REVISTA VIRTUAL SCRIPTA NOVA, Revista electrónica de Geografía y Ciencias sociales

“Los dos significados de la ciudad o la construcción de la ciudad como lógica y como retórica”, JOSÉ LUIS RAMÍREZ

DOCUMENTOS DE APOYO PROMEDLAC VII, UNESCO, SANTIAGO, CHILE, 2000.

“Ética de la Proximidad”, HUMBERTO GIANNINI

LETELIER P. SOFÍA,

“Consideración del factor Percepción visual en material bibliográfico sobre Movilidad Urbana para una Planificación Sostenible”, en: Revista Urbanismo, Nº 6, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, julio de 2002, I.S.S.N. 0717-5051.

CA 111 ; Santiago : Nuevos extremos, 2003

CA 114 ; Automóviles, un fluido arquitectónico ; 2004

A&D, Architectural Design ; Architecture of Transportation ; vol 64, nº5/6, 1994

2G Landscape Architecture Nº3, 1997

El Croquis. Complejidad y Consistencia, FOA, 2003

AV Monografías ; Arquitecturas Importadas ; oct_dic 1998 (James Stirling_La Plaza de la Estación)

AV Monografías ; Madrid ; nov_dic 1998 (Rafael Torrelo_Estación Sur de Autobuses)

AV Monografías, Madrid ; sept_oct 2001/ene_abr 2002

ENTREVISTAS

Municipalidad de San Bernardo

Mauricio Espinoza, DOM

Pamela González, SECPLA

Marcos Prado, Depto de Tránsito

Héctor Martínez, Ingeniero Departamento de Transportes

Autopista Central

Enrique Alegría Marín, Jefe Oficina Técnica

Tur Bus

Anibal Mardones Barria, Subgerente de Planificación Comercial

FENABUS

Patricio Cannobbio, Ingeniero

MOPTT, CONCESIONES

Ignacio Gysling Vidal, Jefe de Proyectos , Arquitecto

Rodrigo Campos, Ingeniero-Jefe de Proyectos, área concesiones

SECTRA

Hernán Silva, Alicia Santana, Ingenieros

TRANSANTIAGO

Tristán Galvez, Ingeniero

SEREMI RM

Silvio Albarrán, Ingeniero, SEREMI Transportes RM

Carolina Reinoso Navarro, Encargada de Prensa Seremi Transportes RM

Universidad de Chile

Francisco Martinez, División Ingeniería de Transporte, Académico

CORRECCIONES

Profesor Ernesto Calderón, Depto. Urbanismo

Profesora Maria bertrand, Depto de Urbanismo

Pofesora Viviana Fernandez, Depto de Urbanismo

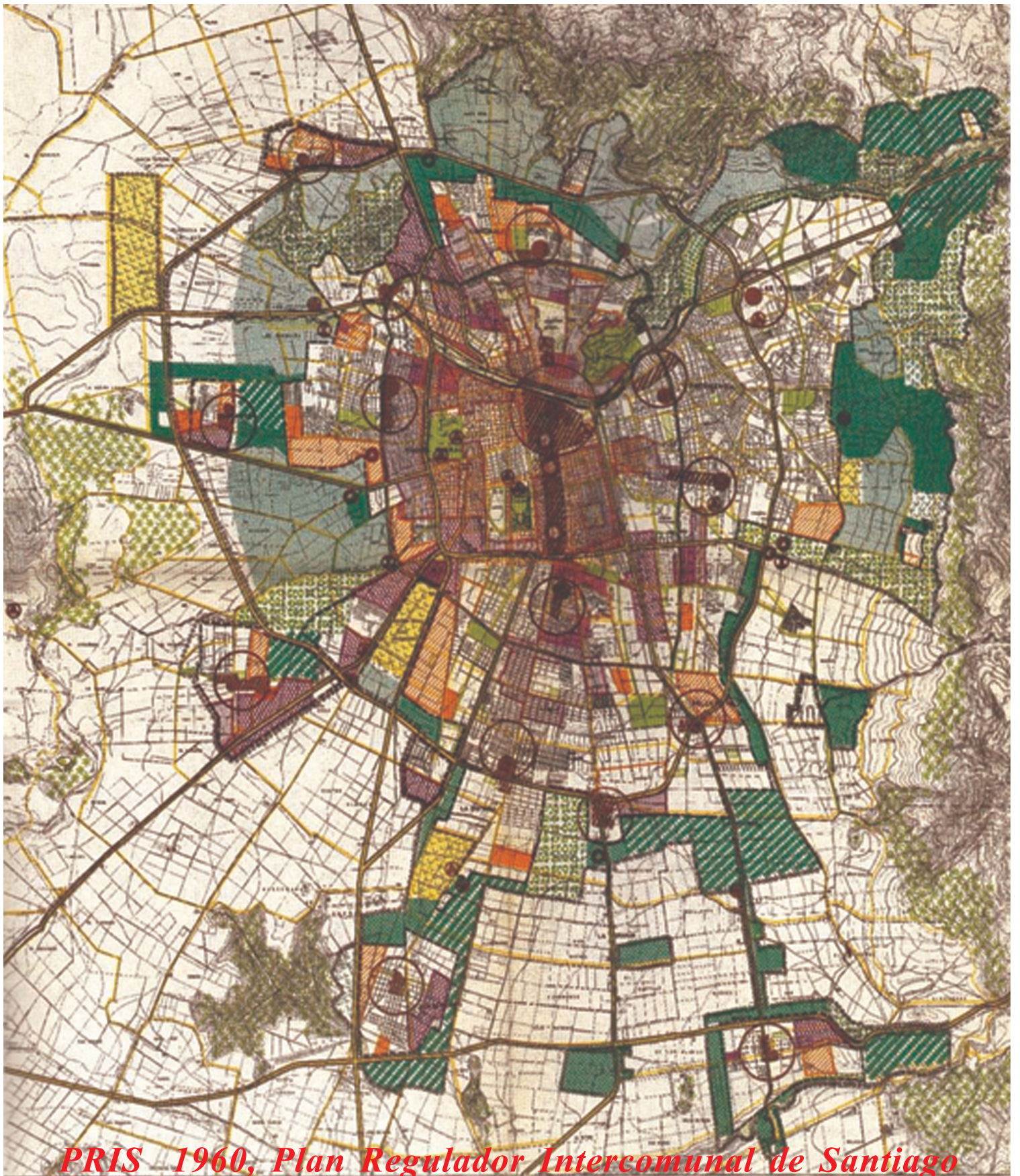
Profesora Gabriela Muñoz, Estructuras

Profesor Morris Testa, Construcción

Pablo Alcaíno, Ingeniero Estructural

Rubén Gonzalez, Arquitecto

anexo 1



PRIS 1960, Plan Regulador Intercomunal de Santiago

AREA SUBURBANA	VIALIDAD	INDUSTRIAS	AREAS VERDES	VIVIENDA	CENTROS CIVICOS	ZONIFICACION GENERAL
<ul style="list-style-type: none"> INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS 	<ul style="list-style-type: none"> Carreteras Carreteras Carreteras Carreteras Carreteras Carreteras Carreteras Carreteras Carreteras Carreteras 	<ul style="list-style-type: none"> INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS INDUSTRIAS 	<ul style="list-style-type: none"> AREAS VERDES AREAS VERDES AREAS VERDES AREAS VERDES AREAS VERDES AREAS VERDES AREAS VERDES AREAS VERDES AREAS VERDES AREAS VERDES 	<ul style="list-style-type: none"> VIVIENDA VIVIENDA VIVIENDA VIVIENDA VIVIENDA VIVIENDA VIVIENDA VIVIENDA VIVIENDA VIVIENDA 	<ul style="list-style-type: none"> CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS CENTROS CIVICOS 	<ul style="list-style-type: none"> ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL ZONIFICACION GENERAL

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
 DIRECCION DE PLANEAMIENTO
 DEPTO. PLANOS REGULADORES
 PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO

PRIS 1960

Plan Regulador Intercomunal de Santiago

(Extracto de 6 Planes para Santiago, 1996)

El Plan Regulador de Santiago de 1958/ 60 se asocia al seminario más importante que se hizo en el siglo XX con respecto a Urbanismo en este país: El Seminario del Gran Santiago (1957 / 1958) “ A partir de allí surgió, una manera de mirar la región en su totalidad, se empezaron a desarrollar obras de infraestructura como la Norte Sur, todas las rotondas, el Anillo Vespucio y el Metro de Santiago, además de las avenidas y boulevares”. Dicho seminario decantó el esfuerzo de 20 años de difusión de conceptos para la comprensión de Santiago como una intercomuna, estudios y transferencias culturales realizados por Muñoz Maluschka quien propuso en 1936 el primer Plan Intercomunal para Santiago.

(“Hace 50 años propusimos bien lo que hoy se esta haciendo mal”, ca 114. 2004)

La Situación

El Drama Metropolitano se origina a partir de una expansión urbana violenta y desarticulada. El aumento explosivo de la población entre los años 1930 y 1952, de 696.231 a 1.384.285, creciendo a una tasa del 4% proyecta para 1985 una población aproximada de 5.000.000.

Este aumento explosivo trae consigo la creación de poblaciones callampa en la periferia de la ciudad, generando cinturones de pobreza; a esto se debe añadir una alta concentración industrial, Santiago concentraba más del 60% de las industrias y de la actividad comercial del país. La deficiente localización industrial provocó la contaminación de sectores residenciales cercanos, deterioró su calidad de vida y aumentó su inseguridad. Estos hechos dieron cuenta de una infraestructura insuficiente, un equipamiento urbano y servicios básicos no desarrollados paralelamente al acelerado crecimiento urbano.

El Plan

Es el primer plan que abarca unitariamente la totalidad de las Comunas del Gran Santiago e intenta una propuesta coherente en sus distintos componentes.

Fija límite Urbano Intercomunal y uno Sub_Urbano Intercomunal, además de los límites comunales existentes.

Propone una zonificación con distintos usos, para el área Sub-urbana.

Propone una vialidad estructurante y define la localización de los terminales aéreos, de ferrocarriles y de buses interurbanos.

Delimitaba las zonas industriales según su grado de peligrosidad.

Determinaba las reservas agrícolas y forestales y localizaba las áreas verdes al Interior del radio Urbano.

Fijaba zonas para distintos tipos de intervenciones en vivienda.

Identificaba la localización de numerosos centros (de alcance nacional, comunal) y con diversas funciones de servicio urbano.

DECRETO 420

PLANIFICACIÓN URBANA 1979 /1990

A partir de 1973 el sistema de valores propios de la sociedad y cultura chilena experimenta una enfatización creciente del **mercado**.

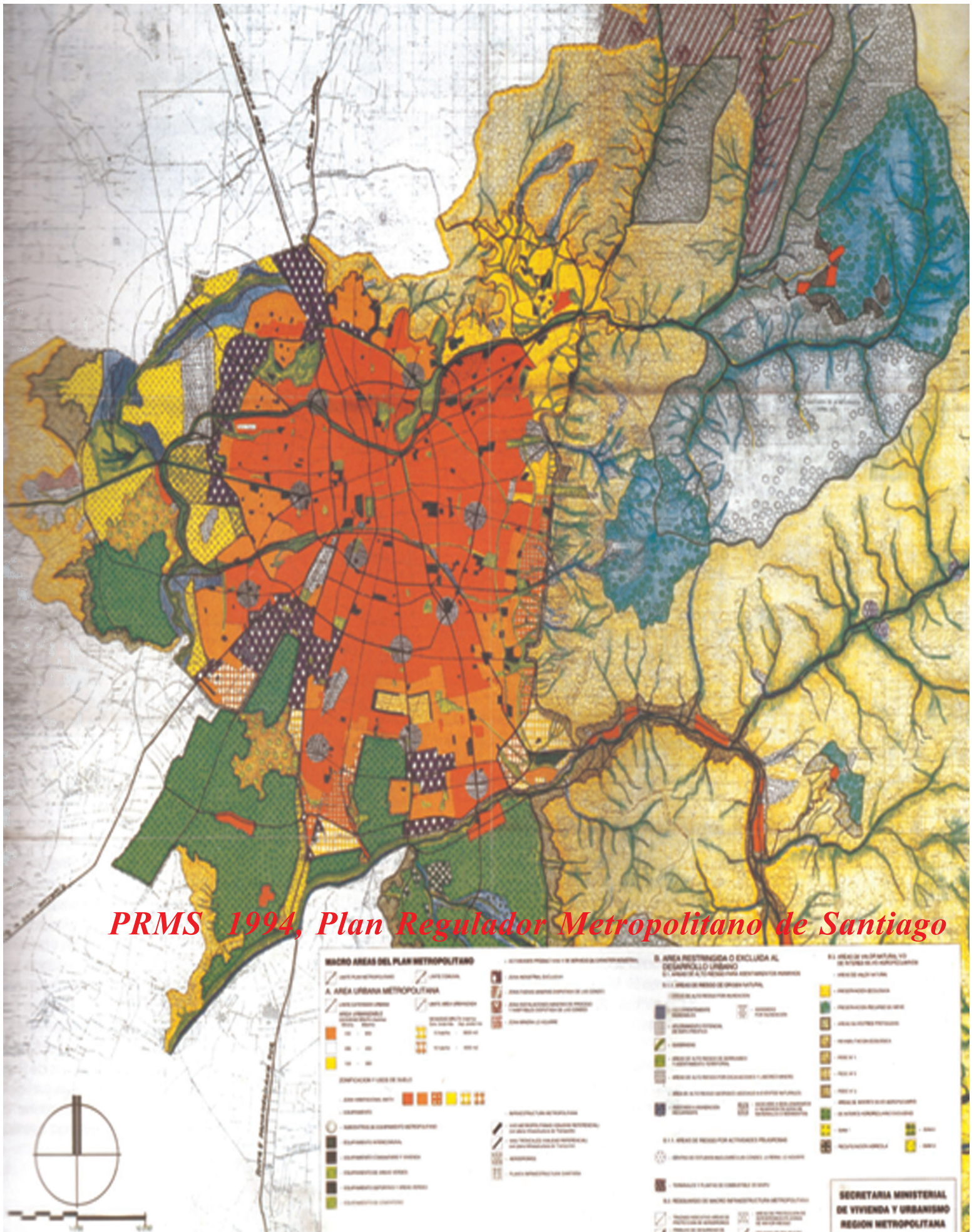
Tal cambio en el sistema de valores conlleva una sustitución de los modelos con los cuales, tradicionalmente, se manejaba la planificación del desarrollo urbano nacional. Harberger, representante de la economía social de mercado, manifiesta que el "límite urbano", causa el desequilibrio del valor del suelo, y plantea que su supresión haría bajar el precio de los terrenos ubicados en la periferia urbana y subir los de las zonas rurales aledañas. A raíz de este modelo surge la idea de "**expansión urbana**", lo que deja atrás la **planificación** cualitativa por la **cuantitativa**. Los resultados de diagnóstico anterior se materializaron como norma en la modificación del Plan Regulador Intercomunal de Santiago D.S. 420 MINVU de 1979.

Dicho decreto generó un esquema de planificación adaptativa, compuesto por:

Área urbana consolidada: casco urbano existente a la fecha

Área de expansión urbana: territorio urbanizable apto para acoger futuros crecimientos urbanos.

Áreas de restricción y protección: territorios no urbanizables, que deben ser restringidos o prohibidos para el crecimiento urbano, para proteger el medio ambiente natural, el asentamiento humano frente a riesgos naturales o redes y unidades de infraestructura.



Las Macro Áreas del Plan Metropolitano

A. Área Urbana Metropolitana con Límite de Extensión Urbana y Límite de Área Urbanizable, que posee diversa densidad y divisiones prediales; zonificando los usos de suelo de la siguiente forma:

·Zonas habitacionales mixtas (a normar por los reguladores comunales)

·Sub- centros metropolitanos

·Áreas de equipamiento: intercomunal; comunitario y vivienda; áreas verdes; deportivo y cementerios.

·Actividades Productivas y de servicios de carácter industrial: zonas industriales exclusivas y mineras.

·Infraestructura metropolitana: Vías metropolitanas, vías troncales, aeródromos, plantas de infraestructura sanitaria.

B. Áreas restringidas o excluidas:

·De alto riesgo

·De riesgo de origen natural

·De riesgo por actividades peligrosas

·De resguardo a la macro infraestructura

·De valor natural o silvoagropecuario

PRMS 1994

PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO

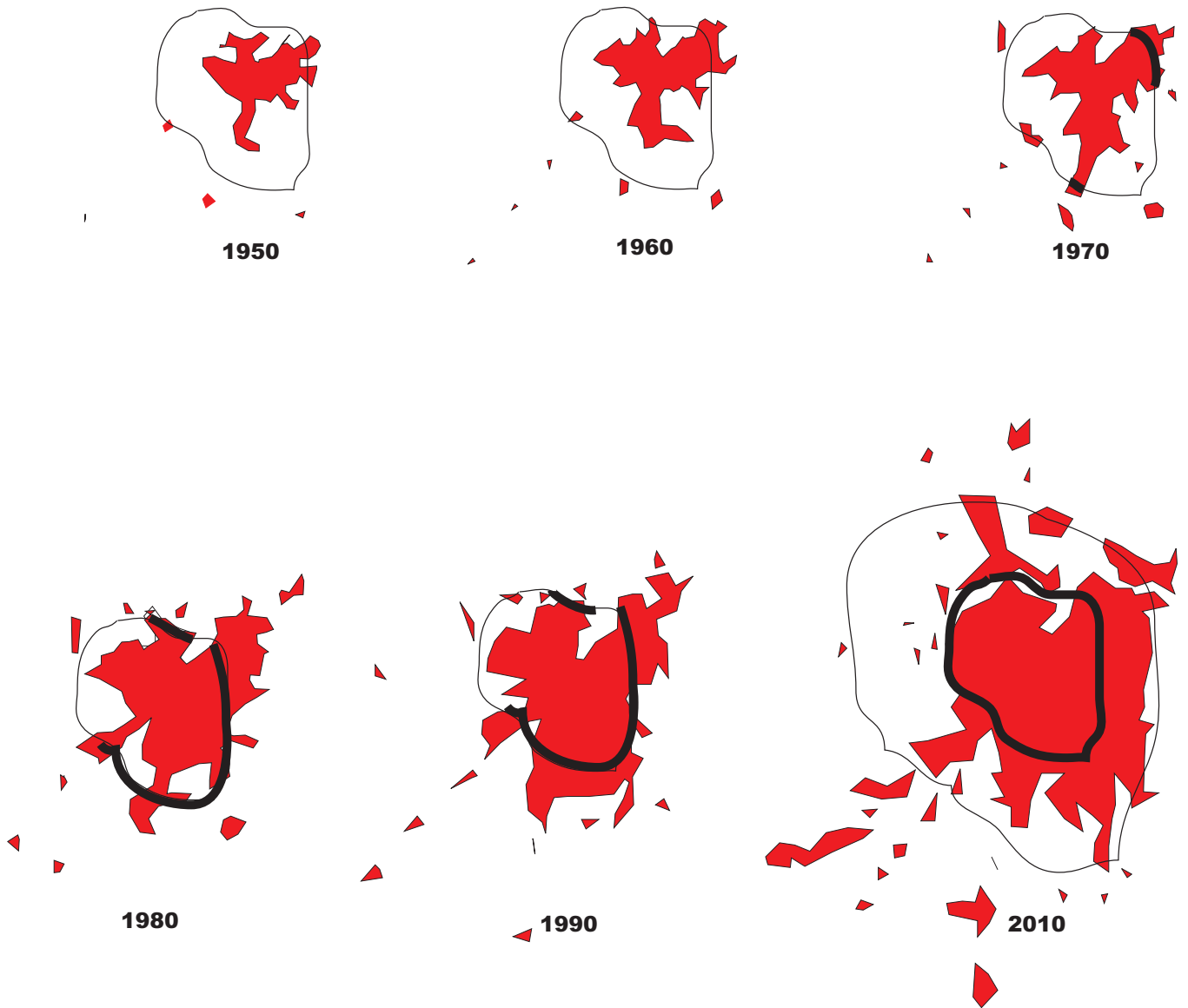
A raíz de la desnaturalización del PRIS de 1960 mediante modificaciones globales, entre ellas (la mayor), el decreto 420. Liberalizando la extensión urbana y comprometiendo 100.000 há. Propiciando un “crecimiento en mancha de aceite”, que cubre la cuenca de Santiago.

Surge la necesidad de generar un instrumento en que el estado comparte con el sector privado la responsabilidad de construir la ciudad.

El plan se estudia partiendo de la premisa de que es una labor urgente, resolver las patologías urbanas. Técnicamente el Plan se fundamentó en diversos estudios existentes en el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, En cuestras de Origen Destino realizadas por la comisión de planificación de inversiones en infraestructura y transportes, cifras censales del INE y levantamientos aerofotogramétricos. La población el año 1960 alcanzaba los 1.9 millones de habitantes y al año 1992 alcanza 4.7 millones. El Plan Metropolitano innova al establecer niveles de planificación, facultar a otros instrumentos de menor rango (comunas), establece los conceptos de *ciudad* y *no ciudad* mediante la creación de dos grandes macro-áreas, generar interacción entre *zonas habitacionales* y *sin uso habitacional*, mediante distanciamientos y amortiguaciones; exige una densidad promedio comunal, distribuida por la misma municipalidad; identificación de 11 sub-centros metropolitanos destinados a facilitar el acceso equitativo a los servicios, disminuyendo la frecuencia de viajes y reforzando el sentido de pertenencia. Estos son:

1. Renca / Quinta Normal; 2. Estación central / Lo Prado / Pudahuel; 3. Huechuraba / Recoleta; 4. Ñuñoa / Peñalolen / Macul; 5. La Florida; 6. Maipú / Centro; 7. Pedro Aguirre cerda; 8. La Granja / San Ramón; **9. San Bernardo**; 10 La Pintana; 11. Puente Alto

Se excluye del perímetro interno de Av. Américo Vespucio las actividades que generen molestias a la población, se jerarquiza y organiza la conectividad vial de la ciudad con otros territorios. En cuanto al área no urbanizable *no ciudad*, se establece la defensa de los territorios agrícolas, lo que llevó a incorporar al territorio a las comunas de Calera de Tango, Pirque, y San José de Maipo.



EVOLUCIÓN DEL AREA METROPOLITANA DE SANTIAGO

Y CONSOLIDACIÓN DEL ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCCIO.

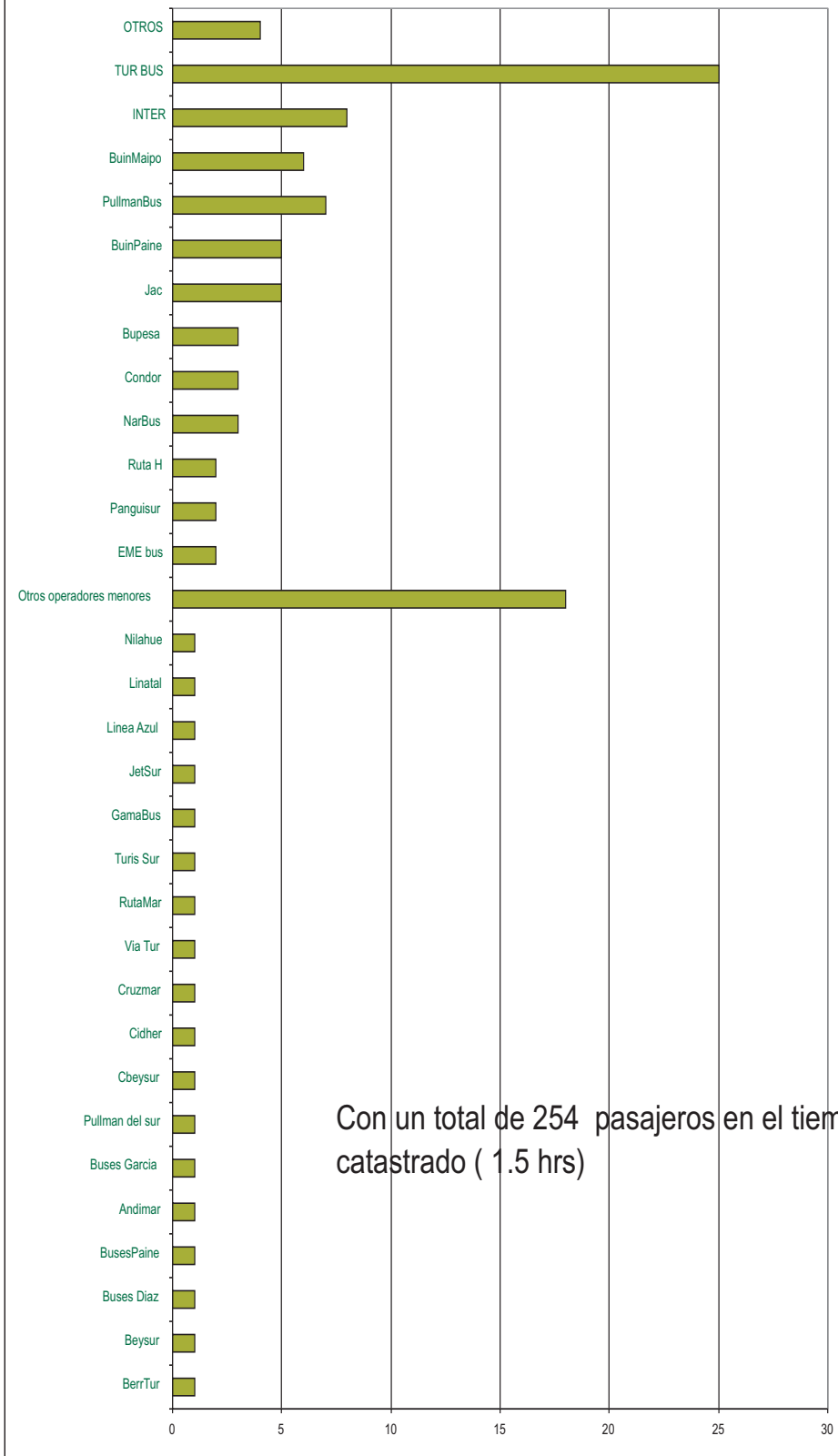
Extraído del texto docente, "Las Cuatro Normas del Diseño Urbano", Prof. Manuel Fernandez H.

- Santiago
- Eje en formación
- Eje consolidado

anexo 2

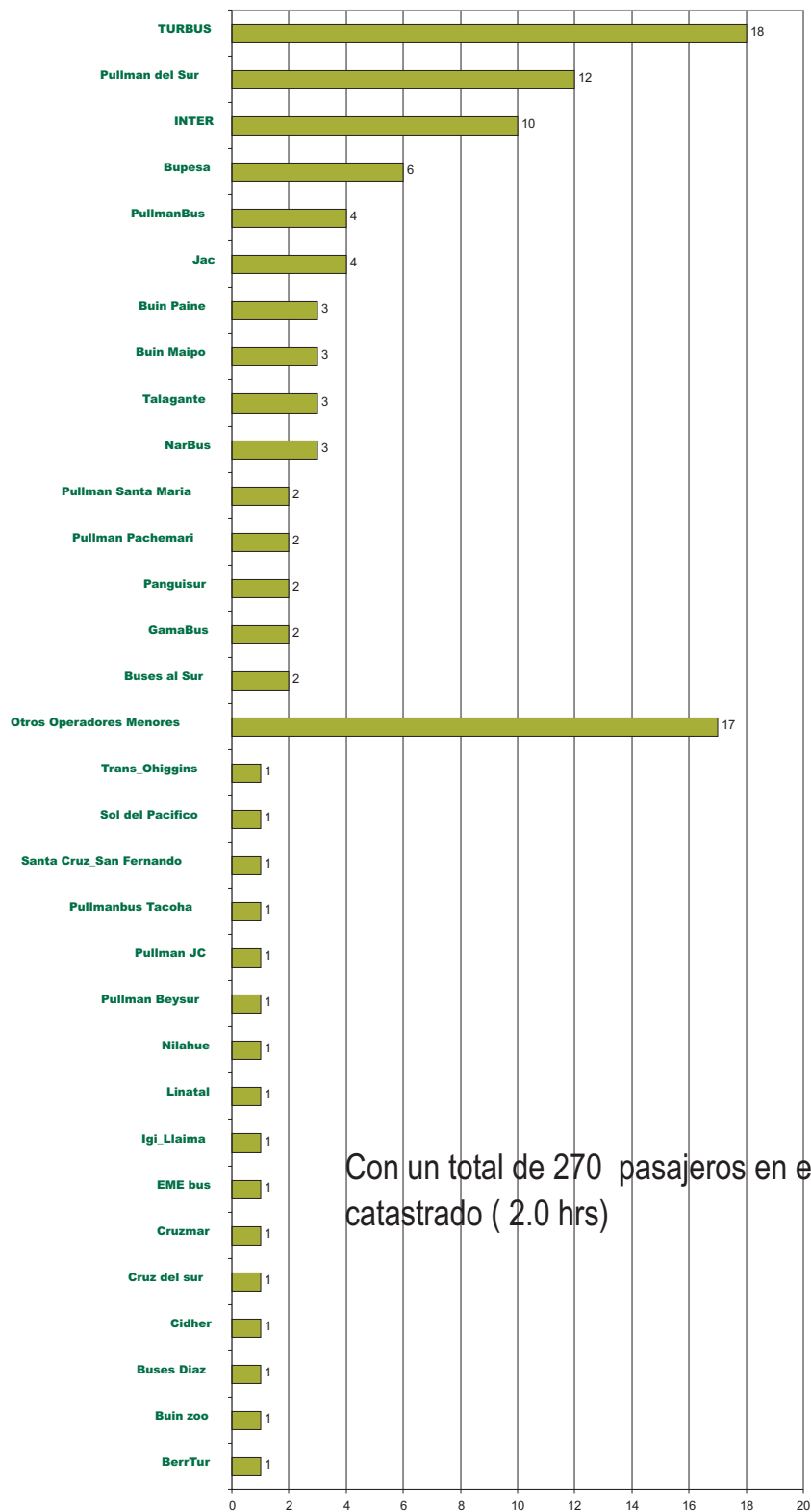
Distribucion por Operador

Mañana



Con un total de 254 pasajeros en el tiempo
catastrado (1.5 hrs)

Distribucion por Operador
Tarde



Con un total de 270 pasajeros en el tiempo
catastrado (2.0 hrs)

