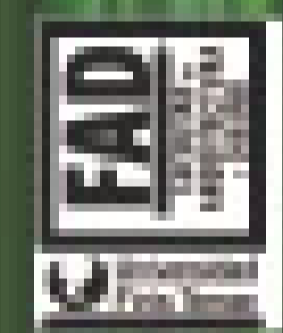


Estación intermodal Mapocho

Augusta Pastor Besoain



Proyecto de título | Universidad Finis Terrae | FAD | Jorge Marsino | Rodrigo Santa María | Sebastian Zlatar |

28 de Julio, 2011 | Nota: 7,0

Fundamentos teóricos

El estar en el ir. La nueva condición del espacio público.

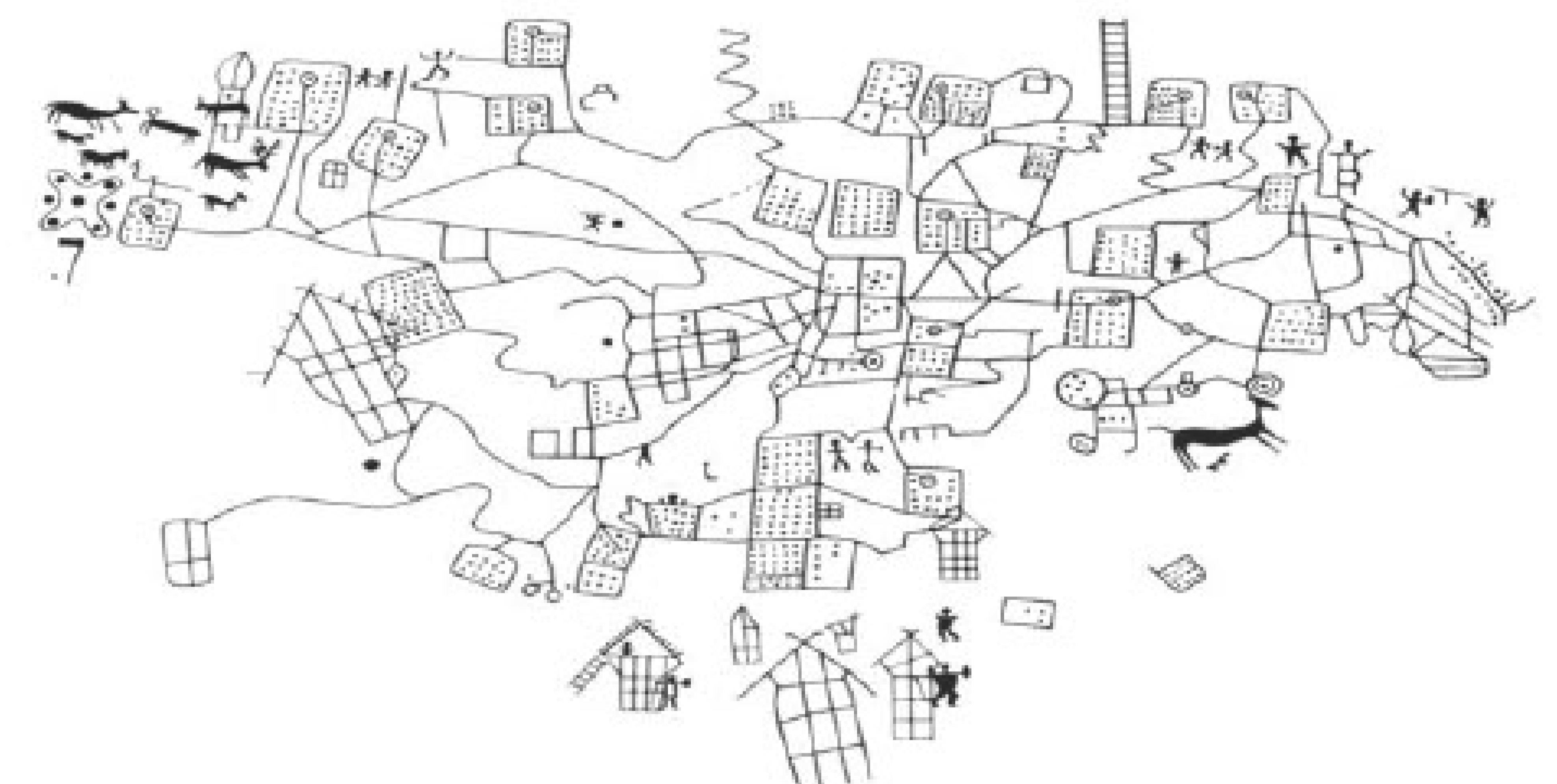
*Francesco Careri. Walkscapes. 2003.

Primero fue el aire. La humanidad nómada. La inexistencia de límites y la infinita existencia del horizonte. El espacio nómada es un vacío infinito deshabitado y desorientador.

Primer testimonio de un recorrido.
3.700.000 años atrás. Tanzania.



Primer mapa de un sistema de recorridos de hace 10,000 años. Italia.



El mapa nómada es un vacío en el cual recorridos conectan pozos, oasis. En ellos se refleja un espacio líquido donde los fragmentos llenos del estar flotan en el vacío del andar.

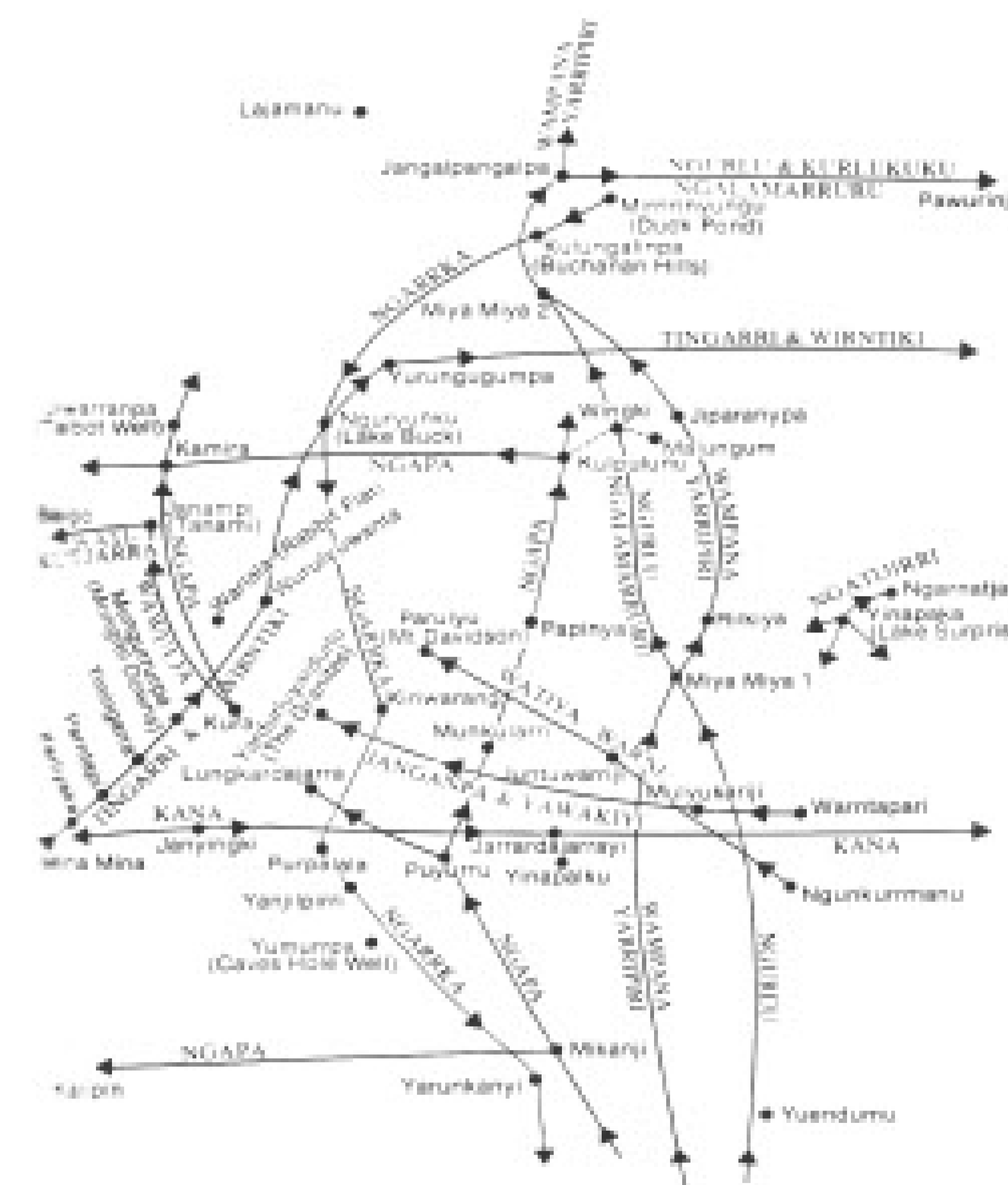


Mapas mentales:

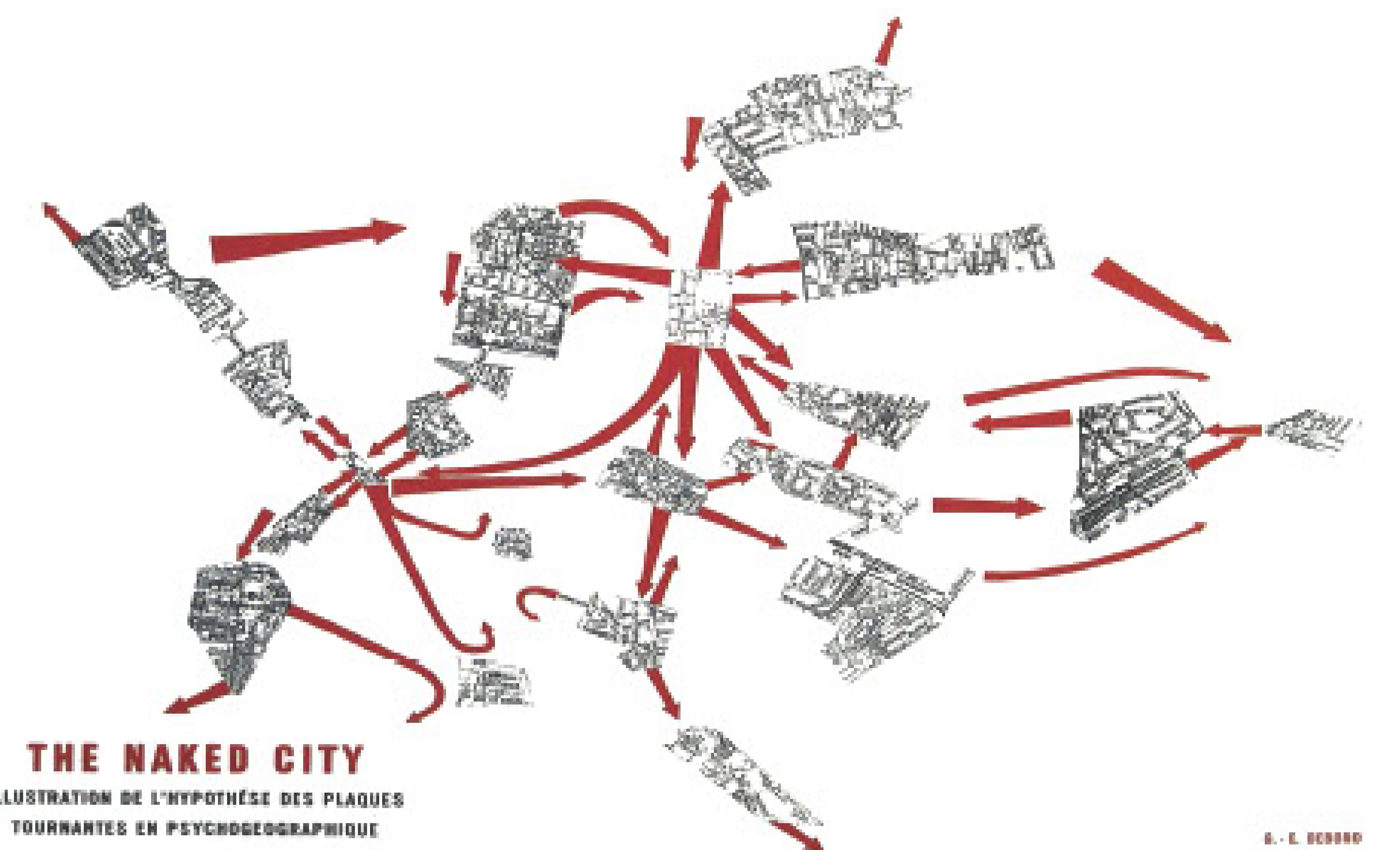
- puntos: lugares especiales
- líneas: recorridos
- superficies: terr. homogéneos



Mapas mentales de Kevin Lynch. La imagen de la ciudad.



Conjunto de itinerarios cantados que recorren lugares. Tanzania. 2000 d.c.



Primer mapa situacionista [1957] en donde la unidad de la ciudad sólo puede ser el resultado de la conexión de unos recuerdos fragmentarios.

El andar en el paisaje.



<<Errare humanum est >> *Proverbio latin



Caminos abiertos por migraciones de animales.



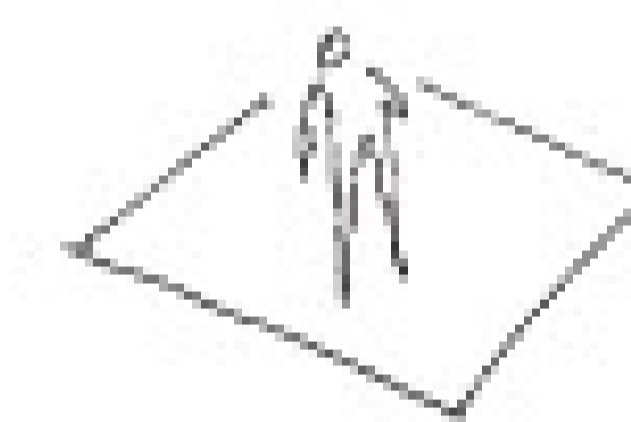
Nuevos caminos, orientados por referencias geográficas.



El menhir, primera **acción física** humana de **transformación** del **paisaje**. La **verticalidad**, en oposición a la horizontalidad (el sol, el horizonte) convirtió el **caos** en un **espacio ordenado**.



El estar en el paisaje.



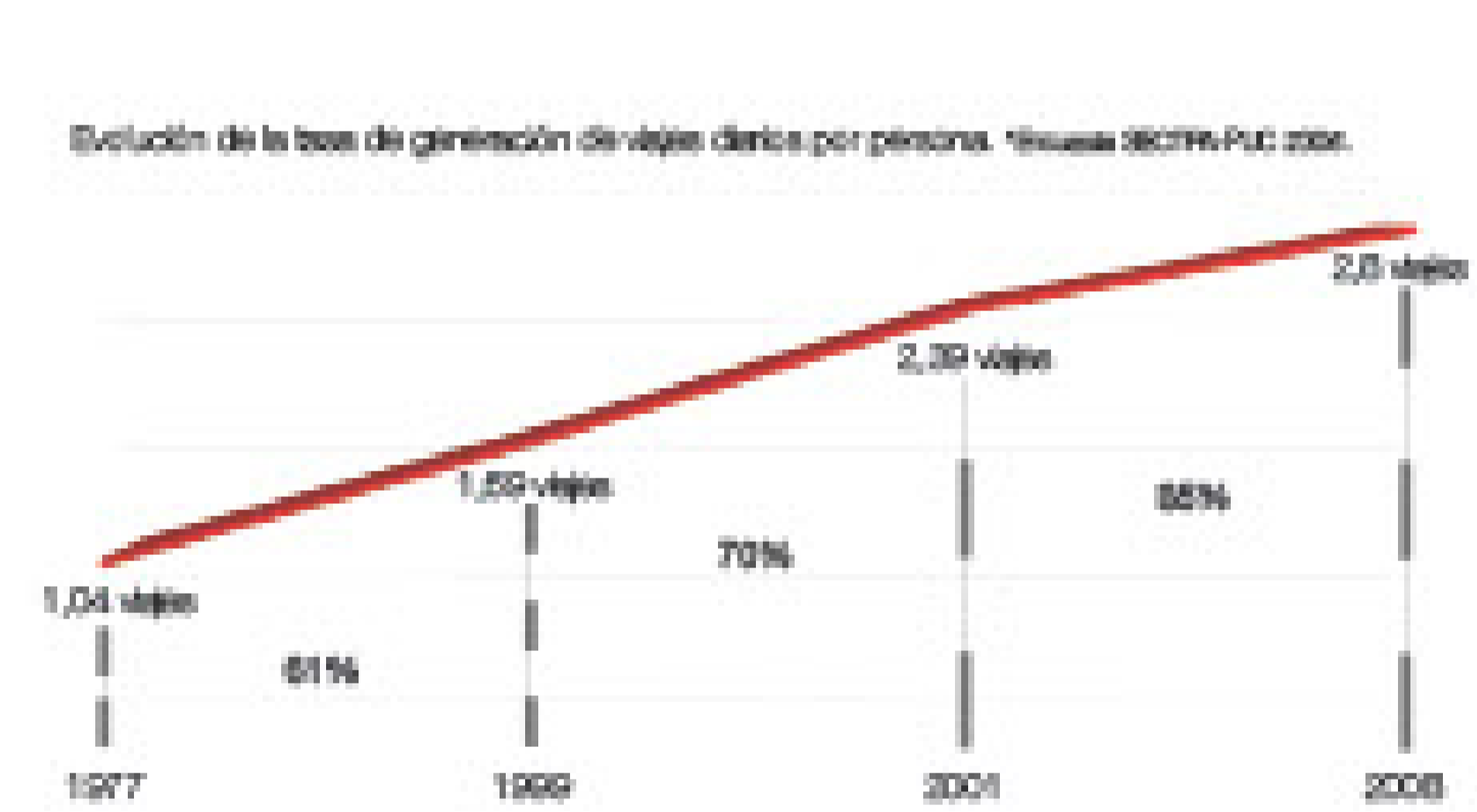
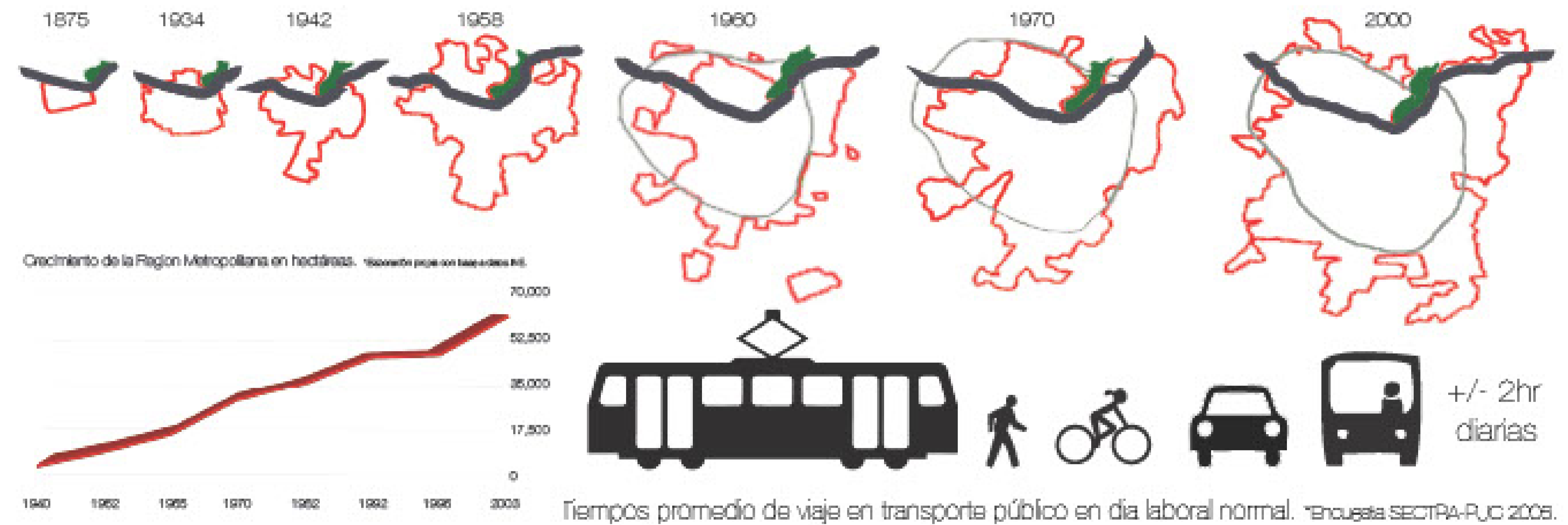
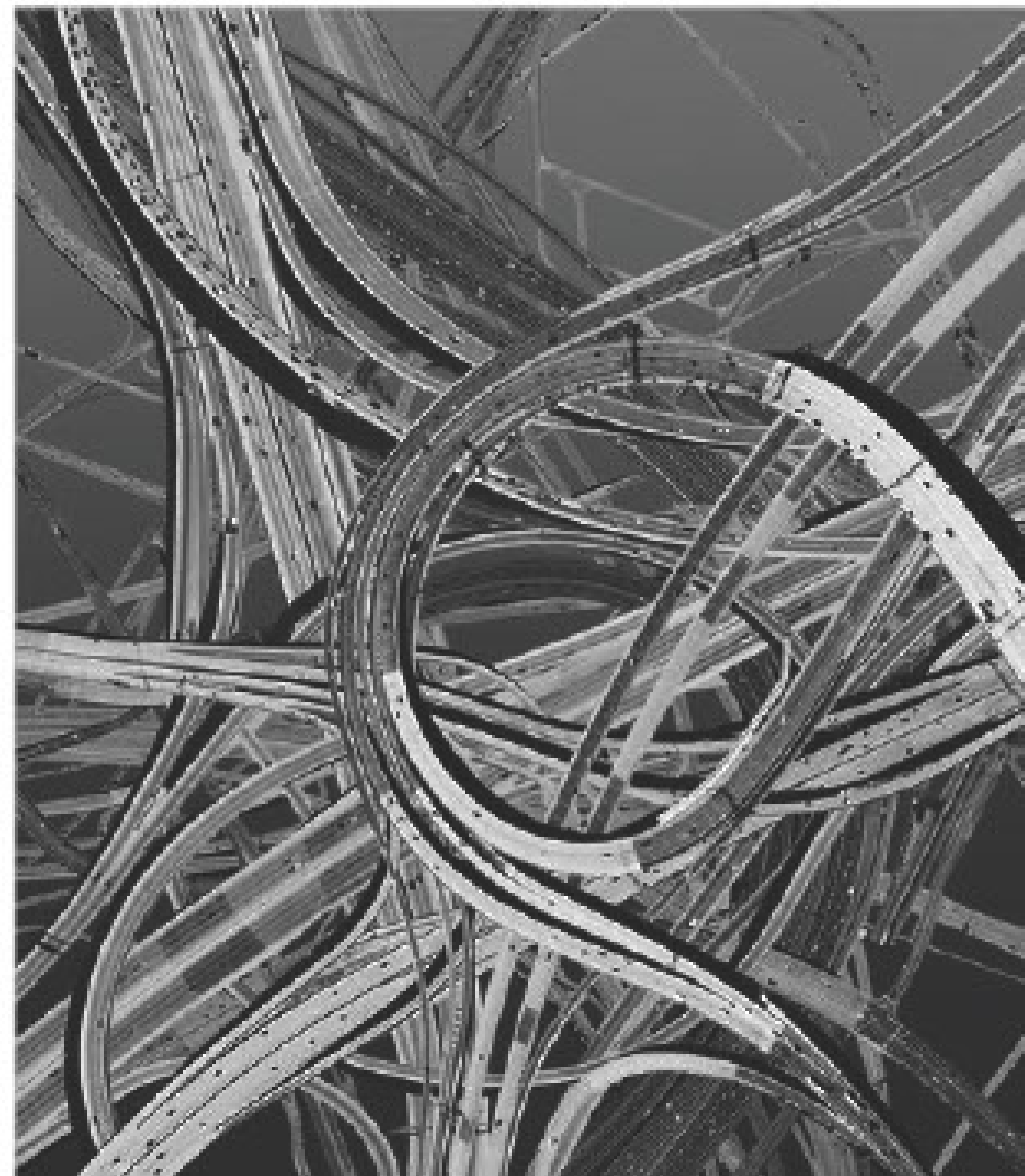
Luego el hombre **detiene su andar**. Se hace sedentario. Nace el **amurallamiento**. Ya no se habita con el paisaje sino **fuera** o **dentro** de él. El mundo se llena de **límites**. La construcción de la ciudad genera elementos que **orientan** al hombre.

Los pueblos se convierten en **ciudades**, los **límites** de la ciudad **crecen** y los **desplazamientos** se toman más imprescindibles. La ciudad se ha **multiplicado** y **estandarizado** tanto que es **difícil orientarse**.

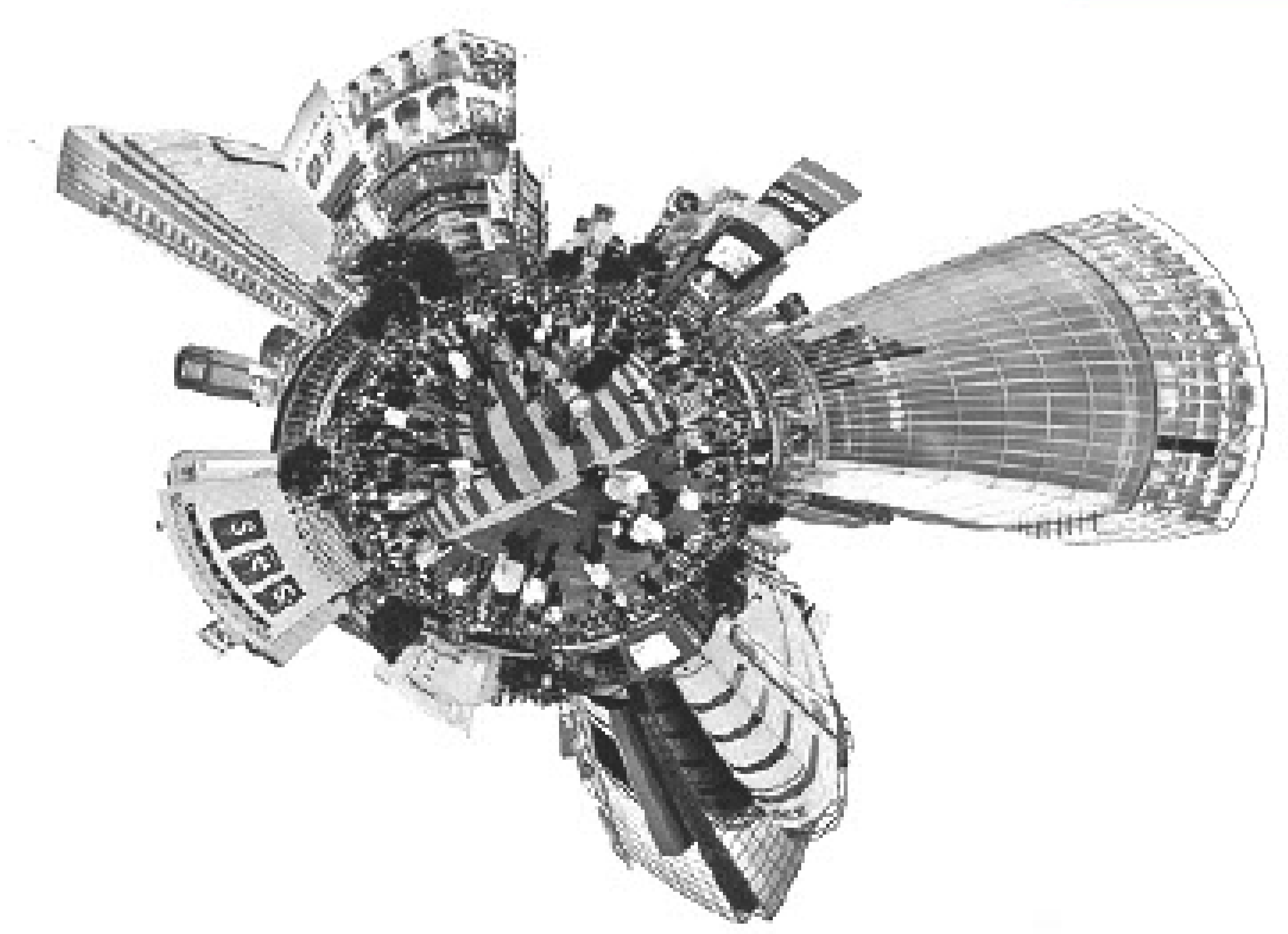
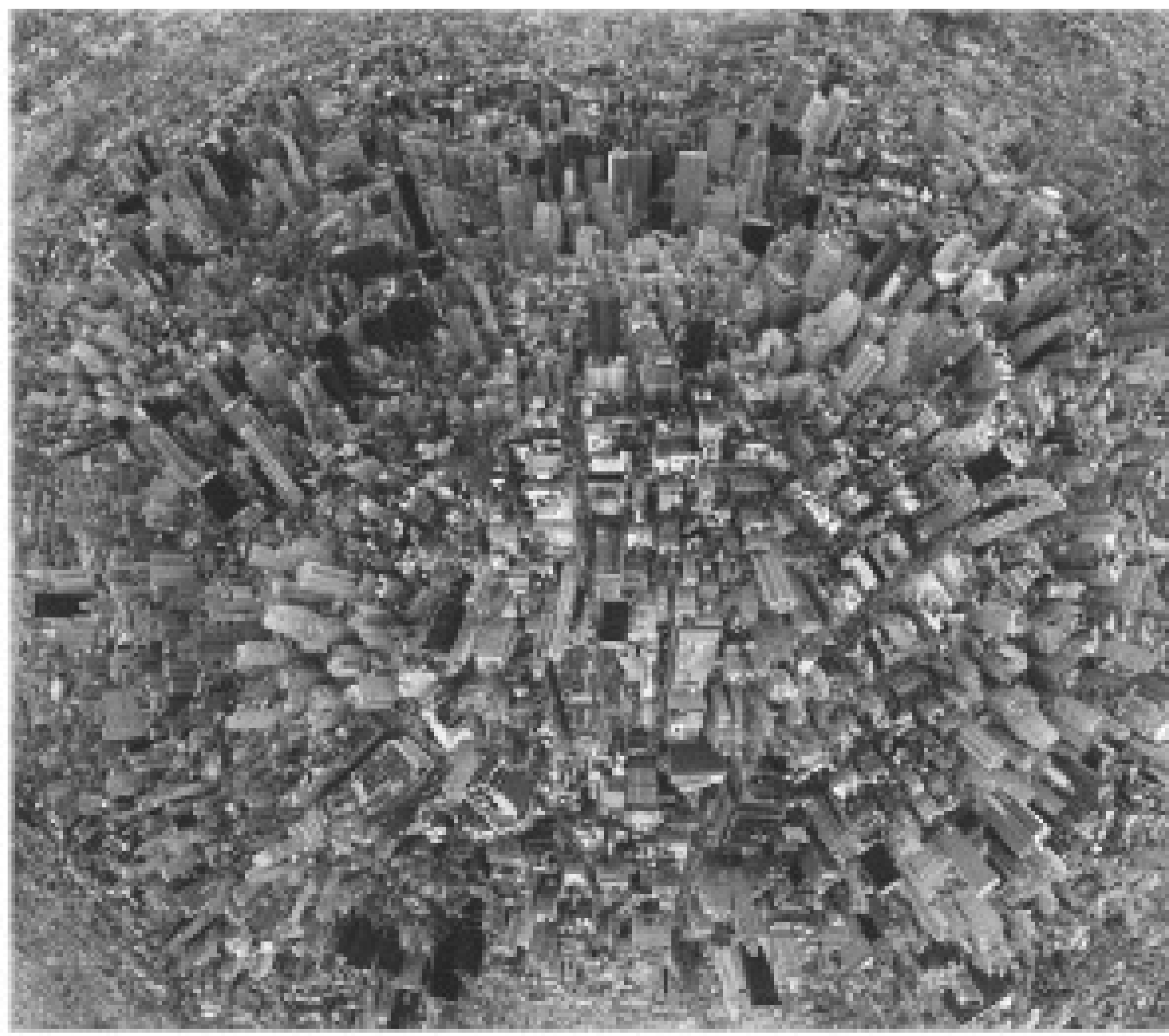


La Dispersión y segregación urbana genera un crecimiento exponencial en la cantidad y duración de los desplazamientos.

El **crecimiento desmedido** de las ciudades ha generado que el **transporte** sea el único **elemento articulador e integrador** de la ciudad. Frente a la **extensión de la ciudad** aparece un **cambio** en el carácter y la **velocidad del desplazamiento**, se ha **supeditado el tiempo para el estar**.

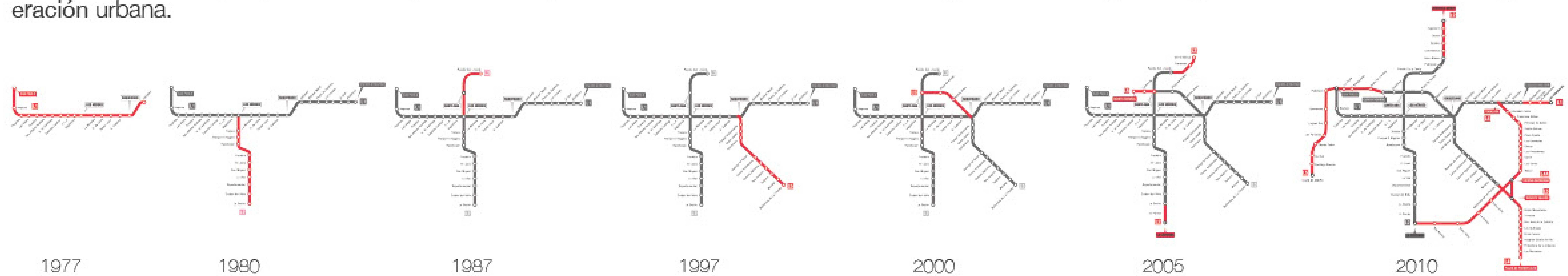


| Sector Origen | Sector destino | | | | | | Promedio |
|----------------|----------------|-----------|---------|--------|-----|-------------|----------|
| | Norte | Occidente | Oriente | Centro | Sur | Sur-Oriente | |
| Norte | 34 | 68 | 66 | 44 | 79 | 92 | 46 |
| Occidente | 64 | 31 | 67 | 43 | 54 | 77 | 42 |
| Oriente | 70 | 73 | 31 | 35 | 75 | 61 | 49 |
| Centro | 51 | 47 | 38 | 26 | 53 | 64 | 46 |
| Sur | 77 | 57 | 67 | 47 | 32 | 51 | 43 |
| Sur-oriente | 83 | 74 | 56 | 57 | 49 | 30 | 43 |
| Promedio [min] | 47 | 44 | 47 | 42 | 44 | 45 | 45 |



Las nuevas distancias y la proliferación de infraestructura pública.

Ante el movimiento que generan los viajes existe una proliferación de infraestructura a lo largo de la ciudad que configura nuevos sub-centros de aglomeración urbana.



El espacio público de hoy no es un espacio físico, es un espacio de transición.

Son situaciones de ruptura en el trayecto. Desaceleraciones en el recorrido que se dan por un cambio de modo o distracción en el andar. La **estación** es un punto de tránsito, una ocupación provisional, es el “tiempo espacializado”. **Bergson*



Las grandes distancias cubiertas y la multiplicación de estaciones generan una experiencia del tiempo que libera el espacio de significados. La estación no se habita en el espacio sino en el tiempo. **Rem Koolhaas*

El lugar antropológico [Lugares de memoria] *Maro Auge. Los no lugares, espacios del anonimato. 1992.

El lugar antropológico es un lugar cultural localizado en el tiempo y en el espacio. Ya sea que perdure, se extienda o desaparezca; el espacio de su crecimiento o desaparición es histórico. Es la reivindicación del pasado en el presente,

Espacialmente nos refiere a algún lugar.



La ciudad es el conjunto de los significados constituidos por la experiencia del lugar habitado. Es aquí donde se crean las condiciones para que la memoria se vincule con ciertos lugares, donde los monumentos son la expresión tangible de la memoria colectiva.

Temporalmente nos refiere a algún acontecimiento o actividad.

Cambio programático

Identities colectiva intacta

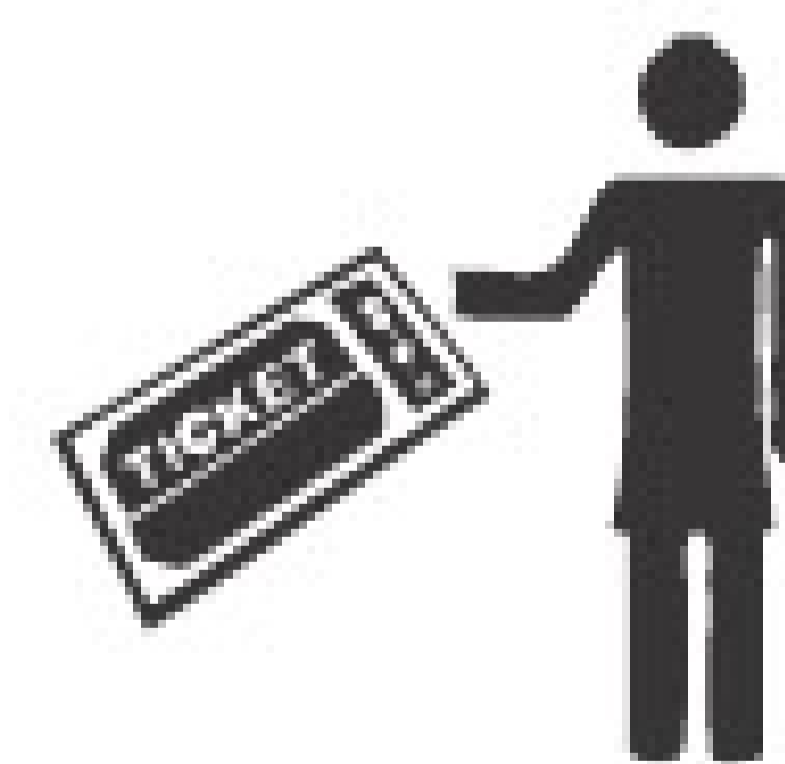


El no-lugar [Lugares del presente perpetuo]

Son instalaciones necesarias para la circulación de personas y bienes donde no se crea identidad, historia, ni relaciones. Son puntos de tránsito y ocupaciones provisionales.

Espacialmente son:

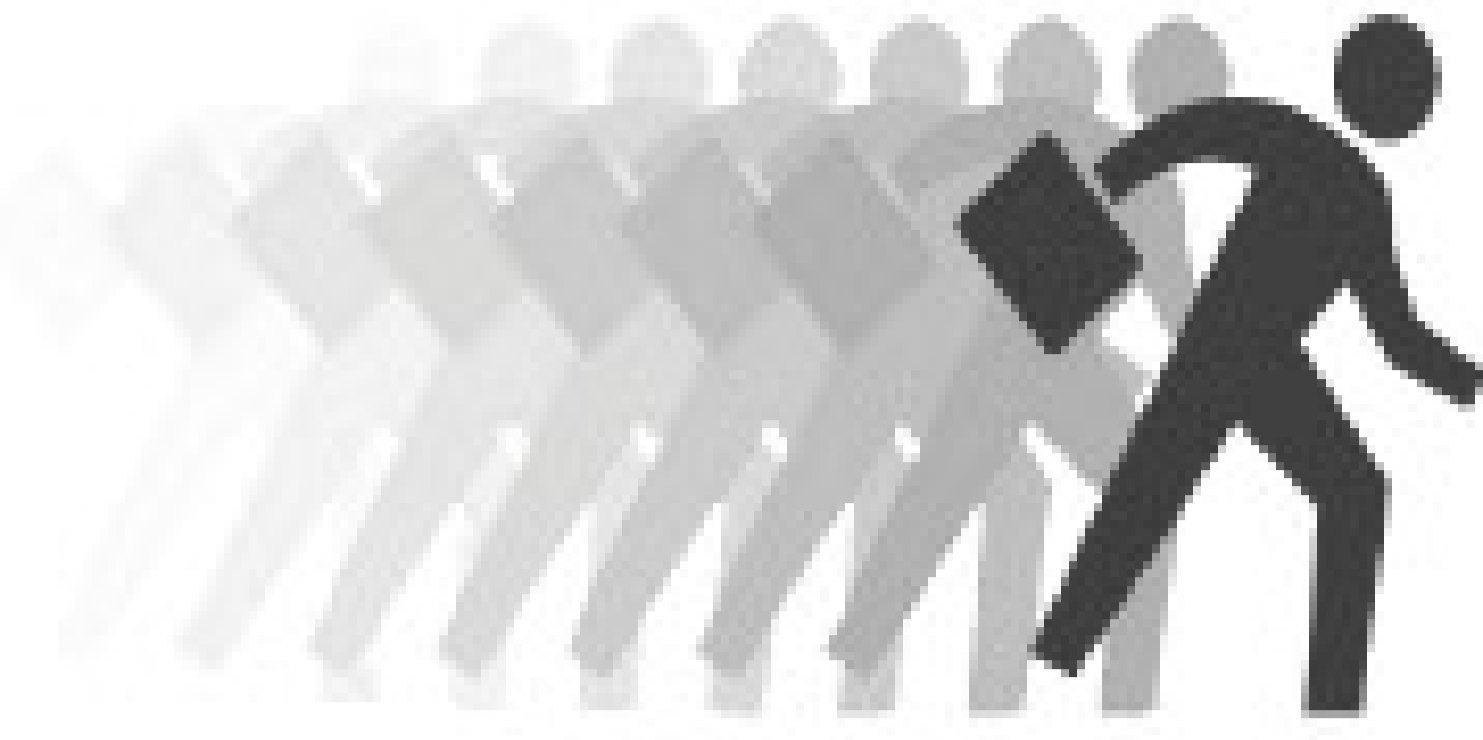
- Espacios de **circulación**: Carreteras, aeropuertos, estaciones, etc.
- Espacios de **consumo**: Supermercados, malls, cinemas, etc.
- Espacios de **comunicación**: Pantallas, internet, t.v, etc.



Puente sobre Escuela militar

Temporalmente son:

Como los no lugares se **recorren**, se miden en **unidades de tiempo**. Se vive en el **presente perpetuamente**. El presente del recorrido, que se **materializa instantáneamente** en las **pantallas** que registran itinerarios, horarios, retrasos, etc. Aquí, solo importa el **ahora**.

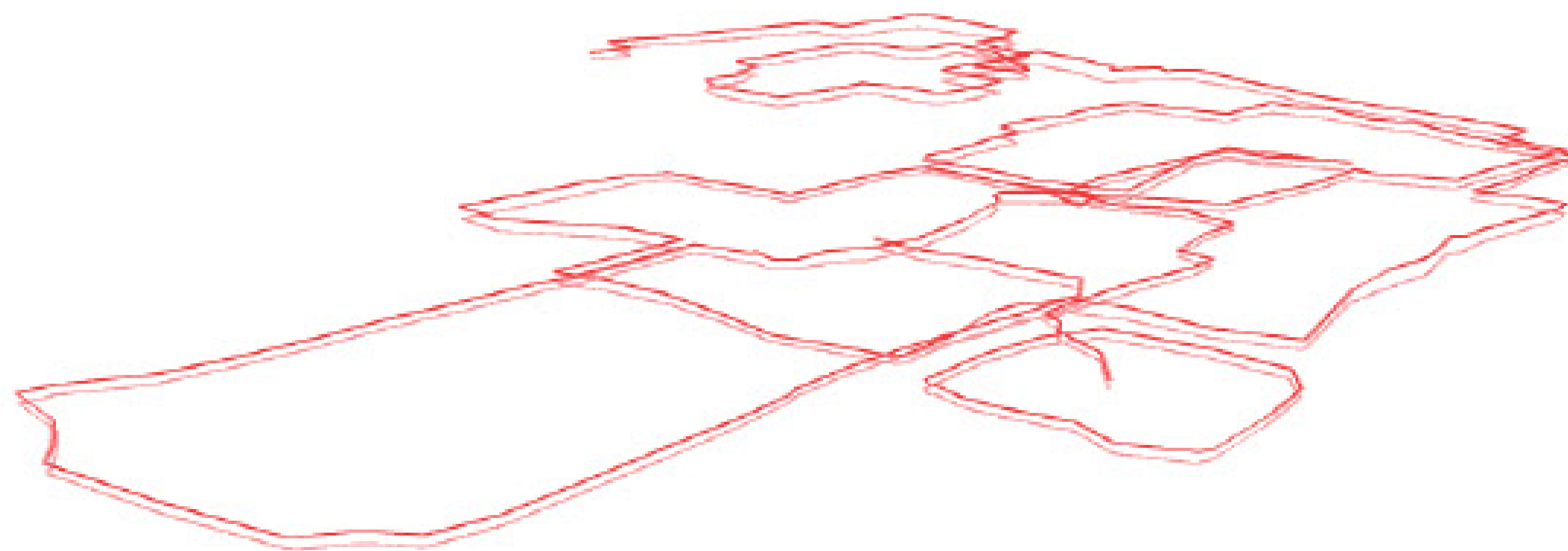


La no-ciudad [Conjunto de trayectos fugaces]

Cada individuo tiene una **ciudad distinta** en el **imaginario** que ha derivado de su **experiencia** de las relaciones de **co-presencia** y **co-ausencia** que se dan en el sistema de flujos urbanos.



One year in London
GPS drawing
Jeremy Wood



La ocupación provisional de los nuevos espacios públicos. [Depato デパート]

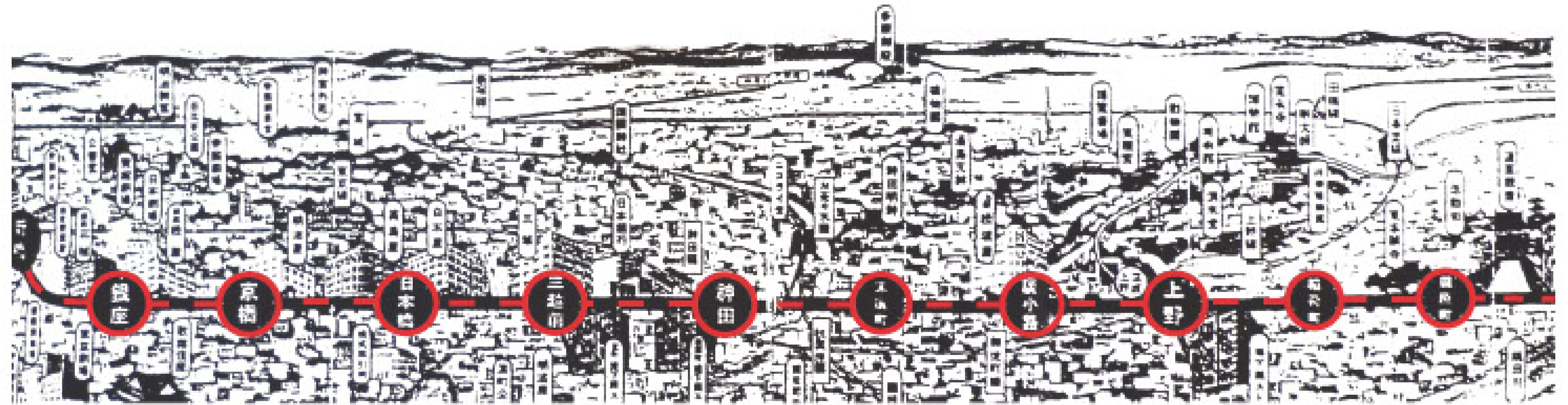
*Rem Koolhaas. *Project on the city harvard design guide for shopping.2002.*

El **depato**, o centro comercial japonés, no es sólo un destino para el **shopping**, sino que una parte **integral** de la **ciudad**. Muchos depatos fueron construidos por los desarrolladores de las líneas de **trenes**, quienes **estratégicamente** fundieron el **shopping** y el **transporte**. Hoy ha trascendido al shopping. Originalmente una apropiación del centro comercial occidental, el depato hoy ha evolucionado para ser **sinónimo** de **infraestructura urbana** y una **institución cultural**.

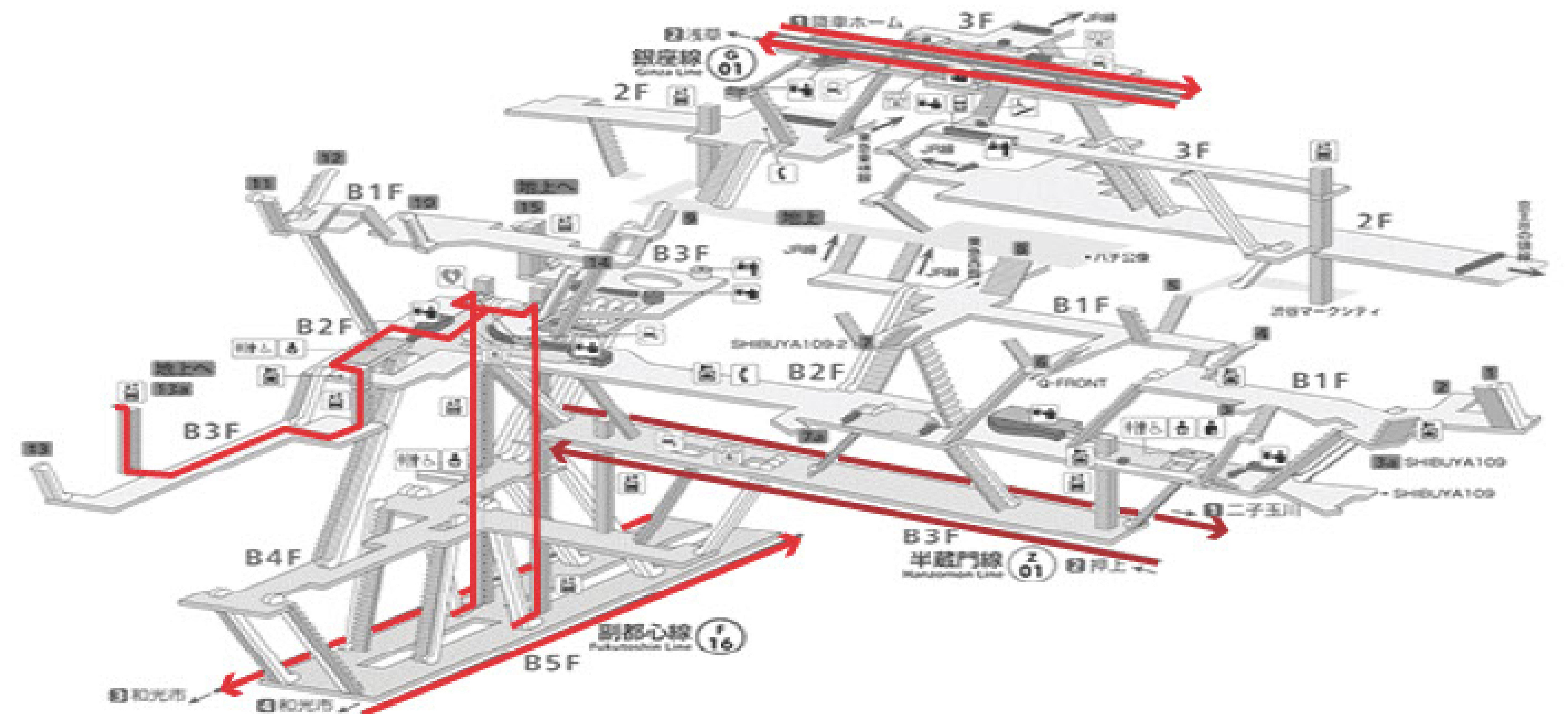
01 Agente de occidentalización



02 Integración al sistema de transporte público



Metro de Tokio mostrando depatos ligados a las estaciones. 1934



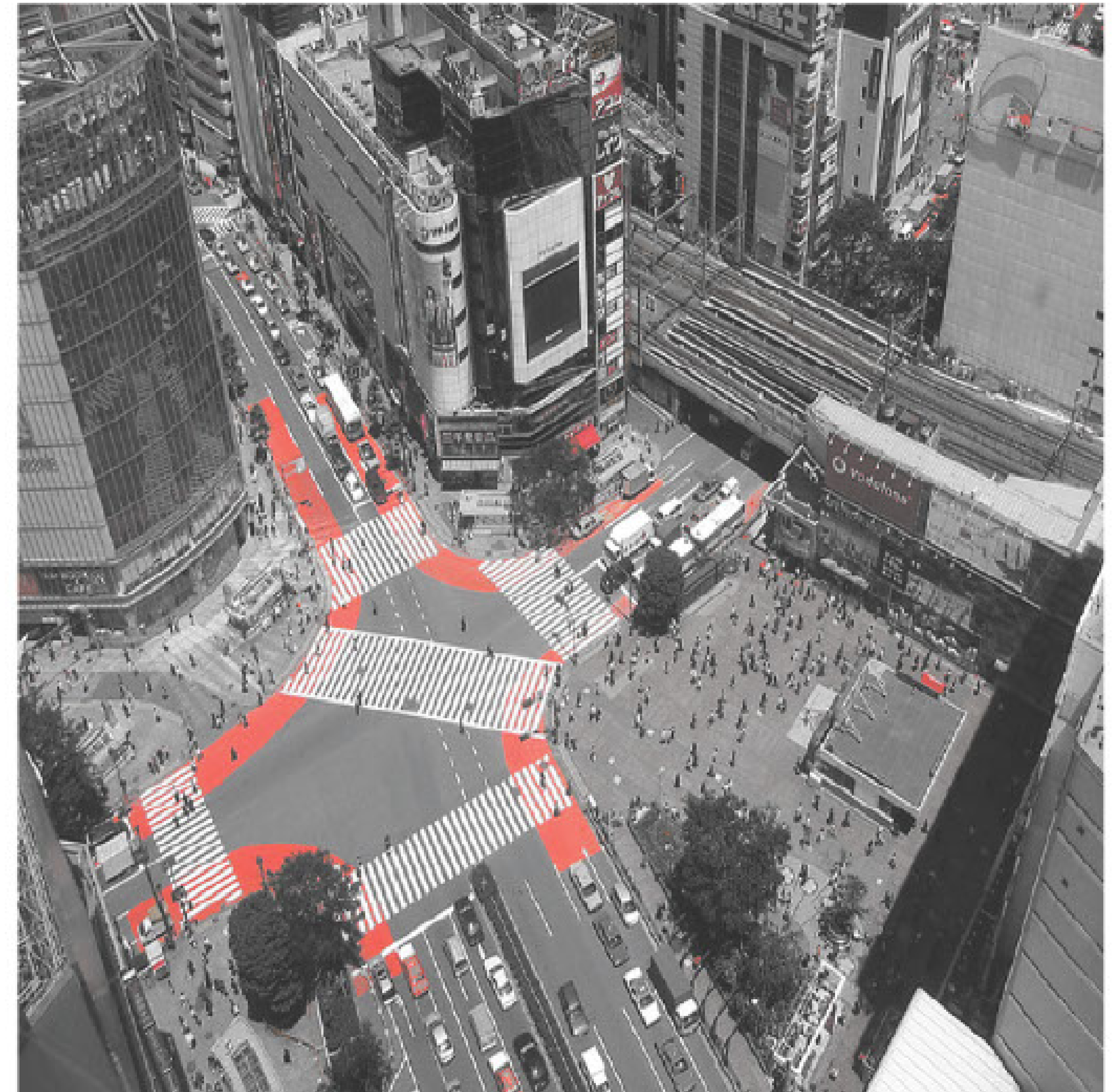
Esquema de funcionamiento de la estación Shinjuku.

03 Atomización programática

Estaciones Áreas comerciales subterráneas - - - - - Grilla de 1 hectárea



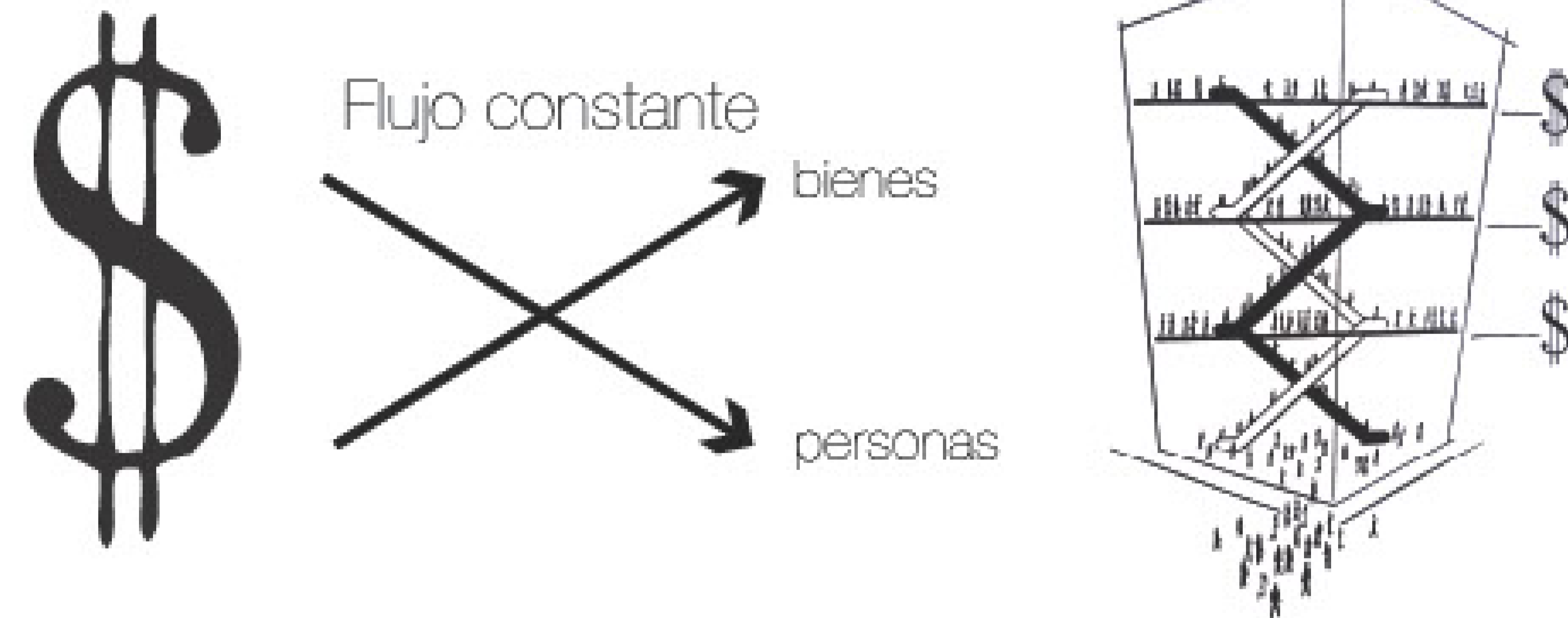
Shinjuku [新宿駅]: La estación-depato de 3.859.091 de pasajeros diarios.



Shinjuku es la estación con mas ocupación del mundo. Conglomera 8 tiendas de departamento. Tiene 16 líneas de trenes incluyendo los metros de Tokio. Tiene 3.859.091 pasajeros diarios (2008). Las tiendas tienen un flujo de 300,000 personas diarias. Tiene 4 niveles conectados por puentes, pasajes y pasarelas. Tiene 200 salidas a la calle.

04 Depato: Institución cultural

Se podría decir que el **shopping** es lo que queda de la **actividad pública**. Ha sido capaz de **colonizar** todos los aspectos de la vida urbana. Los **centros históricos**, las **estaciones de trenes**, los **museos**, los **hospitales**, las **escuelas**, todos los espacios hoy están **condicionados** por los **mecanismos** y los **espacios** del **shopping**.



店内ご案内

| | | | | |
|--|----|------|-------|---|
| | R | 10 | | |
| | 8 | 9 | | |
| | 7 | 8 | CAFE | R |
| | 6 | 7 | | 7 |
| | 5 | 6 | | 6 |
| | 4 | 5 | | 5 |
| | 3 | FOOD | | 3 |
| | 2 | 2 | | 2 |
| | 1 | 1 | RETAL | 1 |
| | B1 | B1 | | |



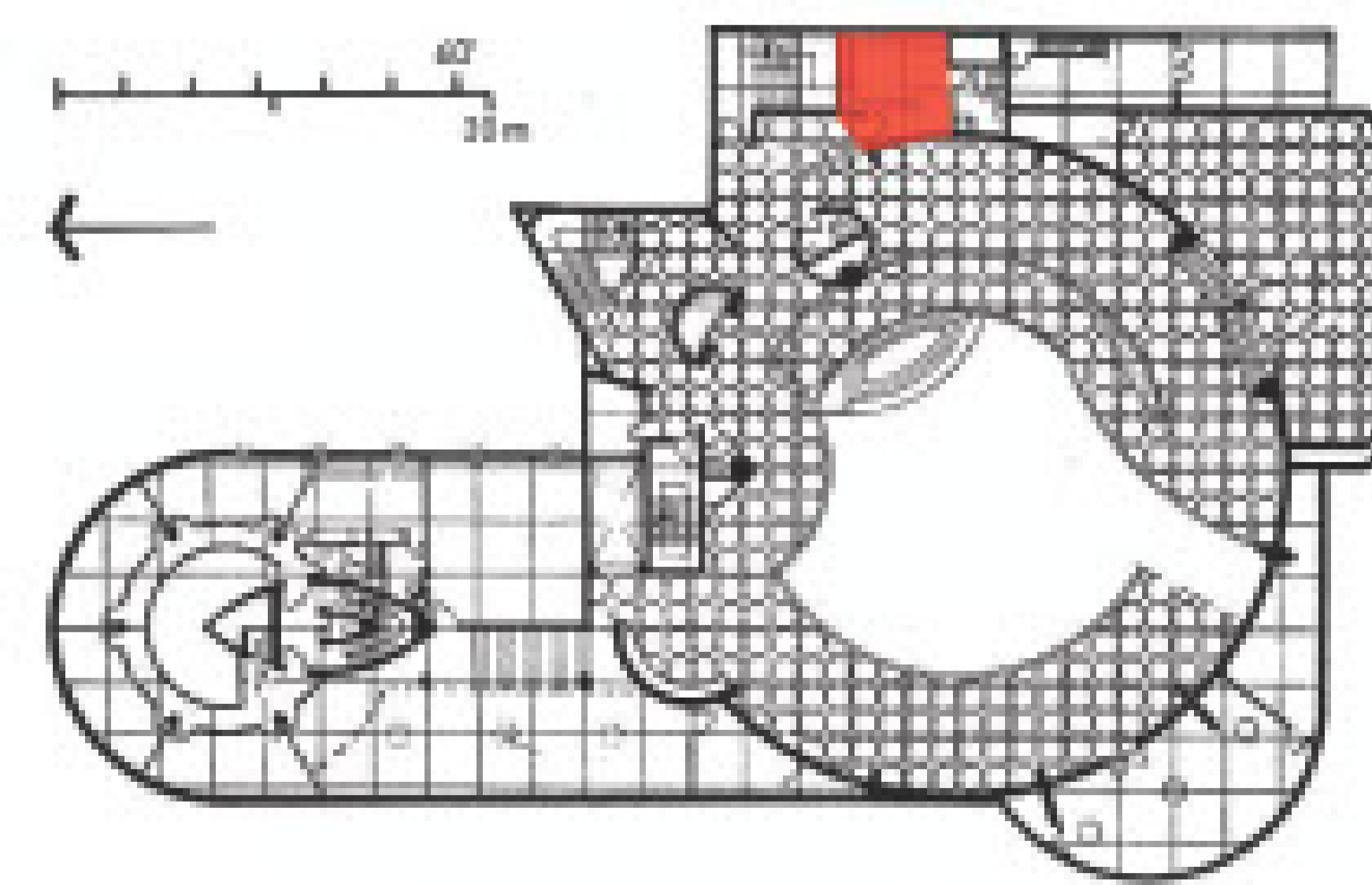
La colonización del shopping en nuevos programas.



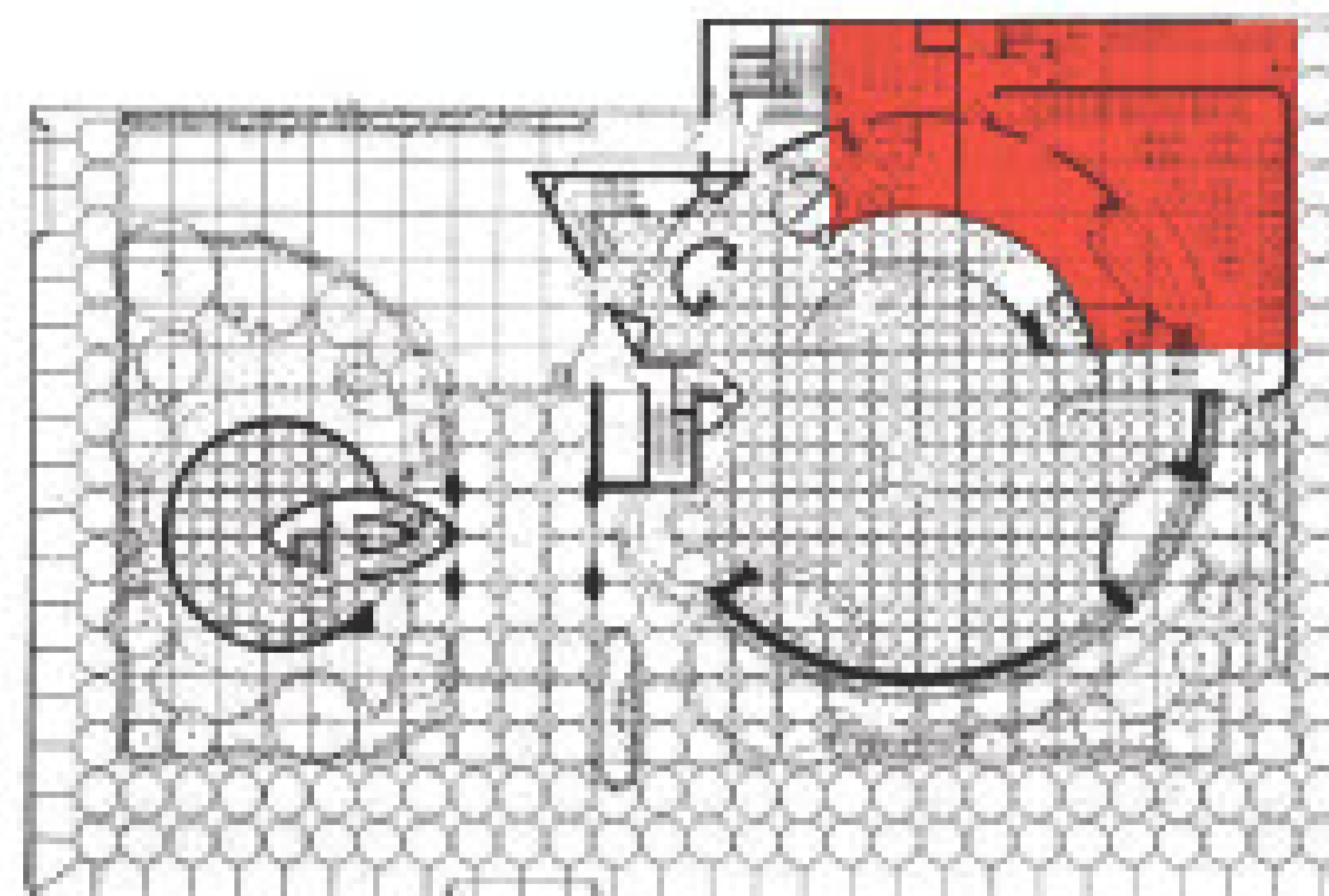
=



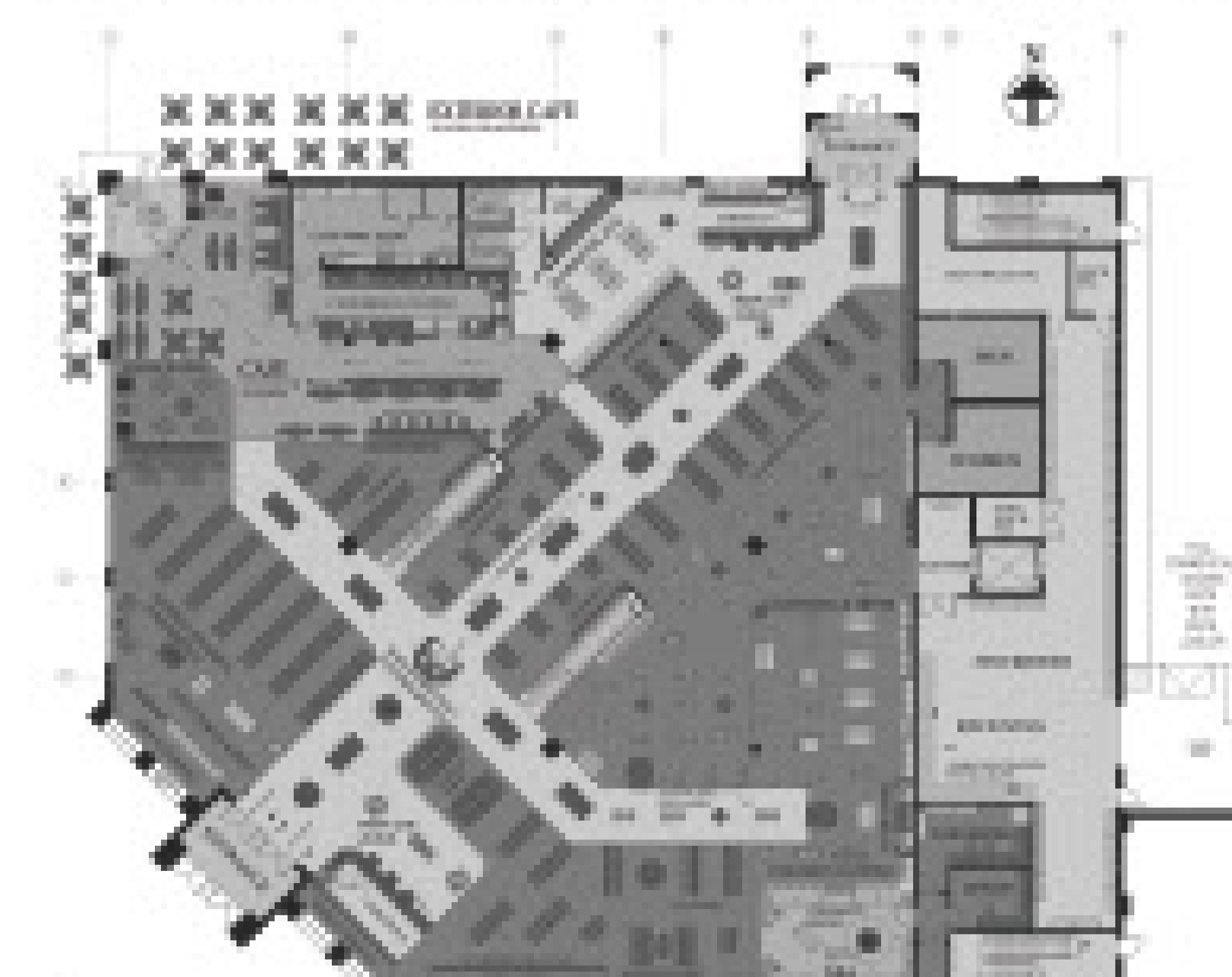
=



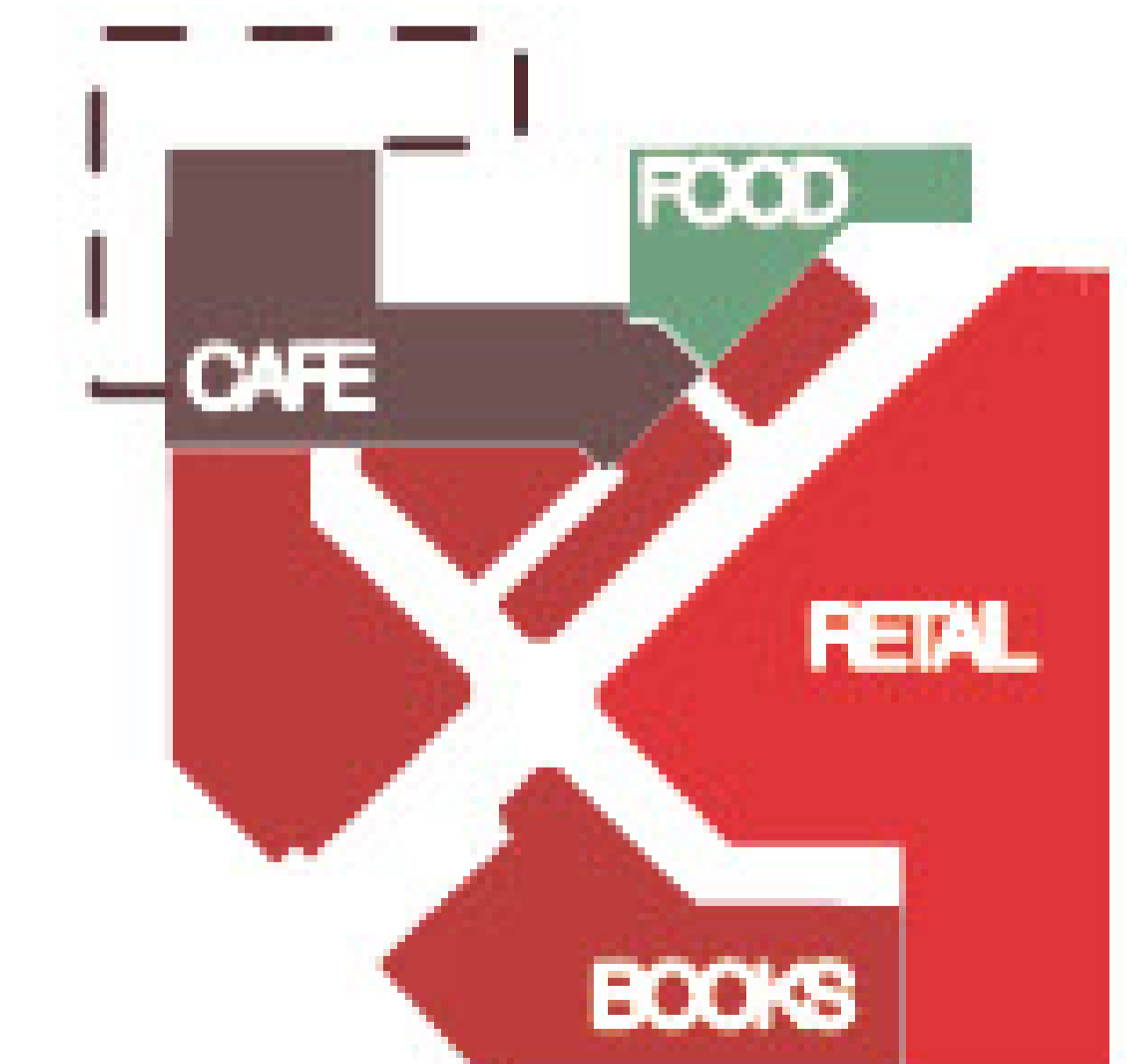
Museo Guggenheim. F.Lloyd Wright. 1959.



Ampliación del museo Guggenheim. 1992.



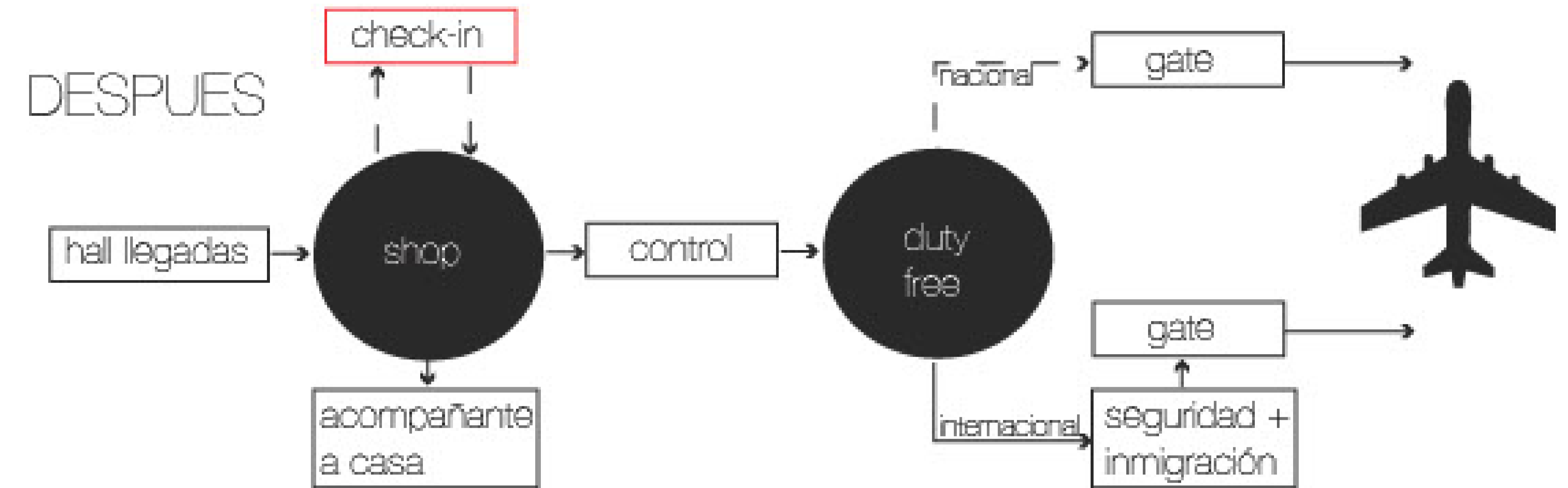
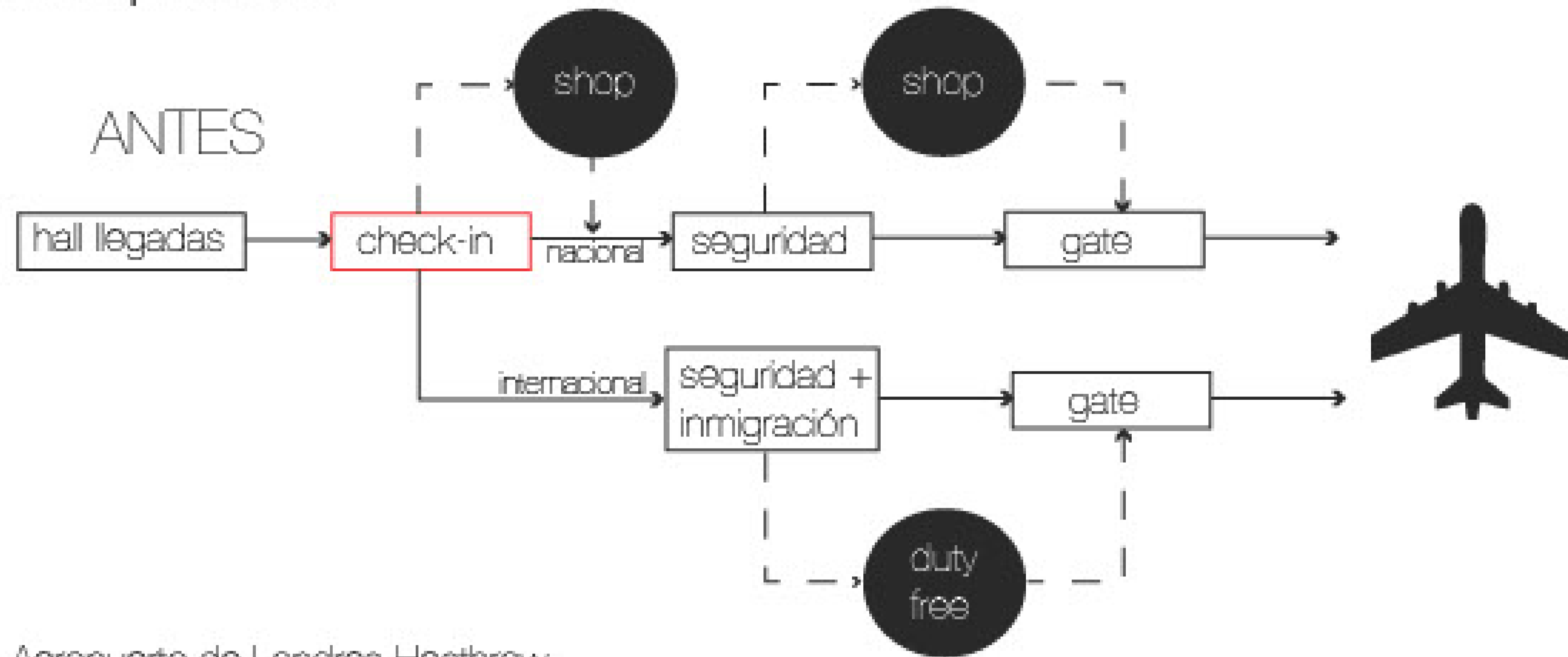
University of Texas. Barnes & Noble Library. 2009.



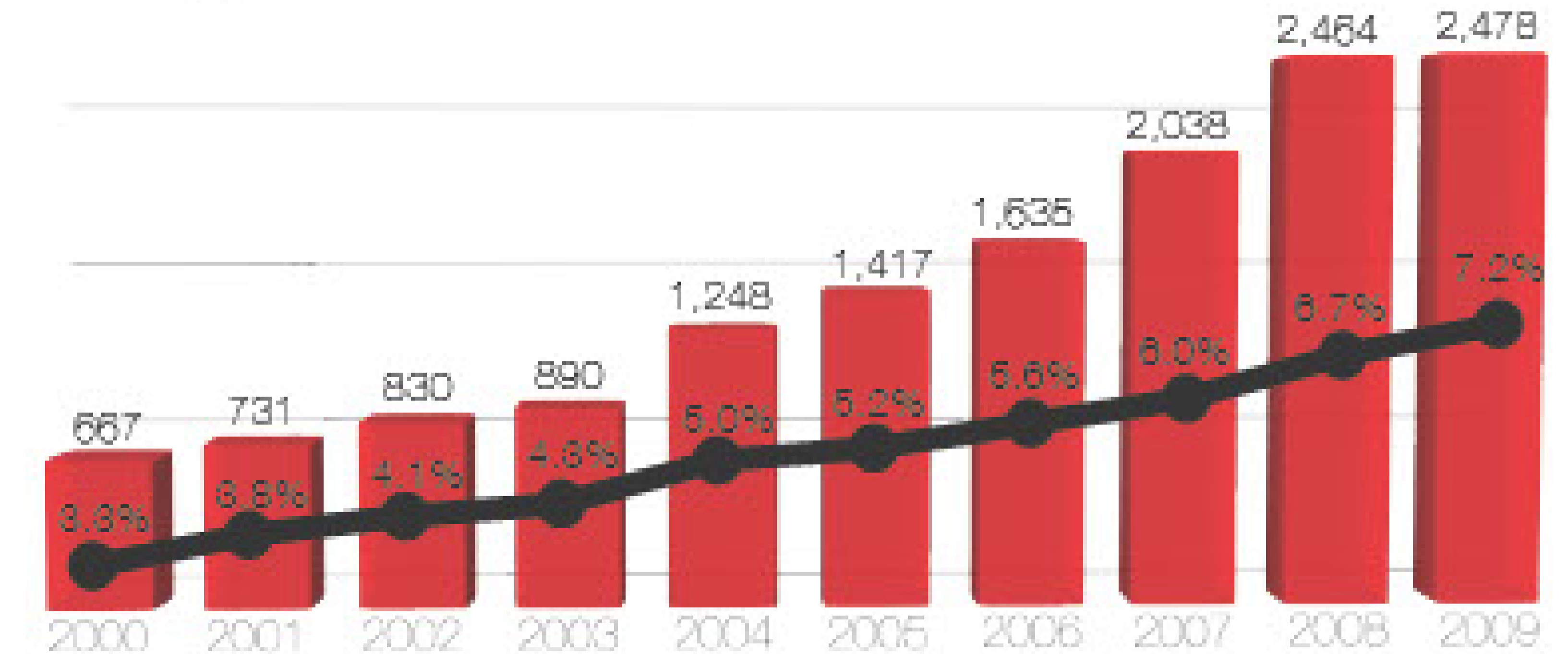
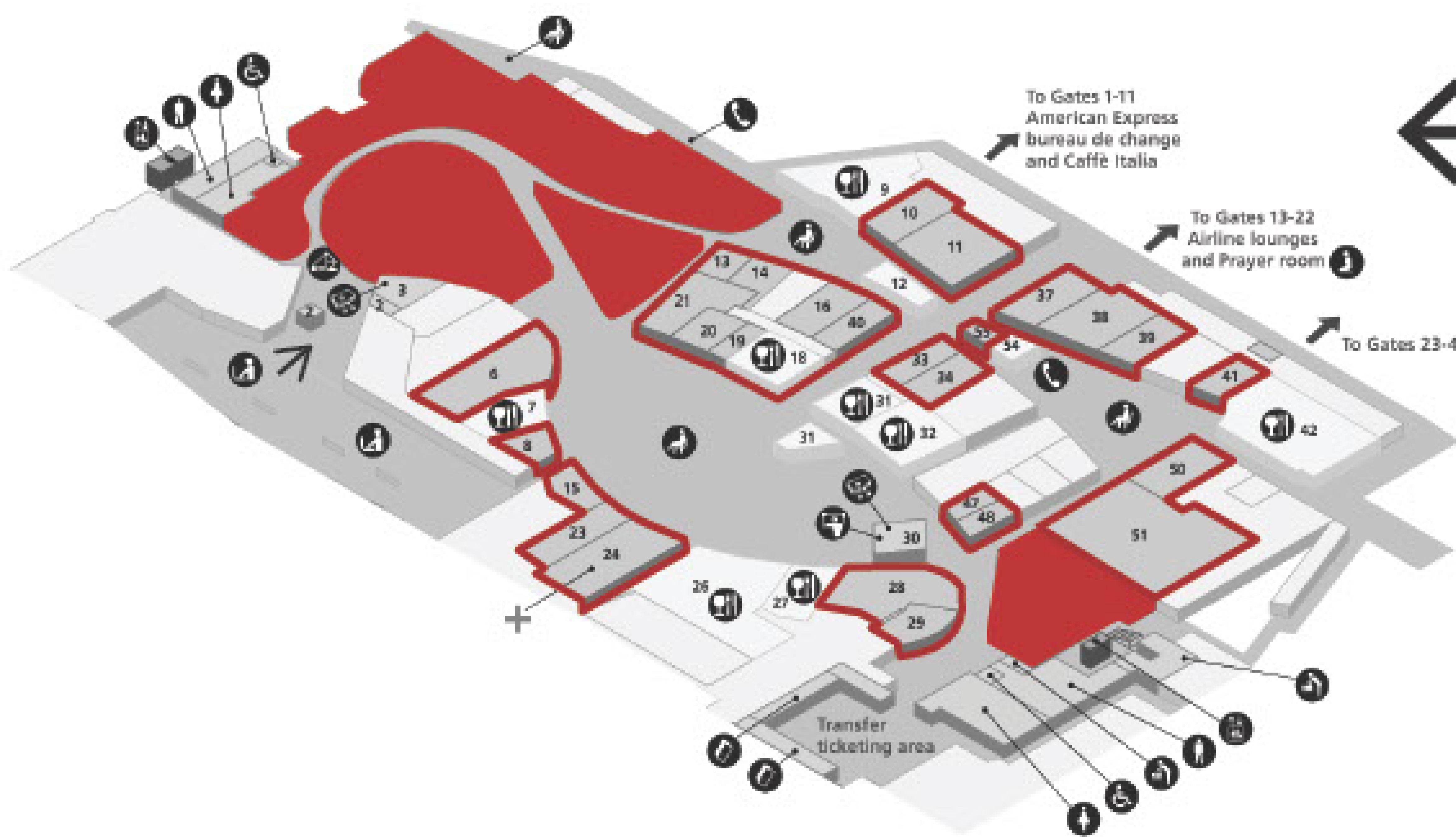
Infraestructura del **retail**: el shopping en **aeropuertos** y **estaciones de trenes**.

La evolución del **shopping** ha cambiado la **arquitectura** de las **infraestructuras del transporte**. El paradigma ha cambiado: el **shopping por sobre la funcionalidad**. Pasillos flanqueados de **locales comerciales** **desaceleran flujos** y **generan permanencias**. Estos espacios del presente perpetuo, del estar en movimiento, hoy **buscan detenciones**.

Aeropuertos



Aeropuerto de Londres: Heathrow.

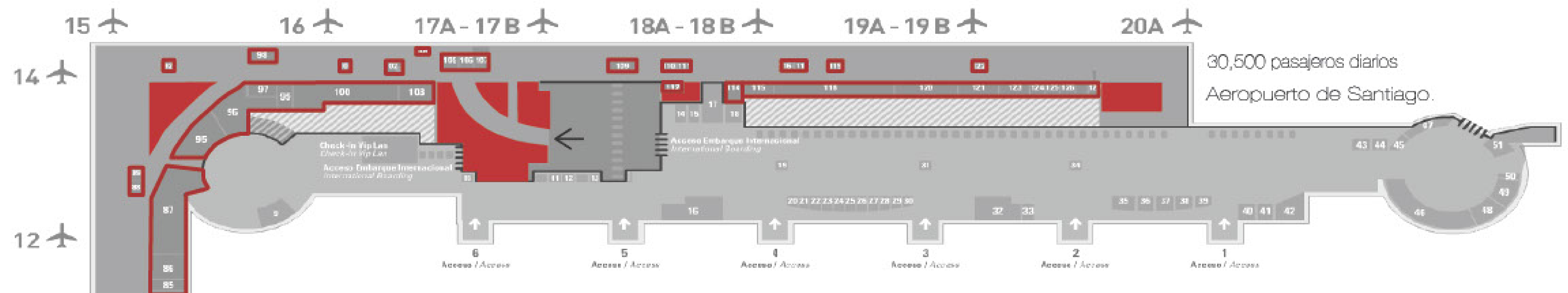


Evolución en ventas del duty Free y comercios en el Heathrow. \$US millones. *Baa.com



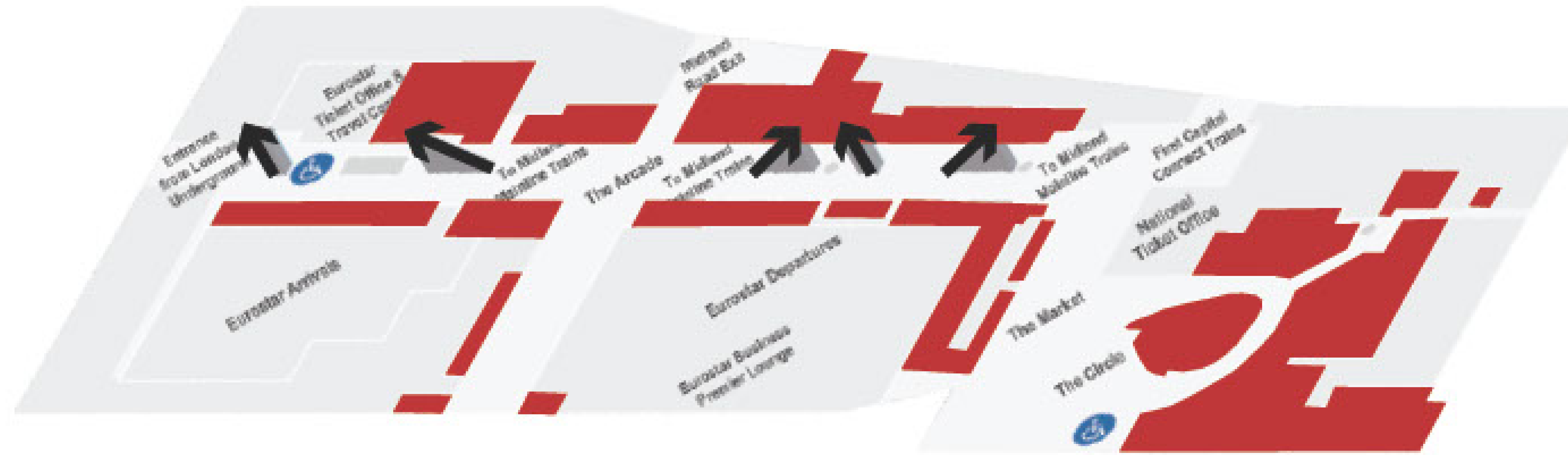


La combinación entre aeropuertos y el shopping ha desencadenado un cambio en la forma de viajar, de la búsqueda en la funcionalidad y eficiencia absoluta a la **desaceleración** de los flujos para el shopping. Un buen aeropuerto se definía por su claridad y la eficiencia con la que trasladaba a sus pasajeros de un trámite al otro. Hoy los aeropuertos tienen una forma mas bien **laberintosa**, funcionan **retardando** a los viajeros **forzándolos a consumir**.



Estaciones de trenes y metro

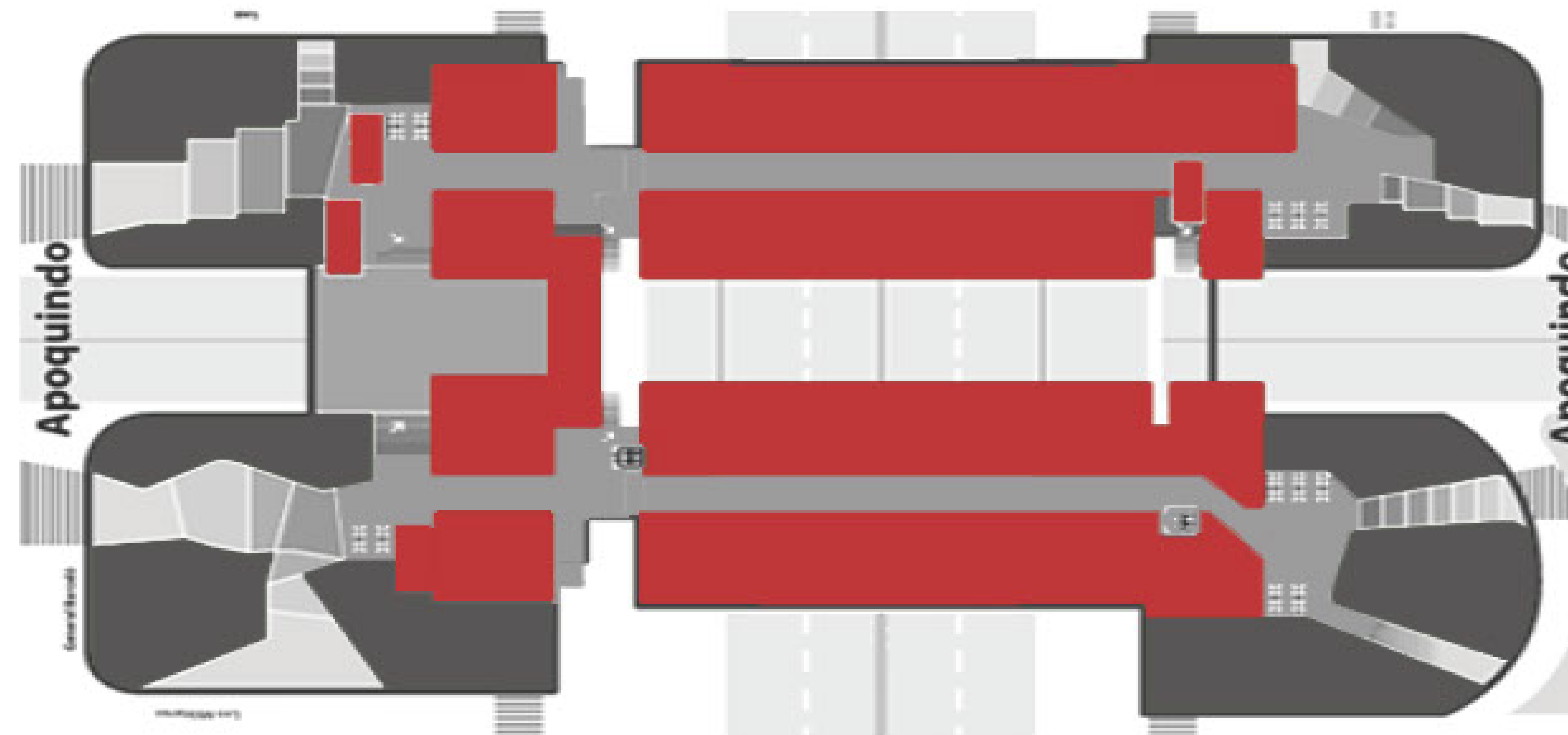
-  25 locales
-  22 locales
-  02 locales



St.Pancras. Londres. 2007. 180,600 pasajeros al día.



-  38 locales
-  18 locales
-  02 locales
-  07 locales



Estación Sub-centro Las Condes. 55,355 pasajeros al día.



Los paisajes controlados o *Replascapes*. *Rem Koolhaas. Project on the city harvard design guide for shopping.2002.



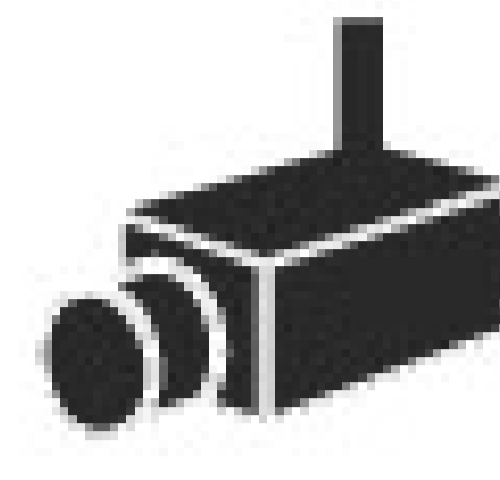
Climatización

+



Circulación infinita

+



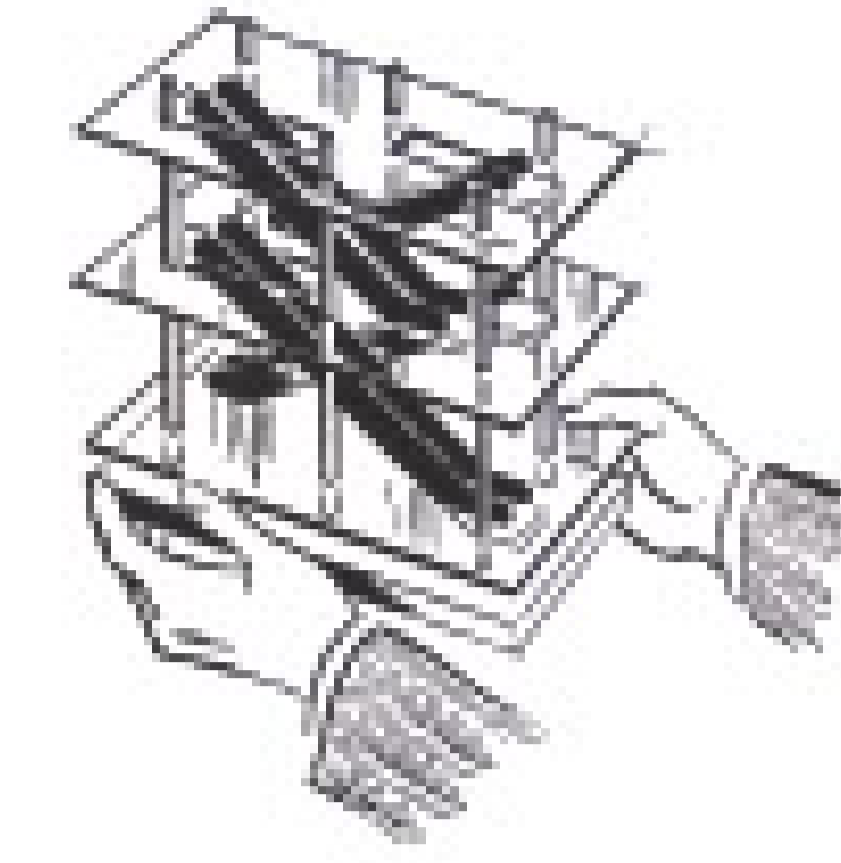
Seguridad

+



Accesibilidad

=



Estructura ideal para el shopping



Pequeña Venecia interior. Las vegas.



Interior de un shopping mall. Hong Kong.

MALLPLAZA

Evolución de los replasces:
la tendencia a *abrir el mall* y complejizar su programa.

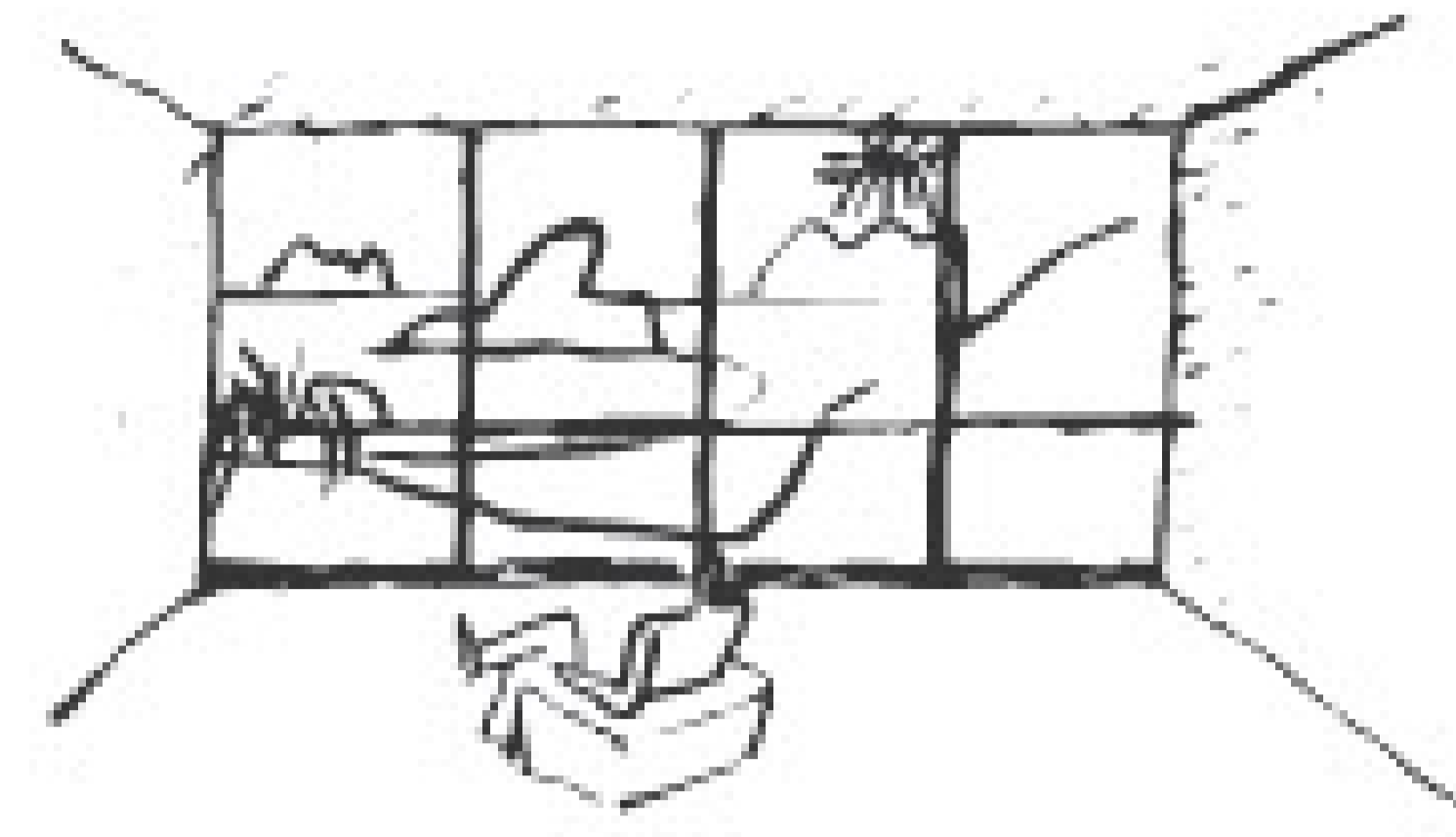


| | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1991 | Apertura del Mall Plaza. |
| 1992 | Cines. |
| 1992 | Clinica Vespucio. |
| 2000 | Autoplaza. |
| 2003 | Biblioteca Viva. |
| ----- | |
| 2004 | Teatro DuOc Gimnasio I. Manpower Incorporación de programas sin fines comerciales |
| 2005 | Las Terrazas. |
| 2006 | Bvd. Financiero |
| 2007 | Aires: Decohogar |

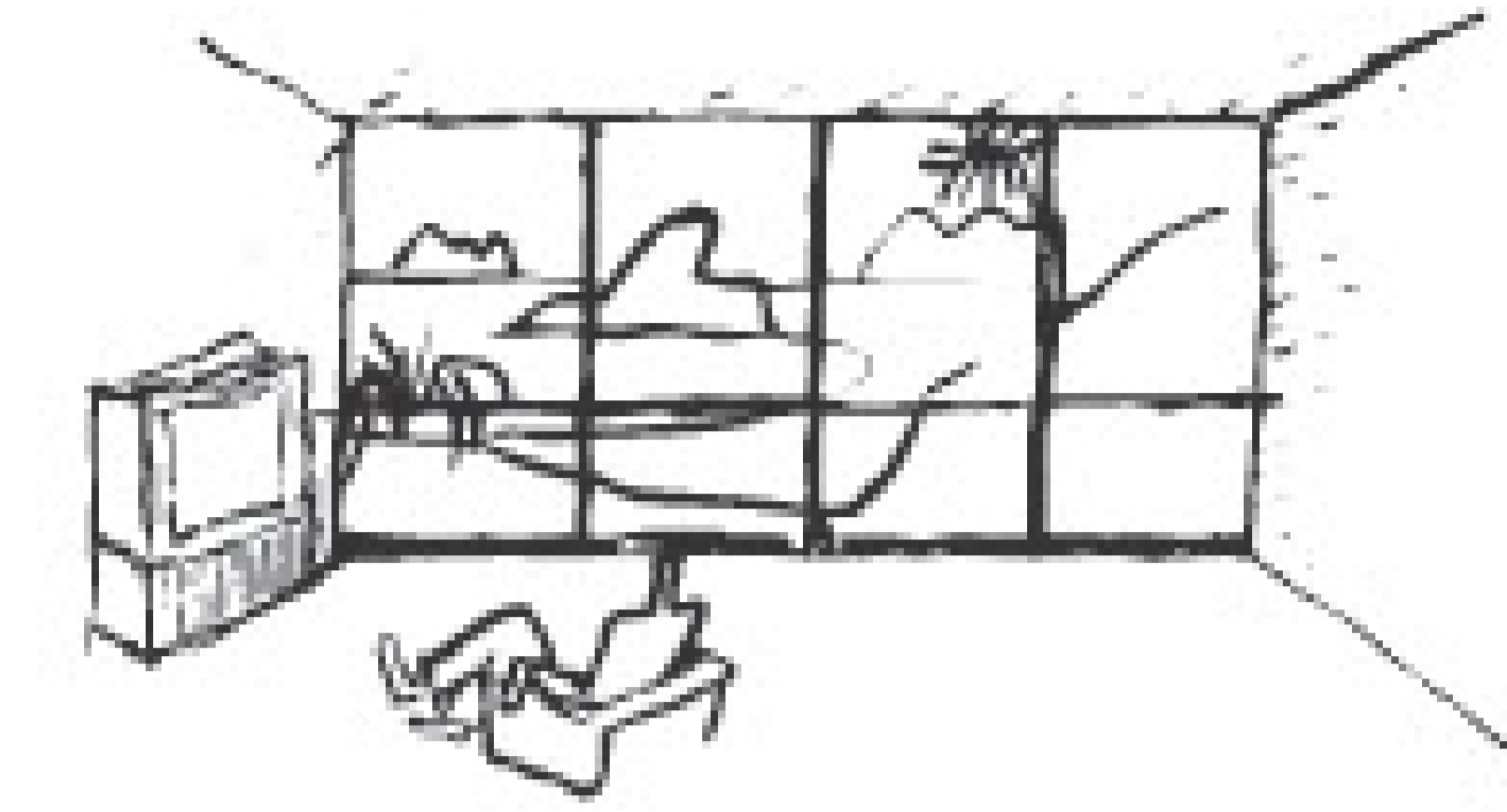
Los **placeres esenciales** del hombre urbano. 1942.



El esplendor tropical. Uno se detiene en él, instala una butaca.



Los **placeres esenciales**: El sol, el espacio y la vegetación. Todo el **paisaje entra** en vuestra habitación.

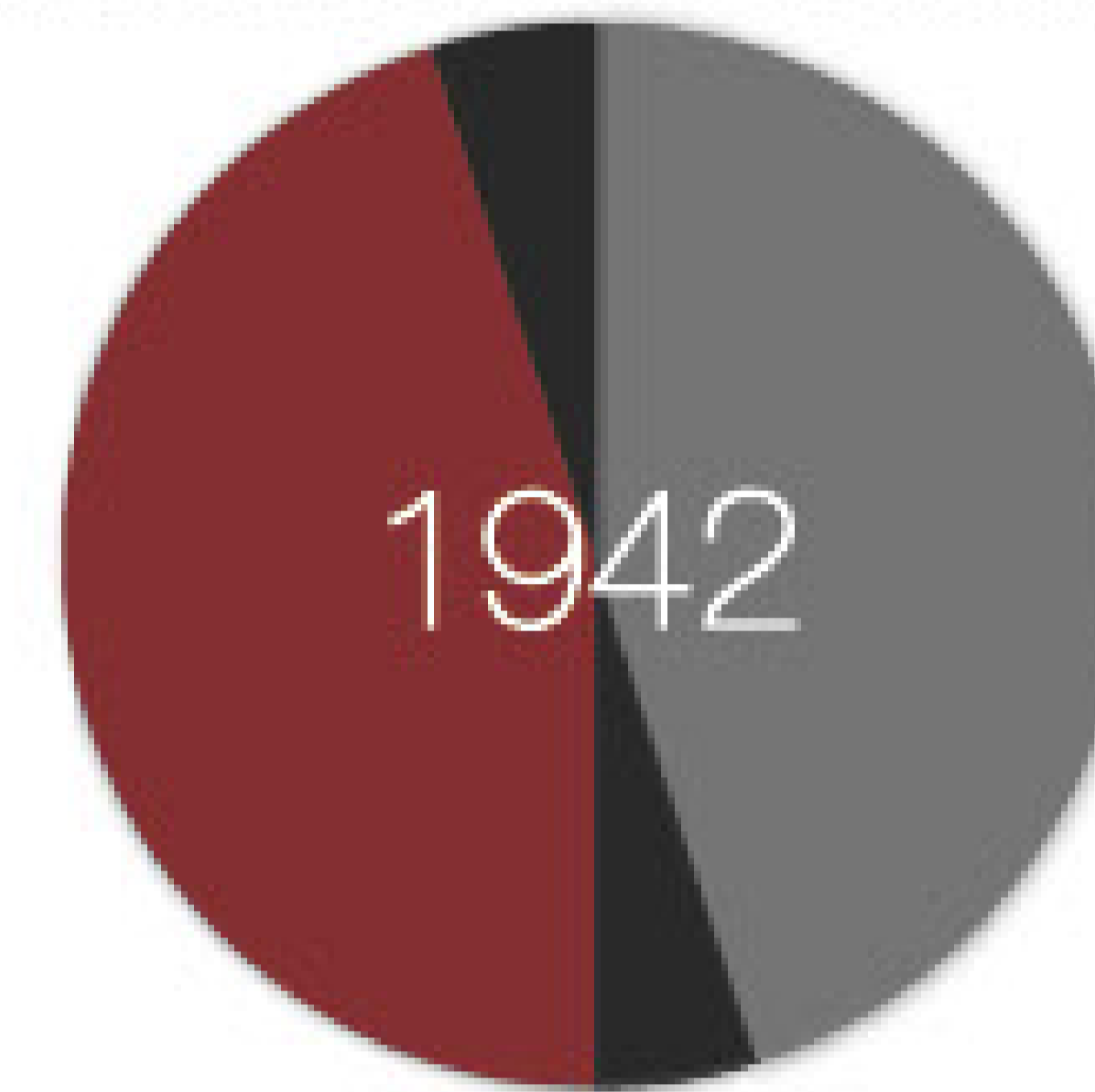


Los **placeres esenciales** de hoy: Lo anterior e internet, tv, etc.

Del **equilibrio** entre el **ocio** y **negocio** a su **hibridación**.



Jornada Solar. Le corbusier.

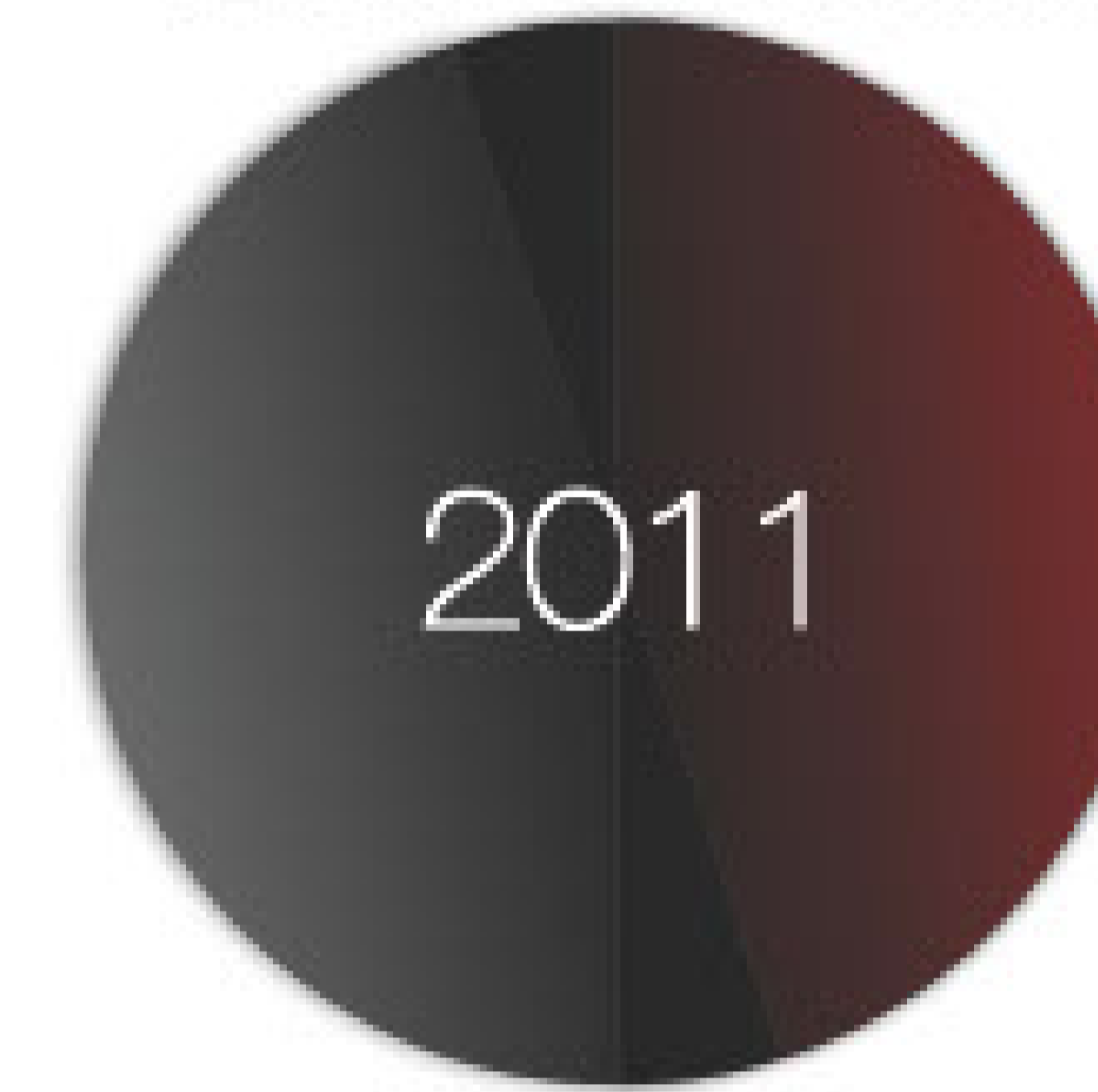


ocio

transporte

negocio

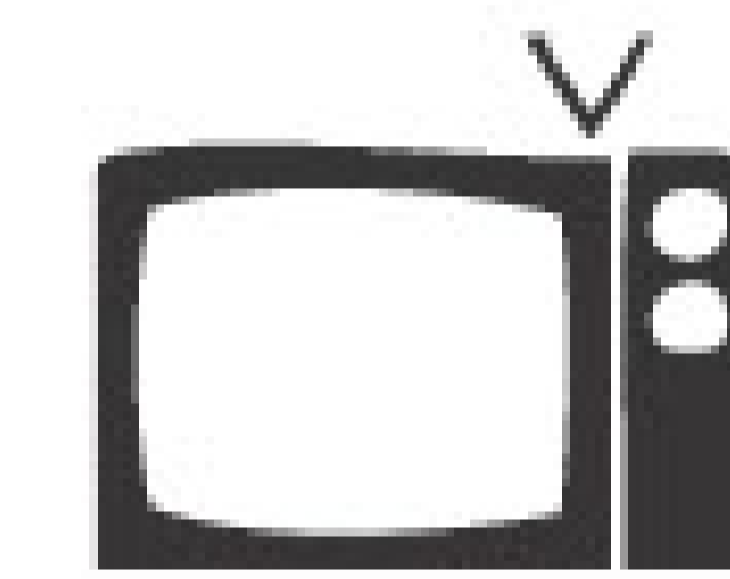
Jornada Solar actual.



* Encuesta INE. Uso del tiempo libre en Santiago. 2008.

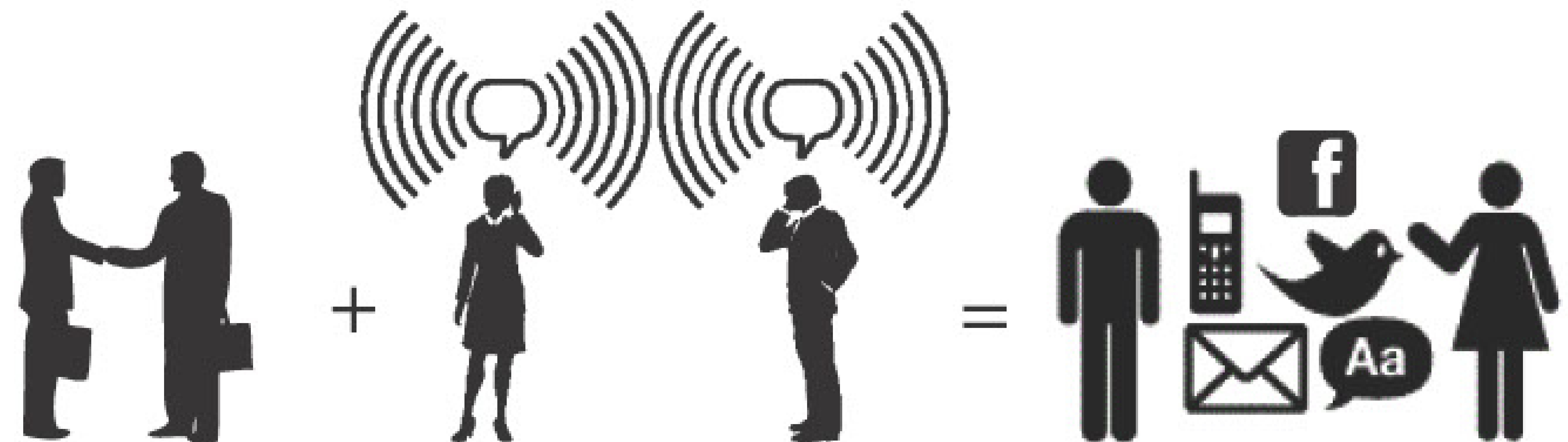


1.1 hr diarias



2.3 hr diarias

El **espacio social** no ha abandonado los entornos construidos [los espacios públicos]. Las **redes sociales** han abierto **nuevos espacios** de reflexión, debate y **participación**. El espacio público no ha muerto, se ha **complementado**. Todas las **actividades** de los ciudadanos se han **fusionado** gracias a las **tecnologías** y a la **portabilidad**. El **movimiento** se ha convertido en la **esencia** de la **vida** en la **ciudad**, y no su espuma o residuo como señalaba Le Corbusier.

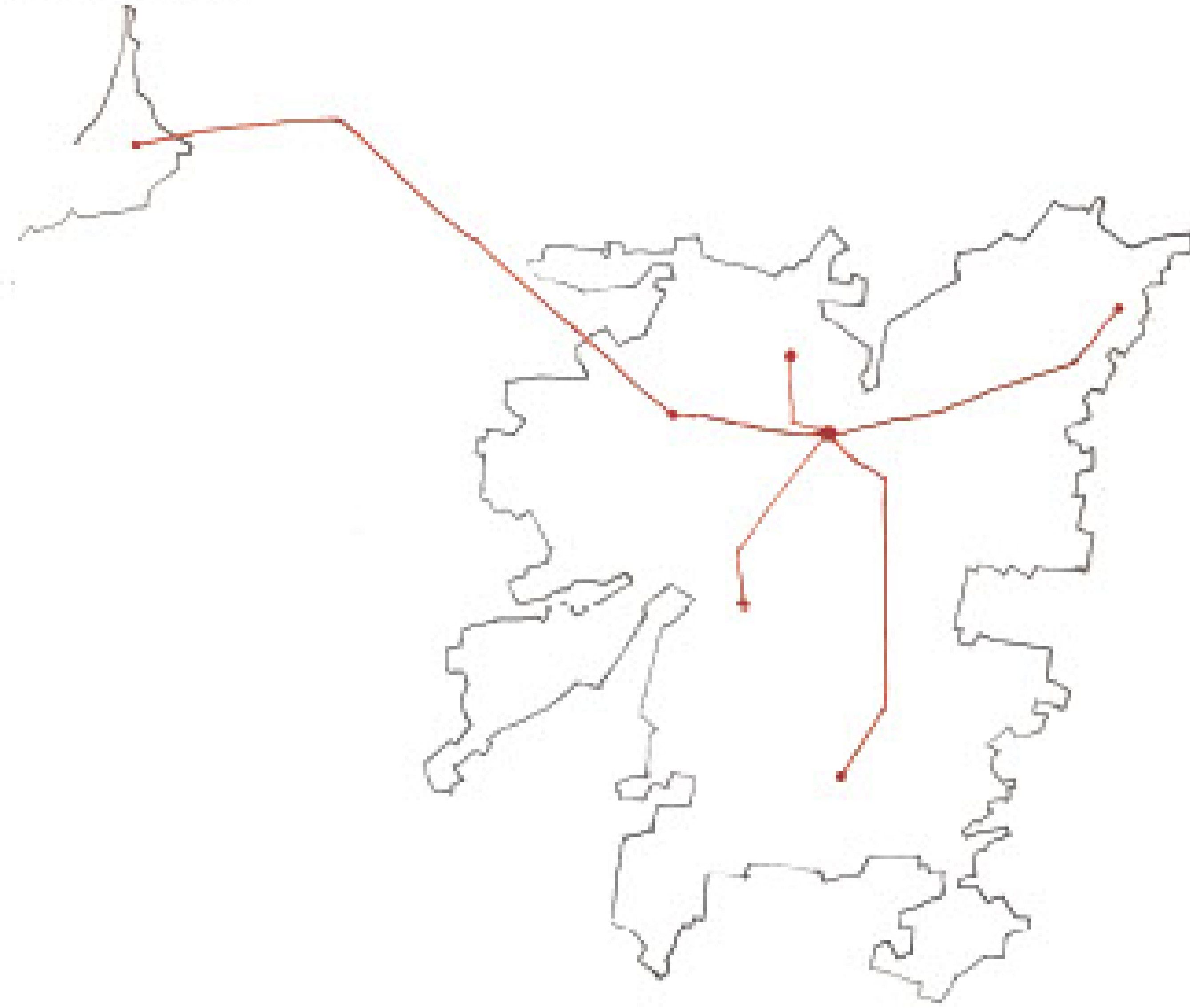


Estudio del lugar: **explanada** estación **Mapocho**

Características de la infraestructura y espacio público de condición metropolitana.

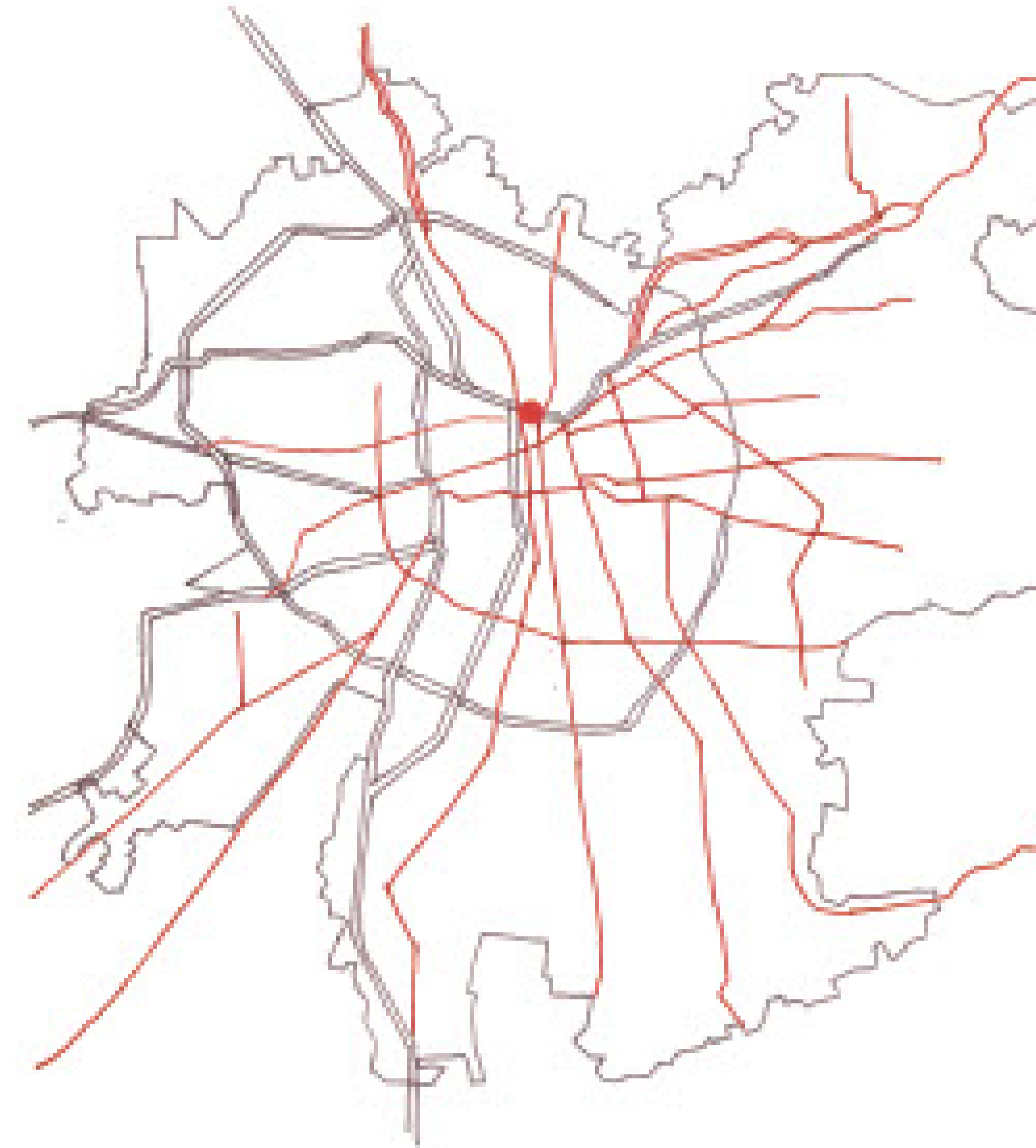
Centralidad

La ubicación privilegiada de estación Mapocho como punto de entrada nor-poniente a la ciudad, y su cercanía al casco fundacional, y comercial de Santiago la hacen la ubicación central por excelencia para el transbordo de viajes urbanos y sub-urbanos.



Accesibilidad

La cantidad de infraestructura vial, carreteras, metro, transantiago sitúa al área de estación Mapocho como principal espacio de conexiones inter-urbanas, ya que posibilita grandes desplazamientos y transbordos en dichos viajes.



Aglomeración

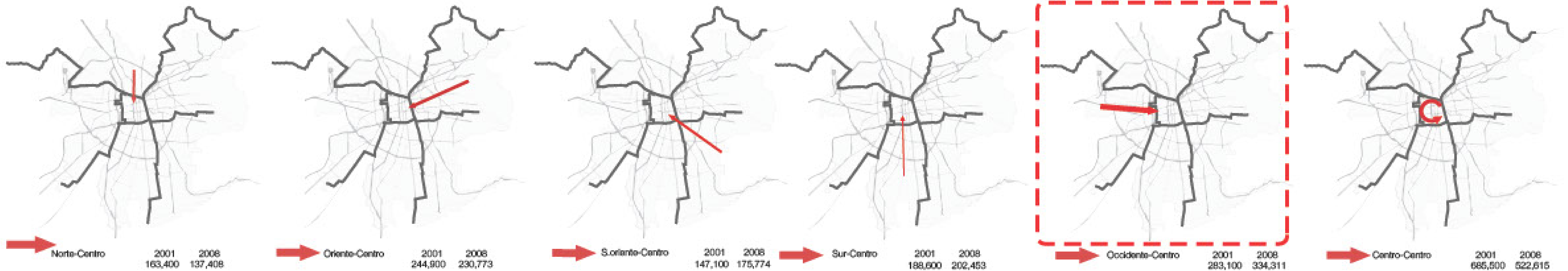
La cantidad de actividades en el espacio estación Mapocho y el constante flujo de personas entrando y saliendo del metro 55,000 días y paradas del Transantiago hacen que exista una gran concentración de personas.



Escala interurbana: Puerta nor-poniente del <commuting>.

Escala metropolitana: Ubicación clave para la distribución de flujos una vez en la trama urbana.

Escala urbana: Grandes flujos transitan por el sector al ser un nodo dentro de la red vial de la ciudad.



*Distribución de viajes motorizados en el laboral normal. Encuesta origen destino PUC+ SECTRA, 2001+2008

Proyectos de consolidación del barrio Mapocho

Tren rápido a Valparaíso y aeropuerto SCL

Conectar la región metropolitana con la V región de tal manera que la puerta de entrada a la ciudad este preparada para recibir el gran número de commuters que recibirá. En el espacio estación Mapocho es posible acceder al metro, una red de más de 14 líneas de Transantiago y hasta 30 colectivos.



*La Tercera. 7 de febrero del 2010.

A la costa en 50 minutos

El trazado partiría en Estación Mapocho, en Santiago, y contempla un recorrido expreso con una parada intermedia y otro habitual con seis estaciones

Ficha del proyecto

Inversión estimada:
US\$ 611 millones
Ingresos:
60% transporte de carga
40% transporte de pasajeros

Velocidad de viaje

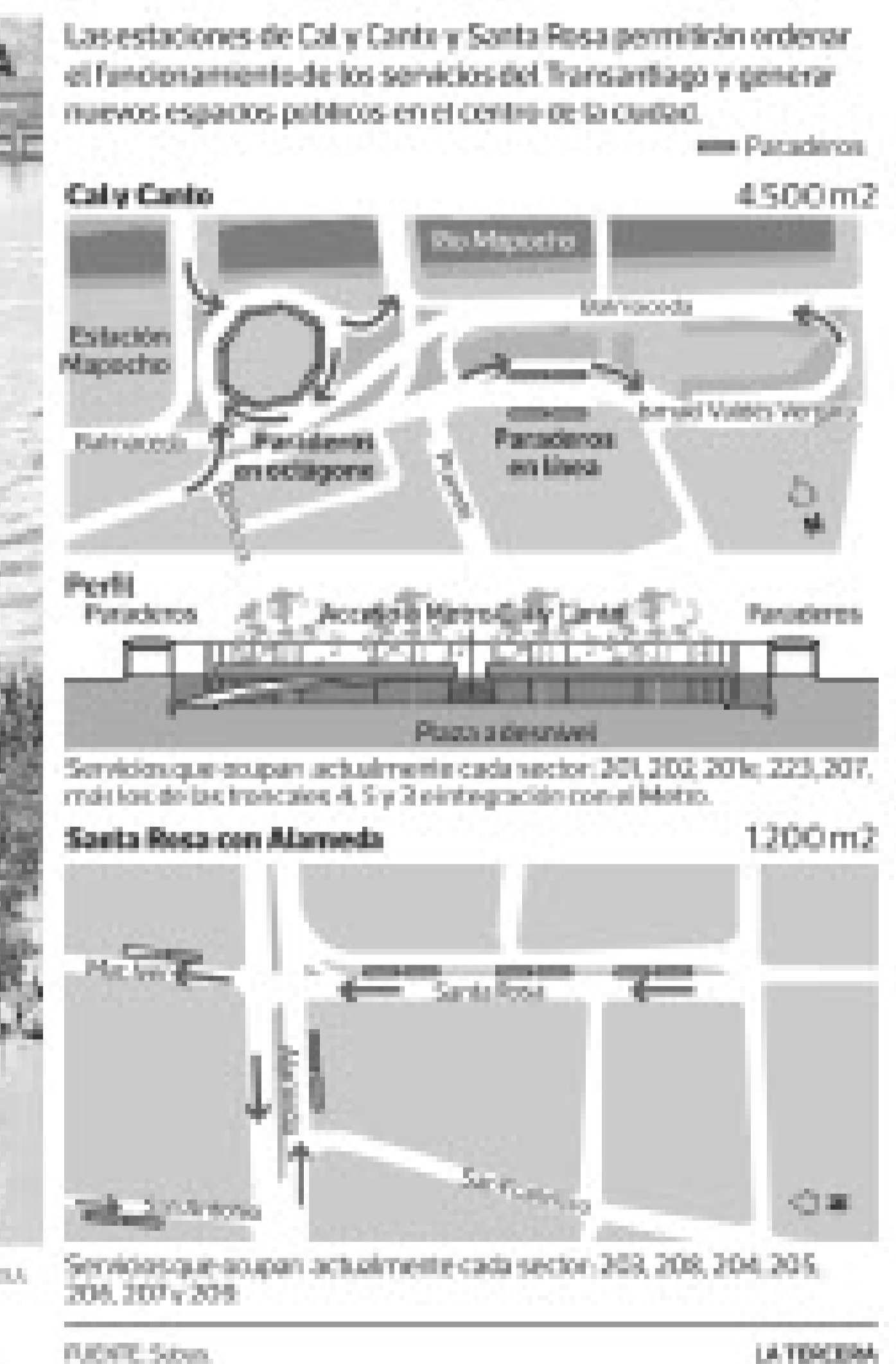
Pasajeros:
hasta 200 km/h
Carga:
hasta 300 km/h

Tarifas estimadas

Stgo - Viña del Mar - Valparaíso
\$ 3.850 (\$ 30,3 por km)
Stgo - Quilpué - Villa Alemana
\$ 3.900 (\$ 30,5 por km)



Estación de combinación en barrio Mapocho



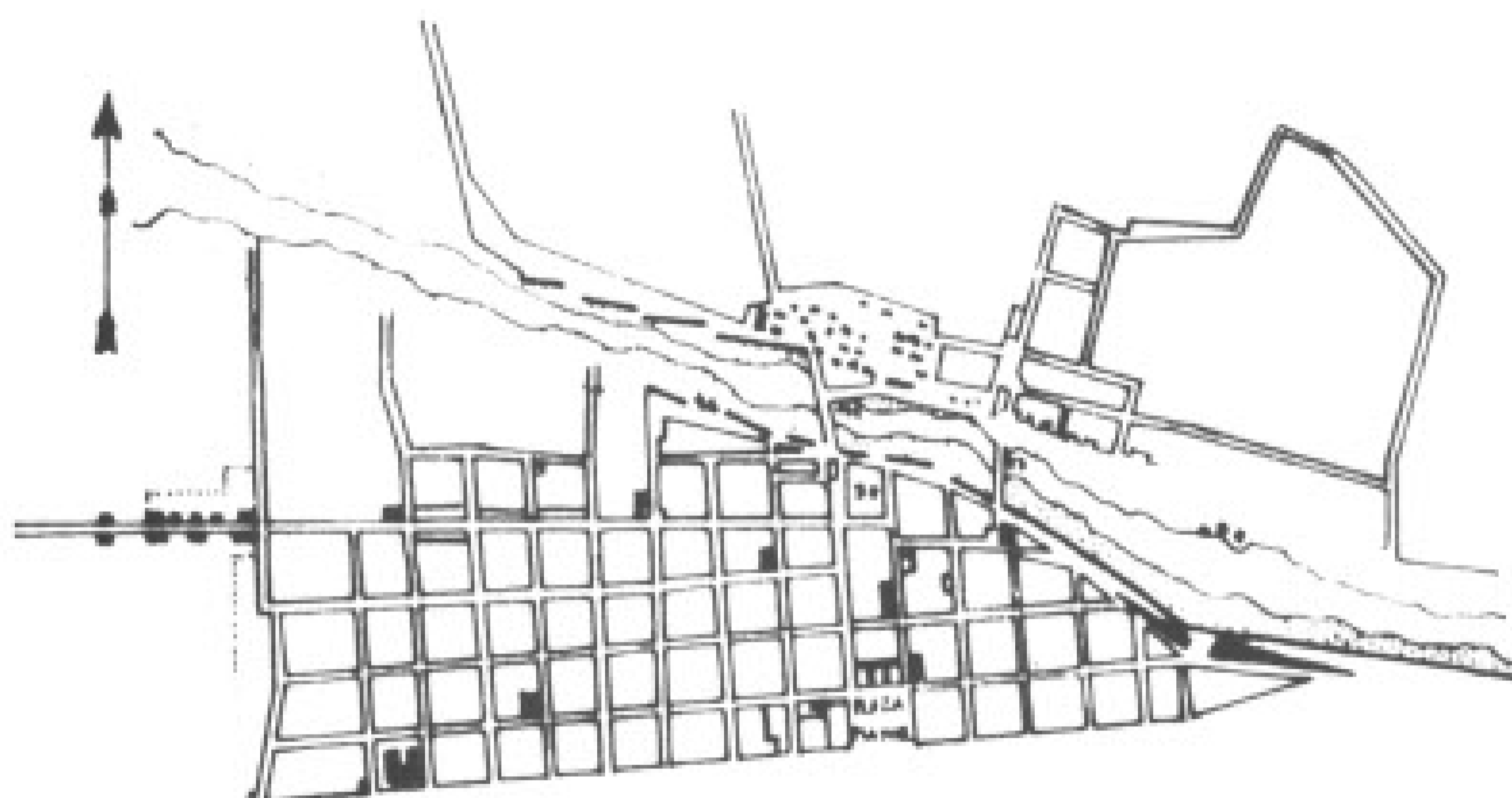
Iniciativa impulsada por la Intendencia Metropolitana considera inversión de US\$ 200 millones:
Reactivan plan de renovación del Barrio Mapocho

Proyectan estación de combinación entre buses y el Metro en el barrio Mapocho

Estación Mapocho: evolución histórica. *Santiago de Chile. Los Planos de su Historia. Siglos XVI a XX. De Aldea a Metrópolis. Martínez Lemaire, René. Santiago 2007.

A través del estudio de la evolución histórica se evidencia la orientación de cruce norte-sur que siempre ha tenido el área, desde la construcción del puente definitivo Cal y Canto en 1810, en donde se convierte en el único cruce de la ciudad, hasta la fecha. Con el paso de los años siempre ha mantenido su categoría de lugar de transbordo no solucionado en su eje oriente-poniente, incluso cuando en 1910 se construye el cordón verde del Parque los Reyes-Parque Forestal.

1810 Construcción del puente Cal y Canto (predominio hacia el norte).
Construcción de tejamares al borde del río Mapocho.



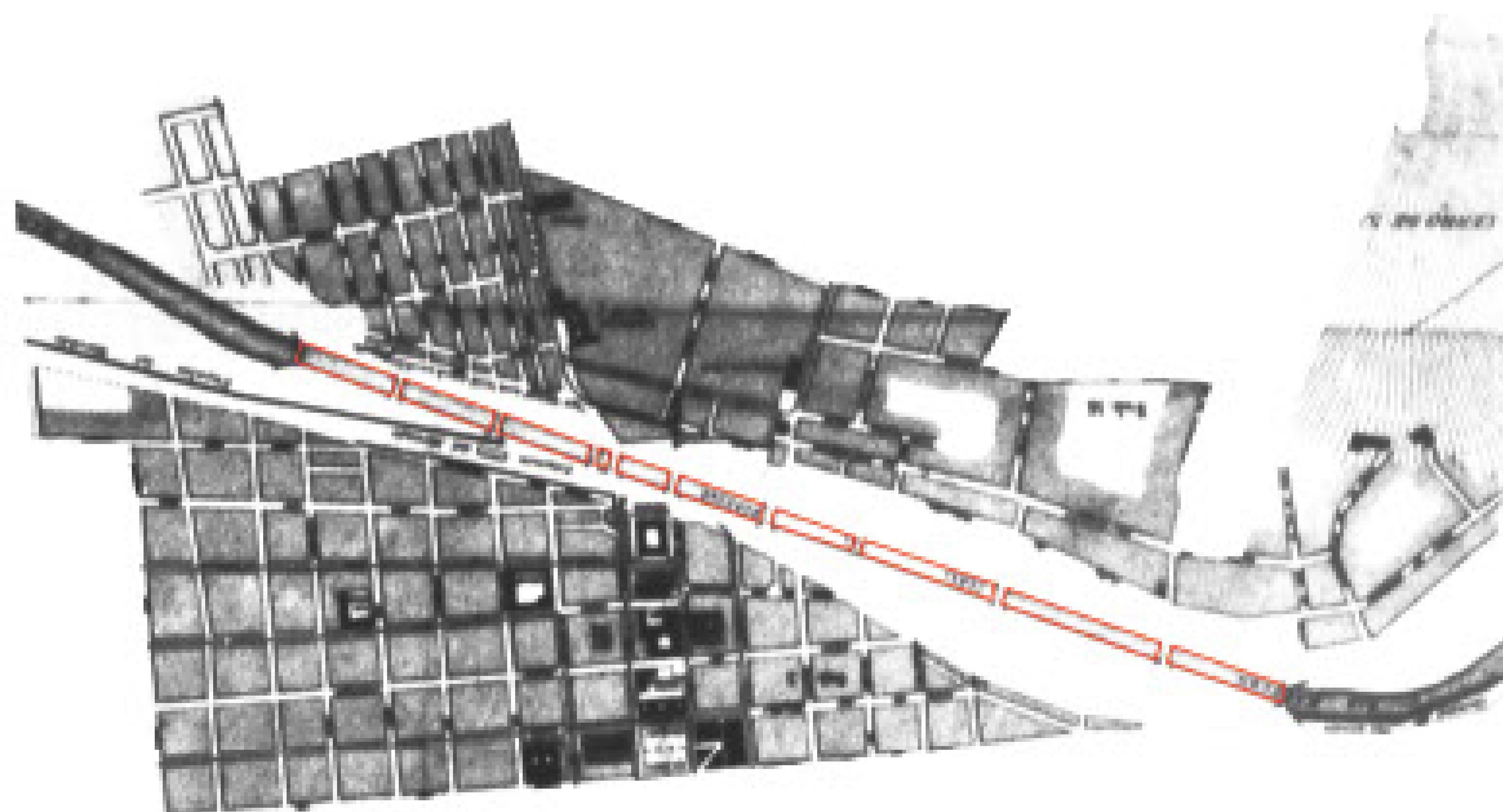
1841 Construcción del Mercado Central.



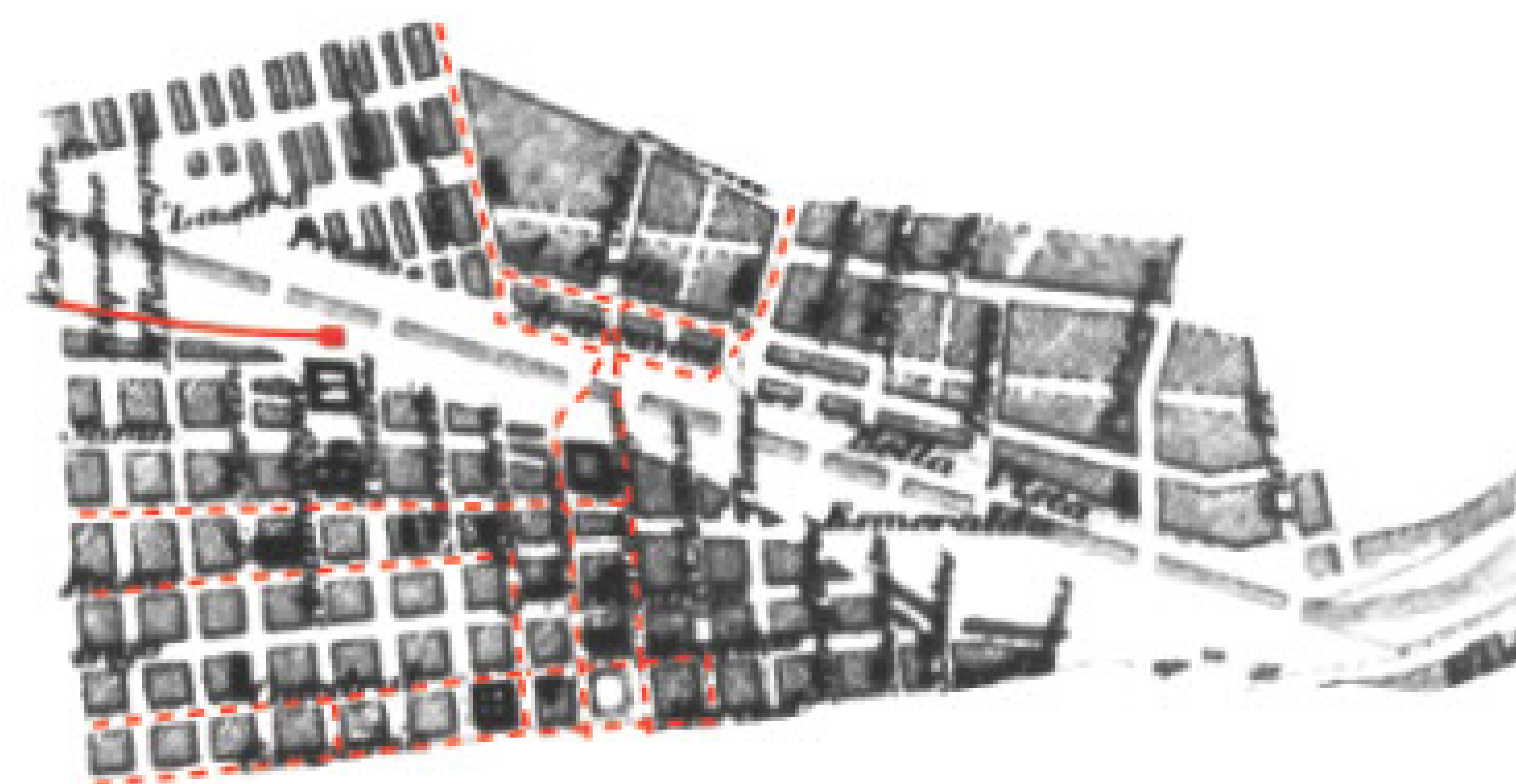
1856 fundaciones en borde del río.



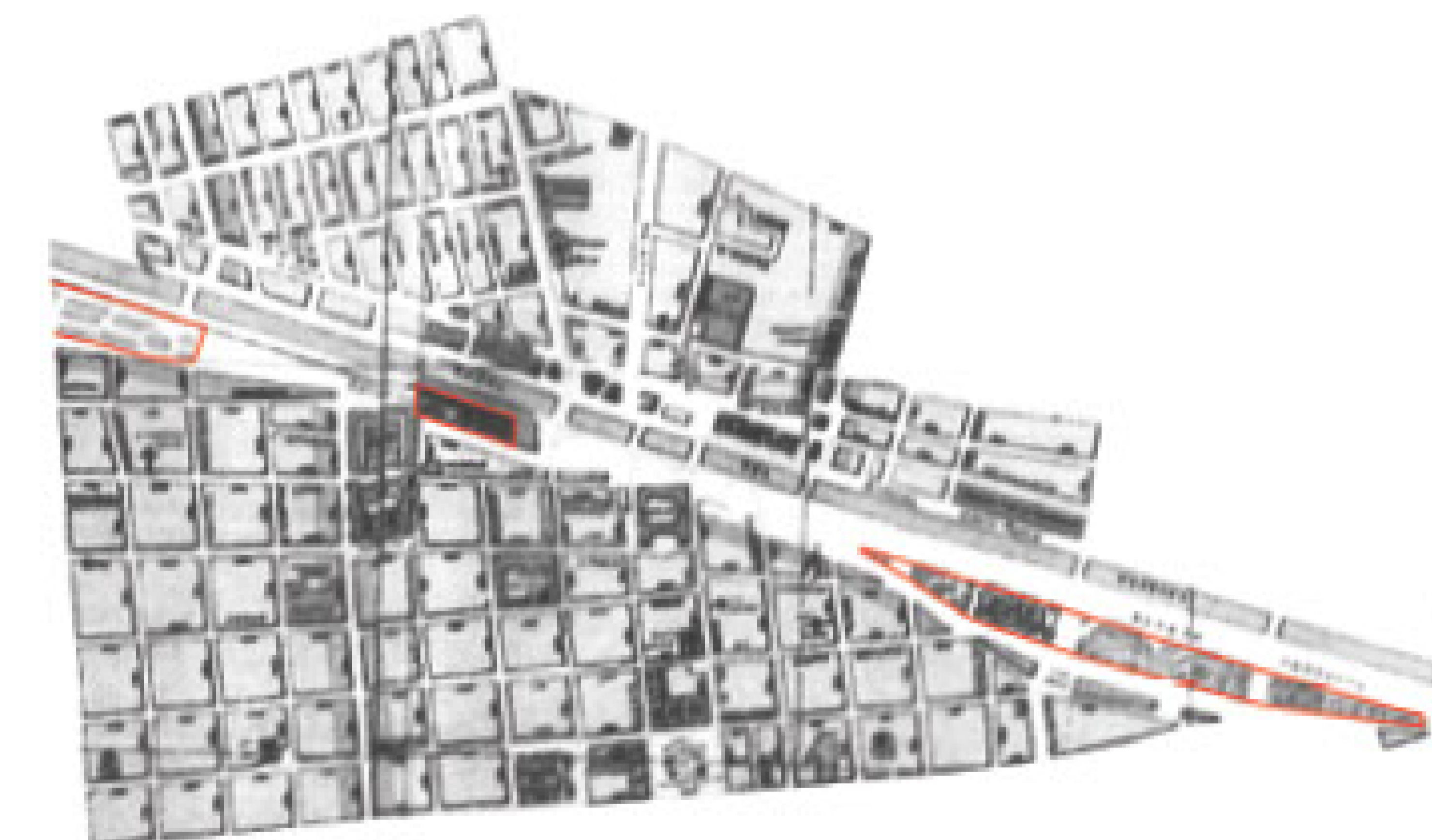
1893 Canalización del río Mapocho. Terrenos residuales al borde del río.



1895 Ferrocarriles + tranvías. Creación de la estación del mercado. Condición de transbordo históricamente presente en el espacio Mapocho.



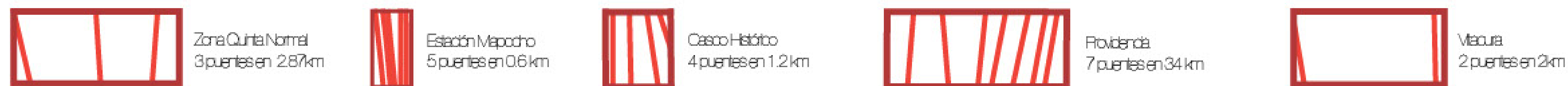
1910 El Cementerio. Construcción de la Estación Mapocho, el Parque Forestal y el Parque los Reyes.



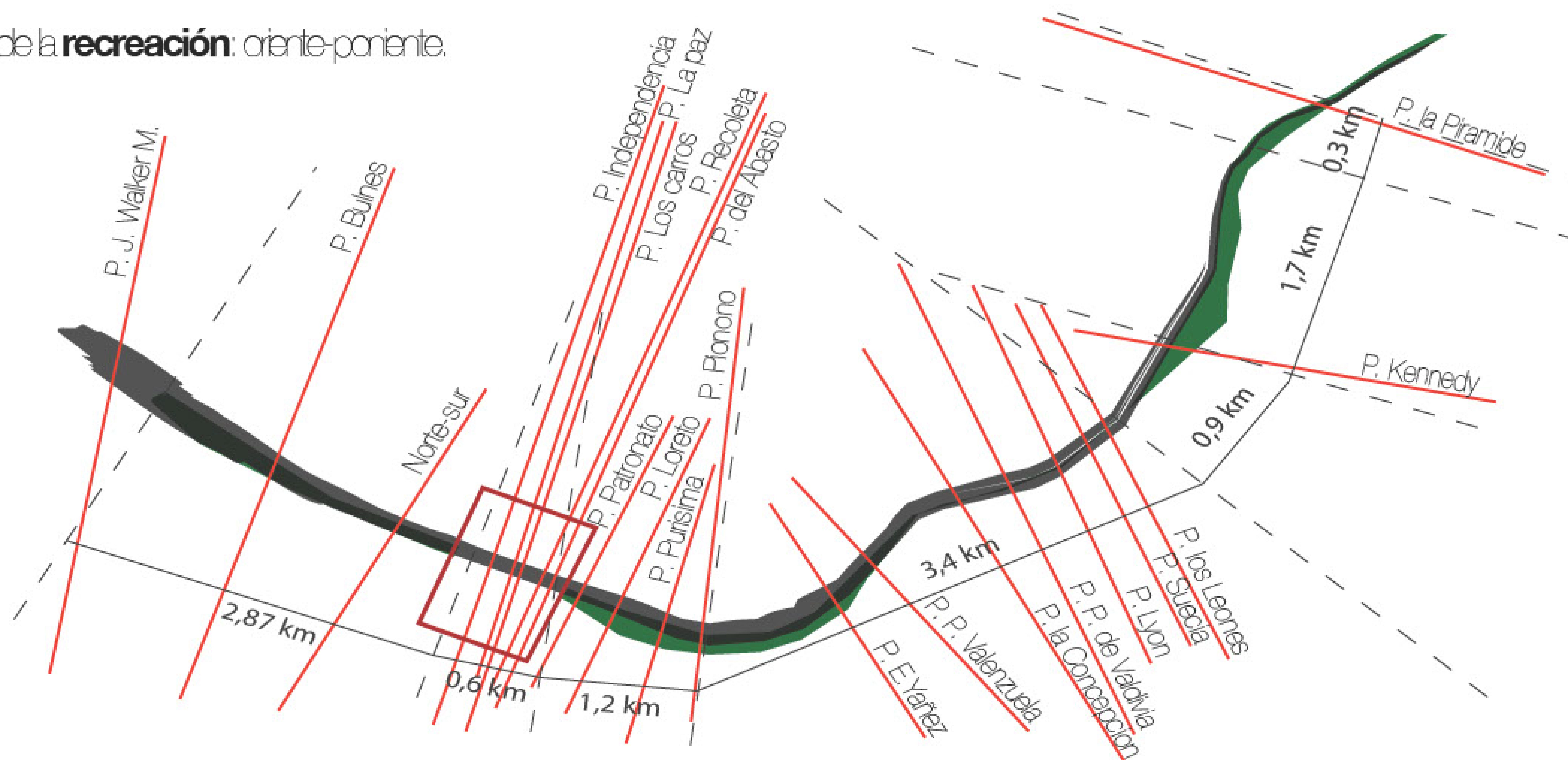
Explanada estación Mapocho: Interrupción de **cordón verde** [metropolitano] por **prevalencia** de **eje norte-sur** [intercomunal].

El espacio estación Mapocho es parte de un cordón verde que cruza de oriente a poniente la ciudad. Sin embargo, es aquí el único lugar urbano donde se interrumpe dicho cordón porque este lugar es además un punto neurálgico de traspaso norte-sur en la ciudad. Esto se evidencia por la cantidad de puentes que hay que es mucho mayor que en cualquier otro punto de la ciudad. Hasta la fecha no se ha podido conciliar ambos ejes, de manera que el eje oriente-poniente se ve interrumpido.

2010 21 puentes cruzan el río Mapocho desde Quinta Normal a Maicura

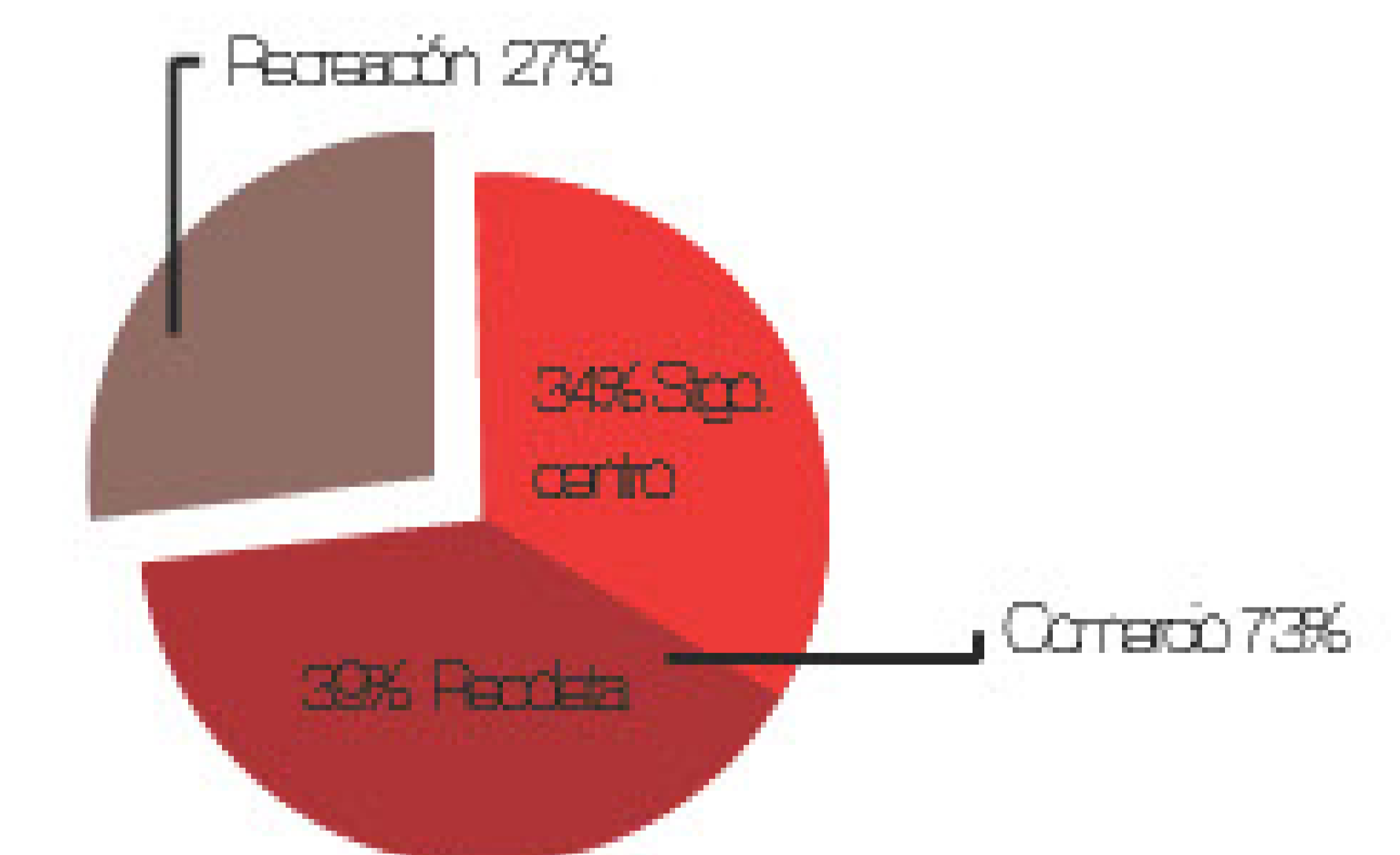
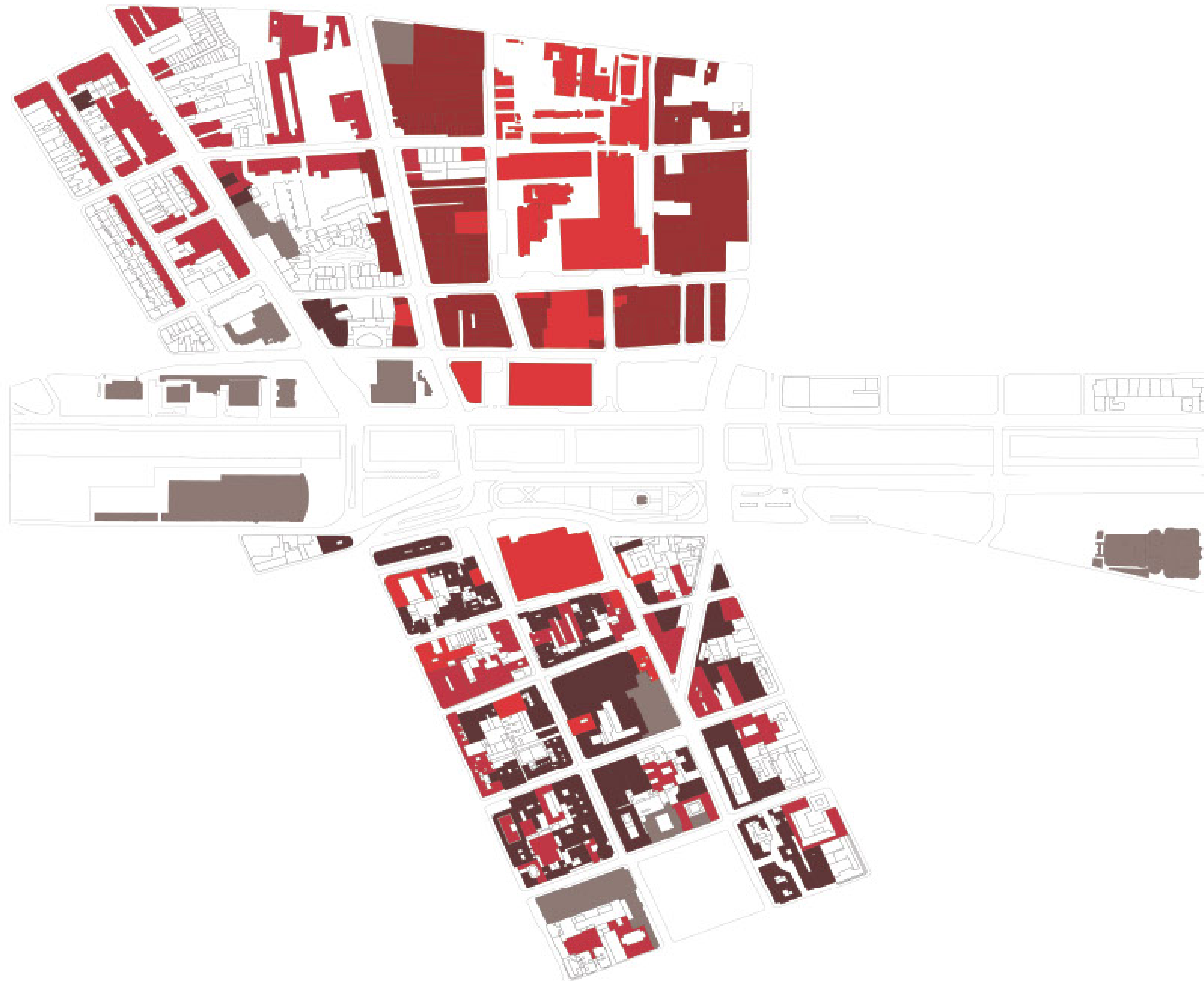


El eje de la **recreación**: oriente-poniente.



Eje del **consumo**: norte-sur.

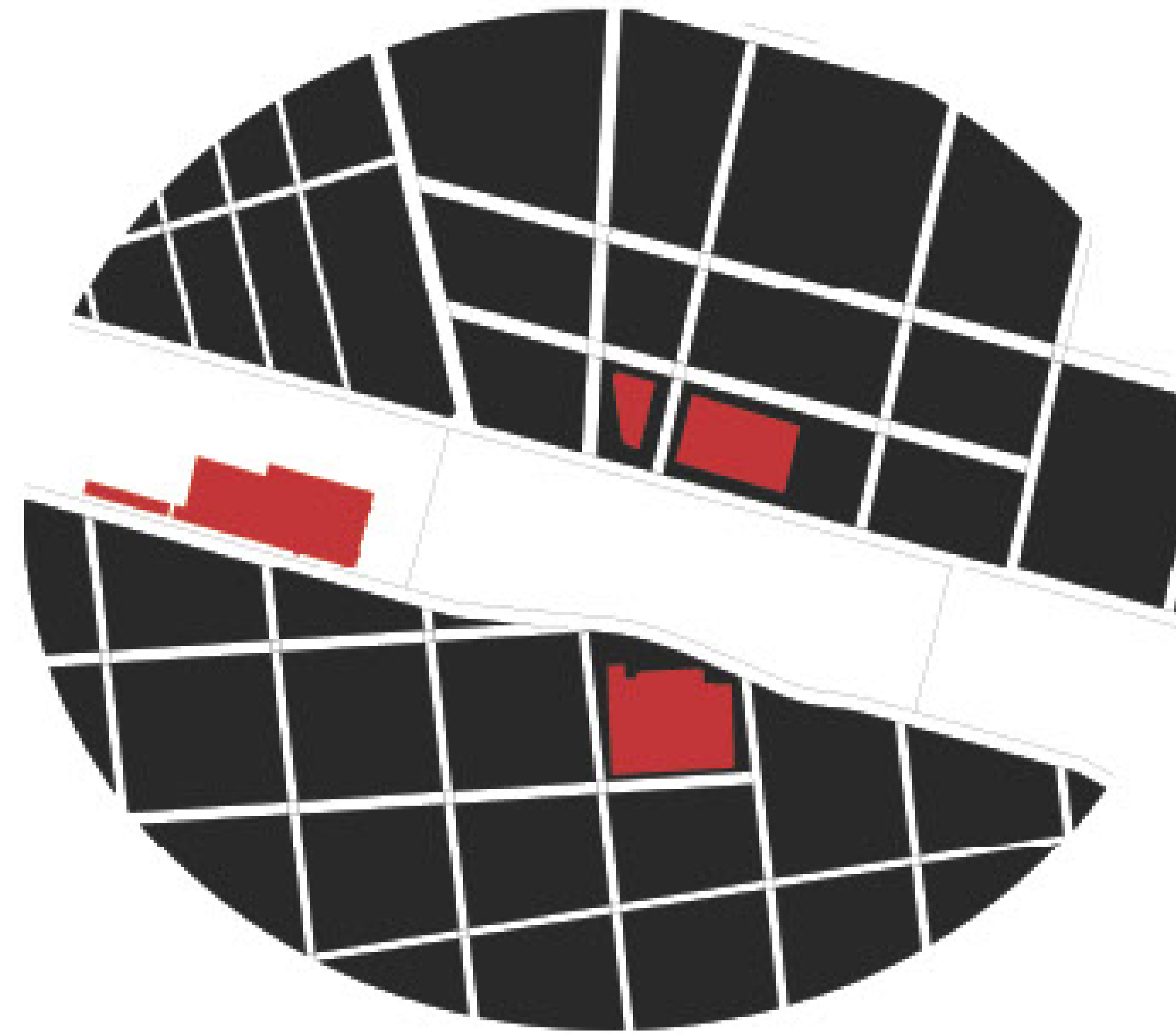
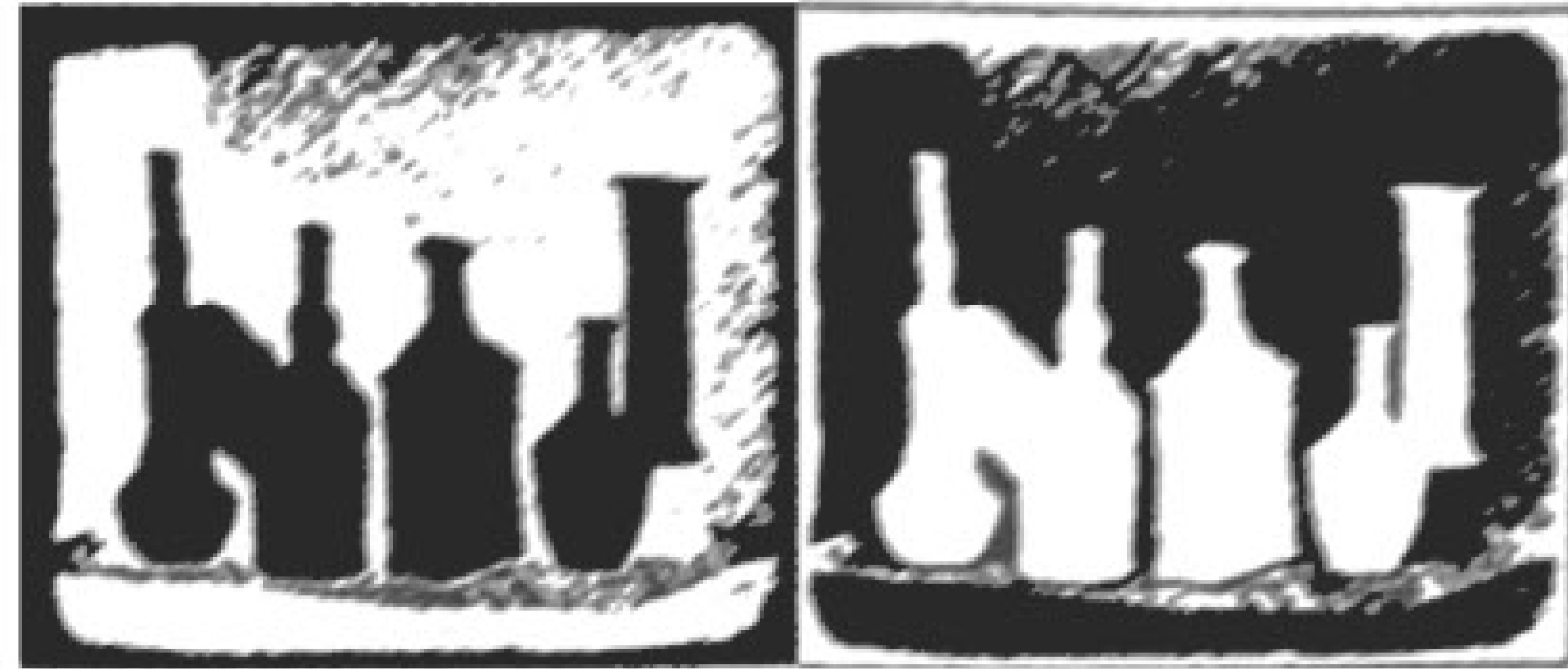
Históricamente el terreno ha sido el punto más importante de cruce en sentido norte-sur en la ciudad de Santiago. Desde sus comienzos en el año 1810 cuando se construye el puente Cal y Canto como primer acceso entre el norte y el sur hasta convertirse en el área con mayor densidad de puentes de la región. En los pbs N-S se aglomeran las actividades de comercio y servicio, lo que genera un constante vínculo peatonal entre ambos borde del río.



Explanada estación Mapocho El lugar como **vacío urbano**.

*Repensando la movilidad, Quaderns, 1997.

"En la técnica japonesa del Suiko la forma blanca que está sin pintar es la parte mas importante y difícil de la pintura. En el dibujo de Giorgio Morandi, el espacio que hay entre las botellas es la esencia de la obra. porque de hecho da vida a las botellas".



La organización del territorio generalmente ha estado centrada en la implantación de figuras (edificaciones) contra un fondo (paisaje), privilegiando el lleno por sobre el vacío. Entonces, la llegada al río de la trama fundacional por el sur, y los galpones de la chimba por el norte conforman un vacío que articula bordes, elementos e hitos en su interior. La contraposición del tejido compacto y el vacío permiten comprender el lugar como una unidad concentrando en él diversas escalas.

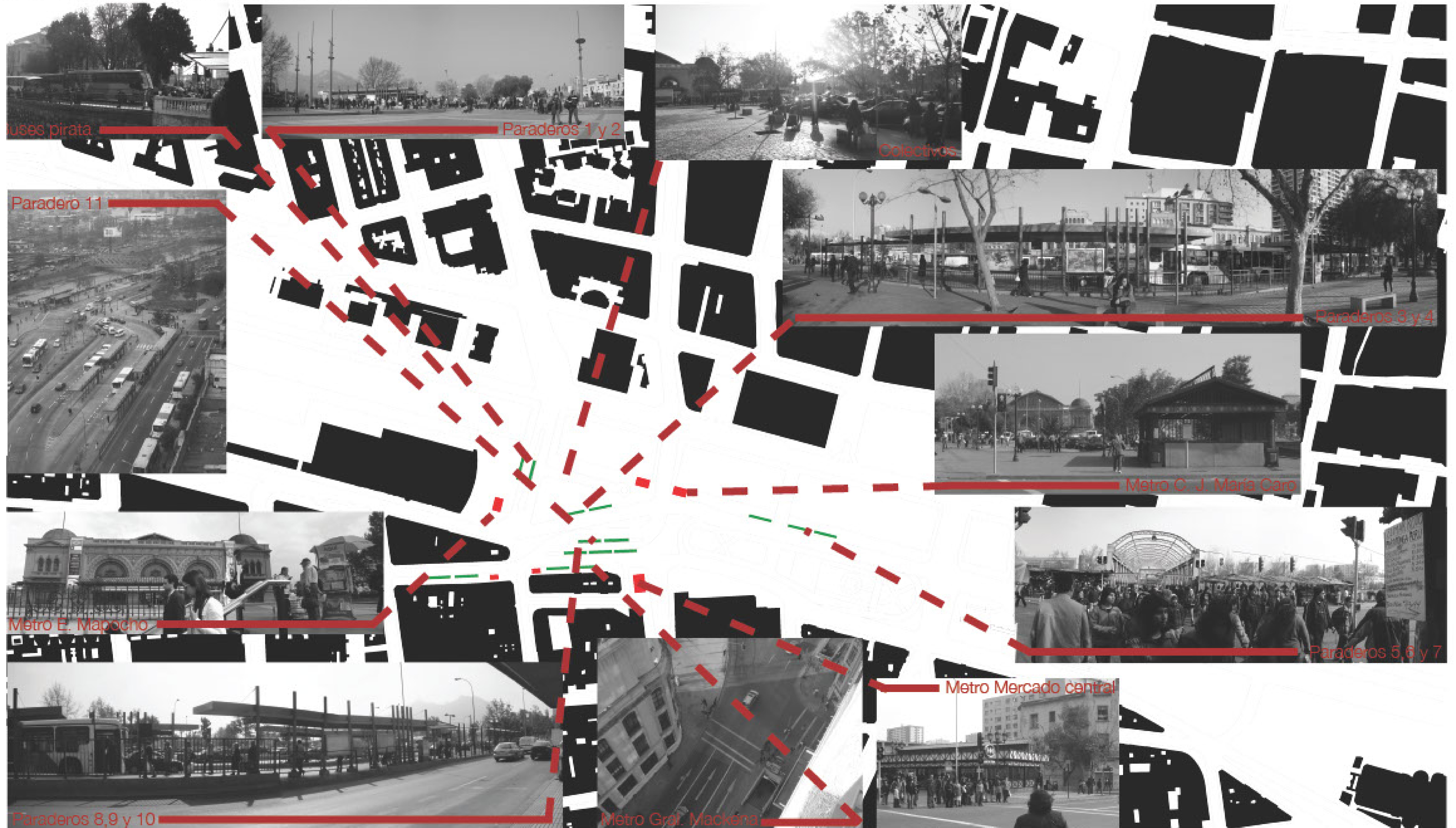


Los bordes- hito del vacío ↑



El interior del vacío ↗

"El vacío es el espacio recorrido, la línea dibujada por una serie de puntos en movimiento. El origen y el destino tienen un interés, mientras que el espacio intermedio es el del andar, el del eterno error". *Francesco Carreri. Walkscapes. 2003.

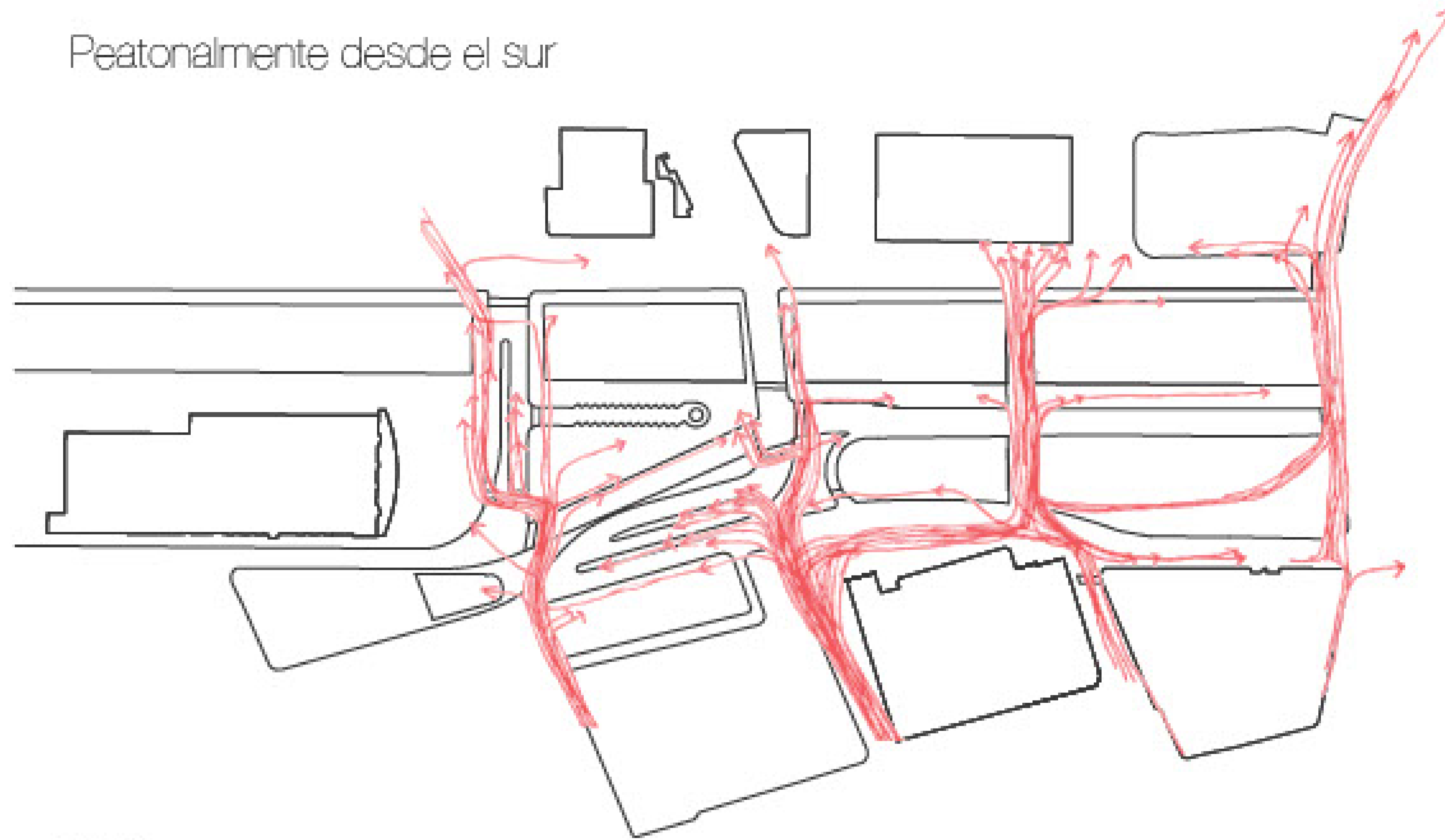


El vacío interior es el resultado de la conexión de múltiples recorridos en impulsión y expulsión, es el espacio de transbordo que articula los focos circundantes del lugar, el archipiélago por donde transitan variados tipos de itinerarios fragmentados y discontinuos que han generado en el lugar una estación intermodal espontánea y caótica donde confluyen peatones, transantiago, colectivos, una línea de metro, y hasta buses pirata periféricos.

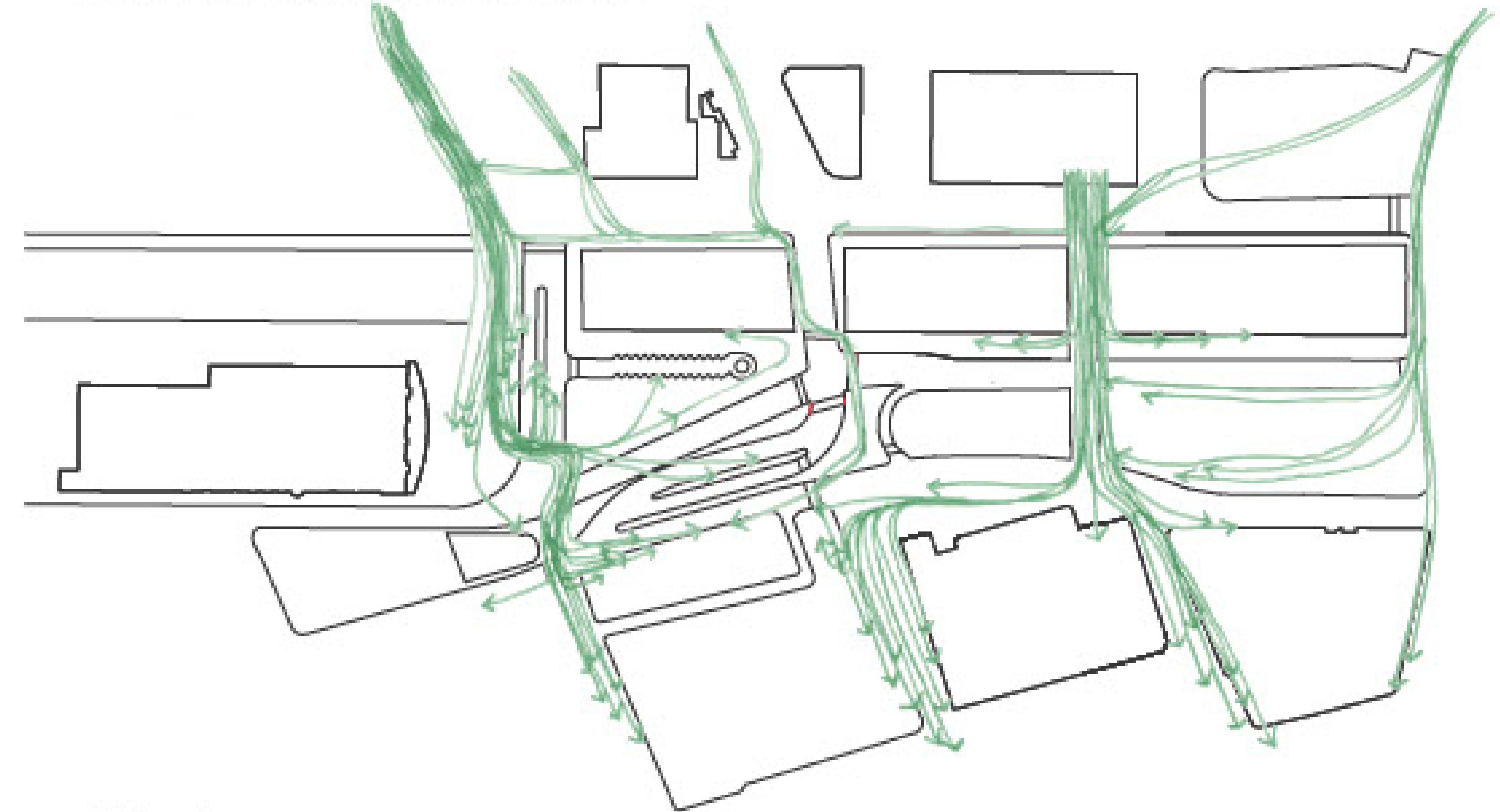
La inmersión y expulsión de flujos

*Basado en un estudio propio por conteo de gente en transcurso de 15 min.

Peatonalmente desde el sur



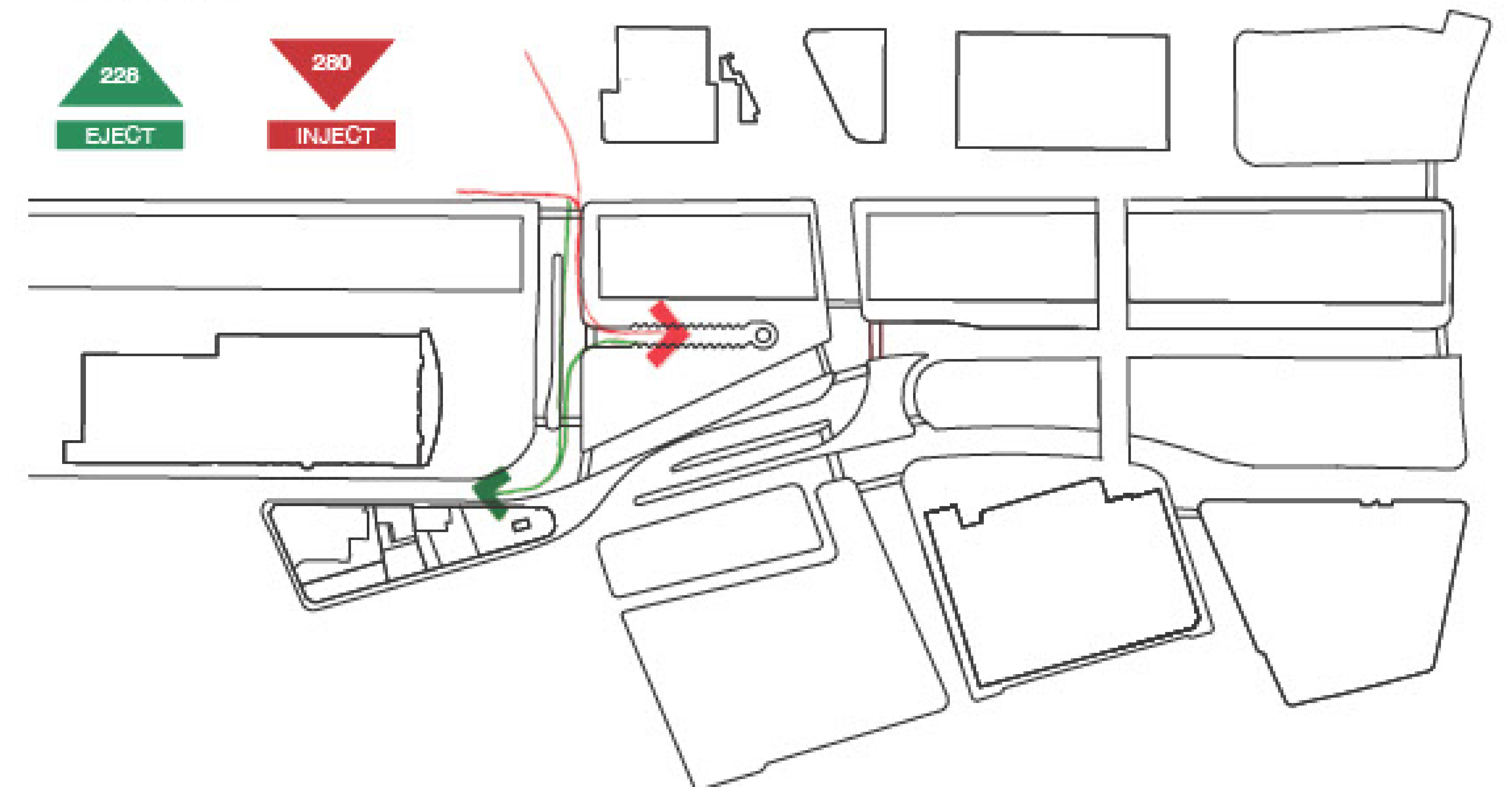
Peatonalmente desde el norte



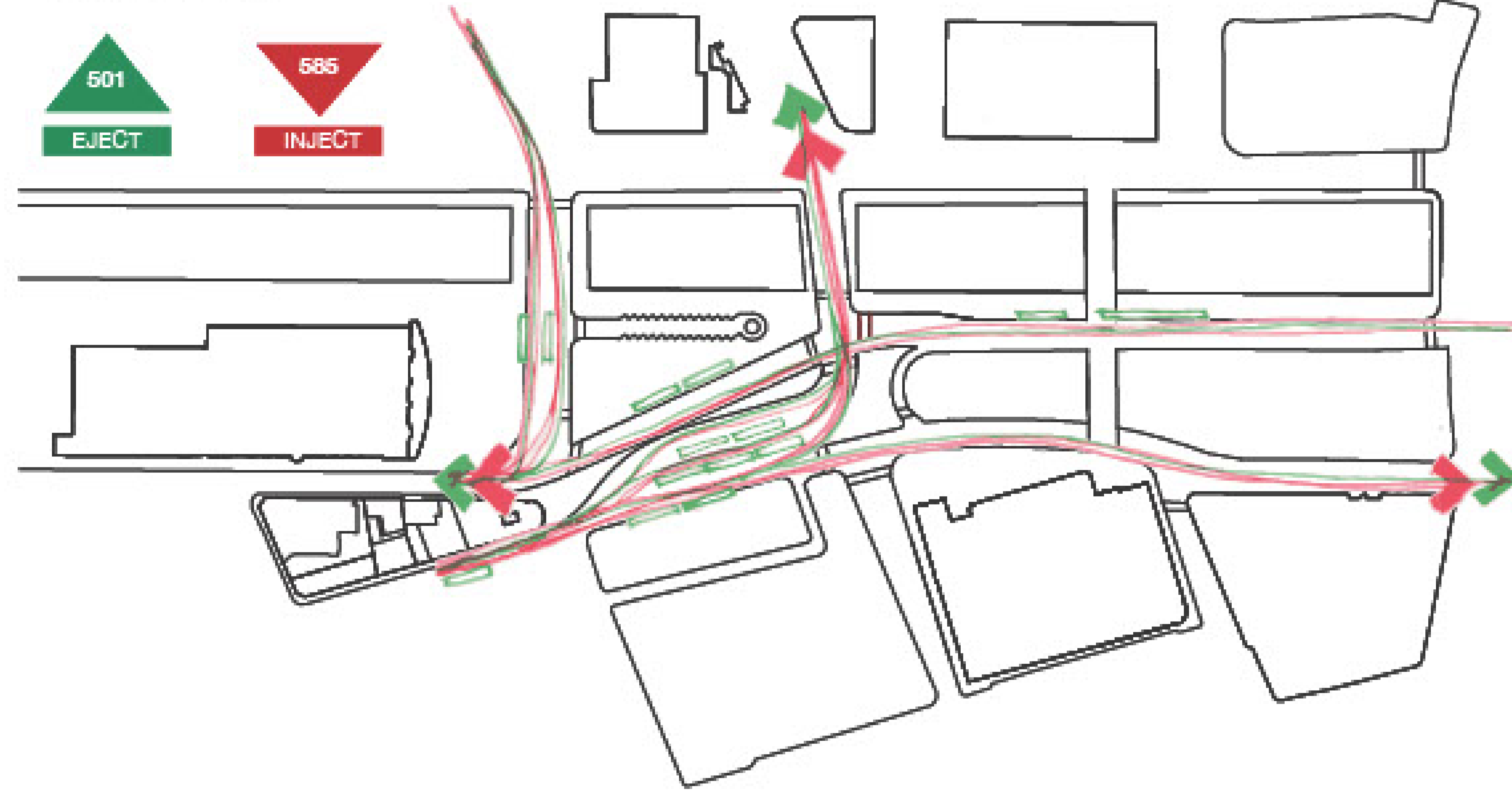
Metro



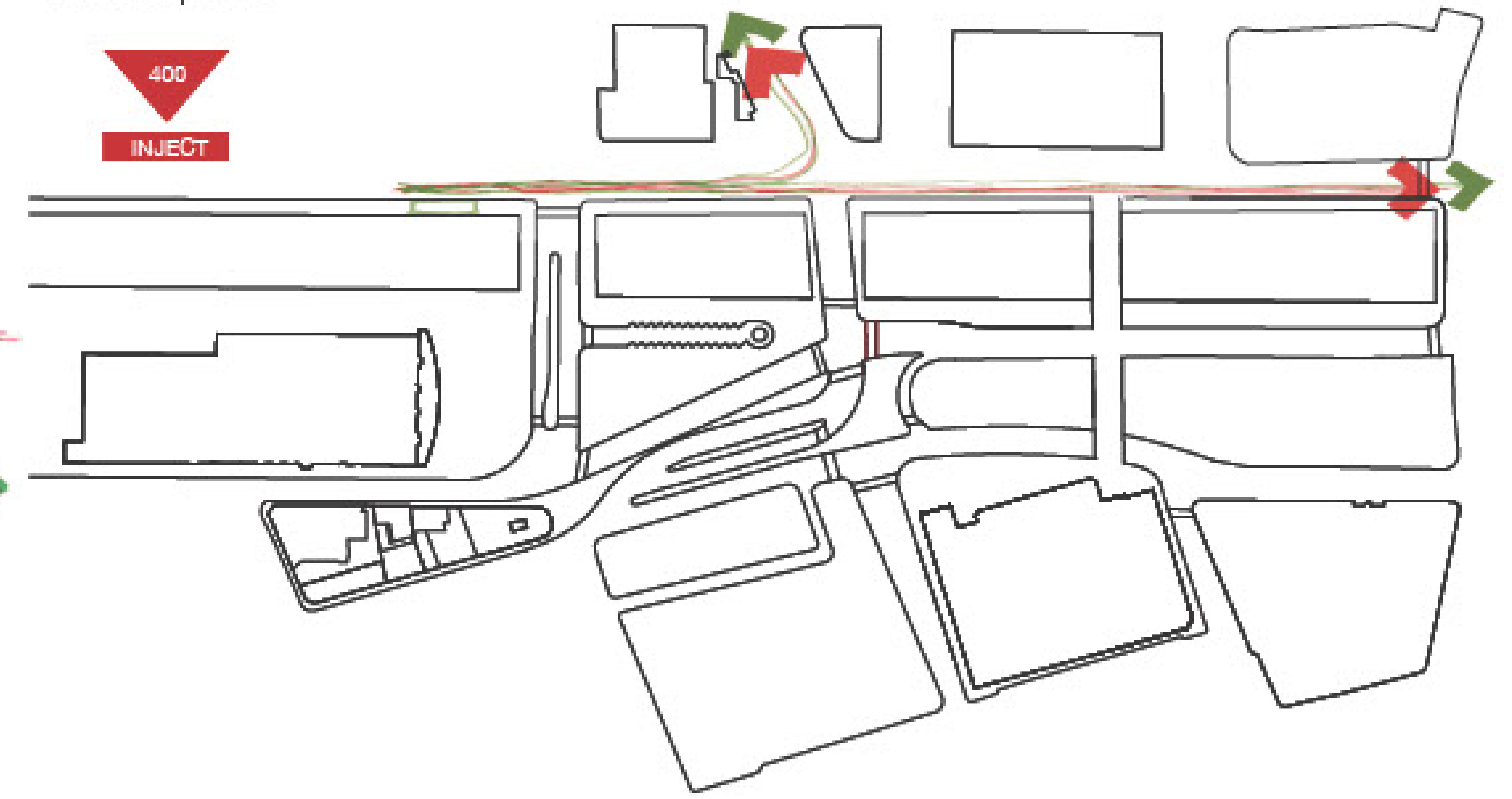
Colectivos



Transantiago

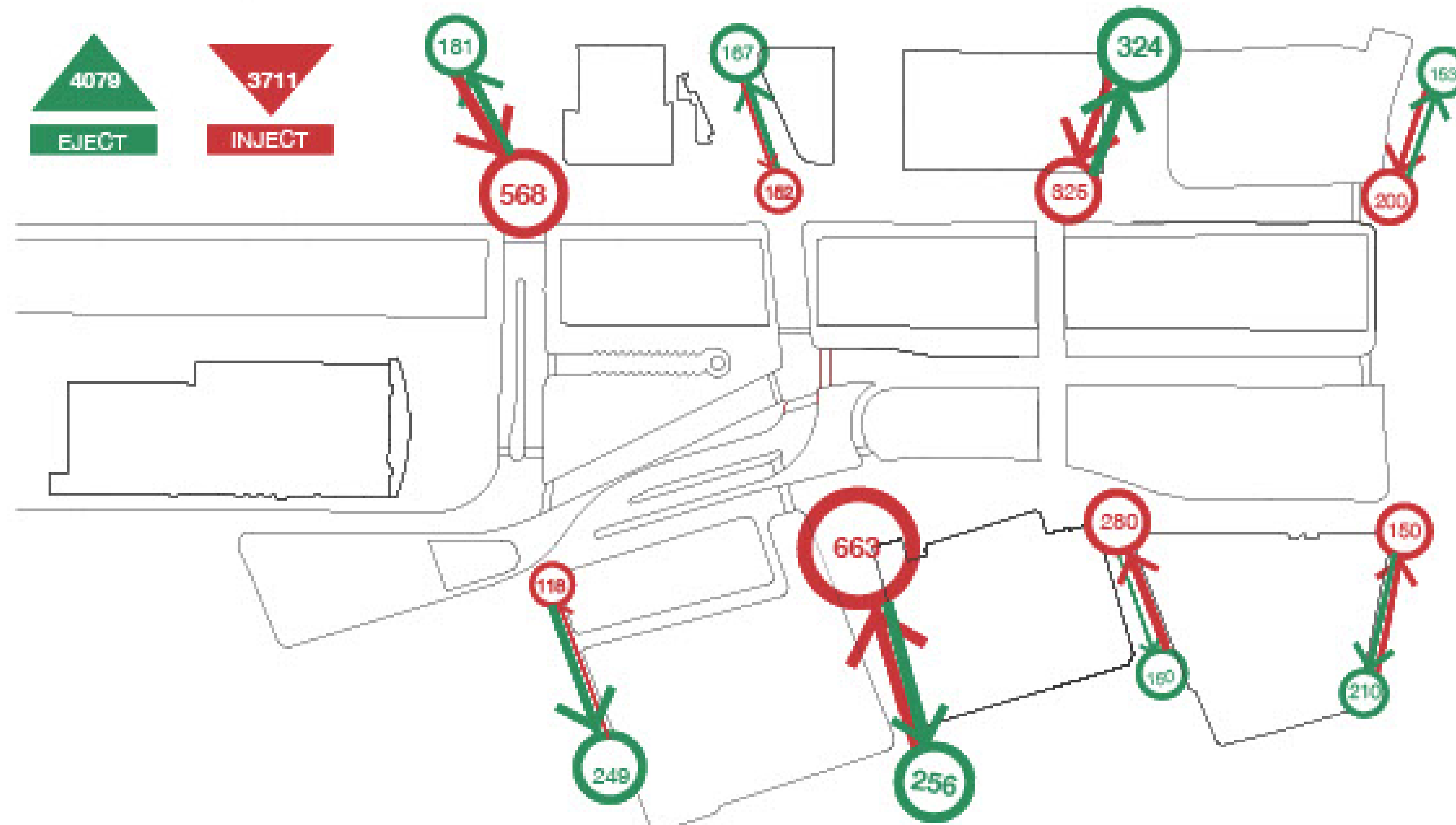


Buses pirata

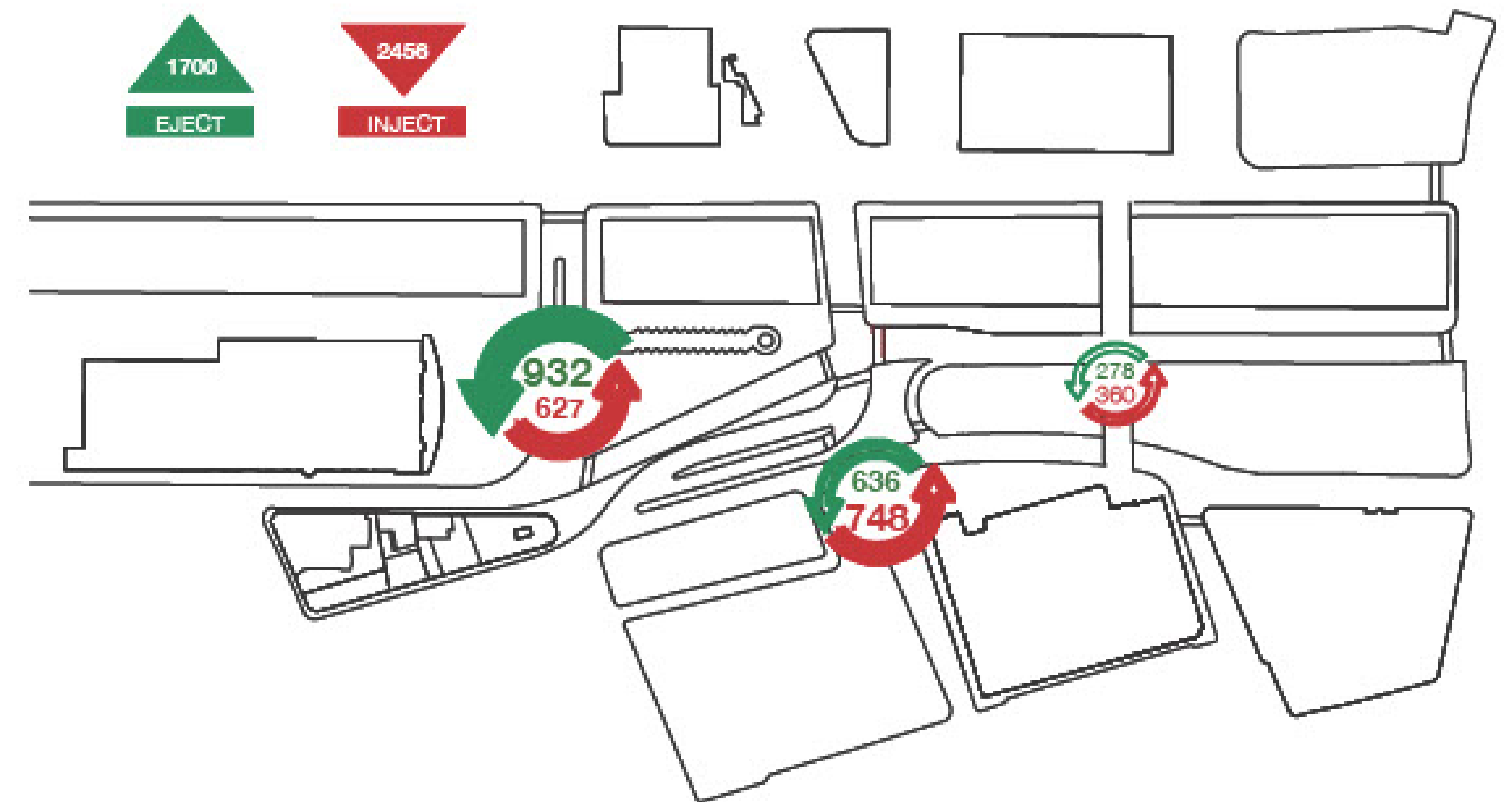


Totalidad de recorridos

Totalidad peatonal

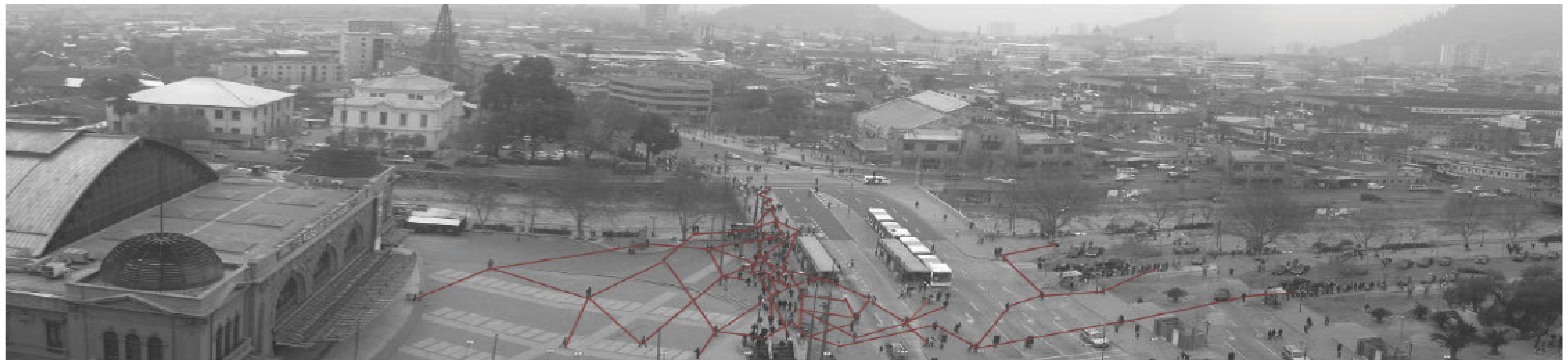
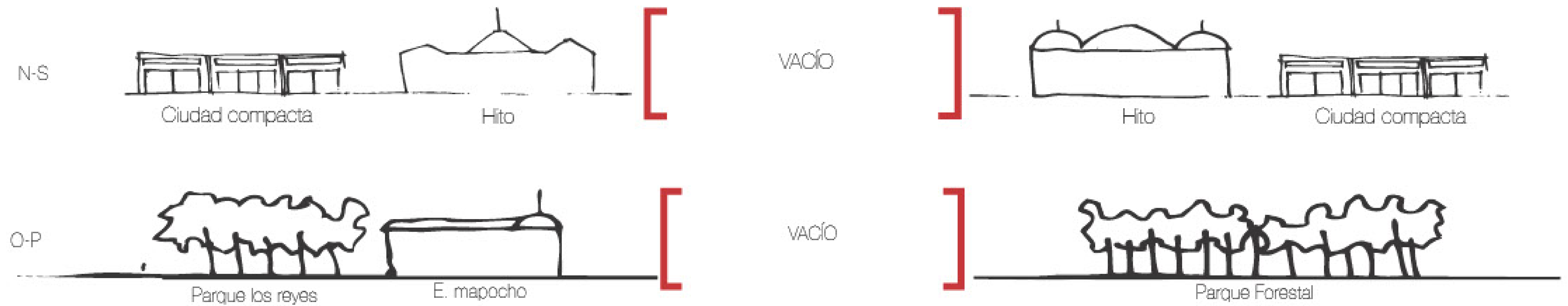


Totalidad transporte público



Los accesos de la ciudad hacia el vacío

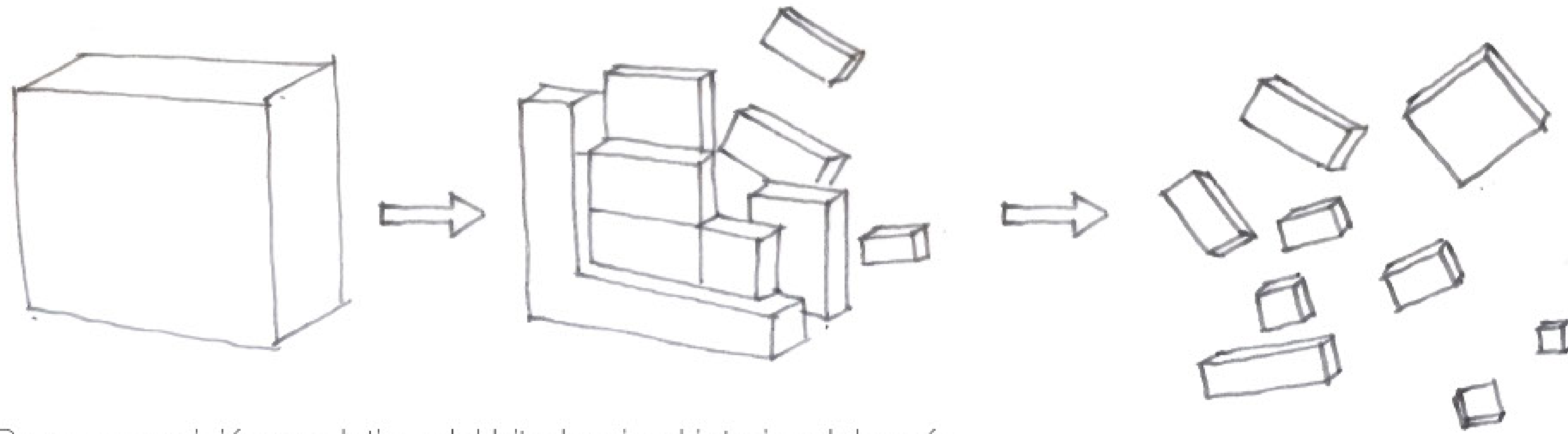
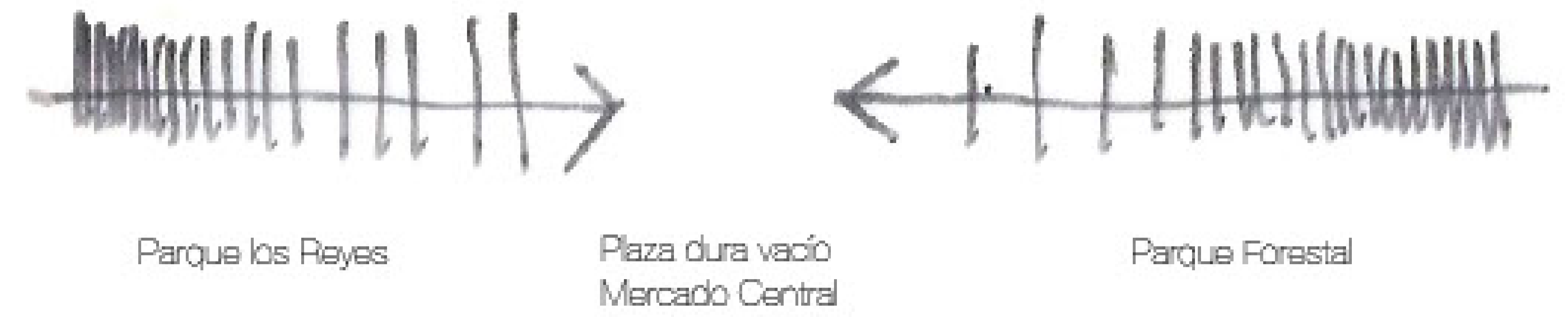
Actualmente los flujos son canalizados por los corredores urbanos de la ciudad compacta llegando al espacio de transbordo a través de una ante-sala, un hito-frontera que demarca el ingreso al vacío disgregando los flujos, repentinamente desconteniéndolos en la amplitud del espacio y el caos del transbordo. El vacío desorienta entorpeciendo la continuidad de la ciudad necesaria para el transbordo en la estación intermodal.



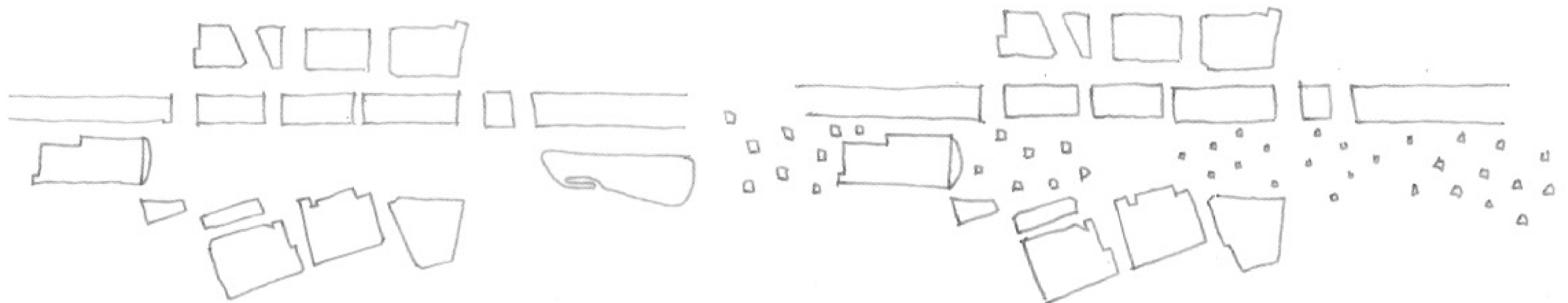
Se entiende el lugar como un **vacío enclave único**, de gran potencial, diferente al tejido compacto consolidado de la ciudad histórica y al cordón verde metropolitano, que actúa como lugar de **mediación** entre el centro de Santiago, el barrio norte, ambos flancos del cordón verde y, que por su **infraestructura de transporte** actual y proyectada se perfila como un lugar **fundamental** para la ciudad y la región.

La propuesta

Conjugar los ejes que confluyen en el espacio Estación Mapocho **descomponiendo** sus **bordes paulatinamente** hacia el **interior** para generar un **vacío acotado** que ponga en **valor** los **hitos circundantes** y re-ordene los transbordos **liberando** la **superficie** para el movimiento libre del peatón.



Descomposición paulatina del hito hacia el interior del vacío

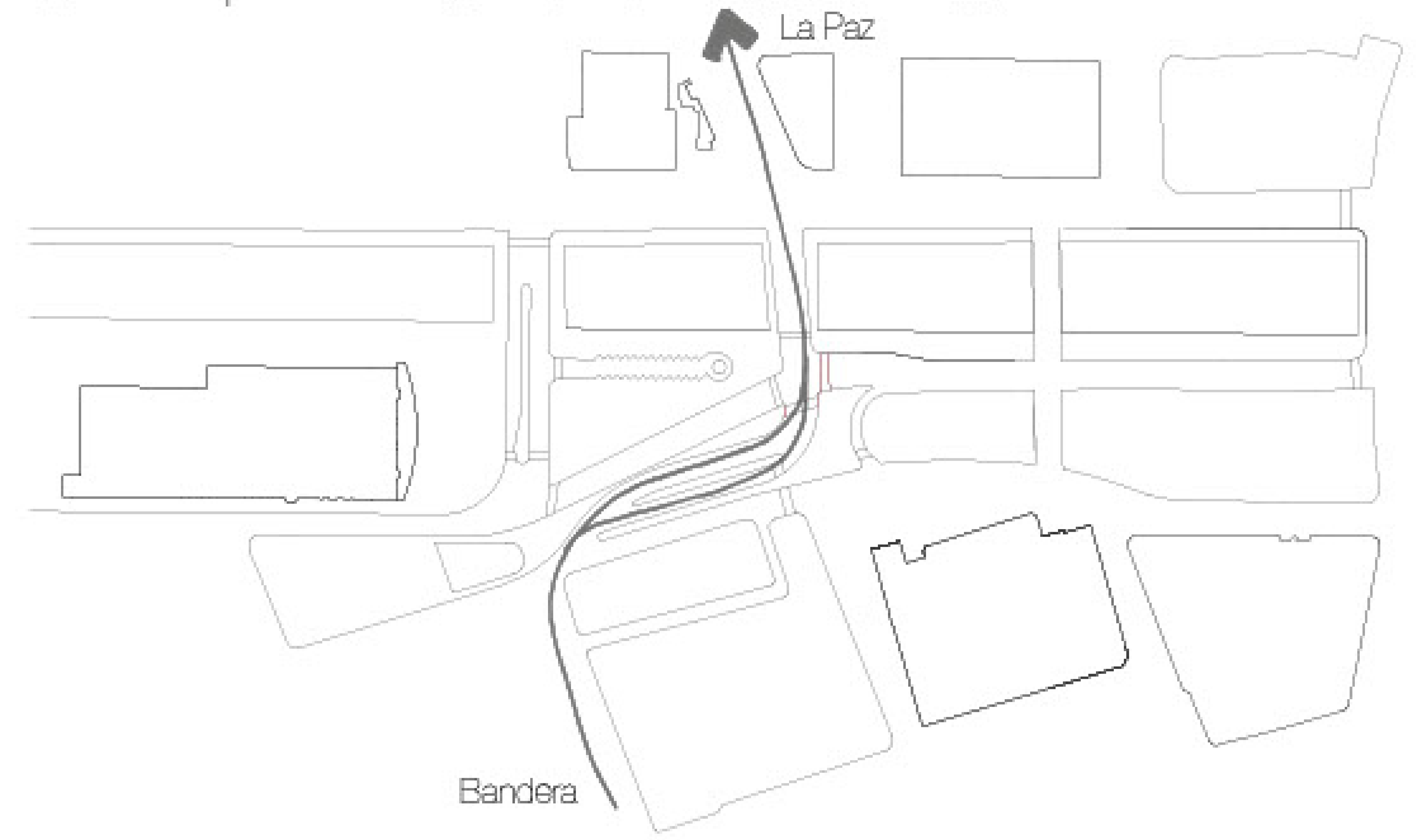
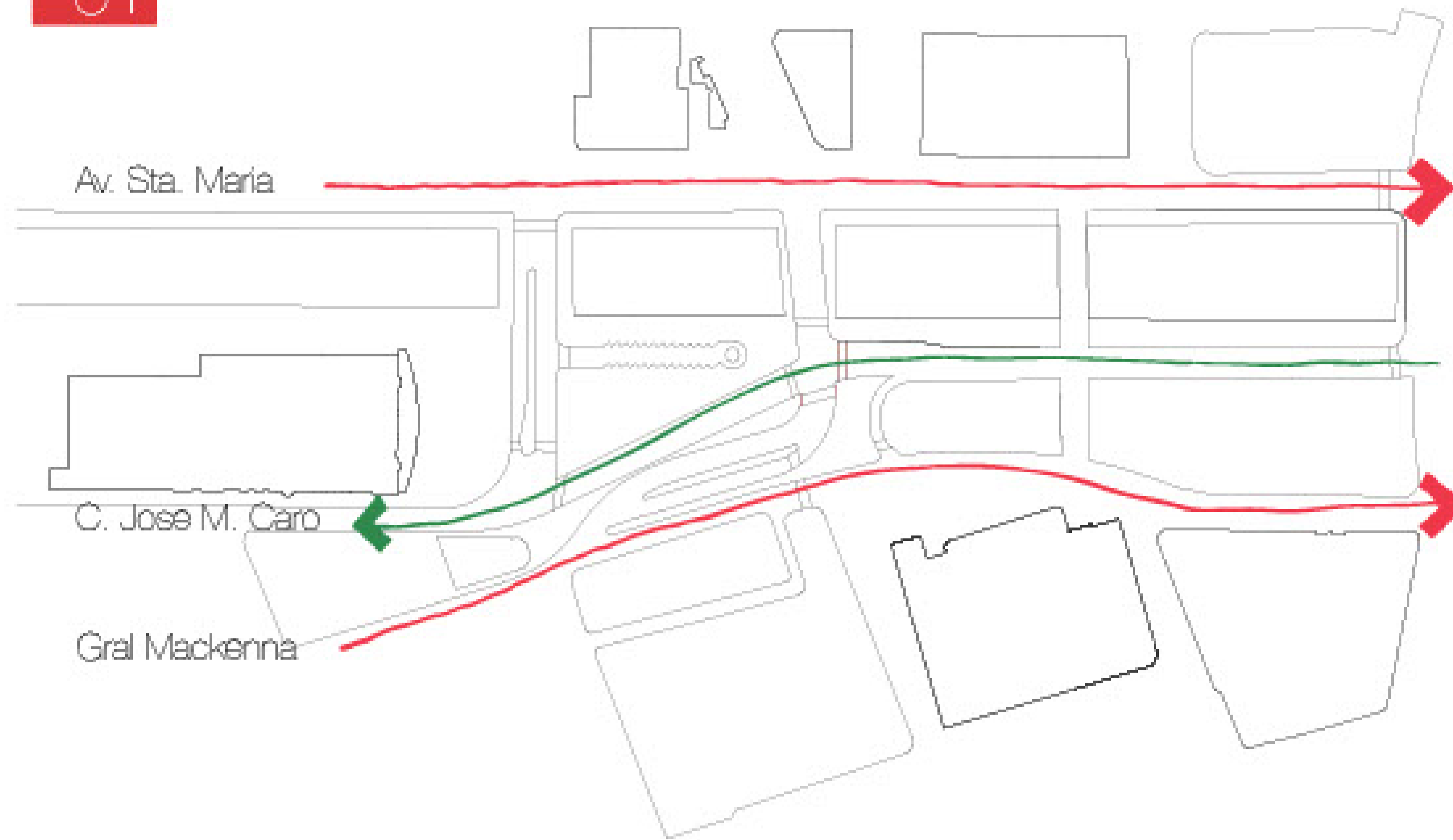


El proyecto

La estación intermodal Mapocho

01

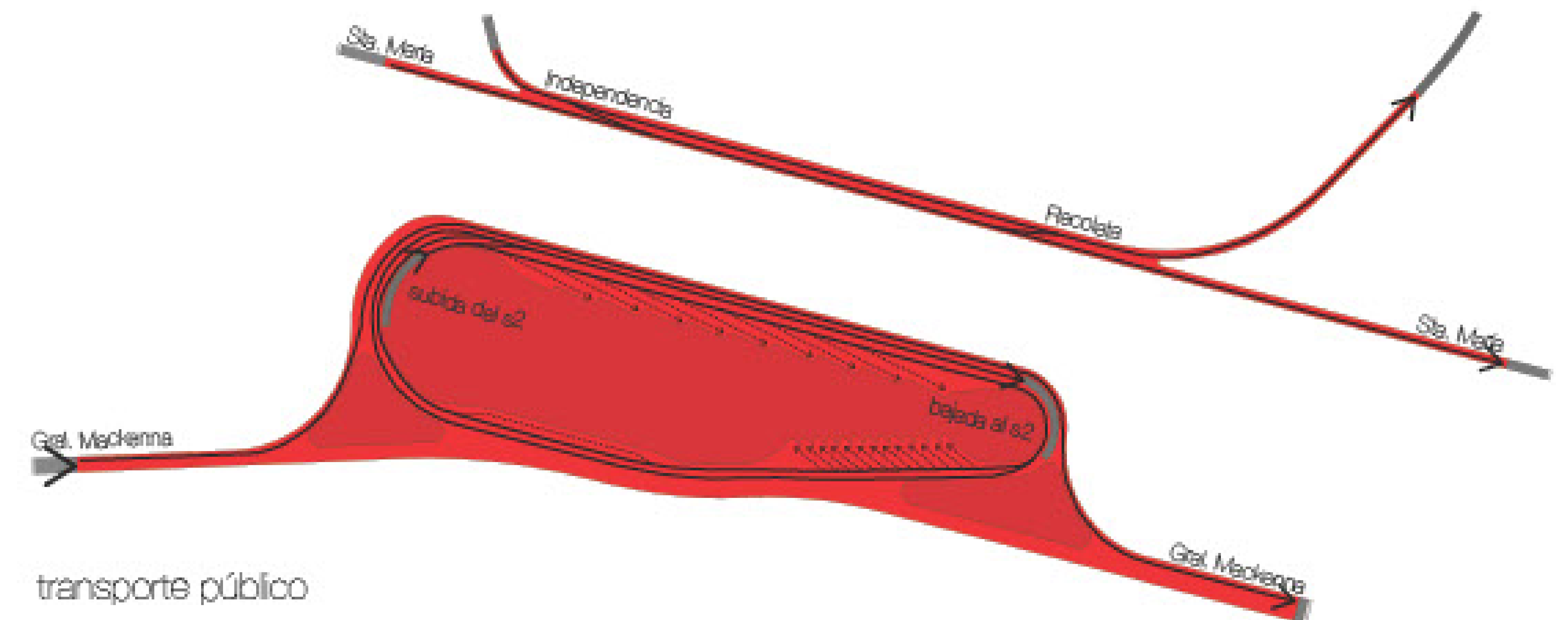
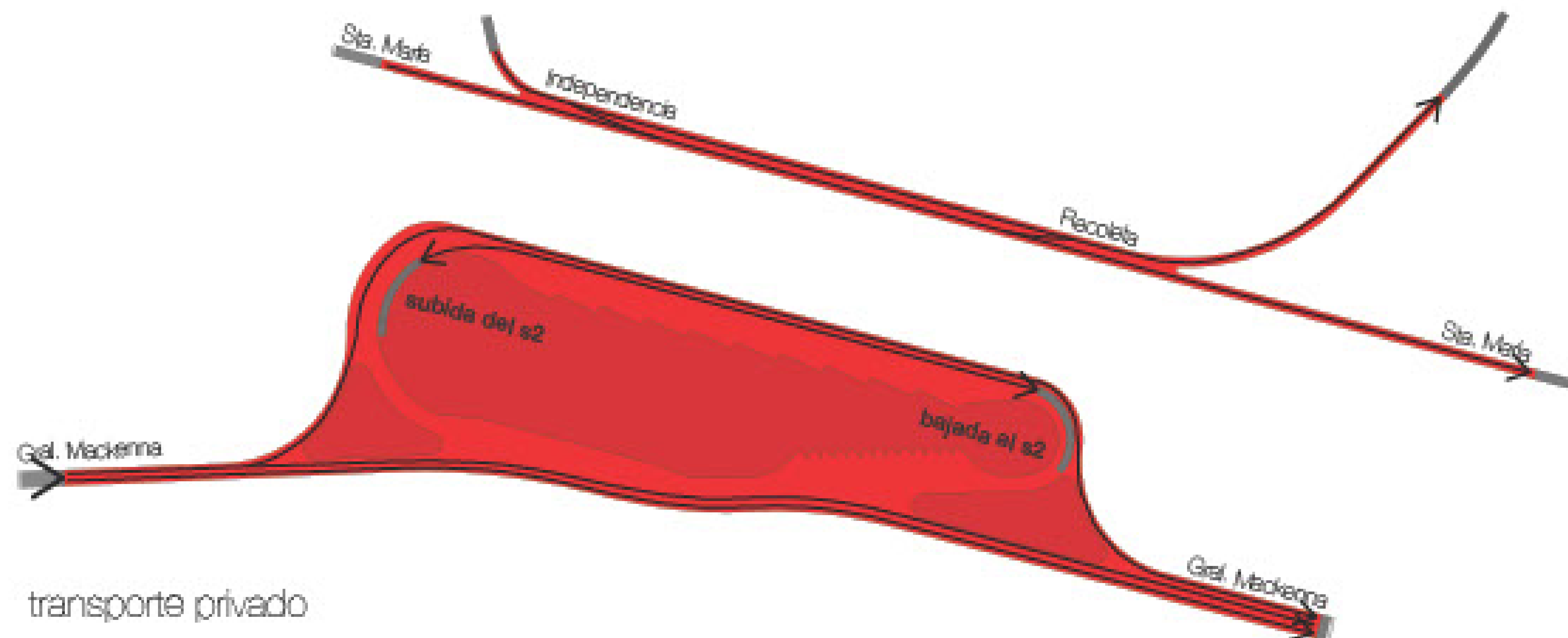
Coordinación de infraestructura existente y proyectada mediante la multiplicación del suelo en diferentes niveles



Se detectan 3 direcciones vehiculares, oriente-poniente, poniente-oriente y sur-norte. Entonces, se decide generar un nivel por dirección con calles vehiculares perimetrales para mantener un espacio libre de obstáculos al interior.

Operación a: **Flujos vehiculares**

Subterráneo 1: dirección poniente-oriente.
calles: 21,200 m²



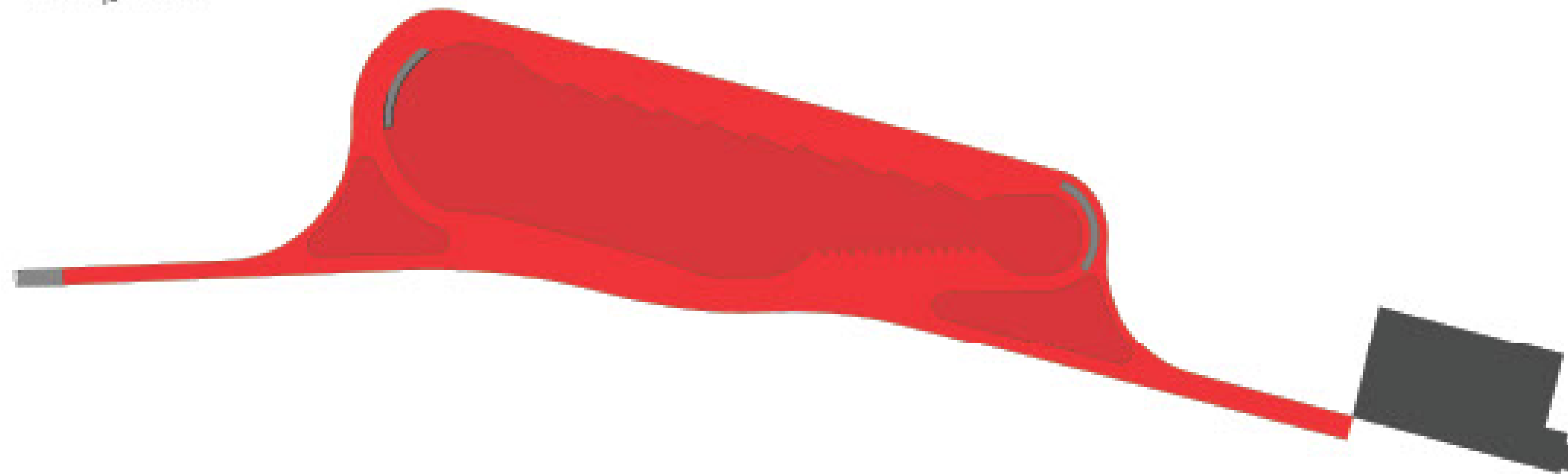
Subterráneo 2: dirección oriente-poniente.



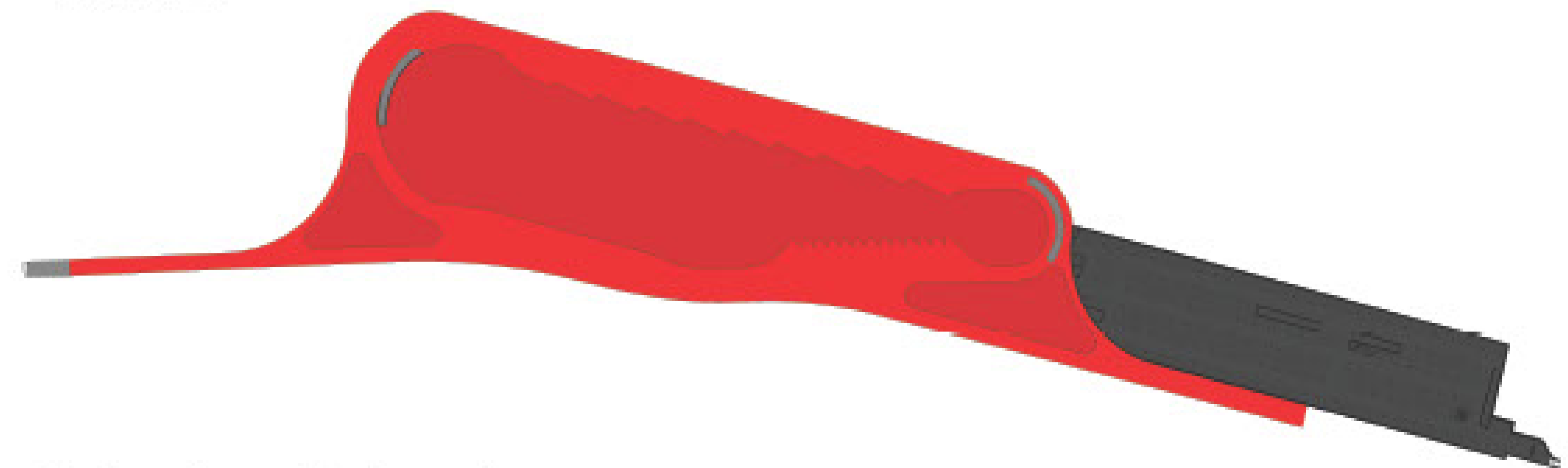
Operación b: Estacionamientos

Se acoplan a la estación intermodal los estacionamientos subterráneos existentes bajo la plaza Oscar Castro por medio de una ampliación que duplica su capacidad de 304 plazas a 695 y acorta su distancia con la estación y los hitos del sector.

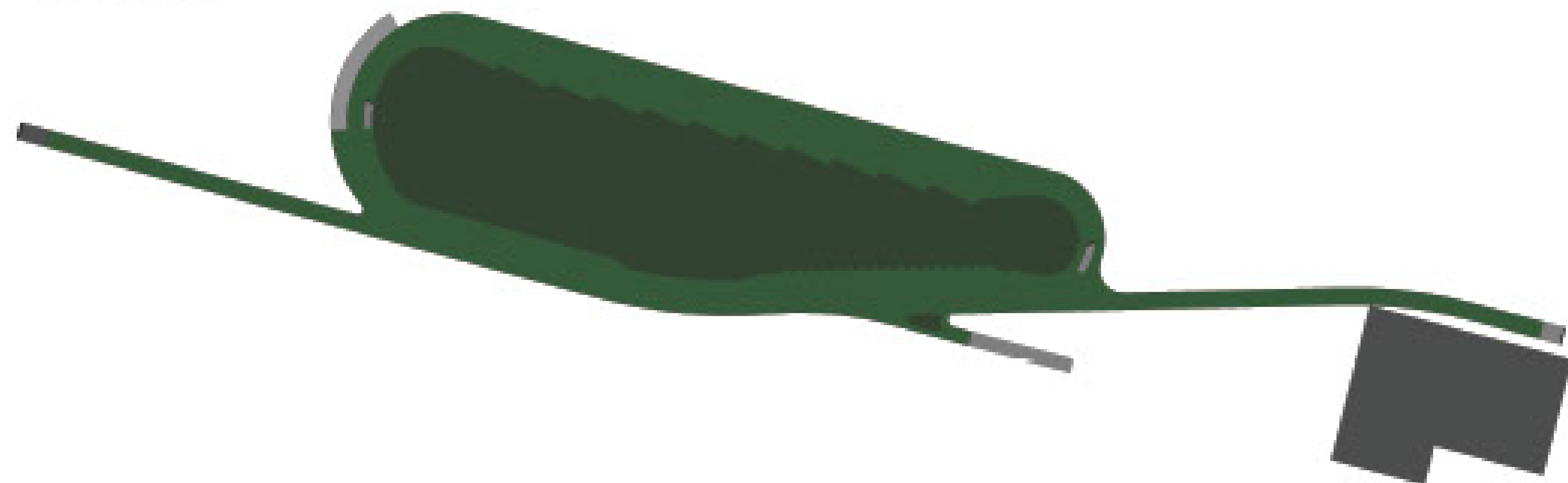
Subterráneo -1: antes
145 plazas



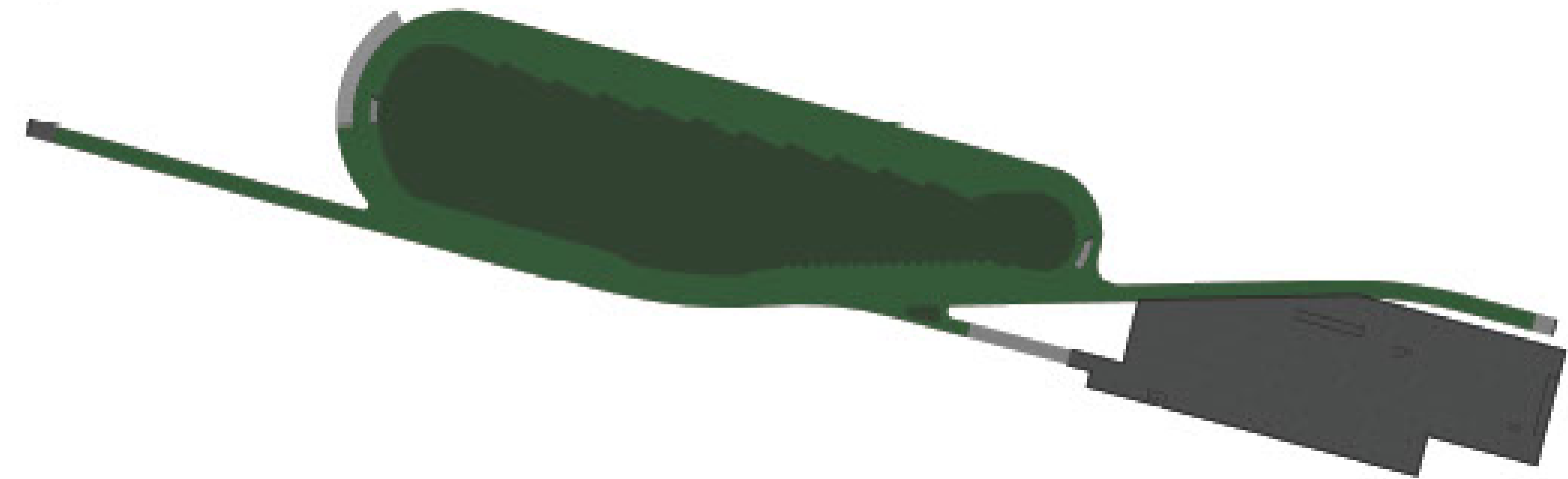
Subterráneo -1: después
378 plazas



Subterráneo -2: antes
156 plazas

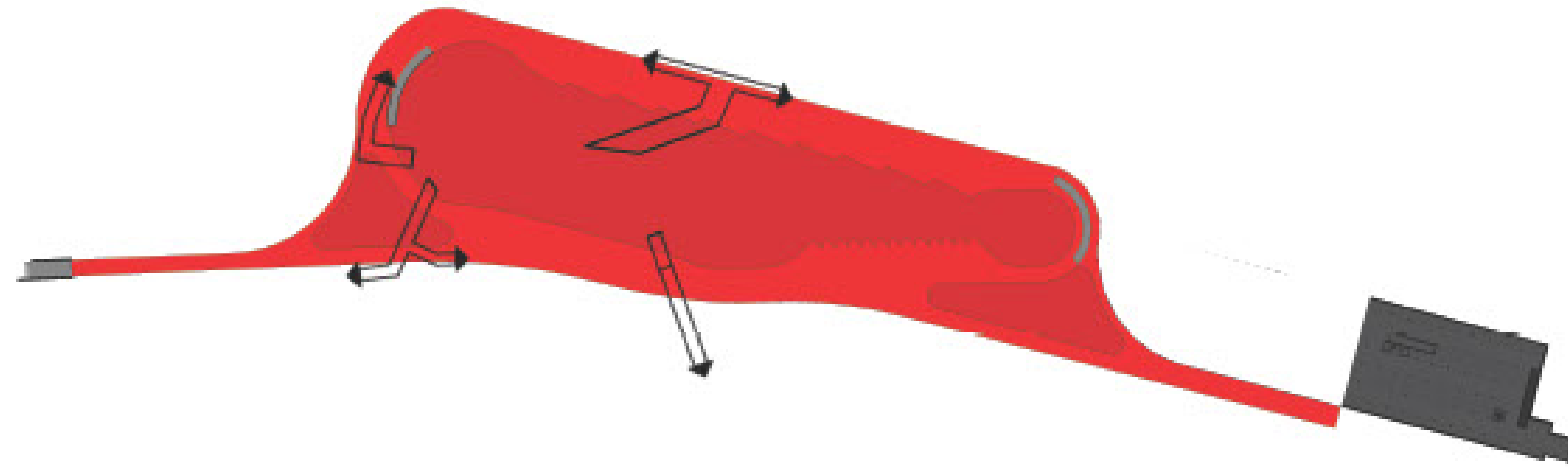


Subterráneo -2: después
318 plazas

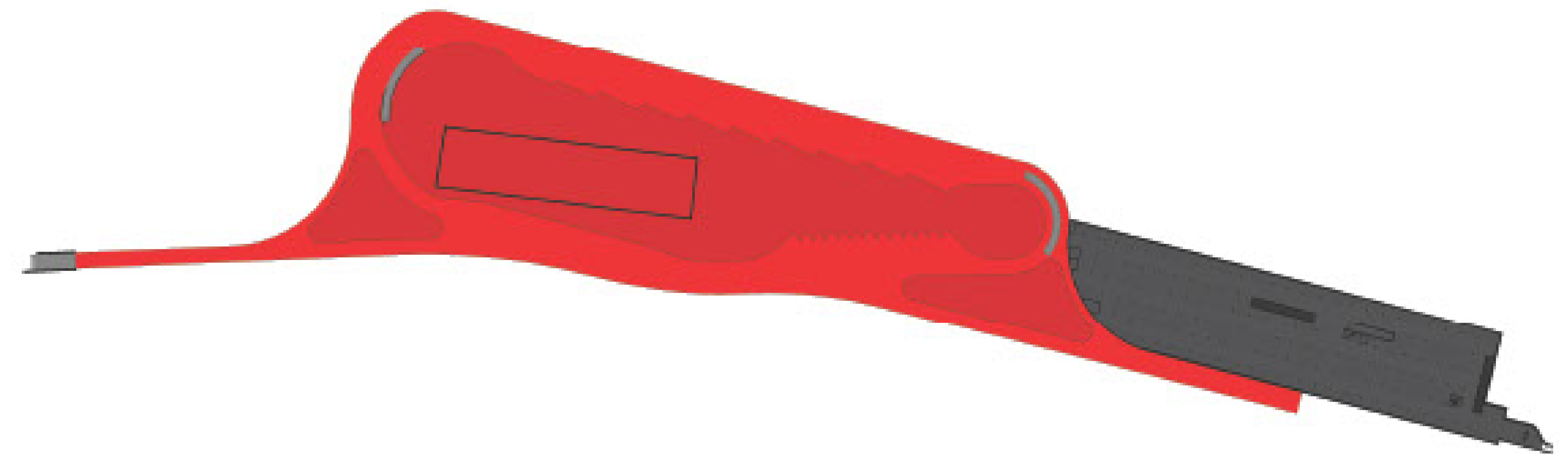


Se mantiene la estructura y funcionamiento del metro, asimilando la nueva línea 3, pero destacando su condición de pre-existencia como un valor agregado dentro de la estación.

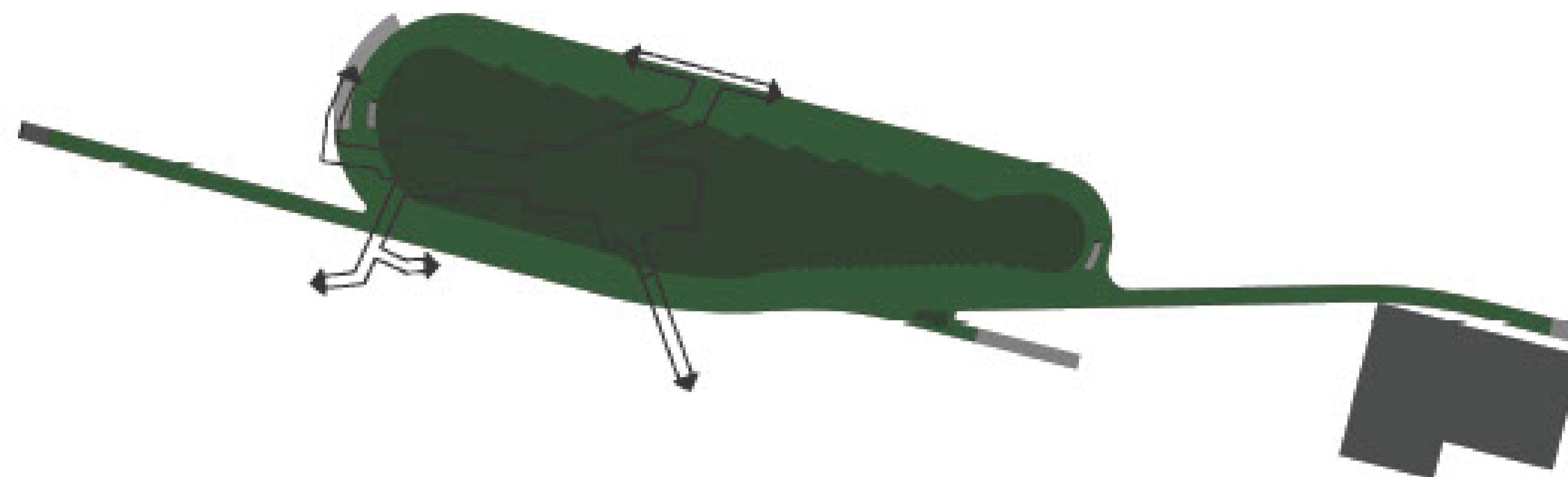
Subterráneo -1: antes



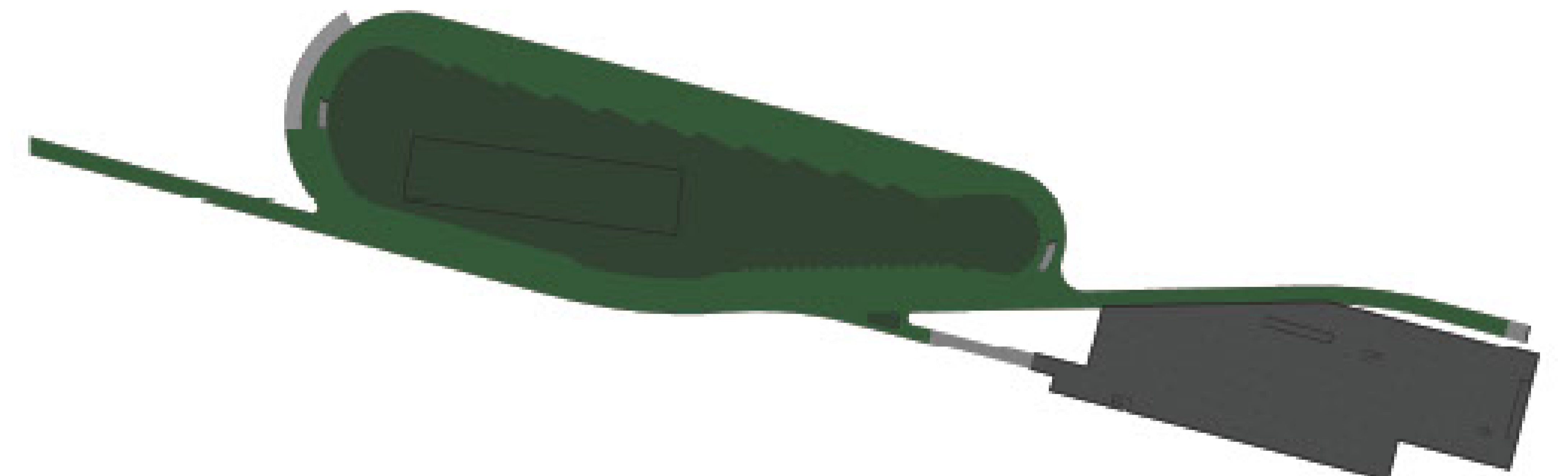
Subterráneo -1: después



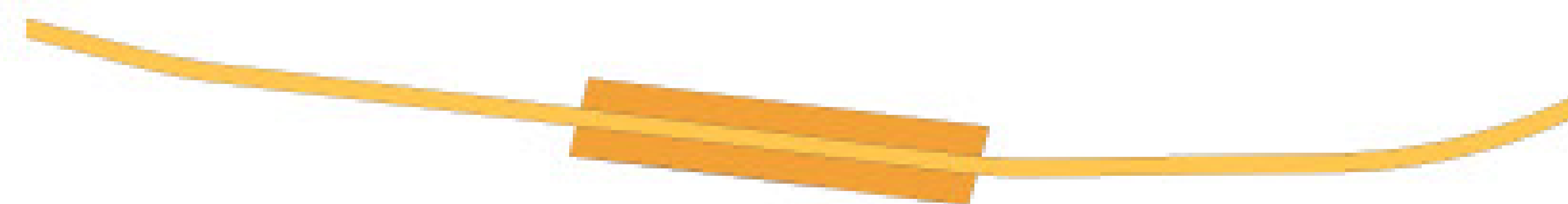
Subterráneo -2: antes



Subterráneo -2: después



Subterráneo -3: antes



Subterráneo -3: después



02

Organización de los usuarios y circulaciones

Para determinar el número de usuarios y por consiguiente, el crecimiento de la infraestructura de transporte a futuro en la zona se proyecta la estación según el estudio del referente más cercano, la estación intermodal La Cisterna inaugurada en Mayo del 2010.

servicios
 locales comerciales
 circulaciones

| NIVEL | SERVICIO |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------|
| N2 | Estacionamiento - Gimnasio |
| N1 | Acceso Nivel Calle - Locales Comerciales Supermercado - Buses Interurbanos |
| S1 | Buses Transantiago Andenes 1 - 10 Acceso a Metro Línea 2 - Línea 4A |
| S2 | Buses Transantiago Andenes 11 - 19 |
| S3 | Acceso a Metro Línea 2 |



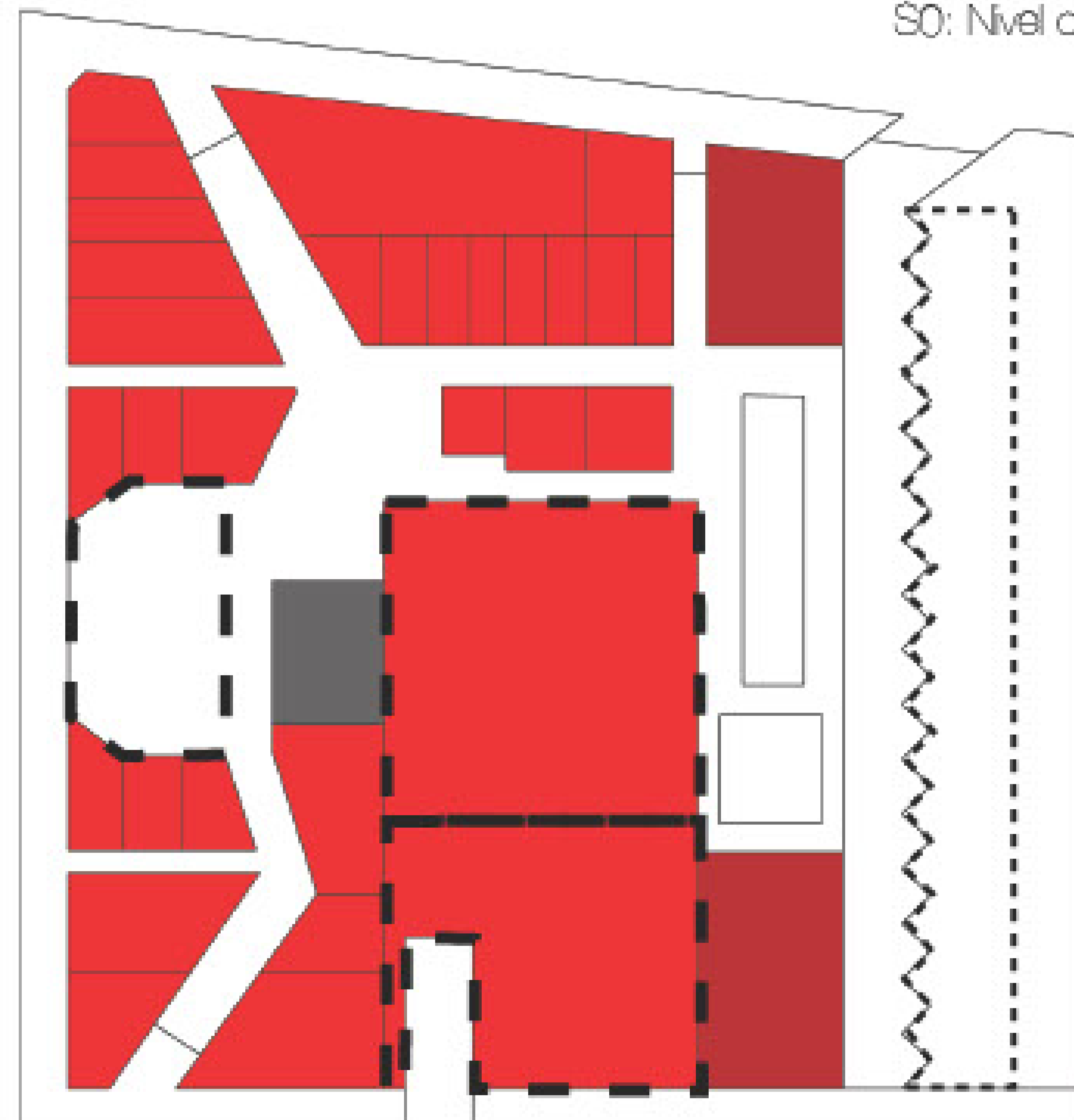
S0: Nivel calle



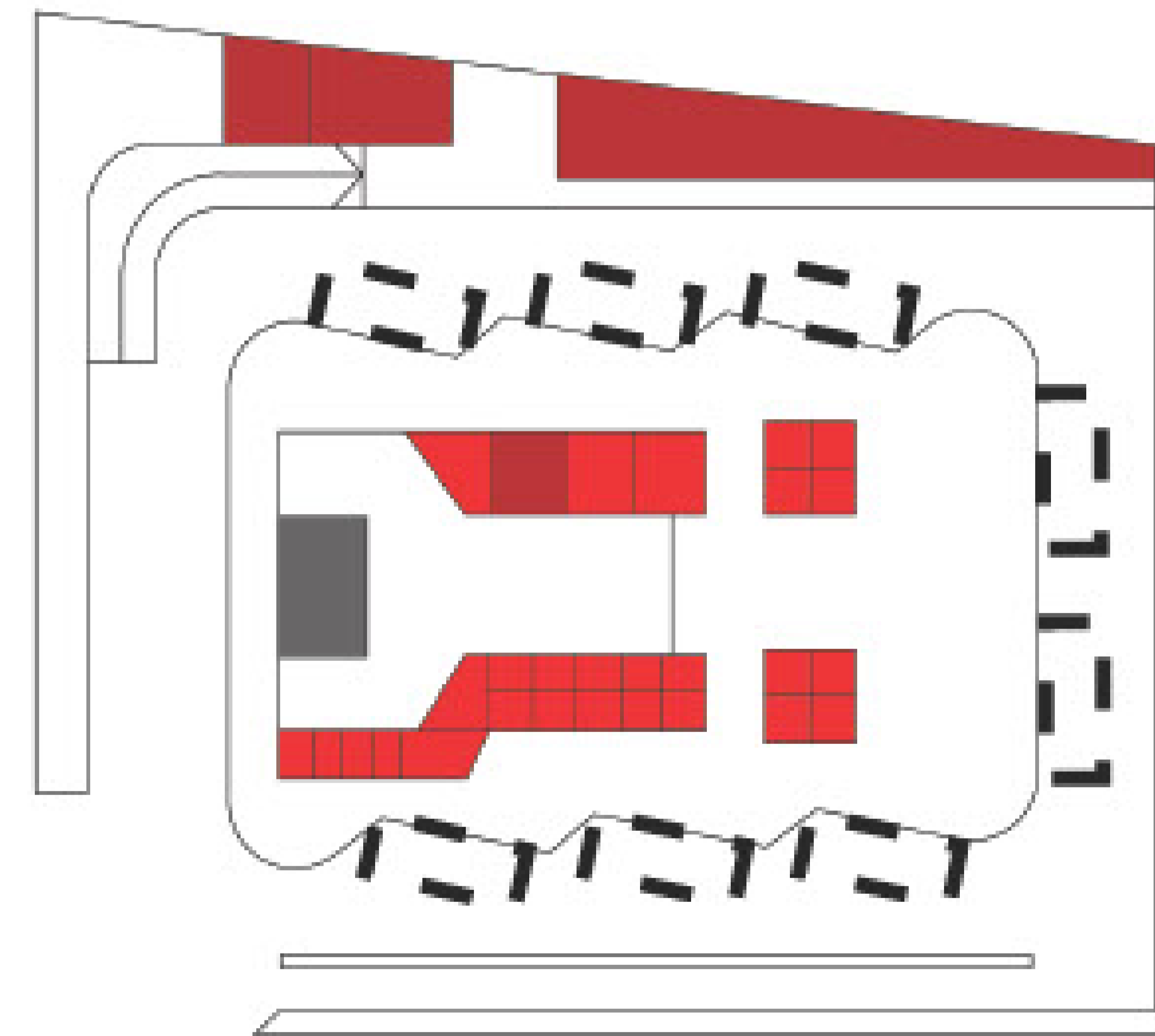
S1: Subterráneo 1



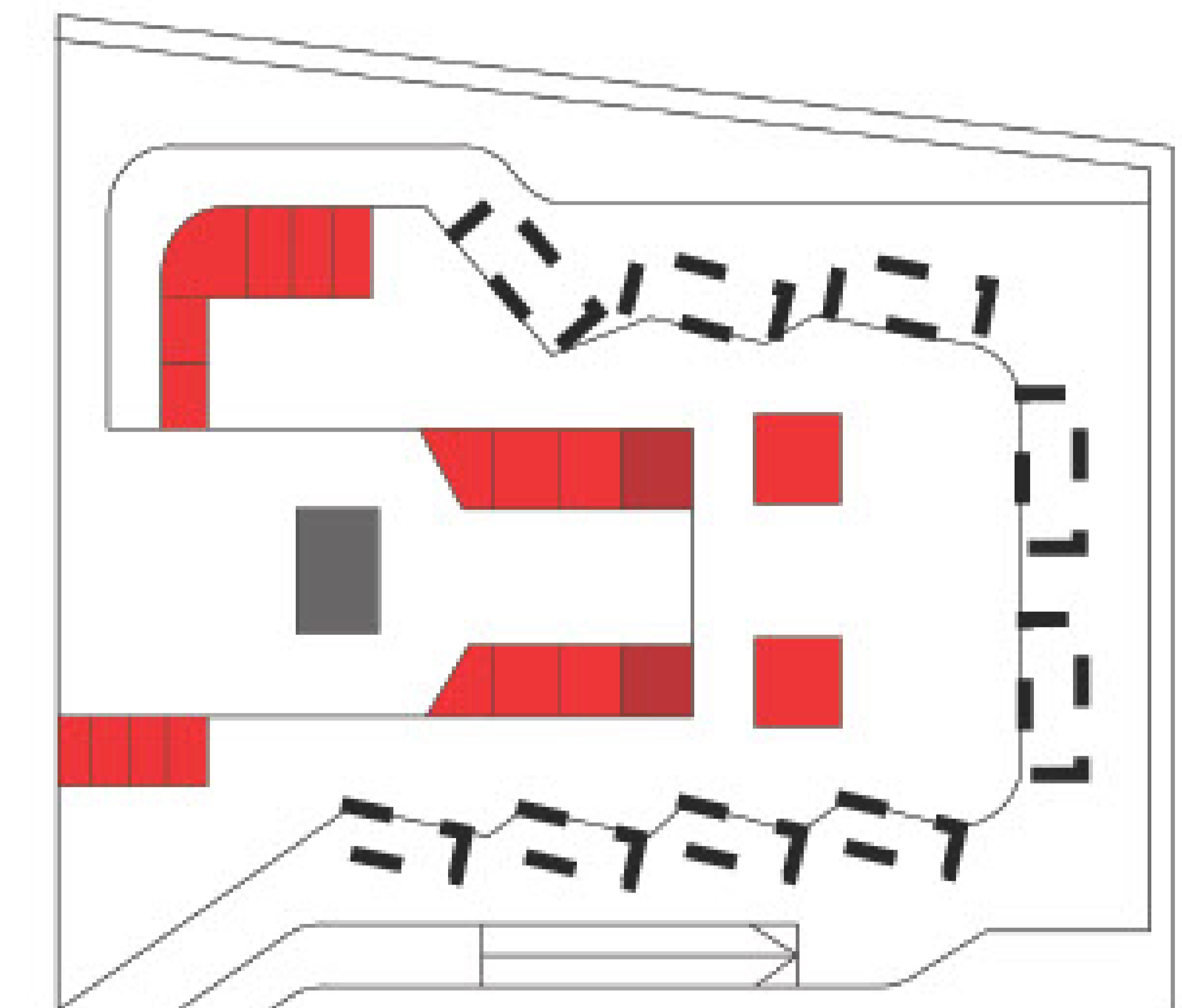
S2: Subterráneo 2



2471m²
 330m²
 70m²
 Supermercado 1600m²
 P. de comidas 400m²
 16 andenes de buses interurbanos



380m²
 423m²
 70m²
 8 andenes de transantiago

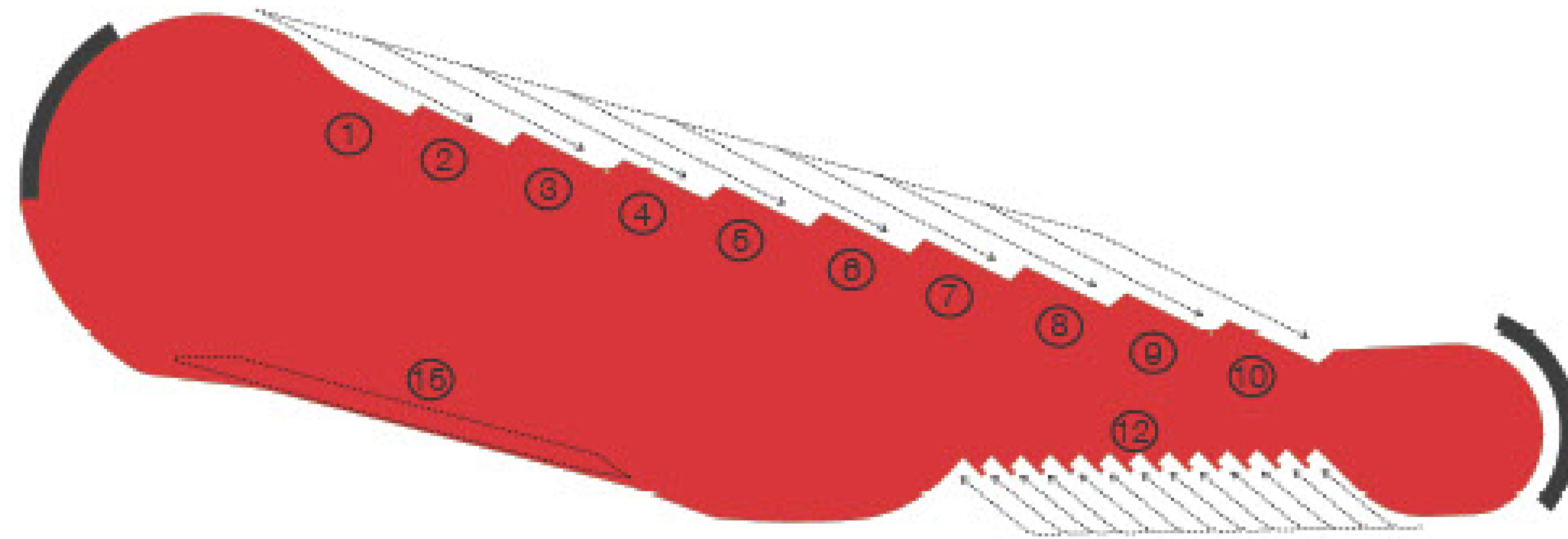


530m²
 70m²
 70m²
 9 andenes de transantiago

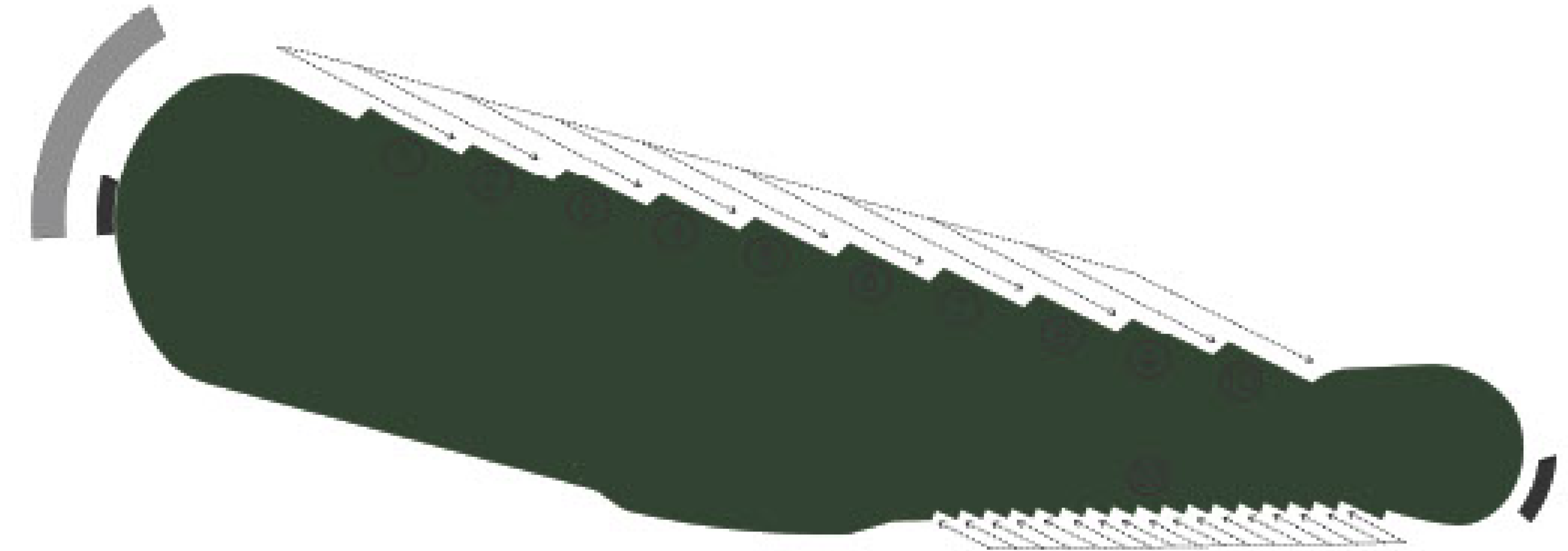
La estación intermodal la cisterna tiene una superficie de 60,000 m² con 3 millones de pasajeros al mes, dos líneas de metro, 17 andenes de transantiago y 16 andenes de buses inter-urbanos. Esta se plantea en un cuerpo cerrado de locales comerciales, servicios y circulaciones aisladas del área de transbordo para evitar la contaminación acústica y ambiental.

Operación a: **Buses interurbanos, transantiago, colectivos y taxis**

S1: Subterráneo 1



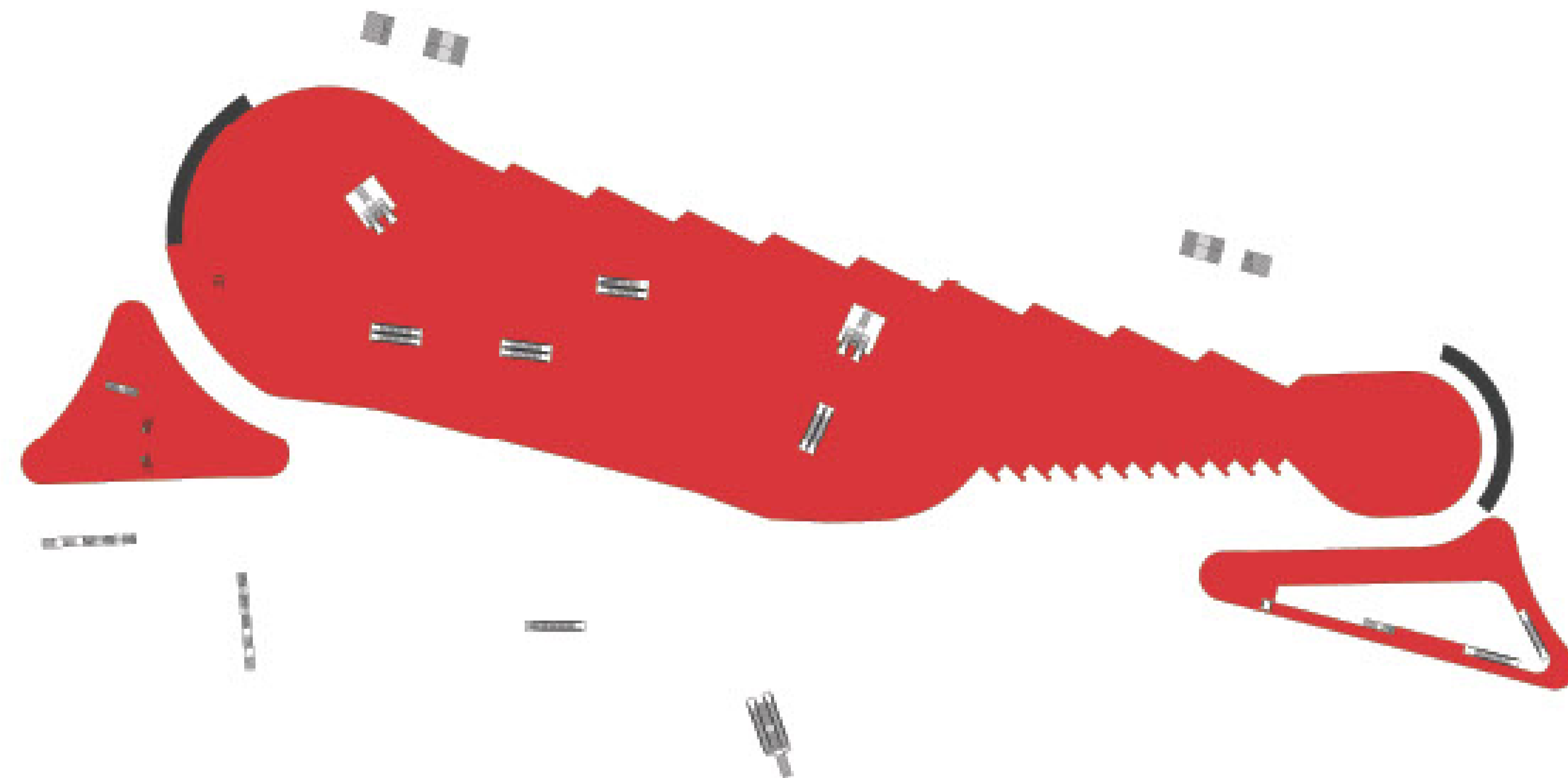
S2: Subterráneo 2



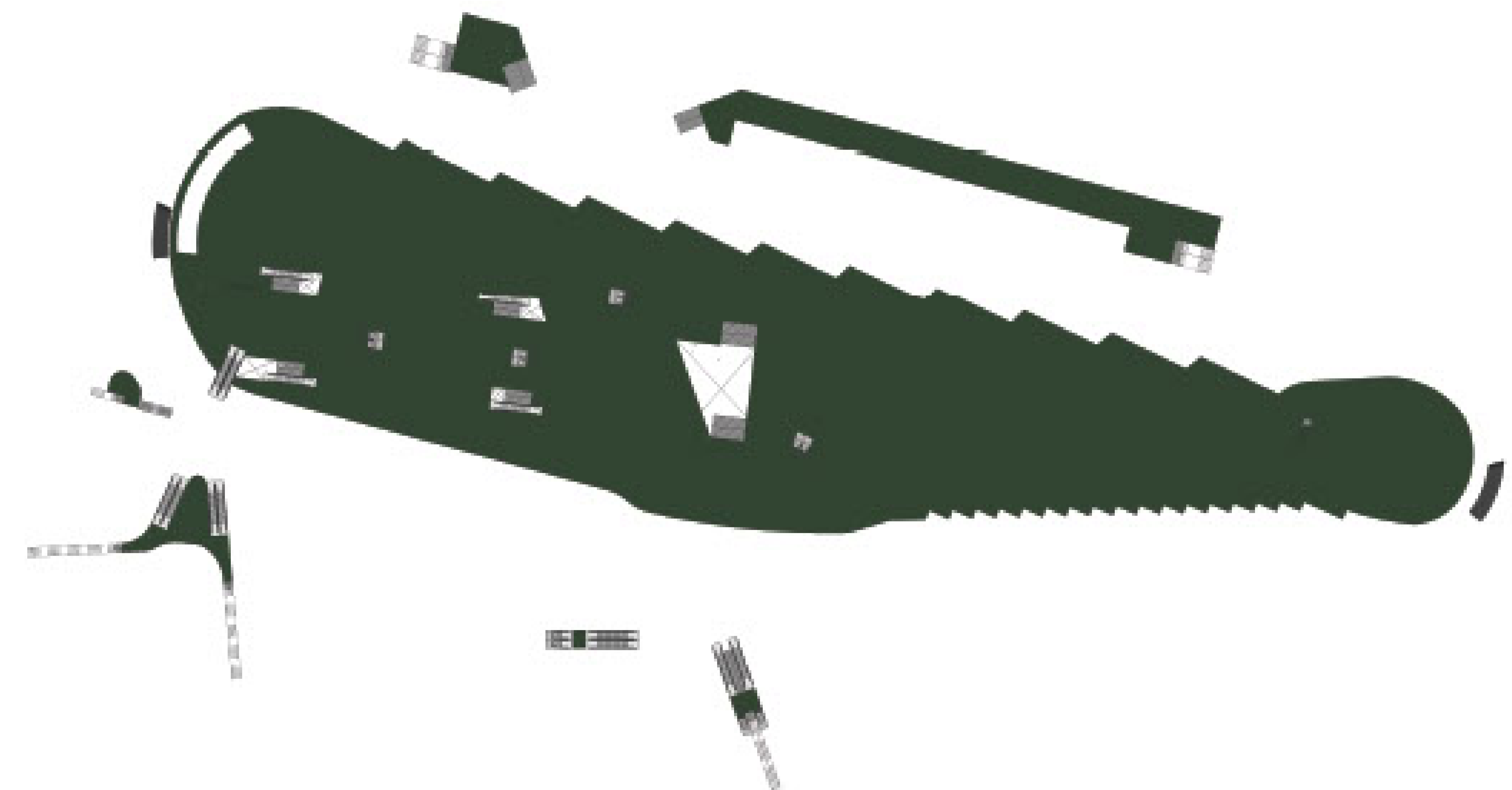
La estación intermodal Mapocho tiene 12 andenes de buses interurbanos, 20 andenes de transantiago, 23 andenes de colectivos y 15 plazas para taxis que funcionan en torno a un núcleo que congrega los locales comerciales, servicios y circulaciones tal como la intermodal la Cisterna.

Operación b: **peatones**

S1: Subterráneo 1

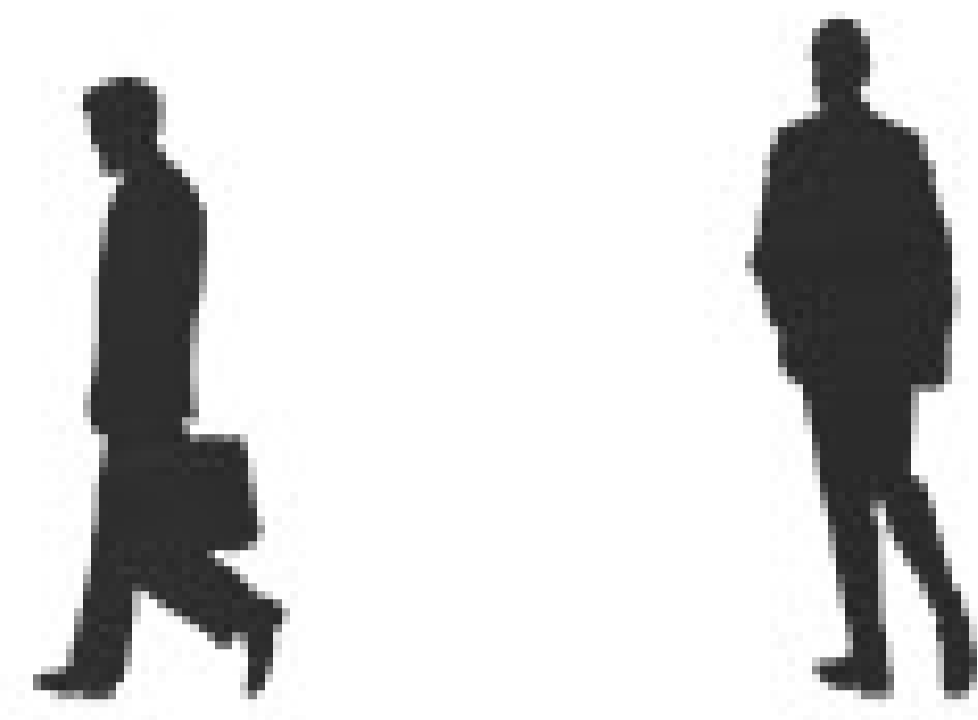


S2: Subterráneo 2



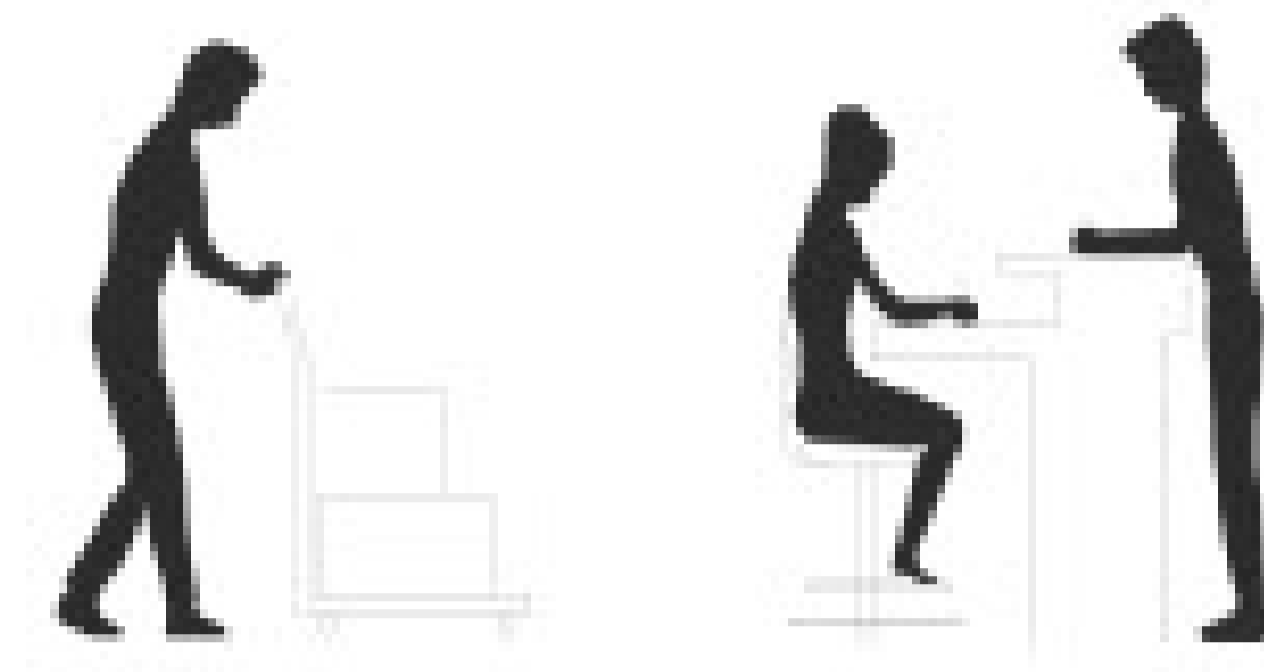
"Cross-programming": inclusión de nuevos programas que dan cuenta de la complejidad contemporánea de la ciudad.

USUARIO EN TRÁNSITO



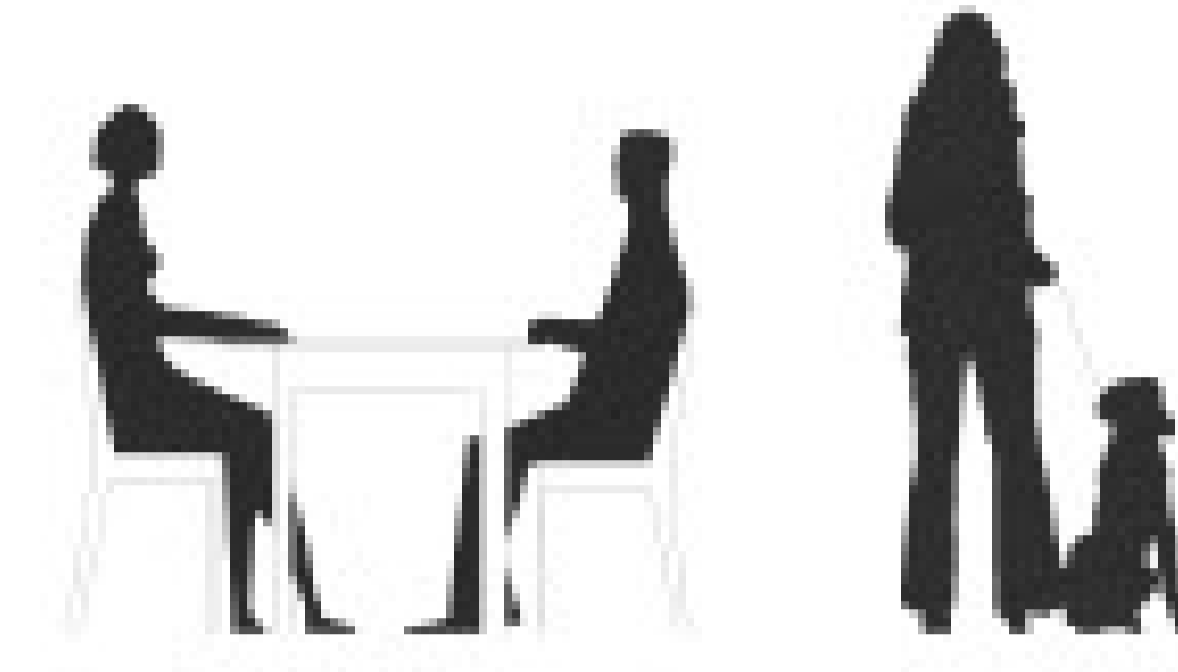
Estación de transporte
PASA

USUARIO INTERMODAL



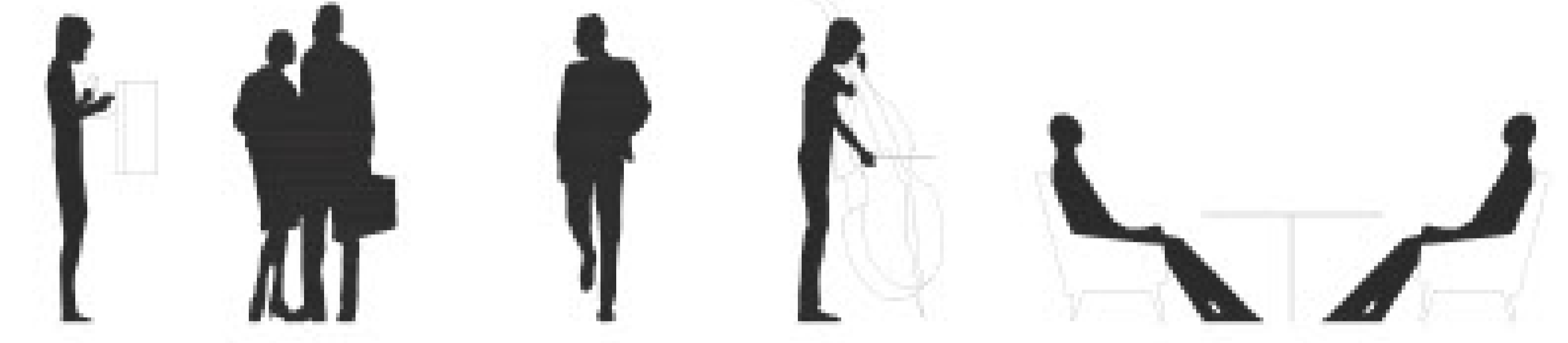
Bienes y servicios
VA

USUARIO RECREACIONAL

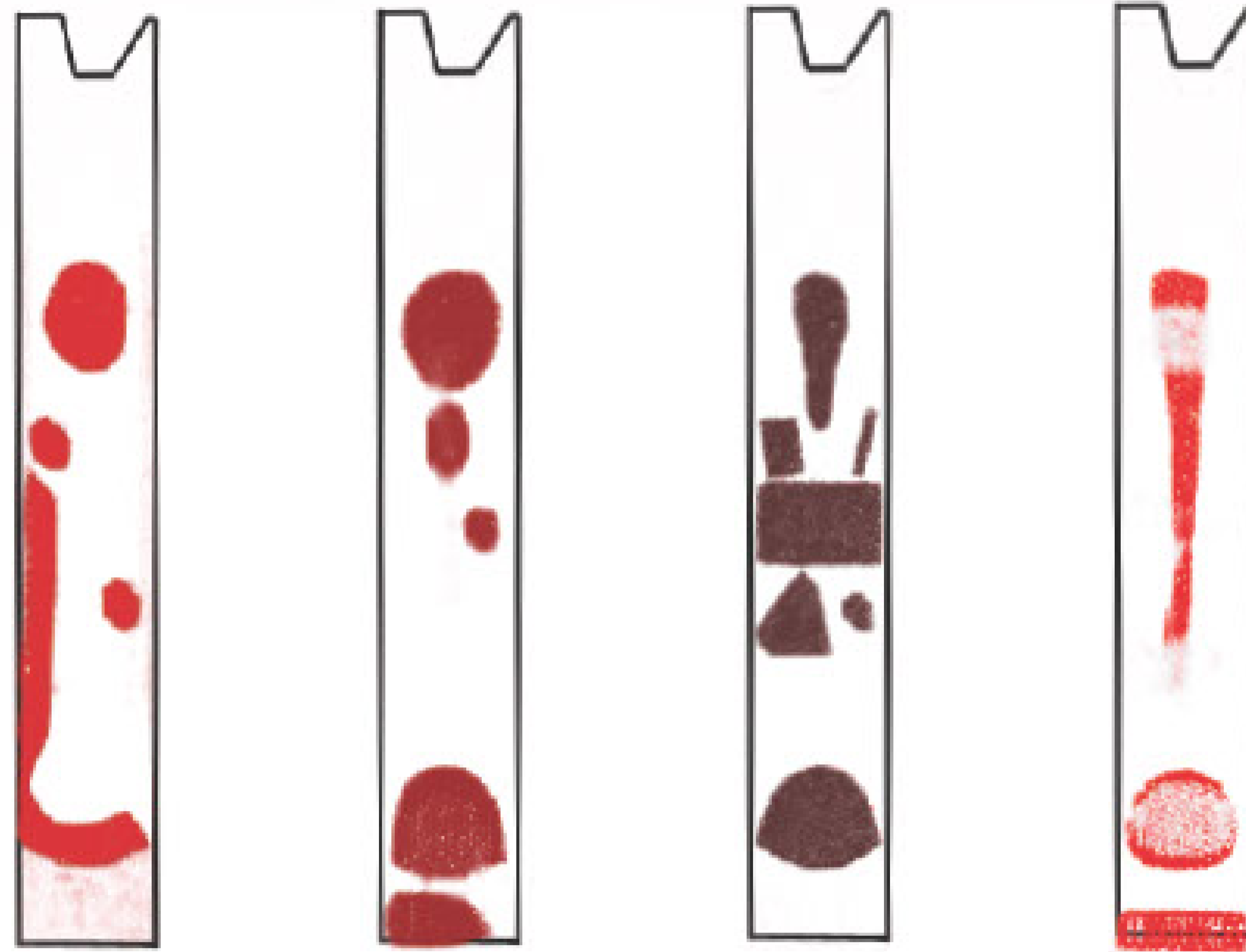


Recrearse
ESTÁ

USUARIO [híbrido] INTERMODAL MAPOCHO



Transportarse, usar servicios y recrearse
PASA VA ESTÁ



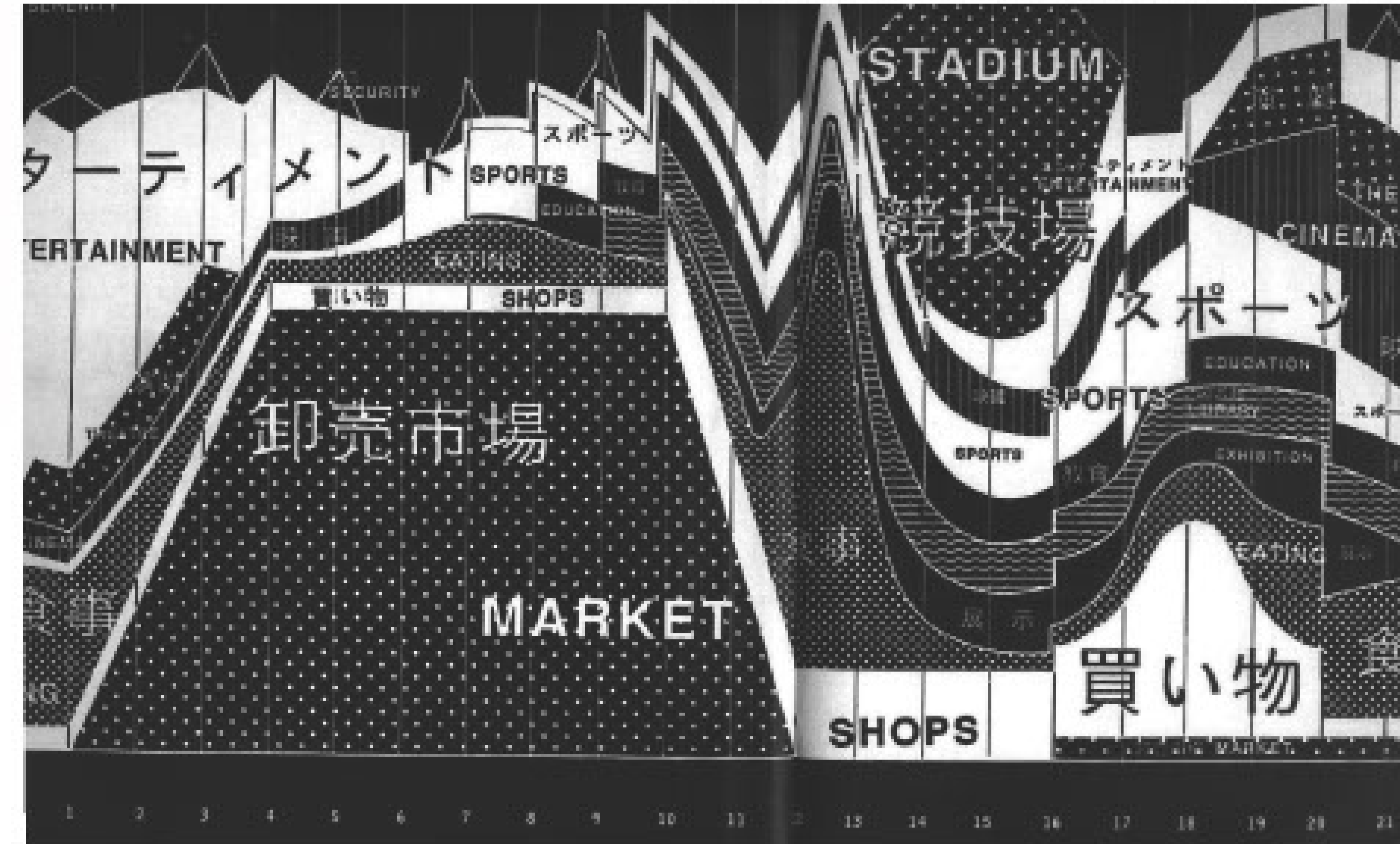
Primavera

Verano

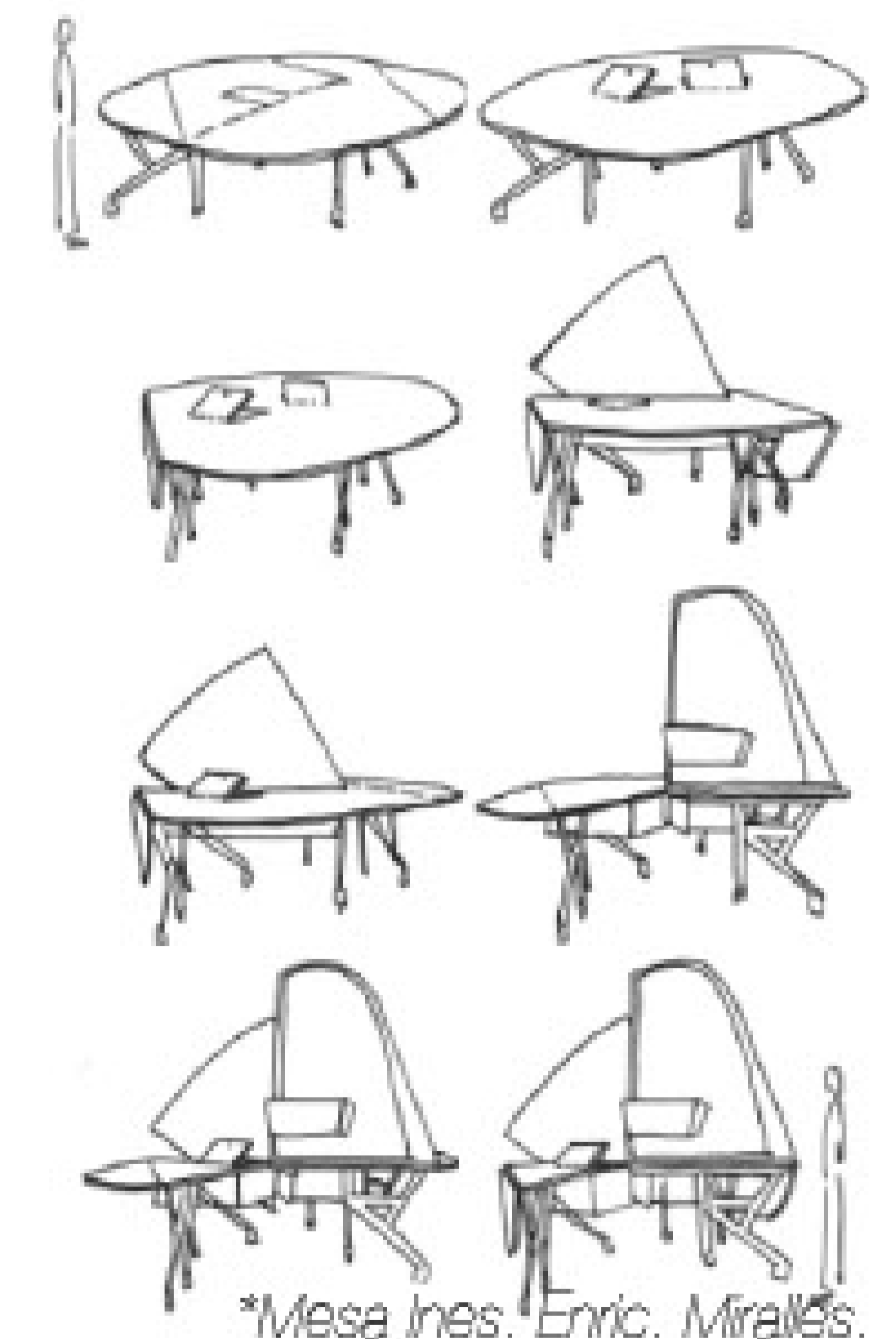
Otoño

Invierno

Masterplan de Yokohama, Japón. OMA.

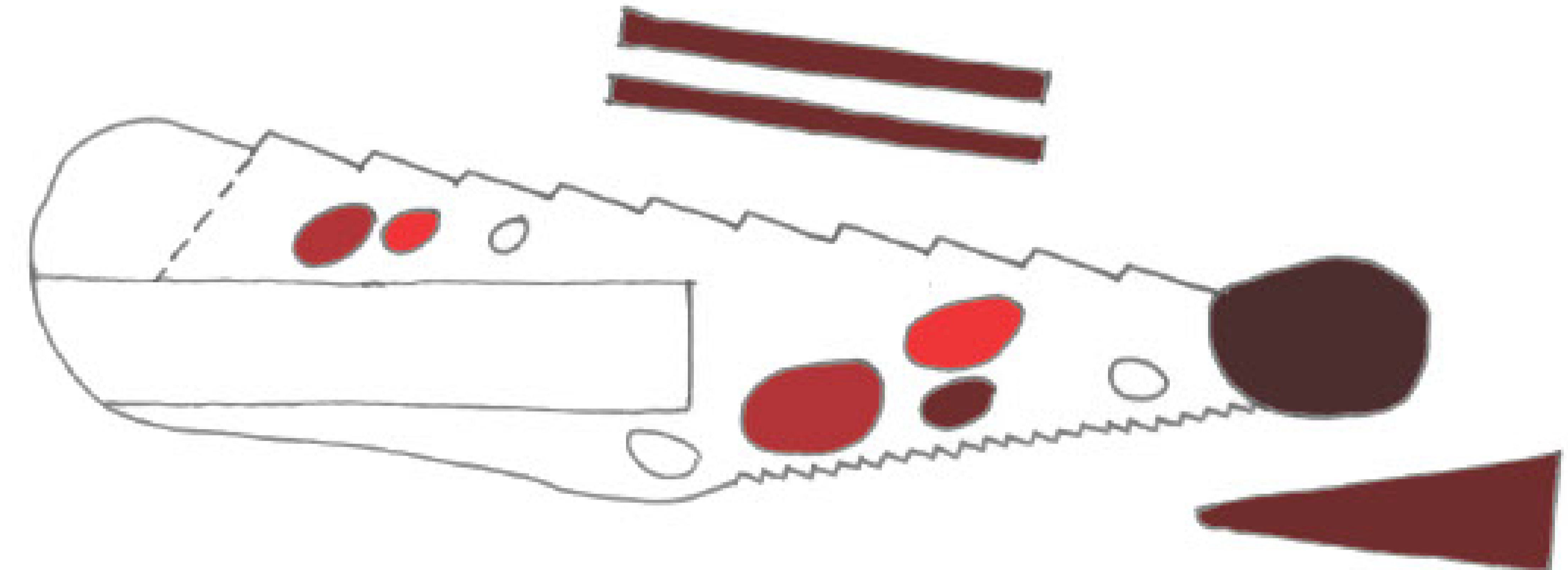
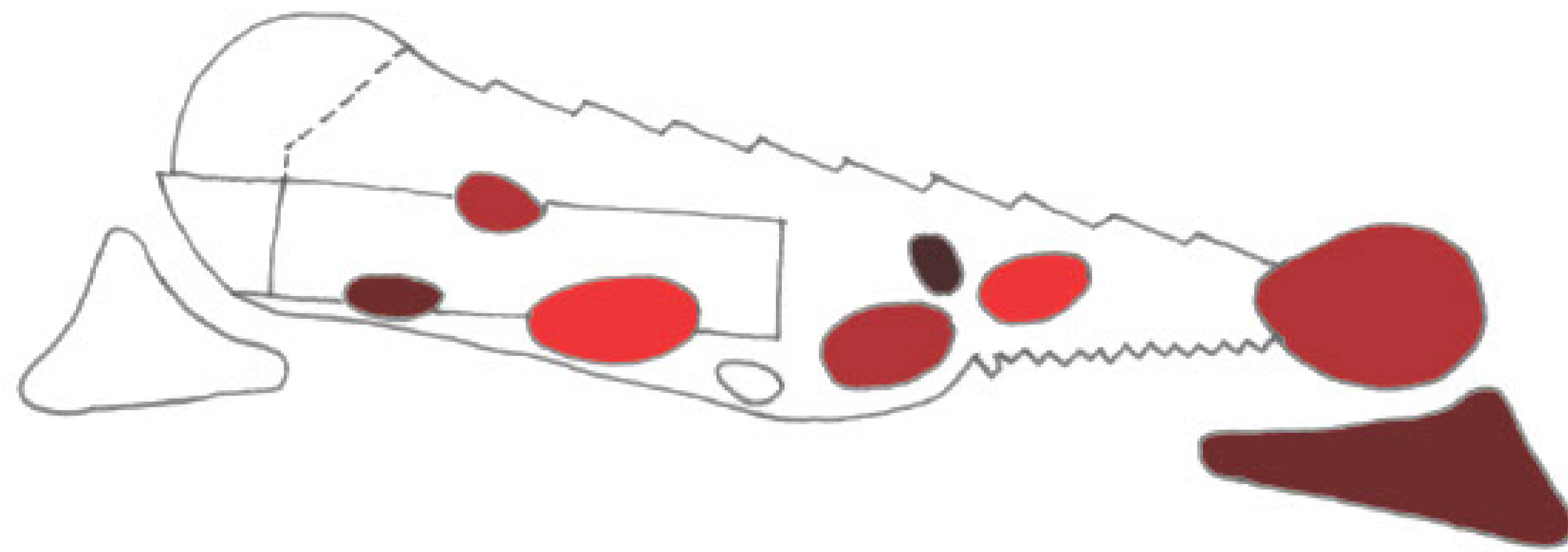


OMA evita diseñar edificios individuales, con sus inevitables limitaciones por lo que propone un proyecto continuo y amorfo que envuelve el terreno como una "lava programática".

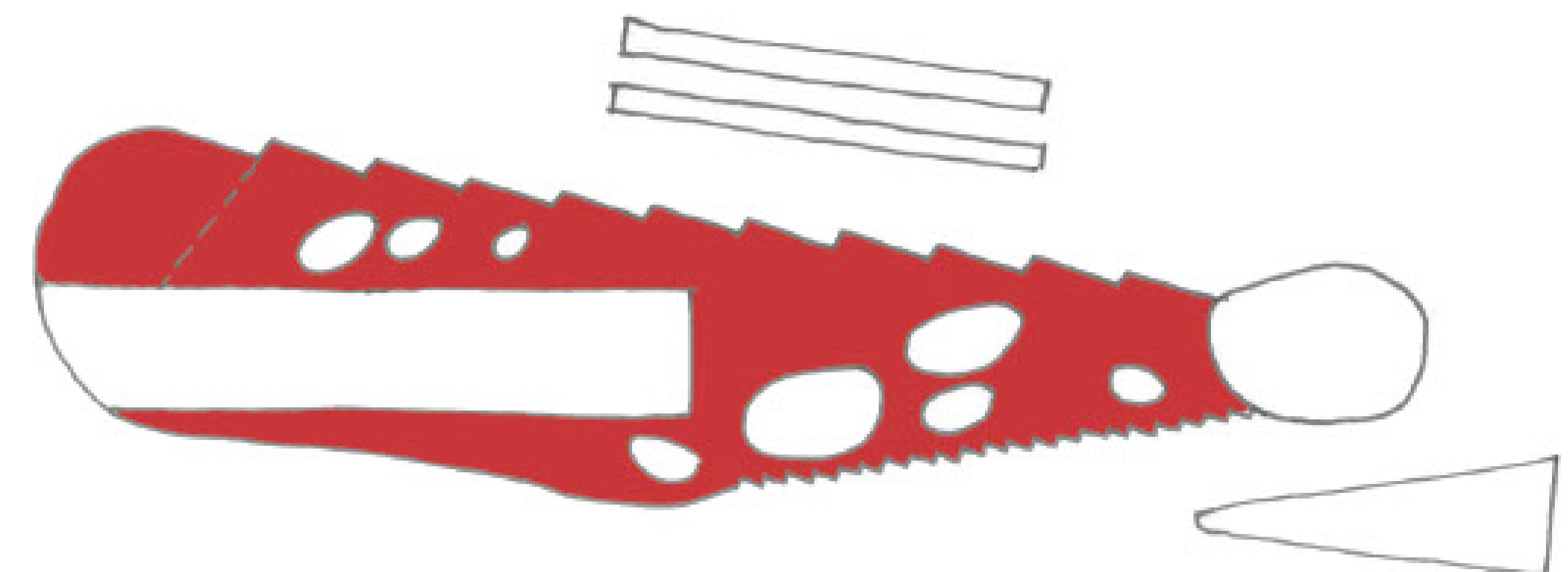
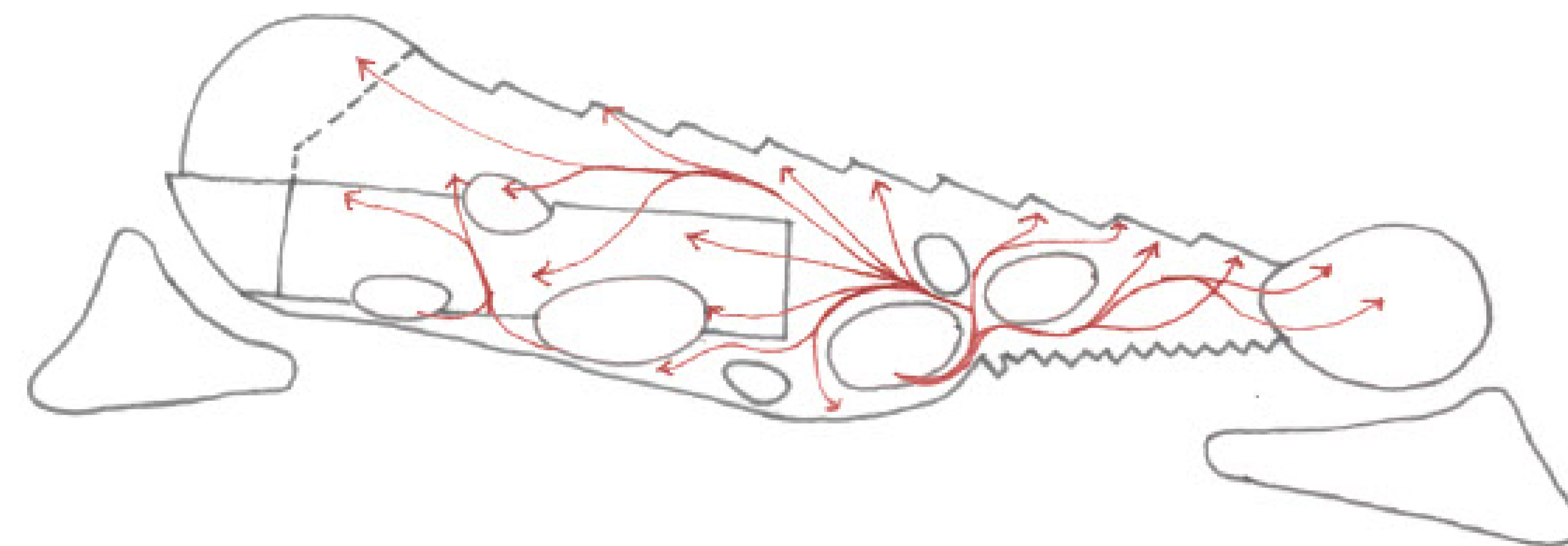


*Mesa Ines. Enric. Miralles.

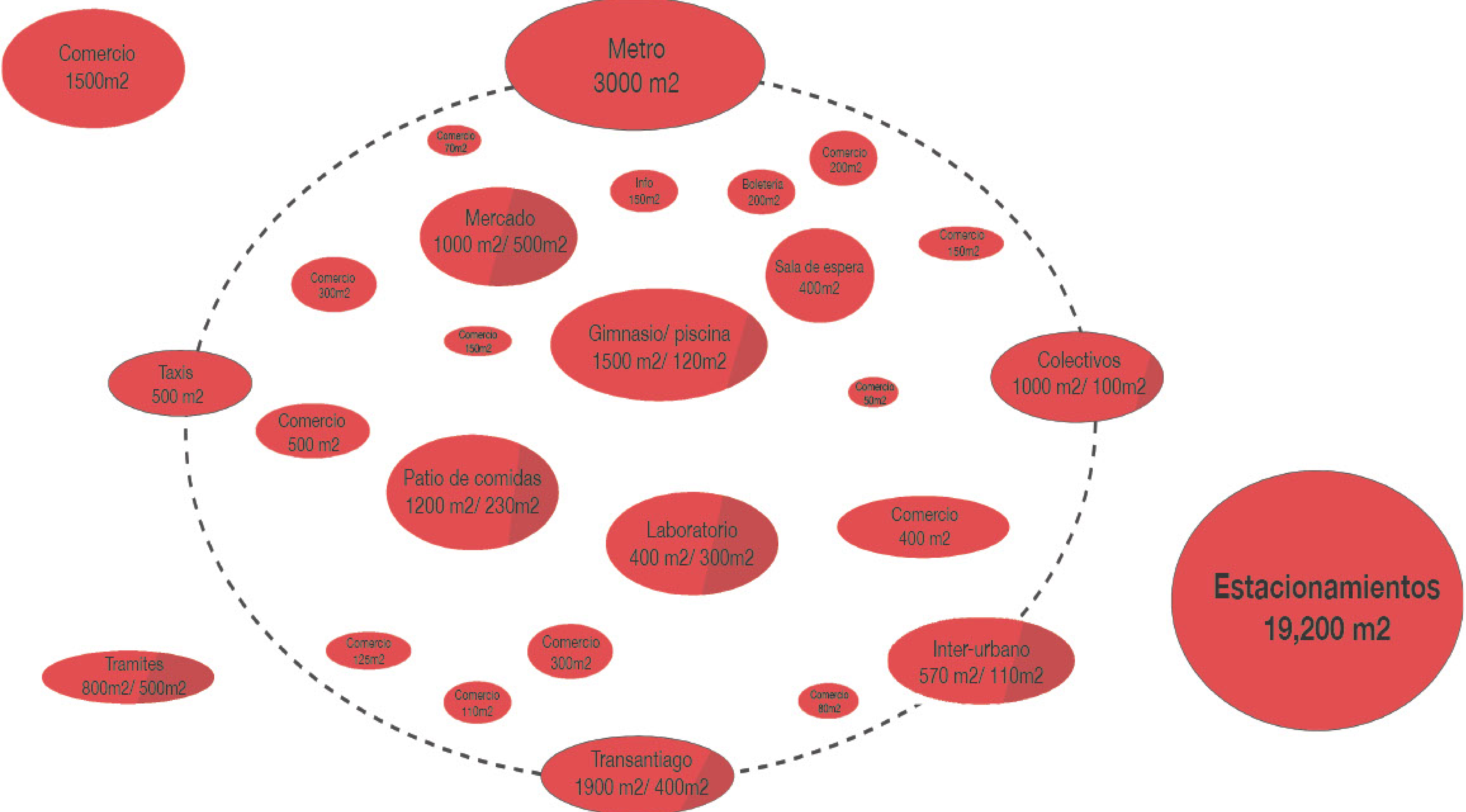
"Los flujos no se fijan al espacio ni se atan al tiempo, no conservan una forma durante mucho tiempo y están constantemente proclives a cambiarla, para ellos lo que cuenta es el flujo del tiempo más que el espacio que puedan ocupar: ese espacio que después de todo solo llenan por un momento". **Modernidad Líquida. Z. Bauman*



A diferencia de lo convencional, en donde se distribuyen bloques programáticos en extensiones permanentes con límites definidos, en la estación intermodal Mapocho propongo un edificio de planta libre donde la circulación literalmente da forma al espacio. Se disponen instalaciones que pueden cambiar en el tiempo según sean las necesidades y eventos a tomar lugar, se genera un archipiélago marcado por el tránsito de los usuarios.

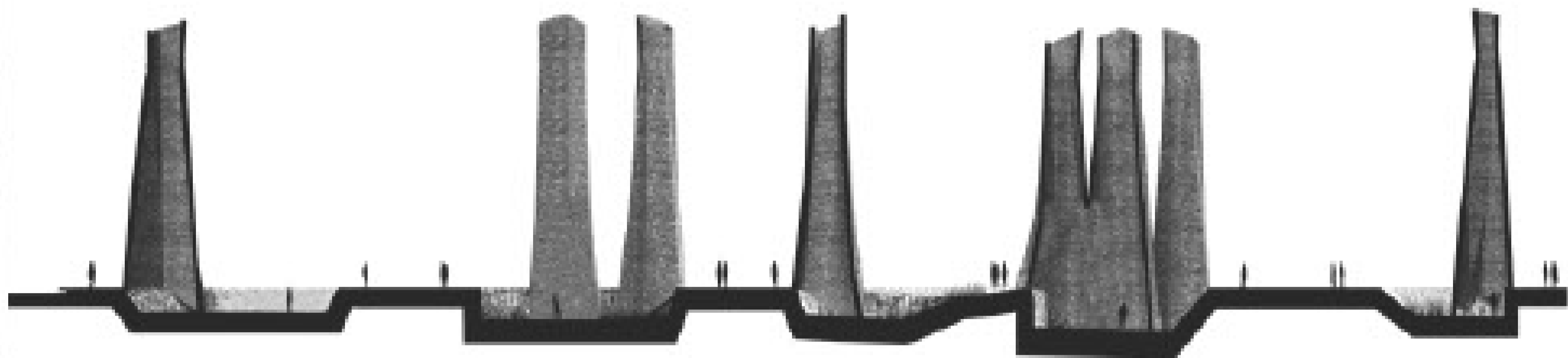


Los pequeños bloques de programa: cafés, tiendas, información, etc. fueron colocados a manera de mobiliario, como si fueran confetti. El resultado es un edificio que permite ajustes constantes evolucionando según los nuevos requerimientos programáticos.

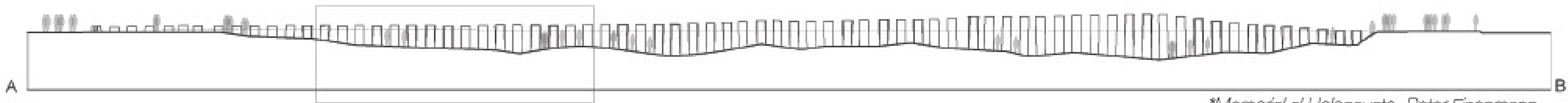


04

Re-diseño del espacio público en función a la descomposición paulatina de los hitos hacia el interior del vacío.



*Memorial 27f. Balbontin/Soza.



*Memorial al Holocausto. Peter Eisenmann

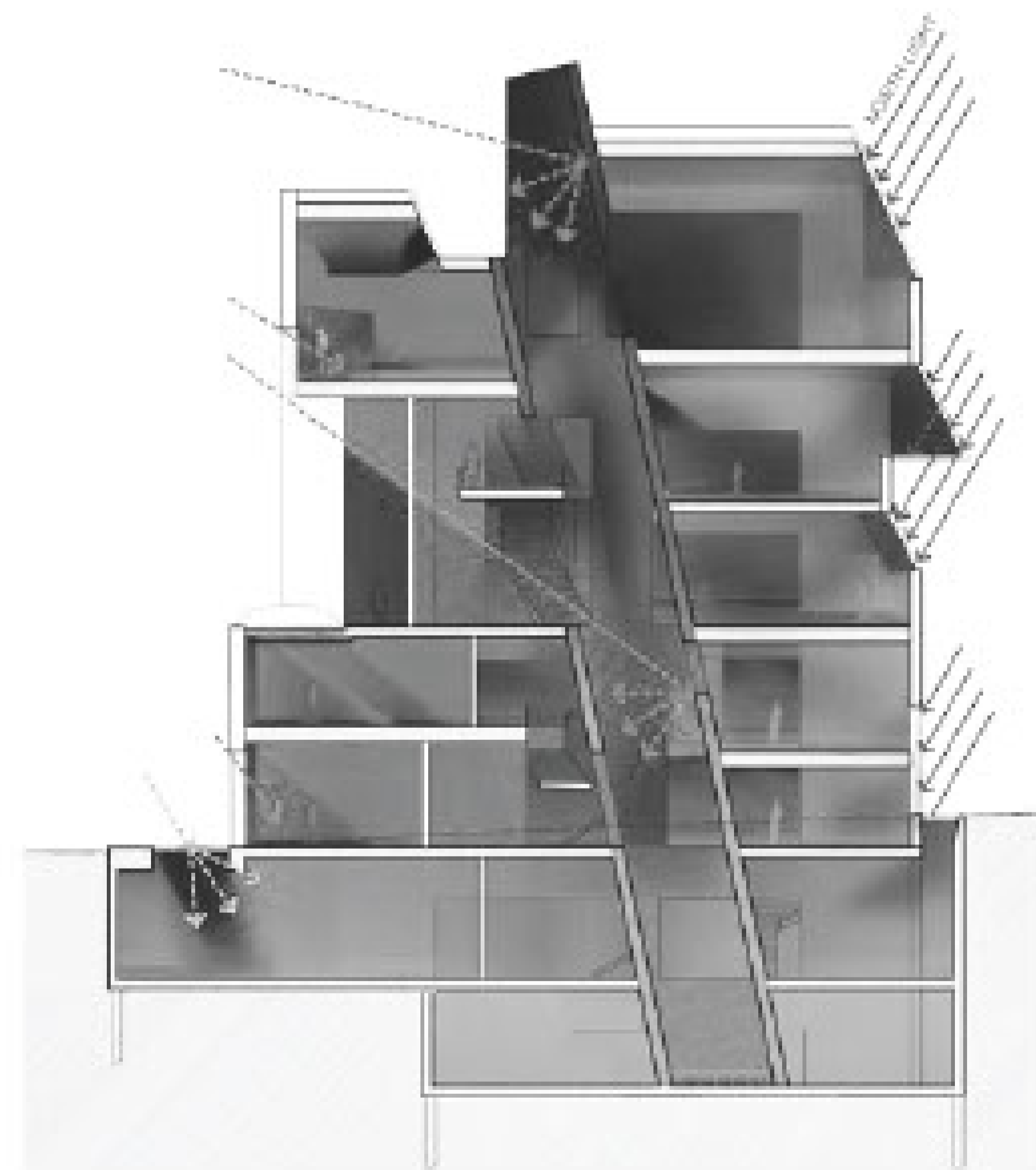
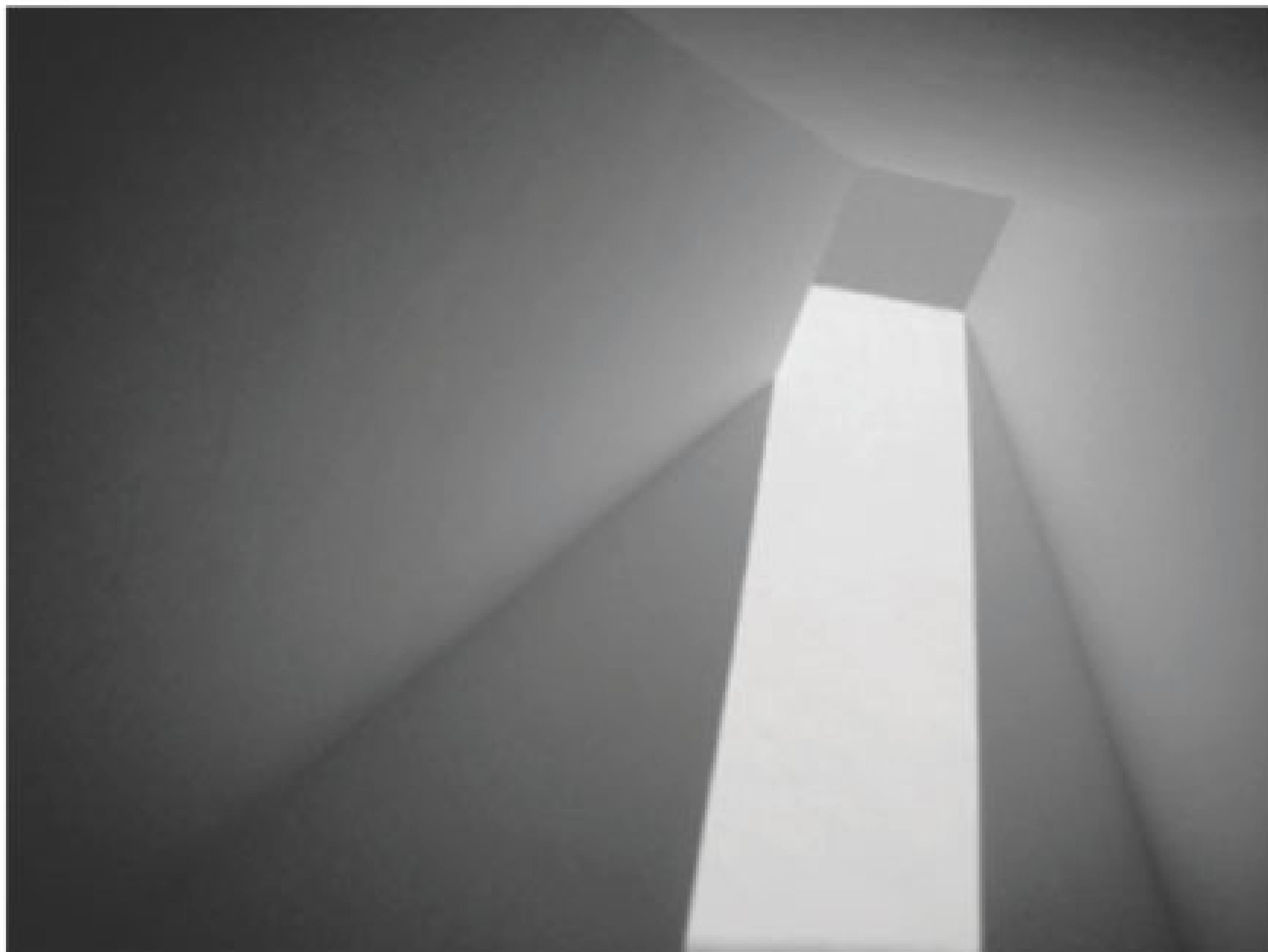
Un elemento que tenga la verticalidad de los árboles, la materialidad de los hitos y que brinde la luz y ventilación necesarias para la intermodal.



*Tubo de luz en Postdamer Platz.

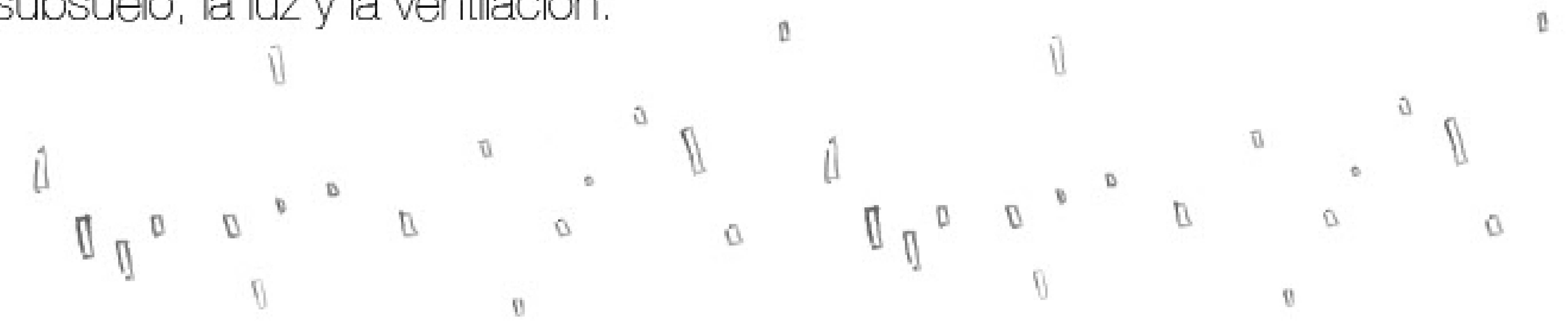
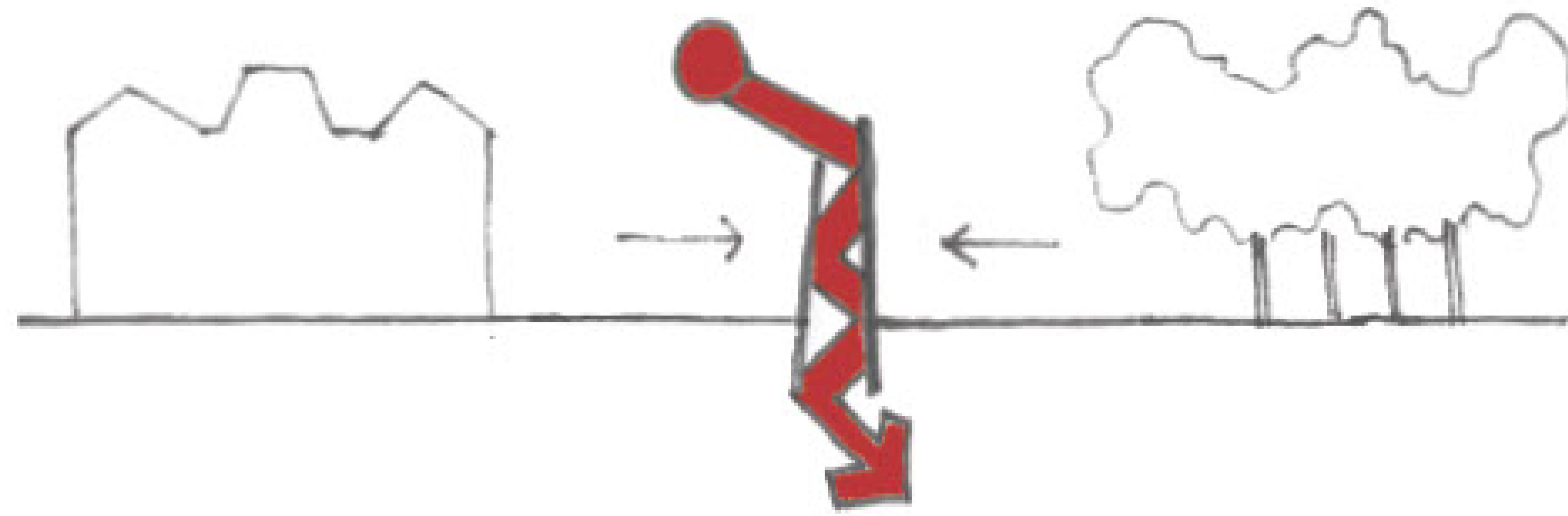


*Casa Parr/ P.V.Ehrichshausen

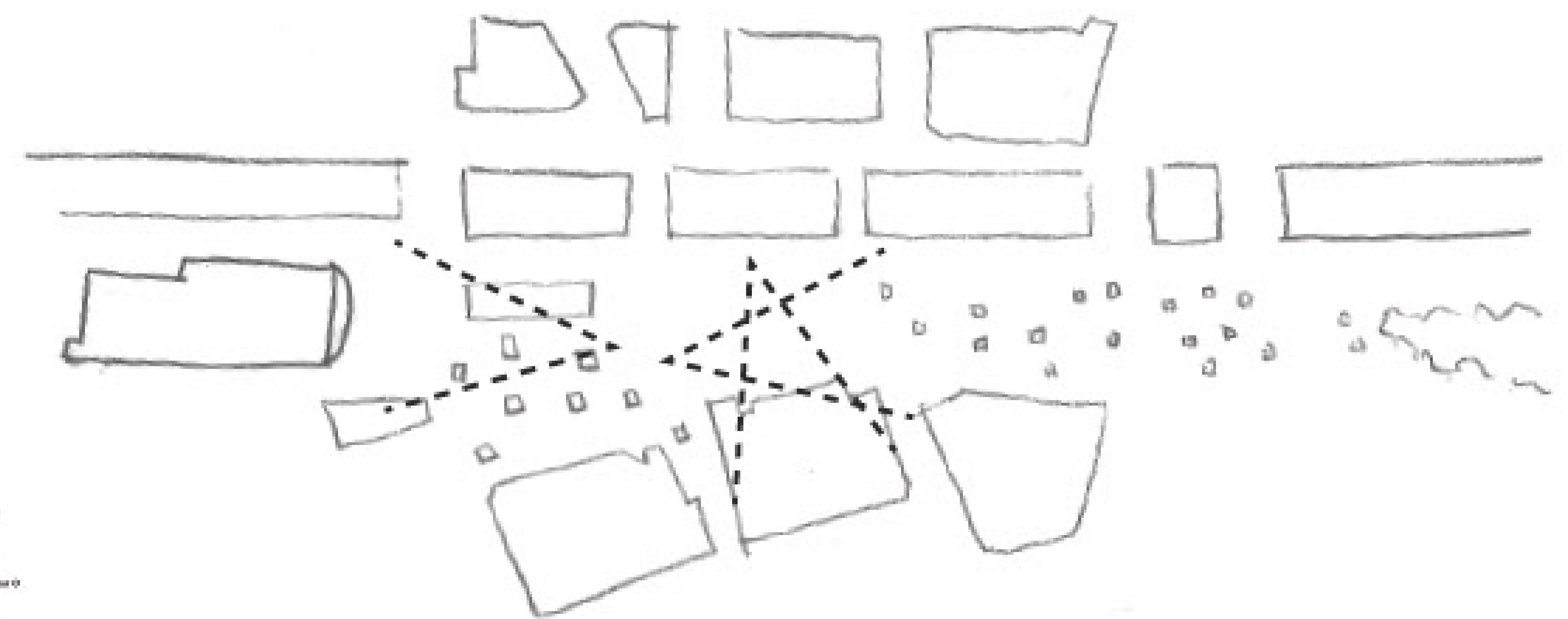
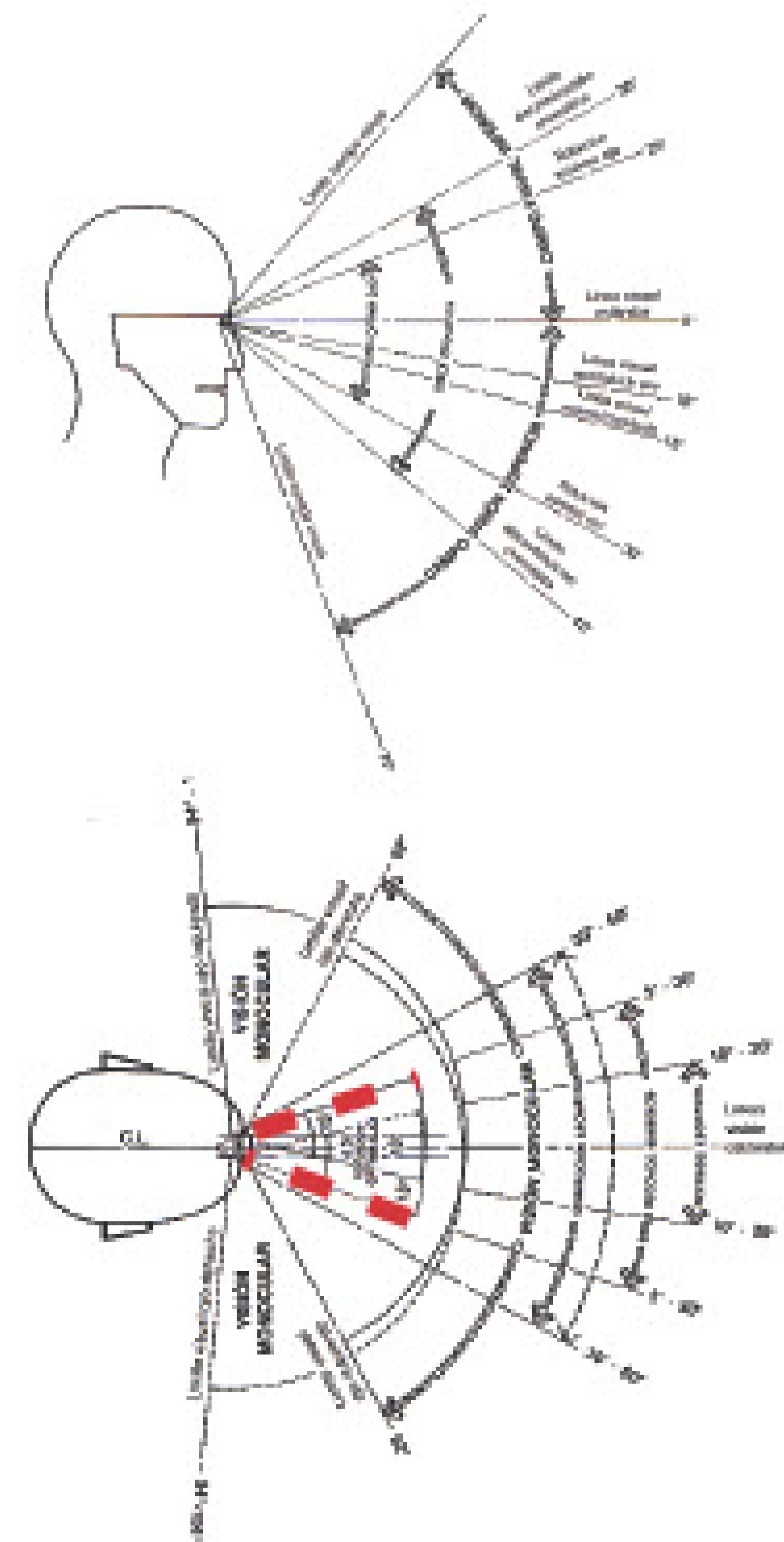
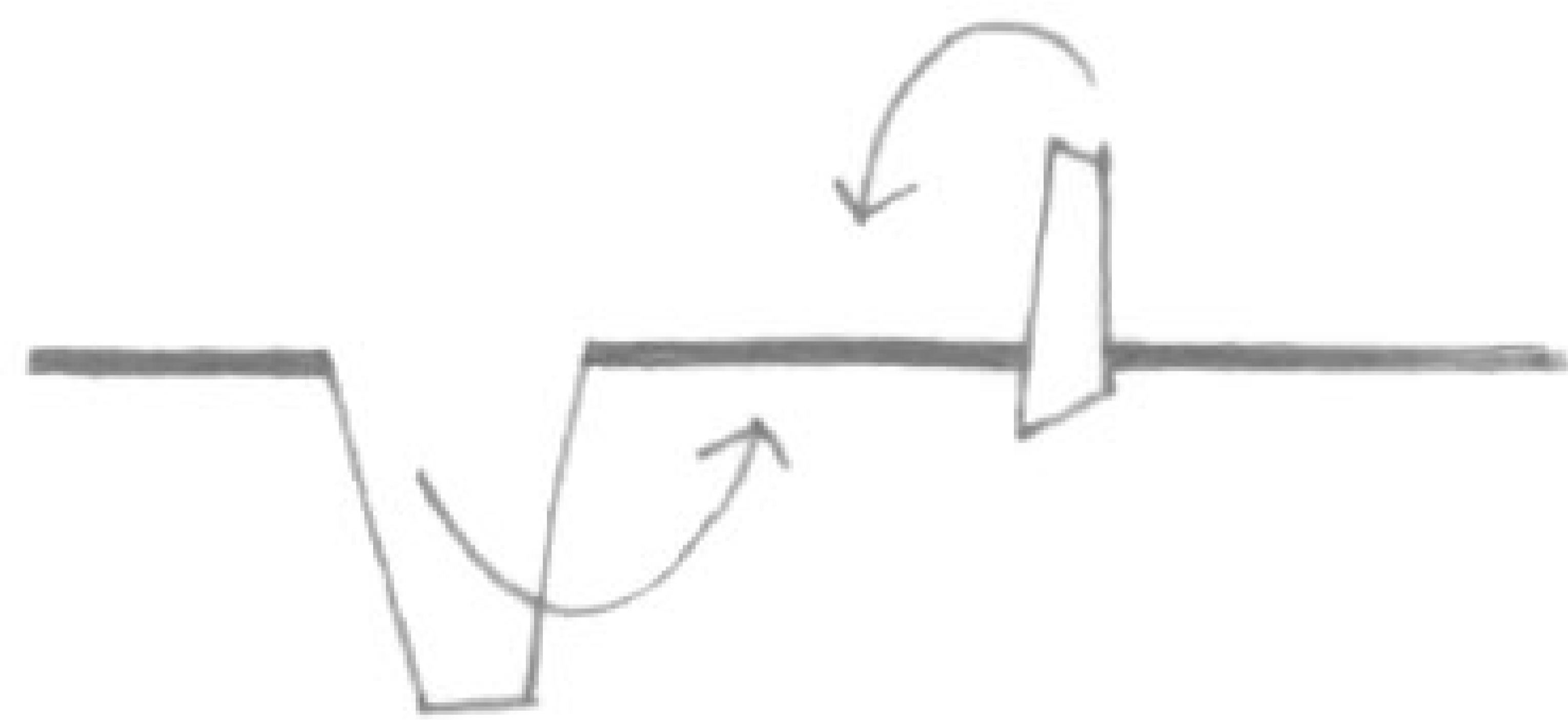


*Glasgow School of Art. Steven Hall

La lucarna como elemento mediador entre la ciudad y el subsuelo, la luz y la ventilación.



Un **decrecimiento gradual** en la **densidad** y en las **alturas** de los elementos hacen que los tragaluces desaparezcan al aproximarse hacia el vacío, y se inviertan del otro lado, dando origen a otro tipo de plaza, la plaza de la estación.



Convertir los hitos en "nodos" como lo denomina Kevin Lynch, a través de la **prominencia visual** cambiando el rol que generan los hitos en el barrio de un ritmo intermitente como lo es hoy, a un ritmo permanente que genere **memoria colectiva** en base a la singularidad de cada uno de los elementos en el sector.

Parque los Reyes La plaza de la estación La plaza de los mercados La plaza de Arturo Pratt Parque Forestal

Planos, cortes y perspectivas

