

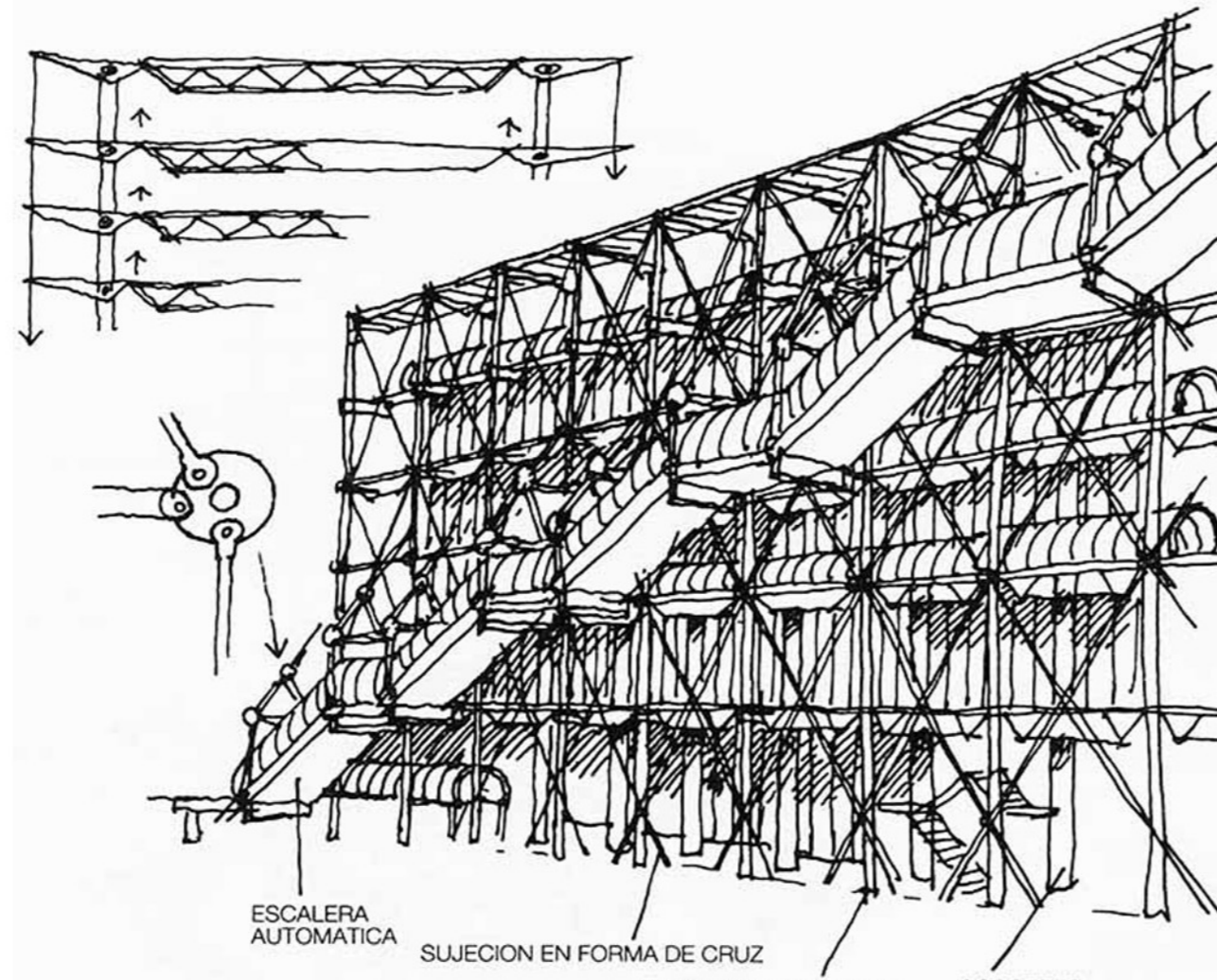
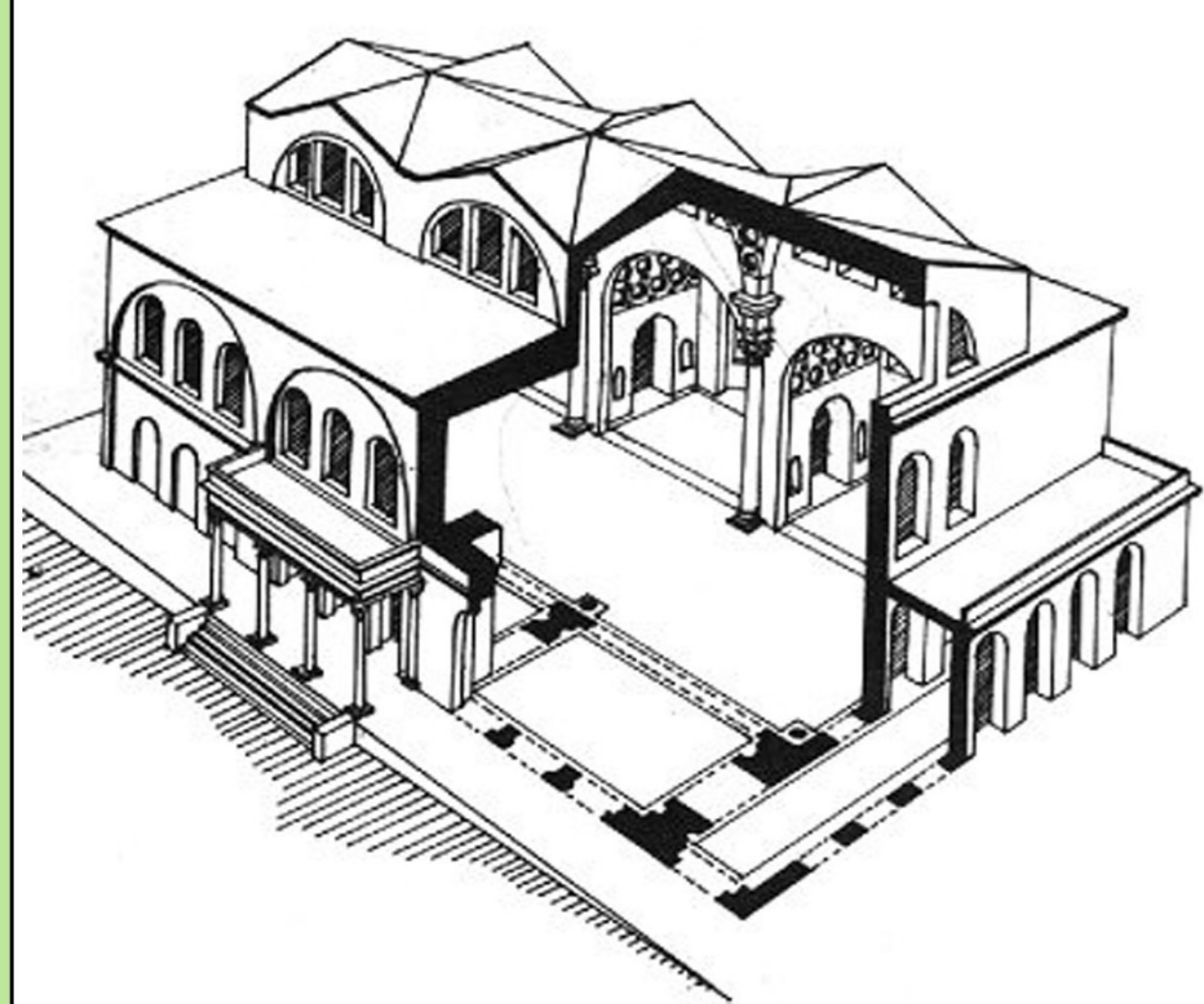
"Trascendencia del edificio público como una obra histórica en un contexto de cambios producto de la globalización y la evolución de los medios de transporte": Estación Central



PROYECTO DE TITULO UNIVERSIDAD FINIS TERRAE / 26 07 2011
ALUMNO: JOSE FONTECILLA FIGUEROA

La institución como origen del edificio público

El edificio público nace de la institución y su evolución determinara sus diferentes usos.



Es el lugar que como construcción habitable es capaz de fundar ciudad, integrar y reunir a los habitantes.

"El hombre crea instituciones que vienen a ser la expresión de aceptación común que constituyen como bases e hitos del desarrollo social de una comunidad. Estas instituciones que van desde la familia hasta el estado, tienen siempre una expresión física en el entorno, generalmente como espacios que cobijan los actos que le son propios"
Louis Kahn *arquetipos y modernidad.*

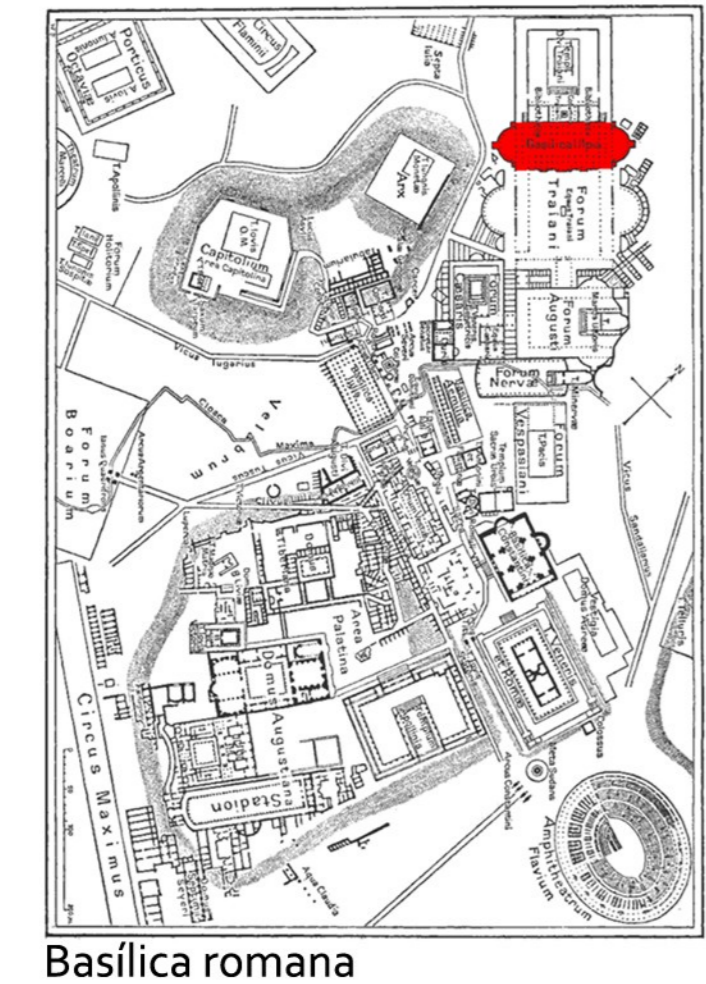
"El ámbito colectivo se jerarquiza y distingue a través de las instituciones y queda cobijado por el edificio público como elemento fundamental".
Louis Kahn *Orden significativo de los espacios*

"La persistencia y permanencia de los monumentos viene dada por su valor construido, por la historia y el arte, por el ser y la memoria"
Aldo Rossi *1980.*

El edificio público es el reflejo de la historia y la memoria colectiva de los habitantes.

Sus usos son comunitarios e institucionales, lo que permite que resalten en el tejido urbano, ya sea por su escala, ubicación e implantación.
El edificio público surge como hito estructurador del sistema urbano.

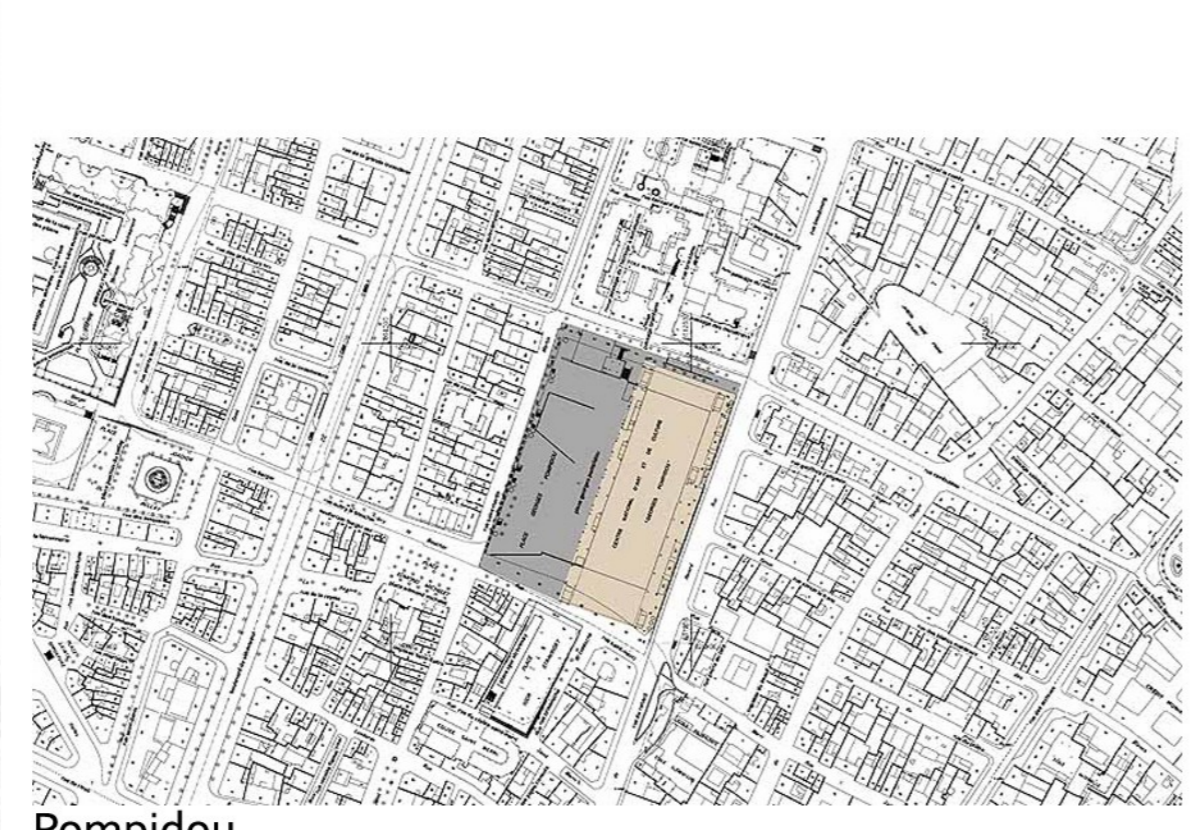
Relación urbana del edificio público
UBICACION - ESCALA - SIGNIFICADO



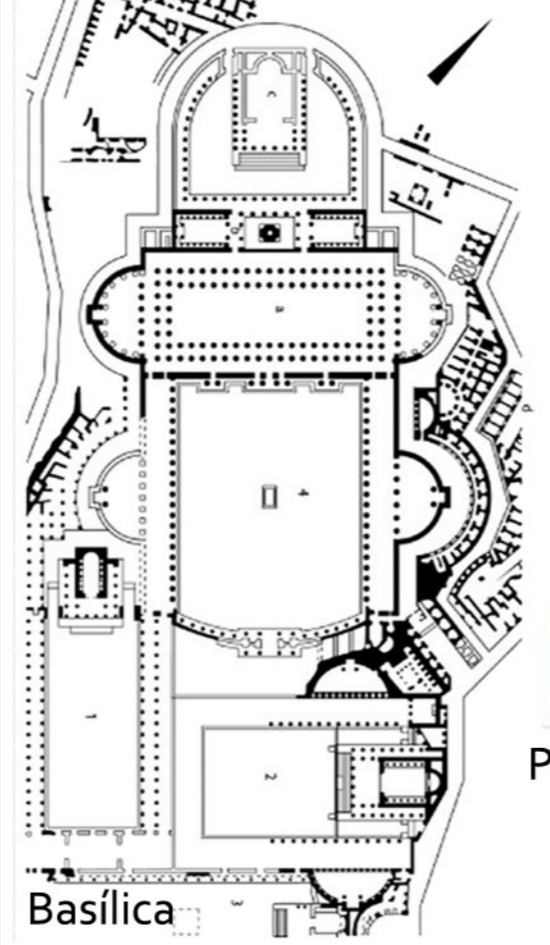
Basilica romana

El edificio público articula y determina el tejido urbano.

Se encuentra en lugares estratégicos de la ciudad:
Nodos jerárquicos y centrales; generando una trama de relaciones espaciales que dan lugar a la estructura urbana.

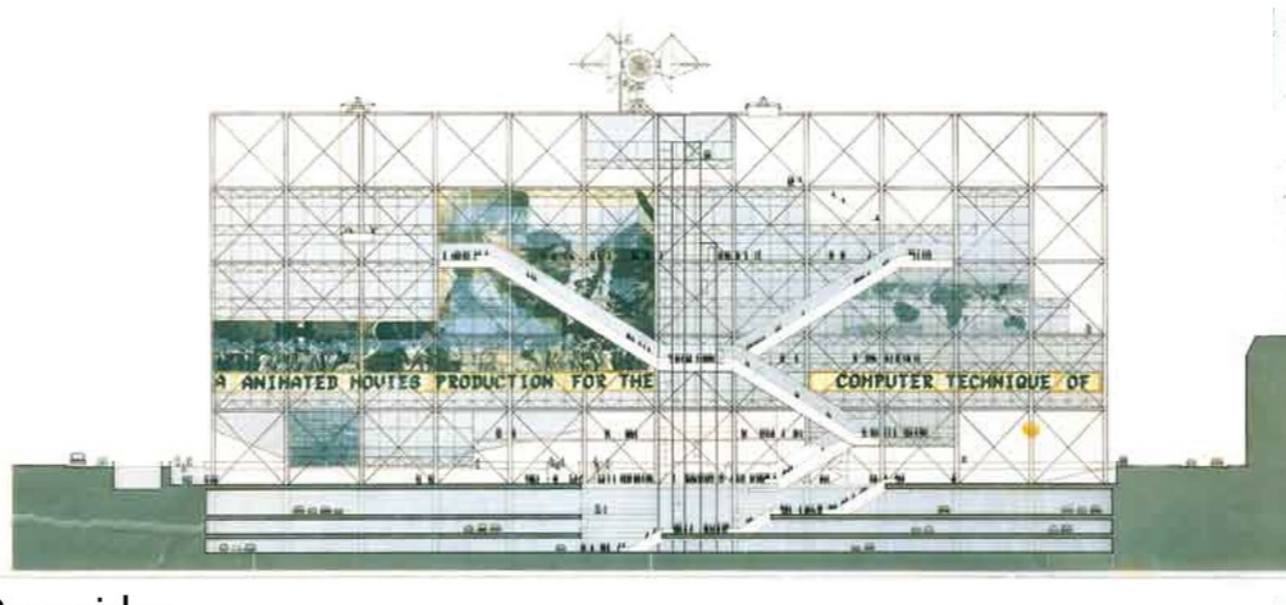


Pompidou

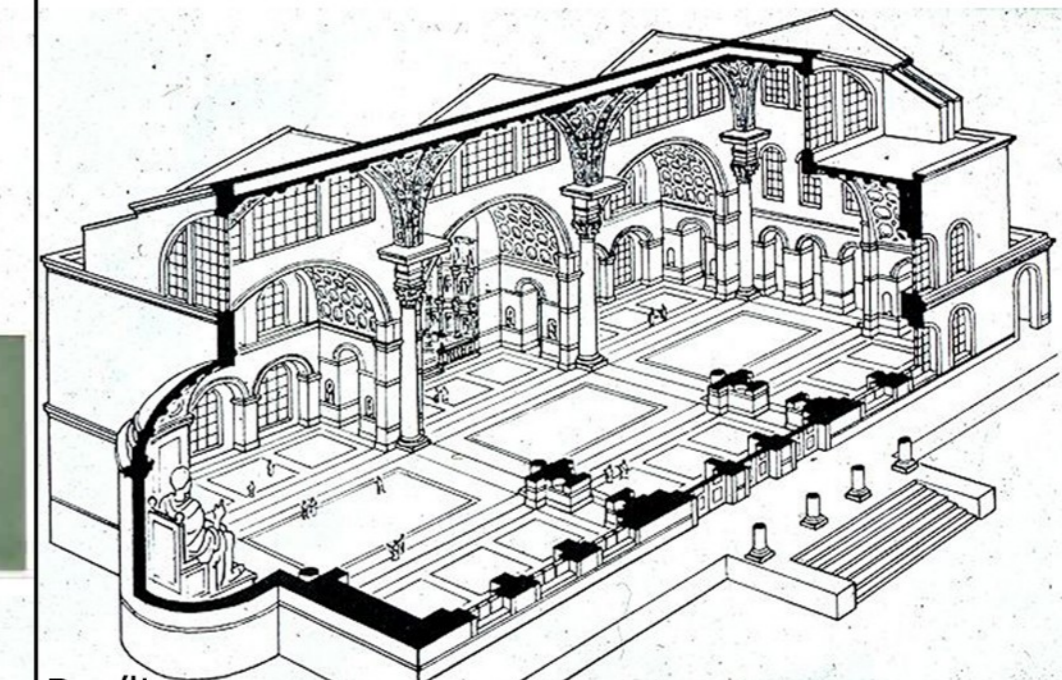


Basilica

El edificio público responde a una escala urbana, en donde todos los habitantes tienen el derecho de habitarlo. Es por esto que su tamaño es mayor en relación a un edificio de uso domestico.



Pompidou



Basilica

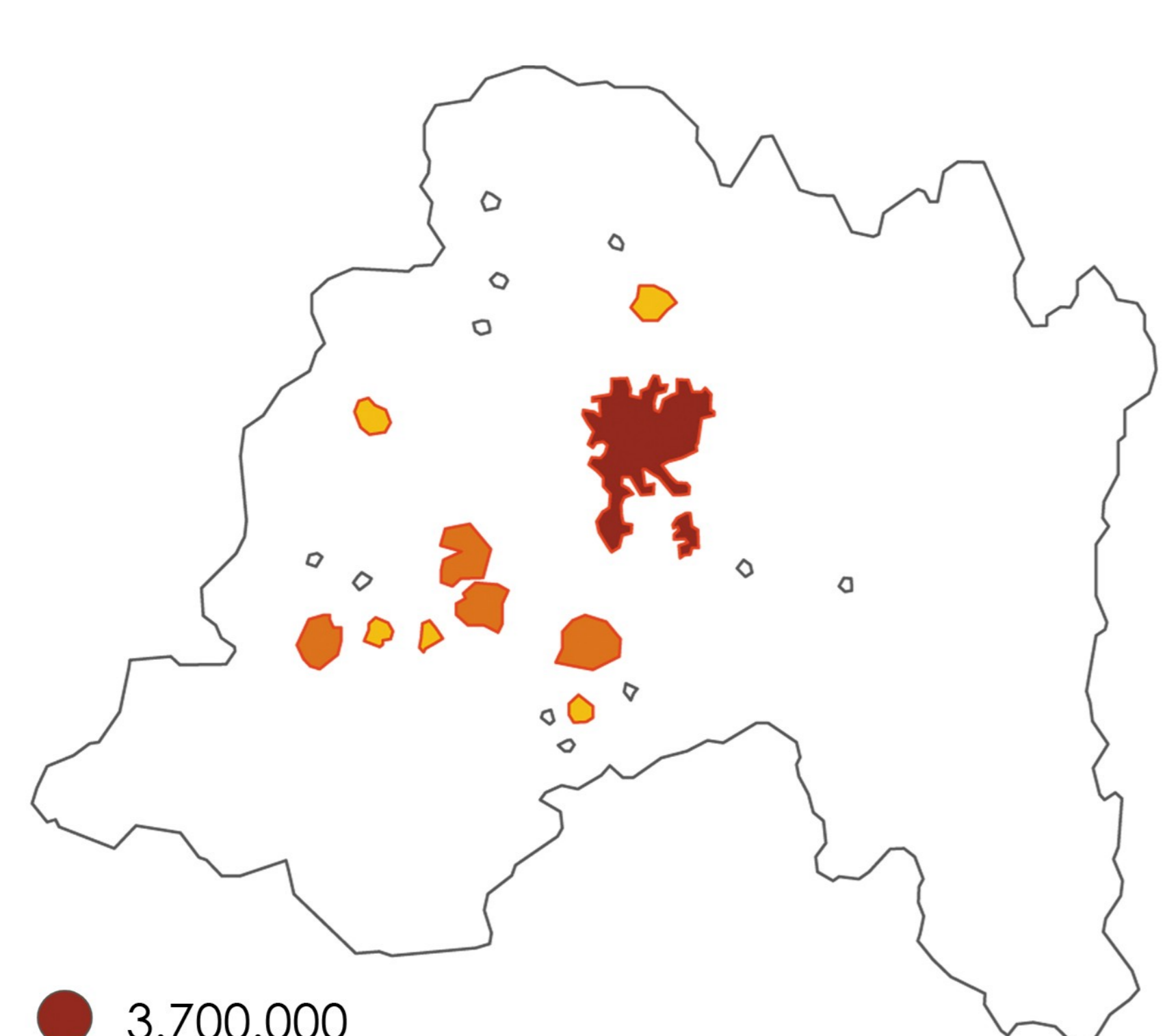


Pompidou

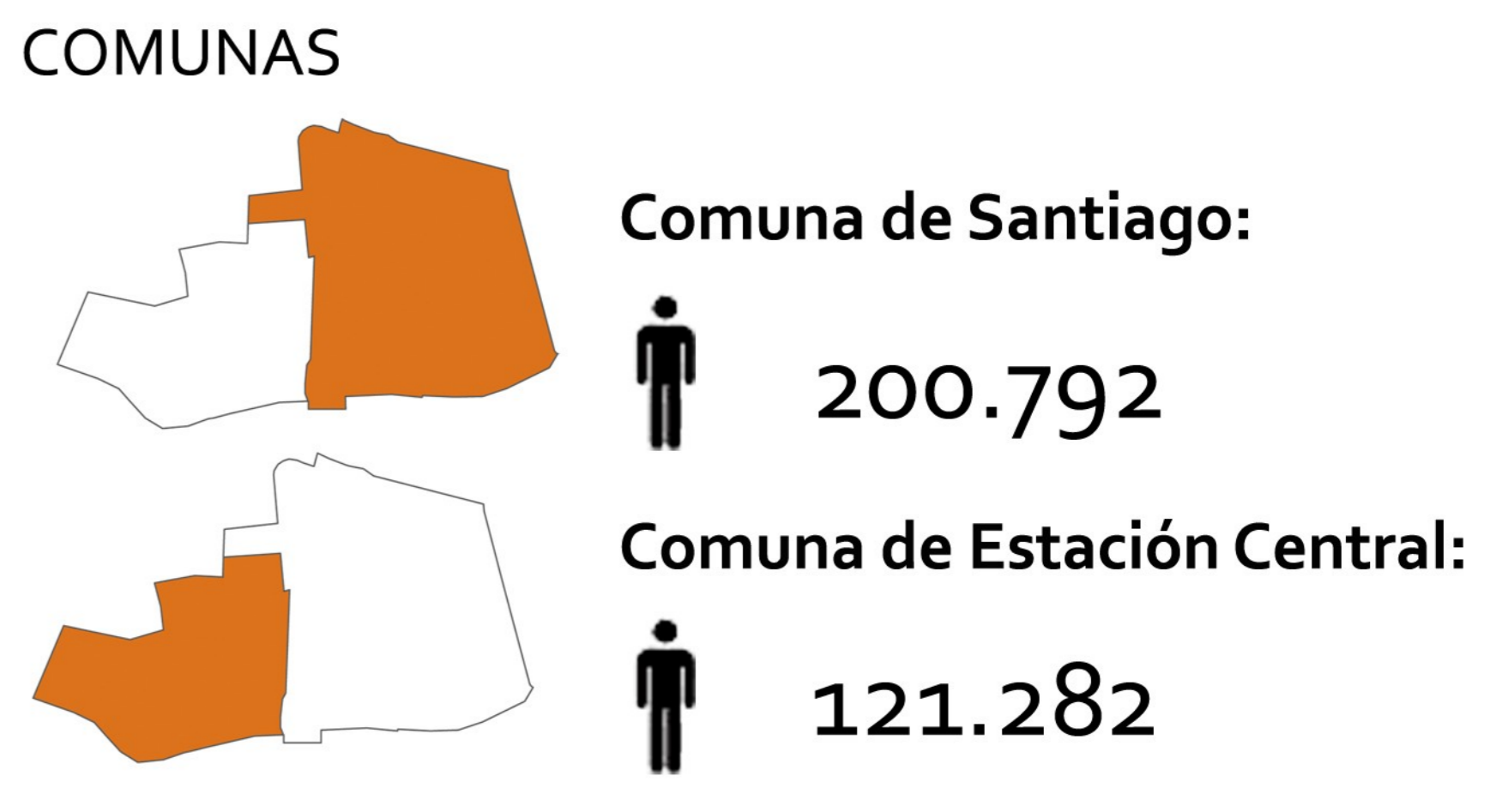
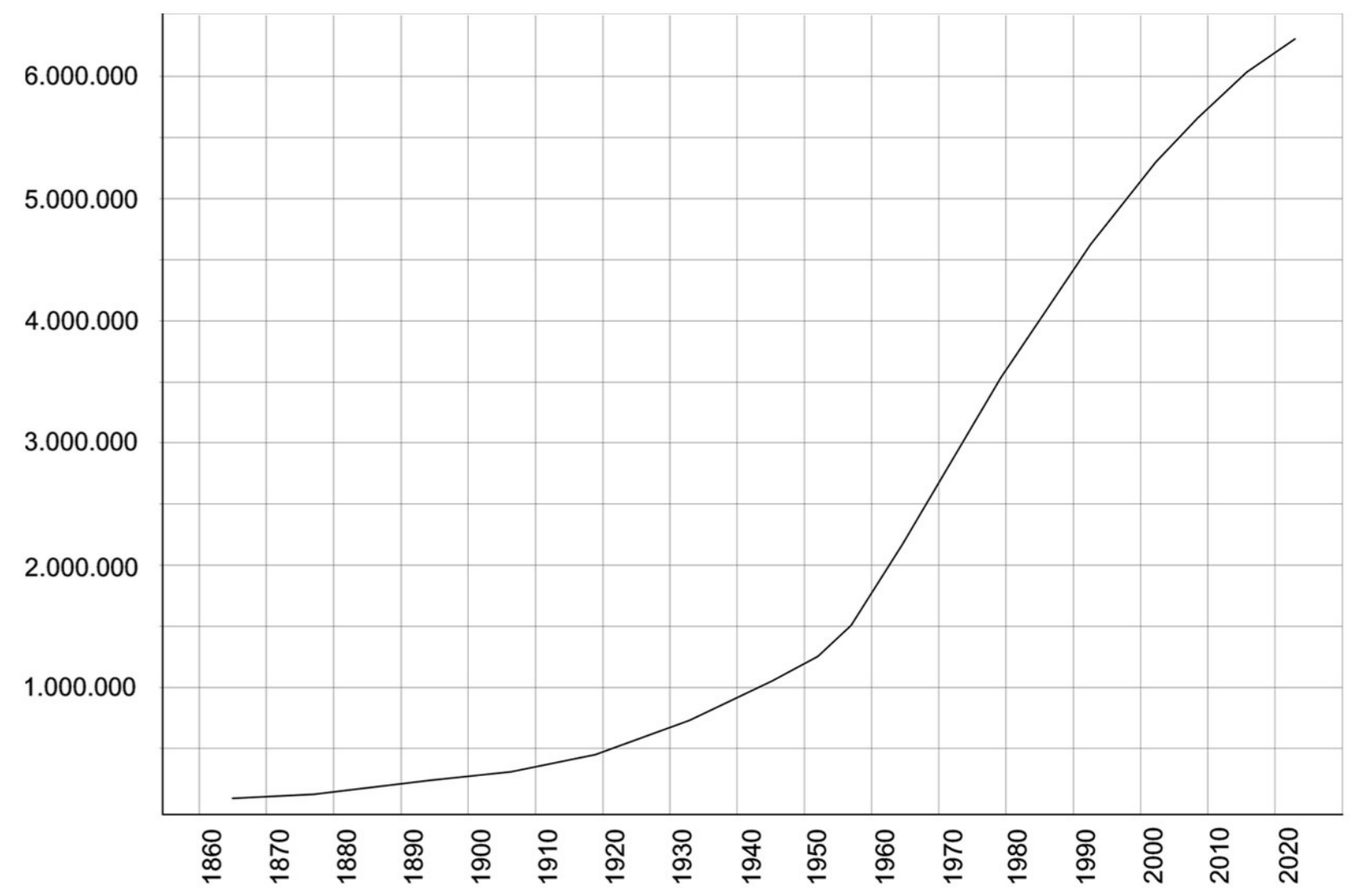
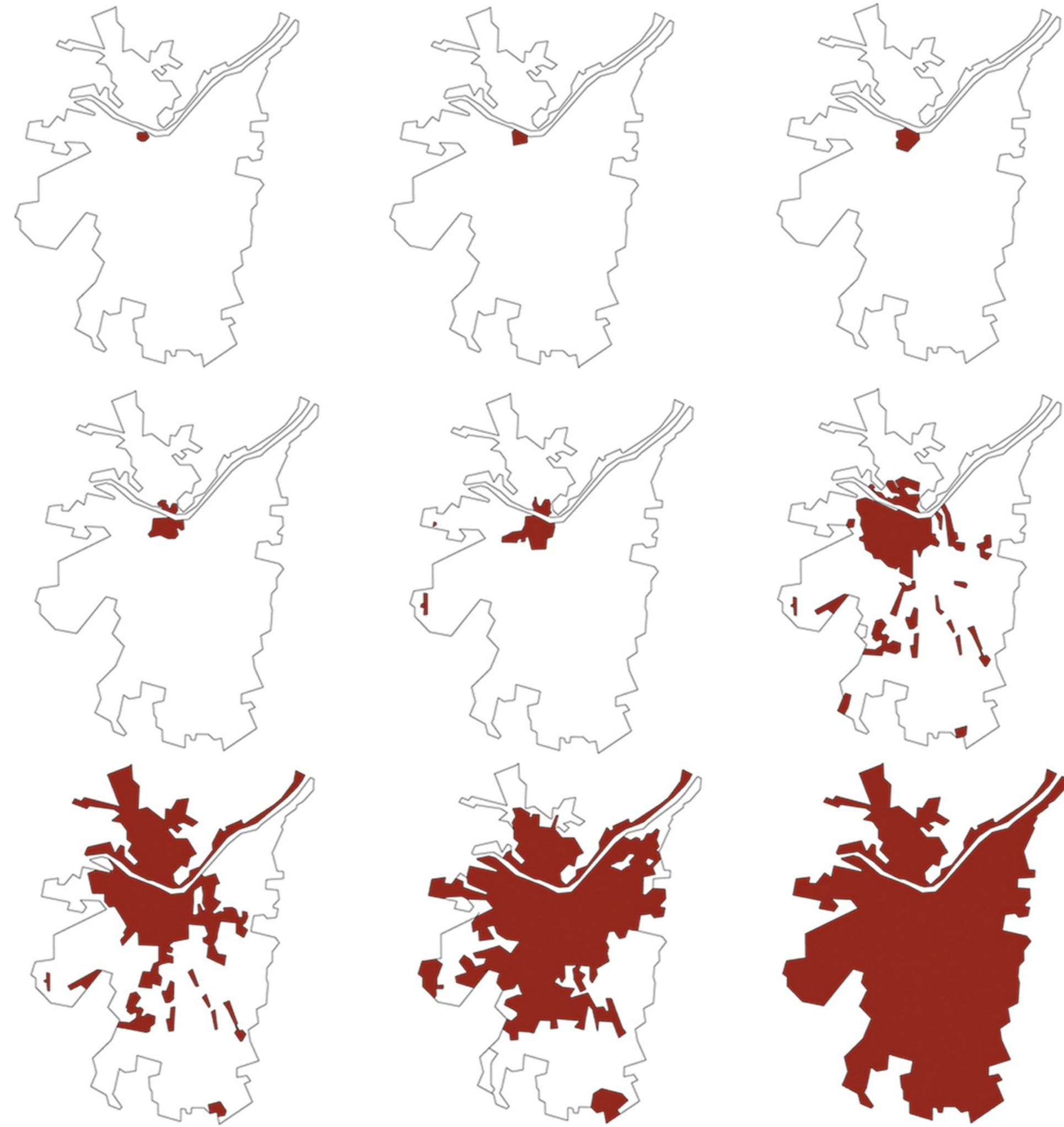
El edificio publico hace presente la idea de institución de la ciudad, formando parte de la construcción básica de ella. Es el elemento primario, fundador y configurador del habitar colectivo.

CASO DE ESTUDIO: ESCALA METROPOLITANA

CRECIMIENTO DEMOGRAFICO DE SANTIAGO
El Gran santiago y provincias de la Región Metropolitana



TOTAL: 6.061.185 según Gobierno Regional Metropolitano



La ciudad de Santiago en su evolución se ha desarrollado a partir de la expansión en el territorio, gracias al mejoramiento de los medios de transporte a través de los años

PRINCIPALES CRECIMIENTOS DE LA CIUDAD / 1824 - 1960



1824

Primera expansión de la ciudad hacia el norte.
"Sobre el Mapocho se destaca la ubicación del puente Cal y Canto que empalma con La Cañadilla, antiguo "Camino de Chile", hoy avenida independencia y el puente de Palo que accedía hacia el "Camino de la Pólvora", hoy avenida Recoleta".

1912

"El avance se dirige hacia el oriente con la urbanización de los grandes predios conventuales, que se extienden desde la estación Providencia hasta la Av. Salvador. Hacia el sur del Zanjón de la Aguada se inicia la expansión urbana a lo largo de Santa Rosa y la Gran Avenida".

1960

"Un factor importante en el crecimiento periférico lo constituyen las poblaciones callampas, surgidas de un proceso de invasión de terrenos por inmigrantes sin casa."
En 1960 la población llega a los 1.990.000 de habitantes en una extensión de 22.300 hectáreas.

Fuente: Santiago de Chile, Planos de su historia, Rene Martinez Lemoine, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana

1. ESTACIONES FERROVIARIAS



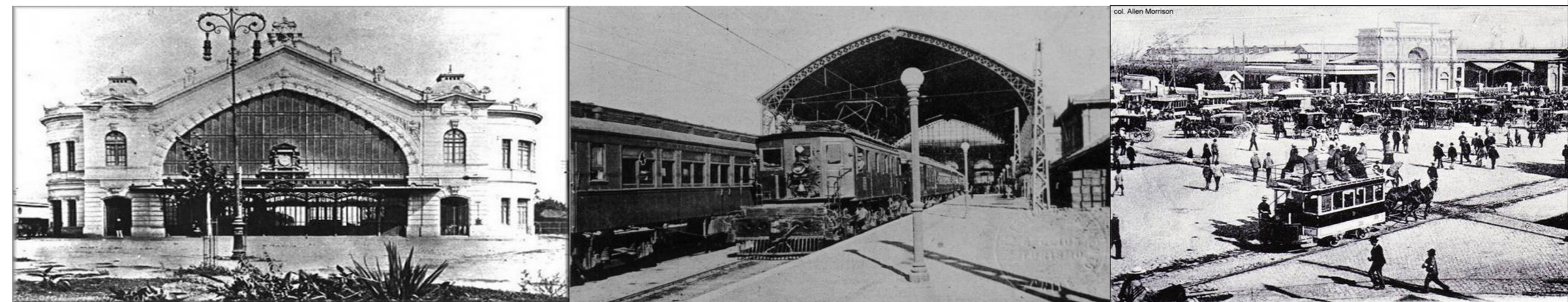
A contar de la década de 1850 las obras ferroviarias en ejecución comienzan a ser numerosas tanto en la capital como en provincias. Su ejecución se prolongó por muchos años, ya que en 1890 en la ciudad de Santiago existían múltiples trabajos en los alrededores.

La capital estaba conectada con Argentina, el norte de Chile, Valparaíso y Llay Llay, el sur de Chile, Punte Alto y el Cajón del Maipo.

Las estaciones de trenes conforman un nuevo espacio público en la ciudad, ya que aquí se reunían grandes cantidades de personas.

A PRINCIPIOS DE SIGLO XX EXISTIAN 8 ESTACIONES FERROVIARIAS EN SANTIAGO

1. Estación Central
2. Estación Yungay
3. Estación Mapocho
4. Estación Providencia
5. Estación Ñuñoa
6. Estación Santa Elena
7. Estación Matadero
8. Estación Cousiño



Se crea a partir de 1863 hasta 1900. Los primeros trazados fueron Valparaíso y al sur. Luego comienza a extenderse por parte de la estructura interna de la ciudad y finalmente desde Plaza Italia a Puente Alto.

Se generó una frontera antrópica en la ciudad, la cual separaba los pequeños poblados rurales periféricos con el la ciudad (hoy comuna de Santiago)

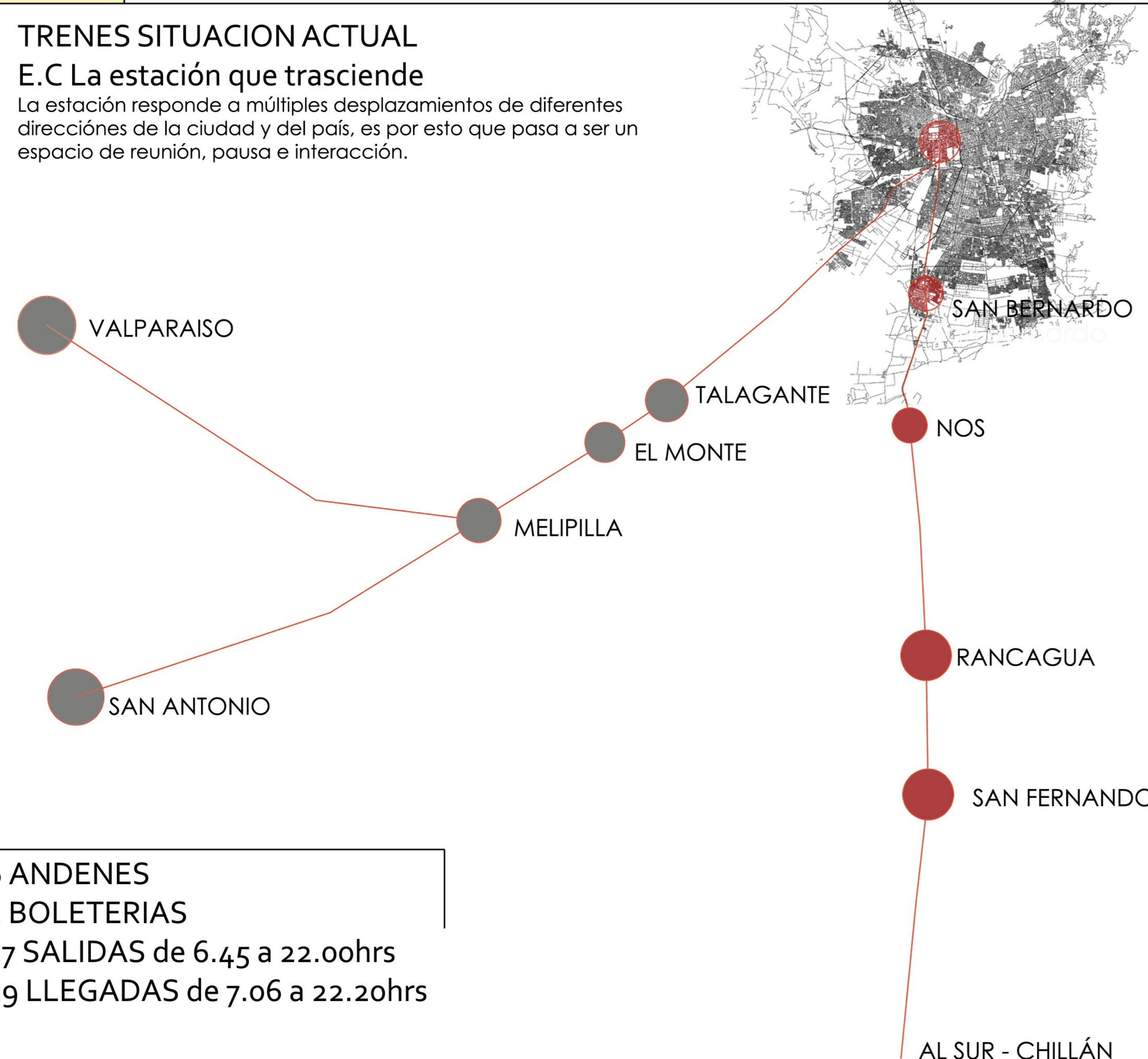
Estas estaciones conformaron anillo interior el cual actúa como el límite de la comuna de Santiago, y que incentiva al Gobierno de Chile para llamar a un "Plan Maestro Integrado" de regeneración urbana.

Fuente: "Anillo Interior; Un desafío de gestión urbana estratégica"

TRENES SITUACION ACTUAL

E.C La estación que trasciende

La estación responde a múltiples desplazamientos de diferentes direcciones de la ciudad y del país, es por esto que pasa a ser un espacio de reunión, pausa e interacción.



La Estación Central, se mantiene vigente principalmente debido a que sigue funcionando como punto de llegada al centro de la ciudad desde distintas provincias y regiones del país. es por esto que la estación debe seguir funcionando como tal, pero visto desde una mirada futura, donde los trenes pasarán a ser tranvías de alta velocidad.

SERVICIOS ACTUALES



6 ANDENES
2 BOLETERIAS
27 SALIDAS de 6.45 a 22.00hrs
29 LLEGADAS de 7.06 a 22.20hrs

VIAJES TERRASUR

- SAN BERNARDO
- RANCAGUA
- SAN FERNANDO
- CURICÓ
- MOLINA
- TALCA
- SAN JAVIER
- LINARES
- PARRAL
- SAN CARLOS
- CHILLÁN

VIAJES TRENES METROPOLITANOS S.A

- PEDRO AGUIRRE CERDA
- SAN BERNARDO
- MAESTRANZA
- NOS
- BUIN ZOO
- BUIN
- LINDEROS
- PAINE
- HOSPITAL
- SAN FRANCISCO
- GRANEROS
- RANCAGUA
- REQUINOA
- ROSARIO
- RENGÓ
- PELEQUÉN
- SAN FERNANDO



CREACION DEL ANILLO INTERIOR DE SANTIAGO A PARTIR DE LA EXPANSION DE LA CIUDAD Y LA LLEGADA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE MASIVOS.



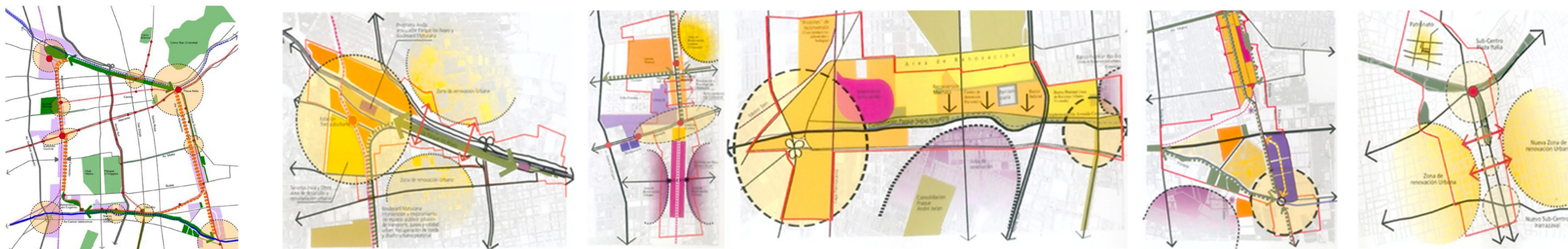
LA PÉRDIDA DE IMPORTANCIA EN LAS REDES FERROVIARIAS EN LA CIUDAD GENERADA POR LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN EL SIGLO XX



El anillo interior creó una serie de vacíos, que generaron una frontera entre la comuna de Santiago con las que la limitan. Muchos de estos vacíos pasaron a transformarse en espacios en abandono, que al mismo tiempo rompen con el tejido urbano, provocando una pérdida de continuidad de la ciudad.

La zona de líneas férreas en abandono, es un área importante de la ciudad, pero que no está siendo parte de ella. Es un área importante pero desconocida para los ciudadanos.

PLAN MAESTRO INTEGRADO DE REGENERACIÓN URBANA insaentivada por el Gobierno

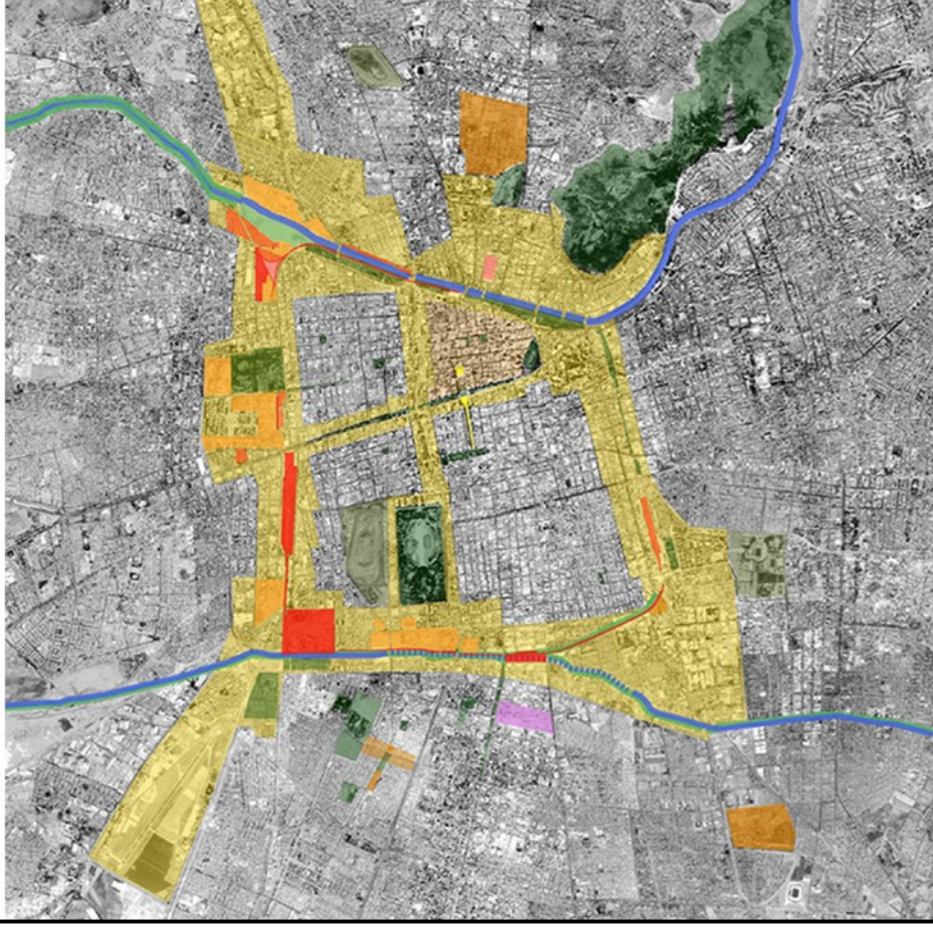


El gobierno llama a las Universidades Central, de Santiago, Católica y de Chile a proponer nuevos proyectos urbanos en las zonas del antiguo anillo de Ferrocarriles. La idea es potenciar terrenos en desuso como "terrenos de oportunidades"

- Relación entre vacíos interiores y el antiguo ferrocarril de cintura.
- Nuevas propuestas viales, parques, de grano urbano y edificios emblemáticos.

Las zonas de trabajo fueron dadas por el MINVU (Ministerio de Vivienda y Urbanismo)

OBJETIVOS DE DESARROLLO DEL ANILLO INTERIOR DE SANTIAGO EN RELACION AL TEMA DE ESTUDIO



1. Implementación de un cinturón emplazador de nuevas actividades.
2. Reforzamiento de la conectividad y accesibilidad intercomunal.
3. Establecimiento de una zona andén para resolver temas de transporte.
4. Compatibilización e interacción entre actividades urbanas y usos de infraestructura y ferrocarriles.
5. Rehabilitación e interacción a la ciudad con áreas deterioradas o en desuso.
6. Definición de hitos urbanos y o programas estructurantes del espacio urbano.
7. Complementación y mejoramiento de la red de espacio público.
8. Considerar aspectos medioambientales.

LA INQUIETUD DEL PRESENTE EN LAS CIUDADES CONTEMPORANEAS SEGUN: El XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos en Barcelona en 1996, bajo el titulo de "Presente y futuros"

La presencia de territorios vacíos y baldíos, territorios que son también imprecisos, indefinidos, sin límites estables.

Residuo ciudadano:

"La manifestación mas visible y obvia del residuo espacial, es la formación de un paisaje urbano que nos es extraño, un paisaje que cuando lo analizamos con criterios mas tradicionales, es difuso, tenue, entrópico, amorfo, interrumpido a veces con momentos de saturación y actividad consumista"



Sze Tsung Leong, Mutaciones, Rem Koolhaas

NUEVO HIGH LINE DE NUEVA YORK / Diller Scofidio + Renfro



Se trata de un gran espacio público a 10 metros del suelo, que recorre en toda su extensión una antigua vía de ferrocarriles en desusos que data de 1930. Este proyecto incluye la consolidación de áreas verdes, recuperación de edificios, conexión a la red de metro y a las principales vías de transporte de la ciudad.

RECUPERACION DEL CANAL DE CHEONGGYECHEON / Kee Yeon Hwang



Recuperar un antiguo e importante canal urbano que se había transformado en autopista, devolviéndole su rol natural y generando un gran espacios público para la ciudad. La autopista había generado un importante deterioro en la calidad de vida de los ciudadanos.

REFERENTES

2. TRANVIAS ELECTRICOS



La llegada de los tranvías a Chile surge de la Exposición Internacional de París en 1881, donde se mostraron y exhibieron modelos de tranvías eléctricos para la movilización colectiva.

RELACIÓN CON EL FUERTE CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN DE PRINCIPIOS DE SIGLO XX

1920 - 507.296 / 1940 - 1.073.699

El aumento poblacional trajo consigo un incremento de los flujos en el transporte, que en esa época era absorbida por la excelente red de tranvías eléctricos y la incipiente red de buses. Sin embargo, la demanda influyó en la saturación de las arterias principales, con lo que se necesitaba una solución mejor para no provocar congestión. Esta congestión se produjo a partir de la interacción entre el auto y el tranvía.



3. AUTOMOVIL - TRANSANTIAGO



AUTOMOVIL

Con la macificación del automóvil a partir de 1950, comienzan a construirse grandes vías y carreteras rápidas a lo largo del tiempo, lo que finalmente va segmentando la trama urbana, pasando a ser uno de los elementos estructurantes de la ciudad.

Eje norte sur : 11 comunas

La trama regular del damero, se ve afectada por las líneas estructurantes de transporte y vialidad. Aparece el eje conector Norte-Sur en 1977.

TRANSANTIAGO

2005 22 de Octubre.
2007 10 de Febrero.

Transantiago reformó por completo la malla de recorridos de las antiguas micros, diseñando un sistema basado en el uso de servicios alimentadores y troncales, en conjunto con el Metro de Santiago. Para ello, se desarrolló una enorme inversión en infraestructura y flota vehicular, y además se estableció el uso de una tarjeta inteligente con el fin de establecer un sistema tarifario integrado, la tarjeta Bip!

LA INQUIETUD DEL PRESENTE EN LAS CIUDADES CONTEMPORANEAS SEGUN:
El XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos en Barcelona en 1996, bajo el título de "Presente y futuros"

La comprensión del movimiento como yuxtaposición, interconexión y distribución de la multiplicidad de flujos



LAS VIAS DE TRASPORTE COMO DETONANTE DE LA ESTACION Y QUIEBRE DE LA CONTINUIDAD PEATONAL DE LA CIUDAD

Actualmente vivimos en una civilización de movimiento, donde la ciudad debe actuar de dos maneras:

- Eficiente en cuanto a la movilidad.
- Como un lugar de encuentro y pausa.



"Hoy en día se le da más importancia al auto que al peatón. El peatón se debe adecuar al funcionamiento de estas, en superficie".

"La caminata permite la necesaria separación y el traslado entre los distintos medios de transporte, constituyéndose en un evento urbano; sin embargo, habitualmente escapa a los métodos de ingeniería de transporte, concentrada en la infraestructura, que ignora las actividades, la identidad y la historia".

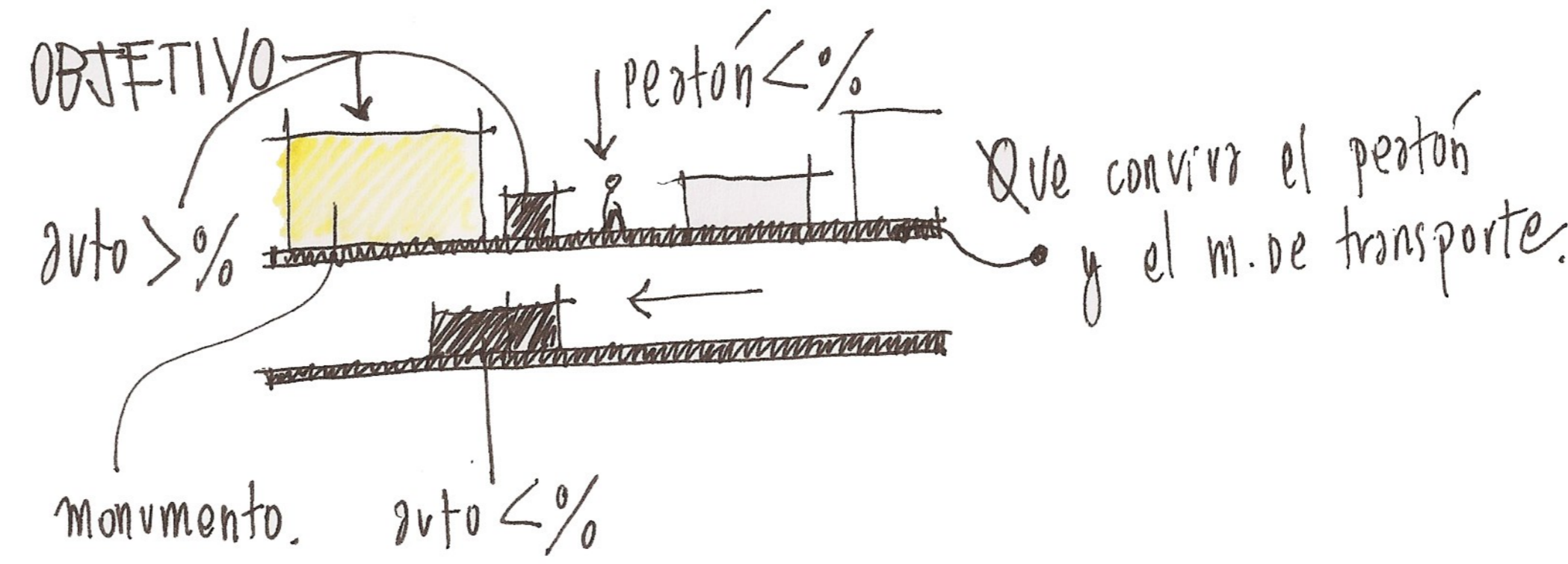
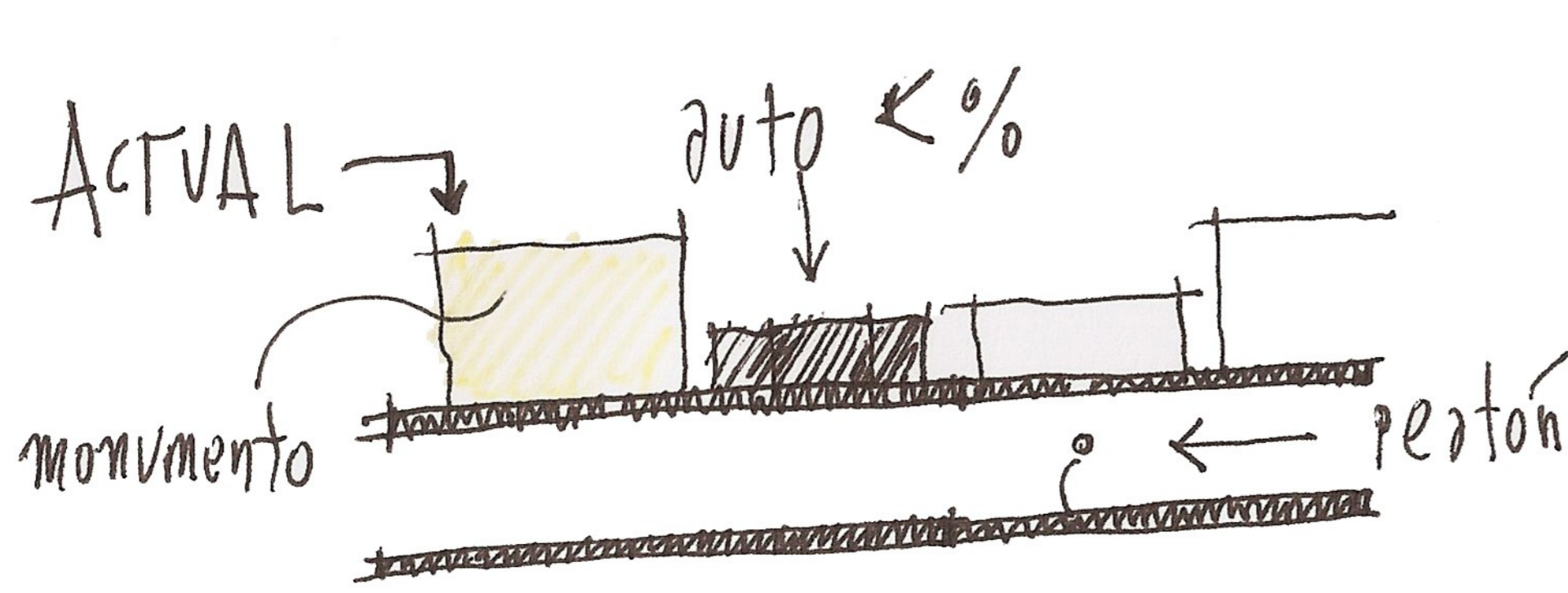
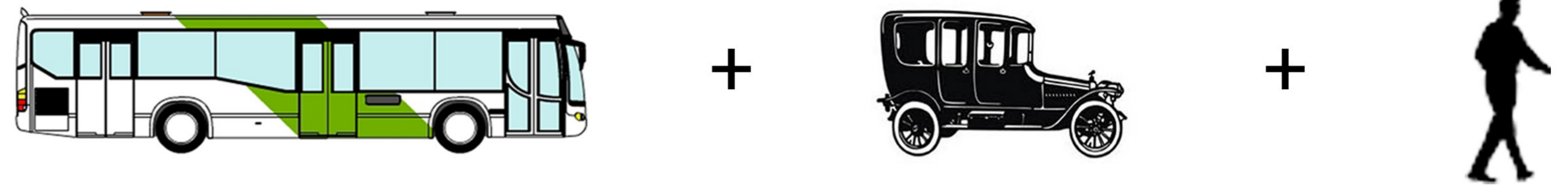
La redes de movilidad crean barreras para el peatón. En el caso de Estación Central, el edificio se ve opacado por nodos de intersección entre las distintas vías y medios de transporte, perdiendo su carácter de espacio público de interacción, pausa y encuentro.

Es el **segundo modo de transporte más importante en número de viajes dentro de Santiago**, sin embargo este se debe adaptar a una serie de consecuencias:
El espacio del peatón se comparte, se apropia, se destruye, se obstruye, se utiliza por otros. La infraestructura pública, sanitaria, eléctrica, de comunicaciones, los vehículos y otros equipamientos tienen tanto derecho o más sobre su propio espacio.

LA CIUDAD "se transita, pero también se habita"

Debe existir un vínculo entre los dos usuarios:

El transporte otorga continuidad a escala de ciudad y el peatón a escala de barrio.



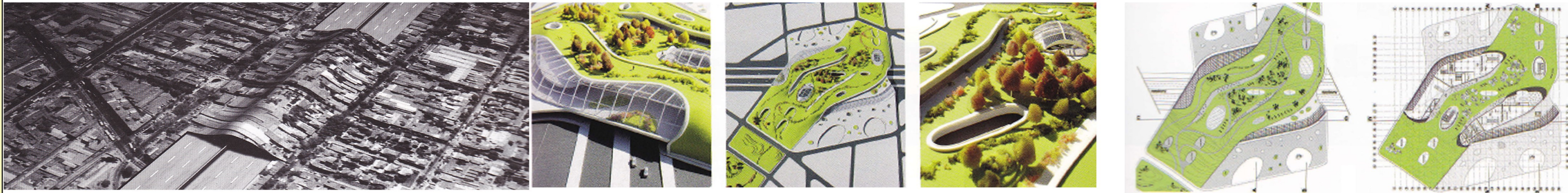
OBJETIVO
vínculo del peatón y los medios de transporte

En la ciudad de hoy, se debe insentivar al peatón y al ciclista a transitar la ciudad, disfrutar de su historia, áreas verdes, zonas de recreación, para bajar el uso del auto.

REFERENTE

PROYECTO DE TITULO Diego Rossel / universidad de Chile 2005

Hacerse cargo de la mejor manera posible del problema de segregación provocado por la existencia de las autopistas, teniendo conciencia de que los actuales sistemas de conexión (pasarelas peatonales) no logran resolver los problemas provocados por ellas.



4. METRO



1969 El suelo se rompe en la Alameda con Las Rejas, dando así inicio a las obras del Metro de Santiago, en su Línea 1 (29 Mayo).

1973 En el parque Llano Subercaseux y al costado del Parque O'Higgins comienza la construcción de Línea 2 (Octubre)

Es el medio de transporte que produjo que la gran porcentaje de movilidad en masa por el subsuelo, lo que trae como consecuencia un nuevo espacio público en la ciudad.

En el caso de la Estación Central; el peatón se mueve subterráneamente por las líneas del metro, lo que trae como consecuencia una pérdida de imagen del edificio como monumento y patrimonio.



5. ACTUALIDAD

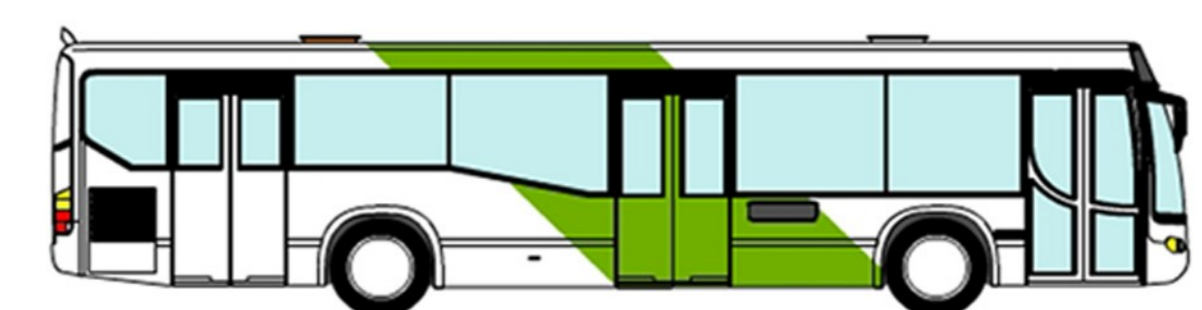
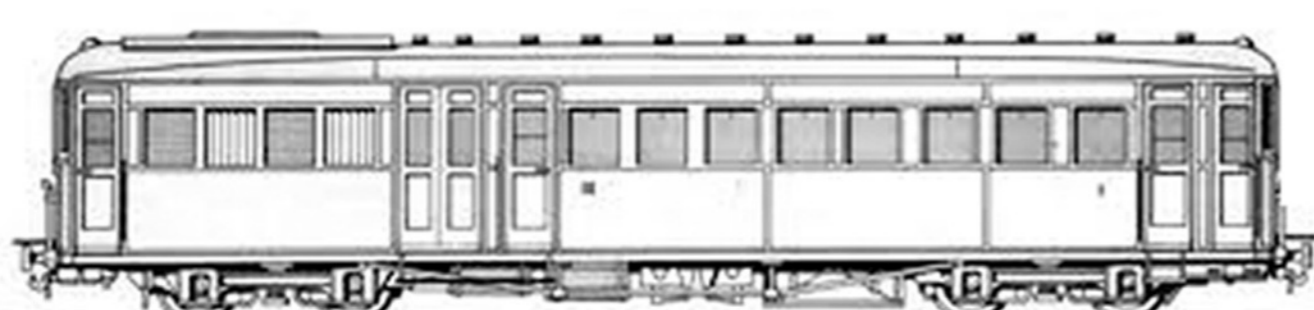


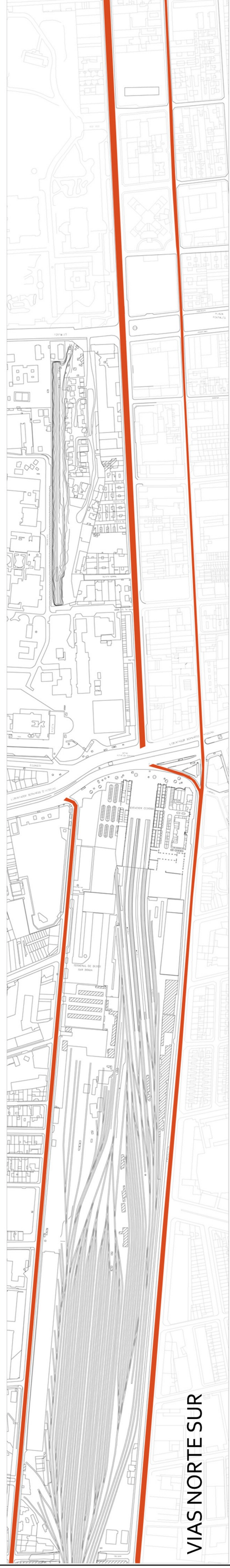
Se reconoce la Estación Central como un edificio que trasciende en el tiempo, pero que ha sido opacado por los grandes cambios de su contexto próximo.
Es la única Estación que perdura en el tiempo como tal, por lo tanto es el único punto de la ciudad en donde confluyen todos los medios de transporte contemporáneos.

1. Calles para vehículos
2. líneas férreas para trenes suburbanos y metros
3. Pistas exclusivas para buses
4. Aceras peatonales
5. Ciclovías

"Los nodos son las cruces: las intersecciones en diferentes niveles de autopistas y vías, las estaciones de metro, los paraderos de locomoción colectiva y las estaciones ferroviaria.

Fuente: Revista Ca arquitectura número 100, artículo página 54





VIAS NORTE SUR

Eje Matucana hasta la Alameda
Eje Exposición - Norte y sur de la Estación
Eje San Borja hasta la Alameda



VIAS ORIENTE PONIENTE

Las vías del sector sur se cortan gracias a las líneas férreas en abandono.
Sólo las grandes vías dan continuidad entre las comunas. (Alameda, Blanco Encalada e Iquique.

Las vías del sector norte se cortan en el eje Matucana y el Parque Quinta Normal, excepto Avenida Portales.



LINEAS FERREAS

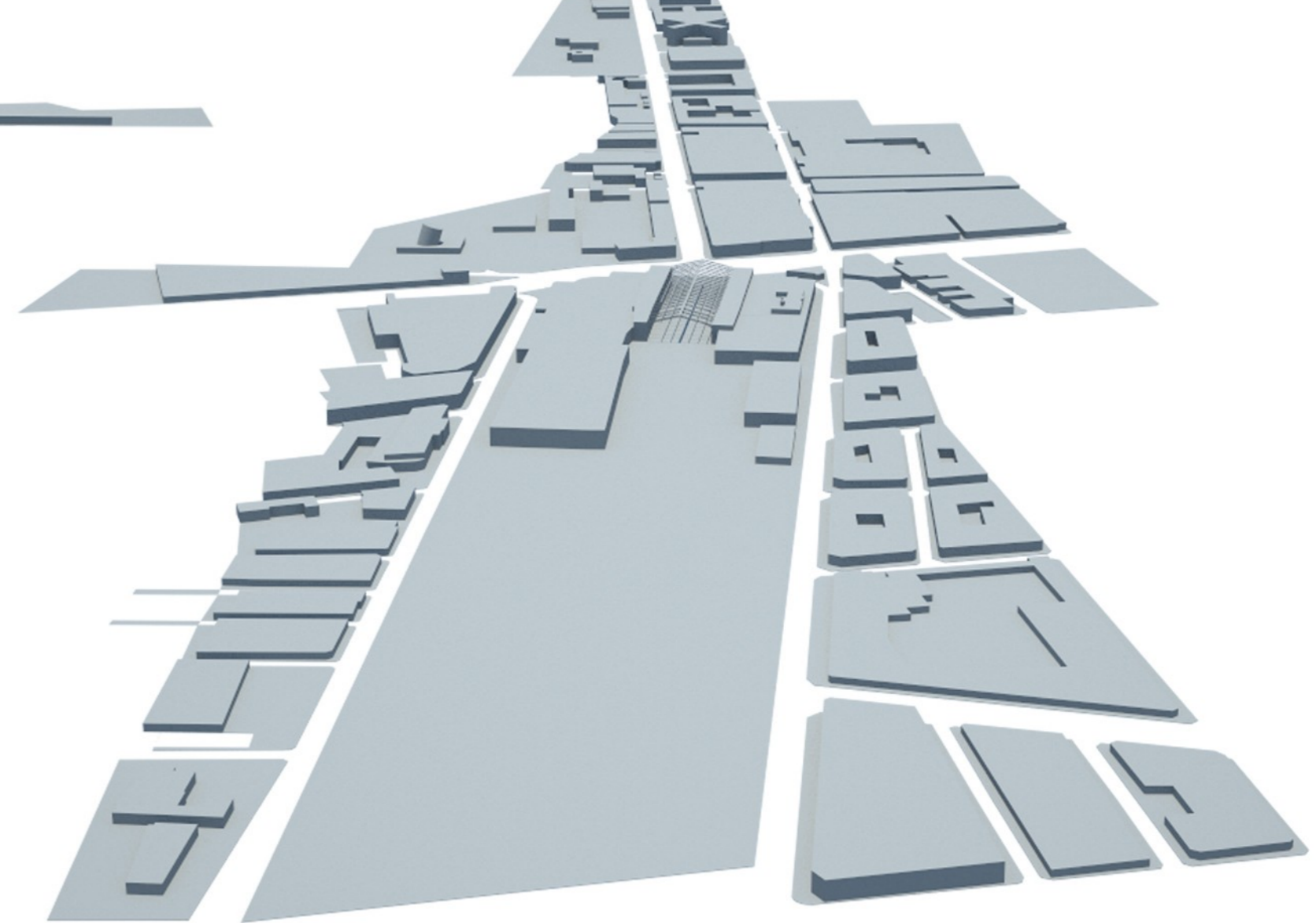
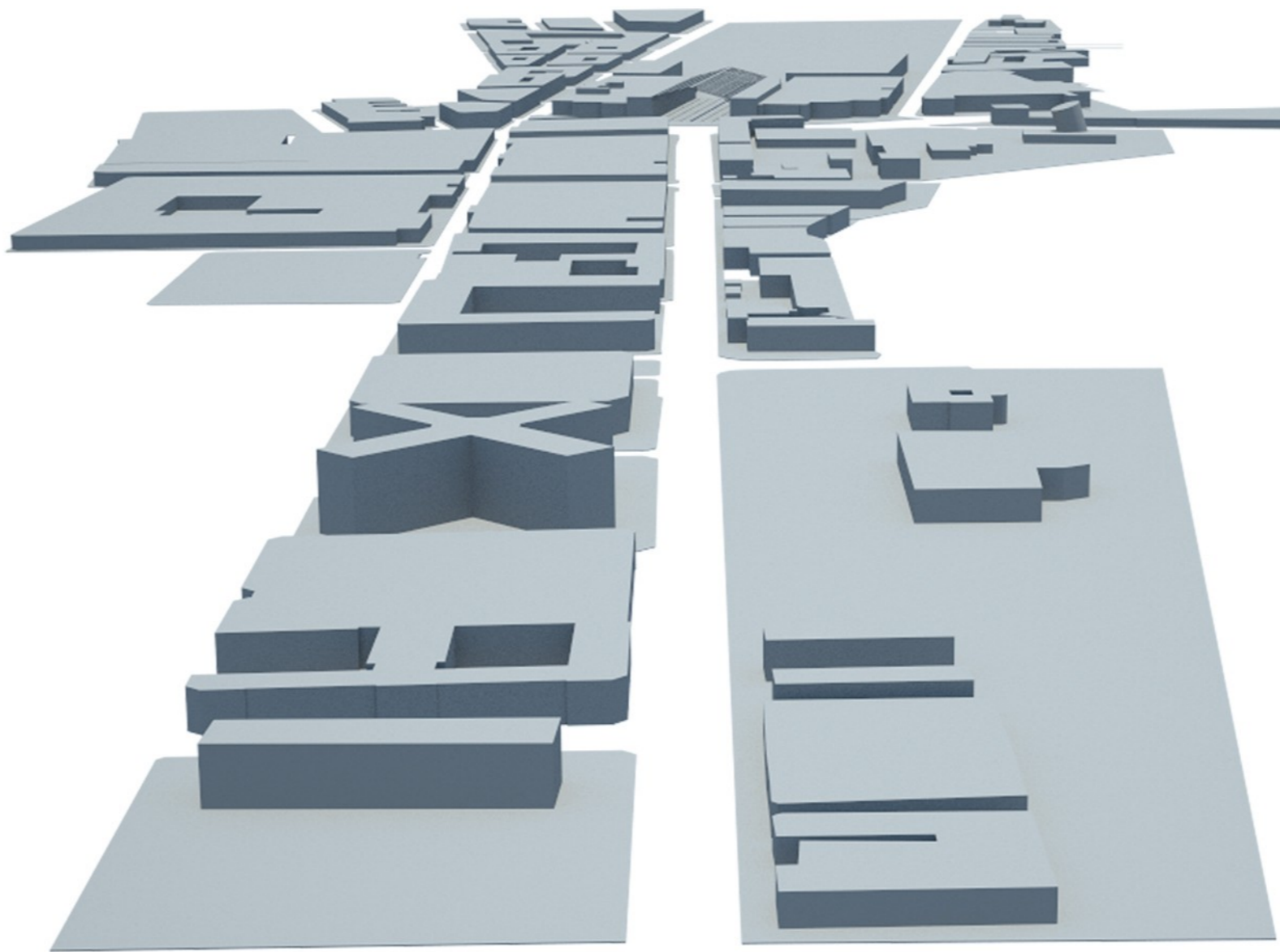
En el sector sur las líneas son utilizadas en pequeño porcentaje por los trenes.

En el sector norte, la línea férrea subterránea sólo es utilizada por un tren de carga hacia el norte el cual pasa una vez a la semana.



CONTEXTOS NORTE ESTACION CENTRAL

CONTEXTOS SUR ESTACION CENTRAL

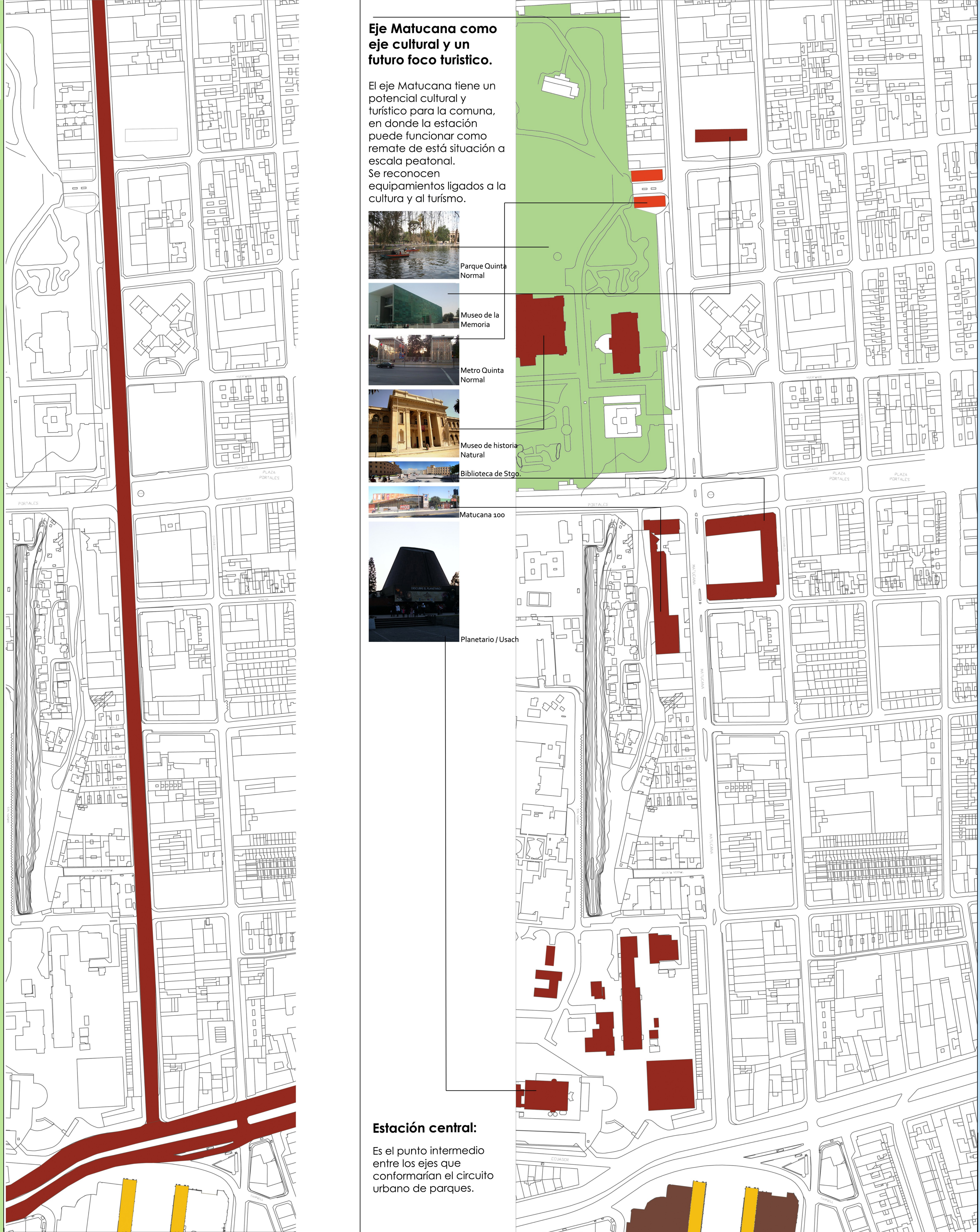


El área de líneas férreas en abandono, es un terreno de oportunidades.

Al no permitir una conexión oriente poniente, en cuanto a medios de transporte, el área puede ser destinada principalmente al peatón, creando así una continuidad desde Matucana hasta Blanco Encalada por medio de un parque, en reemplazo de las líneas.

Este espacio en abandono es regalado a la ciudad principalmente al peatón, mediante un gran pulmón urbano.

Se tomó la decisión de privilegiar al peatón por sobre los medios de transporte en la superficie, trasladando a este último al subsuelo, de manera que así responda a un mejor desplazamiento en cuanto a tiempo y congestión.



Eje Matucana como eje cultural y un futuro foco turístico.

El eje Matucana tiene un potencial cultural y turístico para la comuna, en donde la estación puede funcionar como remate de esta situación a escala peatonal. Se reconocen equipamientos ligados a la cultura y al turismo.



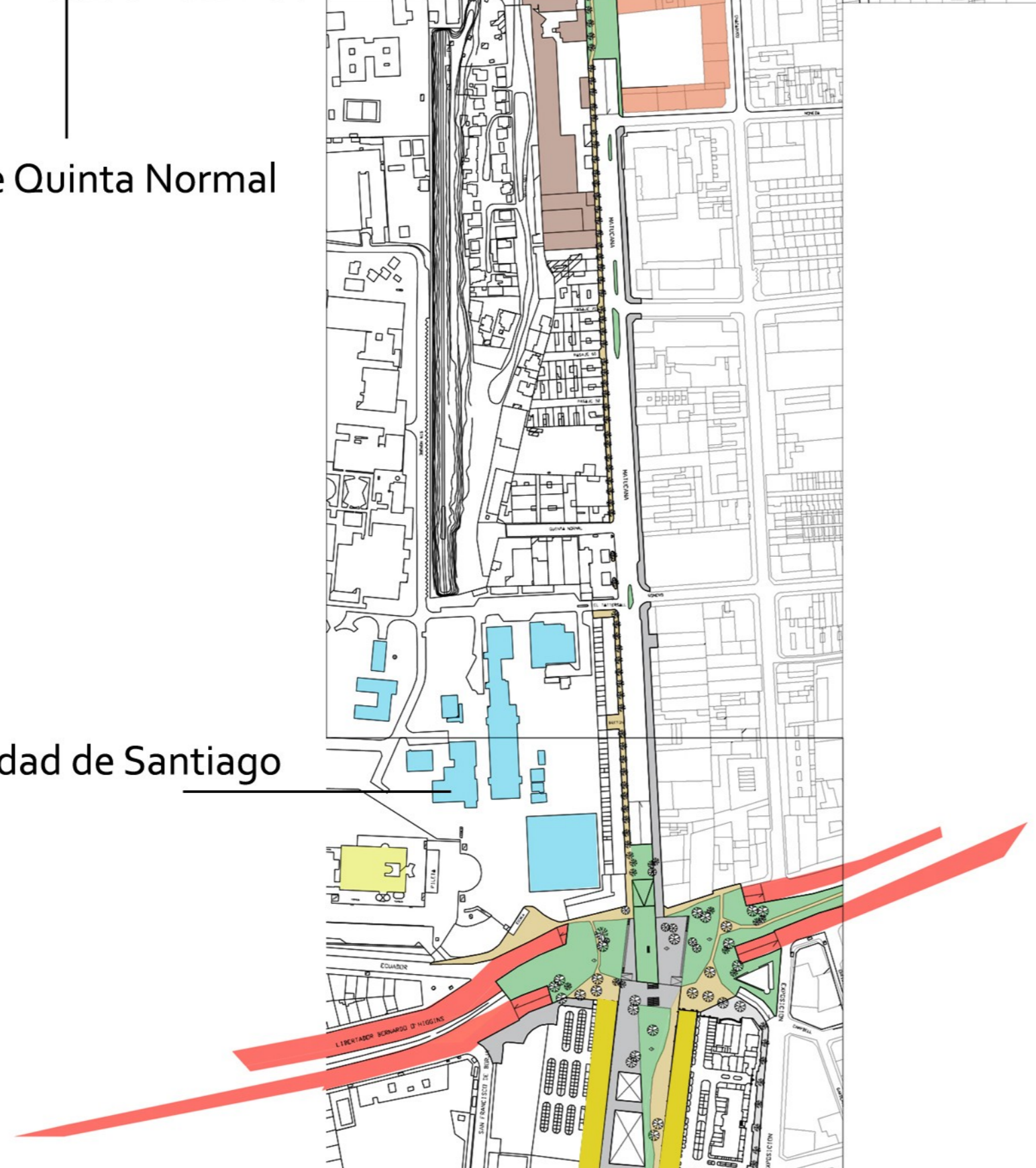
Estación central:

Es el punto intermedio entre los ejes que conformarían el circuito urbano de parques.

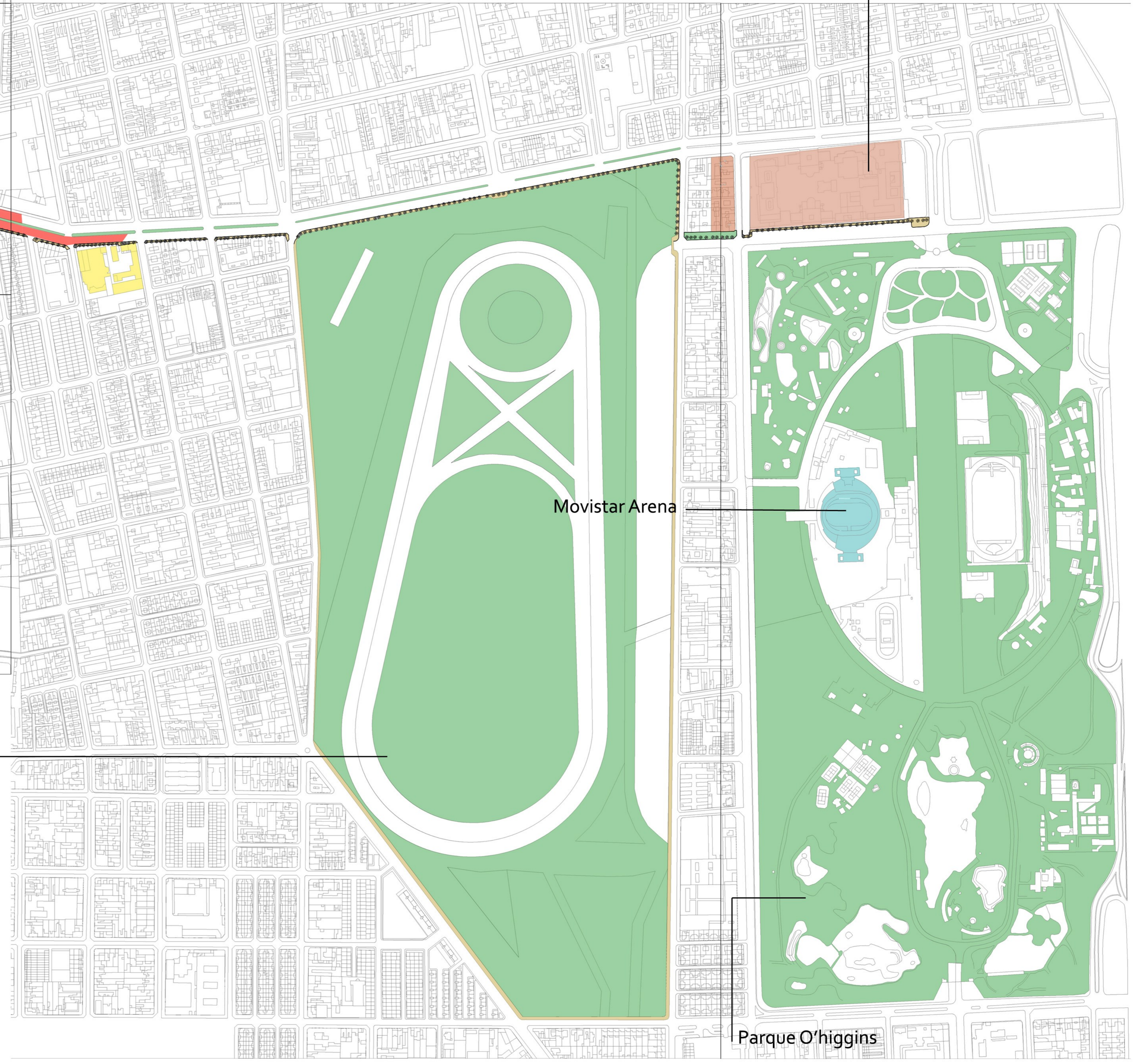


Parque Quinta Normal

Universidad de Santiago



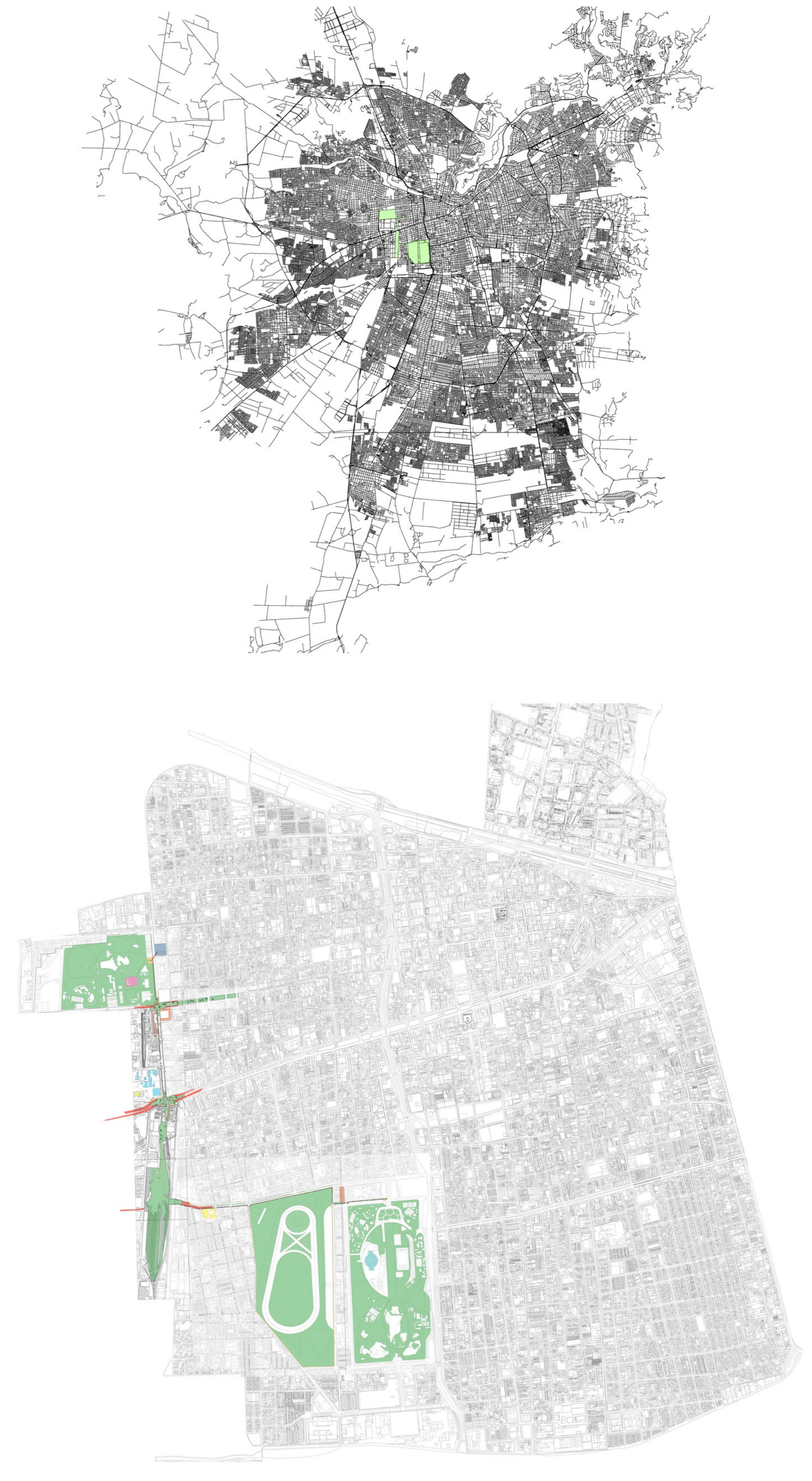
Club Hípico



Movistar Arena

Parque O'Higgins

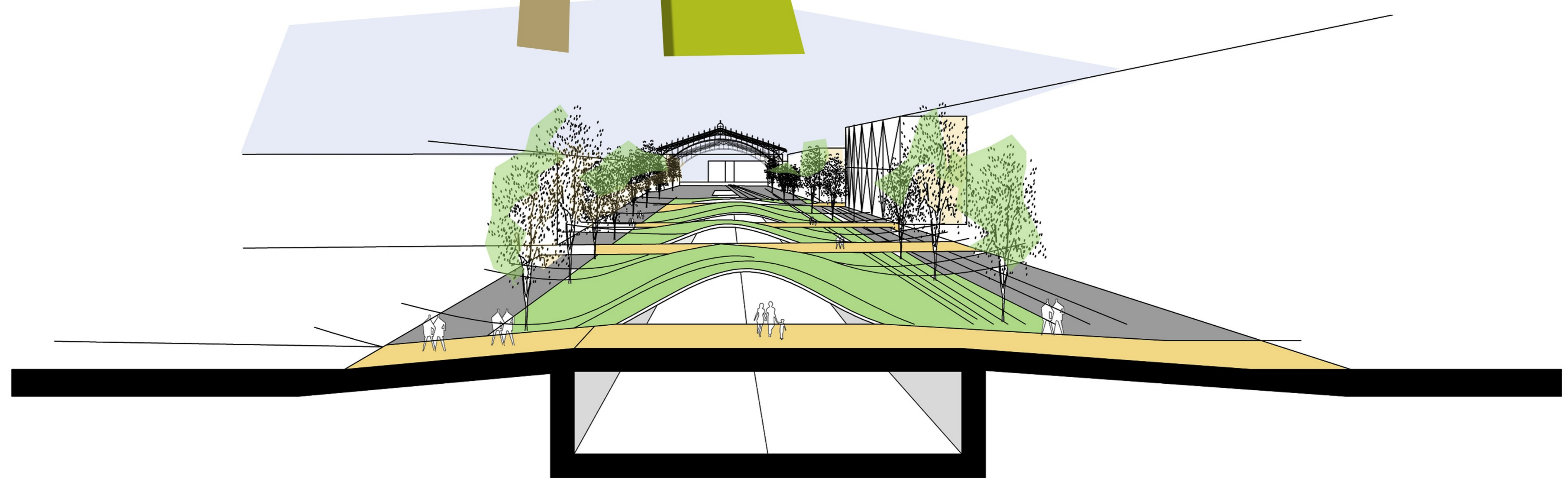
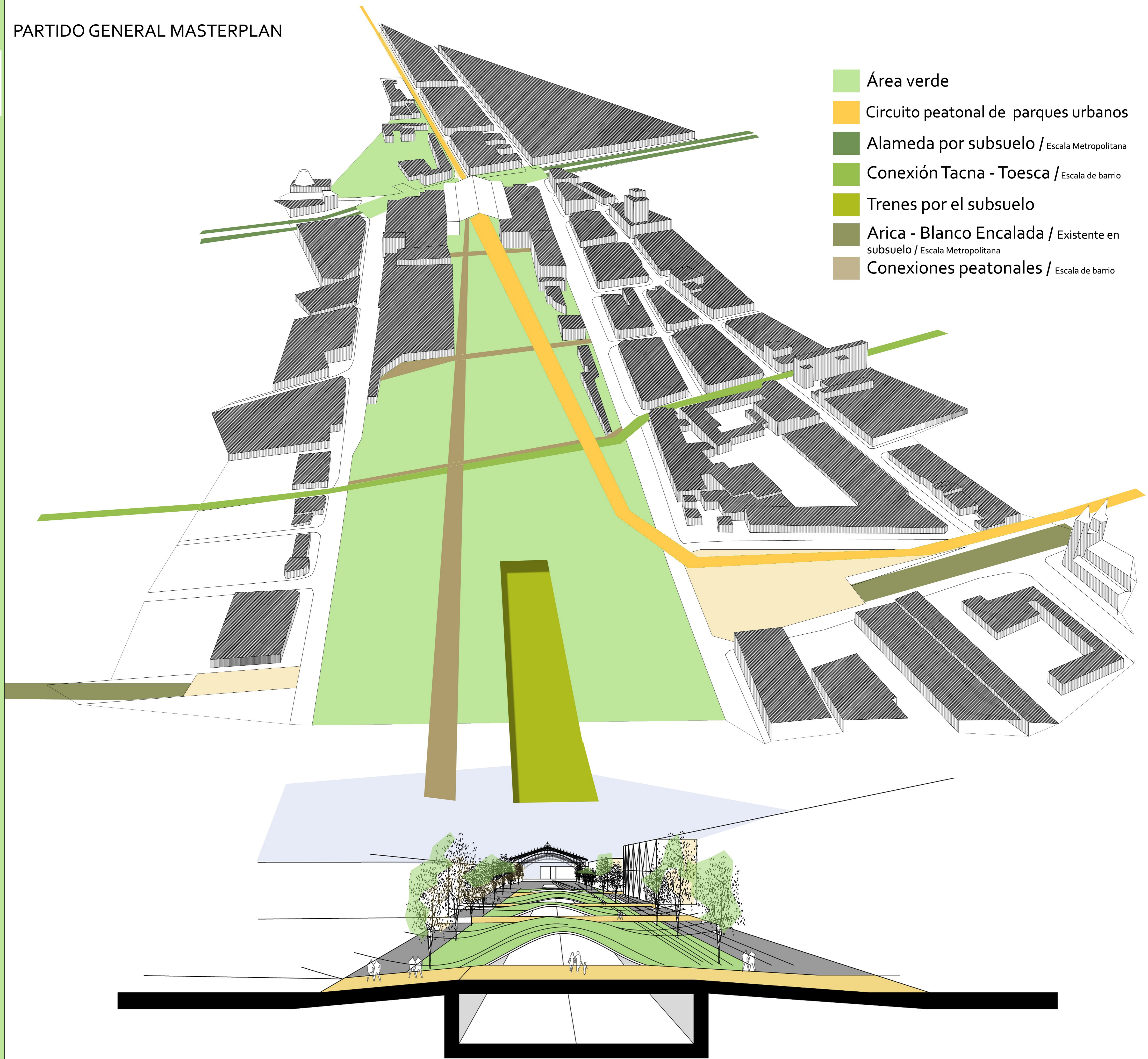
Universidad de Chile





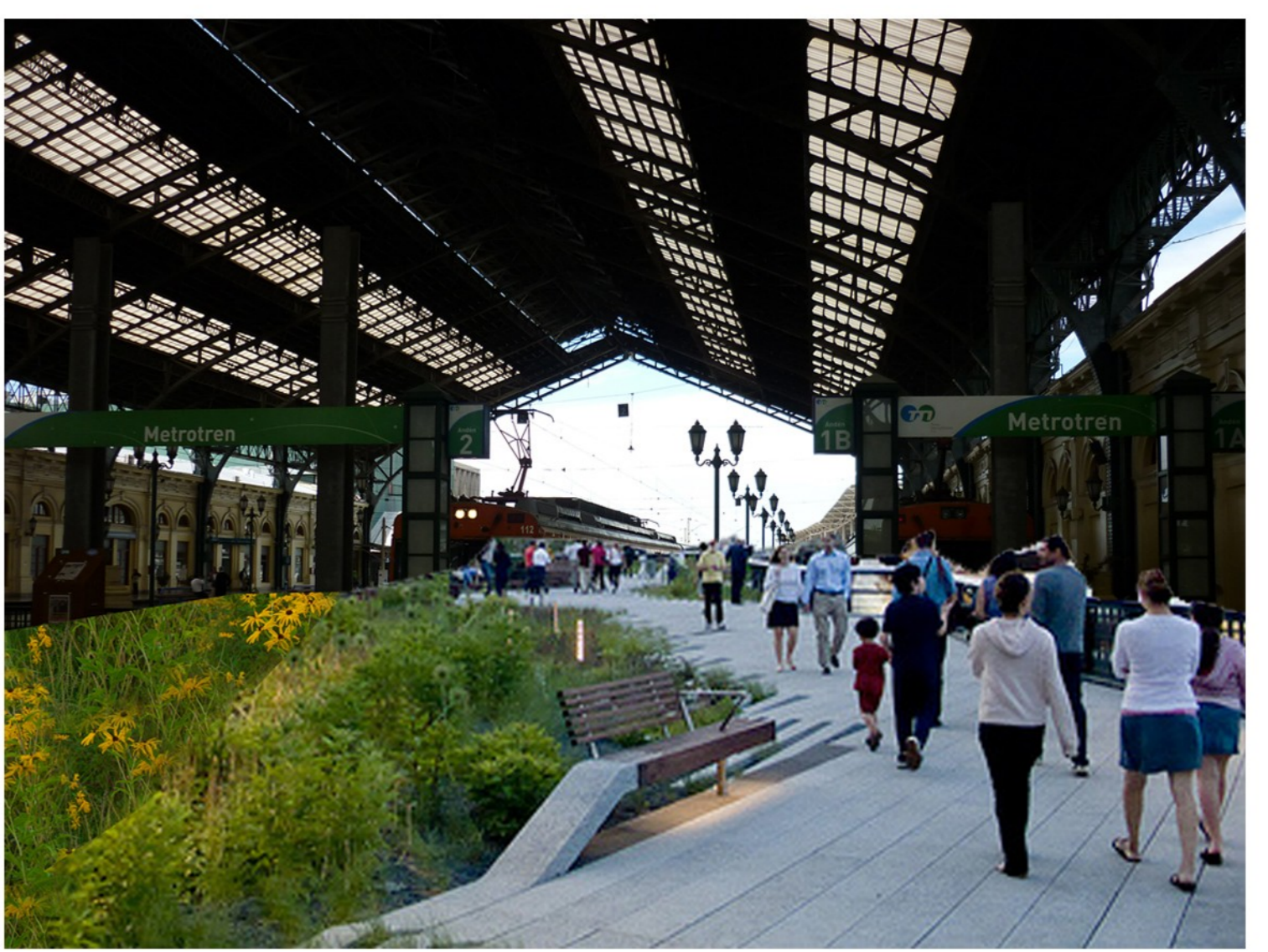
PROYECTO DE TITULO UNIVERSIDAD FINIS TERRAE / 26 07 2011
ALUMNO: JOSE FONTECILLA FIGUEROA

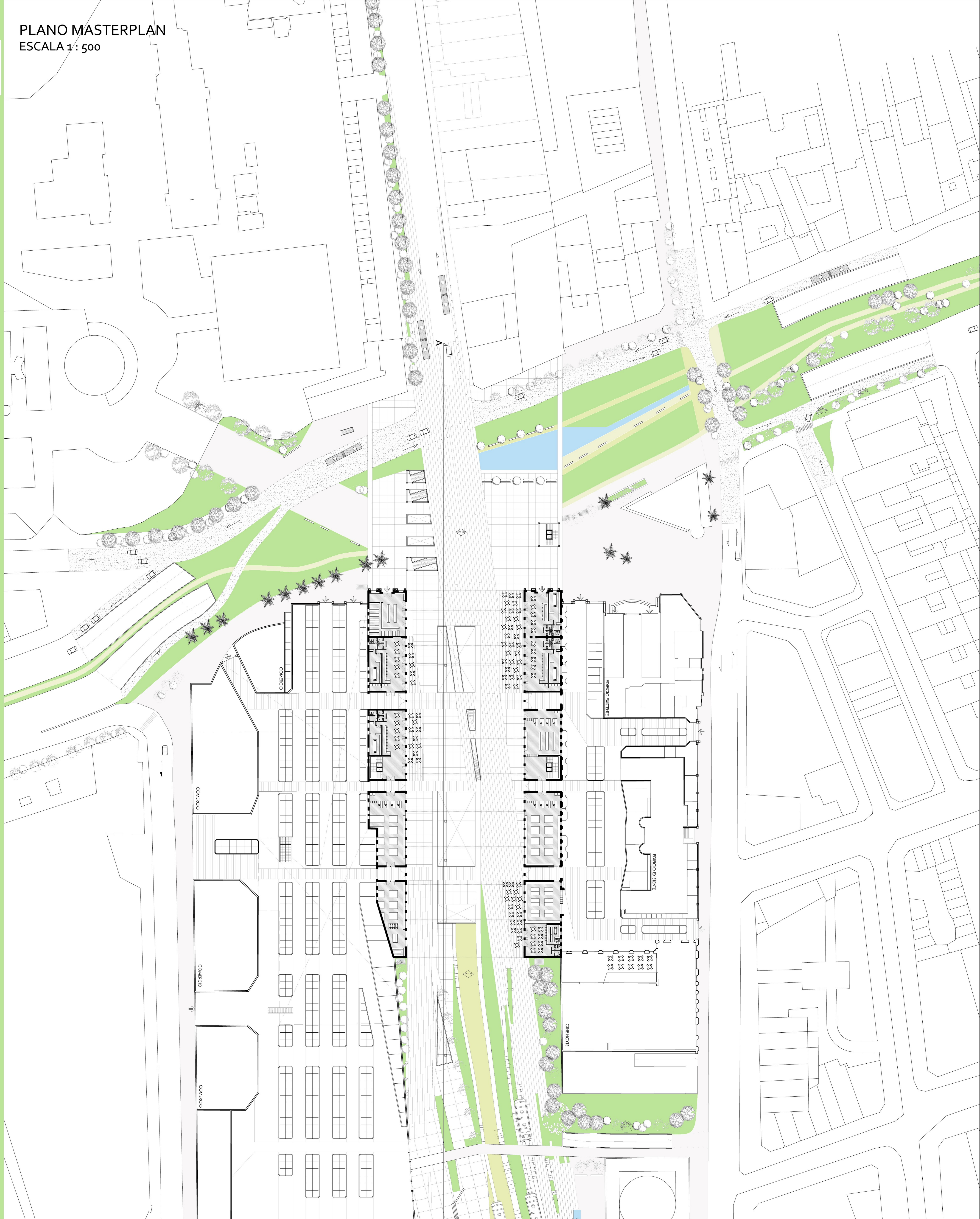
- Área verde
- Circuito peatonal de parques urbanos
- Alameda por subsuelo / Escala Metropolitana
- Conexión Tacna - Toesca / Escala de barrio
- Trenes por el subsuelo
- Arica - Blanco Encalada / Existente en subsuelo / Escala Metropolitana
- Conexiones peatonales / Escala de barrio



INTERMODAL ESTACION CENTRAL
PARQUE URBANO FERROVIARIO

IMAGENES OBJETIVO





COMERCIO

COMERCIO

COMERCIO

COMERCIO

COMERCIO

COMERCIO

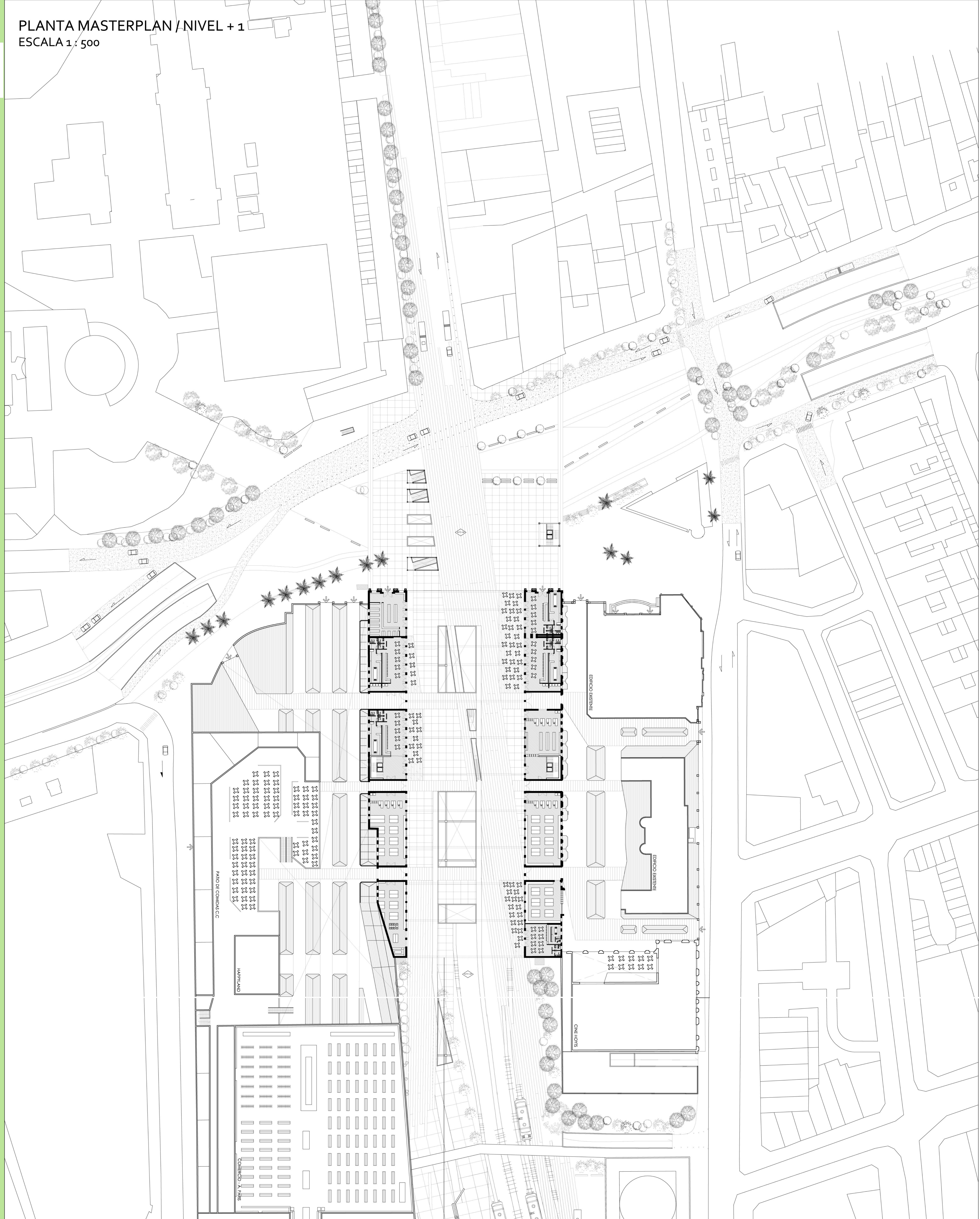
COMERCIO

COMERCIO

ERMIOS EXISTENTE

ERMIOS EXISTENTE

SALA HORAS



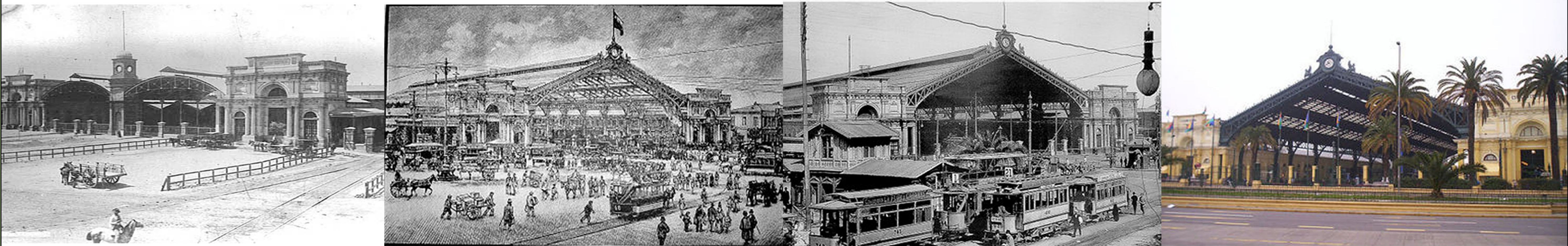
ESTACION CENTRAL / Monumento Nacional desde el 29 de Junio de 1983

“La Estación Central como detonante, producto de la transformación de las redes de movilidad a lo largo del tiempo”

DETONANTE SEGUN RAE: “Que llama la atención por no armonizar con su entorno”

La convergencia de flujos de transporte y comercio ha provocado una pérdida de la imagen como hito.

“El edificio trasciende su entorno cambia”



TRASCENDENCIA DE UNA OBRA:

“La permanencia de la obra de arquitectura a través del tiempo, es por su capacidad de despliegue, que históricamente puede asumir y por su íntima vinculación a la realidad humana.

La obra no vive por su carácter institucional o por la tradición, sino por la totalización, es decir; por su continua reanimación.

La supervivencia o facultad de la obra de expandirse en el tiempo se basa en que su vida exige en cada momento una interpretación”

Aldo Rossi: La arquitectura de la ciudad

REANIMACION O NUEVA INTERPRETACION DE LA ESTACION CENTRAL

La ciudad existe en la medida que es capaz de entregar a sus habitantes espacios para el intercambio y expresión; interacción que permite el cultivo de la cultura.

Al ser la estación un punto de encuentro e interacción dentro de una sociedad altamente movilizada, se convierte en un espacio público.

LA ESTACION RESPONDE A MULTIPLES DESPLAZAMIENTOS DE DIFERENTES DIRECCIONES Y LUGARES DE LA CIUDAD O LAS REGIONES, ES POR ESO QUE SE TOMA LA CONDISION DE ESPACIO DE REUNION, PAUSA E INTERACCION

EVOLUCION



El crecimiento político económico y cultural producto de la globalización obligan a una interacción de los distintos edificios públicos entendidos como instituciones. Esta nueva realidad hace que aparezcan nuevos edificios públicos capaces de contener y manifestar la idea de multifuncionalidad e integración de los elementos complejos.

Es por esto que la institucionalidad (la cual se mantiene) a debido adaptarse a una mayor complejidad de relaciones en la cual variadas instituciones interactúan, dando lugar a conceptos más complejos de edificios públicos, que tienen a una asociación y evolución programática.

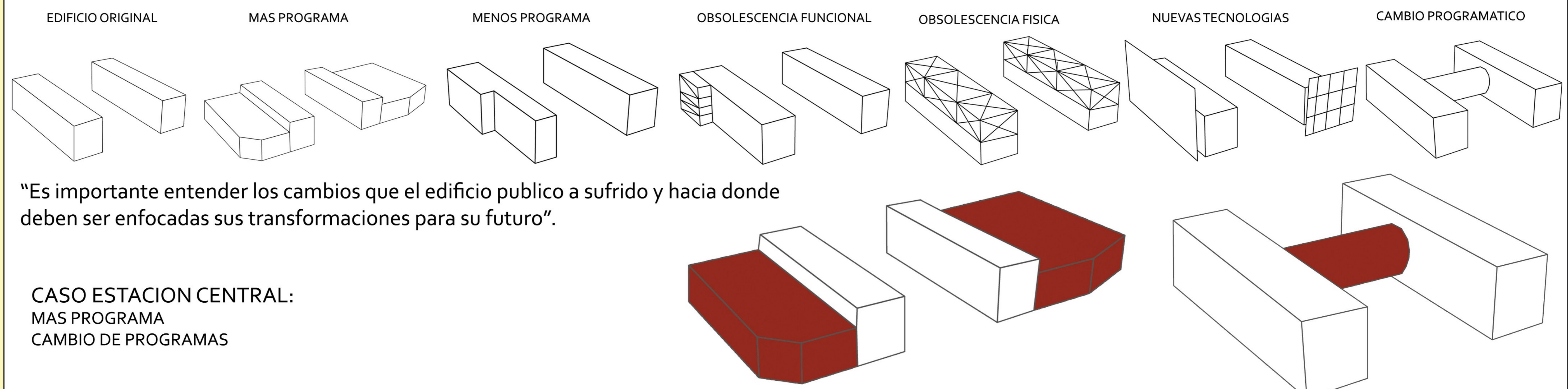
“Los cambios evolutivos en el contexto próximo al monumento, han opacado la principal característica simbólica: La de cumplir una función mnemónica, la de hacer recordar aquello que la ciudad no tiene que olvidar”

Antonio Ortañón. Los significados de la ciudad

MUTACIONES DE LA E.C

“Transformación evolutiva a lo largo del tiempo, manteniendo su esencia”

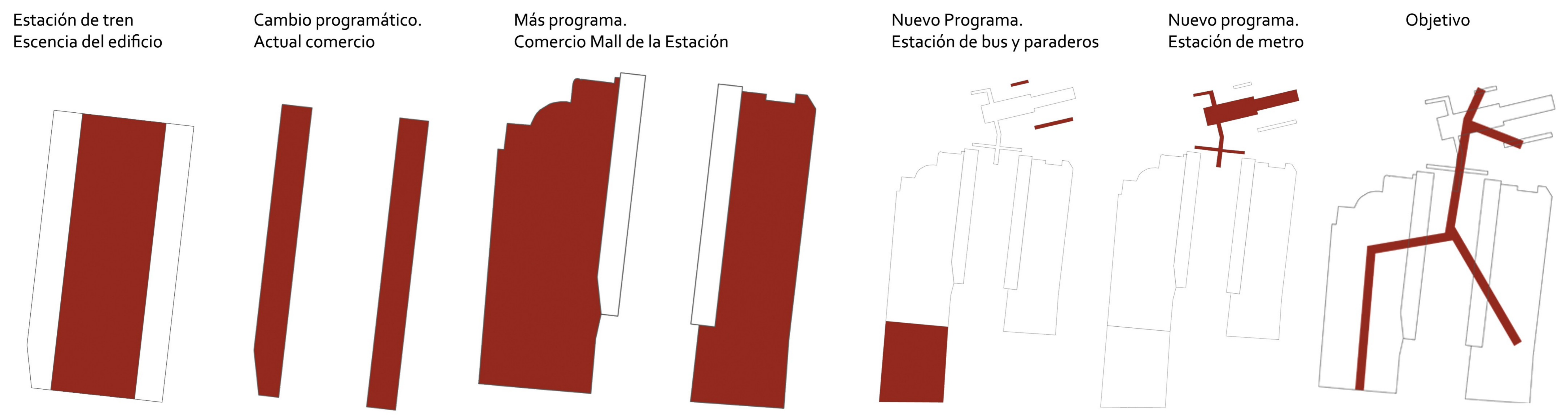
Se refiere a una obra que es transformada evolutiva y progresivamente, entendiendo el tiempo como una línea en la cual las transformaciones son eventos que dejan huella de su época en el edificio. Es irreversible.



CASO ESTACION CENTRAL:
MAS PROGRAMA
CAMBIO DE PROGRAMAS



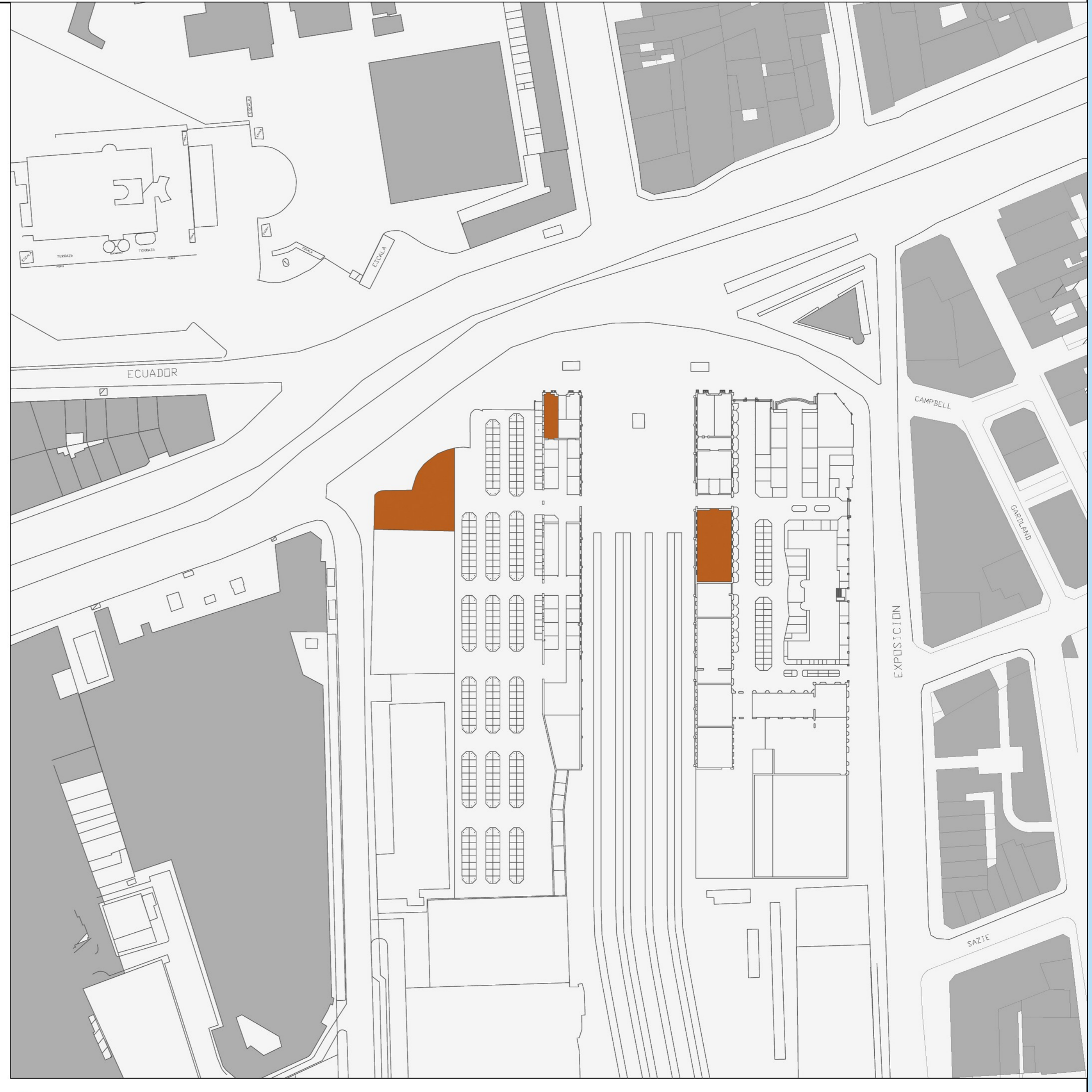
NUEVAS INSTITUCIONES
 Producto del cambio y los nuevos programas



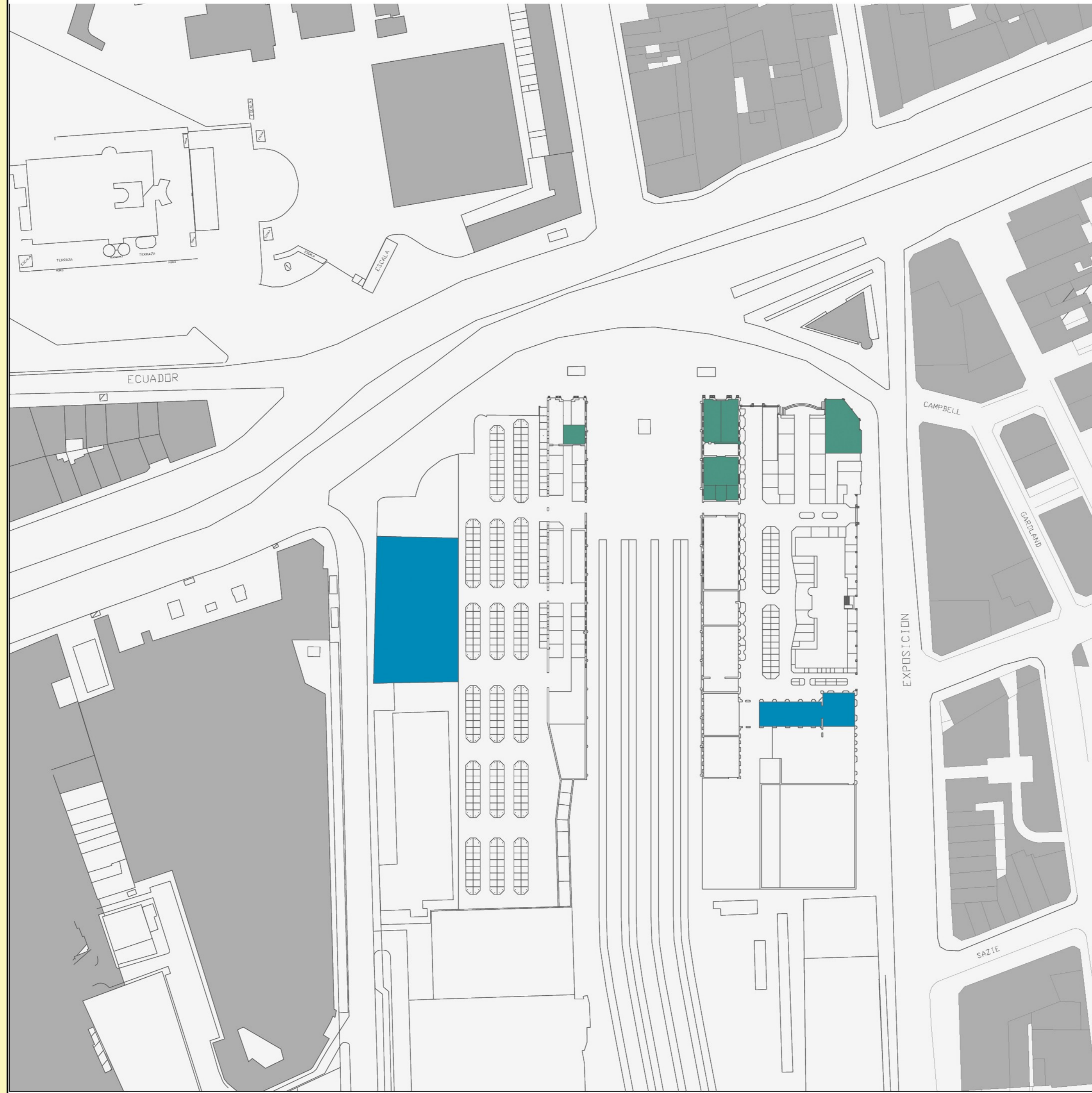
1 COMERCIO y otros
 Equipamiento programático de la actual estación



COMERCIO ● MULTITIENDAS ● TIENDAS ● ARTESANIAS



● SUPERMERCADOS Y MINIMARKET



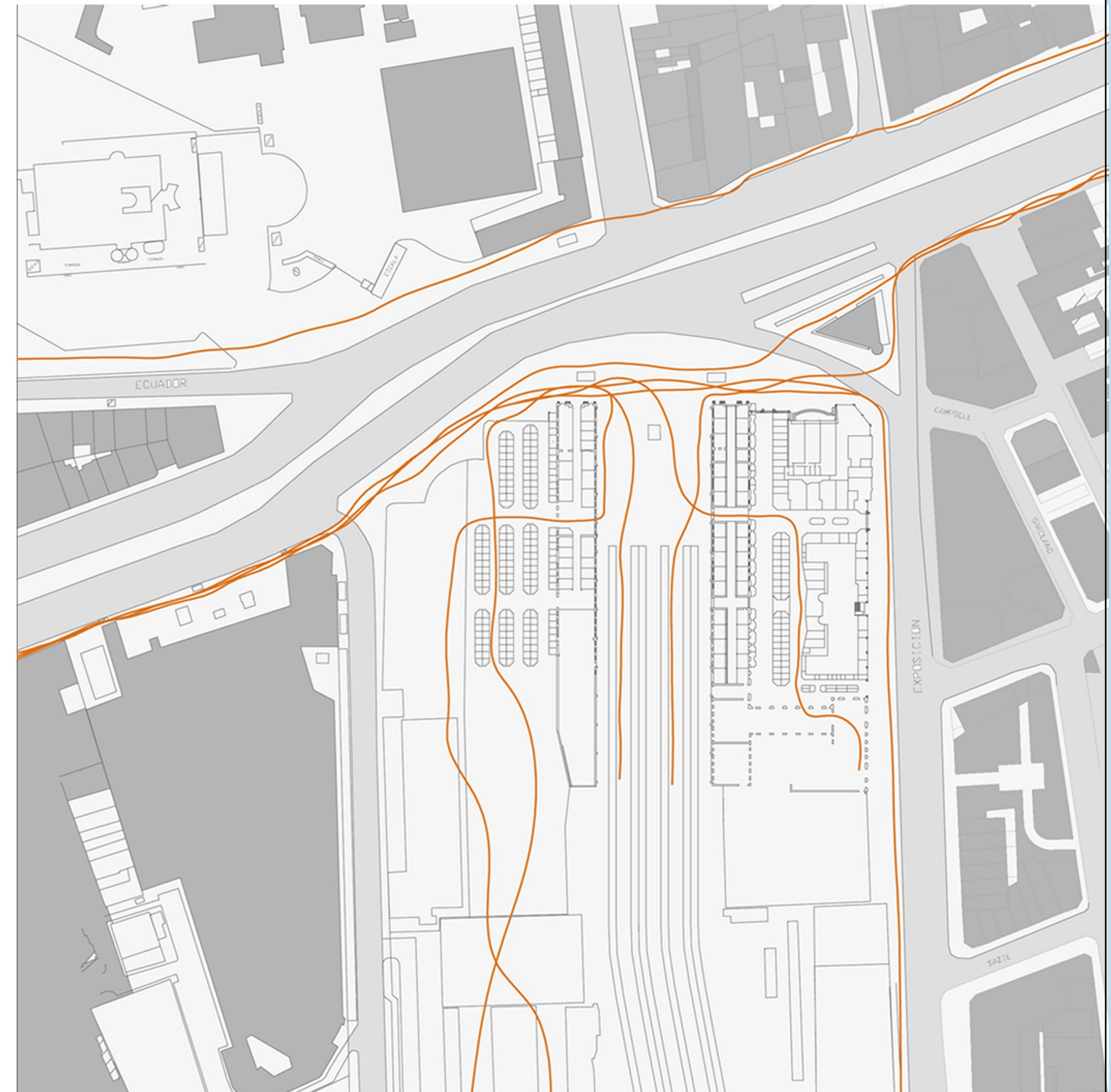
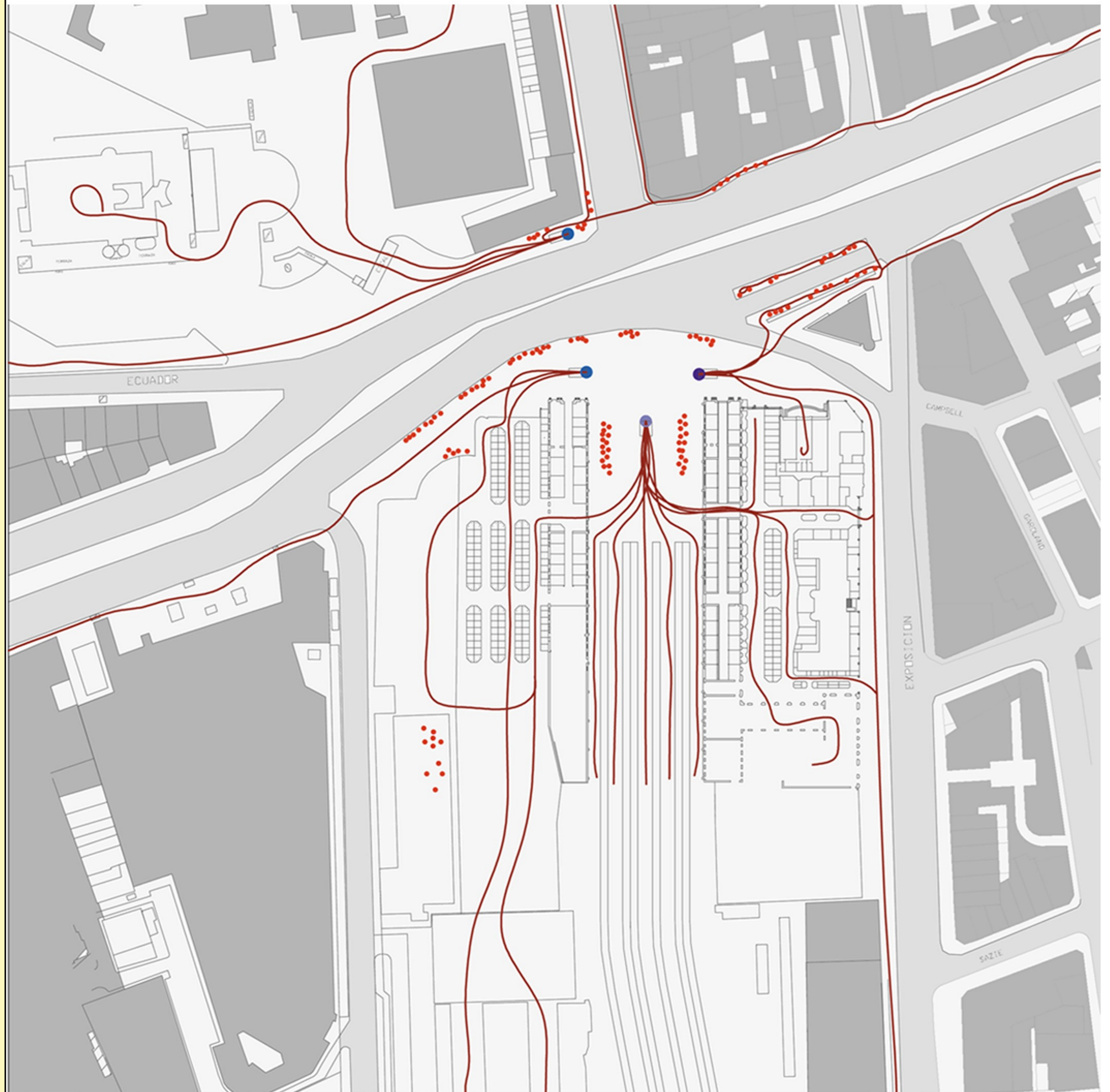
● PATIOS DE COMIDA ● RESTAURANTES Y CAFETERIAS



● SERVICIOS (CUSTODIA, BAÑOS, BODEGAS) ● OFICINAS ● SALA DE ESPERA ● T.S.B

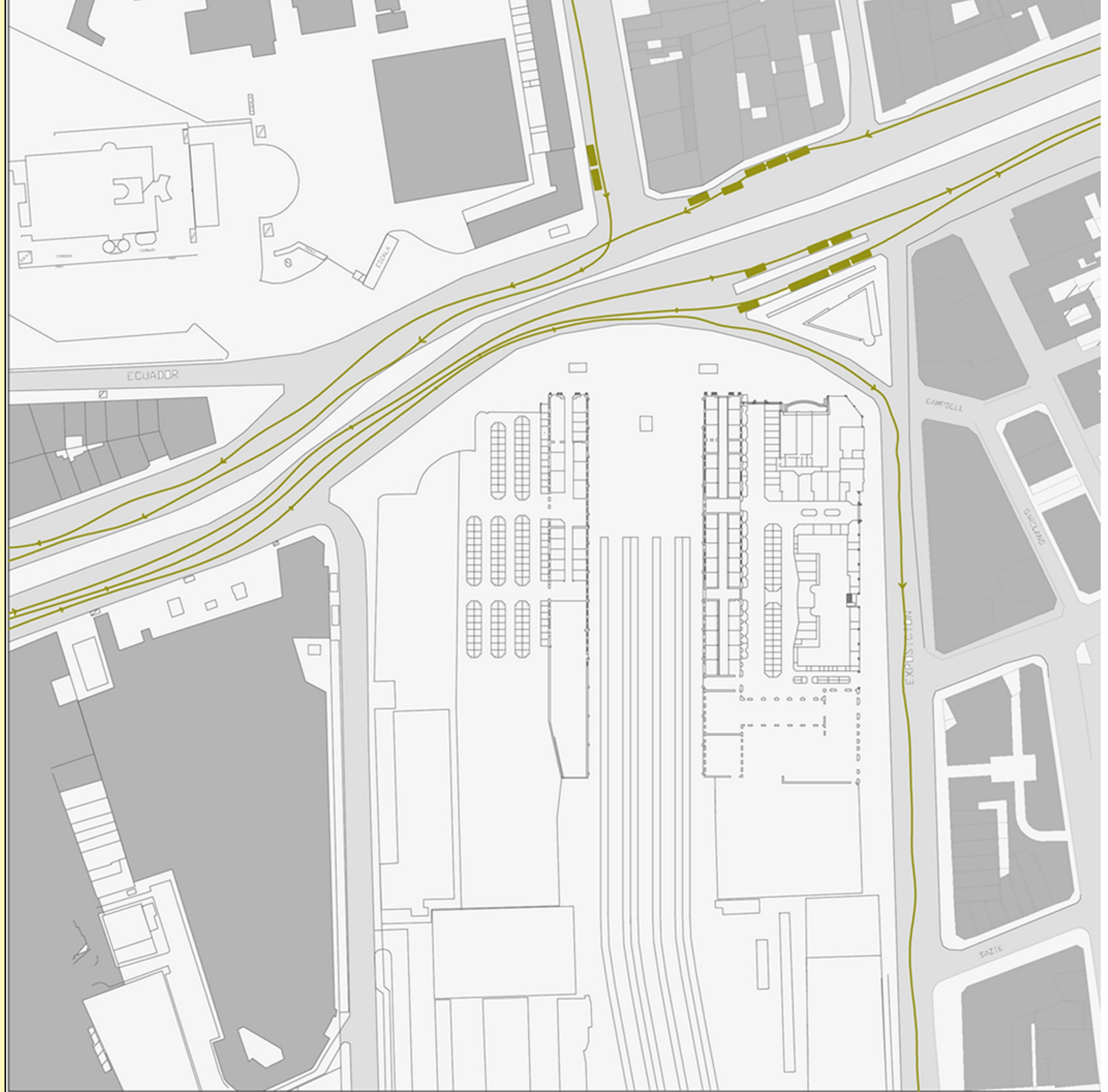
Los flujos de transporte contemporáneo como nuevo programa para la estación de ferrocarriles

2 MEDIOS DE TRANSPORTE
Flujos de los medios de transporte y el peatón en la Estación central



● FLUJO PEATON		
● ESTANCIAS		
● SALIDA NORTE	535	10 MINUTOS
● SALIDA SUR	454	
DESDE ESTACION	339	
DESDE METRO	223	
● SALIDA ORIENTE	239	
● SALIDA PONIENTE	224	

● PEATON O - P / P - O (Sin acceso a metro)		
	828	10 MINUTOS

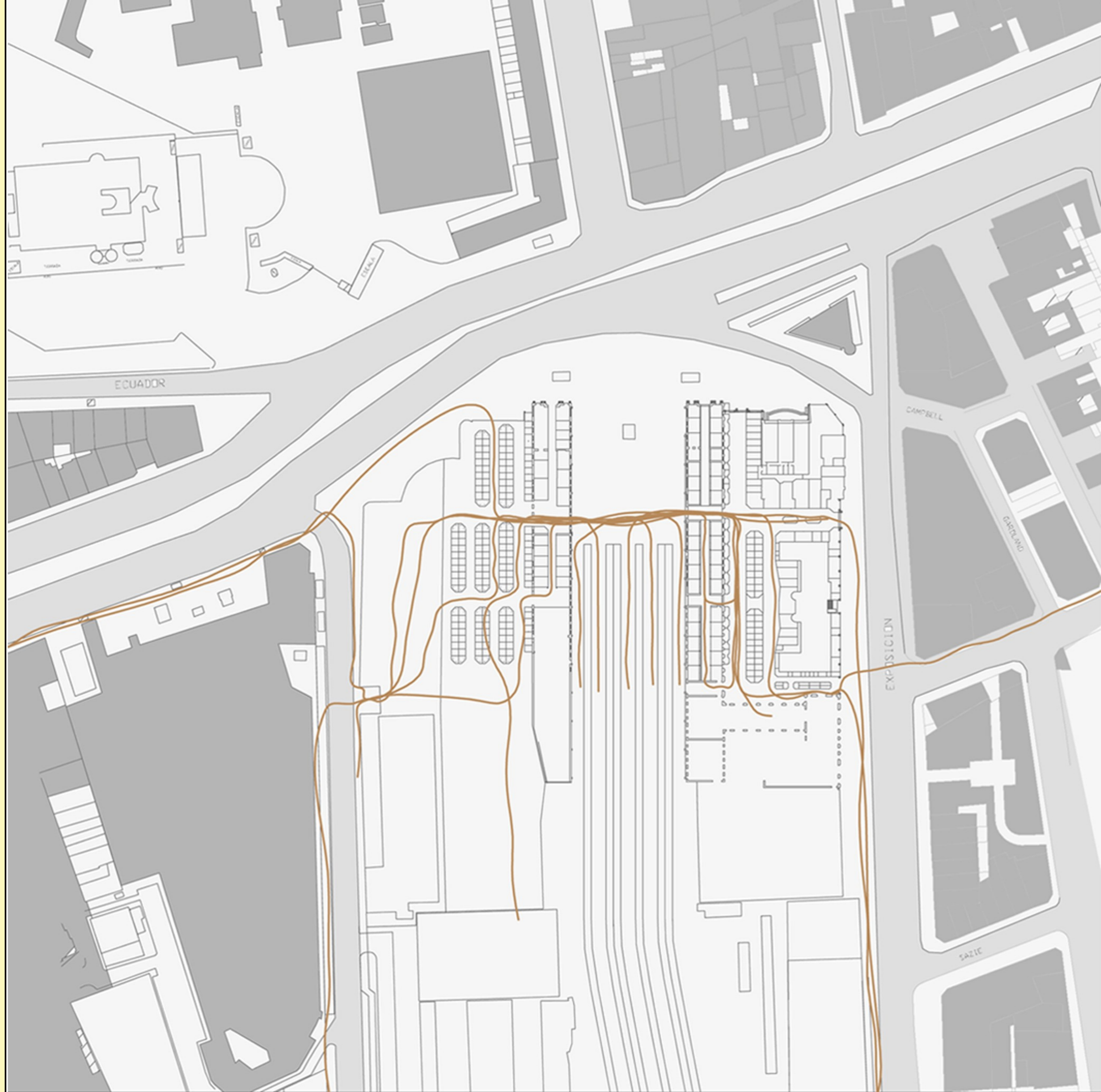


● TRANSANTIAGO		
VEREDA NORTE	27	10 MINUTOS
VEREDA SUR	32	

● TAXI		
VEREDA NORTE	49	10 MINUTOS
VEREDA SUR	54	

INSTITUCION 2: MEDIOS DE TRANSPORTE

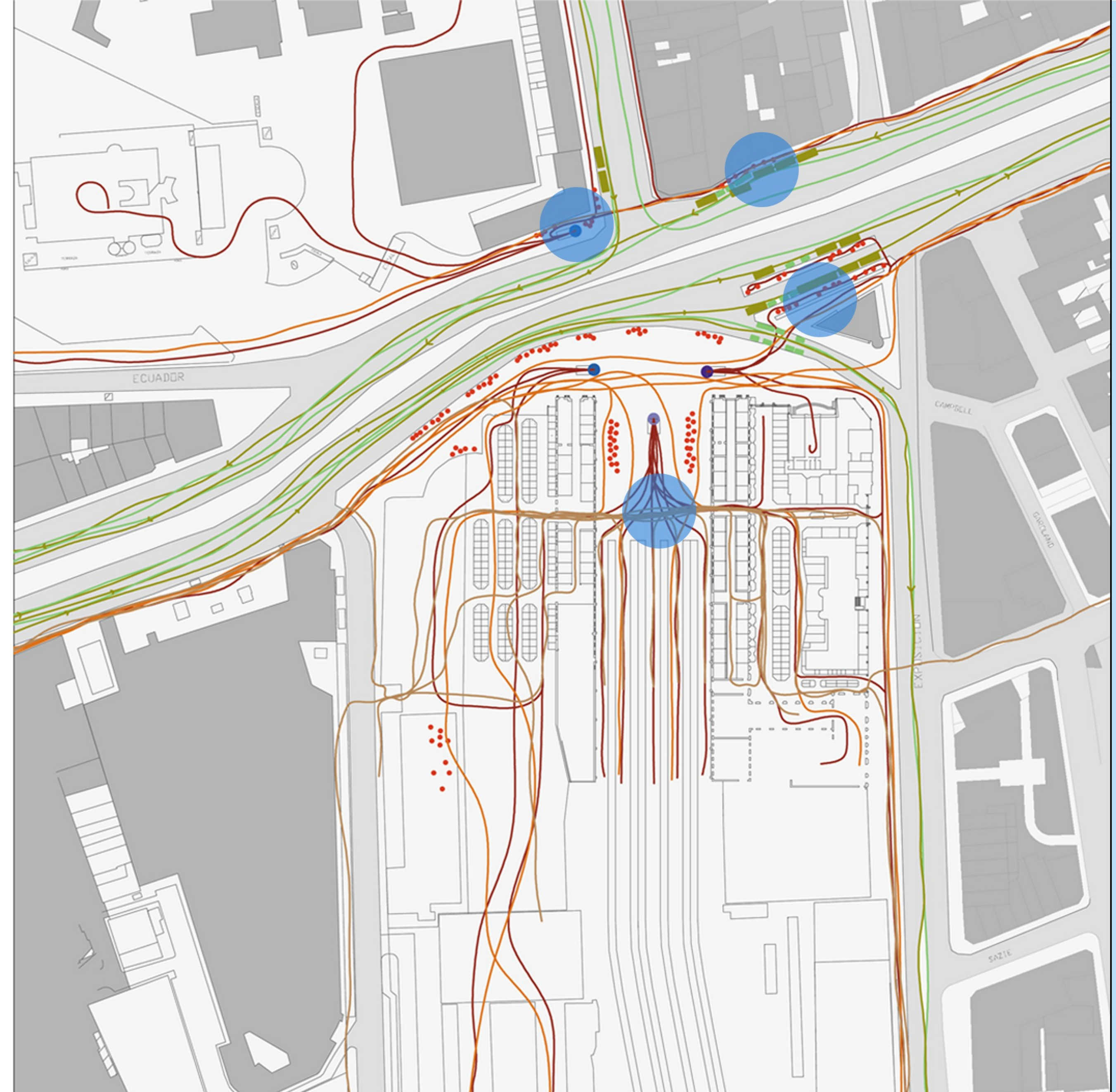
Flujos de los medios de transporte y el peatón en la Estación central



● PEATON INTERIOR (O - P / P - O)

536

10 MINUTOS



- PUNTOS CRITICOS
- SALIDA NORTE - METRO
 - SALIDA SUR - METRO
 - PARADERO NORTE TRANSANTIAGO
 - PARADERO SUR TRANSANTIAGO

CONCLUSIONES

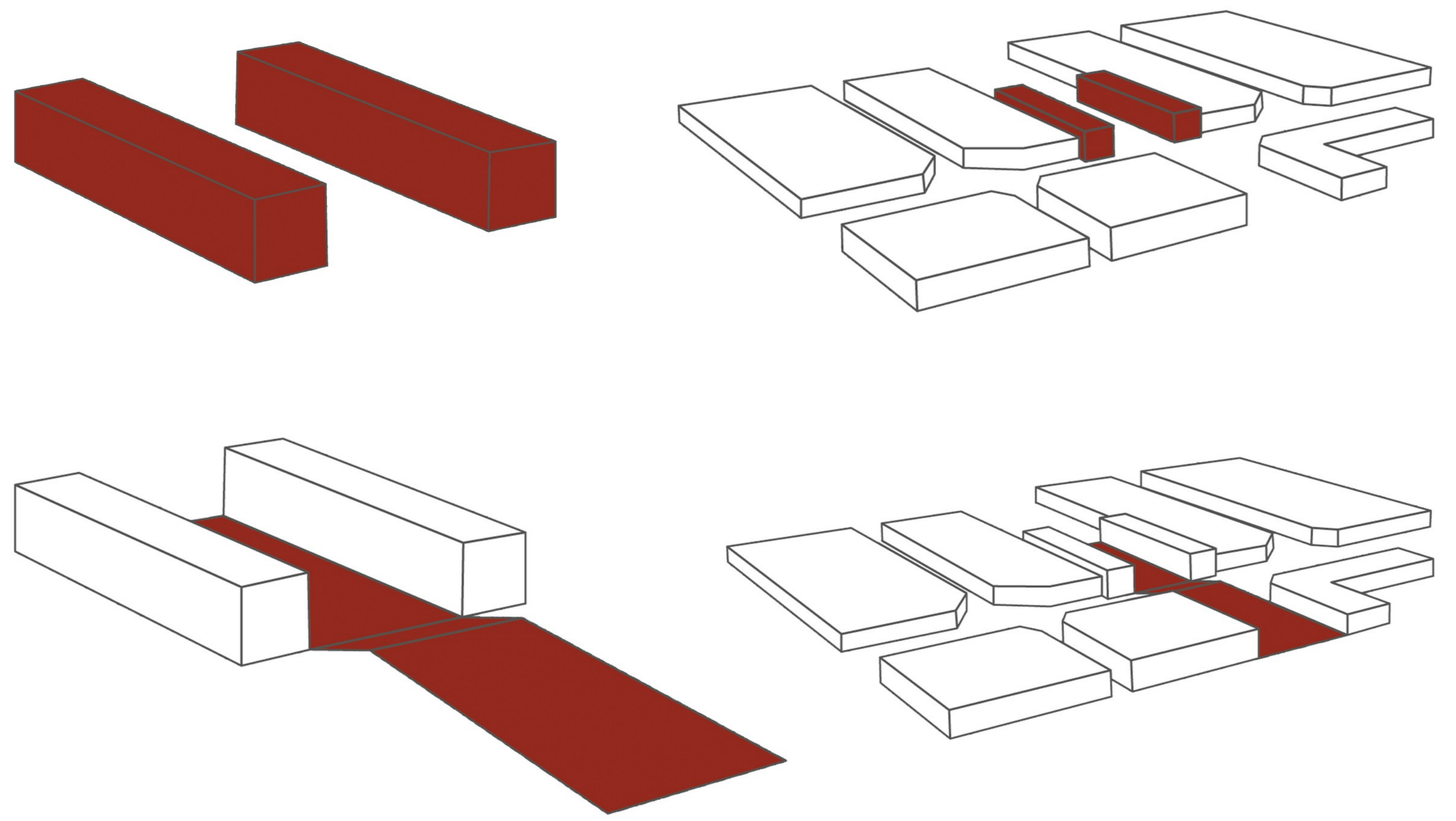


1. Discontinuidad de la estación con su entorno. Las edificaciones aledañas evitan un tránsito transversal de ella.
2. Discontinuidad producto de las vías aledañas, en el frente y en sus lados.
3. Gran confluencia del plan de transporte del transantiago genera mayor tráfico y por lo tanto mayor dicontinuidad para el peatón.
4. Dicontinuidad en cuanto al eje norte sur, ya que no existe un tranpaso desde la Alameda hacia las líneas férreas.
5. La estación actua como punto de intercambio de medios (Tren, Metro, Buses)
6. El peatón se mueve por el subsuelo producto de las redes de movilidad, lo que crea una segregación entre el eje Matucana (Eje cultural) y el edificio histórico.
7. Los espacios tradicionales ganan vitalidad con los espacios ligados al consumo.



LA PERMANENCIA Y EL CAMBIO

Reanimación de la estación Central.



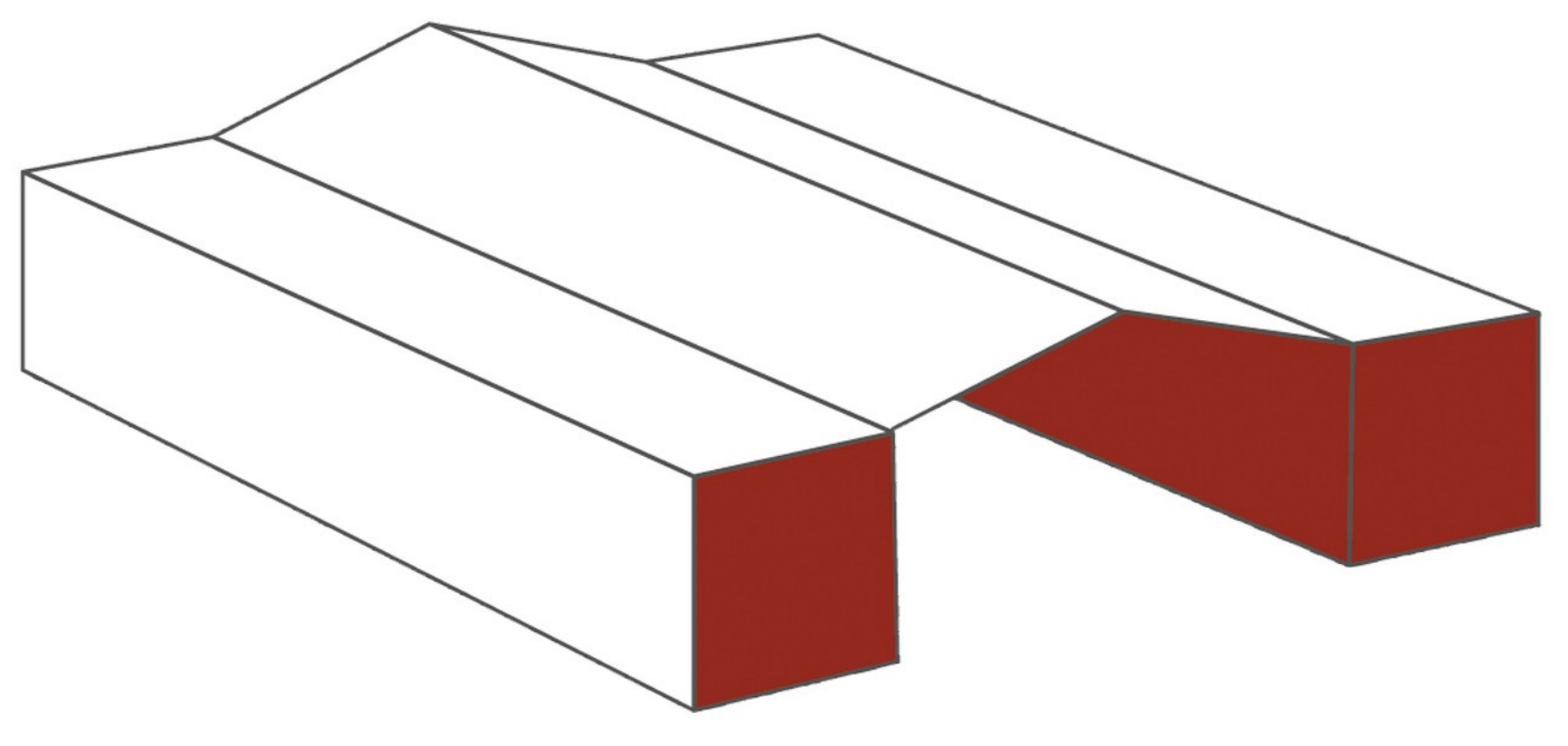
LA PERMANENCIA

La esencia: Aproximación al origen de la obra. Mantener su identidad (institución)
Lo físico: Considerar el transcurso del tiempo en la obra. Que la obra perdure.

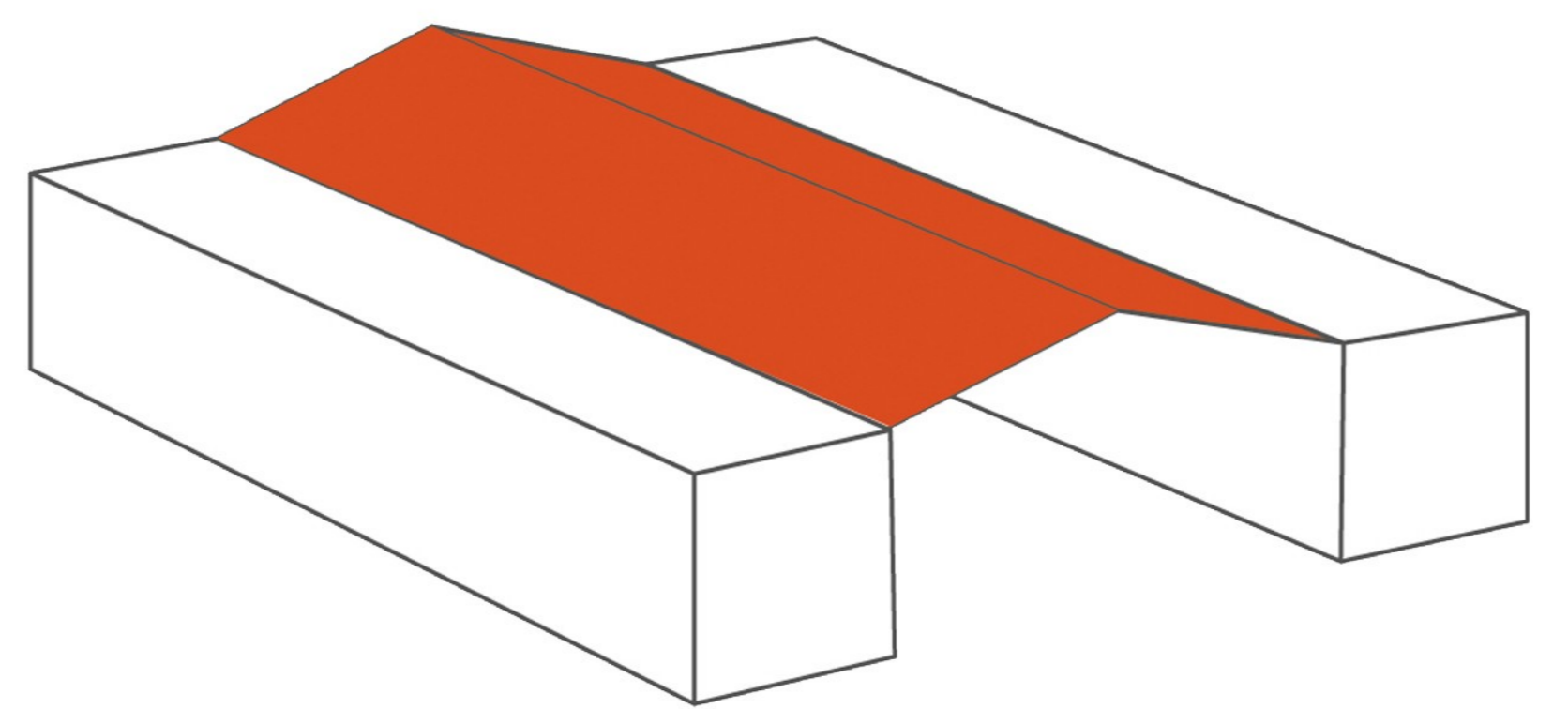
EL CAMBIO

Evolución: Se refleja la evolución de sus partes como también su esencia.
Crecimiento: Se produce frente a nuevas necesidades o aumento de programa.
Imagen: Se realiza para dar un nuevo espíritu al edificio, una nueva apariencia, para así renovar su presencia en la memoria de la gente.

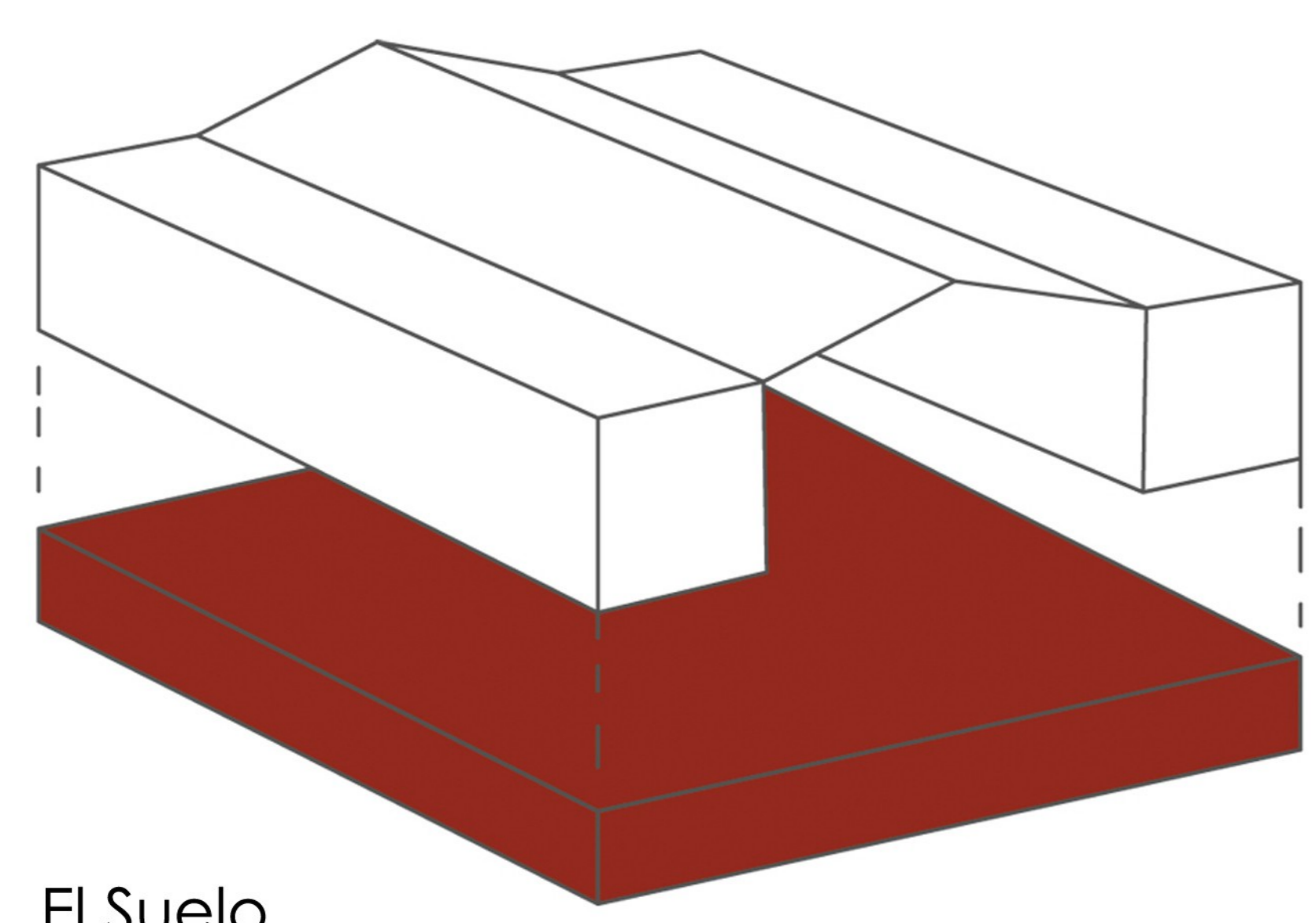
INTERVENSION DEL PATRIMONIO



Muros y fachadas.
Se deben respetar como patrimonio



La cubierta.
Se debe respetar como patrimonio



El Suelo.
Libre de intervenciones.
Potencial de reciclaje del edificio.



"Tanto el muro como la cubierta en la Estación Central, son elementos que permanecen por su condición patrimonial. Sin embargo el suelo acoge el elemento esencial del programa".

El andén sujeto a cambios potenciales y por lo tanto factible de intervenir. Intervenciones que responden a las necesidades del futuro de la ciudad.

Las necesidades responden a la definición de trascendencia de una obra, la cual se entiende como una nueva interpretación de la obra, en al cual se respeta la esencia del edificio (Estación de ferrocarriles)".

SOBRE INTERVENIR UN PATRIMONIO

Según **Ignaci Solá-Morales** - Licenciado en Filosofía, doctor en Arquitectura (1977) y catedrático numerario de Teoría e Historia de la Arquitectura en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, de la Universidad Politécnica de Cataluña.

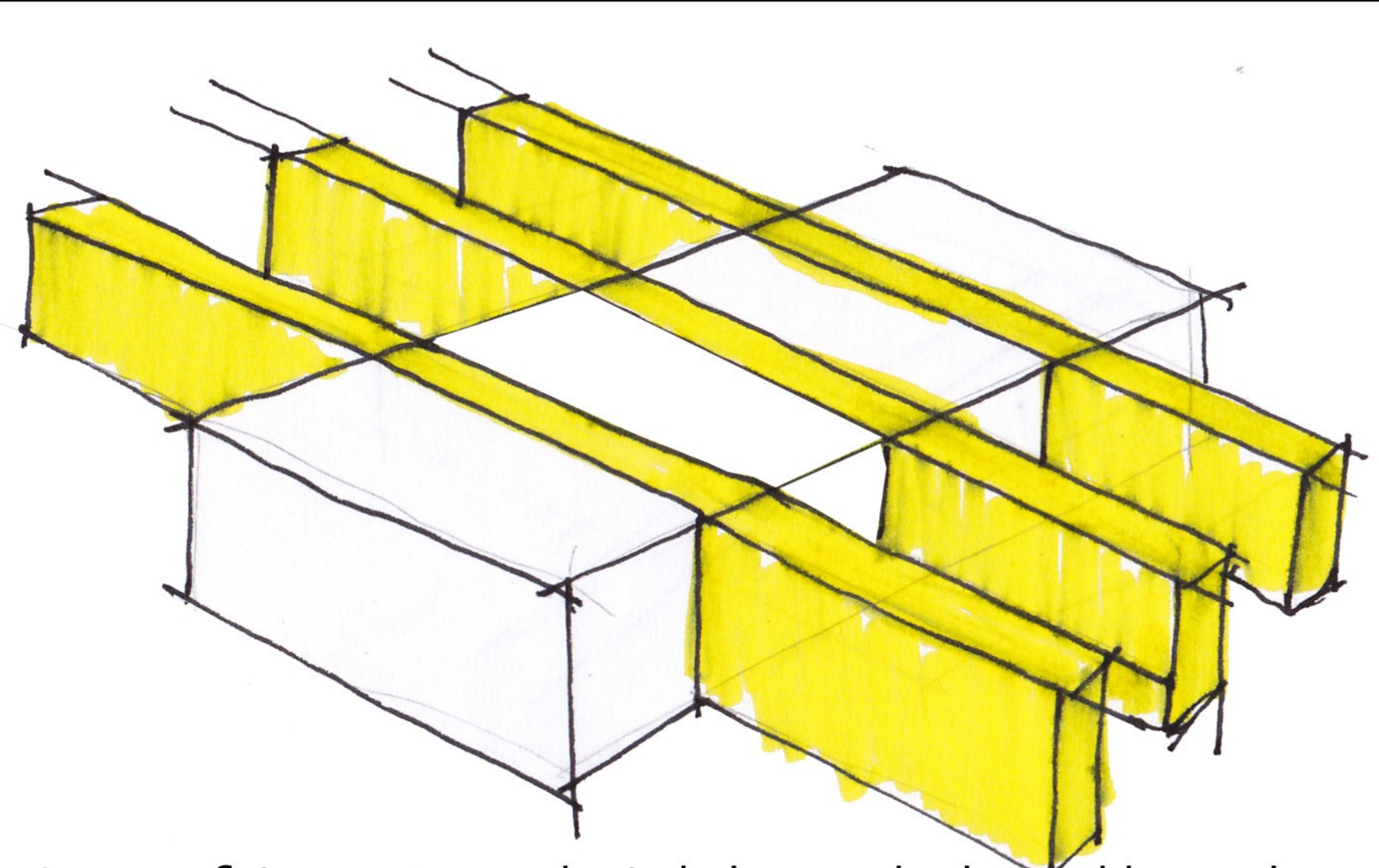
Existen basicamente 2 cambios de intervención en la conservación de un edificio:

RESTAURACIÓN

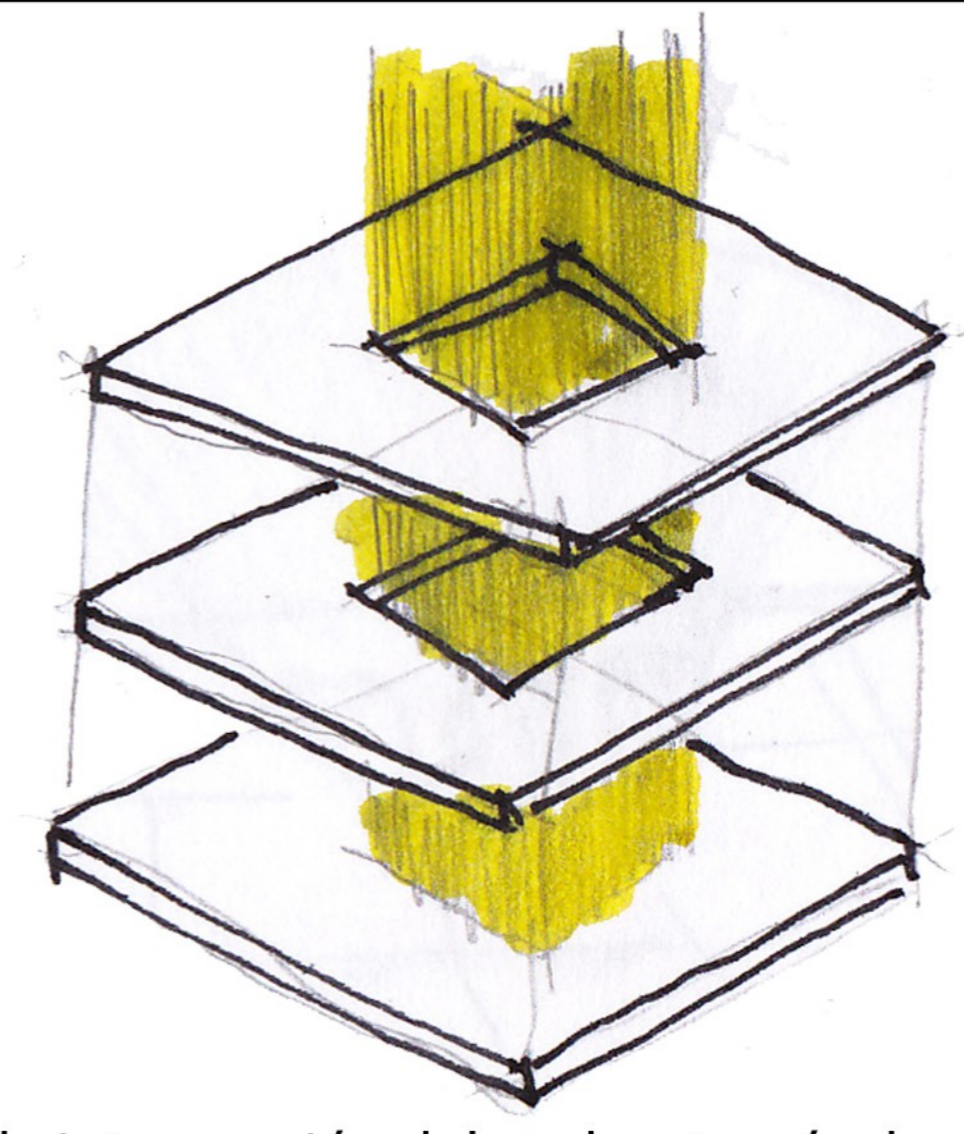
Busca la **recuperación de la estructura** del monumento.

RENOVACIÓN

Referido a la función que puede ser reestablecida o reemplazada. - **REANIMACIÓN O NUEVA INTERPRETACION en cuanto a su función.**



La superficie se entrega a la ciudad y resuelve los problemas de discontinuidad.

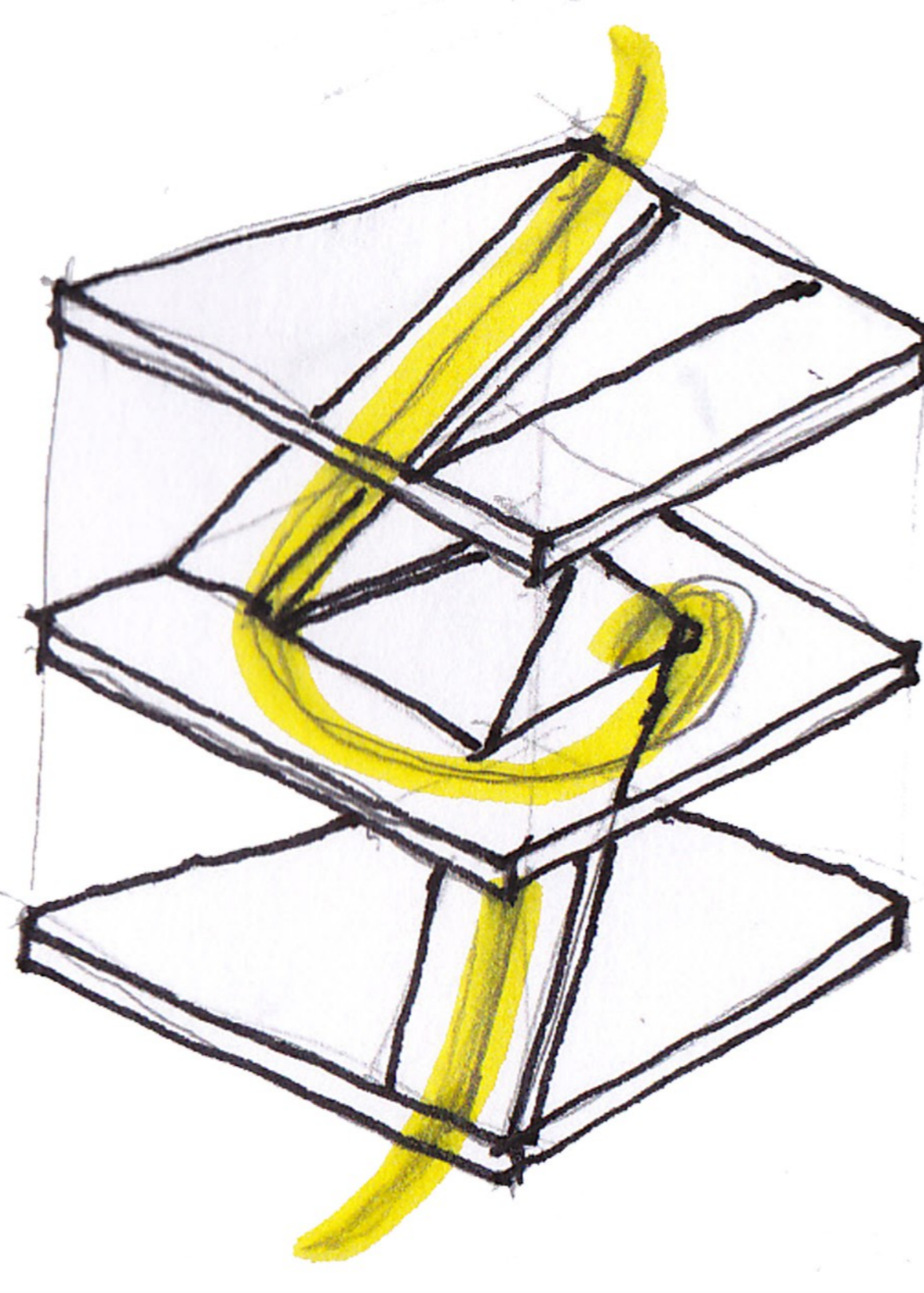
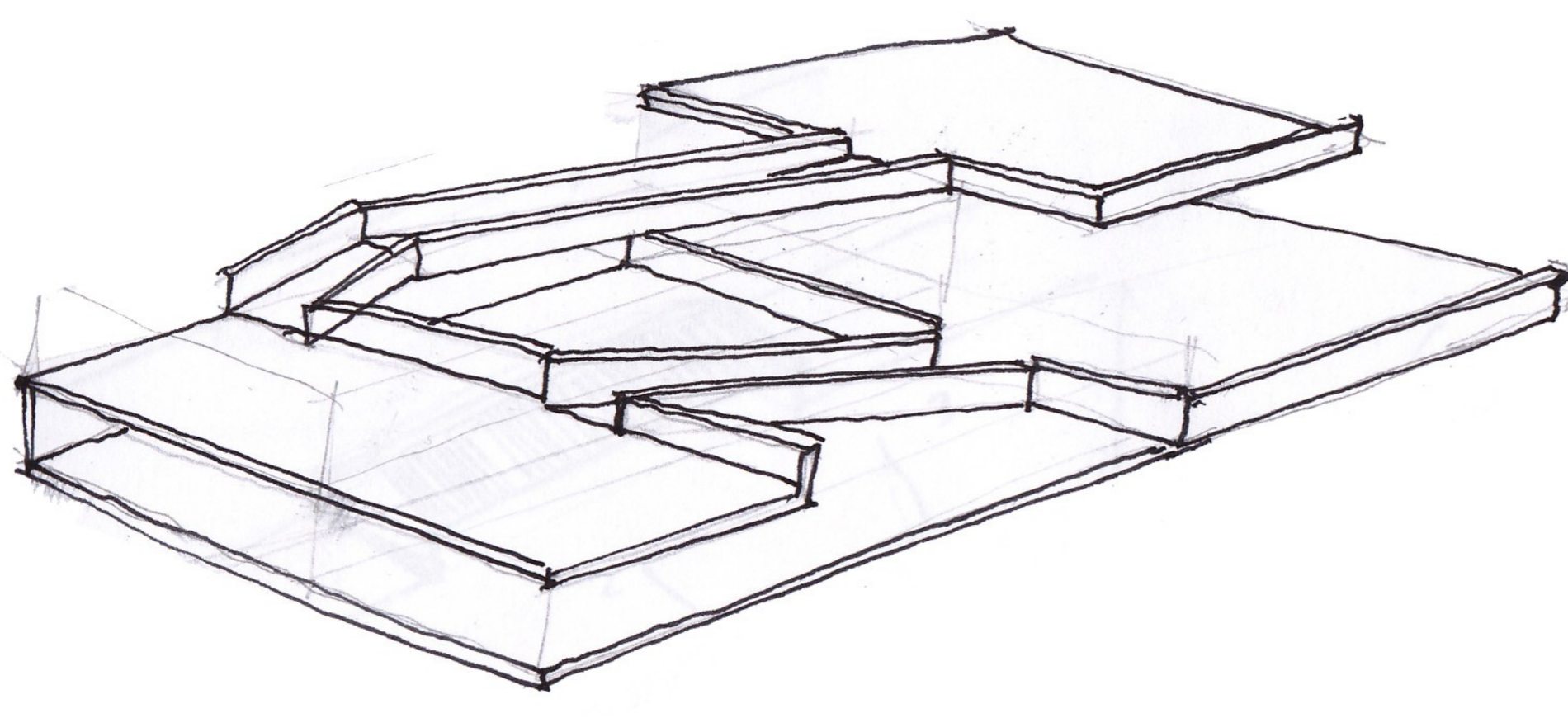


A través de la intervención del suelo a través de vacios se busca relacionar las actividades de la intermodal con la cubierta para mantener su esencia.

ESTACION CENTRAL - HALL URBANO

Al desplazar los trenes hacia el subsuelo, el monumento se entrega a la ciudad, dejando espacio a la espera de pasajeros a través de un gran hall urbano de intercambio modal en el subsuelo. Es el punto de llegada de los programas de transbordo, comercio y recreación.

En superficie, la estación cumple la función de ser una gran plaza cubierta. De este modo responde a los principales problemas de discontinuidad del lugar y al mismo tiempo se abre un nuevo espacio para la ciudad:
"Un parque urbano sobre las líneas de ferrocarriles abandonadas"



Recorrer alrededor de un núcleo, a través de rampas, las cuales permiten transitar y observar el total, relacionando los niveles y principalmente los trenes con la cubierta, como esencia de la estación central.

Circulaciones alrededor de un vacío.

Iluminación natural entre los niveles.

ESTACIÓN INTERMODAL DE GUIJÓN/ ESPAÑA / Junquera Arquitectos - 2007 - en ejecución

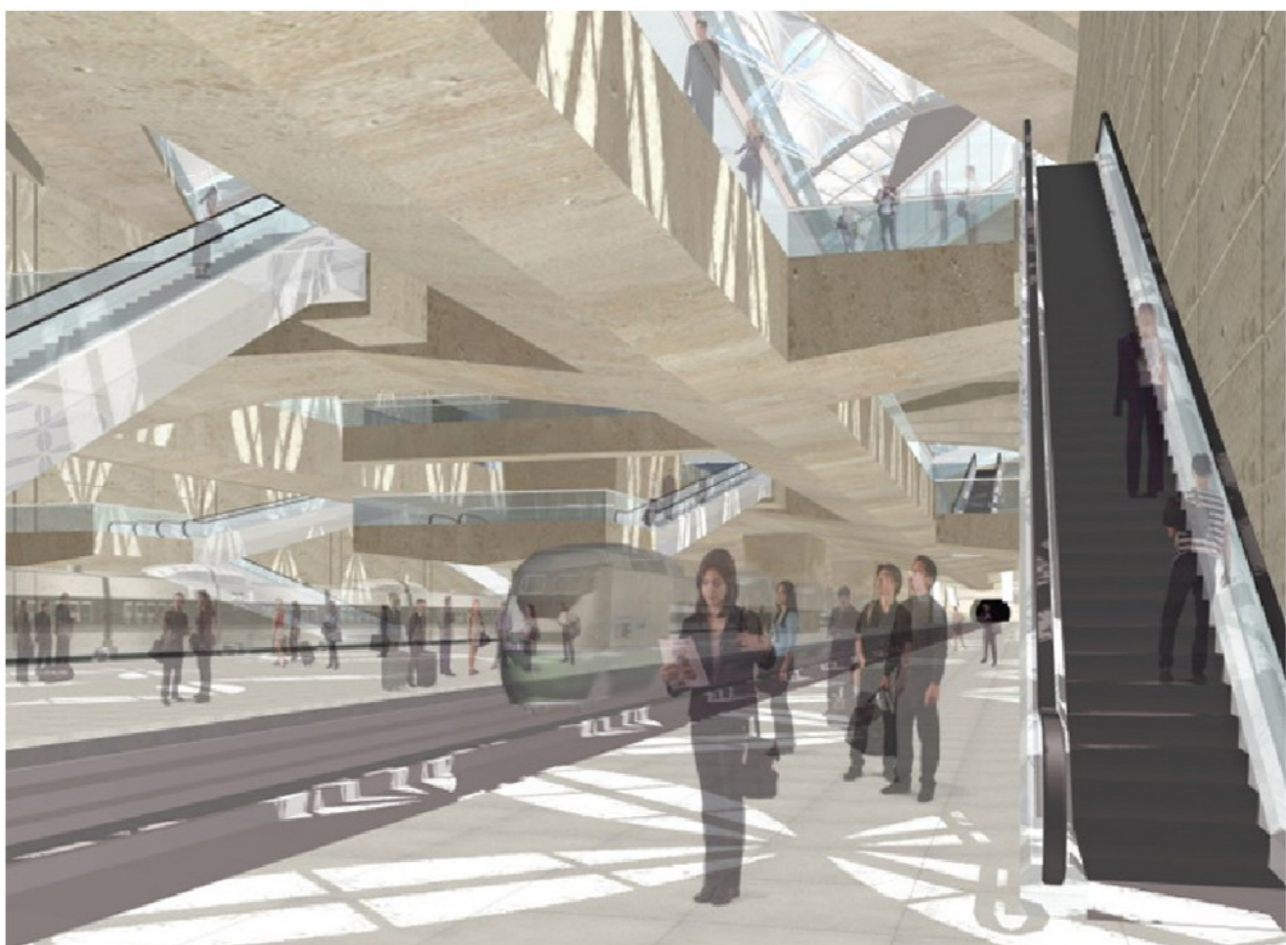
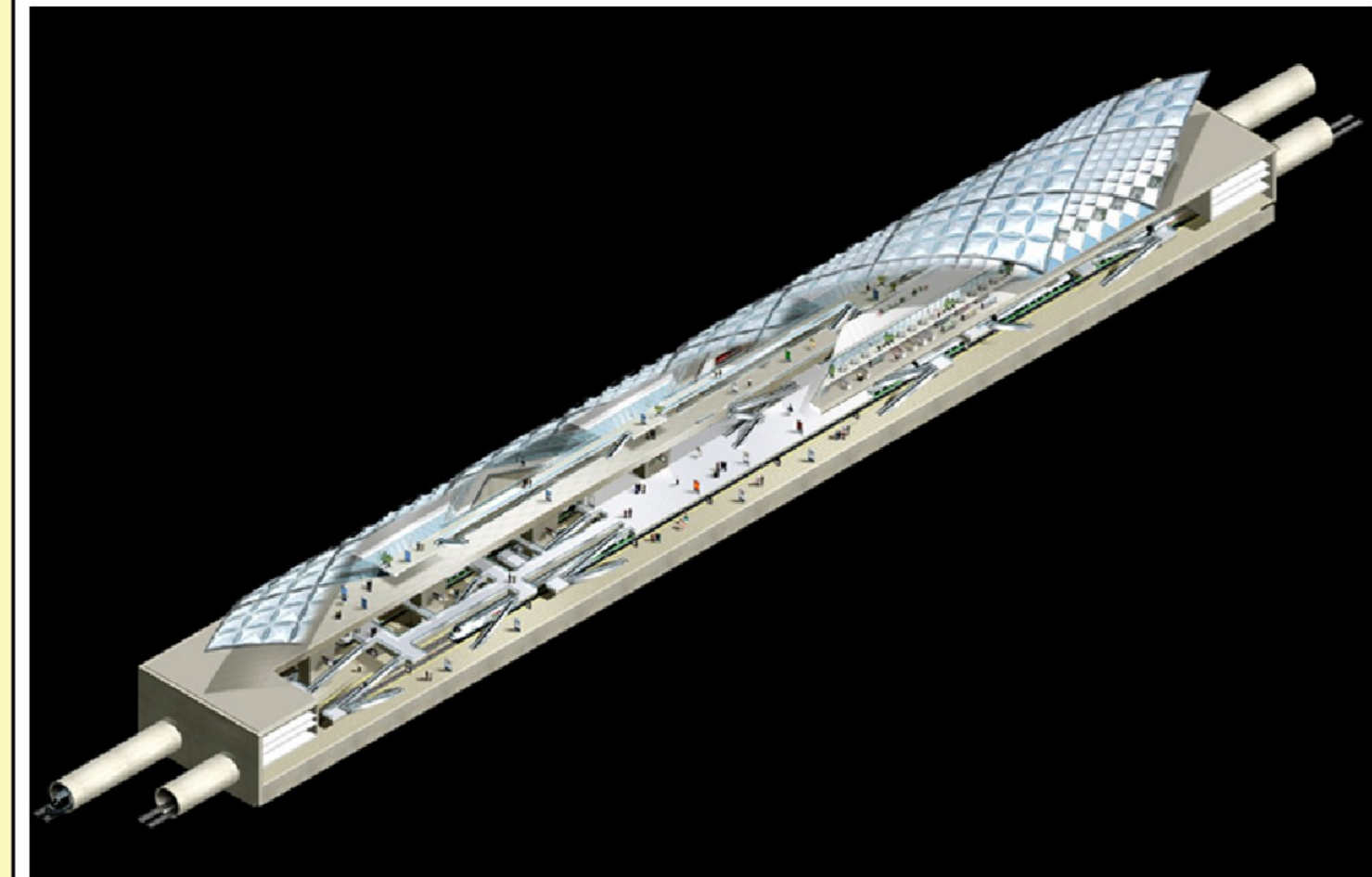


Apuesta por el que el traslado de las estaciones del tren y el soterramiento de las líneas de cercanías liberando un espacio de 164.636 m², un vacío que con el nuevo sistema viario, espacios libres, dotaciones y edificación residencial, que darán un nuevo carácter a la ciudad.

Se aprovecha la oportunidad de la desaparición de las infraestructuras ferroviarias que dividen Gijón Norte con el Sur, para fundirlos mediante una secuencia de espacios urbanos de diferente tipología acordes con su situación en Gijón enhebrados por la transformación de una autopista en una vía parque.

Dentro de estas actuaciones, la Estación Intermodal es la pieza clave.

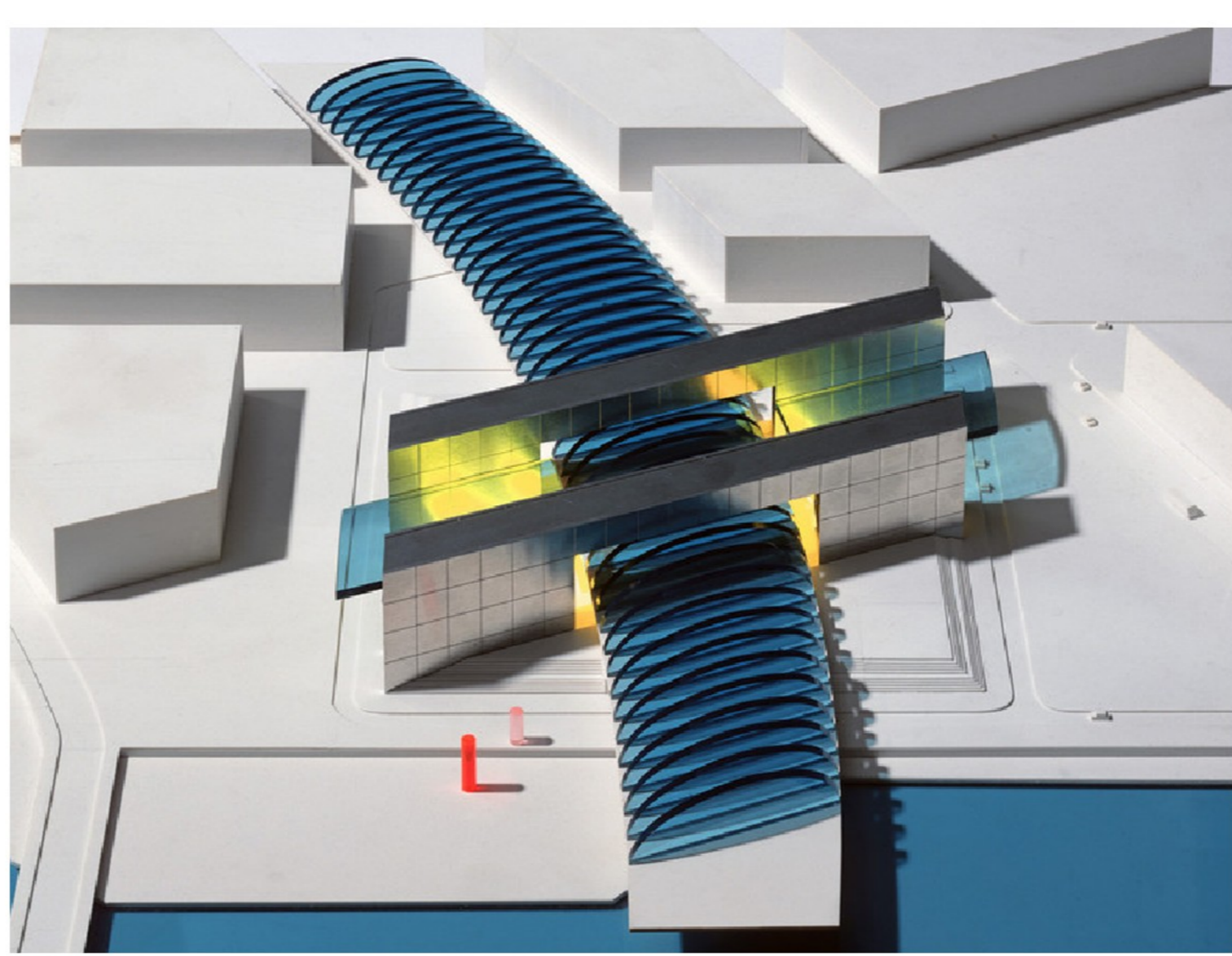
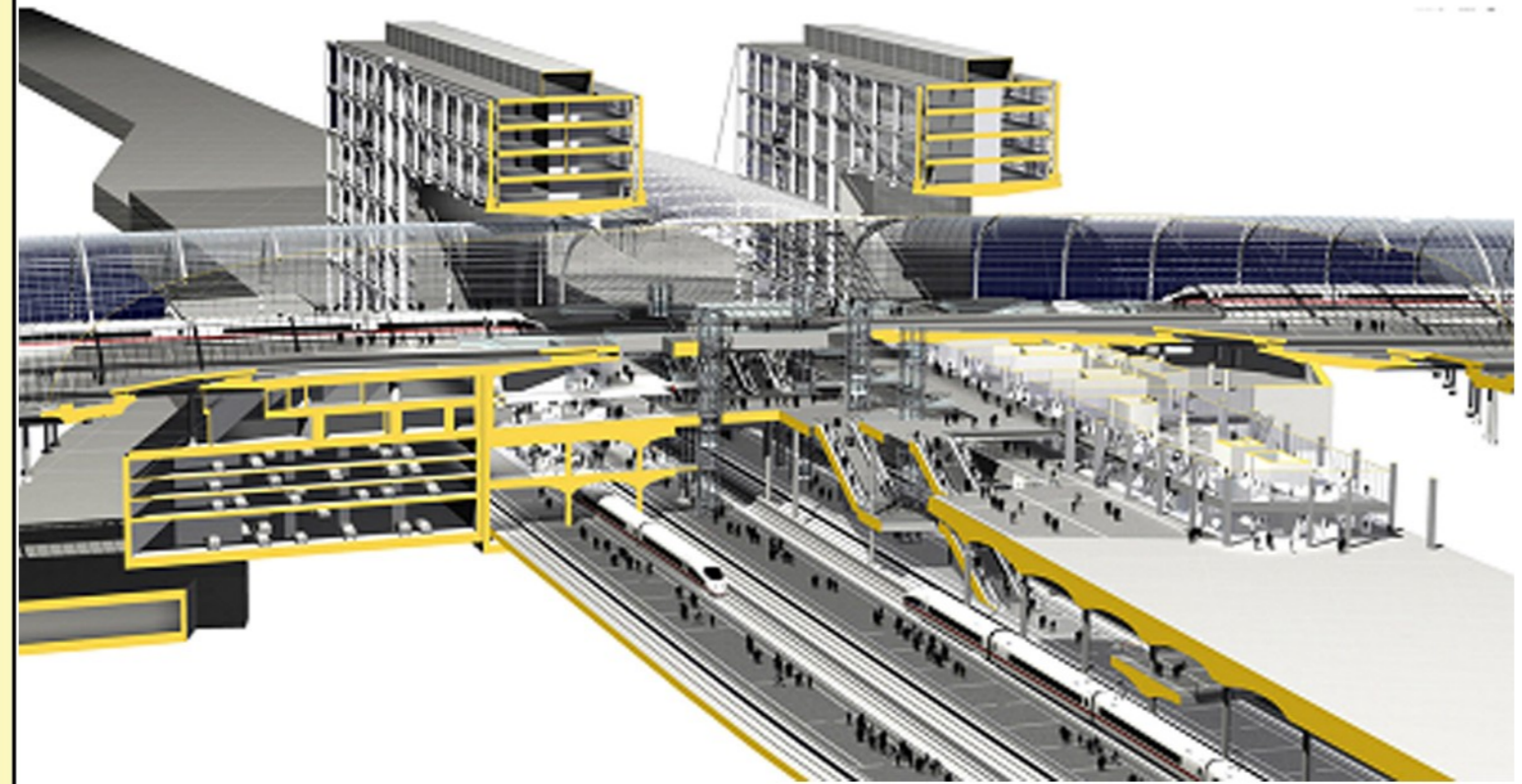
FLORENCE TAVSTATION / ITALIA / Sir Norman Foster



Reestructuración de la estación

Búsqueda de la claridad de movimiento de pasajeros, el sistema es a la vez una celebración de la experiencia de la entrada en Florencia y un intento de reducir las complejidades de los viajes modernos.

ESTACION CENTRAL DE BERLIN / ALEMANIA / Von Gerkan, Marg and partners



El tráfico de la estación de tren está organizado en tres niveles:

Nivel -2:

De larga distancia y las líneas regionales de norte a sur, a través de la línea de metro U5

Nivel ± 0:

Transporte público local; transporte individual (carretera de acceso, a corto plazo, aparcamiento), bicicletas y peatones; transporte turístico (coches, barcos)

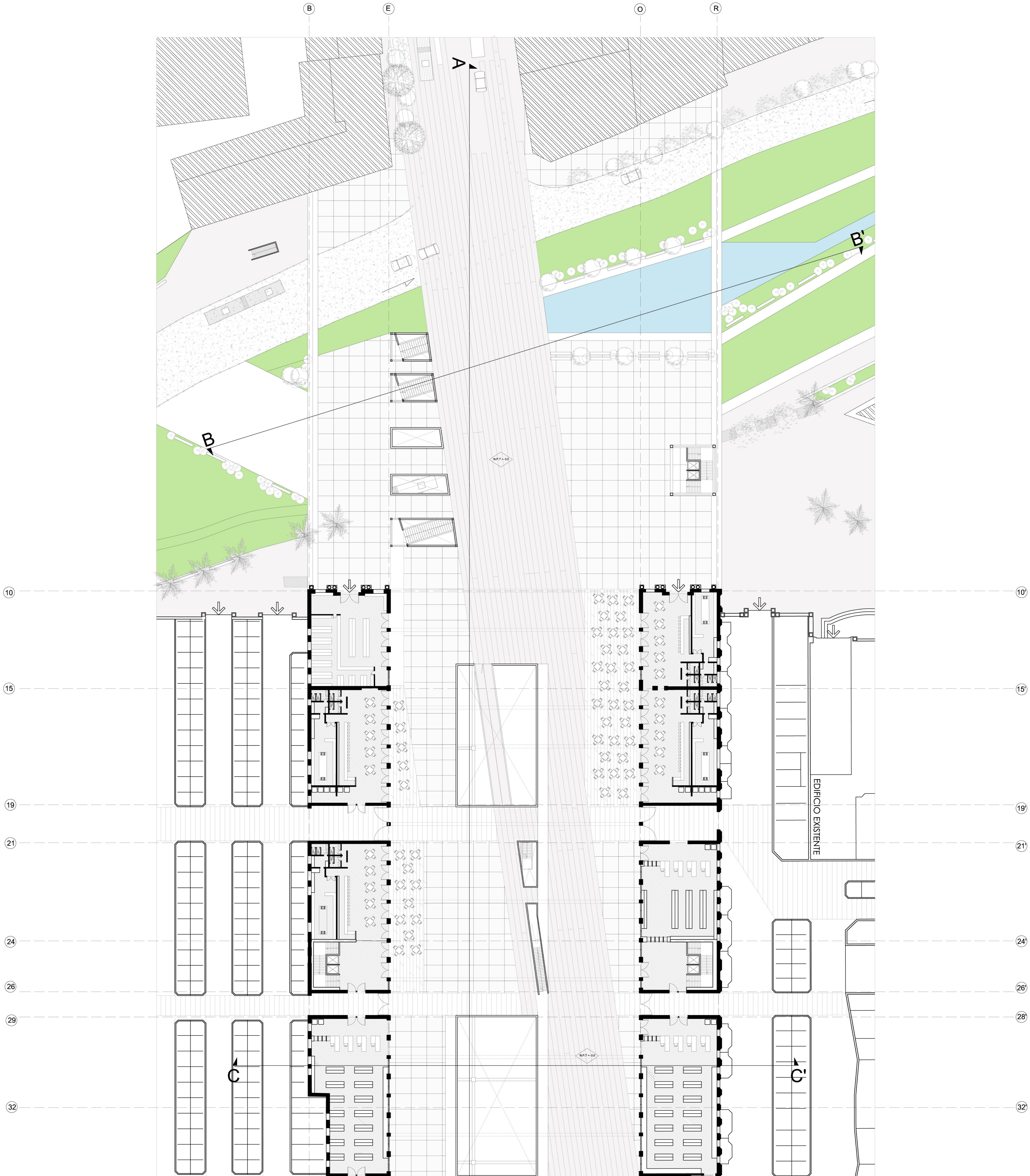
Nivel 1:

De larga distancia y las líneas regionales a través de las vías de trenes urbanos, S3, S5, S6, S7, S9 y las líneas urbanas de ferrocarril.

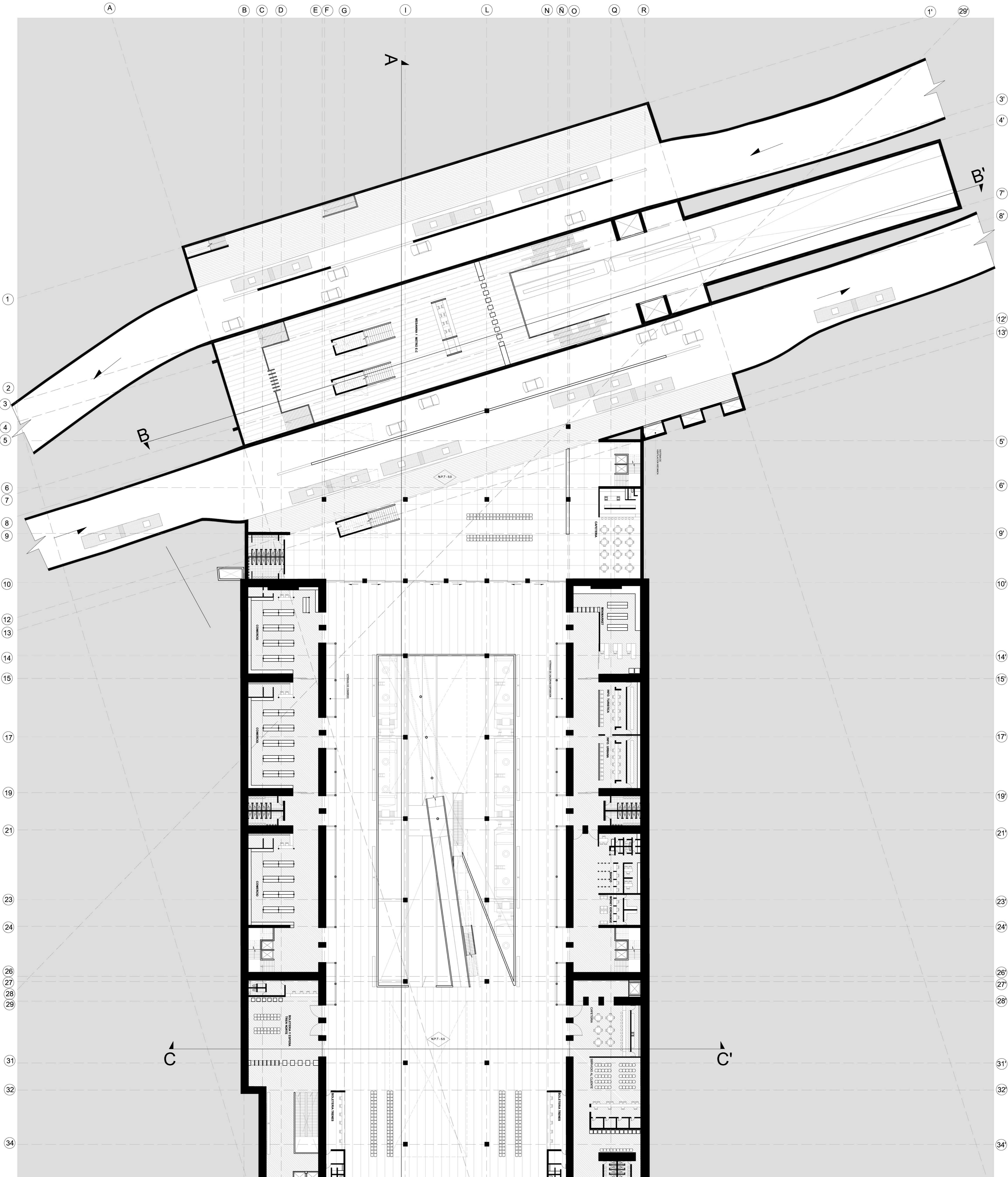
Los niveles se relacionan a través de los vacíos y las circulaciones, de manera tener una visión general del los espacios y así ser punto de reunión entre diferentes usuarios.

REFERENTES ARQUITECTÓNICOS

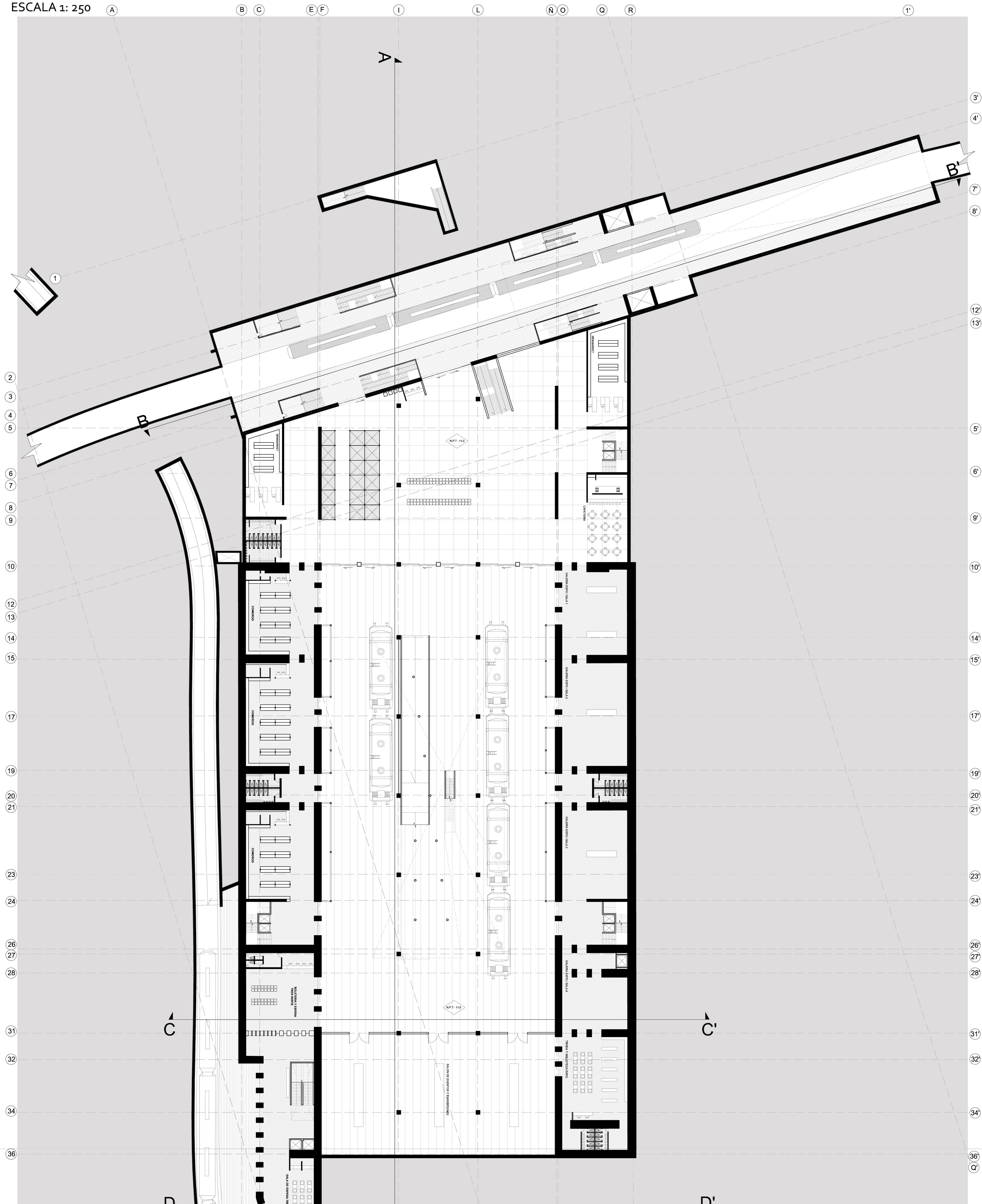
PLANTA NIVEL + - 0
ESCALA 1:250



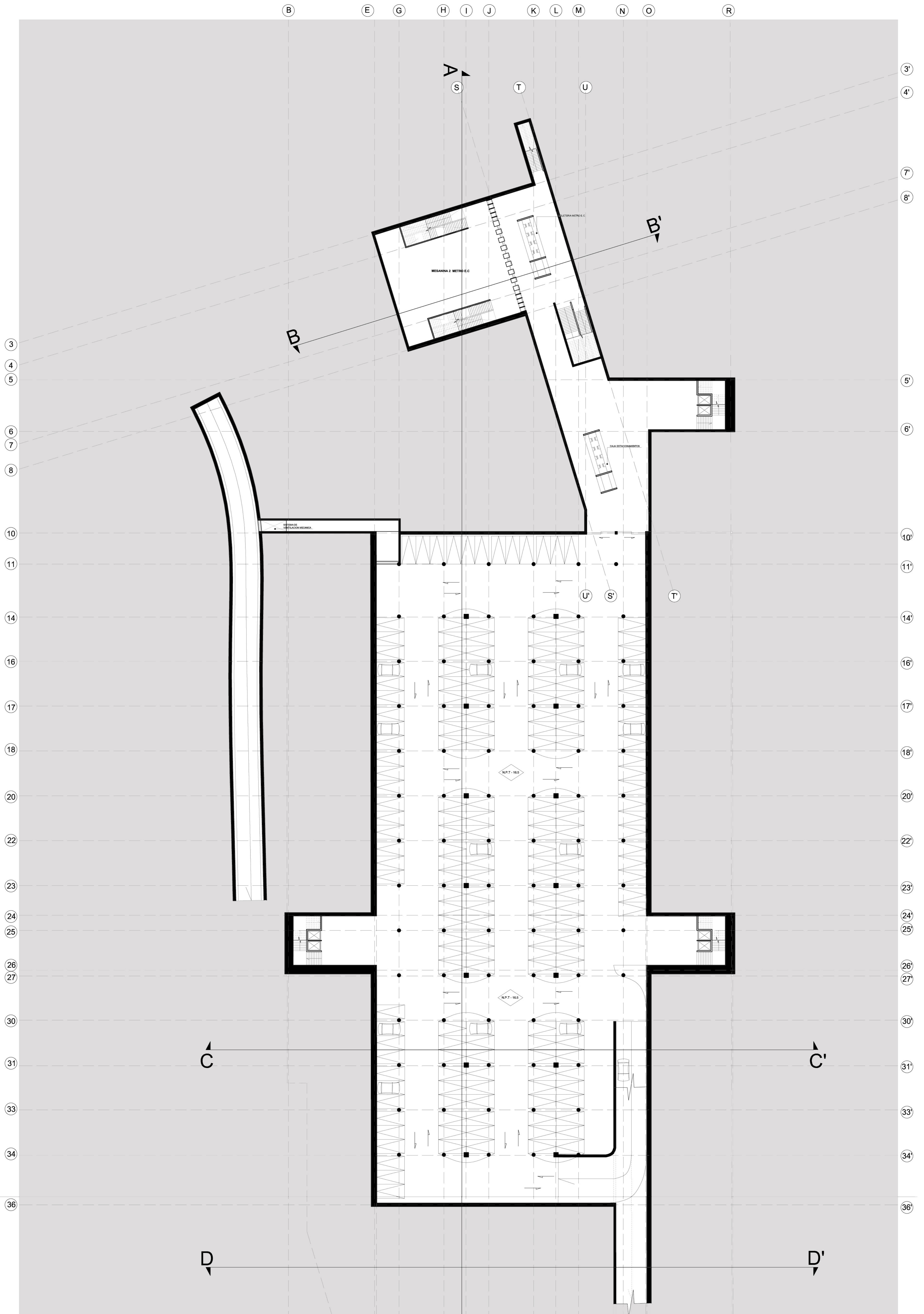
PLANTA NIVEL - 1
ESCALA 1 : 250



PLANTA NIVEL -2
ESCALA 1: 250

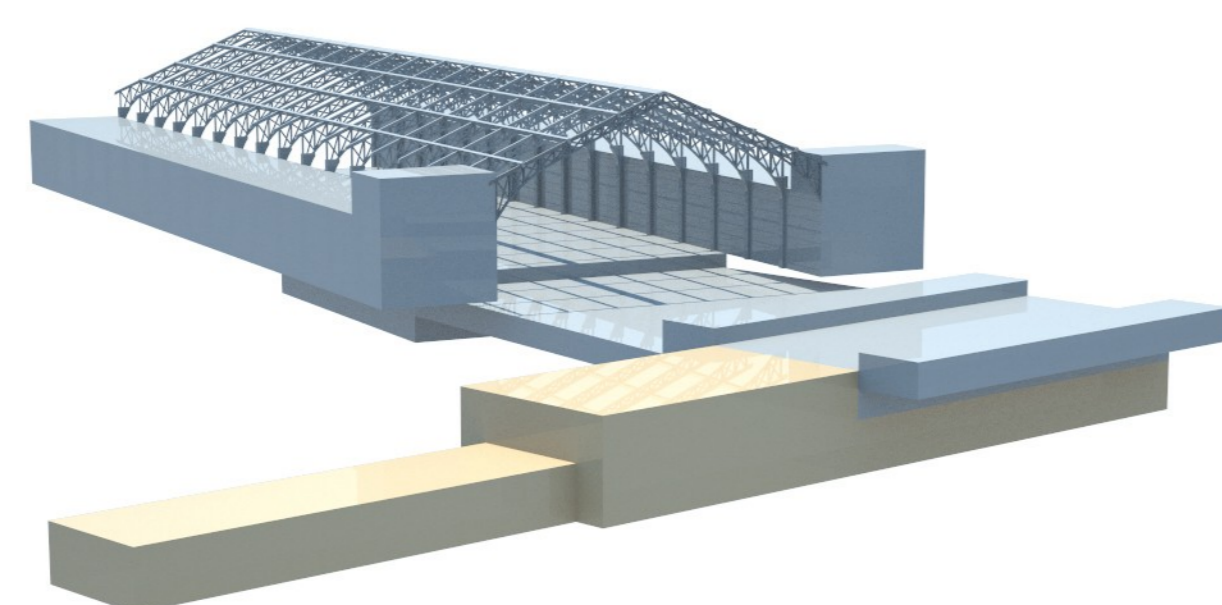


PLANTA NIVEL - 3
ESCALA 1:250

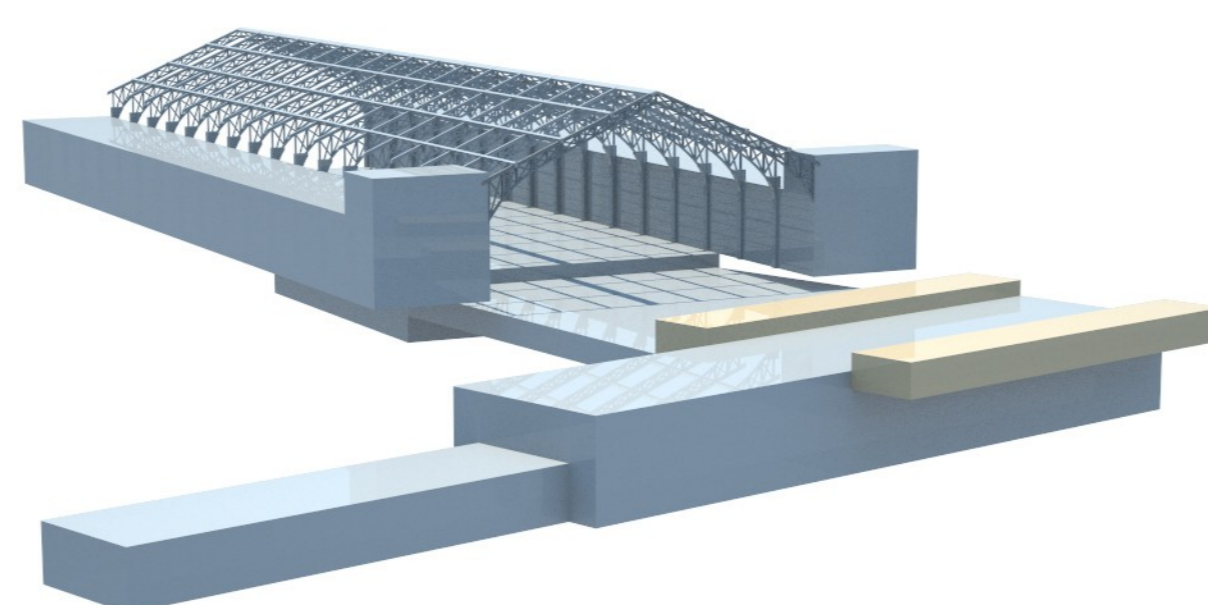


PARTIDO GENERAL PROGRAMÁTICO

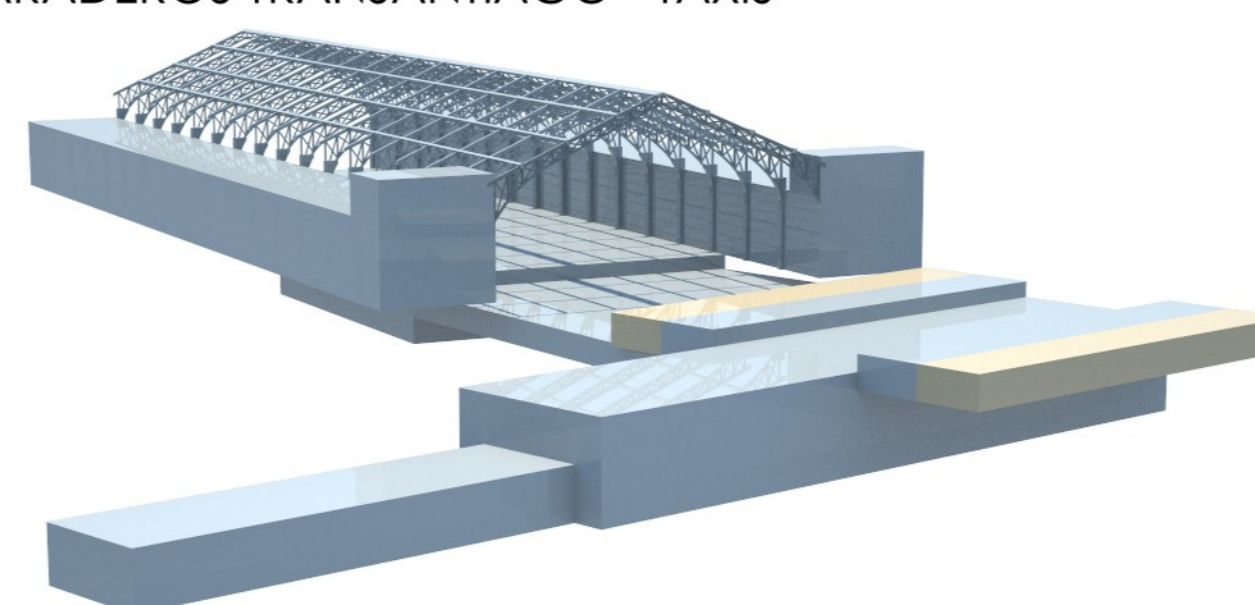
ANDENES METRO L1



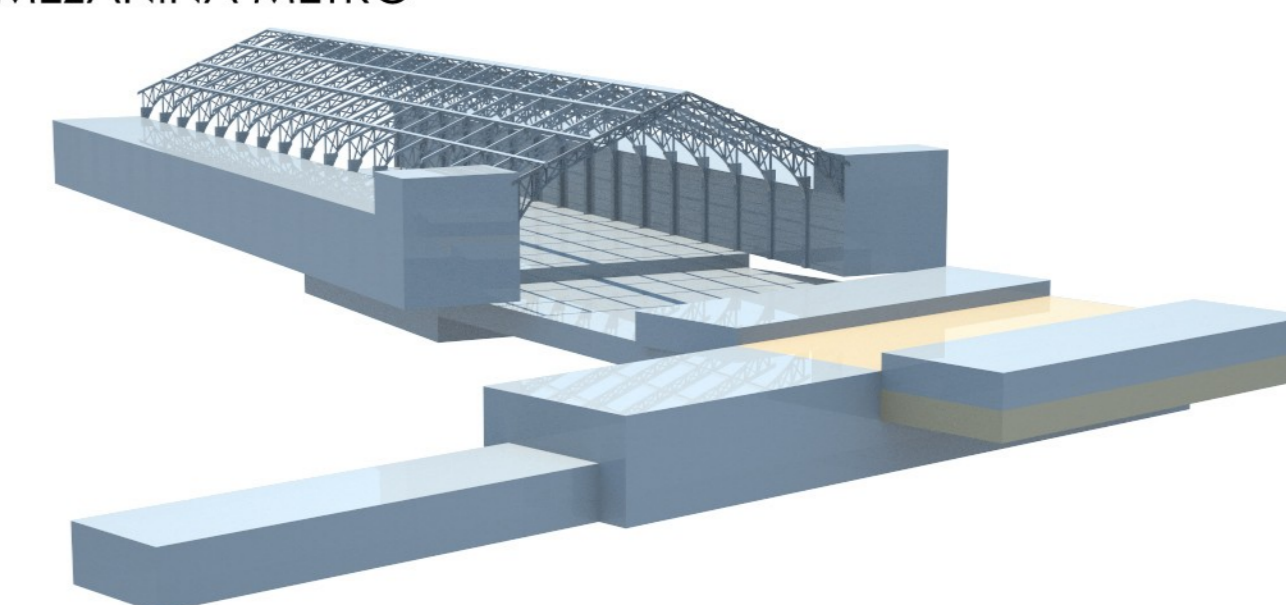
AUTOS



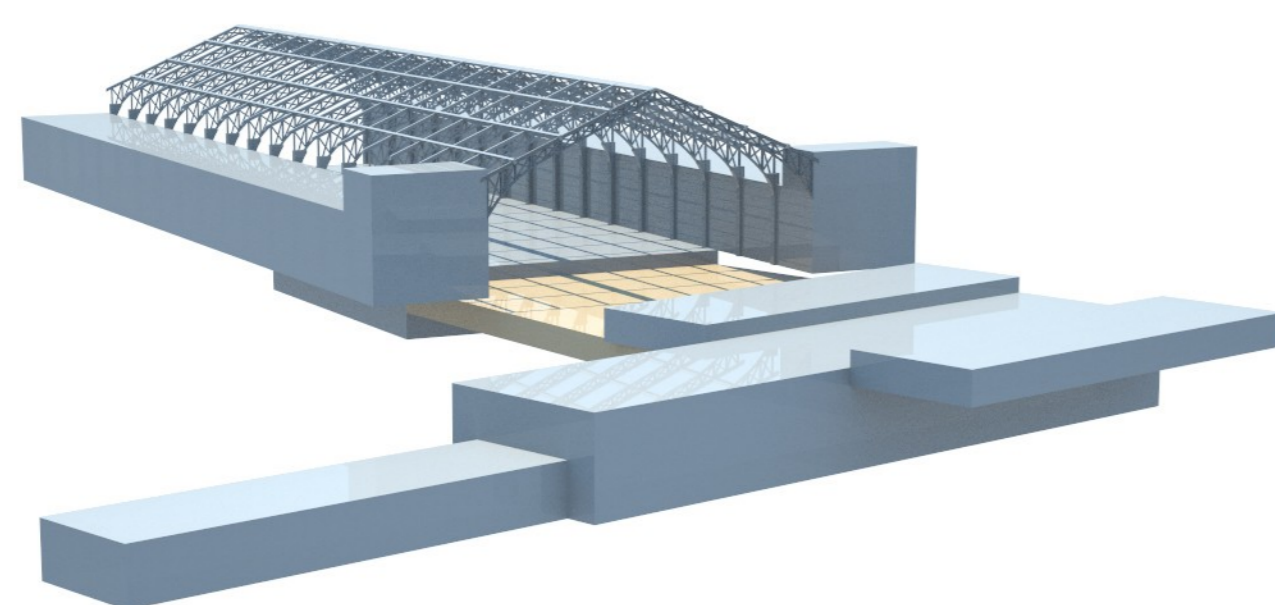
PARADEROS TRANSANTIAGO - TAXIS



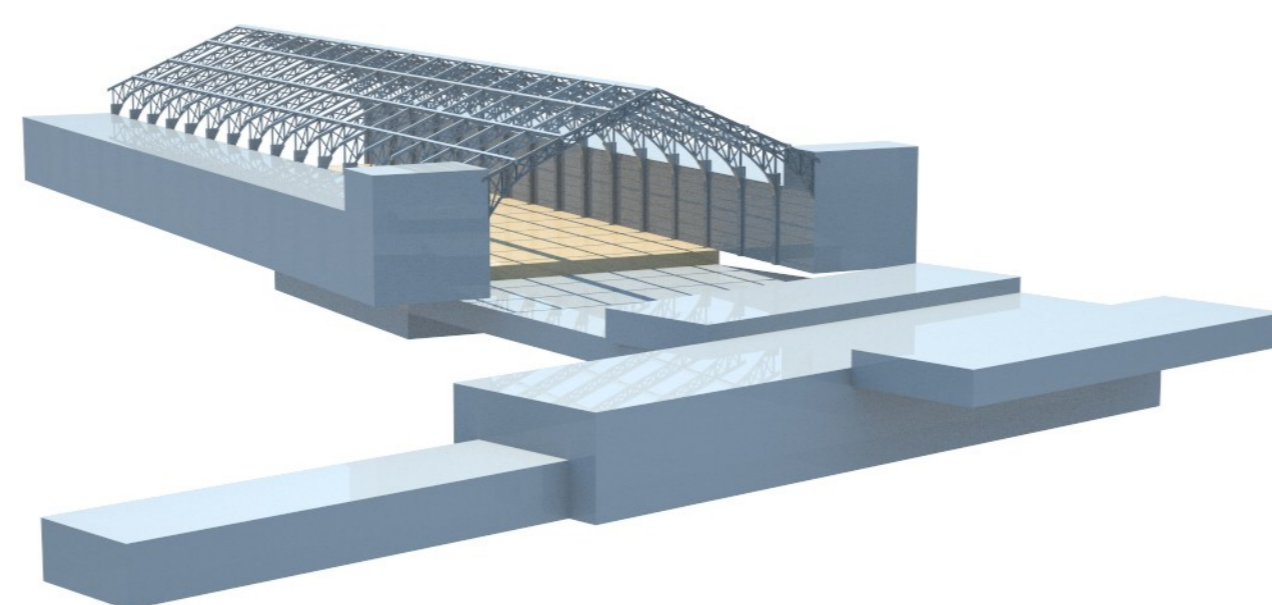
MEZANINA METRO



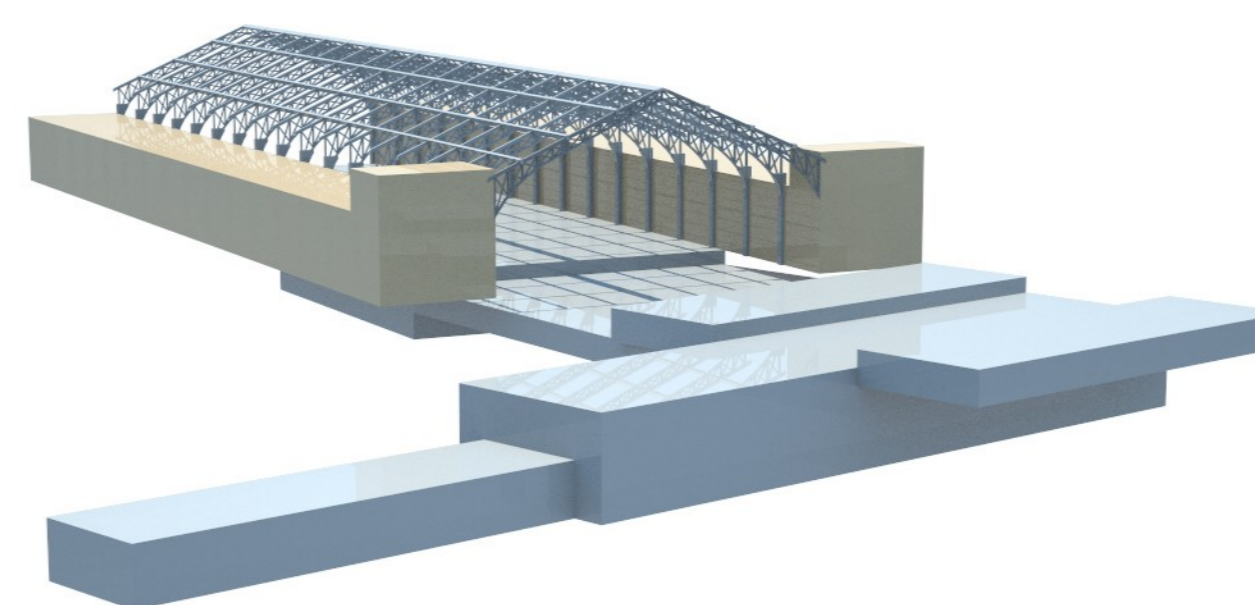
HALL URBANO (unión tren - metro - paraderos- plazas)



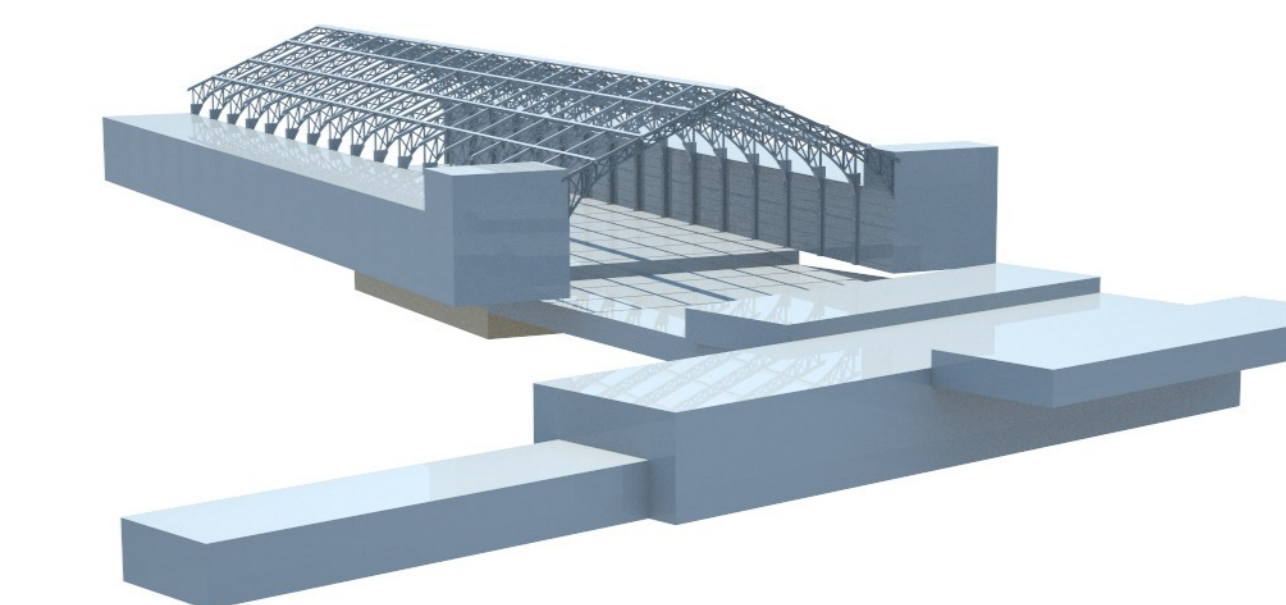
ESTACION DE TRENES



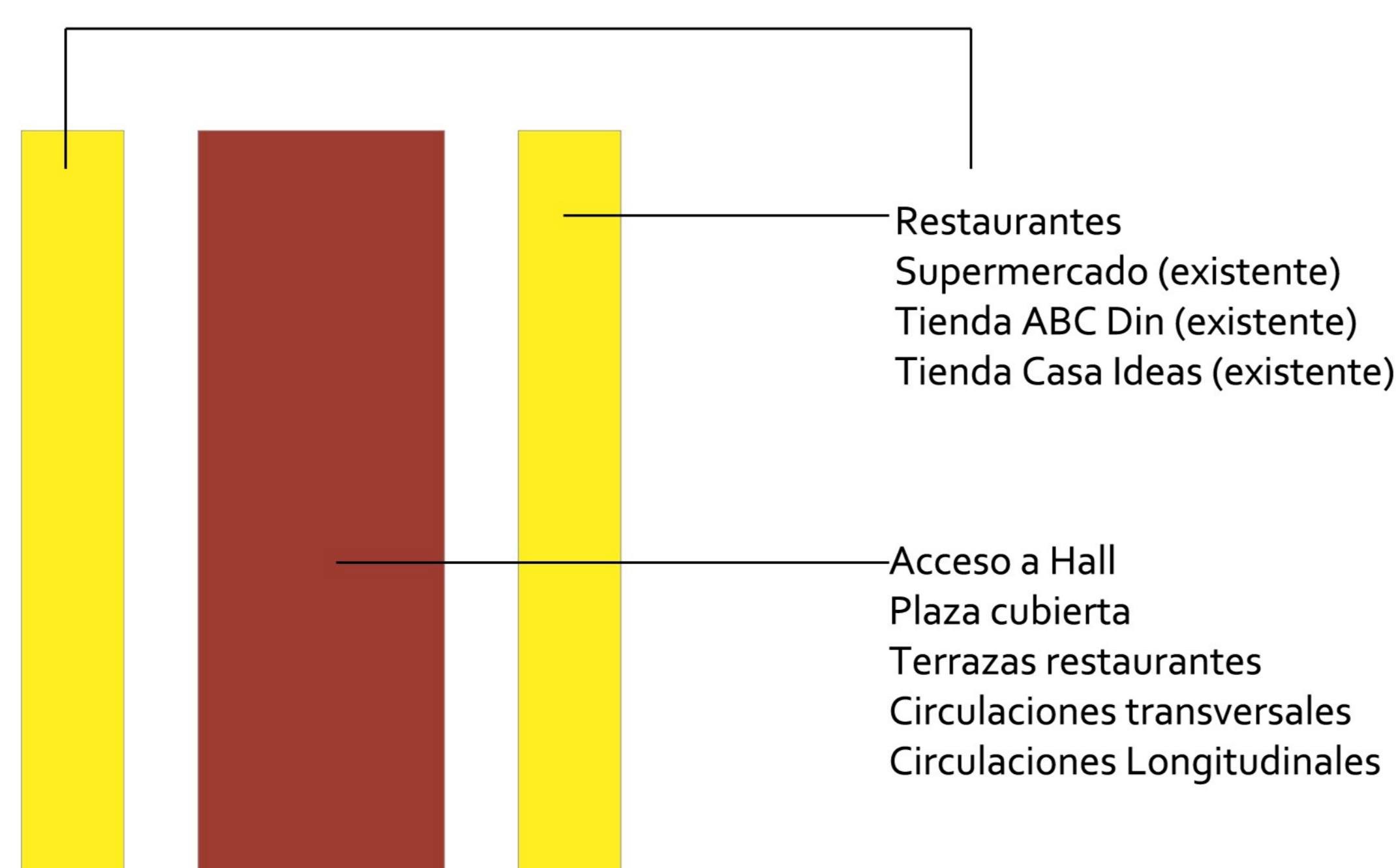
RESTAURANTES (Plaza cubierta)



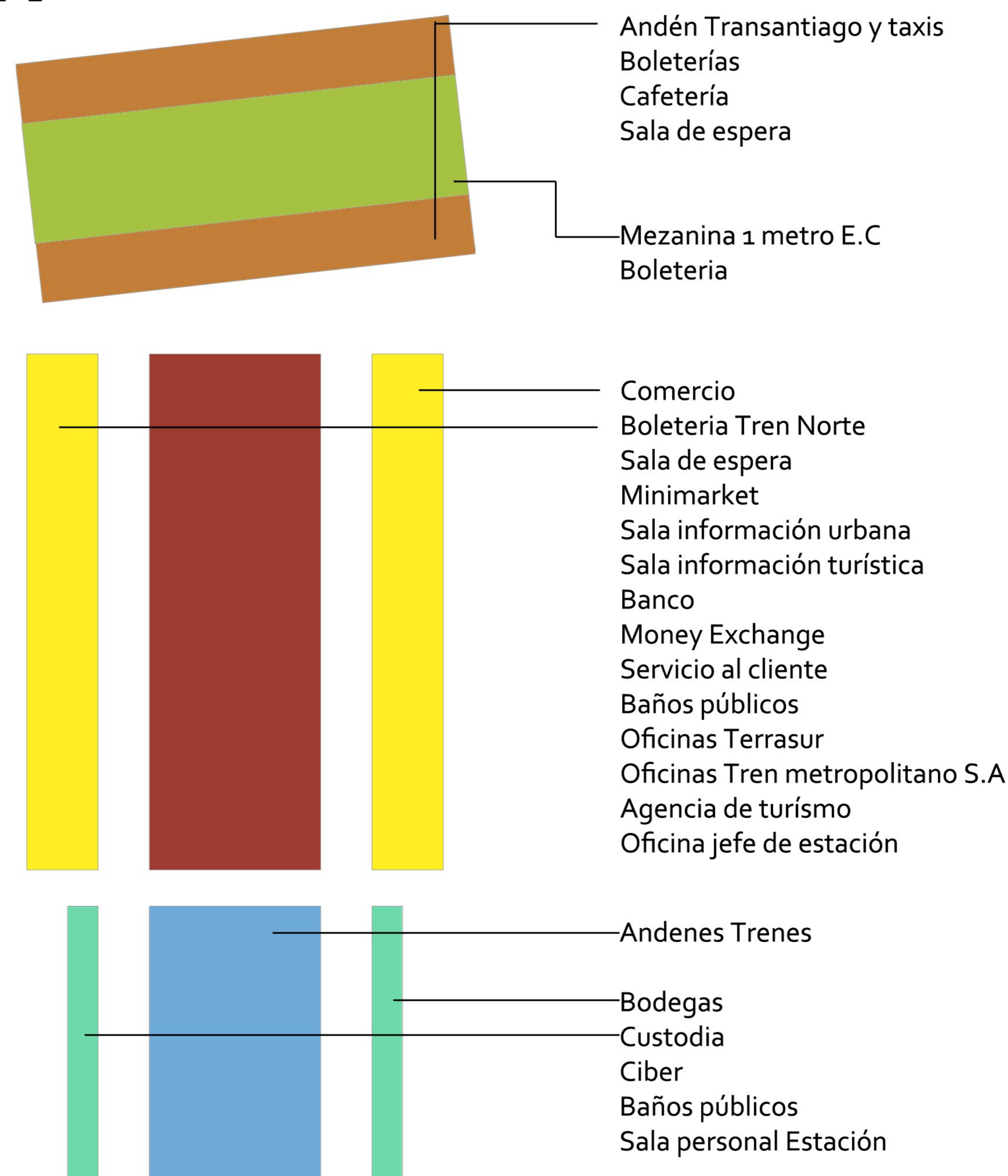
ESTACIONAMIENTOS



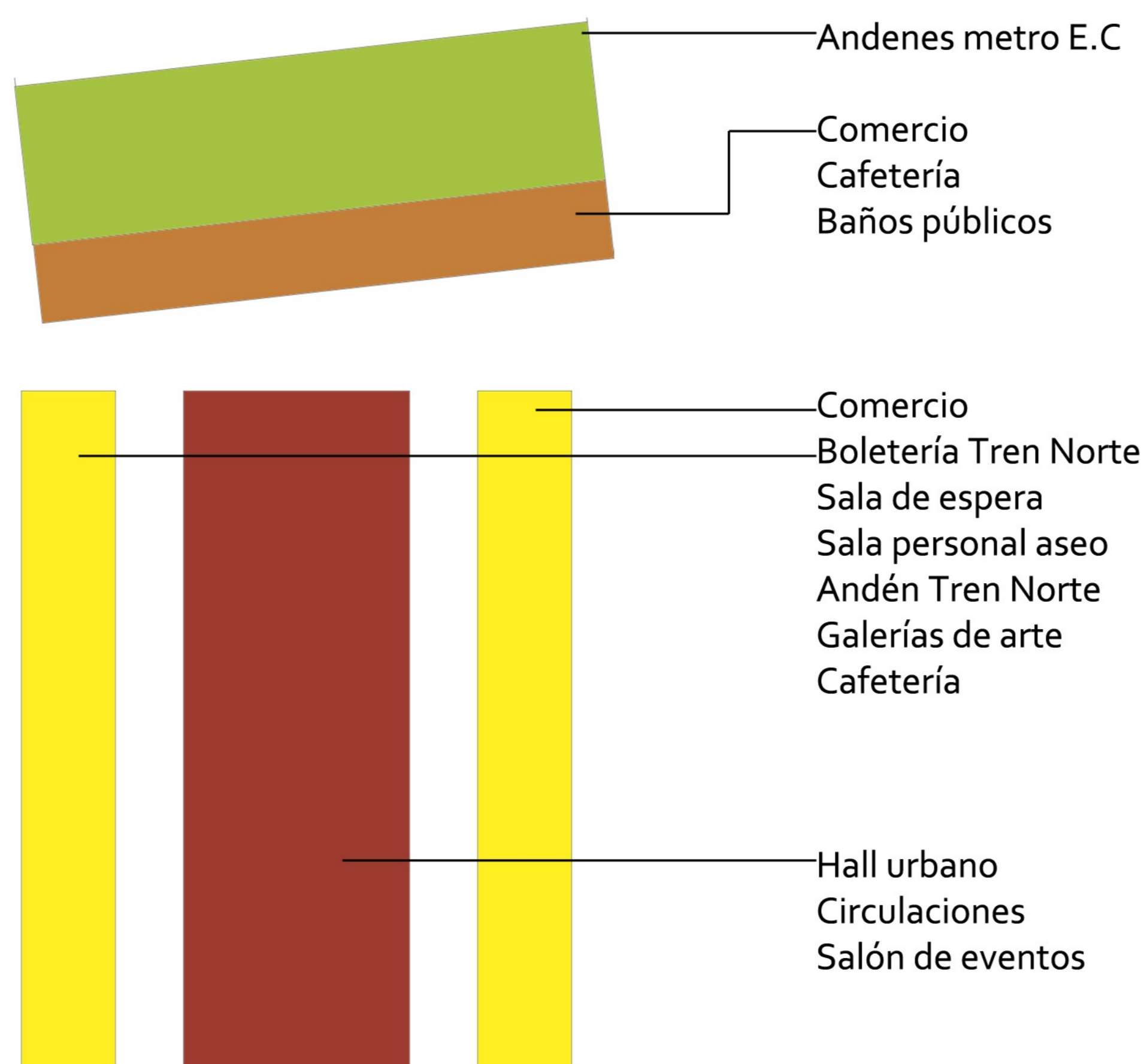
NIVEL 0



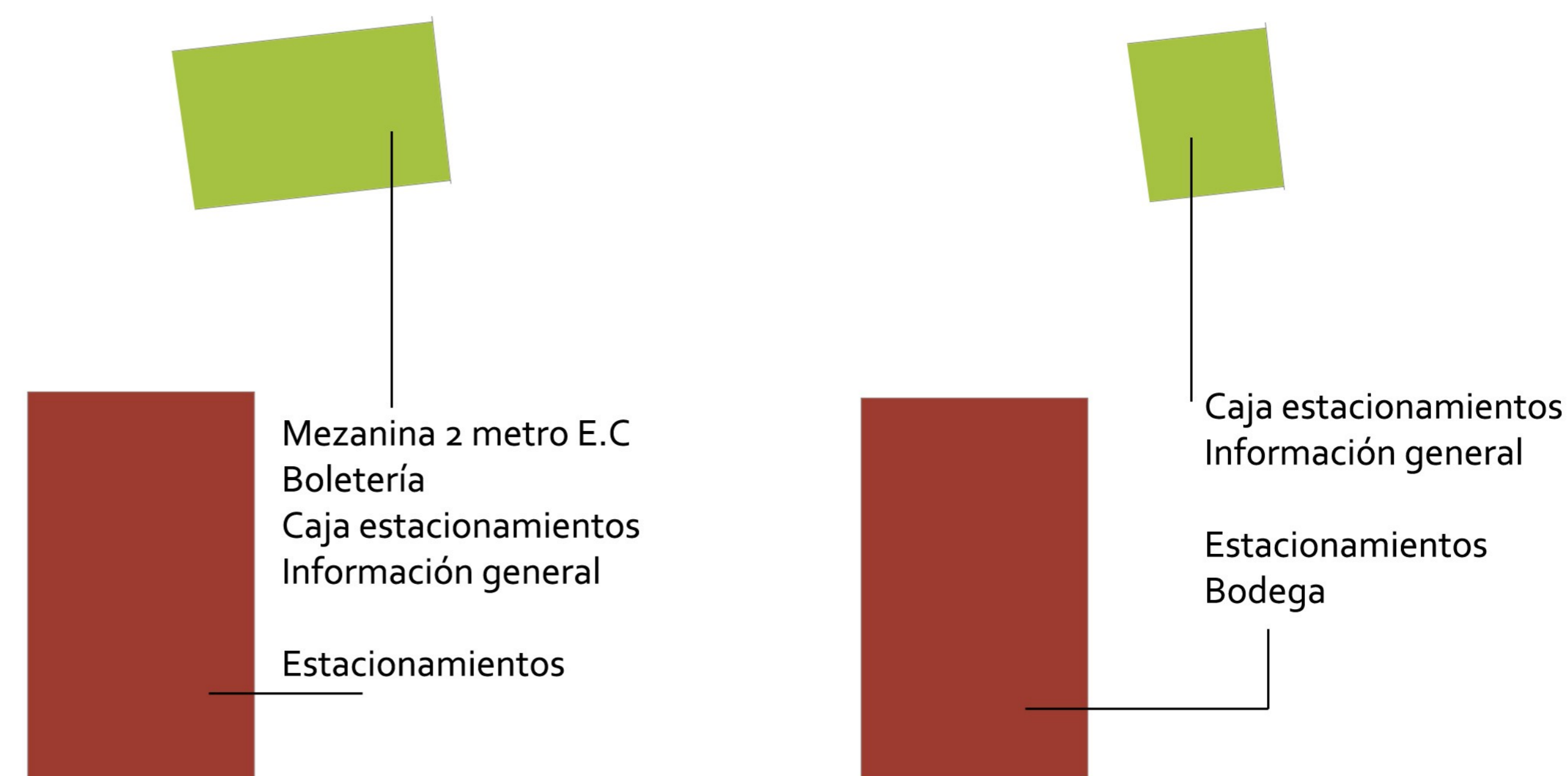
NIVEL -1



NIVEL - 2



NIVEL -3 Y -4



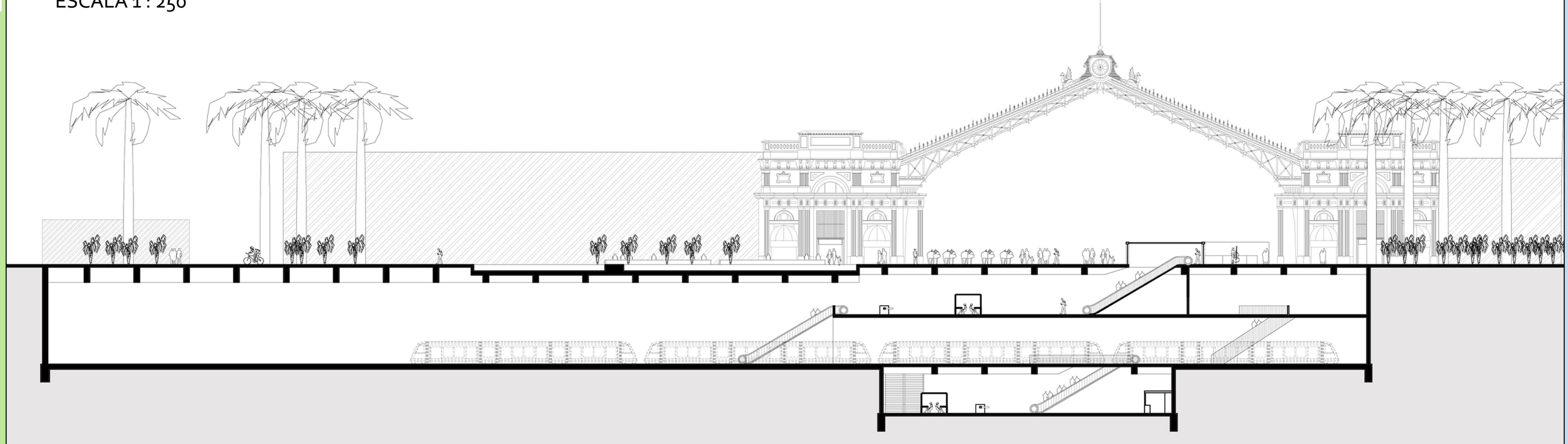
SUPERFICIE PROGRAMA

Restaurants y cafeterías: 1750 mts2
Comercio: 2774 mts2
Andenes tren y transantiago: 3810 mts2
Hall Urbano: 8479 mts2
Galerías, salón expo y tienda: 2369 mts2

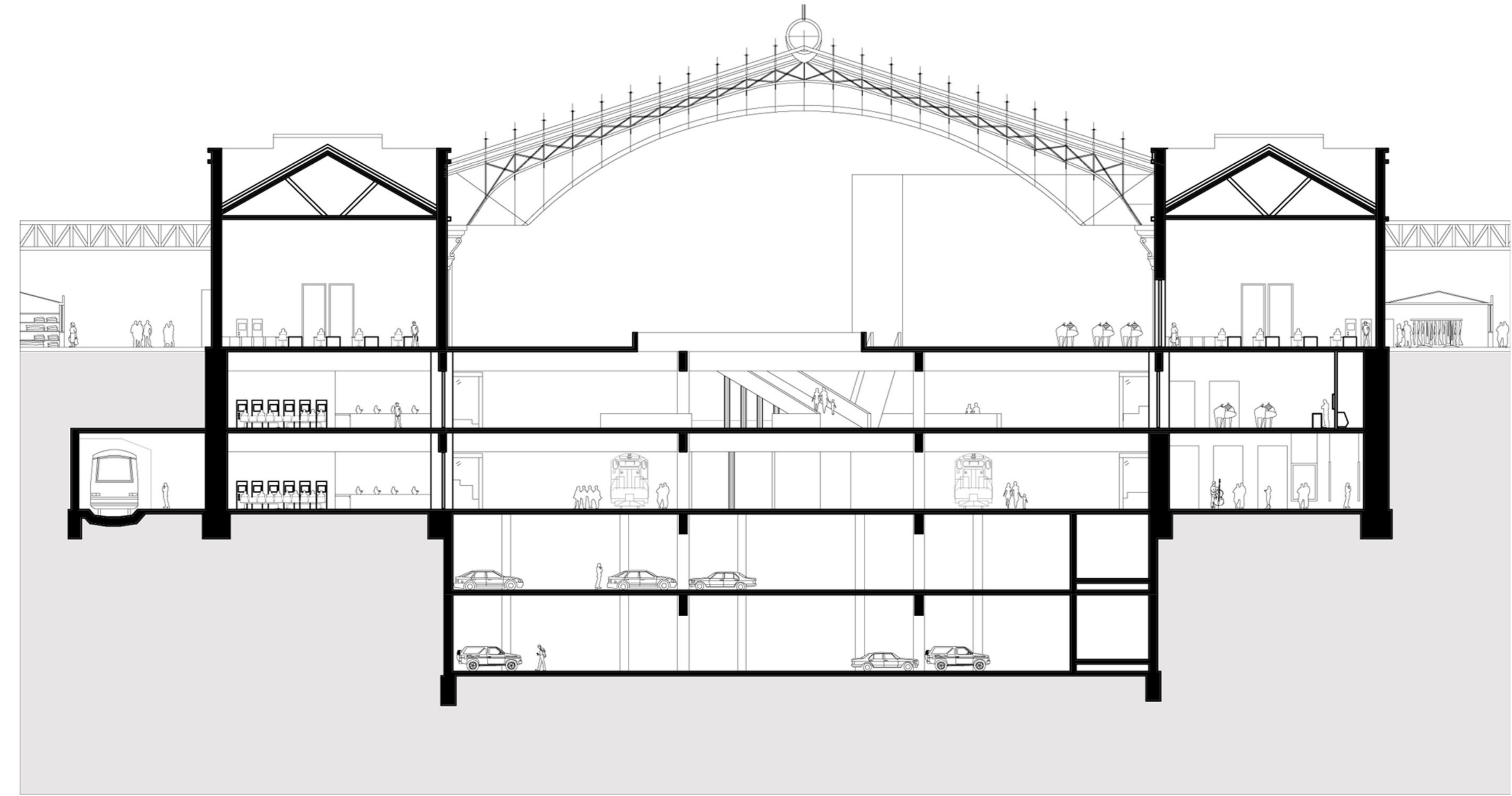
Zona tren norte: 1464 mts2
Oficinas y servicios varios: 2738 mts2
Mezanas metro E.C y boleterías estacionamientos: 2902 mts2
Estacionamientos: 11302 mts2

TOTAL SUP. PROYECTO: 37588 mts2

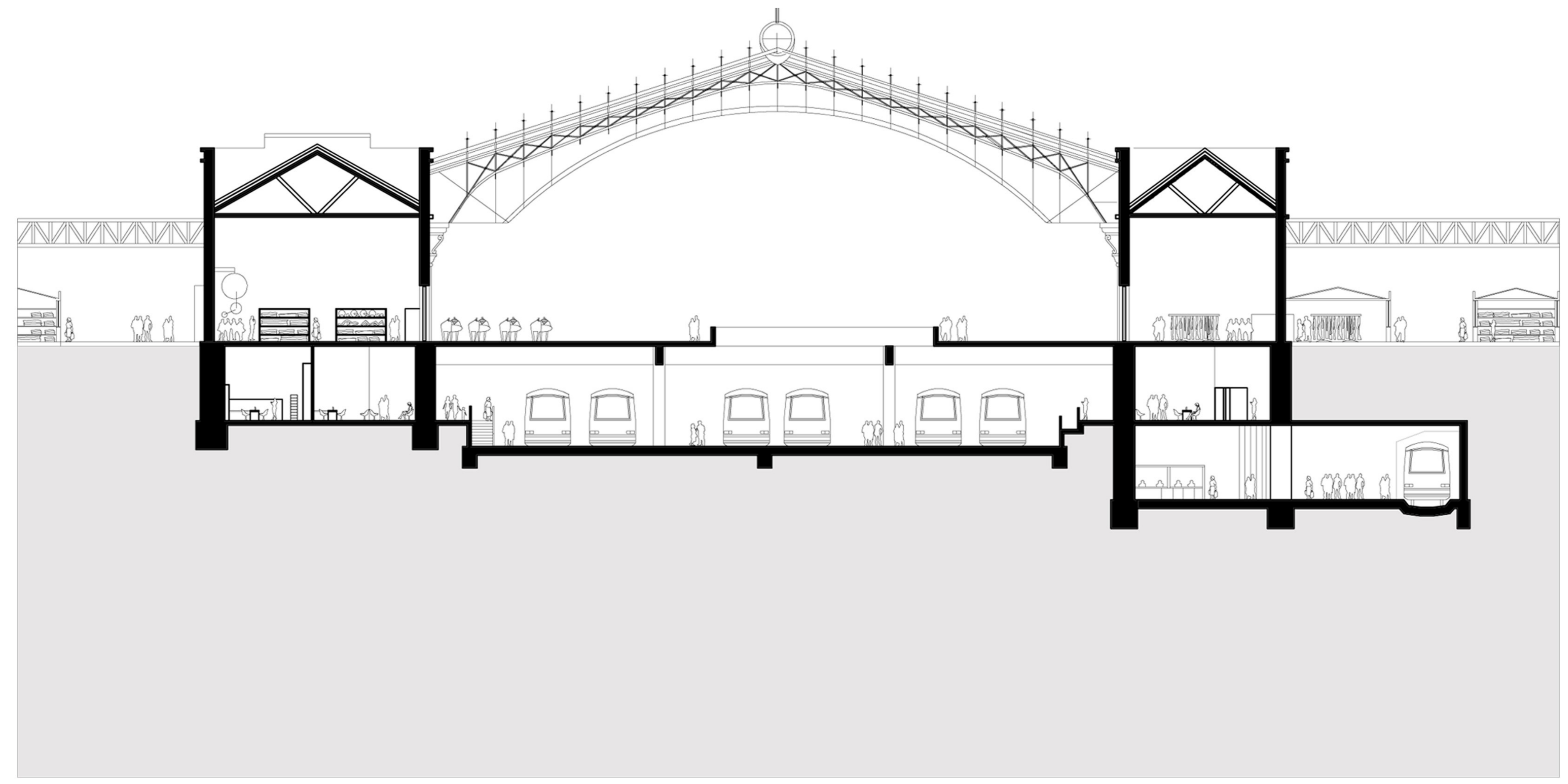
CORTE B - B'
ESCALA 1 : 250



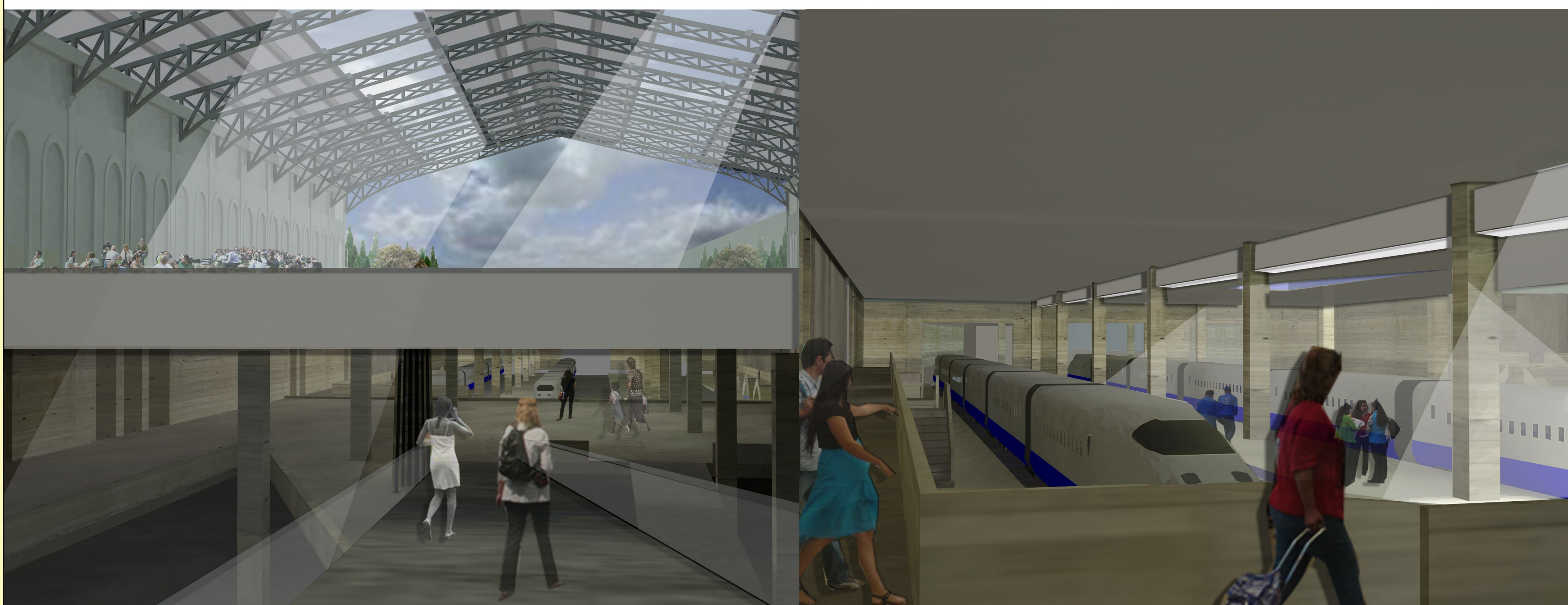
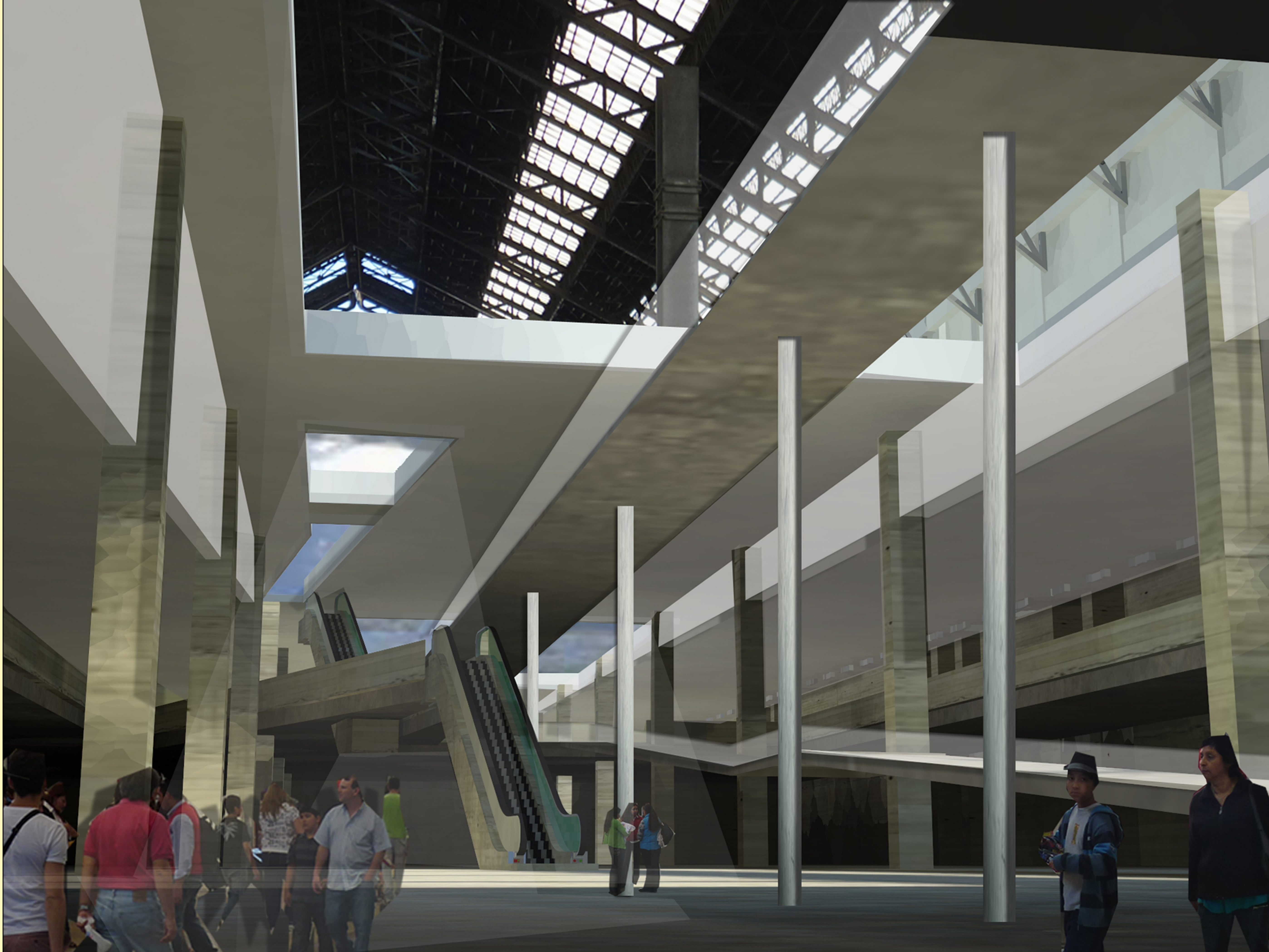
CORTE C - C'
ESCALA 1 : 250



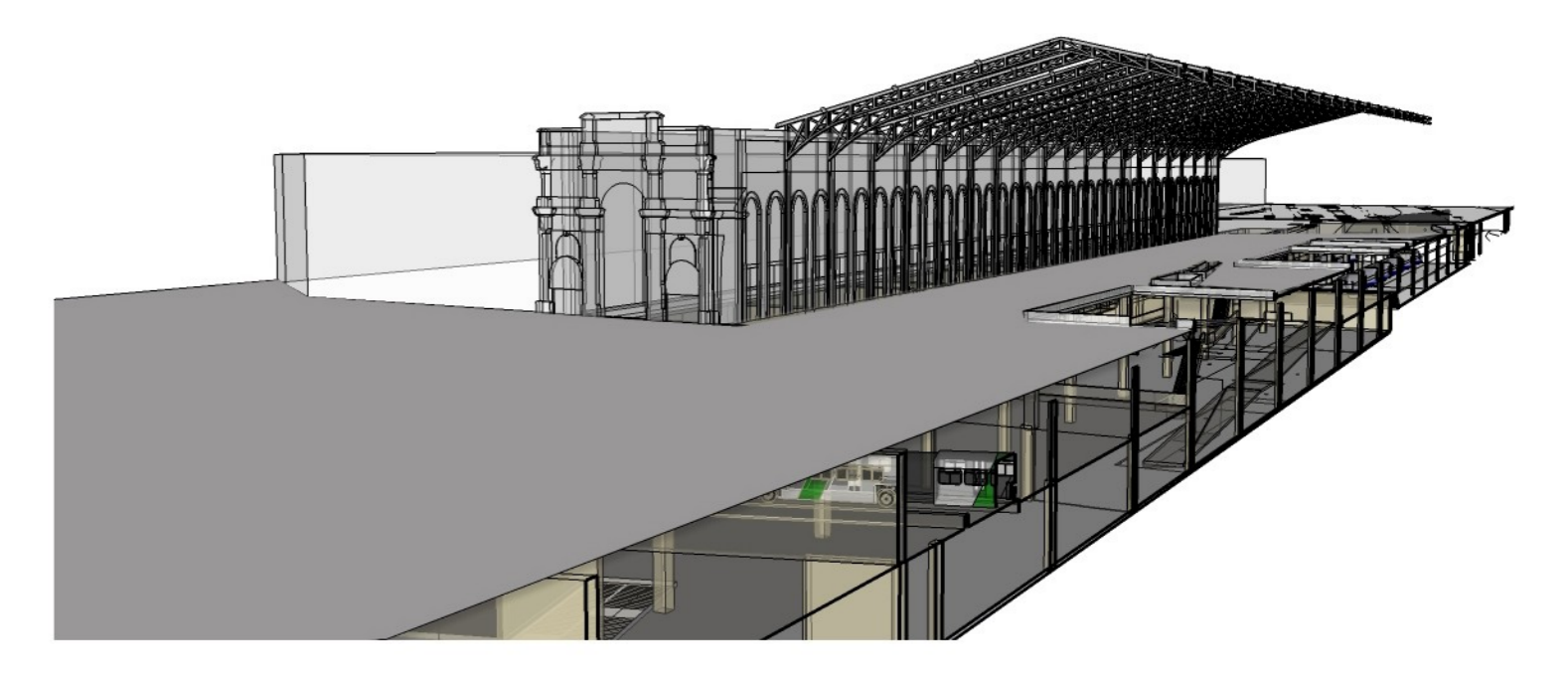
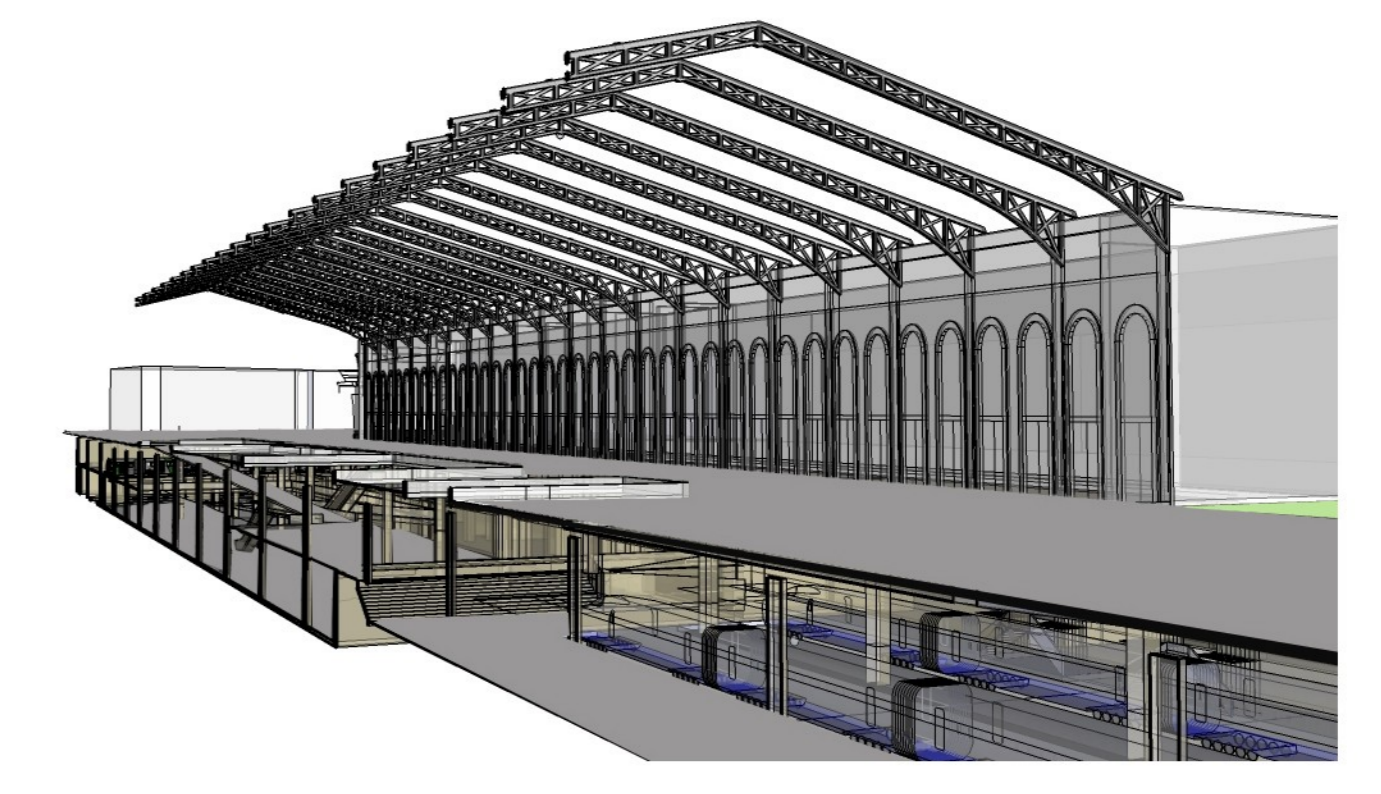
CORTE D - D'
ESCALA 1 : 250



IMAGENES

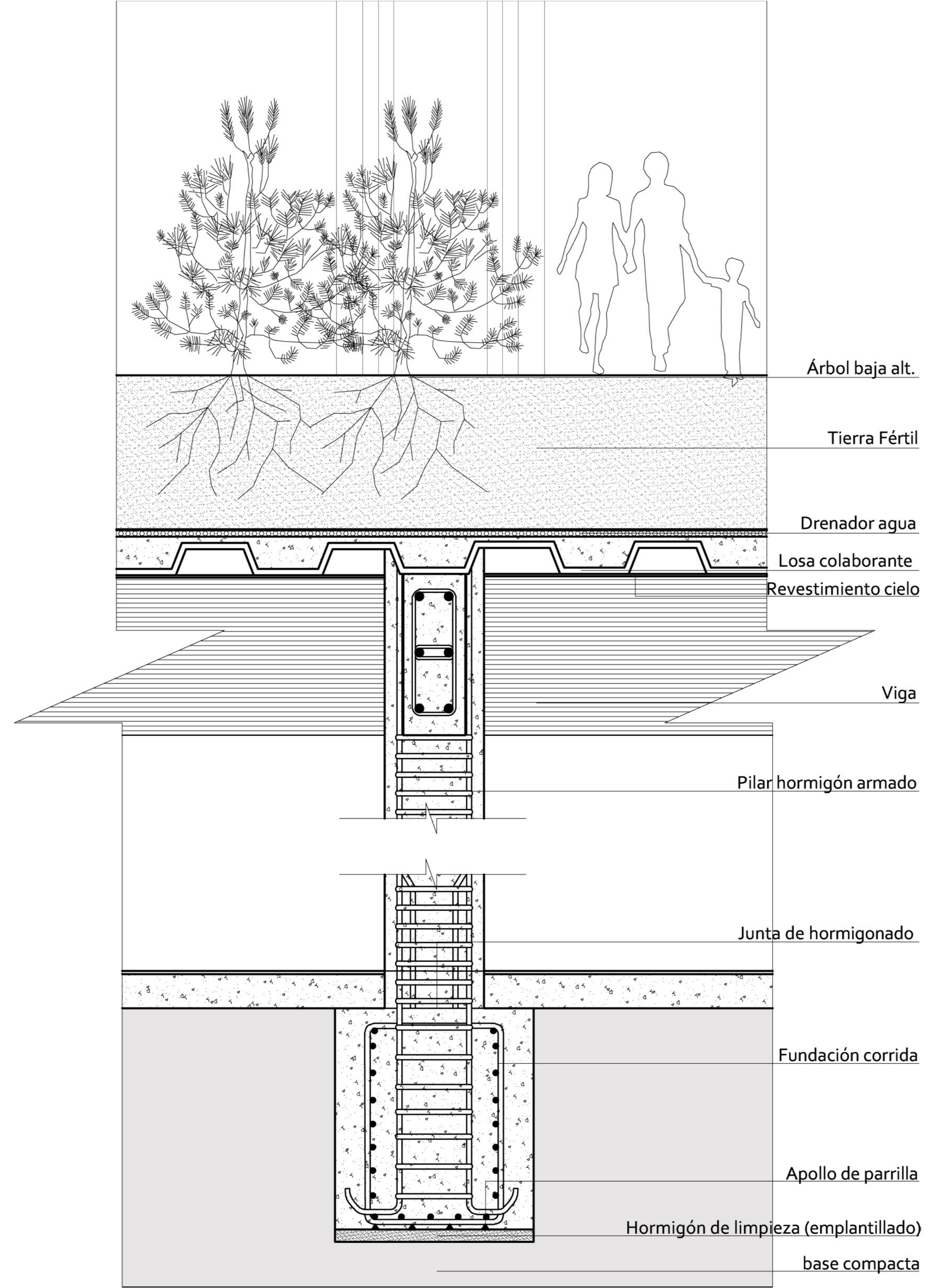


IMAGENES

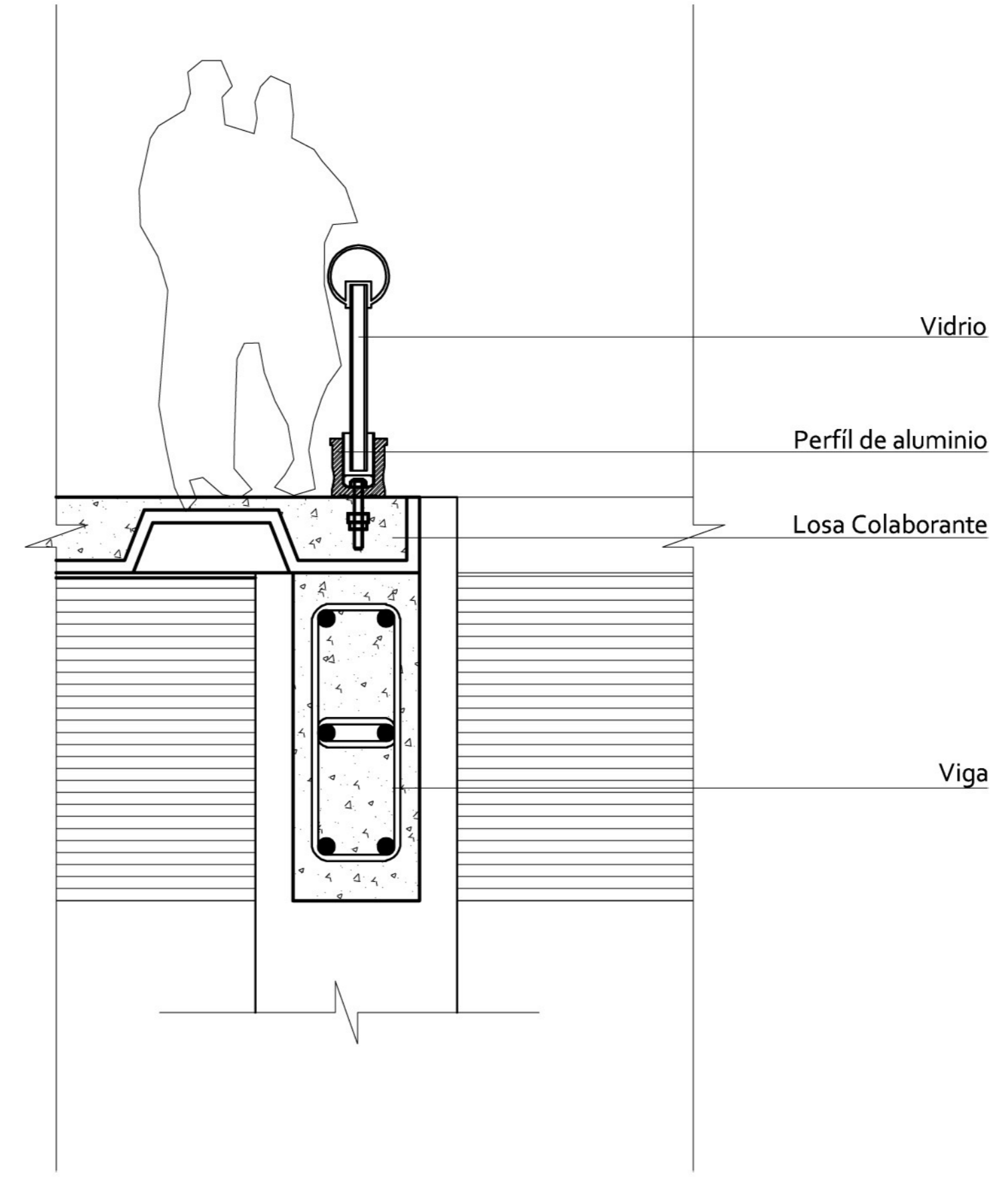


DETALLES

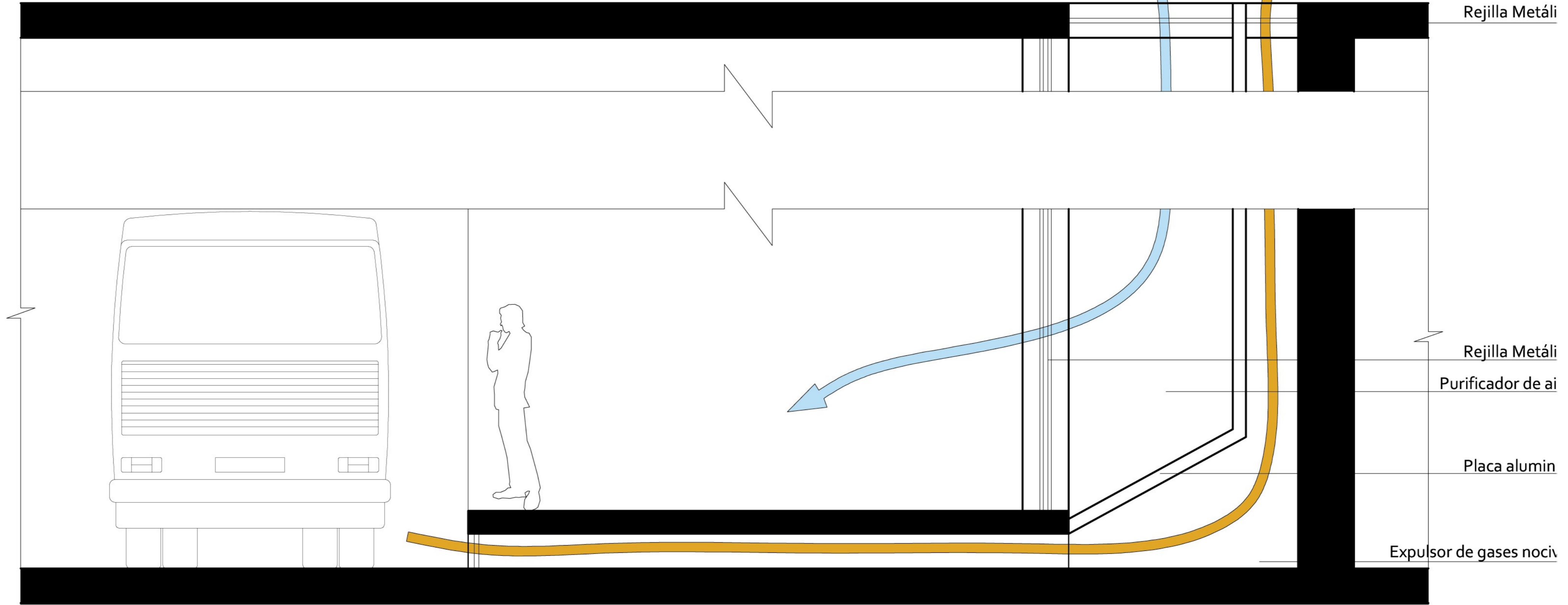
Detalle Fundación y techo sobre andenes tren



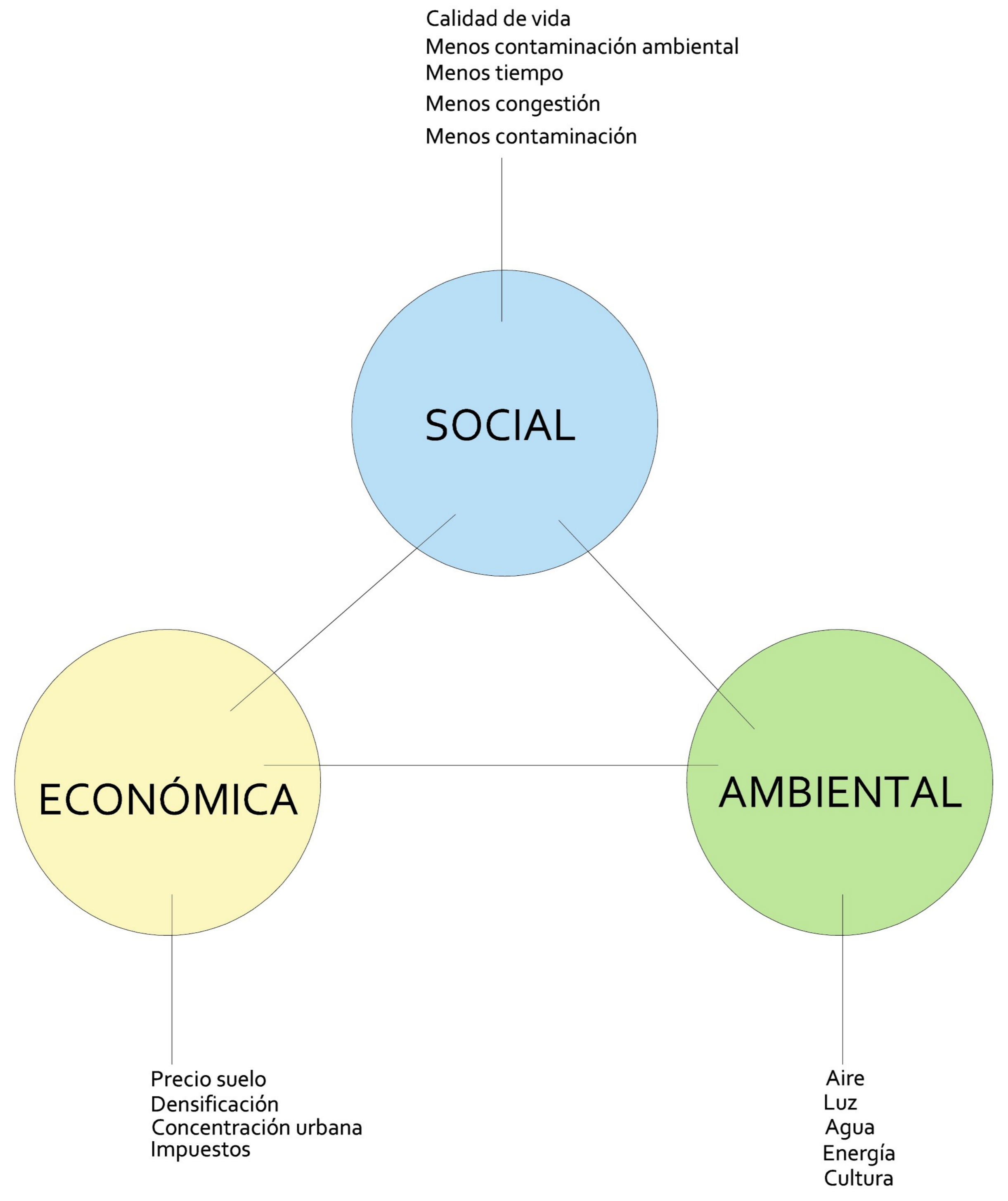
Detalle Baranda



Ventilación andenes Transantiago



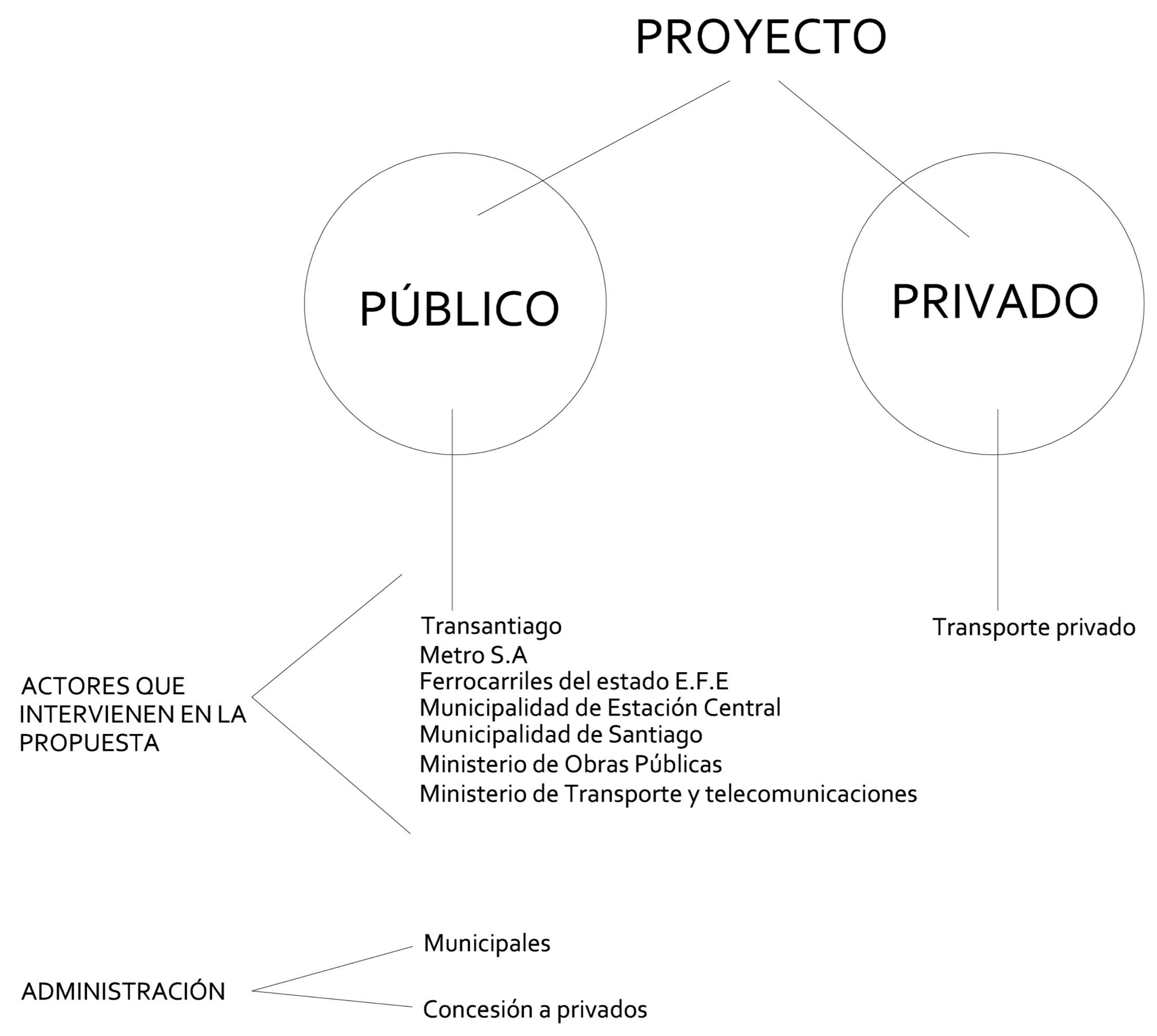
SUSTENTABILIDAD



LEED

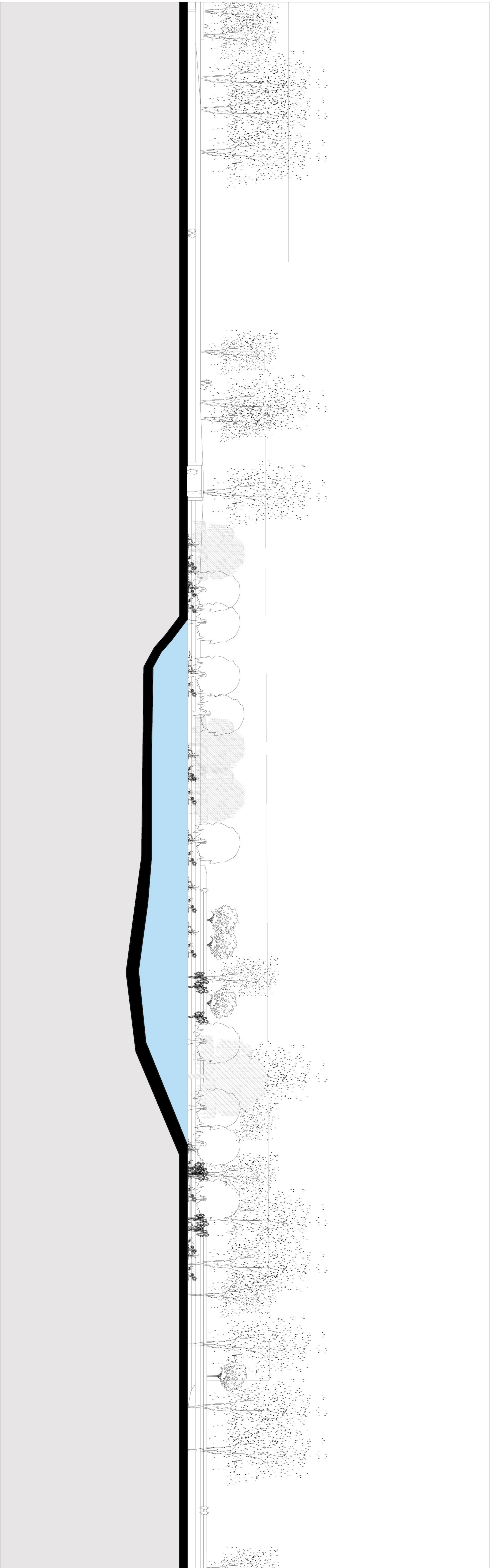
- PROCESO DE DISEÑO
 - Participación ciudadana
 - Participación de municipios
- CONDICIONES DEL TERRENO
 - Alta conectividad
 - Centros urbanos
 - De buena calidad
 - Favorable de renovación urbana
 - Espacio entregado al uso de la comunidad
 - Captura de aguas lluvias
- USO DEL AGUA
 - Recoge aguas lluvias (lagunas) para el riego tecnificado del parque
 - Artefactos sanitarios de bajo consumo
- ENERGÍA
 - Uso de equipos LED
 - Bombas de agua
 - Uso de aire acondicionado de bajo consumo
- MATERIALES Y RECURSOS
 - Reutilización del edificio (Estación Central)
 - Hormigón armado (material regional)
- CONDICIONES DE CONFORT
 - Iluminación natural
 - Ventilación mecánica
 - Ventilación a través de vacíos
 - Iluminación de bajo consumo

ACTORES QUE INTERVIENEN



PROYECTO DE ALTA RENTABILIDAD SOCIAL
"Desarrollo de la ciudad"

1. A través del reemplazo de las líneas en abando en áreas verdes, sube el valor del suelo de las construcciones aledañas.
2. Hay una mejora en la conexión de los medios de transporte, reduciendo así el tiempo.
3. Es un nuevo espacio para la ciudad, el cual antes no existía. (imposible ingresar)
4. Se exhibe la cultura. La historia del ferrocarril dentro de un eje cultural (Matucana)
5. Se incentiva al deporte a través de programas. También se puede utilizar para grandes eventos deportivos (Maratón de Santiago)
6. Se potencia el turismo, ya que se expande el eje Matucana. (Es un área histórica de la ciudad)



CORTE A - A'
ESCALA 1 : 250

