

PRESENTACION:

TEMA REHABILITACION URBANA: SUPERFICIES RECONFIGURADAS

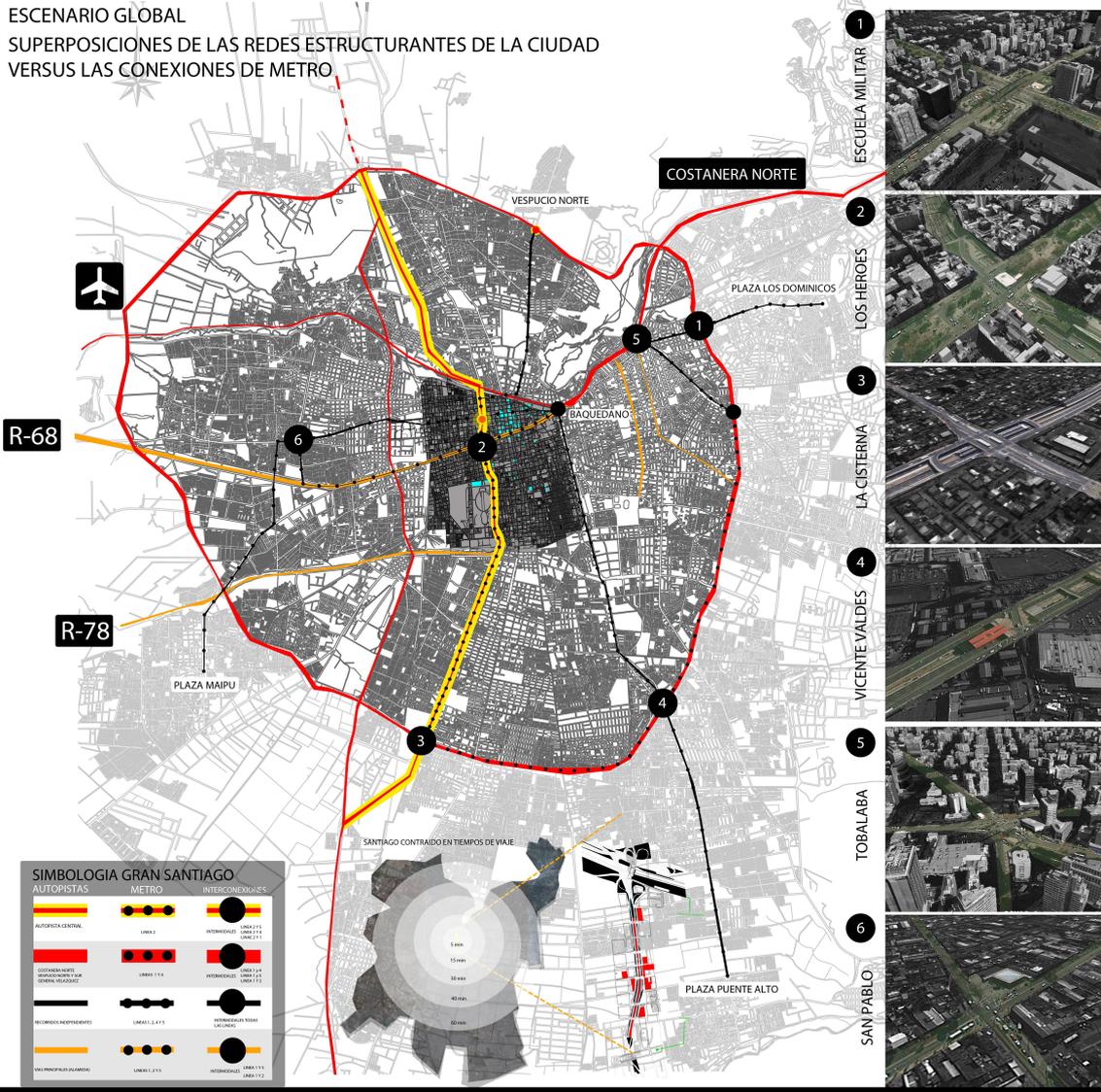
CASO SUTURA DEL TEJIDO URBANO **AUTOPISTA CENTRAL**

LUGAR COMUNA DE SANTIAGO/ BORDES BARRIO CIVICO Y BARRIO BRASIL

L-01

ESCENARIO GLOBAL

SUPERPOSICIONES DE LAS REDES ESTRUCTURANTES DE LA CIUDAD
VERSUS LAS CONEXIONES DE METRO



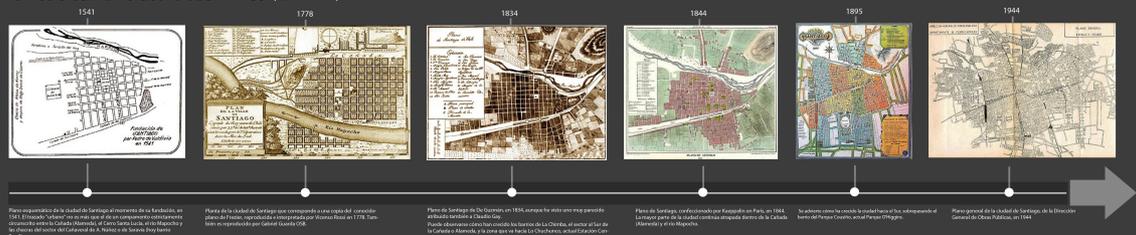
ESCENARIO LOCAL

RESCATAR ESPACIOS ABIERTOS DEL PREDOMINIO DEL AUTOMOVIL Y RECALIFICARLO PARA EL PEATON Y EL CICLISTA

CASO DE ESTUDIO BORDE AUTOPISTA CENTRAL CALLES COMPANIA Y HUERFANOS



PLANOS CRECIMIENTO CIUDAD DE SANTIAGO (1541-1944)

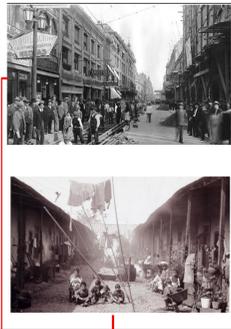


ANTECEDENTES HISTORICOS DEL LUGAR: 1910-1950

SISTEMA RETICULAR PRE EXISTENTE

MORFOLOGIA: MANZANAS COLONIALES EN DESUSO **L-02**

VISTA AEREA SANTIAGO 1940



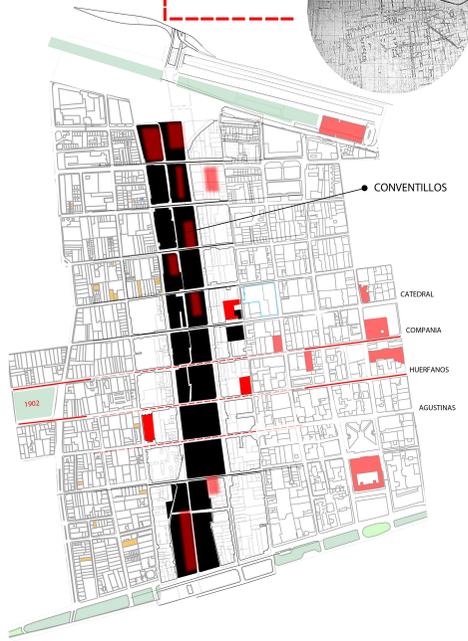
1910
GRAN SANTIAGO 330.00 HABITANTES
COMUNA DE SANTIAGO 320.00

1932
CREACION BARRIO CIVICO
PRIMER PLAN REGULADOR
(BRUNNER-HUMERES)

1934
1936 CALLE ESTADO
40% POBLACION

1940
CONVENTILLOS SANTIAGO

PLAN REGULADOR



HUERFANOS 1940

COMUNA DE SANTIAGO AVENIDA MANUEL RODRIGUEZ
SECTOR ENTRE RIO MAPOCHO Y ALAMEDA

PROGRAMAS MIXTOS TALES COMO FABRICAS, CONVENTILLOS Y SITIOS ABANDONADOS EN SU MAYORIA POR INCENDIOS Y TIERREROS PARADOS

PARA 1930 SANTIAGO CONTABA CON APROXIMADAMENTE 620.000 HABITANTES. DE ESAS 250.000 VIVIAN EN CONVENTILLOS LO QUE CORRESPONDE AL 40% DE LA POBLACION

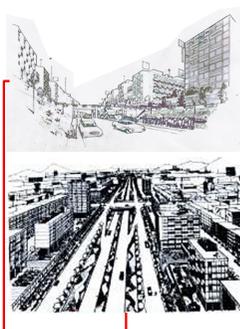
YA DESDE FINALES DEL SIGLO XIX EMPIEZAN LA MIGRACION DE FAMILIAS ACALUDADAS DEL CENTRO HACIA LA ZONA NOROCCIDENTAL DE SANTIAGO

HACIA FINALES DEL SIGLO XX EL CRECIMIENTO DE SANTIAGO LLEGA A TAL PUNTO QUE EMPIEZA EN COMUNAS PARA LOGRAR UNA MEJOR ADMINISTRACION CON LO CUAL SE GENERA LA ACTUAL COMUNA DE SANTIAGO UN POCO MAS EXTENDIDA DE LO QUE ES HOY GRAN PARTE DE LA INMERSION URBANA SE DESVIA HACIA OTRAS COMUNAS, POR LO QUE SE COMIENZA A PERDIER UN CERTO TERRITORIO DEL CENTRO HACIENDO AL FORTALECIMIENTO DE NUEVOS CENTROS O QUICENTROS EN DIFERENTES PUNTOS AL INTERIOR DE LA CIUDAD

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL LUGAR: 1960-1980

NUEVO SISTEMA VIAL PROYECTADO

MORFOLOGIA: INTERVENCION DE LA MANZANA "CORREDORES FUNDAMENTALES" **L-03**



1950
GRAN SANTIAGO 1.400.00 HABITANTES
COMUNA DE SANTIAGO 670.000 HABITANTES

1960
VISTA AVENIDA NORTE SUR / PROYECTO AJAN PARRICOCHA

1965
VISTA AVENIDA NORTE SUR / PROYECTO AJAN PARRICOCHA

1965
INAUGURACION METRO
SE COMPLETA LINEA 2 DEL METRO

1965
INAUGURACION METRO
SE COMPLETA LINEA 2 DEL METRO

PLAN INTERCOMUNAL



HUERFANOS 1980

PRIS (PLAN REGIONAL INTERCOMUNAL DE SANTIAGO)
COMUNA DE SANTIAGO AVENIDA NORTE SUR
SECCIONAL PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO 1958-1960

CONTENIA LA SOLUCION EN CONJUNTO DE LOS PROBLEMAS DE VALIDAD Y DE TRANSPORTE, ADIAMS DE LA FIJACION DE ZONAS INDUSTRIALES HABITACIONALES AREAS VERDES, LIMITES DE REGULACION URBANA DENTRO DE LAS POLITICAS METROPOLITANAS LA DEFINICION UNA RED BASICA DE TRANSPORTE Y VALIDAD EN SUS RUMBOS PRINCIPALES PERIFERIALES Y CONVERGENS EN PRIMER NIVEL

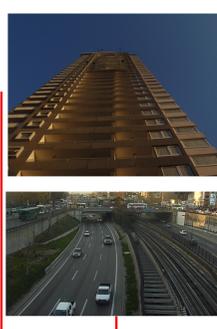
ESTRUCTURA VIAL EXISTENTE Y PROPUESTA (DES-CENTRALIZACION)

LA DISPOSICION RADIAL ACTUAL DE LOS CAMINOS DE ACCESO A LA METROPOLIS, EXIGE QUE TODA LA CIRCULACION CONVERJA AL CENTRO CERVIDO A QUE NO EXISTE UN SISTEMA VIAL DISTRIBUIDOR QUE EVITE LA CONCENTRACION EL MOVIMIENTO DE LAS COMUNAS ENTRE EL RESPONSO GENERAL MENTE A LAS RELACIONES ENTRE VIVIENDA Y TRABAJO DE CARACTER INDUSTRIAL, QUE COMPROMIEN EL MAYOR PORCENTAJE DE LA POBLACION ACTIVA ESTE MOVIMIENTO SE REALIZA PASANDO POR EL CENTRO DE LA CIUDAD SE ABREGA A ESTO EL HECHO DE QUE EN LOS SECTORES CENTRICOS NO EXISTEN CALLES QUE, POR SU MAYOR AMPLITUD, PUEDERAN SERVIR DE BASE PARA REPARTIR MEJORA LA CIRCULACION

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL LUGAR: 1990-2012

SEGREGACION Y DESGASTE BORDES AUTOPISTA

MORFOLOGIA: QUIEBRE EN EL TEJIDO URBANO CONTINUO DEL CENTRO DE SANTIAGO (DESCONEXION) **L-04**



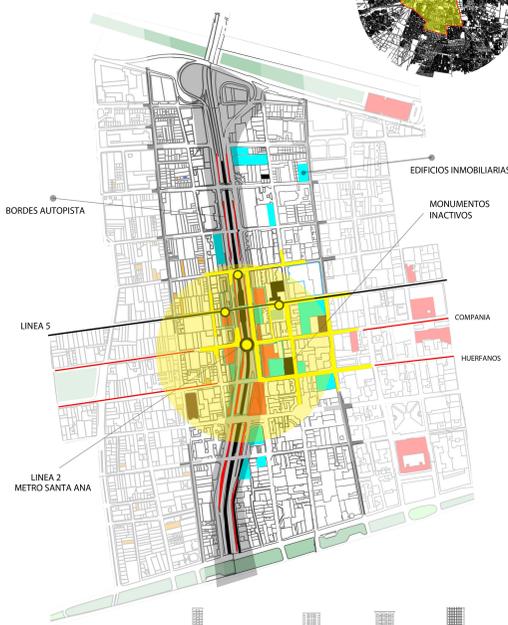
2000
GRAN SANTIAGO 4.300.00 HABITANTES
COMUNA DE SANTIAGO 200.000 HABITANTES

2000
INAUGURADA LINEA 2 DEL METRO A ESTACION SANTA ANA

2004
NACIMIENTO AUTOPISTA CENTRAL (CONCESIONADA)

2004
INCREMENTO EDIFICIOS DE VIVIENDA EN ALTURA MAXIMO DE 15 METROS (SURSIDIO DE RENOVACION URBANA)

PLAN SECCIONAL



HUERFANOS 2010

SITIOS ERIZAZOS:

EN 1990 CORRESPONDEN A 170.640 M2 DE SITIOS ABANDONADOS ESTACIONAMIENTOS Y VIVIENDAS SIN USAR EN 2011 CORRESPONDEN A EL MAYOR USO QUE SE LES HA DADOA LOS METROS CUADRADOS. SE HAN DESTINADO A EDIFICIOS DE INMOBILIARIAS

SUBSIDIO DE RENOVACION URBANA

PRINCIPAL INSTRUMENTO DE REPOBLAMIENTO CENTRO DE SANTIAGO

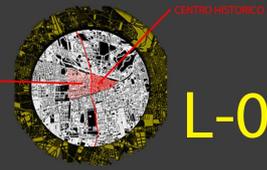
LIBERACION DE ALTURAS

SANTIAGO CENTRO HA PASADO POR DOS PLANES REGULADORES EL PRIMERO DE BRUNNER, Y LUEGO EL SEGUNDO DEL 89 EN ESTE ULTIMO SE LIBERARON LAS ALTURAS EN LA COMUNA CON EL FIN DE INCENTIVAR LA CONSTRUCCION EN ALTURA Y REPOBLAR ESTA ZONA

PROBLEMATICA ACTUAL ZONA NORTE SUR LIMITES : NORTE-PARQUE DE LOS REYES ORIENTE: CALLE AMUNATEGUI PONIENTE: PLAZA BRASIL SUR: ALAMEDA

MORFOLOGIA

CONFORMACION Y COMPORTAMIENTOS DE LA MANZANA COLONIAL EN EL SANTIAGO EN LA COMUNA DE SANTIAGO BORDE NORTE SUR



L-05

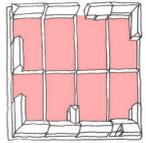
CALLE AMUNATEGUI MANUEL RODRIGUEZ AMUNATEGUI HACIA EL ORIENTE



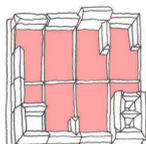
DESARROLLO MANZANA COLONIAL

DESARROLLO ESPONTANEO EN FORMA INCREMENTAL DE LA MANZANA COLONIAL

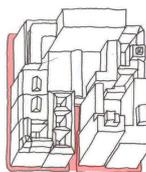
MAPA CRECIMIENTO DE LA MANZANA EN EL TEJIDO URBANO O CONFORMACION DEL TEJIDO URBANO EN EL CASCO HISTORICO DE SANTIAGO



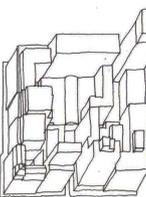
SIGLO XVI



SIGLO XVIII



1940



2000

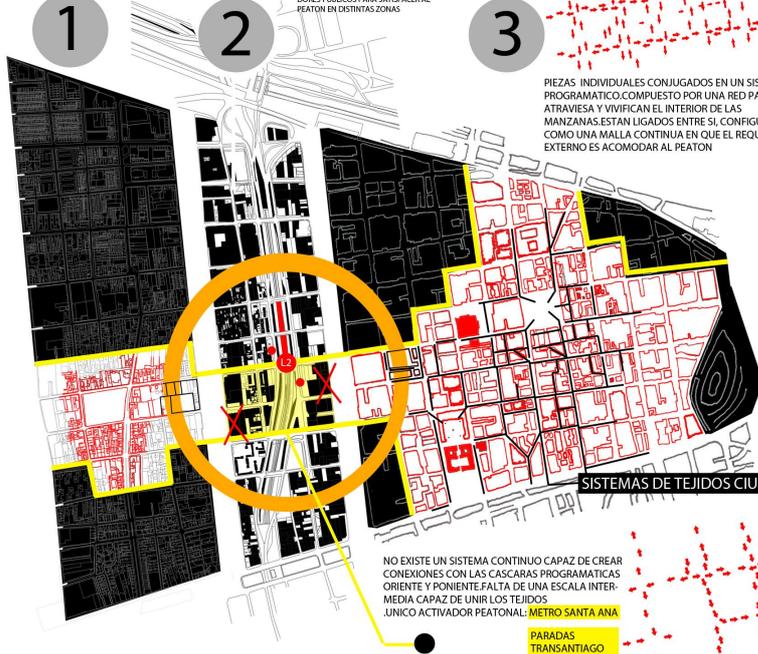
TRAMA URBANA

1

2

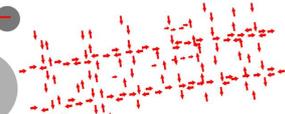
3

CATEGORIAS RITMICAS (TIPOLOGIAS)



TIPOS DE REDES

TEJIDOS EN QUE EL SISTEMA DE MANZANA CONFORMA DIVERSOS CORRIDORES PUBLICOS PARA SATISFACER AL PEATON EN DISTINTAS ZONAS

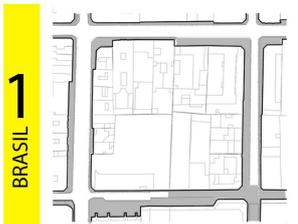


PIEZAS INDIVIDUALES CONJUGADOS EN UN SISTEMA PROGRAMATICO. COMPUESTO POR UNA RED PASAJES QUE ATRAVIESA Y VIVIFICAN EL INTERIOR DE LAS MANZANAS. ESTAN LIGADOS ENTRE SI, CONFIGURADOS COMO UNA MALLA CONTINUA EN QUE EL REQUERIMIENTO EXTERNO ES ACOMODAR AL PEATON

NO EXISTE UN SISTEMA CONTINUO CAPAZ DE CREAR CONEXIONES CON LAS CASCARAS PROGRAMATICAS ORIENTE Y PONIENTE. FALTA DE UNA ESCALA INTERMEDIA CAPAZ DE UNIR LOS TEJIDOS. UNICO ACTIVADOR PEATONAL: METRO SANTA ANA

PARADAS TRANSANTIAGO

ZONA VIVIENDAS Y UNIVERSIDADES

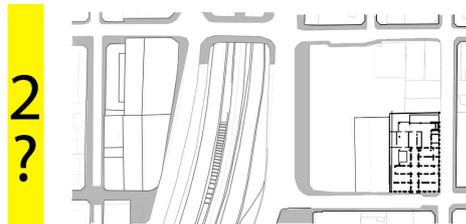


MANZANA DE BARRIO EN EL QUE LAS CALLES FUNCIONAN COMO VEREDAS PEATONALES A NIVEL

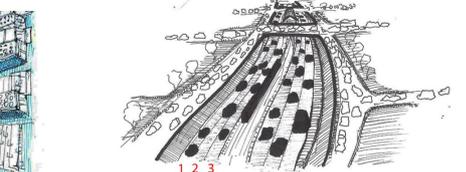
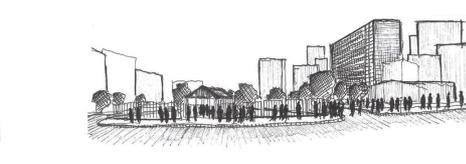


ELEVACION CALLE HUERFANOS CALLES RIQUELME / ALMIRANTE BARROSO

ZONA DE DESCARGA DE FLUJOS

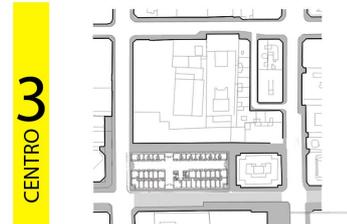


MANZANA SEGREGADA DENTRO DEL SISTEMA VIAL DE AUTOPISTA CONCESIONADA (HUERFANOS CON AVENIDA MANUEL RODRIGUEZ)

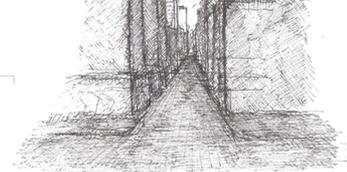


ELEVACION CALLE HUERFANOS AVENIDA MANUEL RODRIGUEZ

ZONA DE OFICINAS Y COMERCIO



MANZANA DENTRO DEL SISTEMA LERIAS COMERCIALES (HUERFANO: AMUNATEGUI)

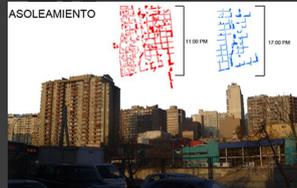


ELEVACION PASEO HUERFANOS CALLES AMUNATEGUI/TEATINOS

CONSECUENCIAS



NIVELES MAS ALTOS DE RUIDO EN LA COMUNA DE SANTIAGO



ASOLEAMIENTO



PROBLEMATICA ACTUAL PROGRAMA

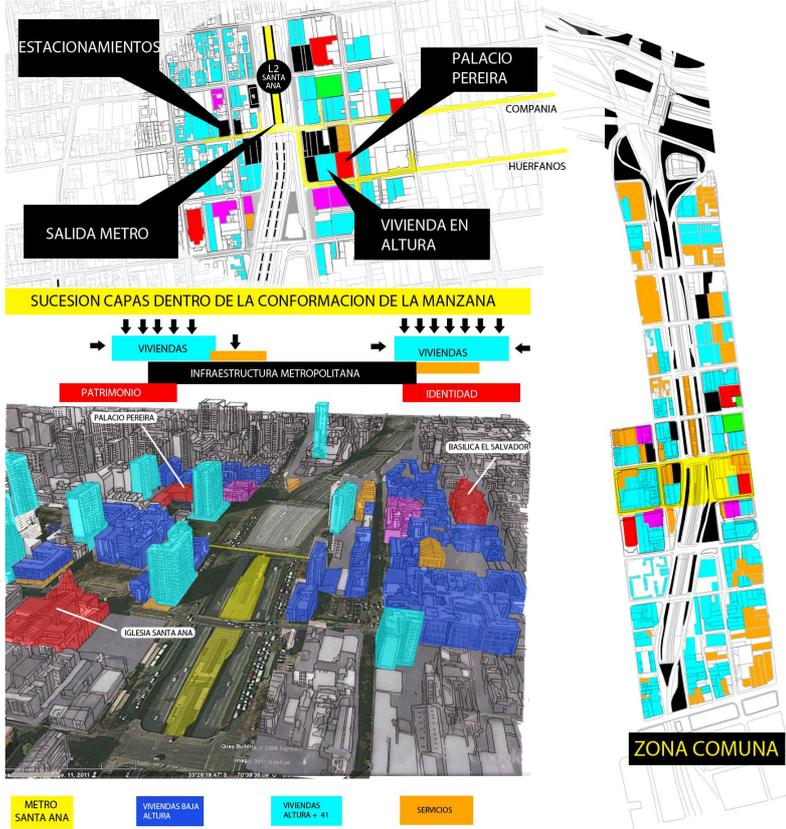
ZONA NORTE SUR
SALIDA SUR METRO SANTA ANA
CALLES HUERFANOS Y COMPANIA

EDIFICIOS ENSIMISMADOS

LA EROSION Y LA DEBIL REGULACION EN EL CRECIMIENTO DE LA MANZANA HACIA EL INTERIOR Y EXTERIOR DE ESTA, EN EL QUE SU COMPORTAMIENTO CON EL ENTORNO SE PIERDE Y EN EL QUE SUS EDIFICIOS SE DEFINEN HACIA ADEENTRO SIN GENERAR DIALOGO CON SU EXTERIOR. LA GRAN CANTIDAD DE EDIFICIOS DE INMOBILIARIA Y SU FALTA DE EQUIPAMIENTO VECINAL SE UNE A LA FALTA DE ESPACIOS DE REUNION Y AREAS VERDES



L-06



DATOS DUROS SECTOR NORTE SUR BORDE AUTOPISTA CENTRAL

• VALOR DEL SUELO

SE PRESENTAN UN ALTO NUMERO DE SITIOS ERIAZOS.

82%	UF M2	-20
10%	UFM2	+20

LOS VALORES MAS BAJOS SE PRESENTAN EN EL EJE COMPANIA Y HUERFANOS

• USO DE SUELO

GRAN CANTIDAD DE PROYECTOS NUEVOS RESIDENCIALES

54% VIVIENDAS

34.6% EQUIPAMIENTO

FALTA DE SERVICIOS VS LA PRESENCIA INMOBILIARIA EN EL SECTOR

• ALTURAS (EDIFICACIONES)

58.6% 1 A 4 PISOS

28.3% 5 A 10 PISOS

10.8% 20 PISOS

• DENSIDAD

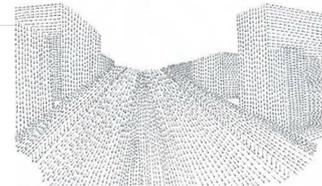


SIMBOLOGIA

- MONUMENTO NACIONAL
- VIVIENDA
- UNIVERSIDADES
- SITIO ERIAZO
- AREA VERDE
- EQUIPAMIENTO

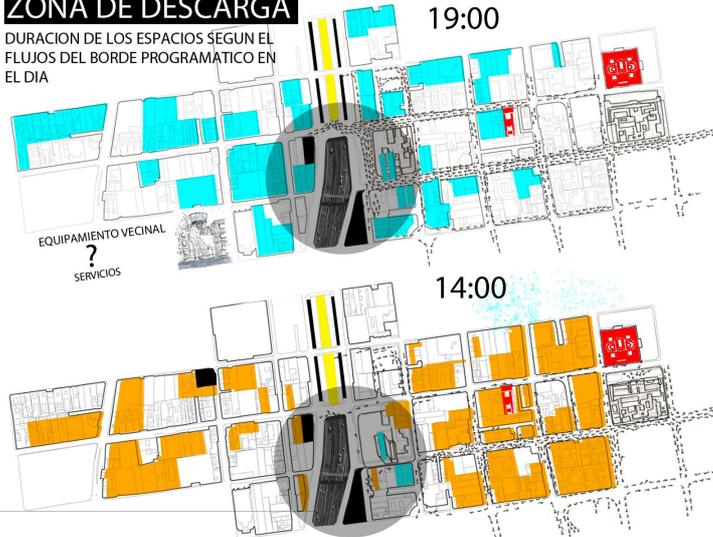


LA ACELERACION CONSTANTE DE LA AUTOPISTA JUNTO CON LA FALTA DE ESPACIOS PUBLICOS CAPACES DE GENERAR CONEXIONES HACEN DE ESTE ESPACIO UN NO LUGAR EN EL QUE LOS PROGRAMAS NO SE RELACIONAN ENTRE SI.



ZONA DE DESCARGA

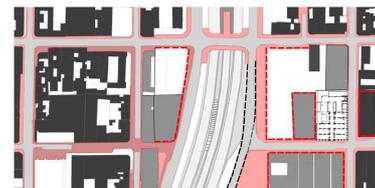
DURACION DE LOS ESPACIOS SEGUN EL FLUJO DEL BORDE PROGRAMATICO EN EL DIA



EL GRANO NO TIENE INCIDENCIA EN EL ESPACIO PUBLICO. SE SUPERPONE UN NIVEL DE VIALIDAD

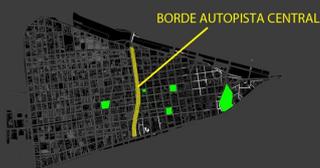


BORDES INACTIVOS DIA Y FIN DE SEMANA



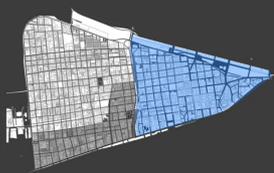
AREAS VERDES

BARRIO BRASIL Y CASCO HISTORICO

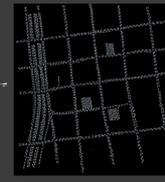


PLAN REGULADOR

ZONAS A B



VIALIDAD AUTOPISTA, CALETERA ESTACIONAMIENTOS



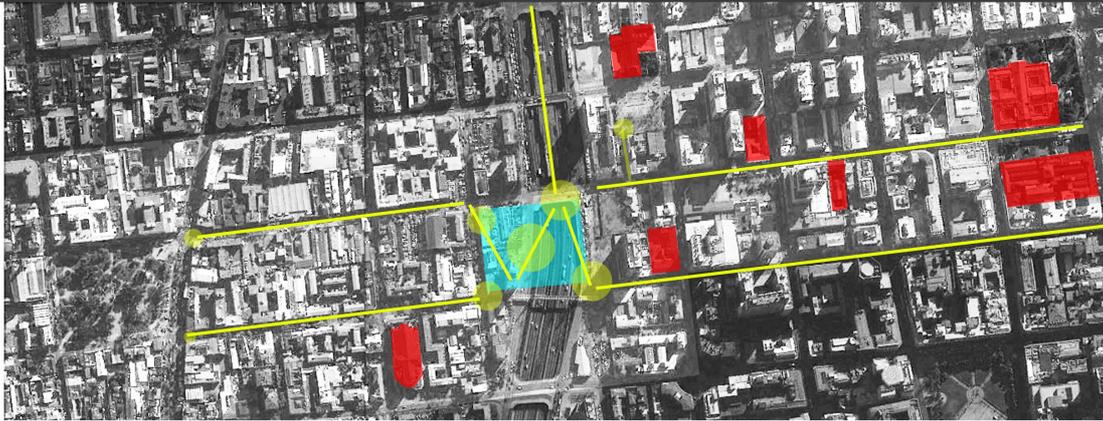
ACTUALES ZONAS DE CONSERVACION SANTIAGO CENTRO



RE CONECTAR LOS ESPACIOS EN DESUSO (REINCORPORANDOS A LA TRAMA PRE EXISTENTES HACIENDOLOS PARTE UN NUEVO SISTEMA DE RECORRIDOS QUE GENEREN UNA MALLA CONTINUA NRELOS BARRIOS BRASIL Y SANTIAGO CENTRO

REGENERAR EL ESPACIO PERDIDO POR LA AUTOPISTA A TRAVES DE LA CONFIGURACION DE UNA NUEVA MANZANA QUE SEA CAPAZ CREAR UN NUEVO ORDEN EN LOS FLUJOS DEL LUGAR GENERANDO NUEVOS ACCESOS ACTUANDO COMO UNA GRAN SUPERFICIE PUENTE ENTRE LOS 2 BARRIOS

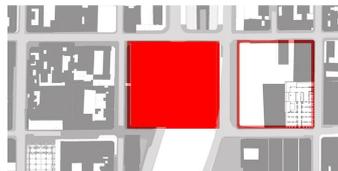
CINTAS O CORREDORES PUBLICOS EN ALTURA ARTICULAN EL NUEVO ESPACIO POTENCIANDO LOS EJES DE CALLES COMO HUERFANOS Y COMPANIA Y S.BAJO ESTAN RAMPAS VERDES ESTAN LOS SERVICIOS DEL LUGAR QUE ALIMENTAN A LA CIUDAD PREXISTENTE QUE SIRVE COMO PLATAFORMA PARA UN NUEVO SUELO PUBLICO DE LA MANZANA



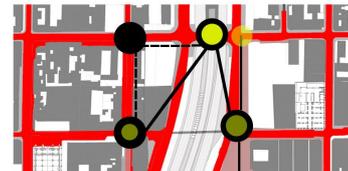
ESQUEMAS DE INTERVENCION NUEVO ESPACIO PUBLICO



ACTIVAR EL LUGAR PERMITE REINCORPORAR ESTE PROYECTO A UN NUEVO SISTEMA Y GENERAR UNA DURACION DE LOS ESPACIOS MAYOR TEJIENDO UN NUEVO SISTEMA A TRAVES DE LOS ERRORES DE LA PLANIFICACION MODERNA GENRENADO NU NUEVO ORDEN EN LA DURACION DE LOS ESPACIOS

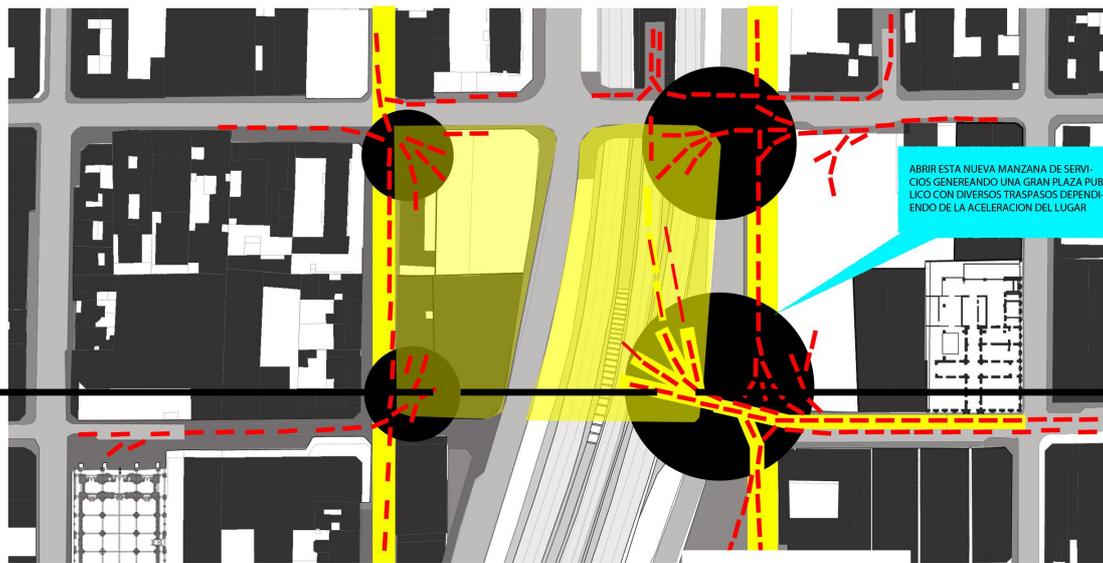


RECONSTRUIR LA MANZANA COLONIAL GENERANDO UN PASO PROGRAMATIC QUE SIRVA COMO ESCALA INTERMEDIA ENTRE LA CIUDAD FLOTANTE Y EL BARRIO PREEXISTENTE CREANDO SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO PARA LOS HABITANTES DEL SECTOR



CONECTAR SISTEMA DE FLUJOS DEPENDIENDO CON PUNTOS ESTRATEGICOS DE ENTRADA A LA NUEVA MANZANA CONSTITUIDA. ESTAS RELACIONES Y SUS PUNTOS FOCALES COMO EM METROVAN ESTRECHAMENTE RELACIONADAS CON LAS ACELERACIONES PROPIAS DEL LUGAR

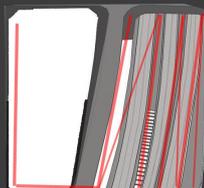
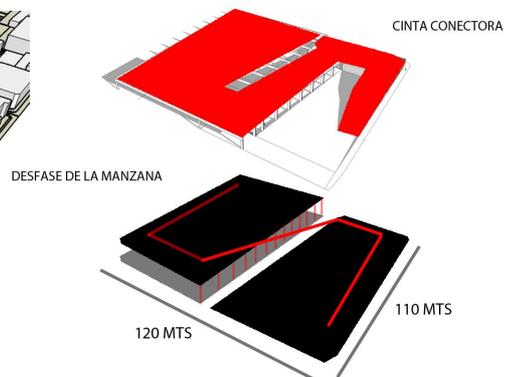
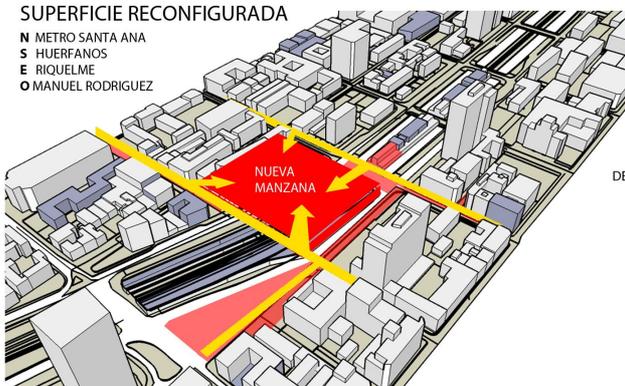
RECONFIGURACION DE LA MANZANA COLONIAL



ABRIR ESTA NUEVA MANZANA DE SERVICIOS GENERANDO UNA GRAN PLAZA PUBLICO CON DIVERSOS TRASPASOS DEPENDIENDO DE LA ACELERACION DEL LUGAR

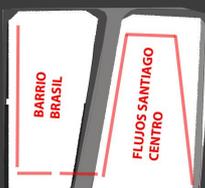
SUPERFICIE RECONFIGURADA

- N METRO SANTA ANA
- S HUERFANOS
- E RIQUELME
- O MANUEL RODRIGUEZ



NUEVA SUPERFICIE RECONFIGURADA SUSTENTANDOSE SOBRE LOS ESPACIOS RESIDUALES DE LA AUTOPISTA

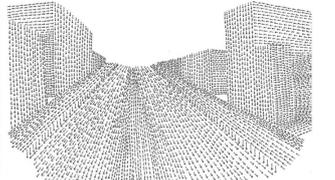
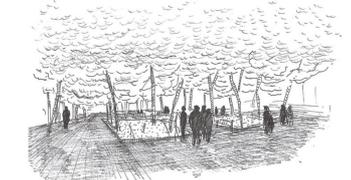
EL PROYECTO BUSCA REDISTRIBUIR LOS FLUJOS DEL NIVEL 1 POR MEDIO DE PROGRAMAS DE SERVICIO DEPENDIENDO DE LAS PROXIMIDADES CON EL BARRIO BRASIL Y EL CASCO ANTIGUO

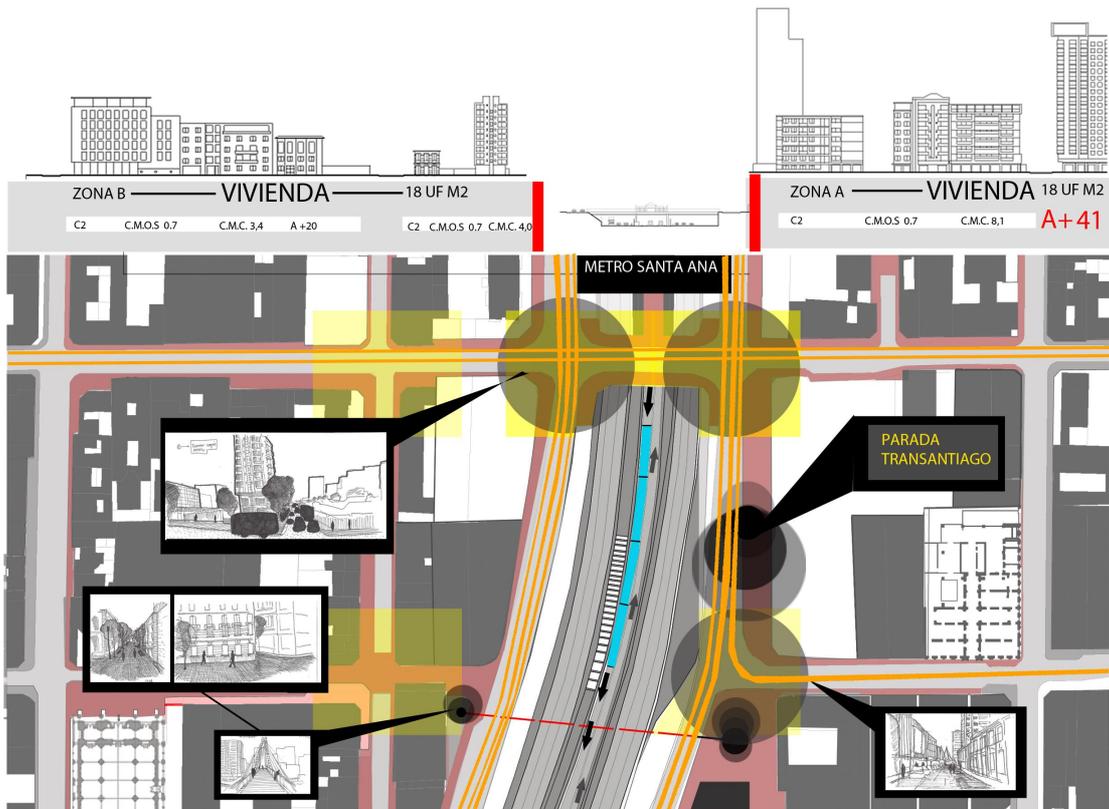


INTERVENCION DENTRO DEL CONTEXTO AUTOPISTA CENTRAL



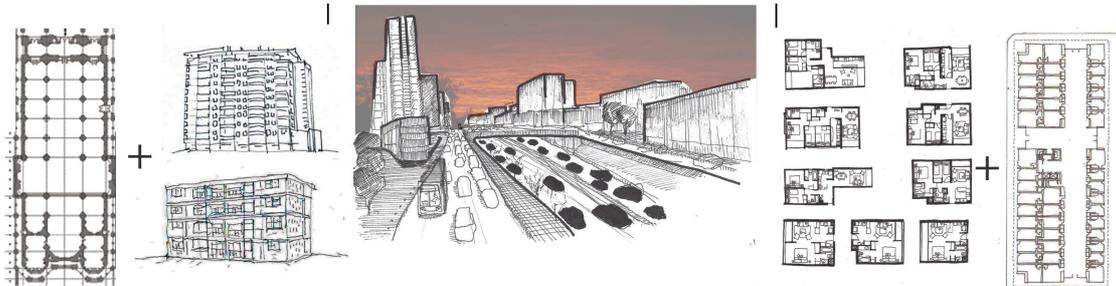
CONCLUSIONES

<p>DESCONEXION</p>  <p>EL USO DE LA AUTOPISTA CENTRAL EN MEDIO DEL TEJIDO DEL CENTRO GENERA NUEVOS ALCANCES PARA EL USUARIO QUE LAS TRANSITA PERO LIMITA LA ESCALA DE BARRIO GENERANDO FRONTERAS QUE SE CONVIERTEN EN PATIOS EN DESUSO QUE SE LIMITAN A ALIMENTAR AL PEATON FLOTANTE OCUPANDO ESTE NO LUGAR EN SITIOS DE DESCARGA</p>	<p>SEGREGACION</p>  <p>LA POCA INTERACCION CON SUS BORDES ES UNO DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS, EL MAL USO DE ESTOS LLEVADOS A DEFICIENTES ORDENAMIENTOS COMUNALES Y LOS PROBLEMAS DEL VACIO DE LA CARRETERA HACEN DE ESTE LUGAR EL DE MENOR VALOR POR M2 EN EL CENTRO DE SANTIAGO</p>	<p>PERDIDA IDENTIDAD</p>  <p>ESTE TAJO DENTRO DE LA CIUDAD AFECTAN EL VALOR HISTORICO DE SUS MONUMENTOS QUE DEBIDOLA EROSION DE LA VEREDA Y LOS ESCASOS LUGARES DE REUNION CONVIERTEN A ESTOS HITOS EN PARTE DEL ENSIMISMAMIENTO DE LOS EDIFICIOS EN LA MANZANA Y SU POCO DIALOGO CON EL ENTORNO</p>
---	---	---



PIEZAS URBANAS

<p>BASILICA DEL SALVADOR 1871 EDIFICIOS DE VIVIENDA</p>	<p>AUTOPISTA Y ESTACION METRO</p>	<p>VIVIENDAS EN ALTURA 30 A 59 M2 OFICINAS</p>
--	--	---



NECESIDADES DEL LUGAR

LA AUTOPISTA GENERA UN VACIO DENTRO DE LA TRAMA URBANA EXISTENTE CORTANDO SU TEJIDO Y NO LOGRANDO UNA CONTINUIDAD PROGRAMATICA NI MORFOLOGICA EN EL EJE ORIENTE PONIENTE. ESTAS BARRERAS NO GENERAN UN ESPACIO INTERMEDIO CAPAZ DE SUTURAR ESE VACIO.

LAS POLITICAS DE REPOBLAMIENTO DENTRO DE ESTA ZONA Y SU DEFICIENTE REGULACION NO VAN ACOMPAÑADAS DE MITIGAR LA DENSIDAD DE SUS NUEVOS EDIFICIOS DE VIVIENDA A TRAVES DE ESPACIOS PUBLICOS DE CALIDAD. LOS SERVICIOS EXISTENTES NO SATISFACEN LA DEMANDA POBLACIONAL FUTURA.

LUGARES CARGADOS DE HISTORIA SE FUERON PERDIENDO Y SE HACEN INVISIBLES DENTRO DE LA DINAMICA DEL LUGAR. CASOS COMO EL PALACIO PEREIRA Y LA BASILICA DEL SALVADOR SON VICTIMAS DEL DESGASTE DEL LUGAR.

- **NUEVO PATIO PUBLICO**
- **EQUIPAMIENTO**
- **PLUSVALIA**

- ↓ ESPACIOS VERDES
- ↓ EQUIPAMIENTO VECINAL (TALLERES) SALAS MULTIUSO
- ↓ SERVICIOS DE CONSUMO
- ↓ NUEVOS CORREDORES PARA EL FLUJO FLOTANTE
- ↓ SUPERFICIE REGENERADA

PROPUESTA PROGRAMATICA
CONFIGURACION NUEVA MANZANA

NUEVO CENTRO ARTICULADOR REPROGRAMADOR DEL TEJIDO PREEXISTENTE
 "PATIO NORTE SUR"

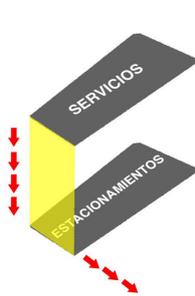
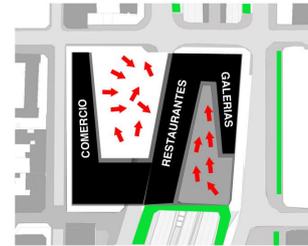
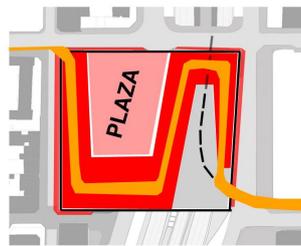
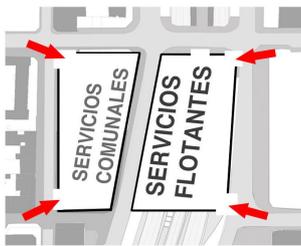
L-09

NUEVO SUELO

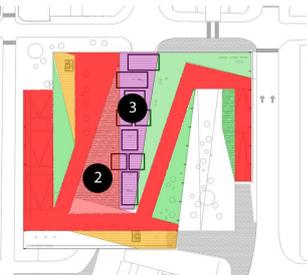
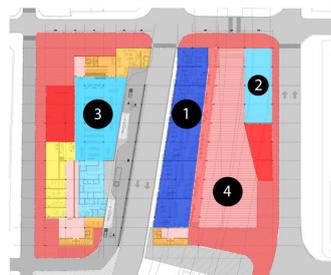
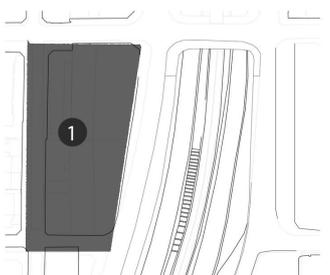


BARRIO BRASIL

CASCO HISTORICO



ESQUEMA PROGRAMATICO



NIVEL -1 - 2 - 3

1	ESTACIONAMIENTOS	7.200M2
---	------------------	---------

NIVEL 1

1	PATIO DE COMIDAS	1.190M2
2	GALERIA	400M2
3	SUPERMARKET	2.000M2
4	PLAZA 1	2.400M2

NIVEL 2

1	TALLERES MUNICIPALES	1.600M2
2	PLAZA 2	1.700M2

REFERENTES SUPERFICIES RECONFIGURADAS CASOS INTERNACIONALES



REGENERACION DE ESPACIOS ABIERTOS DE ESCALA URBANA Y LOCAL

L-10

EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES EUROPEAS Y NORTEAMERICANAS CON GRANDES INFRAESTRUCTURAS, LA PERDIDA DE IDENTIDAD Y EL VALOR DE CONEXIONES DE SU TRAMA HA GENERADO PROCESOS DE REHABILITACION CAPACES DE TRANSFORMAR EL ESPACIO PRE EXISTENTE TENIENDO LA CAPACIDAD DE REGENERAR A TRAVES DE NUEVAS CAPAS LA CIUDAD ANTIGUA. SIRVEN PARA RECONFIGURAR EL ESPACIO Y SUPERFICIES EN DESUSO DEBIDO AL CONFLICTO CON EL TRAZADO MODERNO DE LAS INFRAESTRUCTURAS QUE SE CONVIERTEN EN AREAS OBSOLETAS QUE NECESITAN NUEVOS PROGRAMAS U ESPACIOS NUEVOS QUE SIRVEN DE ANCLAJES PARA TIPOS DE CRECIMIENTO URBANO Y LOCAL.



SEATTLE



olympic sculpture park

NUEVA TOPOGRAFIA TEJIENDO ALFOMBRA VERDE QUE COSE LOS ESPACIOS RESIDUALES DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE QUE CORTAN EL ESPACIO EXISTENTE. SIRVE DE MEMBRANA DE CONEXION ENTRE EL MUSEO DE ARTE DE SEATTLE Y EL FRENTE MARITIMO DE LA CIUDAD. LA REORGANIZACION DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y LA CREACION DE NUEVOS ESTACIONAMIENTOS CREAN UNA ACTIVA SUPERFICIE DONDE SE DESARROLLAN PROGRAMAS CULTURALES Y EDUCATIVOS PATROCINADOS POR EL MUSEO



ROTTERDAM SCHOWBURGPLEIN



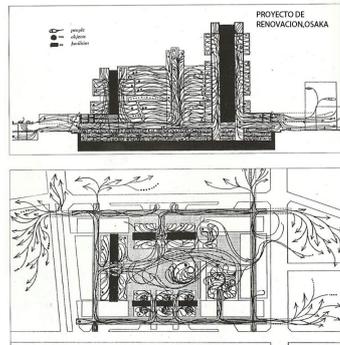
SE COMPONE PRINCIPALMENTE DE UNA SUPERFICIE DE VARIAS CAPAS, CUYO GROSOR PERMITE LA INTRODUCCION DE VARIOS PROGRAMAS DESDE ESTACIONAMIENTOS SUBTERRANEOS HASTA UNA GRAN PLAZA QUE SIRVE DE VARIEDAD DE ACONTECIMIENTOS PUBLICOS. EL ESPACIO PUBLICO SIRVE PARA ACTIVAR EL LUGAR A DISTINTAS HORAS GRACIAS A LOS DISTINTOS PROGRAMAS QUE GENERA. SE DEMUESTRAN LAS VENTAJAS DE TRABAJAR CON ESPACIOS DE MENOR ESCALA COMO UN SISTEMA ABIERTO DE ACCIONES, LAS CUALES PUEDEN ACTUAR COMO DINAMIZADOR EN LA INTERVENCION DE OTROS PROYECTOS QUE SUFREN EL DESUSO Y LA MALA CALIDAD DE VIDA QUE GENERAN

INCA ISLA DE MALLORCA

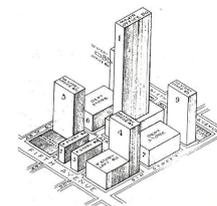
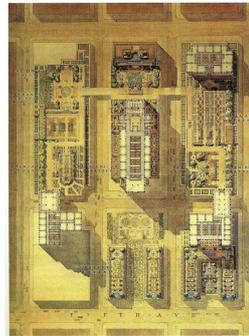


NUEVO MERCADO QUE OCUPA UN SITIO EN DESUSO DESPUES DE LA DEMOLICION DEL ANTIGUO EDIFICIO CREANDO DISTINTOS NIVELES DE ESPACIO PUBLICO DEJANDO LOS SERVICIOS TALES COMO ESTACIONAMIENTOS Y SUPERMERCADO EN NIVELES INFERIORES

REFERENTES TEORICOS GENERACION NUEVA MANZANA



FUMIHIKO MAKI FORMAS GRUPALES
ELEMENTOS QUE CREAN UNOS FACTORES COMUNITARIOS, FORMALES Y FUNCIONALES. SUMAMENTE BIEN DIFERENCIADOS QUE LUEGO SE DESARROLLAN EN CONECTORES. ESPACIOS PUBLICOS DE MEDICION EN QUE LA FORMA COLECTIVA EN QUE LOS EDIFICIOS TIENEN RAZON DE ESTAR JUNTOS



RAYMOND HOOD ROCKEFELLER CENTER 1931
DESARROLLADO DURANTE UN PERIODO DE ONCE AÑOS. EL PROYECTO SE BASA EN UN DESARROLLO INCREMENTAL EN DONDE PIEZAS INDIVIDUALES CREAN EN TOTALIDAD UN CONJUNTO DE MAYOR VALOR

REFERENTES NACIONALES CASOS AUTOPISTAS CONCESIONADAS

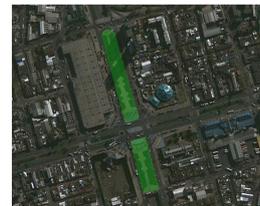


NUDO ESTORIL

PROBLEMA TECNICO URBANO: GESTION E INTEGRACION URBANA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARTICIPACION CIUDADANA FOCALIZADA Y ESTRUCTURADA PARA RESOLVER CONFLICTO Y MEJORAR GOBERNABILIDAD SENTAR PRECEDENTE DE QUE LA PARTICIPACION ES POSIBLE Y GENERA BUEN PROYECTO **OBJETIVO:** CONSTRUIR CIUDAD Y CIUDADANOS



PLAZA GENERAL VELAZQUEZ



PLAZA DURA ESQUINA AVENIDA LIBERTADOR BERNARDO OHIGGINS GENERAL VELAZQUEZ SIRVE DE ESPACIO CONECTOR PARA LOS FLUJOS DEL GRAN SUPERMERCADO Y LA ESQUINA DE LOS CIRCOS

REFERENTES PROYECTOS AUTOPISTA CENTRAL



1980 ANTE PROYECTO PLAZA SANTA ANA
DENTRO DE LOS PROYECTOS DE REESTRUCTURACION URBANA. LA FACILIDAD DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD CATOLICA Y EL MIT DE HARVARD PROPUSIERON IDEAS PARA SANTIFICAR CENTRO QUE REORGANIZAN RECONECTAR LOS PROBLEMAS QUE YA GENERABA LA AUTOPISTA AVENIDA. UNO DE ESTOS PROYECTOS CONSISTIA EN UN PUENTE PROGRAMATICO PARA CONECTAR LA FUTURA ESTACION SANTA ANA CON PROGRAMAS DE RESTAURANTES Y COMERCIO.



2000 ANTE PROYECTO REFUNDACION NORTE-SUR
ORIANA CRISTIAN BOZA A TRAVES DEL USO DE TECHOS VERDES QUE REMATAN EN ORGANAS TORRE Y PROGRAMAS FLOTANTES SE GENERAN NUEVAS CONEXIONES. LA OPERA DE CRISTIAN BOZA RUSCA REGENERAR EL LUGAR Y DAR AUMENTO A SU PLUSVALIA



2008 PROYECTO DE TITULO "CORREDORES VERDES" UNIVERSIDAD MAYOR
A TRAVES DE PUENTES VERDES SE CONECTA LOS BORDES DE LA AUTOPISTA A ESTOS PUENTES SE LEEY CONECTAN CORREDORES EN LOS Ejes LONGITUDINALES DE LA NORTE SUR