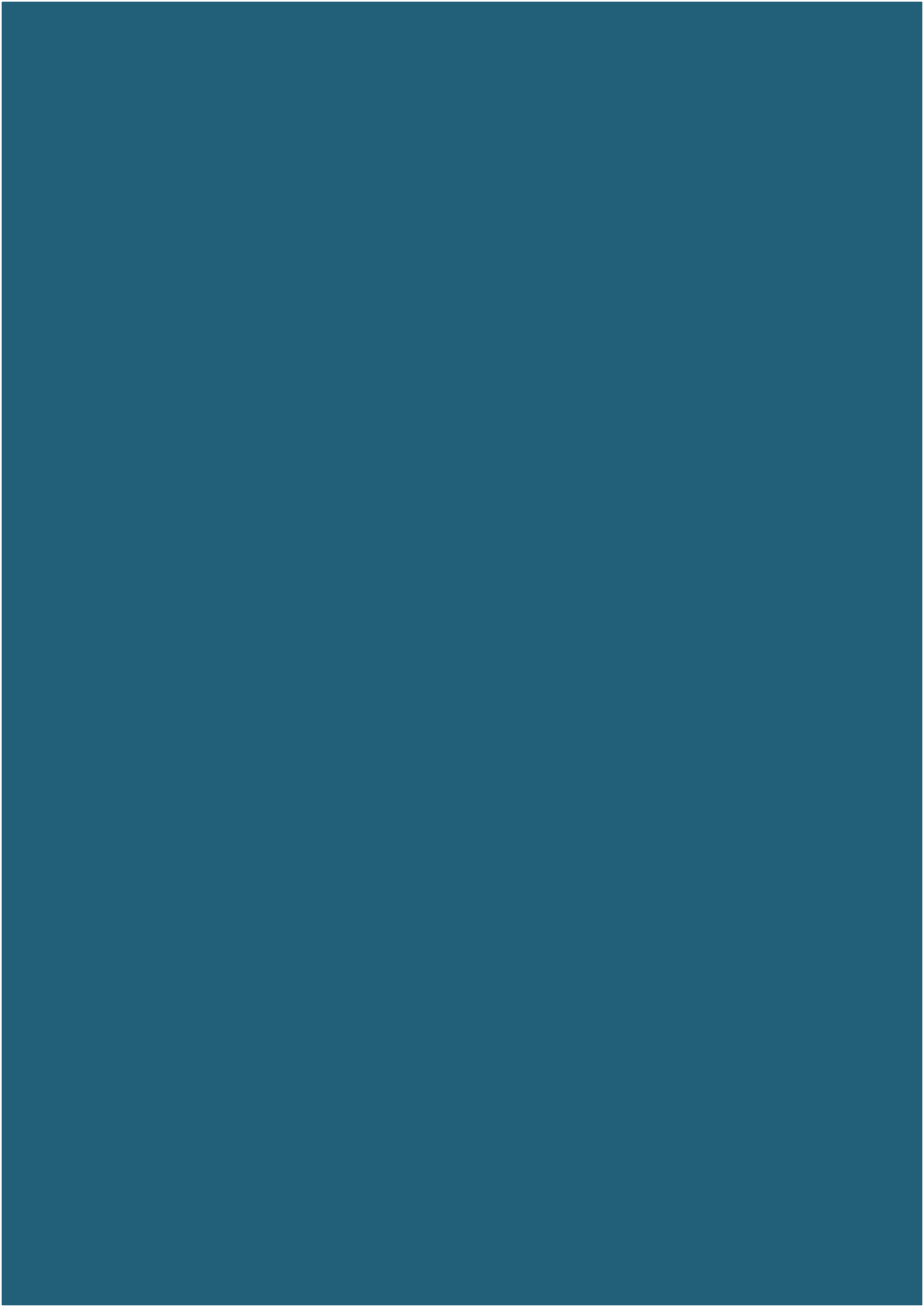


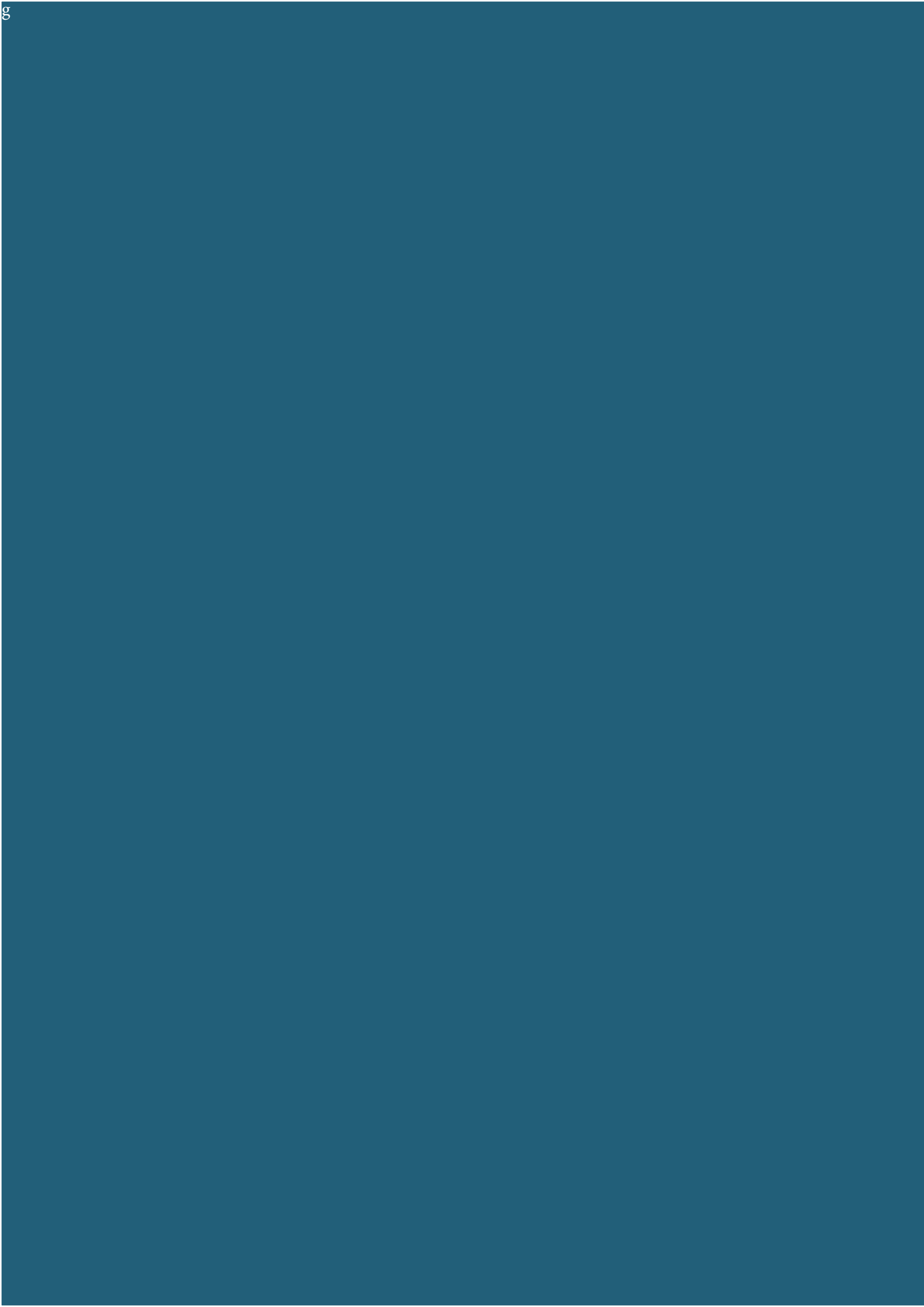
EDIFICIO MULTIFORMATO:
PLAZA EGAÑA
Subcentro en proceso de consolidación

Constanza Marín Gómez



MEMORIA DE TITULACIÓN
EDIFICIO MULTIFORMATO: PLAZA EGAÑA
SUBCENTRO EN PROCESO DE
CONSOLIDACION

Constanza Marín Gómez



“La imagen que nos muestra el objeto de una cámara no es suficiente. Juntemos nueve y seguro que obtenemos imágenes más interesantes”

David Hockney

I - PRESENTACIÓN

MOTIVACIONES
EDIFICIO MULTIFORMATO
-Ejemplos

II - MARCO TEORICO

RENOVACIÓN URBANA
SUBCENTRO Y NODOS URBANOS
CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO
-Proyecto Américo Vespucio Oriente - AVO

III - LUGAR

DEFINICION DEL LUGAR
PRESENTACION DEL LUGAR
ANTECEDENTES HISTÓRICOS
CONTEXTO URBANO
MARCO LEGAL
CONTEXTO URBANO
ESTRUCTURA VIAL
ACCESOS Y RED DE TRANSPORTE
ÁREAS VERDES Y VEGETACIÓN
PERFIL DEL USUARIO
PLAZA EGAÑA
CONCLUSIONES

IV - PROYECTO

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO.
OBJETIVOS DEL PROYECTO.
CRITERIOS DE DISEÑO.
PROGRAMA Y RELACIONES FUNCIONALES.
CRITERIO ESTRUCTURAL Y CONSTRUCTIVO.

CRITERIO DE SUSTENTABILIDAD.
MODELO DE GESTIÓN.

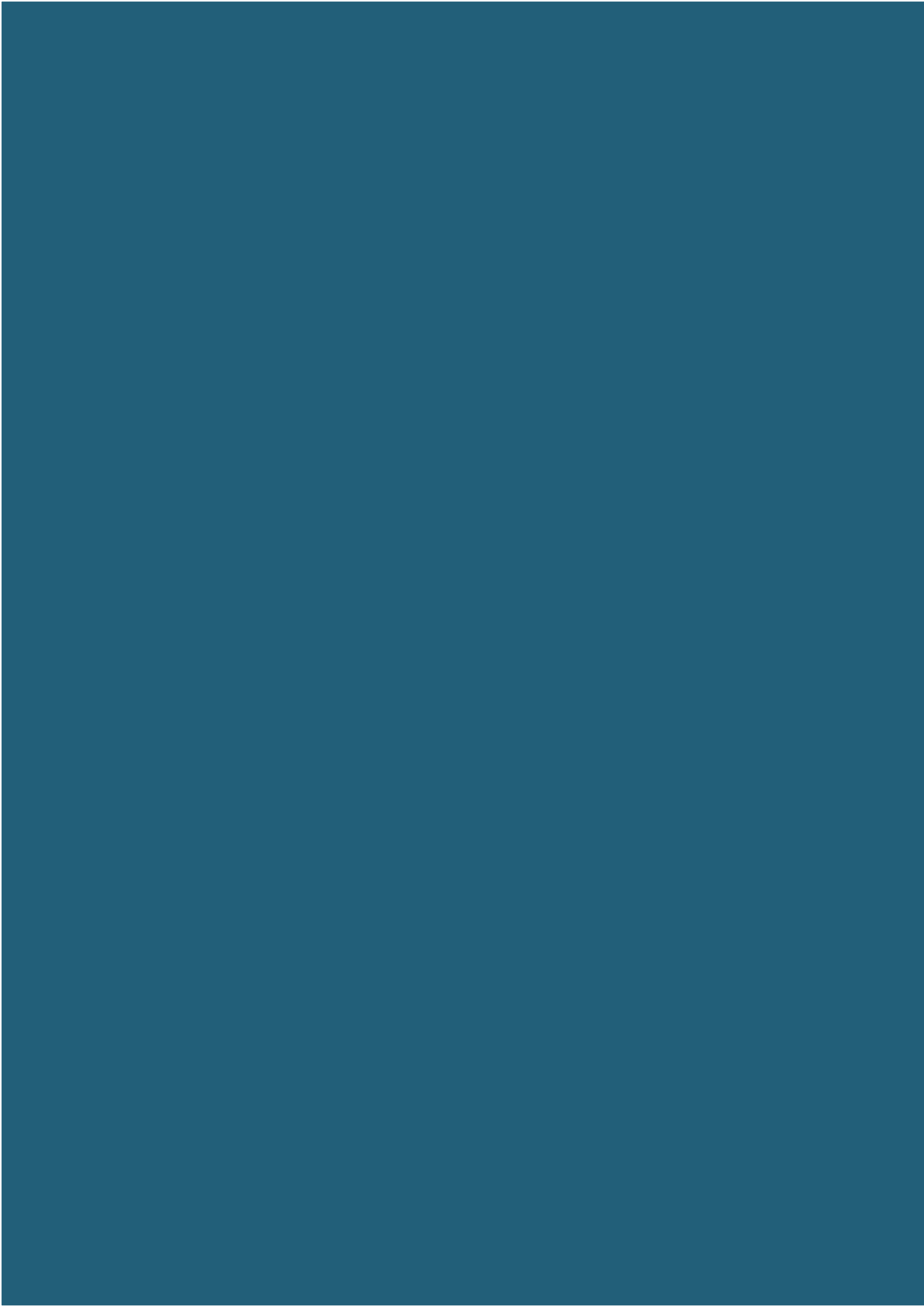
IV - PROPUESTA FORMAL

PLANIMETRIA
- Plantas
- Cortes
- Elevación

V - CONCLUSIONES

VI - CIERRE

REFERENCIAS.
TEXTOS
PAGINAS WEB



PRESENTACIÓN

Motivaciones
Edificio Multiformato

MOTIVACIONES

La ciudad como un ente vivo y que está en constantes transformaciones debe acostumbrarse a sufrir cambios y adecuándose a las nuevas necesidades que surjan. Las nuevas tecnologías, la información, el consumo, las relaciones humanas y nuevos estilos de vida, son factores que pueden producir el deterioro de diversas áreas de la ciudad. Estas áreas pueden haber sido residenciales, grandes infraestructuras que pertenecieron y fueron relevantes para la configuración de la ciudad. Siendo las áreas residenciales una de las perjudicadas con la pérdida de los espacios públicos y su escala de barrio que fue desplazada por las grandes inmobiliarias al implementar la construcción descontrolada de torres de vivienda que pretenden dar a entender que son una forma más eficiente de vivir en la ciudad.

Es por esto que el tema de taller entregado por los profesores guía nos da la posibilidad de tratar con esta problemática actual en la ciudad, buscando una relación amena entre estos dos distintos estilos de vida, es decir el rescate de la identidad de barrios de la ciudad con las nuevas tecnologías y avances de la ciudad actual.

El taller se desarrollará principalmente en la ciudad de Santiago, ya que son las grandes ciudades y metrópolis, las que se encuentran en estos momentos con mayor posibilidad de que estas nuevas propuestas arquitectónicas se lleven a cabo, debido a la escases de suelo, la búsqueda de nuevos estilos de vida, el rescate de espacios públicos y la reducción de los tiempos de desplazamientos de la ciudad.

EDIFICIO MULTIFORMATO

La problemática presentada por el Taller es acerca de las nuevas dinámicas urbanas contemporáneas presentes en la ciudad, problema que la arquitectura de hoy en día busca resolverlas a través de edificios multiformatos o como se denomina más comúnmente como Arquitectura Multifuncional.

A partir de esto los profesores guía del taller nos entregaron un texto base como primer acercamiento conceptual del tema:

“Las certezas que la arquitectura presta para vivir y conformar su interioridad no son nunca verdades absolutas, sino certezas prestadas por la observación de un lugar. No pueden constituir un método, tendencia o estilo transportable de un lugar a otro.

Intentaremos buscar lo que se presenta como inacabado, lo inacabado como aquello que queda abierto y no se agota, porque siempre se renueva.

Las formas que cuando se terminan quedan agotadas, agotan su potencial de contener. En la medida que se comprime el uso, un uso demasiado específico y poco amplio, se agota.

Se presenta la oportunidad de pensar en la coexistencia de usos que sean capaces de sustentar y responder adecuadamente a la yuxtaposición de funciones. Hoy vemos como una serie de actos espontáneos e intuitivos crean necesidades que requieren de nuevos tipos de espacios. Nociones de cercanía y distancia son relativas. Nuevas definiciones de espacios de trabajo e intercambio han transformado y dado origen a otros tipos de encargos, dando a los arquitectos la oportunidad de inventar.

El ser urbano el habitante moderno tecnológico prefiere la cercanía y la concentración de servicios. Ojalá vivir cerca de equipamientos y vías de transporte público, tener resuelto el ocio y el deporte en cercanía al lugar de trabajo. Ojalá desplazarse por medios sencillos como la bicicleta.

La densidad y concentración de servicios es una oportunidad para el ordenamiento de las ciudades versus la dispersión y las grandes demandas de tiempo requeridas en los desplazamientos.

Pero la pregunta que nace es cómo se debe plantear la nueva densificación para el nuevo habitante tecnológico que hoy además exige conceptos de sustentabilidad, eficiencia y ecología. Calidad de vida, recreación, equipamientos y re encantamiento con la ciudad.

Conectividad, inmediatez, simultaneidad y calidad de vida son los conceptos del nuevo usuario caracterizado por un hombre que usa la ciudad. Densidad, proximidad, diversidad son adjetivos de la ciudad futura que pensamos.

El alumno deberá diseñar un programa coherente y fundamentado para el lugar. Proponer un programa de diversos formatos, profundizar en los temas, relaciones, sinergias y complementos de estos. Diseñarlos como el contenido fundamental de su trabajo.

Crear a partir del programa una obra, diseñar sus estratos de relación con el espacio público, resolver sus interconexiones y grados de privacidad. Incorporar de forma armónica y resuelta diferentes usuarios, espacio público y espacio privado.

Resolver con gran capacidad técnica las demandas de estructuras, circulaciones, conexiones con la ciudad y subsuelo. Responder al desafío de una obra urbana, adecuada y medida, nutrida de su propia demanda, nacida de múltiples y complejas observaciones. Poder diseñar los espacios y tipos de espacio para el ser urbano contemporáneo que opto por vivir en densidad, en la ciudad, y en relación y cercanía con sus actos cotidianos.”

Profesores

Juan Sabbagh P.

Juan Pedro Sabbagh B.

Es así que esta nueva tipología arquitectónica pretende dar una solución a las necesidades y requerimientos de la ciudad dispersa, el alto valor del suelo, los nuevos problemas de la sociedad y nuevos estilos de vida; concentrando al mismo tiempo en un único proyecto o volumen diversas funciones que normalmente se encuentran dispersas en la ciudad y vinculadas solamente a la planta baja.

El concepto de edificio multiformato también responde a las características de edificios de uso mixto o edificios híbridos nace como respuesta al desarrollo económico, y aparece por primera vez analizado por Joseph Fenton (Hybrid buildings; New York, 1985)

El resultado de esto es un ambicioso, sostenible y confortable complejos de edificios, en donde la interconexión entre ellos y a su vez con el espacio público, permite una mayor integración con el contexto.

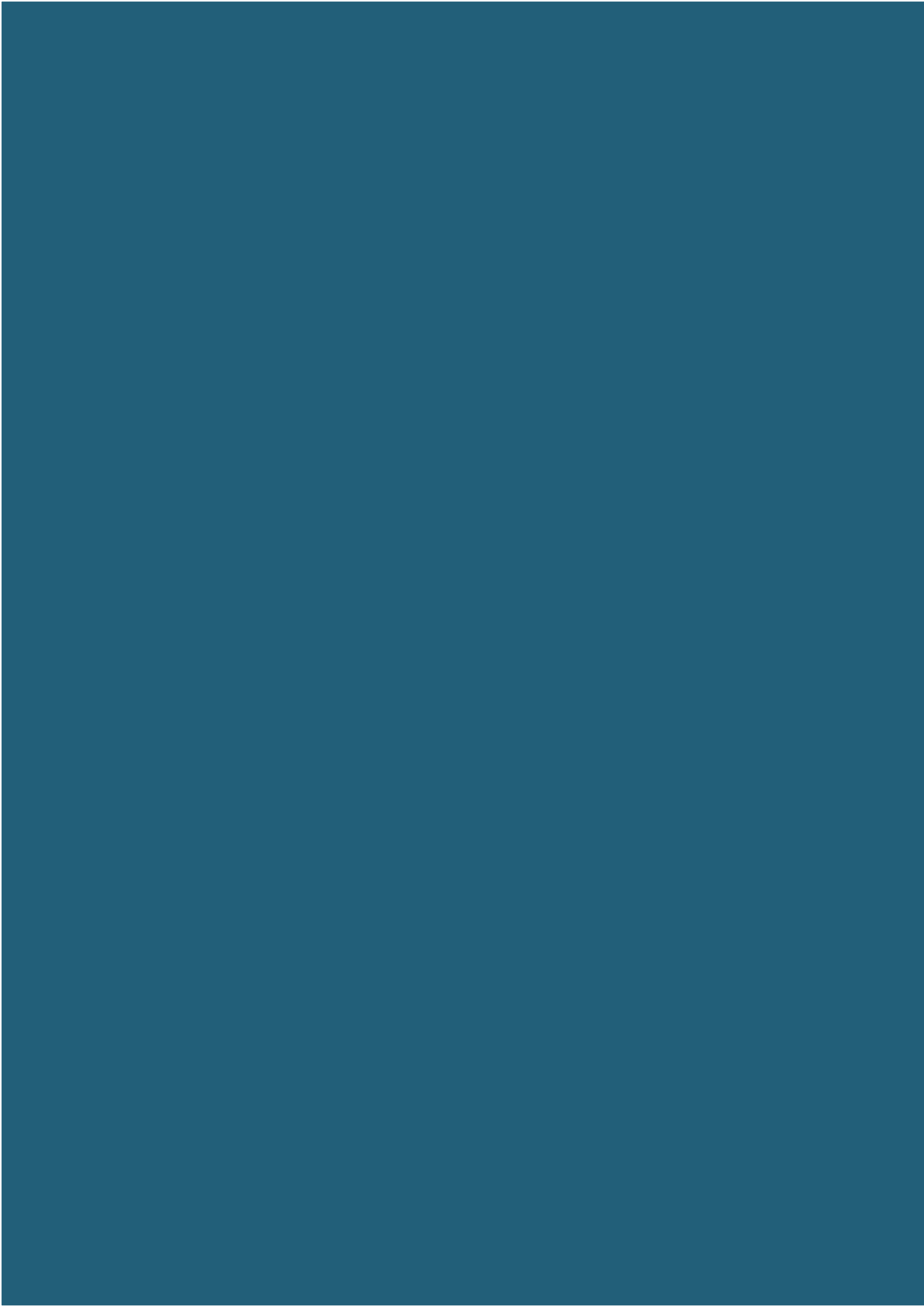
El problema radica en que el habitante de las grandes ciudades prefiere la cercanía y la concentración de servicios, vivir cerca de equipamientos y vías de transporte público como un método de acción en contra de la ciudad dispersa. Por lo que la incorporación e integración de las características expuestas anteriormente es esencial para generar un impacto al modo de vida, a nivel de pequeños complejos, barrios y/o ciudades.



-Unidad Habitacional Marseille (Le Corbusier): El proyecto se desarrolla entre 1947 y 1952. busca conciliar la intimidad de la vivienda con la multiplicidad de actividades propias de la ciudad moderna. Esta unidad se conforma de 400 viviendas insertadas en un complejo que las contiene y que incluye además tiendas, espacios para recreo, zonas deportivas y diferentes servicios, denominándose como una "ciudad jardín vertical"



-Proyecto Puerta Las Condes (+Arquitectos y Sauerbruch Hutton):
El concurso público pedía desarrollar un programa de usos mixtos (Edificio Multiformato) con una gran cantidad de espacios públicos y de alta densidad urbana en la intersección de Avenida Apoquindo con Manquehue. El proyecto logra conciliar infraestructura de transporte, comercio, espacio público, oficinas y vivienda en una nueva interacción urbana, distribuidas en niveles en orden de privacidad.



MARCO TEORICO

Renovación Urbana
Subcentro y Nodos Urbanos
Circunvalación Américo Vespucio

RENOVACIÓN URBANA

Hoy en días las ciudades enfrentan transformaciones socio-espaciales en su estructura urbana, a las cuales se le atribuye a un efecto del desarrollo urbano de los estilos de vida contemporáneos.

Si la sociedad moderna e industrial se caracterizaba por una estructura social relativamente estable, simple, clara o con conflictos de clase tipificados, la contemporánea se presenta mucho más compleja y fragmentada. (Inzulza, Jorge & Galleguillos, Ximena. 2014).

Son estos nuevos estilos de vida asociado a una no planificación de la ciudad, que el desarrollo urbano se ha acrecentado principalmente debido a factores económicos como el valor de suelo y la relación de oferta y demanda, lo anterior conlleva a que la ciudad crezca de una manera descontrolada y a una reestructuración de las áreas intermedias metropolitanas o zonas peri-centrales de la ciudad. "Se inician de esta forma procesos de renovación urbana, reciclaje o renaissance de zonas históricas deterioradas o subutilizadas, los cuales son basados en la potenciación de los mercados inmobiliarios locales con capitales nacionales y foráneos, buscando aprovechar las ventajas que ofrece su cercanía con la "ciudad central", repoblar barrios deteriorados y abandonados, aminorar la expansión metropolitana (y sus efectos ambientales en congestión y polución atmosférica) y satisfacer – mediante arquitecturas globalizadas – la demanda por imágenes, estilos de vida y entornos más "urbanos" (Lopez,2008). Entendemos así que la renovación urbana busca dar solución a problemas típicos de la ciudad dispersa a partir de una transformación de barrios deteriorados y que muchas veces representan un "vacío" urbano entre el centro de la ciudad y la periferia, que reconocemos como peri-centro, donde la mayoría de las veces presenta una ausencia de políticas de desarrollo urbano y social, aprovechado por el sector privado para urbanizar.

Por eso asociamos que "la idea de renovación urbana habitualmente aparece en planes de regeneración y actuación urbanística, sobre todo cuando se actúa en ámbitos urbanos deprimidos o deteriorados fuera de cascos históricos, donde, como hemos visto anteriormente, suele ser más frecuente la rehabilitación o incluso la regeneración." (Juaristi, José & Aguado Itziar. 2015). Por lo que asociamos el concepto de renovación urbana a cambios físicos o a la reurbanización



Fuente: Georgina Guinchaquelen (2009) en www.panoramio.com

de sectores de la ciudad abarcando desde elementos viales hasta edificios de vivienda. Esto con el fin de adaptarse al entorno urbano y a nuevas condiciones socio-económicas en veras de una mejor calidad de vida para las personas que viven en o alrededor de la zona afectada.

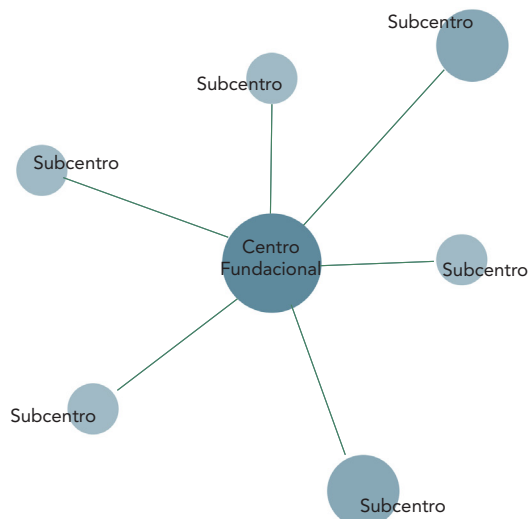
Para entender como el proceso de renovación urbana se presentó en la ciudad de Santiago hay que recordar que este se inicia debido a la Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979, establecida por el Régimen Militar el cual se basó en la implementación de los instrumentos de planificación a la política económica de libre mercado el cual promovía la liberación del suelo urbano, a partir de la extensión del límite urbano. En consecuencia, se generan áreas periferales que con el tiempo comienzan un proceso de deterioro en su infraestructura, es por esto que el año 2001 el MINVU implementa el Subsidio de Renovación Urbana cuyos objetivos son: Promover el desarrollo de la comuna, incentivar la construcción de viviendas, renovar áreas antiguas, densificar el área, revitalizar sectores deprimidos revertiendo el proceso de deterioro, lograr un mejor aprovechamiento de la infraestructura y de los equipamientos y la mejora de la calidad de vida en el sector. A pesar de esto en la actualidad muchas de las áreas de la ciudad de Santiago atraviesan un proceso de renovación urbana implementada por el sector privado (inmobiliarias), el cual se traduce en la construcción de viviendas en altura.

SUBCENTROS Y NODOS URBANOS

La periferia urbana tendía a ser monofuncional de carácter residencial, con un alto nivel de segregación social, hoy en día “la nueva periferia es multifuncional, acoge variados usos de suelo urbano y, en algunos casos, sectores sociales diversos, lo que constituye una nueva experiencia en el desarrollo suburbano santiaguino”. (Greene, M., & Soler, F. 2004). Es así como la periferia tiende a desligarse de los centros monolíticos tradicionales de la ciudad.

Los subcentros urbanos hoy representan nuevos tipos de desarrollo de la periferia metropolitana los “que generalmente son de origen tanto planeado como no planeado. Por un lado, pueden ser pueblos tradicionales alguna vez dominados por actividades primarias, que gradualmente entran a un proceso de consolidación con funciones cada vez más urbanas. Por otra parte, pueden ser también nuevos desarrollos residenciales (en muchos casos de bajos ingresos) orientados a población urbana en las municipalidades de rápido crecimiento, que tienden a incorporarse al complejo metropolitano por primera vez. Según su etapa de desarrollo, cada subcentro desarrolla su respectiva periferia, la cual tiende a fusionarse con otras áreas construidas cercanas, dando lugar a ocupaciones urbanas más extendidas”. (Aguilar, A. G. 2002). Por lo que podemos decir que un subcentro es un espacio referencial dentro de la ciudad, con una fuerza identitaria capaz de ser reconocida en la trama urbana y por la población. Adquiere la característica de “multifuncional” debido a la variedad de usos que tiene, su capacidad de generar densidad poblacional y movilidad urbana.

Ciudad Multifuncional



Por otro lado, un nodo es un elemento estructural de la red urbana y “Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los nodos pueden ser sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como ser una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada. Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epítome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos.” (Lynch, K. 1987). Por lo que entendemos que un nodo finalmente es un espacio dentro de una red, el cual genera puntos de enlace dentro la ciudad.

Un subcentro siempre tendrá las características de un nodo urbano, pero un nodo no siempre será un subcentro, ya que este tiene otras características urbanas (espacios públicos, servicios, equipamientos) que le dan un carácter multifuncional.

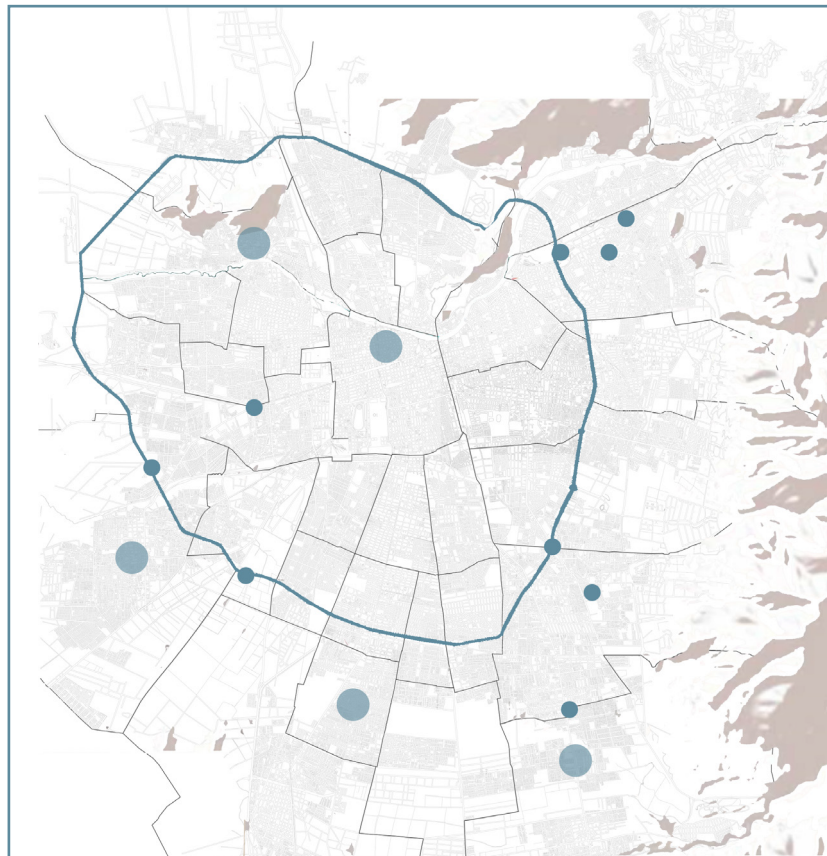
Fuente: Elaboración Propia

El concepto de subcentro surge con el Plan Regulador Metropolitano de Santiago del año 1960, el cual proponía la creación de 15 subcentro. Luego en 1994 se reducen y se “propone un sistema de once puntos estratégicos denominados Subcentros de Equipamiento Metropolitano, destinados tanto a reunir servicios, como a formar una red de desconcentración de equipamiento, acercándolos a los usuarios” (Minvu 1994).

Como se ve los subcentros tiene una larga historia de planificación, pero “en la práctica, la mayoría de los subcentros propuestos por los instrumentos de planificación no se desarrollaron, o lo hicieron muy débilmente. En su reemplazo se desarrollaron los “malls”, que son fruto de otra dinámica, cumplen otras funciones y generan otro tipo de espacio urbano que el previsto por los planificadores de los años sesenta. Mientras los subcentros propuestos por los planes reguladores intercomunales eran fruto de la planificación gubernamental y consideraban edificios y servicios públicos, los malls son producto de estudios de mercado realizados por empresas privadas.” (Greene, M., & Soler, F. 2004).

En la actualidad, la mayoría de los subcentro propuestos no se han materializado y en su lugar han surgido nuevos centros espontáneos como fruto del proceso mercantil de desarrollo de Santiago, a excepción de los centros consolidados históricamente como fundacionales de pueblos que fueron absorbidos por la expansión urbana de Santiago como San Bernardo, Puente Alto, Maipú y Quilicura.

Esquema subcentros tradicionales y Malls ubicados en el Gran Santiago



Fuente: Elaboración Propia

CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO.

La Circunvalación Américo Vespucio surge en 1950 gracias a un proyecto de titulación por Juan Honold, Pasto Correa y Jorge Martínez, estudiantes de la Universidad de Chile, que respondía a los problemas producidos por la expansión urbana de la ciudad de Santiago.

Américo Vespucio se planteaba como un instrumento de conectividad para la ciudad que se expandía con una muy baja densidad, su propósito era unir distintos puntos de la periferia de Santiago sin pasar por el centro de la ciudad. Sus objetivos eran: mejorar las condiciones de accesibilidad dentro de la ciudad, fomentar el surgimiento de subcentros en la periferia urbana y contener el crecimiento geográfico de la ciudad.

Su construcción comienza en 1962 con una longitud de 69 km. para posteriormente configurar un trazado por tramos, estableciendo lo que es hoy en día un eje estructural vial de Santiago, convirtiéndose como el principal articulador de los suburbios con el centro de la ciudad.

En la actualidad la circunvalación se divide en tres tramos según las concesiones de la autopista:

Vespucio Norponiente: va desde la Avenida El Salto de la Ruta 78, pasando por 9 comunas (Cerrillos, Cerro Navia, Conchalí, Huechuraba, Maipú, Pudahuel, Quilicura, Recoleta y Renca).

Vespucio Sur: comprende el tramo entre la ruta 78 y la Avenida Grecia, uniendo 9 comunas (Macul, Peñalolén, La Florida, La Granja, San Ramón, La Cisterna, Lo Espejo, Cerrillos y Maipú).

Vespucio Oriente: se extiende desde la Avenida El Salto a la Avenida Grecia, uniendo 4 comunas (La Reina, Ñuñoa, Las Condes, Vitacura). Este último tramo actualmente se encuentra como proyecto a construir.



Imagen: Tramo Américo Vespucio Sur

Fuente: <https://www.accion-construccion.com/es/proyectos/puentes-carreteras-y-estructuras-especiales/autopista-de-circunvalacion-americo-vespucio-sur/>

Proyecto Americo Vespucio Oriente – AVO

Este tramo comprende entre la Avenida El Salto y Príncipe de Gales, la cual consiste en una construcción de una autopista urbana con una longitud de 9.1 Km que abarca las comunas de La Reina, Ñuñoa, Las Condes, Vitacura, Recoleta y Huechuraba.

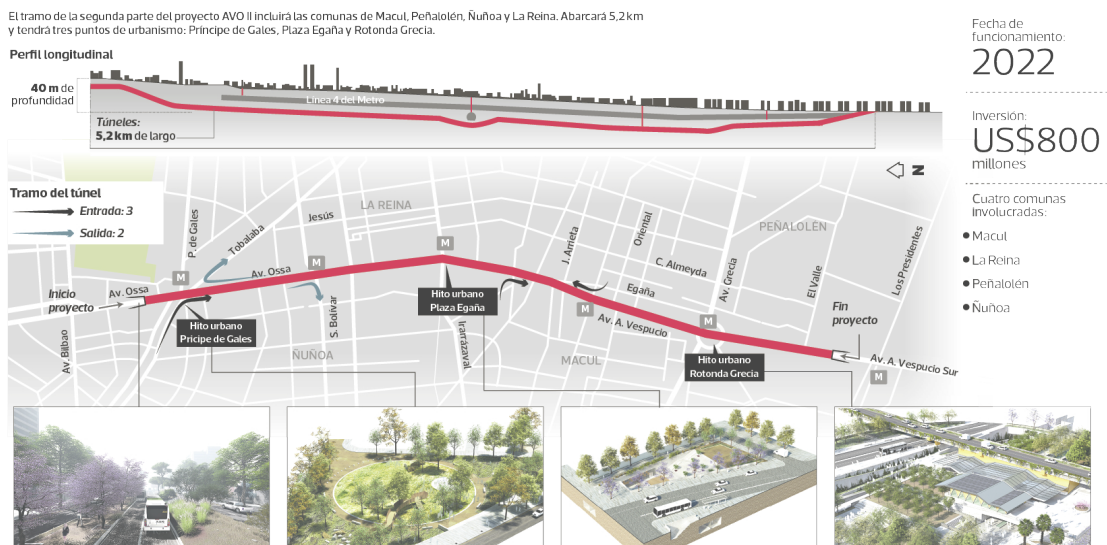
El proyecto busca contribuir a disminuir los tiempos de viaje de quienes transitan por el sector oriente de la ciudad, mejorando el nivel del servicio que hoy en día presenta altos niveles de saturación (congestión vehicular). Por lo que se proyecta como una red de vías subterráneas.

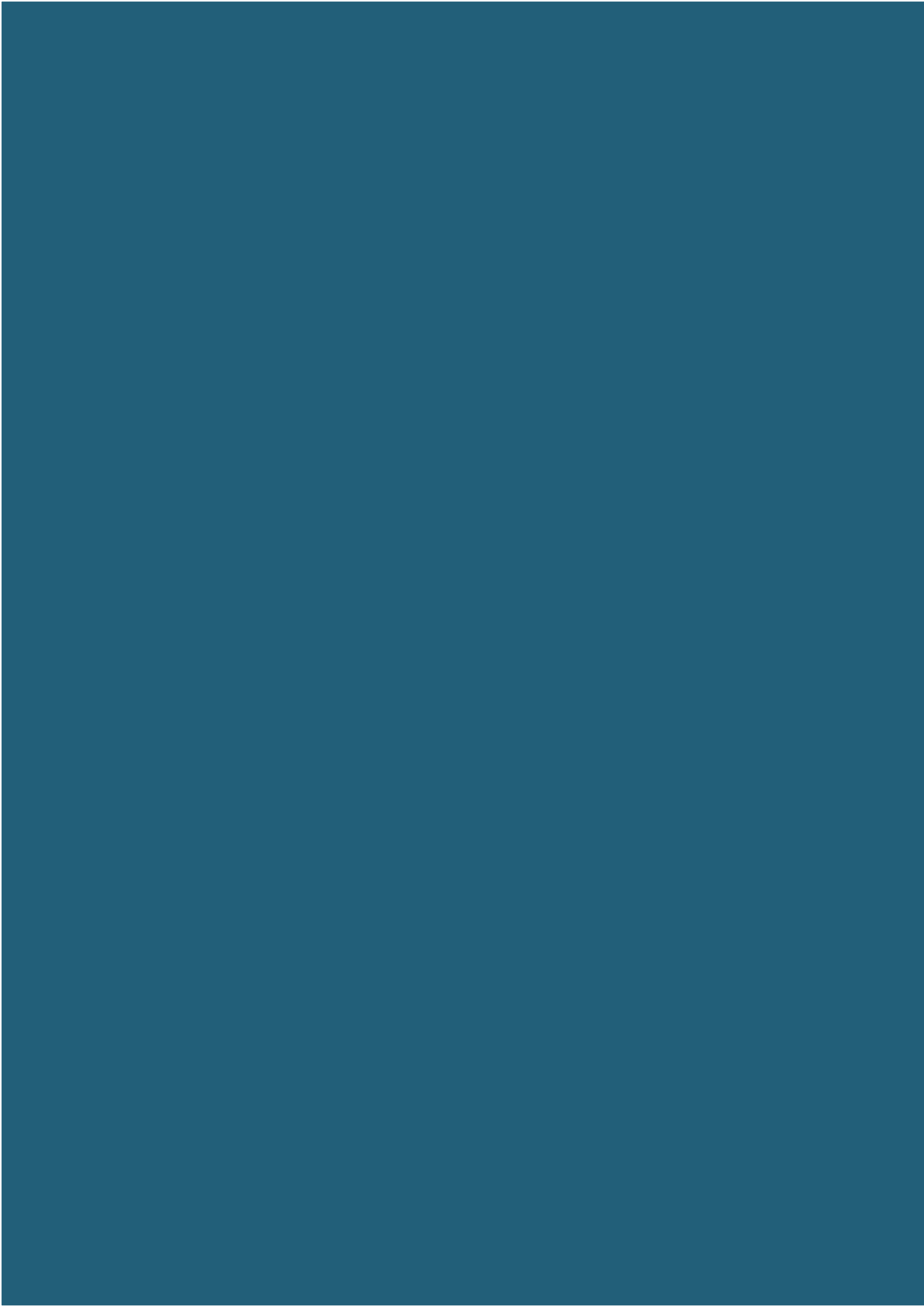
Efectos Positivos:

- Disminuirán los flujos vehiculares innecesarios en la superficie del sector (congestión vehicular, ruido y contaminación ambiental).
- Disminuirán los tiempos de viaje en superficie que requieran el cruce de Avenida Irarrázabal o Avenida Américo Vespucio.
- Se generarán áreas públicas verdes en el nivel cero de la autopista debido a las expropiaciones.

Efectos Negativos:

- Se expropiarán más de 600 viviendas para crear infraestructura subterránea.
- Las nuevas salidas de la autopista trasladarán los focos de congestión vehicular al interior del área residencial.





LUGAR

Definición del Lugar

Presentación del Lugar

Antecedentes Historicos

Contexto Urbano

Marco Legal

Estructura Vial

Accesos y Red de Transporte

Áreas verdes y Vegetación

Llenos y Vacios

Perfil del Ucuario

Plaza Egaña

DEFINICIÓN DEL LUGAR

Es así que teniendo los conceptos y problemáticas propuestas por el tema taller, es que analizamos Santiago como una ciudad en continuo desarrollo y cambios de estilos de vida. Inicialmente la capital se estructuraba con un centro único que se ha ido modificando debido al continuo crecimiento de la ciudad, lo que ha generado grandes periferias habitacionales con altos niveles de segregación social.

Es a partir de este crecimiento explosivo de la ciudad que estas periferias habitacionales buscan reducir los problemas que tienen las ciudades dispersas las cuales presentan un alto nivel de centralización. Como es el caso la ciudad de Santiago, que tiene la necesidad de movilidad y desplazamiento de grandes distancias para llegar a los servicios y equipamientos propios de una ciudad.

Es por esto que la elección de lugar nace del análisis de los problemas de movilidad dentro de una ciudad dispersa, junto con la creación de centros de equipamientos y servicios en el anillo periférico de la ciudad como forma de establecer subcentros urbanos entre la periferia y el centro de la ciudad, que logren establecer puntos de congregación para los habitantes con el objetivo de entregar calidad de vida.

Es así que nos centramos en la intersección de las calles Irarrázaval/Larraín con Américo Vespucio Sur, conocida como Plaza Egaña, donde se está produciendo un fenómeno importante de renovación urbana que propicia la creación de un subcentro urbano a corto plazo.



Subcentros Urbanos consolidados en el Anillo de Américo Vespucio

Fuente: Elaboración Propia

Nodo Urbano conector entre las comunas de la Reina y Ñuñoa

Comuna de la Reina:

Superficie: 23,4 km²

Conocida como la "comuna parque", debido a su baja densidad poblacional con un abundante arborización.

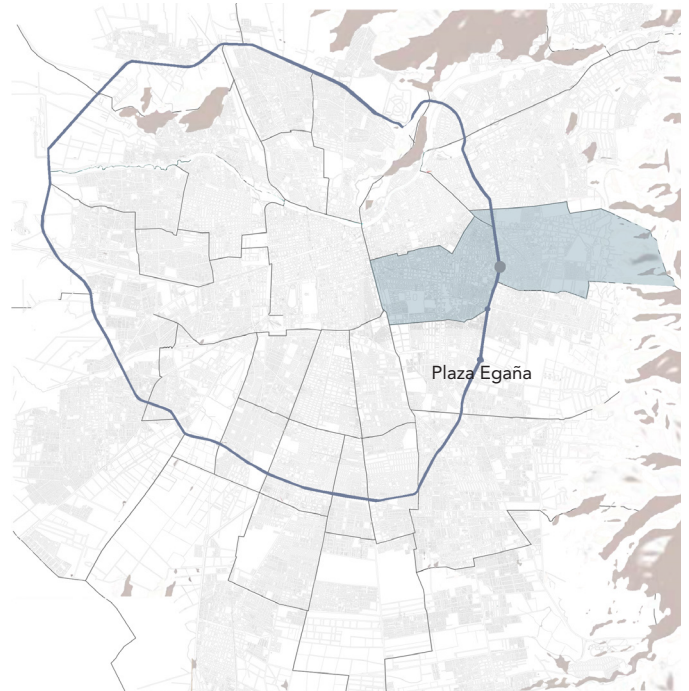
La tipología de vivienda es de uno o dos pisos con poca edificación en altura, mantiene su caracter residencial en casi la totalidad de la comuna.

Comuna de Ñuñoa:

Superficie: 12,9 km²

Es considerada una de las comunas con mejor calidad de vida del Gran Santiago. sin embargo presenta una gran segregación debido a la diferencias en cuanto a mantencion de avenidas, equipamientos, servicios, áreas verdes que existe entre el norte y sur de la comuna.

A pesar de que estas comunas sean contiguas, su demografía e infraestructura son distintas. La Reina mantiene su caracter residencial, mientras que Ñuñoa (eje Irarrazabal) se establece como un gran eje comercial.



Fuente: Elaboración Propia

Llegada del metro al Nodo Plaza Egaña

El interior de la ciudad se encuentra conectado por una red de transporte definido por el Metro y Transantiago.

Es este elemento que causa una gran transformación en el nodo de Plaza Egaña. La llegada de la línea 3 y la nueva intersección con la línea 4, ha generado una externalidad del sector, aumentando la cantidad de población y flujos en el sector.

Este se convierte en el punto de acceso de una gran cantidad de población de las comunas de La Reina y Ñuñoa con el resto de la ciudad.



Fuente: Elaboración Propia

PRESENTACIÓN DEL LUGAR

El terreno se encuentra en el límite comunal entre las comunas de La Reina y Ñuñoa. Además de ser un nodo urbano perteneciente al Anillo de Américo Vespucio, por lo que se convierte en un importante articulador vial para la ciudad de Santiago.

“Se plantea que en cinco años más, la zona de Plaza Egaña –en la intersección de las avenidas Irarrázaval y Américo Vespucio, en el límite de las comunas de La Reina y Ñuñoa– podría consolidarse como un centro metropolitano relevante en la zona oriente de la capital.(...)la necesaria ampliación de Américo Vespucio harán de ese lugar un pequeño subcentral, que conecta a comunas tan importantes como Ñuñoa, La Reina y Peñalolén con el resto de la ciudad” (Vicente Domínguez, Director ejecutivo de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios).

Específicamente el subcentro plaza Egaña comprende un radio de acción de 5 km a la rotonda, por lo que se entiende que el proyecto realizado influirá de forma directa a esta zona y a su entorno inmediato conformado por viviendas unifamiliares.

El terreno principal de intervención se encuentra ubicado en la comuna de Ñuñoa, esquina Avenida Irarrázaval y Américo Vespucio. En su mayoría es un sitio eriazos y en él se encuentra la construcción de la salida de metro de la estación de la Línea 3 y 4 de Metro.

El problema que afecta al sector de Plaza Egaña, es que está sufriendo un proceso de transformación y consolidación, convirtiéndolo en un subcentro no planificado con mega equipamientos en una zona homogénea y donde predomina la residencia de baja densidad.

Este fenómeno se produce por:

1.- La creación de la Línea 3 y la intersección con la línea 4, que genera una externalidad del lugar aumentando la densidad de la población flotante.

2.- Configuración de la intersección por avenidas importantes dentro de la ciudad como lo son Américo Vespucio (norte-sur), av. Irarrázaval (poniente) y Larraín (oriente)

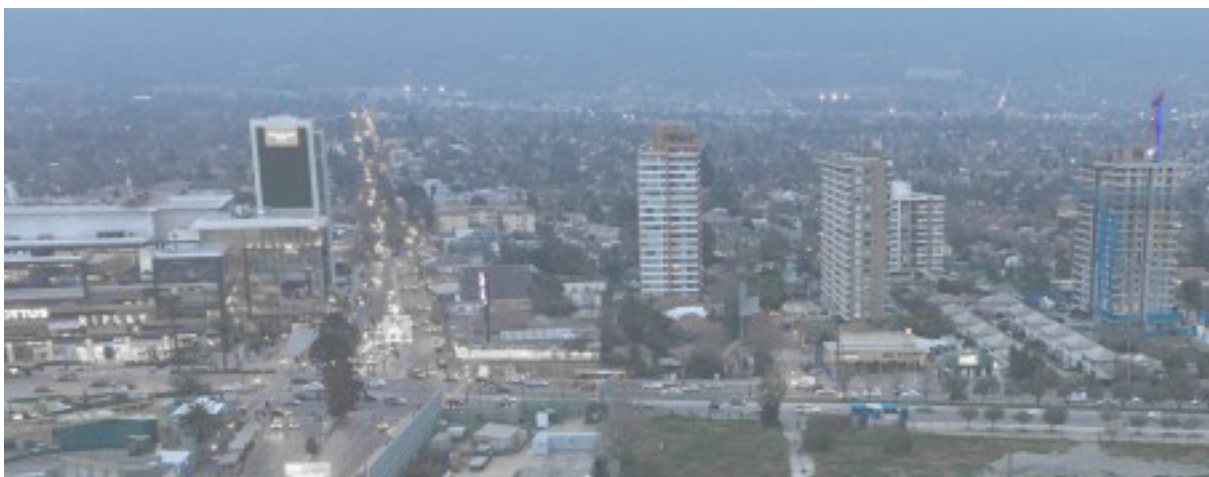
3.- La creación de equipamiento de gran envergadura (Mall Plaza Egaña) que genera un aumento en la población que acude al sector, modificando la escala de barrio que existía en la zona.

4.- La división de administración política por comunas, genera problemas de planificación en conjunto de nodo Plaza Egaña, no configurándose de manera armónica e imposibilitando amortiguar los cambios que sufre el sector

5.- El carácter intermodal y el Mall Plaza Egaña presentes en el sector han establecido al sector como un lugar de paso, invisibilizado a la Plaza Egaña y las posibles actividades en áreas públicas al exterior.

Todos estos cambios en el nodo de Plaza Egaña ha ocasionado que se presente un cambio en los planes reguladores de ambas comunas, hacia una renovación urbana con altos niveles de densificación en altura. Esta acción trae como consecuencia el sobre poblamiento y escasos de espacios públicos para contener el nivel de población proyectada.

Es así que el Nodo de Plaza Egaña responde a la necesidad de movilidad dentro de una ciudad centralizada, junto con la creación de subcentros de equipamiento y servicios en el anillo periférico de la capital, con el dónde de generar otros puntos de congregación de los habitantes de la ciudad de Santiago.



Fuente: <https://www.df.cl/noticias/empresas/infraestructura-inmobiliaria/tras-millonaria-inversion-fundamenta-evalua-comprar-mas-panos-en-plaza/2016-10-14/204040.html>

ANTECEDENTES HISTORICOS

En sus inicios y durante el siglo XVIII, el sector correspondía a grandes chacras y chacarillas, las cuales fueron subdividiéndose y traspasándose por medio de herencias, legados, mayorazgos o cesiones de tierra entre familias. Las cuales fueron reconocidas en la memoria colectiva de la época como las Chacras de Tobalaba o Larraín (Por Don Santiago Larraín Vicuña), las cuales comprendían terrenos desde la Avenida Egaña hasta las Perdices.

En ese entonces la trama vial del sector se configuraba por callejones y pasajes rurales que conectaban con calles importantes de Santiago centro, como por ejemplo el caso del Callejón Baraínca, es que la actual Avenida Salvador, el Callejón Lo Pozo, que se convirtió en la Calle Condell.



Fuente: La Tercera

Posteriormente esta trama vial, sufrió un gran cambio debido a la incorporación de Ferrocarril a Sangre (carros tirados por caballos), que circulaba por Irarrázaval, y que tenía estaciones en "Santiago" (Maestranza), "Capilla de Ñuñoa" (a 4 km), "Los Guindos" (Actual Plaza Egaña, a 6 km) y "Punta de Rieles" (Príncipe de Gales con Av. Ossa, a 9 km). Los carros de sangre existieron en Ñuñoa hasta que por su lentitud y otros problemas que traigan consigo fueron desechados en 1902 con el tranvía eléctrico.



Fuente: <http://nunoapatrimonial.cl/tranvias/>

Los terrenos pertenecientes a la Plaza Egaña fueron comprados en 1894 por la Sociedad del Ferrocarril Eléctrico de Ñuñoa de propiedad de la Empresa D&A Parrish de Londres y luego en 1899 por la compañía Chilean Electric Tramway and Light Company Ltda. Iniciando así el 2 de septiembre de 1902 el primer trayecto del tranvía eléctrico de la capital, manteniendo el recorrido del sistema antiguo.

Hacia fines del Siglo XIX es cuando se conforma formalmente la Plaza Ñuñoa y en 1891 se creó la Municipalidad de Ñuñoa. Esta comuna fue la tercera comuna más antigua de Santiago y comprendía todo el territorio de lo que es Las Condes, La Reina, Peñalolén, Vitacura y Macul. Fue durante el siglo XX que los poderes políticos- administrativos fueron subdividiéndose en distintas subdelegaciones.

El Nudo Plaza Egaña se configura en los años 60s, cuando es proyectado el anillo de la circunvalación Américo Vespucio, producto del primer Plan Regulador metropolitano de Santiago. Esto produjo una eficiente conectividad de las distintas comunas de Santiago, transformándose rápidamente en una avenida de alta movilidad.

Ya en 1970 y 1980 el sector de Plaza Egaña vuelve a tener su carácter residencial estableciéndose los Barrios Lynch, Blest Gana y Barrio Los Guindos, adquiriendo el carácter de lugar de encuentro y recreación con la incorporación de locales comerciales históricos, shoperías y el mítico ex gimnasio Manuel Plaza. Comenzando así grandes transformaciones urbanas y un crecimiento demográfico considerable.

a fines de los años 80 el sector presenta altos niveles de deterioro y abandono, a pesar de esto la zona sigue manteniendo su carácter de barrio. Por lo cual en los años 90s se impulsa proyectos de remodelación en el sector, impulsado por la creación de la estación Plaza Egaña y construcciones de viviendas en altura y centro comerciales, concentrándose con la construcción del Mall Plaza Egaña y viviendas en altura.

1800-1894: sector de Chacras

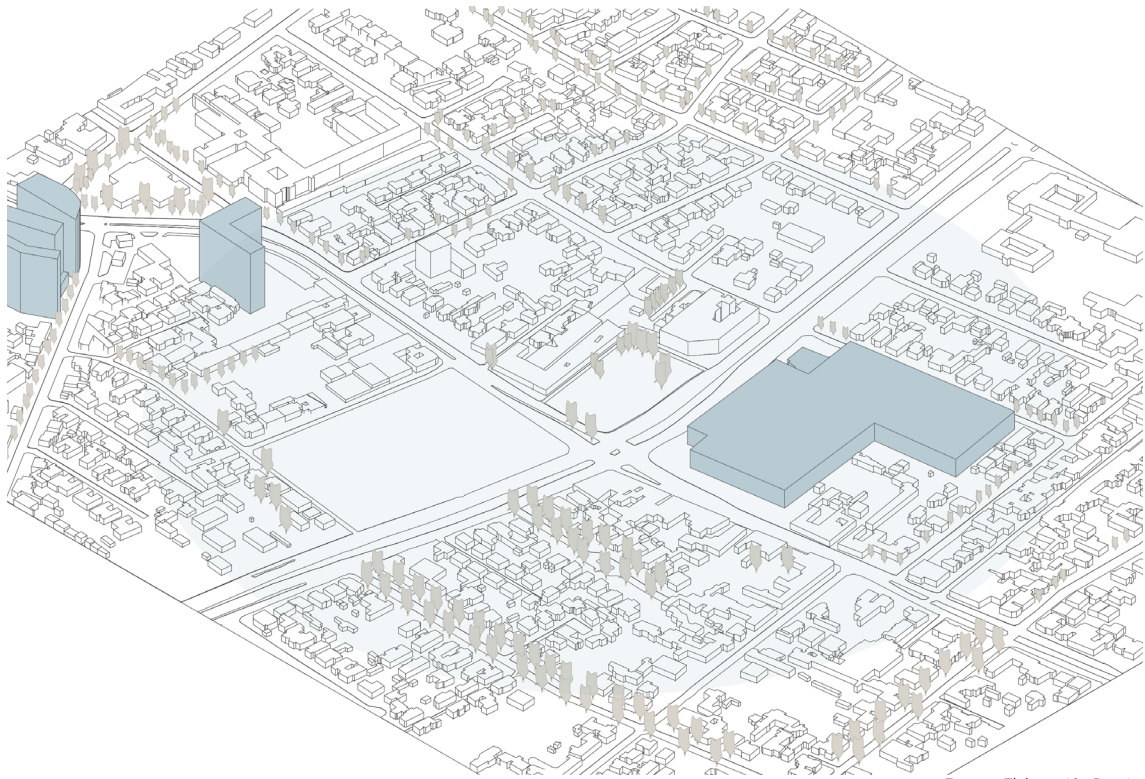
1899-1950: Carácter industrial poblaciones que se adaptan al FFCC

1980-1990: regresa el carácter residencial

1998-2000: Deterioro y remodelación

2013- actual: proceso de consolidación del subcentro

CONTEXTO URBANO.



Fuente: Elaboración Propia

Evidencia de Renovación Urbana y el cambios en la escala del barrio en los alrededores del Nodo Urbano de Plaza Egaña, y la construcción de la línea 4 del metro. Esto provoca que llegue nueva población al sector modificando su densidad y movilidad.



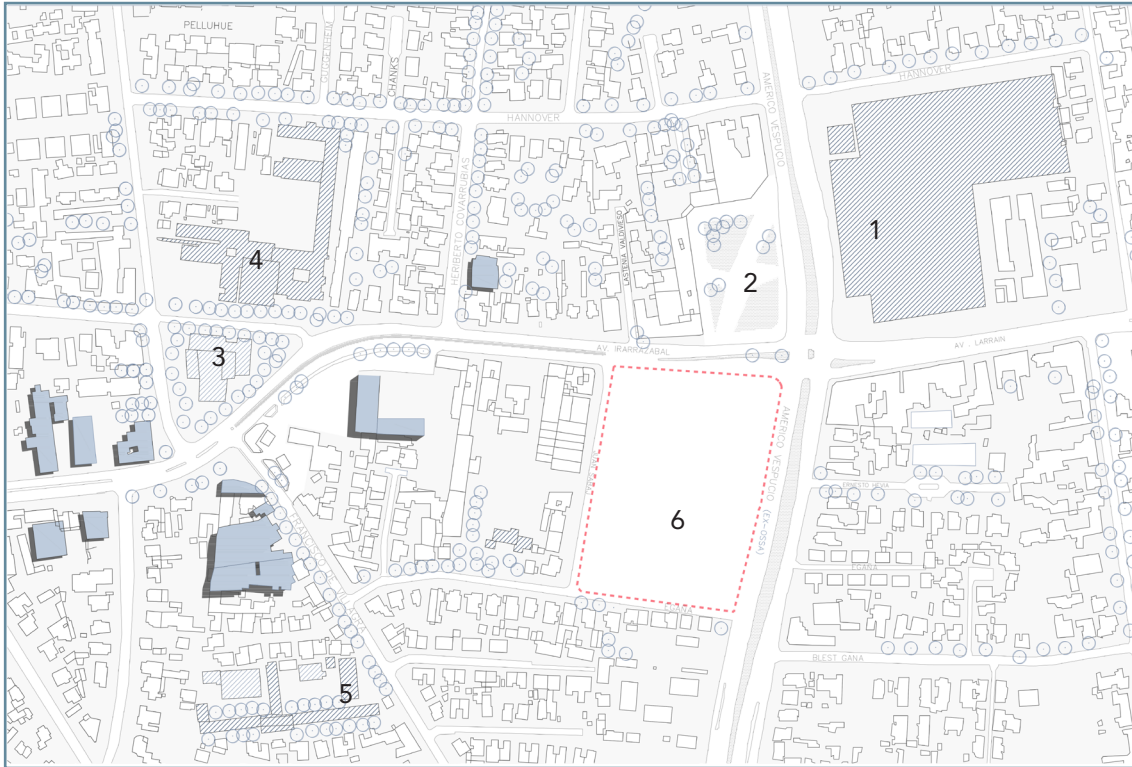
Fuente: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/torres-plaza-egana-sea-abre-participacion-ciudadana-mes/109232/>



<https://gpsproperty.cl/actualidad/venden-terreno-en-vespucio-a-metros-de-plaza-egana-en-us-55-millones->



Fuente: Elaboración Propia



Fuente: Elaboración Propia

- 1.- Mall Plaza Egaña
- 2.- Plaza Egaña
- 3.- Comisaría
- 4.- Recinto Educativo
- 5.- Recinto Educativo
- 6.- Terreno



Fuente: Elaboración Propia

Todavía se presencia de vivienda de baja-mediana altura en la Avenida Irarrázabal hacia el poniente.



Fuente: Elaboración Propia

Primeros indicios de construcciones en altura que comparte usos de comercio y servicios a nivel de suelo, en Avenida Irarrázabal.



Fuente: Elaboración Propia

Renovación del espacio públicos, ensanche de calles en Avenida Irarrázabal.



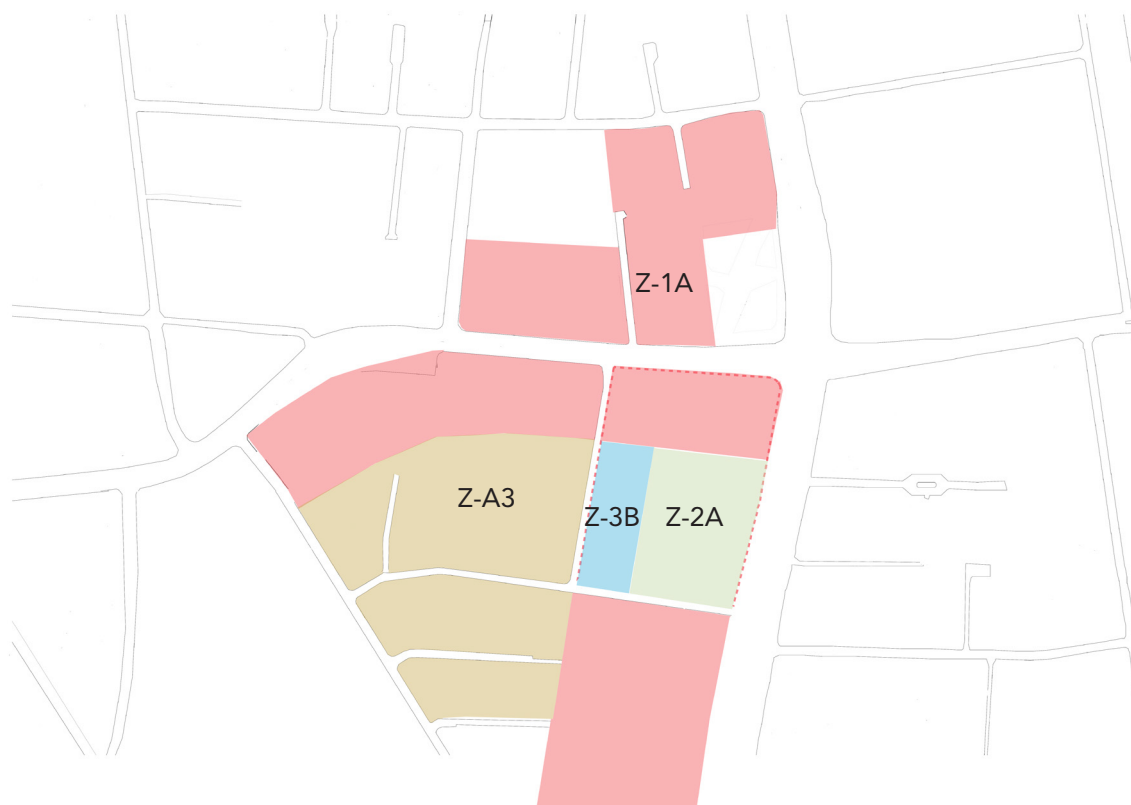
Fuente: Elaboración Propia

Edificios en altura y presencia de servicios, primeros indicios de el desarrollo de un subcentro urbano.

A partir de la elección del terreno se aplica un polígono de acción que involucra al terreno, Plaza Egaña y Mall Plaza Egaña, los cuales absorben la intersección de las Avenidas de Américo Vespucio e Irarrázabal.

MARCO LEGAL

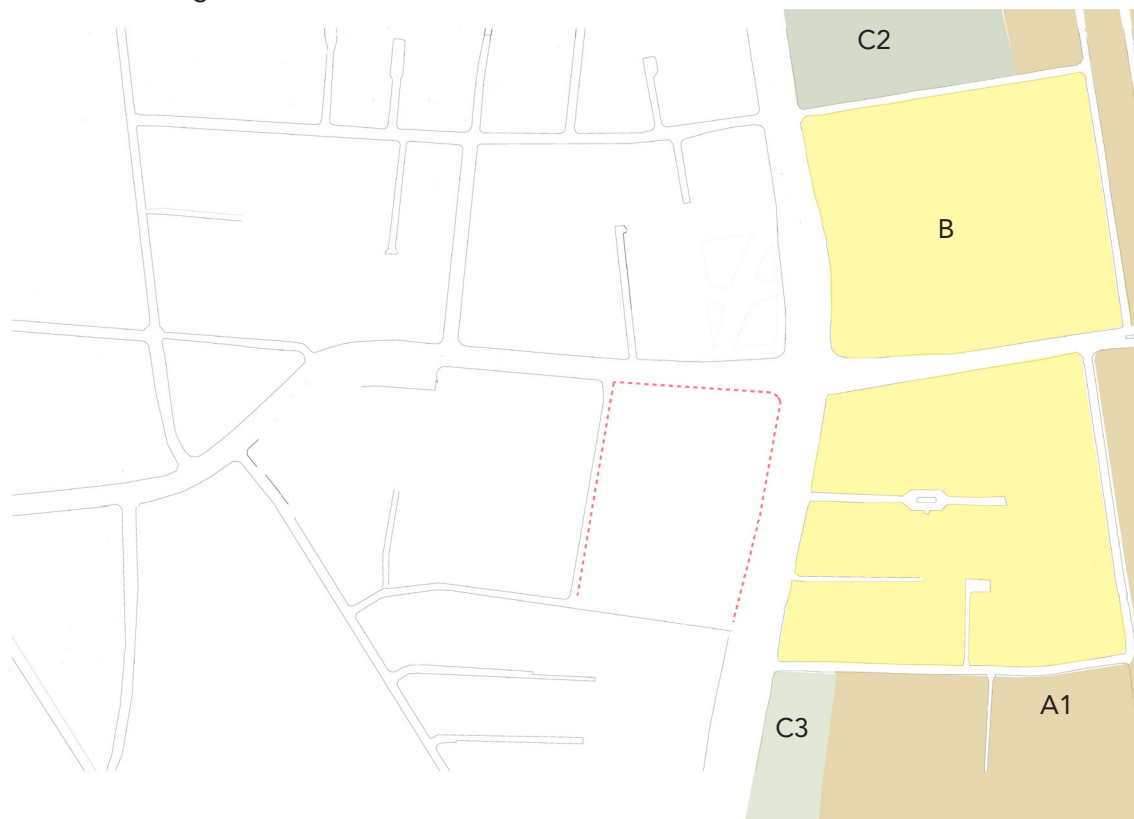
PRCÑ – Plan Regulador comuna Ñuñoa



Fuente: Elaboración Propia

- Zona Z – 1A Equipamiento y Residencial Complementario**
Superficie Predial Mínima: 500m²
Altura Máxima de edificación: 7-17,5m²
Agrupamiento Continuo: <17,5mt < Aislado
Coeficiente de ocupamiento: 0.8
- Zona Z – 2A Foco Comercial**
Superficie Predial Mínima: 500m²
Altura máxima de edificación: Libre según rasante (60°)
Agrupamiento: aislado (Equipamiento); Aislado y pareado (Residencial)
Coeficiente de Ocupación: 0,7
- Zona Z - A3 Equipamientos de escala comuna regional**
Superficie predial Mínima: 300 m² (Residencia); 500m² (equipamiento)
Altura máxima de edificación: Libre según rasante (60°)
Agrupamiento: Aislado equipamiento, pareada y aislado vivienda
Coeficiente de Ocupación: 0,6
- Zona Z – 3B Preferentemente residencial**
Superficie predial Mínima: 300 m²
Altura máxima de edificación: 14mt (5pisos si terreno < a 2000 m²)
20mt (7 pisos si terreno < a 2000 m²) en residencia
17,50 (5 pisos) en equipamiento
Agrupamiento: Aislado (equipamiento); aislado y pareado (Residencia)

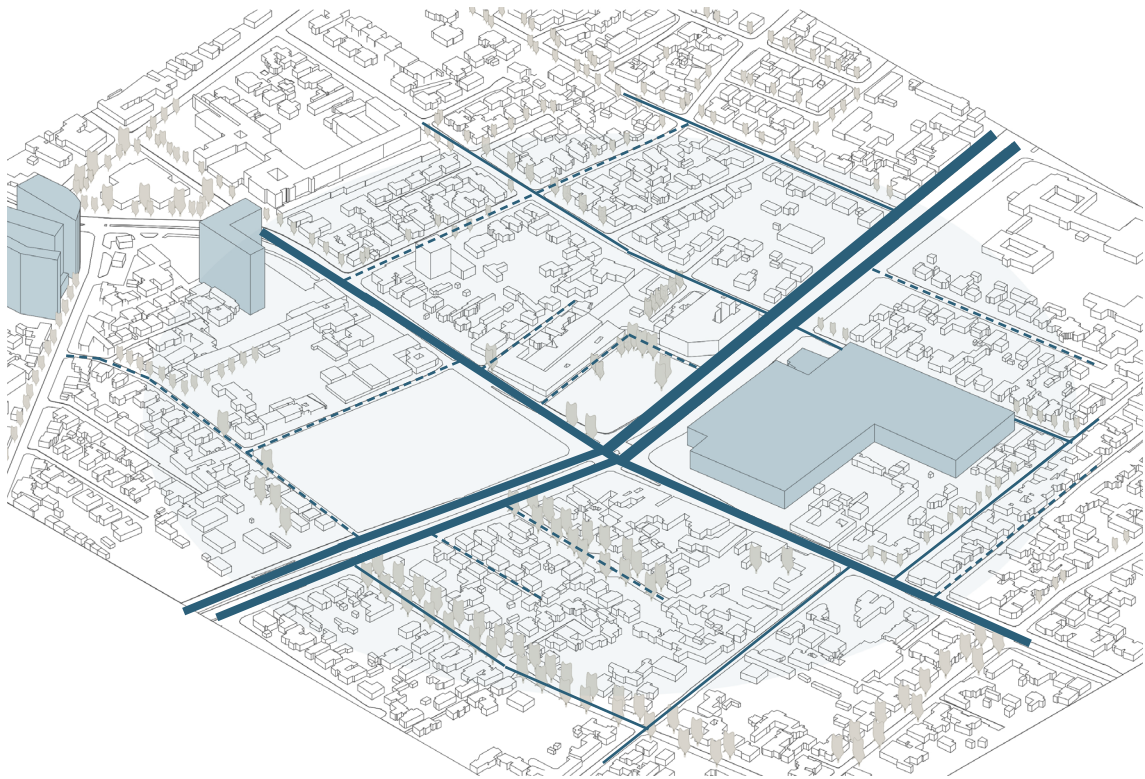
PRCR – Plan Regulador Comuna La Reina



Fuente: Elaboración Propia

- Zona A1 Residencial**
Superficie predial mínima: 500m²
Altura Máxima de edificación: 18mt (16 pisos)
Densidad Bruta Máxima: 400hab/ha
Coeficiente de ocupación: 0.4
- Zona B Equipamiento y residencial complementaria**
Superficie Predial Mínima: 2.500 m²
Altura Máxima de edificación: 56mt
Densidad Bruta Máxima: 1.200hab/ha
Coeficiente de ocupación: 0.8
- Zona C2 Equipamiento y residencial**
Superficie Predial Mínima: 500 m² (Residencial); 1000 m² (Equipamiento)
Altura Máxima de edificación: 30 mt
Densidad Bruta Máxima: 1.000hab/há
Coeficiente de ocupación: 0.3 residencia; 0,4 equipamiento
- Zona C3 Equipamiento y residencia**
Superficie Predial Mínima: 300 m² (Residencial); 700 m² (Equipamiento)
Altura Máxima de edificación: 30 mt
Densidad Bruta Máxima: 1.400hab/há
Coeficiente de ocupación: 0.35 residencia; 0,5 equipamiento

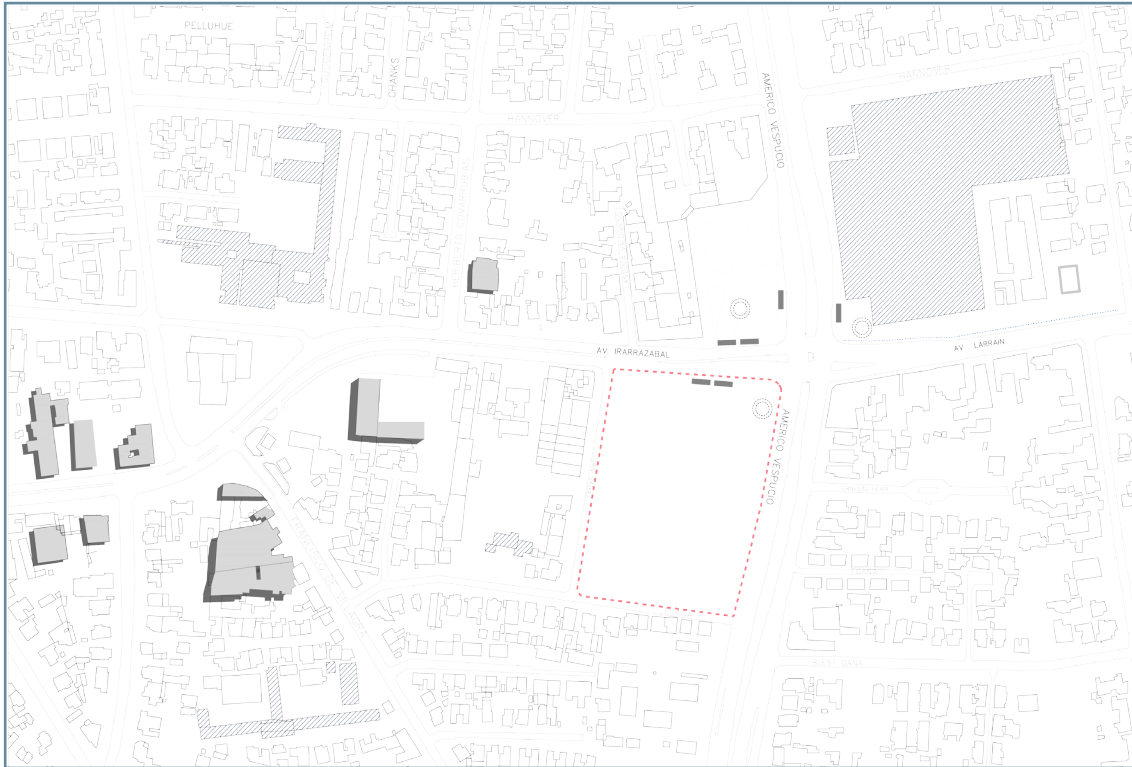
ESTRUCTURA VIAL



- Calles Principales - Vía Expresa
- Calles Secundarias - Vía Troncal
- - - Calles Terciarias

El Nodo de Plaza Egaña se encuentra en el sector oriente de la ciudad de Santiago en la intersección de las Avenidas Américo Vespucio y Av. Irarrázaval -Larraín, dos ejes viales protagónicos y estructurales dentro de la ciudad, que la unen en dirección norte-sur, conecta el pericentro de la ciudad; y dirección oriente-poniente que conecta la comuna de la reina y el sector con el centro de la ciudad. Estos ejes le entregan continuidad y accesibilidad con otros puntos de la ciudad apoyado por el sistema de transporte público.

ACCESOS Y RED DE TRANSPORTE



Fuente: Elaboración Propia

Recorridos del Transantiago:

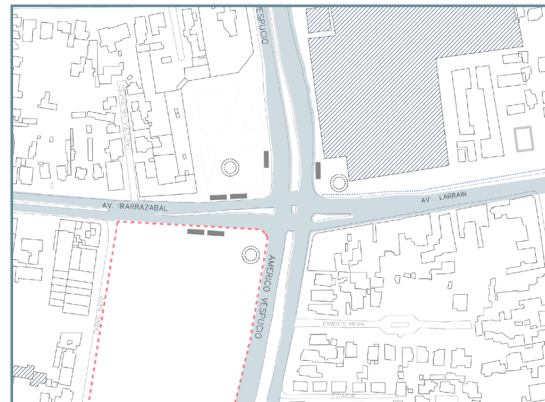
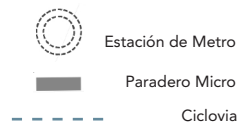
Troncales:

- 216 - Desde la Pintana hasta Las Condes
- 112 - Desde Puente Alto hasta Huechuraba
- 422 - Desde La Reina Alta hasta Cerro Navia
- 505 - Peñalolen hasta Cerro Navia

Alimentadores:

- D03 - Recorrido que conecta Peñalolen, La Reina, Ñuñoa, Santiago

Los distintos recorridos de Transantiago demuestran que el Nodo de Plaza Egaña es un punto de intercambio



Fuente: Elaboración Propia

El sector y terreno elegido tiene 2 sistemas de transporte que, actuando en el lugar, el primero es a nivel de subsuelo lo compone el metro establecida por la existente línea 4 del metro y la pronta inauguración de la línea 4. Por otro lado, a nivel de calle se presentan vías de transporte estructurada por recorridos del Transantiago tanto troncales como alimentadores.

Por último y con menos presencia se encuentra la bicicleta como medio de transporte, la cual cuenta con una ciclovía cortada producto del límite comunal, esta se encuentra en la comuna de La Reina, específicamente en la Av. Larraín.

La unión de estos tres medios de transportes y los vehículos que circulan en el nodo de Plaza Egaña, crean una congestión vehicular a toda hora del día.

ÁREAS VERDES Y VEGETACIÓN.



Fuente: Elaboración Propia

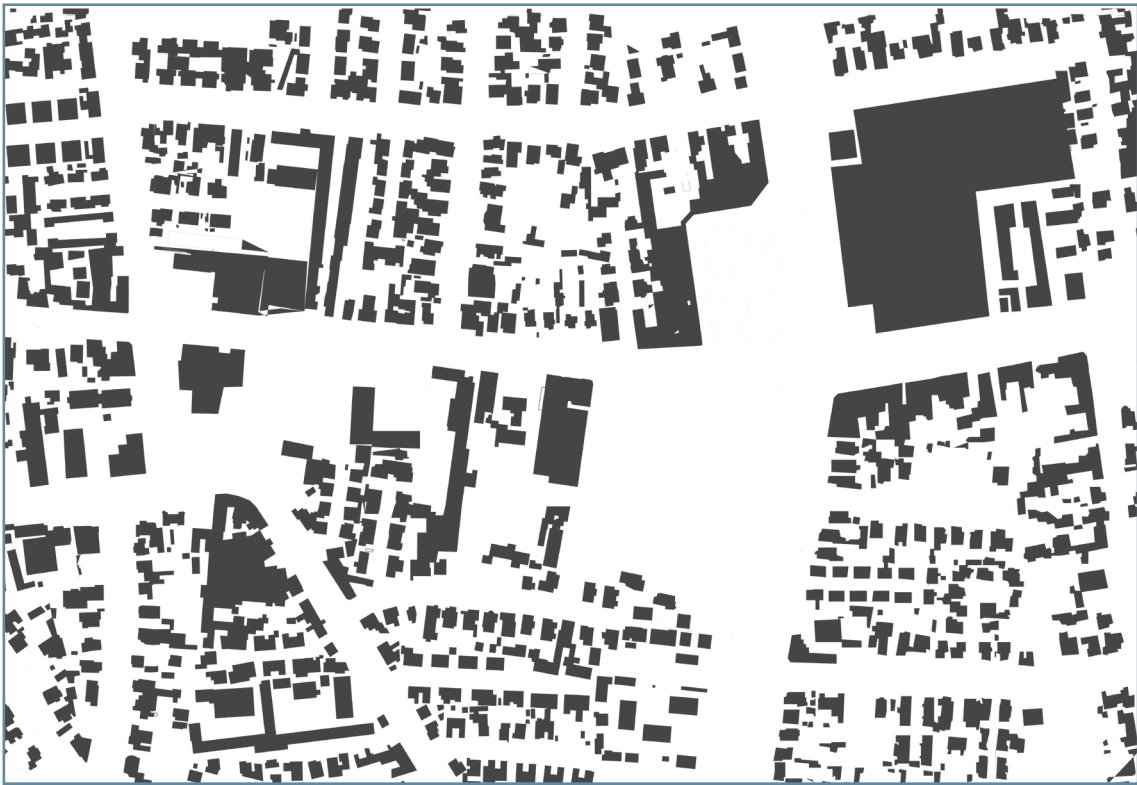
Comuna	Áreas verdes (m ²)	m ² /habitante
Vitacura	1.481.900	18,3
Providencia	1.740.800	13,8
Santiago	2.053.496	11,7
La Reina	1.116.600	11,5
La Barnechea	964.684	9,6
Las Condes	2.586.500	9,2
Cerrillos	529.119	7,7
Nuñoa	891.166	5,9
Est. Central	539.564	4,6
Macul	446.917	4,4
Huechuraba	357.659	4,3
Peñalolén	861.457	3,6
Quilicura	626.520	3,3
La Pintana	656.776	3,3
Mapocho	2.343.004	3,2

Fuente: <https://www.nuevamujer.com/lifestyle/2010/05/04/areas-verdes-en-el-gran-santiago-estadisticas.html>

En el sector existe solo un área verde consolidada, la cual corresponde a la Plaza Egaña. Actualmente esta zona se encuentra en construcción por la construcción de la nueva línea 3 del metro, pero se entiende que mantendrá su carácter de área verde establecida por el Plan Regulador de la Comuna.

En las zonas circundantes de la Plaza Egaña, existe una abundante vegetación arbórea en las calles con carácter residencial.

LLENOS Y VACIOS



Fuente: Elaboración Propia



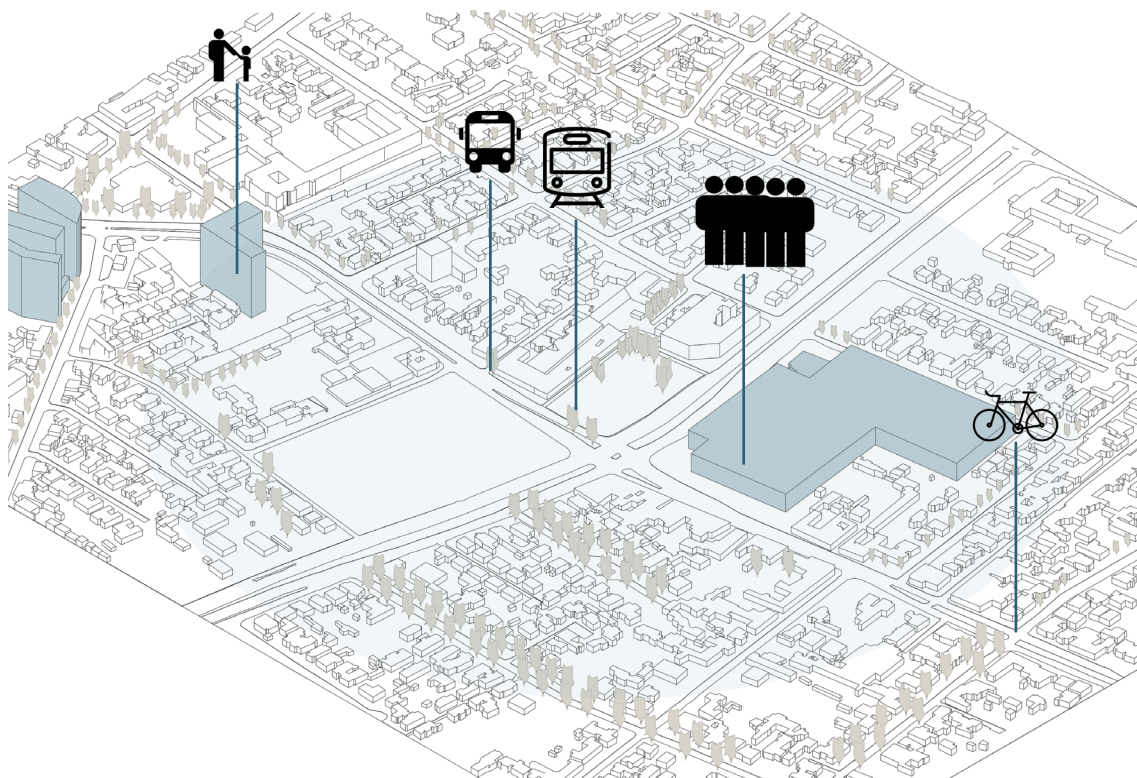
Fuente: Elaboración Propia

El sector presenta en los alrededores un conjunto de llenos homogéneos que corresponden en su mayoría a viviendas unifamiliares, estableciendo manzanas en donde los vacíos se ubican en el interior de los predios correspondiendo a jardines y patios en construcción. Por lo que el entorno en general presenta una densidad reducida, a pesar de que existan en ciertos puntos edificios en altura.

Por otra parte, se evidencia que en la intersección de las calles Av. Larraín e Irarrázaval hay una notable diferencia entre los llenos y vacíos. Establecido por la construcción del Mall Plaza Egaña aumentando significativamente el grano del lugar, compitiendo con el vacío perteneciente a la Plaza Egaña y al terreno a intervenir.

Las nuevas edificaciones en altura y la presencia del Mall Plaza Egaña comienzan a ocasionar la pérdida de la escala de barrio del sector.

PERFIL DEL USUARIO.



Fuente: Elaboración Propia



Fuente: <https://www.booking.com/hotel/cl/habitacion-en-departamento-en-nunoa.es.html>

El sector ha definido históricamente como un área mayoritariamente residencial, donde predomina la vivienda de 1 o 2 pisos con antiguos residentes de la comuna. Y a la vez debido al proceso de renovación urbana presente en el sector se han ido integrando nuevos residentes y núcleos familiares con la llegada de la vivienda en altura promovida por las inmobiliarias.

Actualmente en sector funciona como un lugar de paso entre las comunas o entre el centro y periferia de Santiago, debido a la tipología de vías y medios de transporte que predominan en el lugar.

Además, a esto se le suma la población flotante que trae el Mall Plaza Egaña, el cual en su estudio de impacto pronosticaba 33.000 visitas diarias.

PLAZA EGAÑA.

Como se mencionó anteriormente la Plaza Egaña tuvo un carácter importante dentro de la movilidad de Santiago cuando en ella existió la estación para los carros de sangre que transitaban por Plaza Egaña.

Dentro de lo que se puede observar a simple vista, la plaza fue perdiendo su imagen en el sector debido al deterioro del entorno además su ubicación y tamaño con respecto al Mall Plaza Egaña la relega a segundo plano ya que no logra contener o transformarse en una antesala para el gran tamaño de mall.

Algunas de las características que podemos mencionar son:

-Es una estación al aire libre: sector de intercambio, (metro, transantiago, bicicleta).

-Es un punto de encuentro del sector.

-Se caracteriza por mantener flujos peatonales constantes, en vez de ser un lugar de permeancia.

-Prima el espacio destinado al tránsito de personas.

-Vacío dentro de la trama urbana.

-Mantiene las areas verdes sectorizado al interior, liberando las circulaciones.

Para poder entender el carácter que debería tener la Plaza Egaña debemos saber que esta se configuro como una Plaza Estación para luego convertirse en una Plaza cívica del lugar, para tener como objetivo ser un centro de reunión y encuentro de las comunidades.

Características de las Plazas Cívicas:

- Imagen e Identidad: ligada a edificios cívicos como bibliotecas o catedrales
- Comodidades: que en ella se encuentren servicios, comercio, bancos y que por otro lado presten espacios para actividades y sea caminable.
- Diseño flexible: la configuración de la plaza logre temporalidades de uso (horas-días).
- Estrategias de Temporada: la existencia de programas no permanentes (cafés, ferias, exposiciones).
- Accesos: como requisito que sea accesible para las personas y que se generen relaciones entre el interior y exterior de esta.

CONCLUSIONES

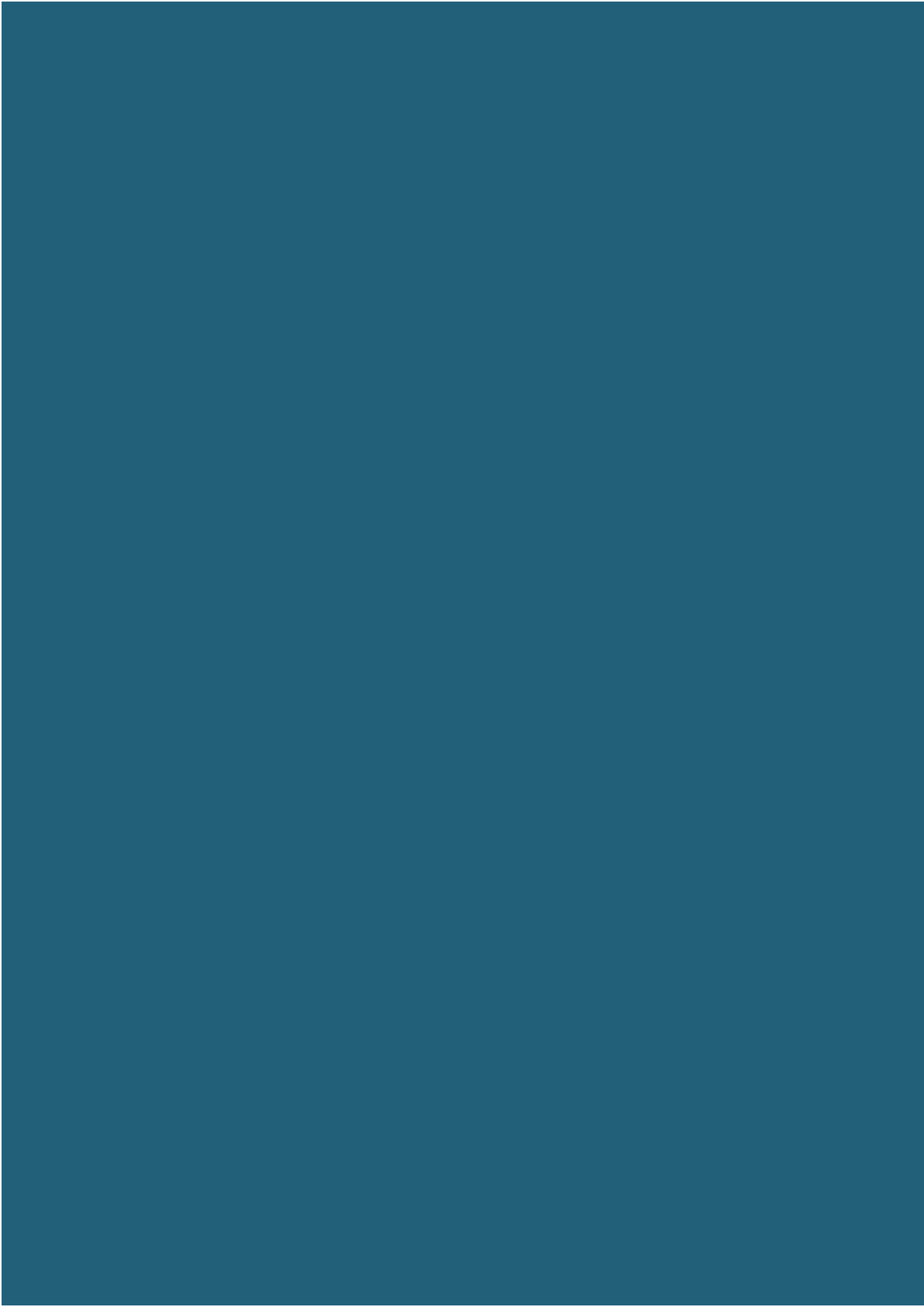
Originalmente la ciudad de Santiago se establecía como un único centro jerárquico, el cual ha ido perdiendo protagonismo debido al explosivo crecimiento de la ciudad, dando paso a periferias mononucleares de carácter habitacional. Esta situación ha originado que estos nuevos núcleos urbanos se transformen en centros multifuncionales para abastecer las necesidades de la población.

Las necesidades actuales del sector deben estar centradas en potenciar el desarrollo de aspectos tales como comerciales, culturales y vivienda, las cuales mejorarían la calidad de vida del nodo de Plaza Egaña y de la población flotante del lugar.

Actualmente el Plan de Renovación Urbana implementado por el MINVU no involucra al subcentro de Plaza Egaña como una Zona de Renovación Urbana, a pesar de esto el sector ha sido un foco importante de cambios y renovaciones impulsadas principalmente por el sector privado (Inmobiliarias) y la construcción del Mall Plaza Egaña el año 2014. Estableciéndose como un subcentro no planificado.

El sector de Plaza Egaña se encuentra con una problemática a nivel urbano afectando a todos los habitantes del lugar, un problema es el de las vías, ya que por el lugar analizado hay mucho flujo vehicular y peatonal lo que ocasiona ciertas dificultades de movilidad, uso de vías, congestión, aumento de la densidad de la población, aumento de la contaminación ambiental y acústica, pérdida de la identidad del sector y cambios en la escala del lugar. La diferencia entre la escala vecinal y la intercomunal del sector provoca un deterioro significativo en su infraestructura y espacios públicos, siendo estos casi nulos, lo cual repercute en una integración urbana poco adecuada para el desarrollo social, cultural y económico de la población. Para el desarrollo del sector se debe considerar el crecimiento de la población habitante y ofrecerles más y mejores opciones de distracción y consolidar el sector como un sector social, cultural y habitacional, y no solamente comercial.

Por lo cual se plantea una propuesta de renovación e integración urbana, en la cual se propone un EDIFICIO MULTI-FORMATO EN UN SUBCENTRO EN PROCESO DE CONSOLIDACION.



PROYECTO

Presentación del Proyecto.

Objetivos del Proyecto.

Criterios de Diseño.

Programa y relaciones
funcionales.

Criterio Estructural y
constructiva.

Criterio de Sustentabilidad.

Modelo de Gestion.

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

El subcentro de Plaza Egaña se presenta como un importante punto de referencia dentro de la ciudad, este se constituye como un punto de encuentro para la población, y pocas veces para permanecer.

El presente proyecto de título pretende generar un lugar de permanencia, buscando rescatar el sentido de plaza cívica que tuvo en el pasado la Plaza Egaña. Establecer un programa que la limite y que la soporte a través de una infraestructura, la cual se encuentre inserta en una trama que relacione al proyecto con el contexto, creando una propuesta de renovación e integración urbana.

El desafío principal del proyecto fue acoplarse a las diferencias de escala presentes en el contexto (viviendas unifamiliares, vivienda en altura y un gran centro de comercio), a través de la creación de patrones de continuidad, el rescate de calles e impulsar los espacios públicos a través de actividades de uso comercial y cultural, para así generar un vínculo con el lugar acorde a las nuevas necesidades del sector.

Uno de los aspectos importantes a rescatar del lugar es la historia y la "imagen" que hoy en día existe de la Plaza Egaña, se busca rescatar el carácter de plaza cívica y volver a darle al sector espacios públicos de importancia e identidad.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Consolidar el subcentro de Plaza Egaña a través de la vinculación de nuevas actividades programáticas y la creación de nuevos espacios públicos en el lugar, promoviendo un desarrollo y transformación del sector.

-Reclamar las relaciones humanas como principal propósito del proyecto.

-Diseñar lugares que promuevan la vida colectiva: respuesta directa a el agotamiento de los espacios públicos.

-Establecer relaciones entre los espacios públicos, los bloques destinados a equipamiento público y la particularidad de un edificio de vivienda con escala de carácter doméstica y privada.

PROPUESTA CONCEPTUAL Y CRITERIOS DE DISEÑO.

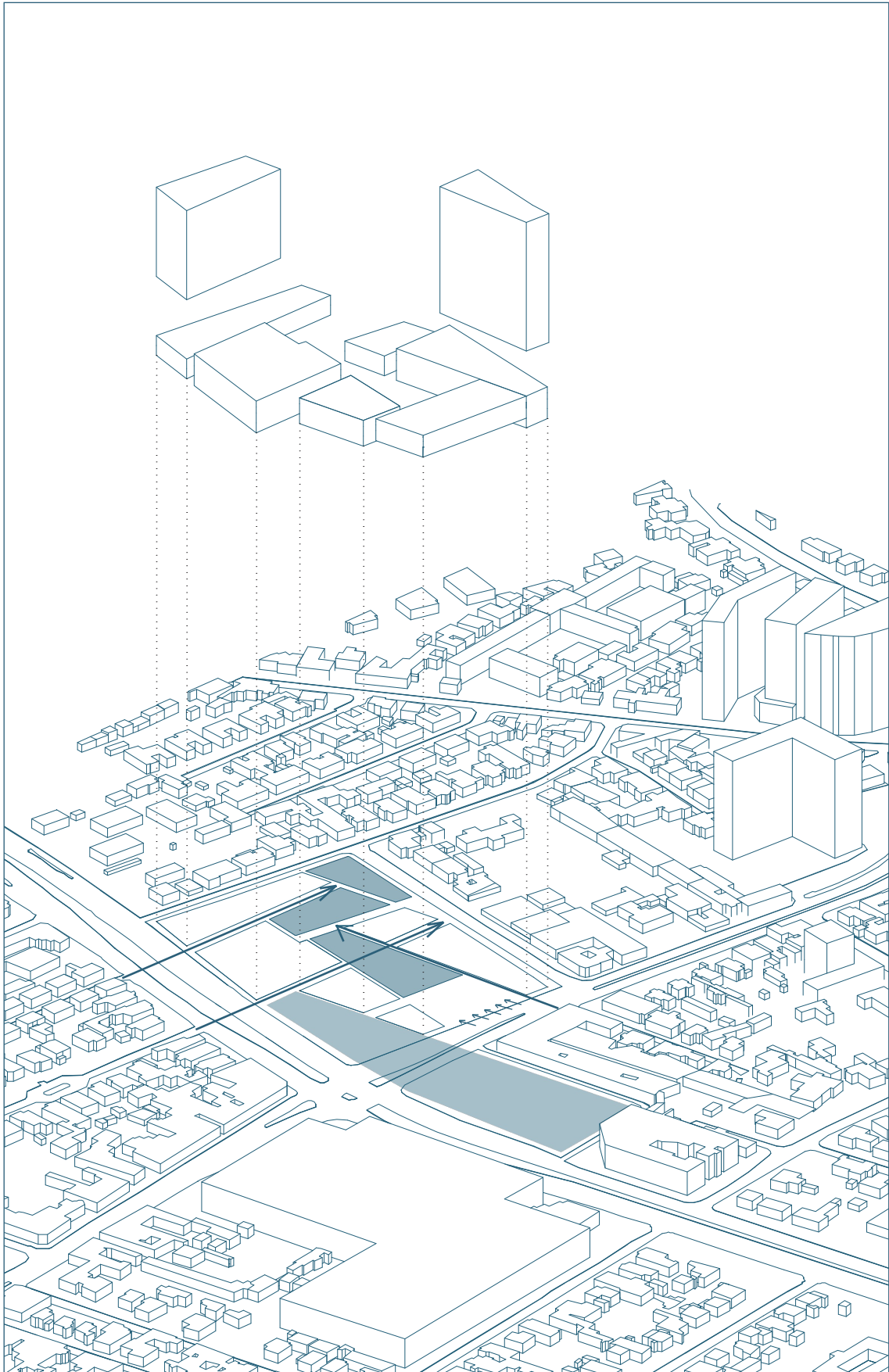
Los siguientes criterios de diseño se realizan bajo la premisa de que el proyecto debe ser un intermediario entre las escalas del sector: escala barrial con viviendas unifamiliares y escala intercomunal con la aparición de grandes construcciones (Mall y edificios en altura). Además, la configuración de los volúmenes y el traspaso de los espacios públicos se opone a la configuración de lo que es un mall en que no existe espacios públicos y que toda actividad se realiza al interior del edificio.

- Proyección de las líneas del contexto: Considerando el emplazamiento y su contexto se busca desarrollar un proyecto que, mediante un sistema de plazas y calles peatonales, logre conectar visual y espacialmente las grandes Av. (Vespucio-Irarrázaval) con el gran espacio público configurado al interior de la manzana.

- Extensión de la Plaza Egaña en el proyecto: como una forma de otorgarle a la intersección una mayor relevancia se proyecta la Plaza Egaña hacia el interior del proyecto, para así poder entregar una antesala al proyecto y darle mayor importancia a la salida del metro de la que existe hoy.

- Traspaso de espacios públicos: siguiendo la misma idea de los puntos anteriores se configura una sucesión de espacios públicos configuradas como plaza de acceso, plaza central y plaza de remate, cada una de ellas con un carácter propio.

- Contener el espacio para configurar la intersección: Desde el punto de vista volumétrico el proyecto responde a las alturas impuestas por el contexto, (viviendas unifamiliares, Mall y edificios de vivienda), además para esto se proponen dos torres de edificios posicionados para este objetivo.



PROGRAMAS Y RELACIONES FUNCIONALES.

El proyecto se estructura de la base de que el nodo Plaza Egaña es un subcentro en proceso de consolidación y que la mejor respuesta para este suceso es la proyección de un edificio multiformatos para abastecer las necesidades actuales del sector, población y de las exigencias que puedan existir en algún futuro.

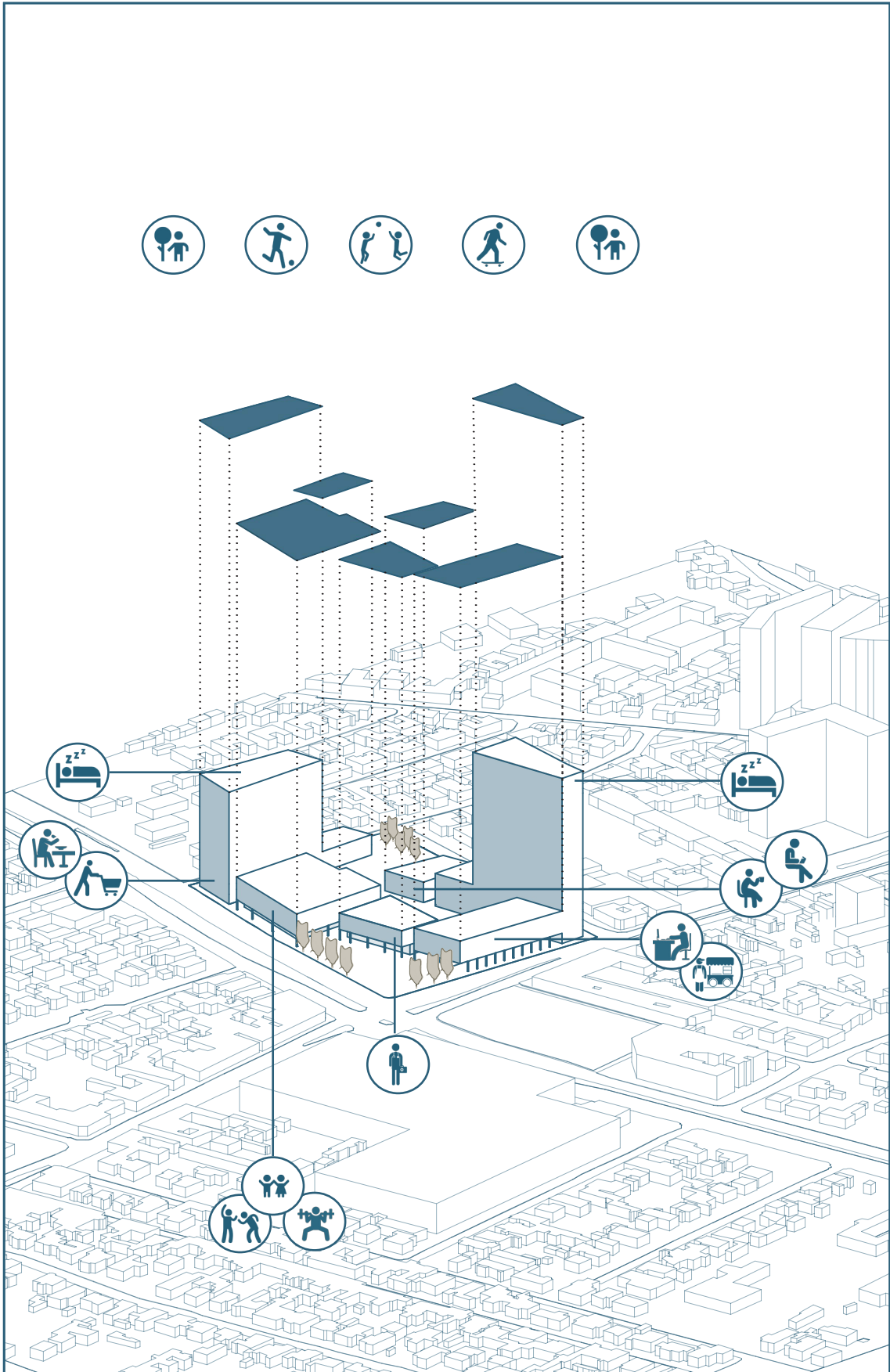
El programa se ordena en 5 distintos bloques de edificios con el objetivo de configurar un conjunto armónico para la escala intercomunal y barrial del sector. Por lo que los bloques que se encuentran junto a la intersección y a la salida del metro corresponden a servicios, equipamiento y oficinas. Así mientras los bloques se ubican hacia el interior de la manzana adquieren un carácter comunitario y cultural con la intención de generar espacios de encuentro entre los habitantes del lugar.

Dentro de cada edificio los diferentes programas deben ordenarse verticalmente generando relaciones espaciales y funcionales, además de proporcionar independencia y niveles de privacidad para cada actividad.

Los espacios públicos que configuran el proyecto también adquieren diferentes características que responden a donde se encuentran ubicados y su relación con las Av. Larraín-Américo Vespucio.

Cada edificio está destinado a una serie de programas que tienen cohesión entre sí, y por otro lado el primer nivel relacionado con el espacio público se caracteriza por contener los programas de carácter público (plazas, servicios, comercio, supermercado, cafetería, ferias).

A pesar de que cada bloque de edificio tiene su programa predominante, siendo de independientes uno de otro. Estos, si buscan generar un conjunto armónico que puedan relacionarse entre si. Además se proyecta una serie de cubiertas habitables para aprovechar el de los espacios públicos generando terrazas verdes y equipamientos deportivo.

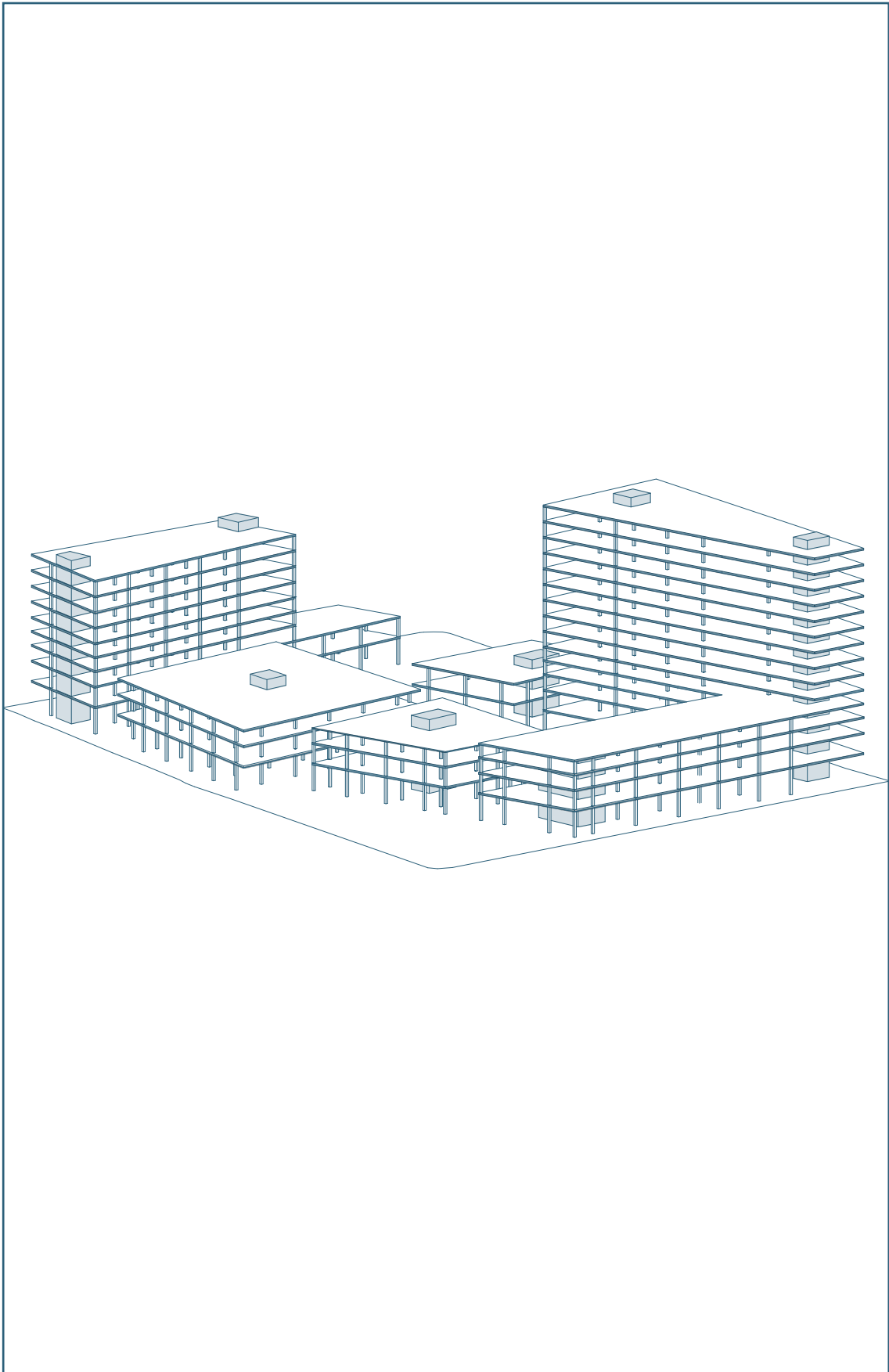


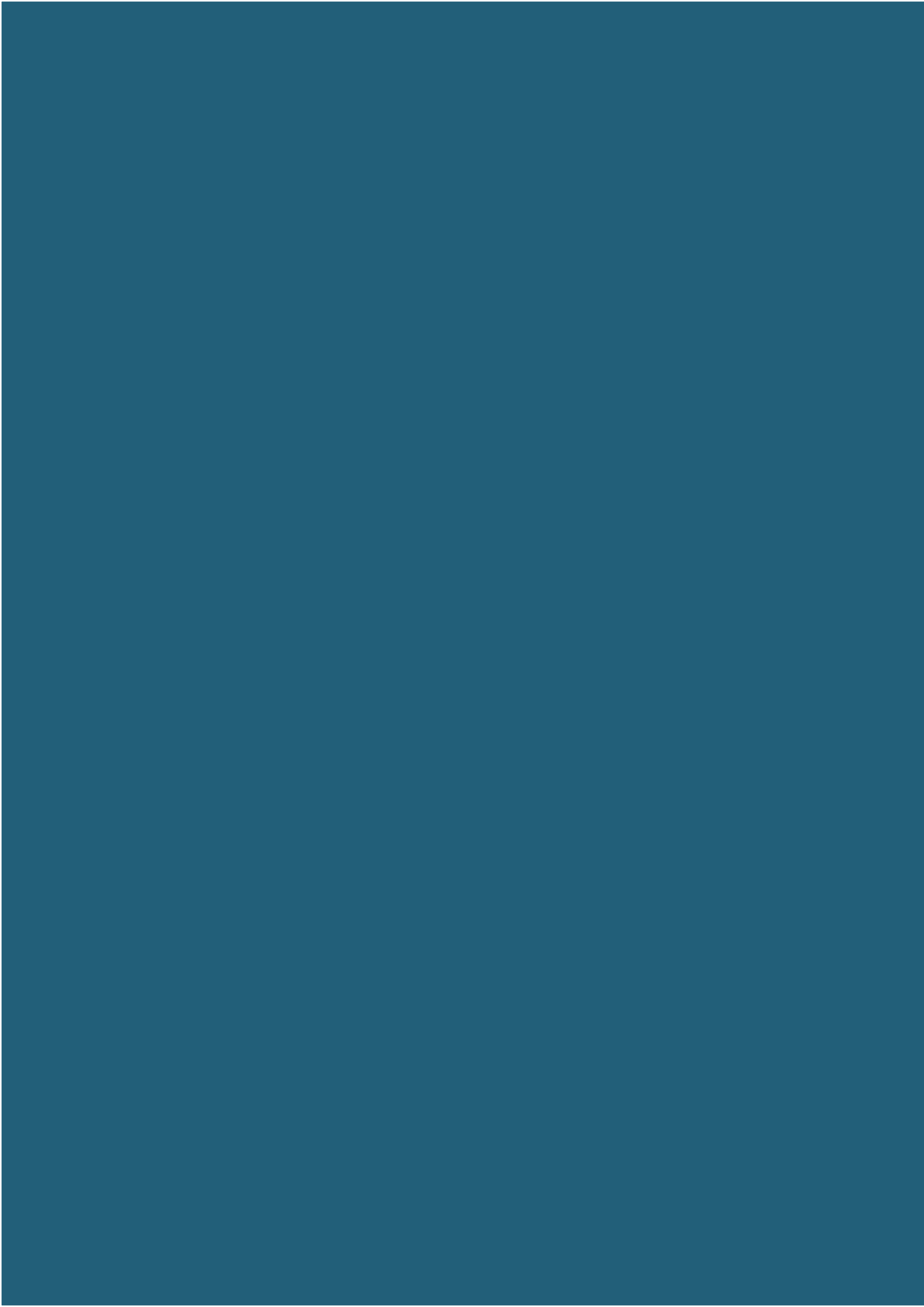
PROPUESTA ESTRUCTURAL.

El proyecto se estructura en base a pilares y núcleos rígidos que corresponden a las conexiones verticales del proyecto, estos se encuentran ubicados en el centro de los edificios de menor altura, y en el caso de los edificios de vivienda en sus costados para poder generar el mayor equilibrio en la distribución de fuerzas.

Los pilares se encuentran una distancia de 10 m., para poder hacer trabajar el material en su mejor expresión (hormigón armado).

Como estructura secundaria se diseña una celosía para la fachada de los edificios, la cual responde a las vistas y asoleamiento del lugar, es decir esta fachada no es rígida otorgándole a la imagen del proyecto una mayor flexibilidad.



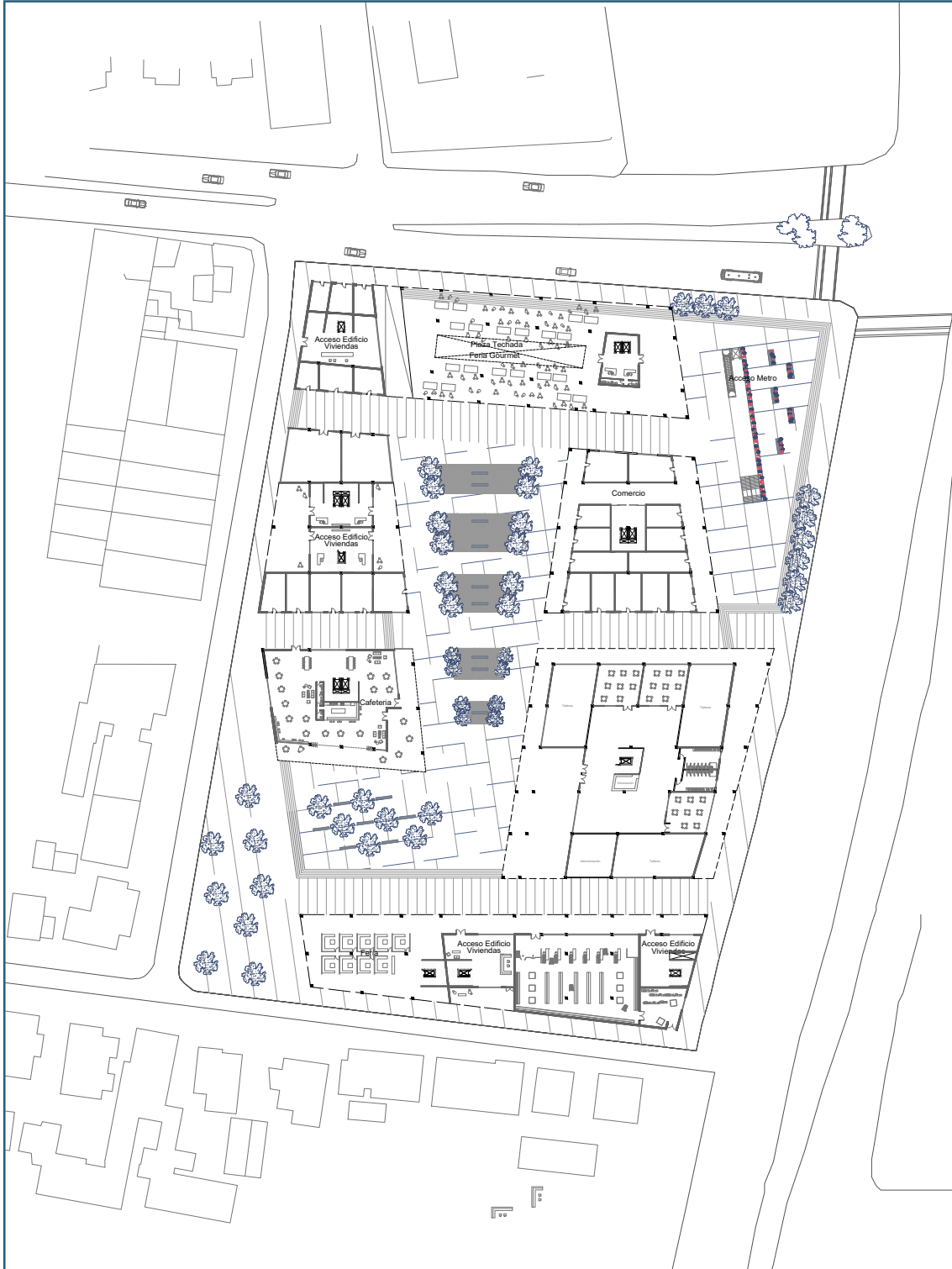


PROPUESTA FORMAL

1 Planta

2 Planta

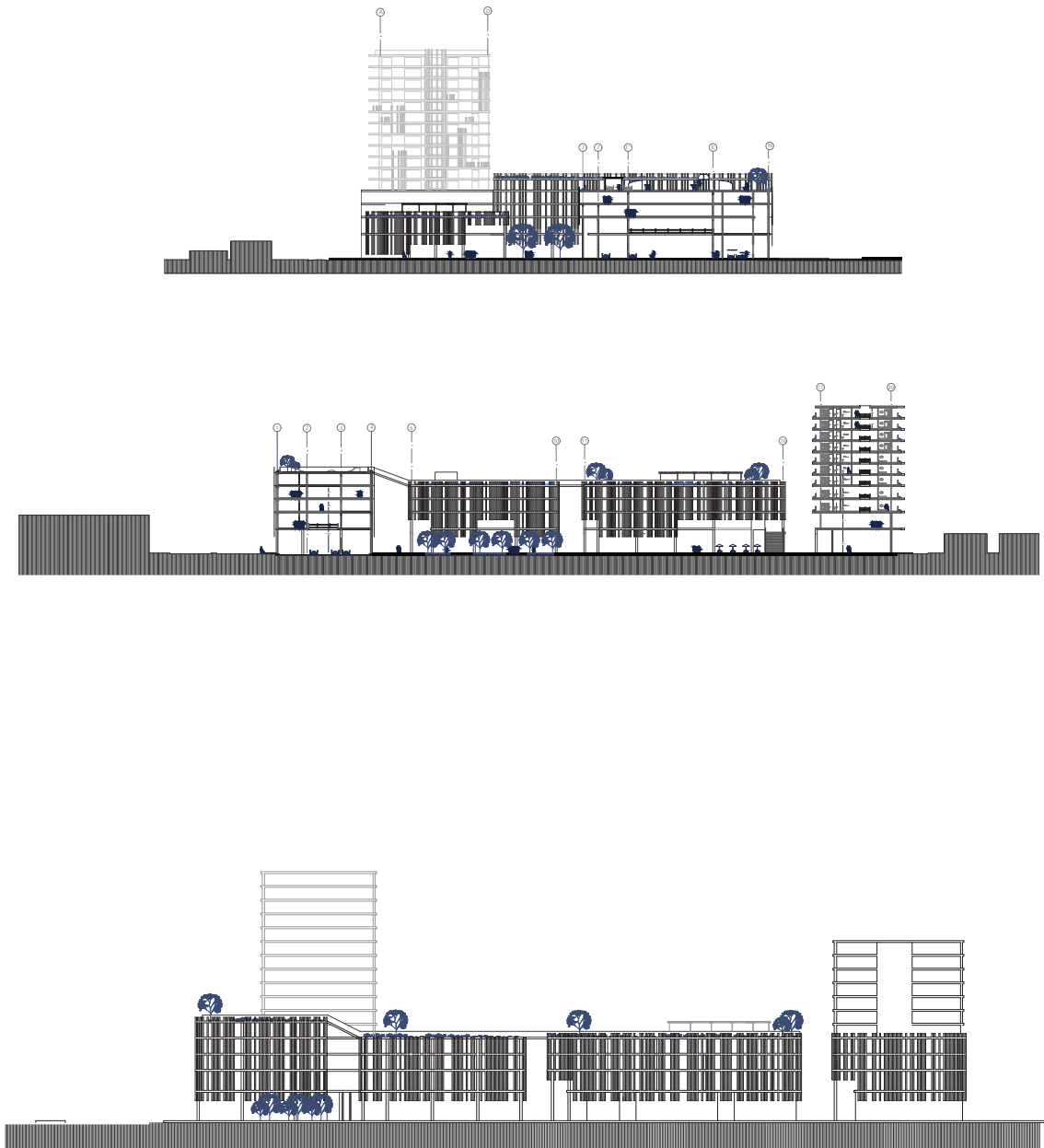
Cortes - Elevación



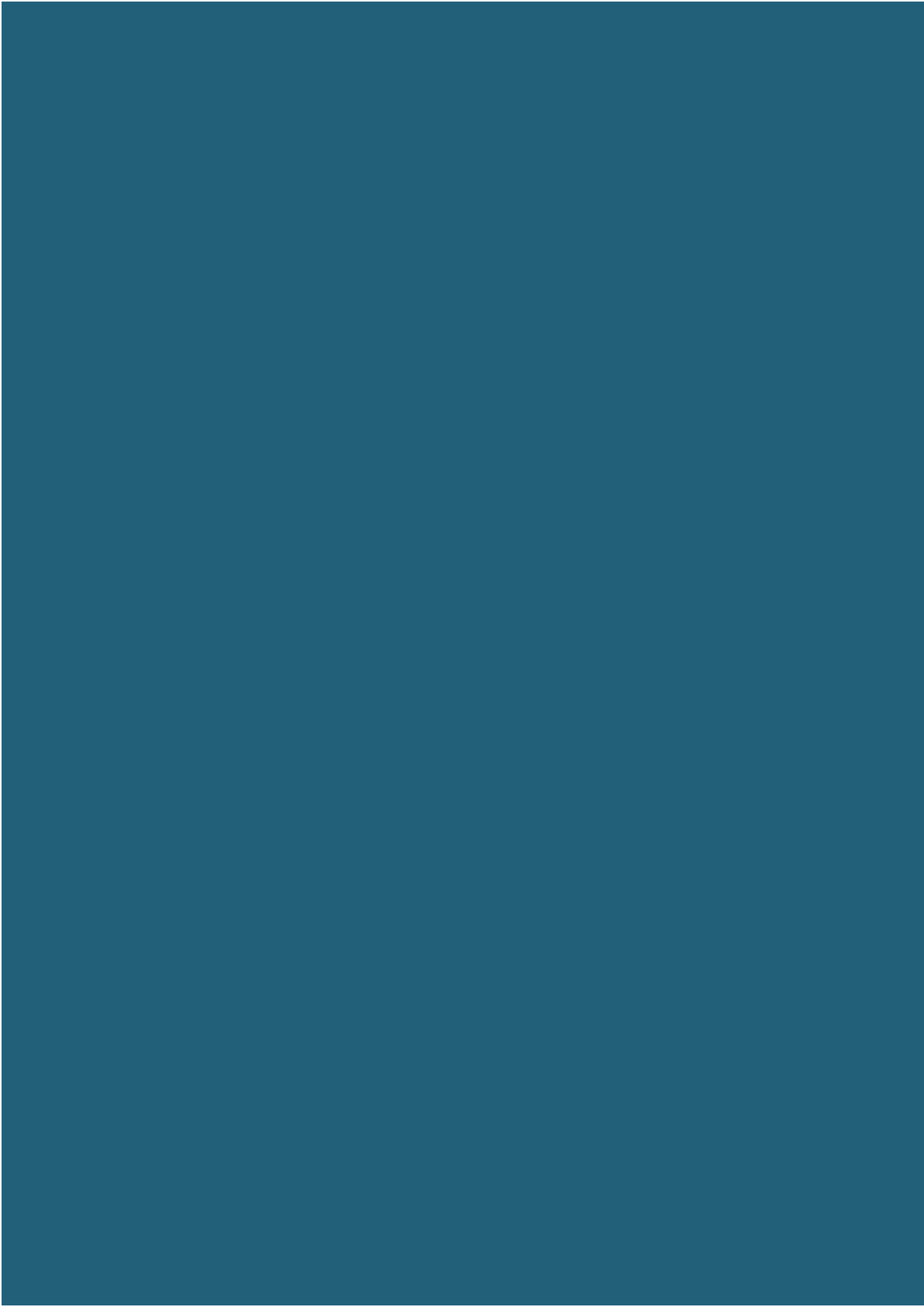
Nivel 2



Nivel 2



Cabe mencionar que los planos presentados podrian ser modicados al finalizar el proceso de titulo

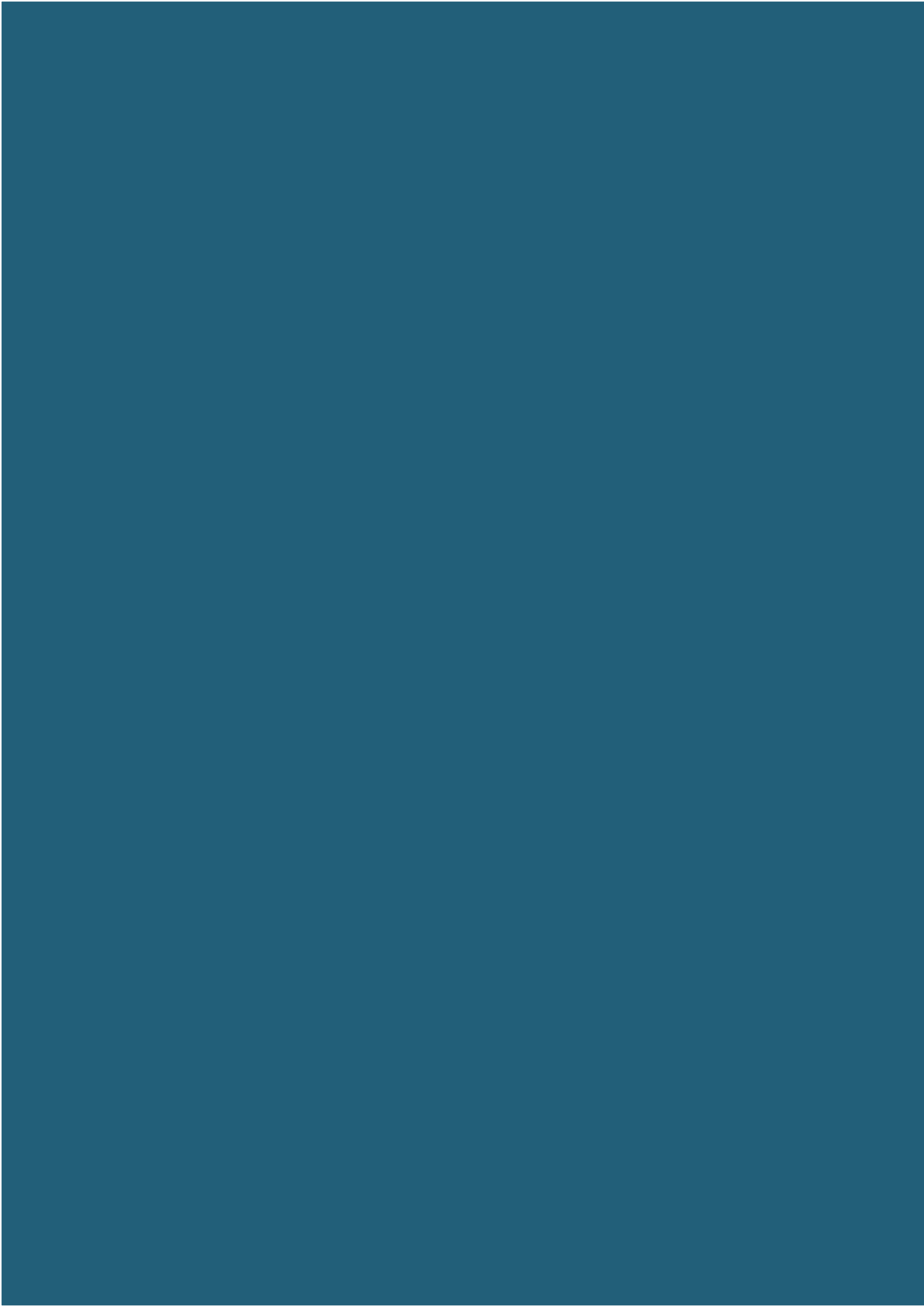


CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

El proceso de título comenzó con la base de querer trabajar con la temática de Edificio Multiformatos y así proponer un proyecto que aportara una valorización de un lugar en particular de la ciudad de Santiago, pero por lo mismo no fue sencillo abordar una temática que busca entre una respuesta urbana y arquitectónica que quiere resolver las necesidades de la ciudad y sus nuevas interacciones sociales.

En un principio se comenzó trabajando con el concepto de Edificio Multiformatos, y cuáles son las condiciones que deberían existir en algún lugar determinado para que su proyección sea la adecuada. Es por esto que se relacionaron los conceptos de Renovación Urbana, Nodo urbano y Subcentro Urbano, ya que desde una perspectiva personal se entiende que estos son los conceptos básicos para entender las nuevas dinámicas de la ciudad. Cabe destacar que cada proyecto de Edificio multiformatos tendrá su propia identidad dependiendo de los factores que influyen en un sector y lugar determinado (historia, escala, contexto urbano entre otros) siendo la población y los futuros usuarios del proyecto los más determinantes al momento de presentar una propuesta arquitectónica y programática.



CIERRE

Referencias

Textos

Paginas Consultadas

REFERENCIAS

- Inzulza, Jorge, & Galleguillos, Ximena. (2014). Latino gentrificación y polarización: transformaciones socio-espaciales en barrios peri-centrales y periféricos de Santiago, Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, (58), 135-159.
- José María Juaristi & Itziar Aguado (2015). Concepto de rehabilitación urbana. El caso del per del casco viejo de Bilbao. *Grado de Geografía y ordenamiento del territorio*, curso académico 2014-2015. Universidad del País Vasco.
- LÓPEZ MORALES, Ernesto. Destrucción creativa y explotación de brecha de renta: discutiendo la renovación urbana del peri-centro sur poniente de Santiago de Chile entre 1990 y 2005. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (100). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-100.htm>> [ISSN: 1138-9788]
- Greene, M., & Soler, F. (2004). Santiago: de un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones. *Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos*, Pontificia Universidad Católica de Chile, 48.
- Aguilar, A. G. (2002). Las mega-ciudades y las periferias expandidas. *EURE (Santiago)*, 28(85), 121-149.
- LYNCH, Kevin: *La imagen de la ciudad*. Ediciones Infinito. Buenos Aires. 1974. Pp. 48-49.

TEXTOS

- De León. A. (2007). *Proyectos Multifuncionales, proyecto transmetro eje vial CA-9 sur Aguilar Batres y Bolívar*: Tesis Profesional. Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Acevedo González, & Fernández Prajoux. (2013). *Nodo Plaza Egaña: Análisis del imaginario urbano*. Santiago].
- Rampinelli Carmona, Fabiola, Amaya Díaz, Manuel, & Facultad de Arquitectura y Urbanismo. (2014). *Subcentro Plaza Egaña. Un polo de intermodalidad con identidad urbana*. Universidad de Chile.
- Castro I., Mena Chouquet, & Universidad de Chile. Facultad de Bellas Artes. (1975). *Remodelación y ornamentación Plaza Egaña - Ñuñoa*. Santiago.
- Dumay D. (2005). *Subcentro metropolitanos: Un nuevo mapa para Santiago*. En *Concreto: Revista de la Cámara Chilena de la Construcción*. N°35 (mayo 2005), p 30-37.

-Renovación urbana en la Intercomunal de Santiago: Respuesta a la Ley 18.595 durante el periodo 1987-1990. Revista de Geografía del Norte. N°18 (1991), p27-36.

PAGINAS CONSULTADAS

<https://marmoles-piedras-naturales.com/la-arquitectura-multi-funcion-va-en-aumento/>

<https://marmoles-piedras-naturales.com/arquitectura-multifuncional-nuevos-espacios-para-los-nuevos-estilos-de-vida/>

<https://newrepublic.com/article/121203/american-malls-are-changing-their-look-and-their-tactics>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/890751/el-proyecto-de-plus-arquitectos-y-sauerbruch-hutton-que-transformara-la-esquina-de-apoquindo-con-manquehue>

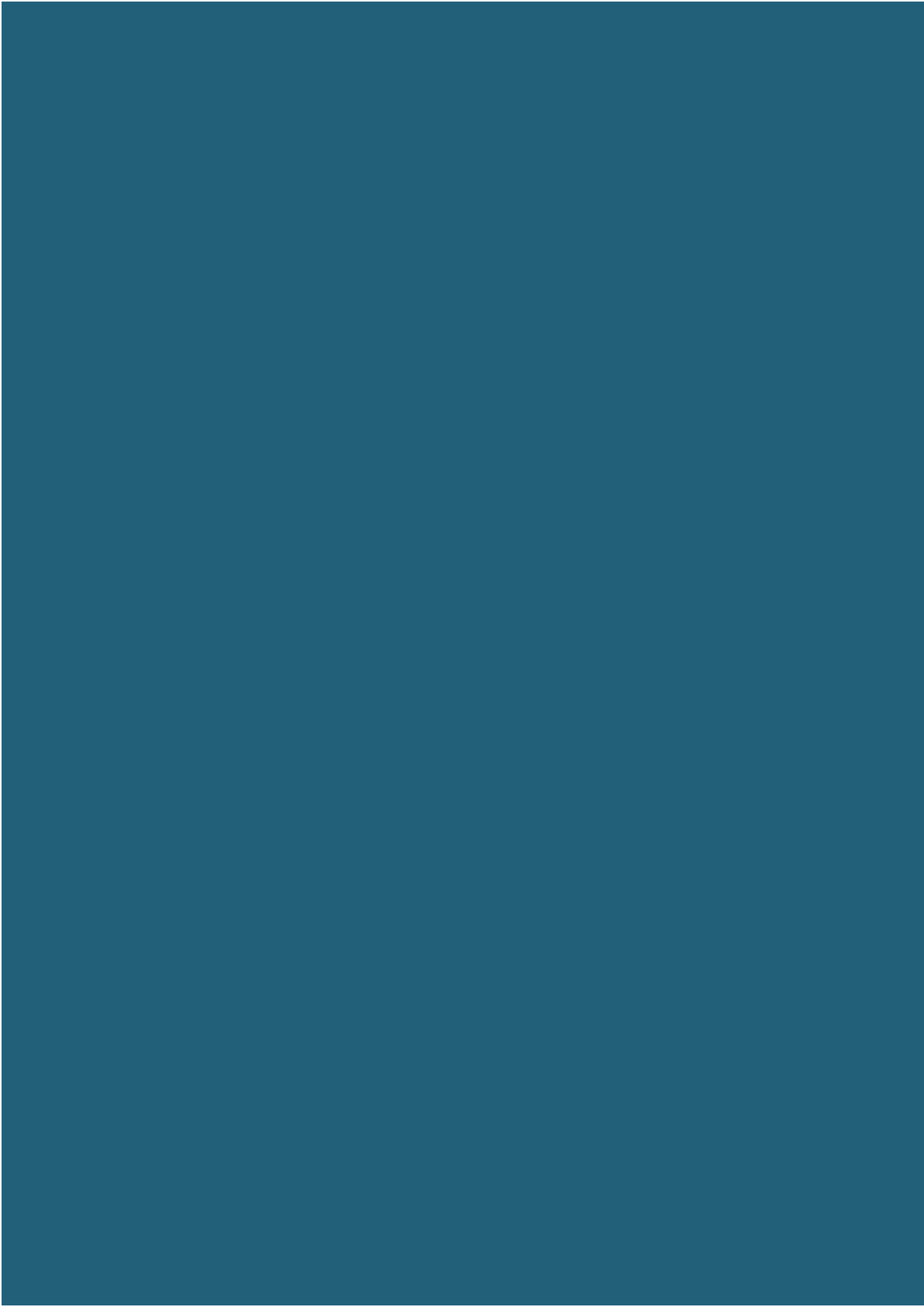
http://www.nunoa.cl/images/pdf/secpla/pladeco/Informe_pladeco_2016-2021.pdf

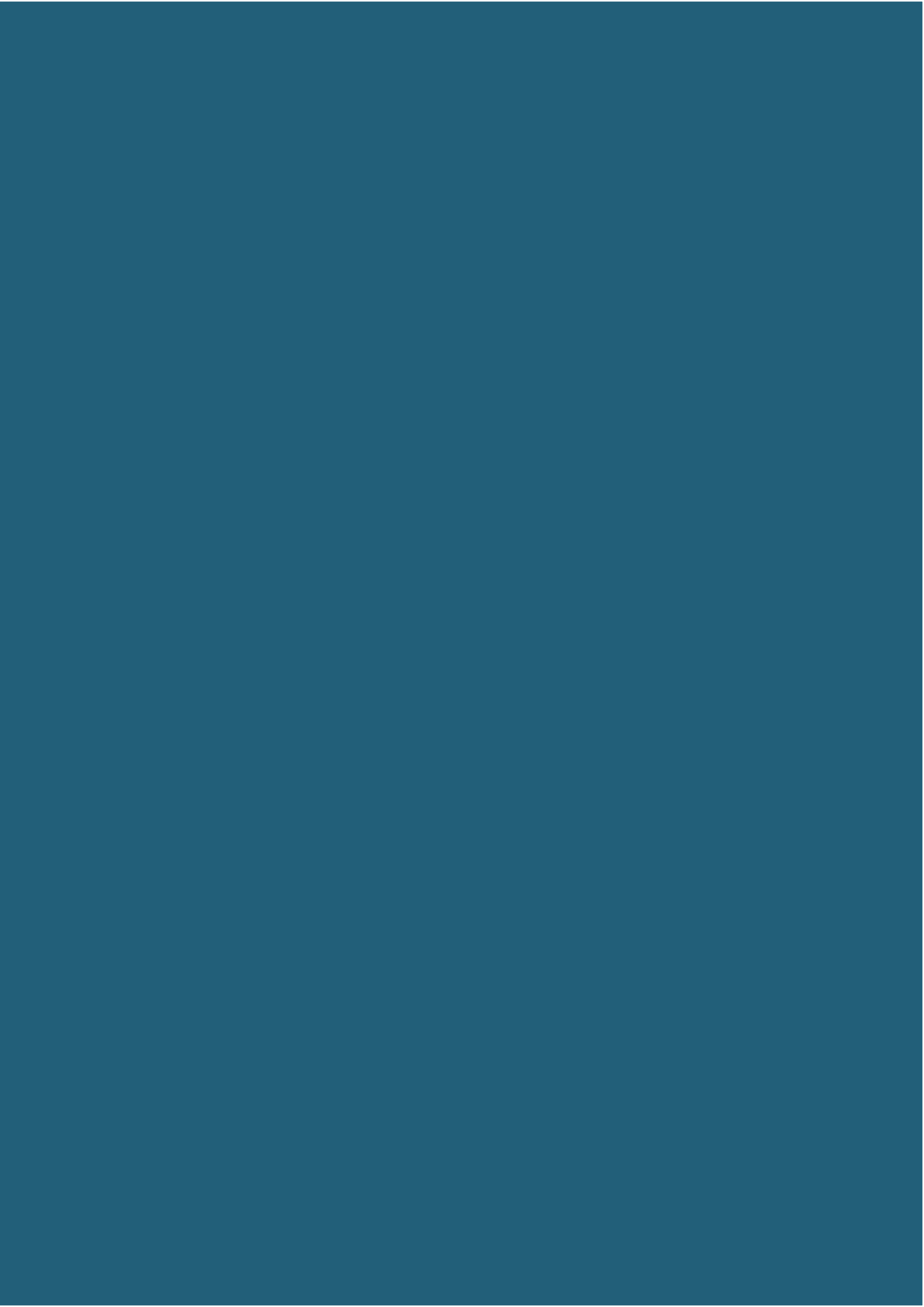
<http://www.nunoa.cl/index.php/municipio/unidades-municipales/direccion-de-obras/renovacion-urbana.html>

<http://www.nunoa.cl/index.php/comuna/plan-regulador.html>

<https://www.lareina.cl/index.php/municipalidad/plan-regulador>

http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=47





Profesor Guía: Juan Sabbagh
Juan Pedro Sabbagh

Constanza Marín Gómez

Memoria de Titulación



fau

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO