



**Universidad
Finis Terrae**

**Univ. Finis Terrae.
Facultad de Arquitectura y Diseño.
Esc. de Arquitectura.**

**Fernando Schmidt Barriga
"Parque Urbano sobre Autopista Norte-sur.
Estación Metro Santa Ana. Santiago"**

**Profesores:
Jorge Marsino - Sebastián Zlatar.
Julio 2011**

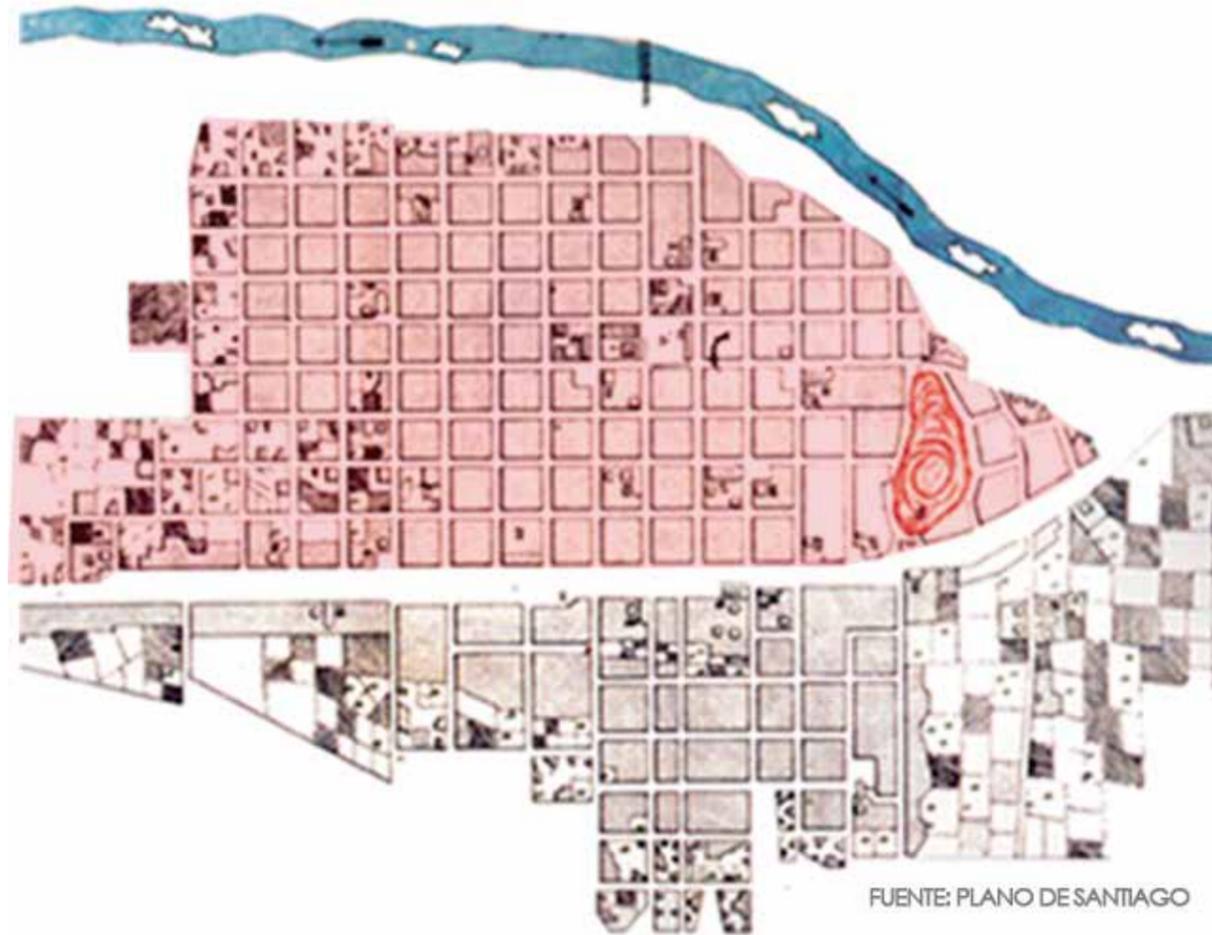
INDICE

CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO	6
IMPACTO DE LAS AUTOPISTAS EN LA TRAMA URBANA	10
LUGAR DE ANÁLISIS I EJE VIAL NORTE - SUR	12
CONTEXTO	16
ANALISIS DEL ENTORNO: USOS DE SUELO	19
PROPUESTAS URBANAS - AUTOPISTA NORTE SUR	25
AUTOPISTAS I VACÍOS URBANOS TRANSFORMADOS EN ESPACIOS ACTIVOS QUE REVITALIZAN LA TRAMA	29
PARQUES I IMPORTANCIA ESPACIO URBANO - REVITALIZACIÓN DE SECTORES Y BARRIOS	32
PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR / SUTURA Y REGENERADOR URBANO	35
MASTERPLAN	38
PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR I SUTURA Y REGENERADOR URBANO	41
MASTERPLAN NIVEL SUBTERRANEO	44
LUGAR METRO SANTA ANA NIVEL +0.00	45
LUGAR METRO SANTA ANA NIVEL SUBTERRÁNEO	47
CORTES	49
MAQUETAS	59
BIBLIOGRAFÍA	61

CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO

Santiago, capital política de Chile, conformado por 37 comunas. De acuerdo al registro en el 2002, la conurbación se extiende sobre 641,4 km², con una población de 5.428.590 habitantes, equivalente al 35,9% de la población total del país.

SANTIAGO FUNDACIONAL



ANTECEDENTES URBANOS

PRIS (PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL DE SANTIAGO)

Santiago ha tenido límites naturales para su crecimiento que posteriormente ha superado. Surgió necesidad de plantear modelo de planificación de crecimiento urbano, lo que se dio, siguiendo modelos extranjeros e influenciados por el modernismo de Le Corbusier, marcando el Plan Intercomunal de 1960.

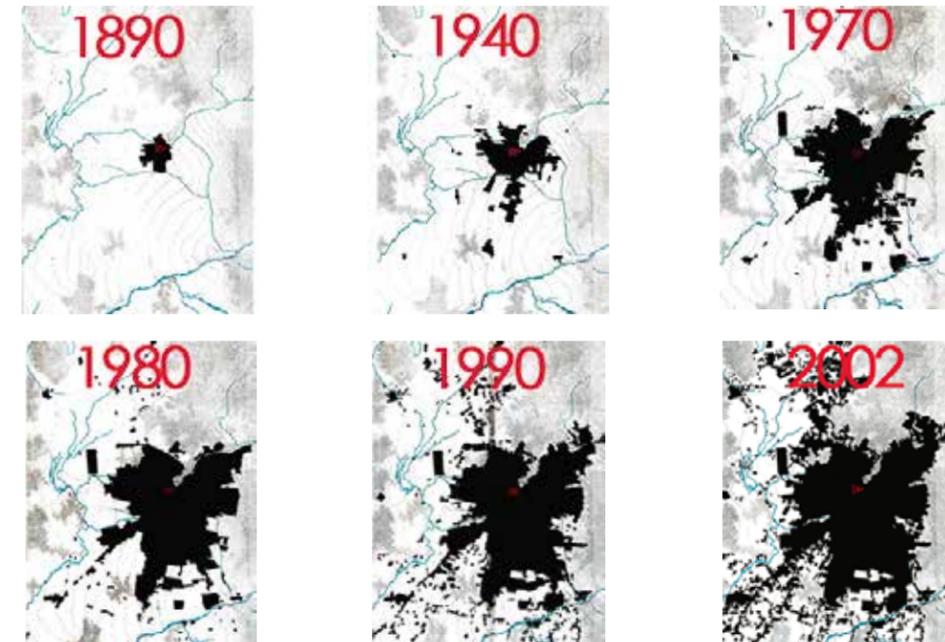
Plan acordaba:

- 1.- Planteamiento de subcentros para la ciudad.
- 2.- Reconocimiento de las comunas.
- 3.- Fija límite entre lo urbano y lo rural.(no se mantuvo)
- 4.- Planteamiento de vías estructurantes que se "adaptaran" al Damero existente.
- 5.- La falta de una visión de planificación del total de la ciudad produjo como consecuencia el despoblamiento del centro, pérdida de dinamismo y de continuidad.

CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO



FUENTE: PLANO DE SANTIAGO



FUENTE: PLANO DE SANTIAGO

Crecimiento y desarrollo en el siglo XX de la trama urbana. Segunda mitad de siglo, la ciudad se expande, haciendo que las distancias en ella sean cada vez menos recorribles.

La urbanización es un medio eficaz para mejorar el acceso a los servicios, a las oportunidades económicas y sociales, sin embargo la expansión urbana en conjunto, la DENSIFICACION y su EXPANSION LAS REDES DE TRANSPORTE es causante a la vez de LA FALTA DE AREAS VERDES COMO QUIEBRE DE LA TRAMA.

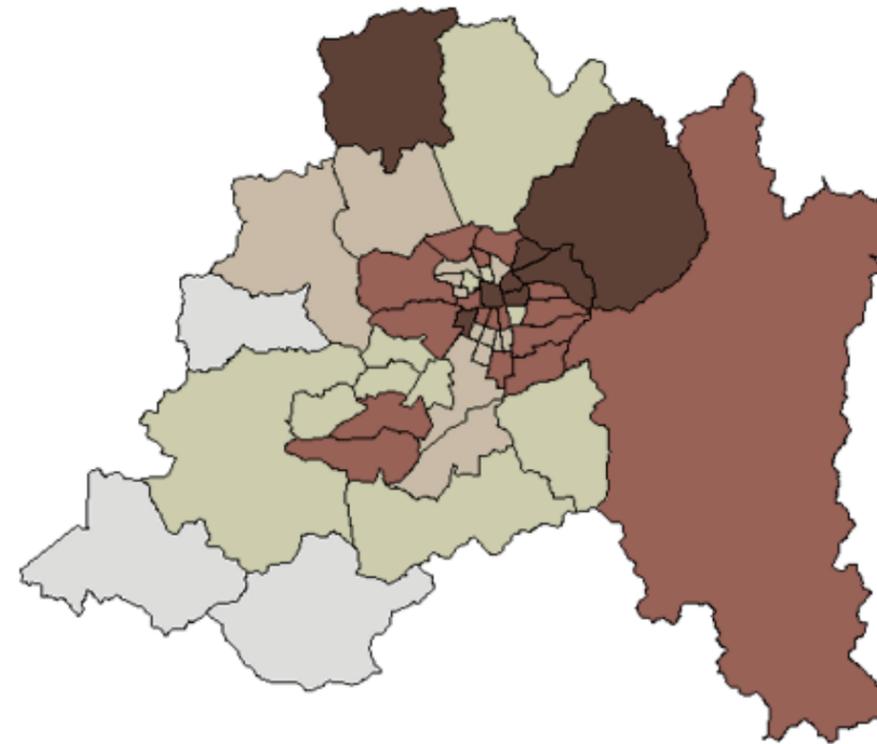
Surge la necesidad de conectar la ciudad con el exterior y los límites más lejanos, a través de la irrupción en la trama de vías, que con el tiempo se transformarían en autopistas. Predominan Conceptos de Modernidad de las décadas de los 60-70', de vías expresas y edificios recorribles en primera planta. Funcionalidad de la ciudad sea segmentada y zonificada por las actividades que se realizan. Comienza la tendencia de separar el uso residencial, comercial e industrial, por medio del Plan Regulador.

CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO

ANTECEDENTES

La Organización Mundial de la Salud propone un estándar bastante moderado de 9 m² de áreas verdes por habitante y los estándares Españoles señalan un óptimo de 13 m² por habitante (Hernández, A. 1996). En Santiago de Chile el promedio de m² de áreas verdes por habitantes es de 4,2 según lo señalado por Vicente Gámez en su estudio "Sobre sistemas, tipologías y estándares de áreas verdes en el planeamiento urbano" 2005, es decir, muy por debajo de los estándares internacionales.

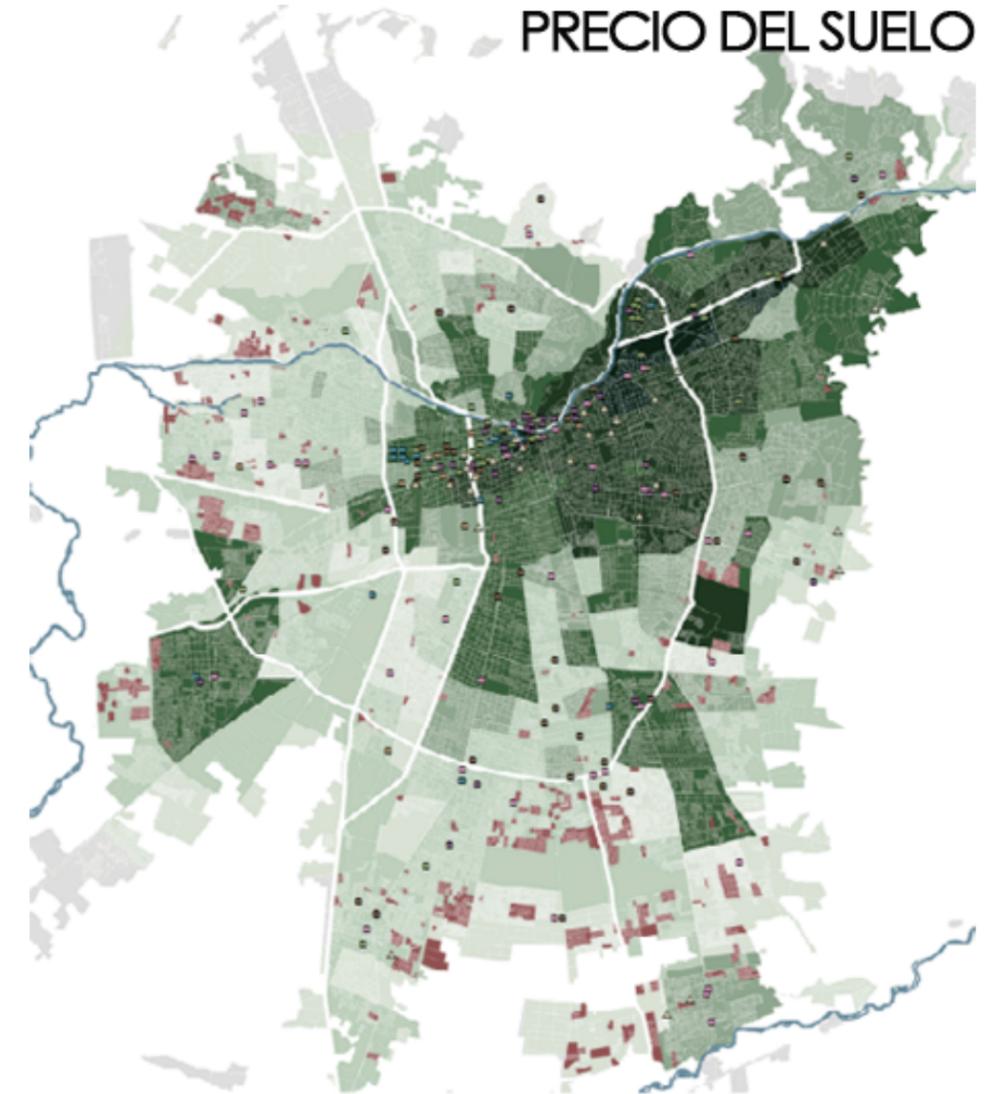
DENSIDAD HABITACIONAL



FUENTE CATOLICA

- De 0 hasta 1,2 m² / Habitante
- De 1,2 hasta 2 m² / Habitante
- De 2 hasta 2,7 m² / Habitante
- De 2,7 hasta 4,35 m² / Habitante
- De 4,35 hasta 50 m² / Habitante
- Zona sin datos
- Zona no analizada

PRECIO DEL SUELO



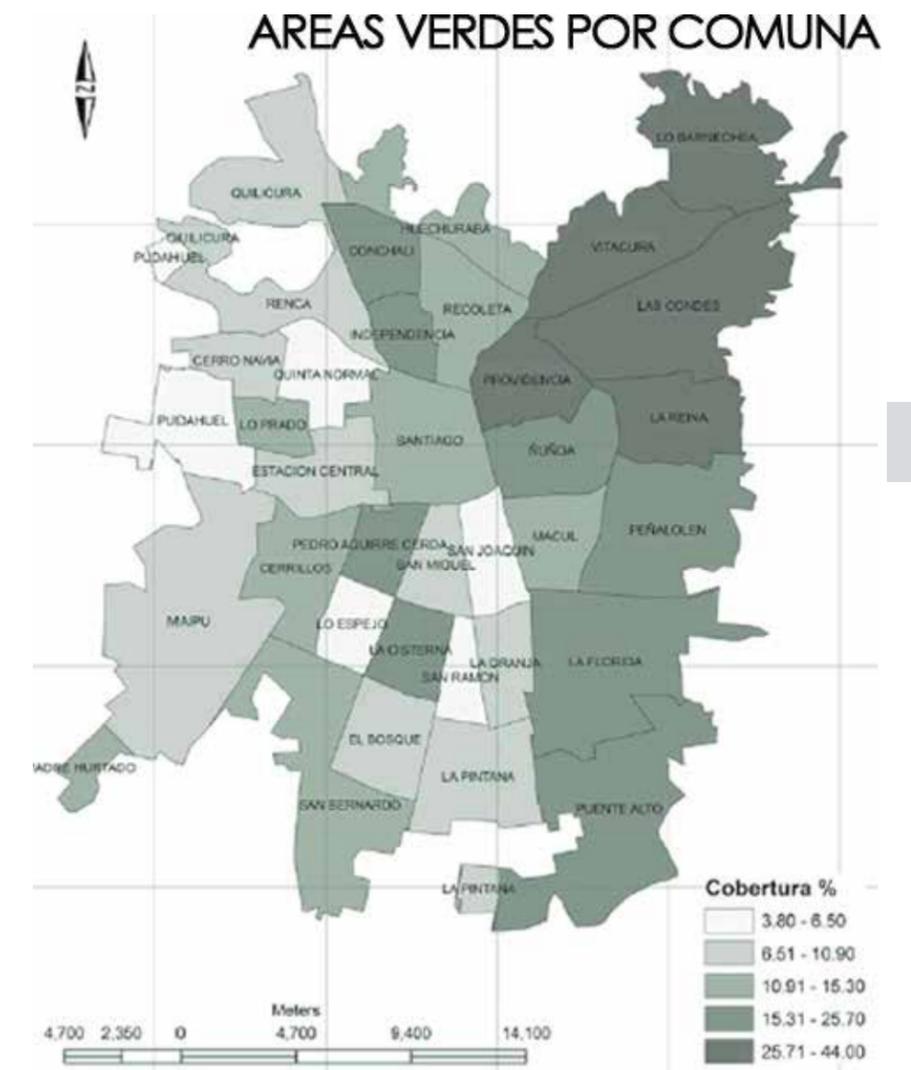
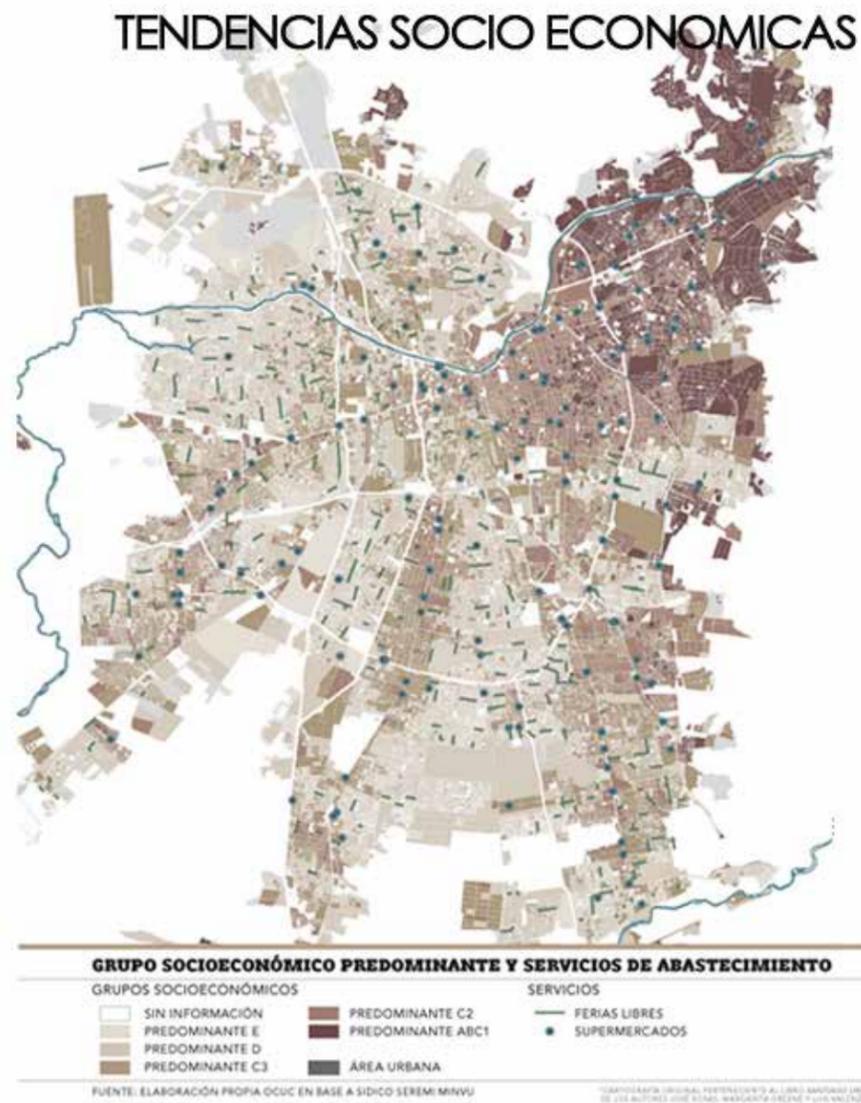
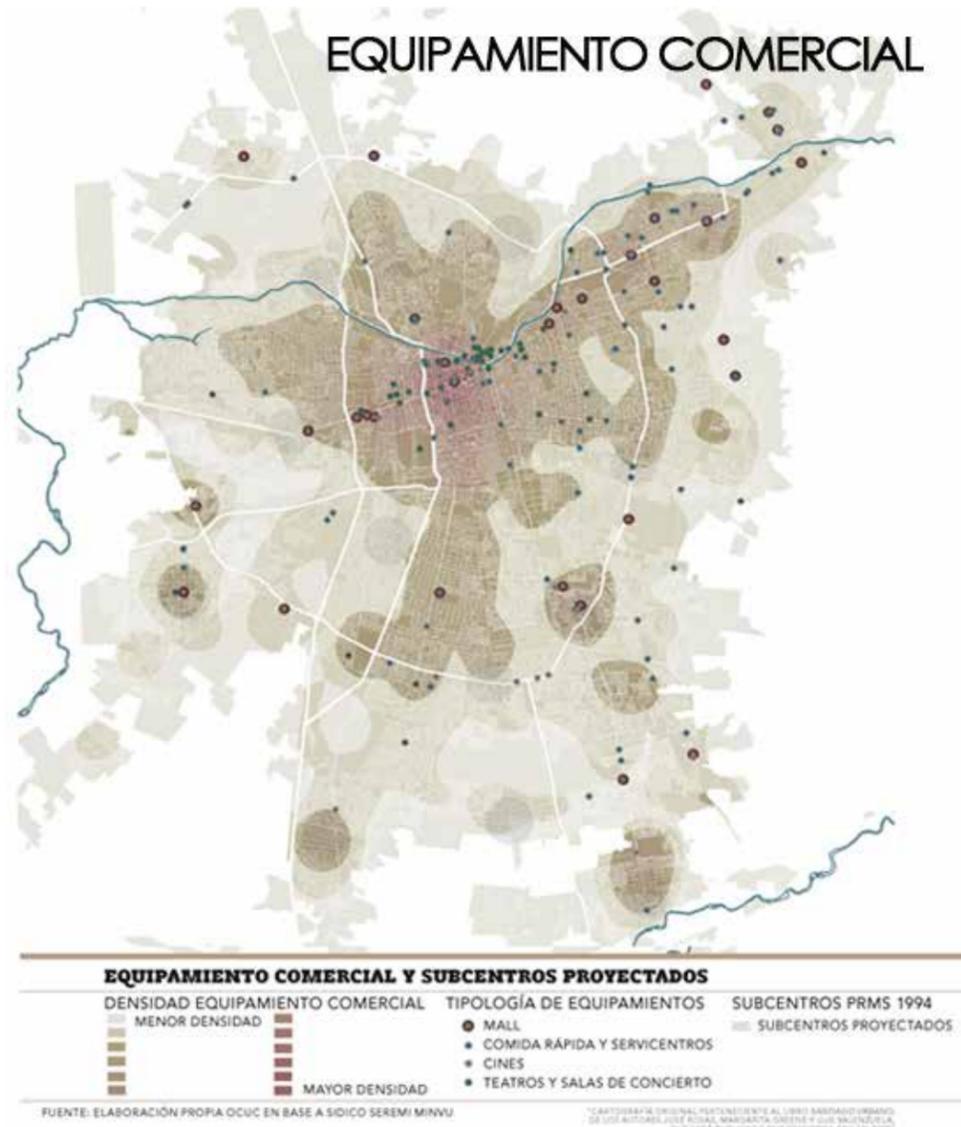
PRECIO DE SUELO, VIVIENDA BÁSICA Y EQUIPAMIENTO CULTURAL

- | | | |
|---|--|--|
| <p>Precio de suelo (UF 2006)</p> <ul style="list-style-type: none"> 0,51 - 2,1 2,1 - 4,5 4,6 - 7,0 7,2 - 13 14 - 30 31 - 62 | <p>Equipamiento cultural</p> <ul style="list-style-type: none"> Biblioteca Centro cultural Galería de arte Museo Teatro y sala de concierto Teatro | <p>Universidades</p> <ul style="list-style-type: none"> Universidad <p>Vivienda social básica</p> <ul style="list-style-type: none"> Vivienda social básica (1980 - 2001) Área urbana |
|---|--|--|



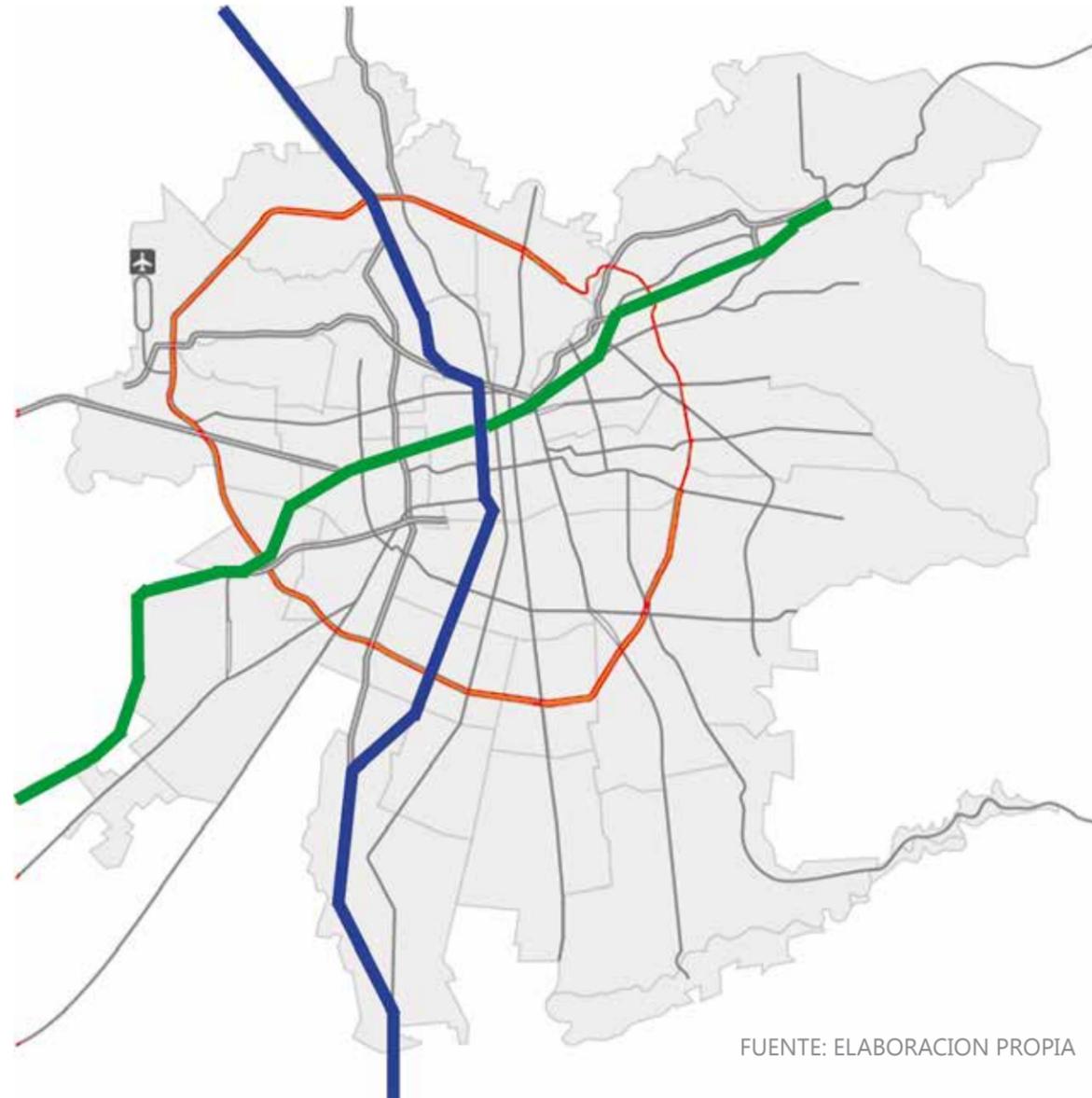
CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO

ANTECEDENTES



IMPACTO DE LAS AUTOPISTAS EN LA TRAMA URBANA

EJES VIALES SANTIAGO



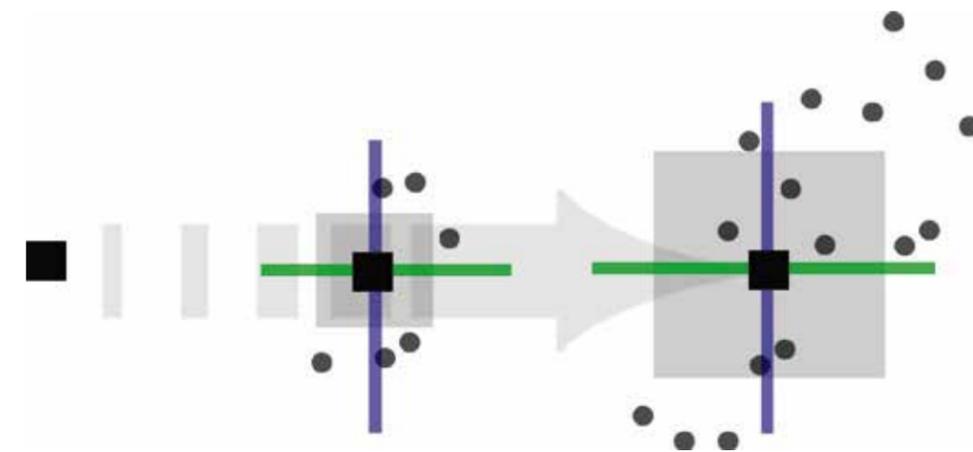
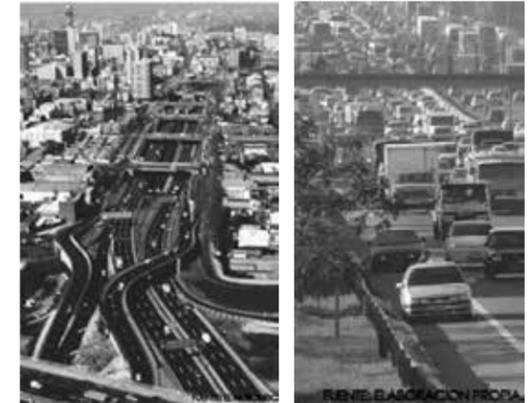
FUENTE: ELABORACION PROPIA

-  AUTOPISTA NORTE SUR
-  ALAMEDA
-  CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO

Santiago concentra el 37,32% del parque vehicular chileno, con un total de 991.838 vehículos, de los cuales 979.346 son motorizados. 805.220 automóviles transitan por la ciudad, los que equivalen al 37,63% del total nacional.

El sistema de autopistas propone un doble cruce de la ciudad - en sentido norte - sur con la Autopista Central y en sentido oriente - poniente con la Costanera Norte - complementado por el anillo de circunvalación Américo Vespucio que la rodea y conecta con autopistas interurbanas hacia el resto del país.

HERIDA en trama urbana Damero, por dimensiones, flujo y velocidad. Barrera infranqueable para peatón. ROMPE continuidad y relación entre Barrios, crea DISCONTINUIDAD, produciendo DETERIORO de la zona y sus BORDES. Triángulo histórico más intervenido, mejor equipado, y con mayor desarrollo. El barrio poniente a la N-S se ha desarrollado menos, posiblemente por el efecto de barrera producido por la misma y por zonas protegidas.



IMPACTO DE LAS AUTOPISTAS EN LA TRAMA URBANA

Fragmentación urbana
CONECTIVIDAD - DESVINCULACIÓN



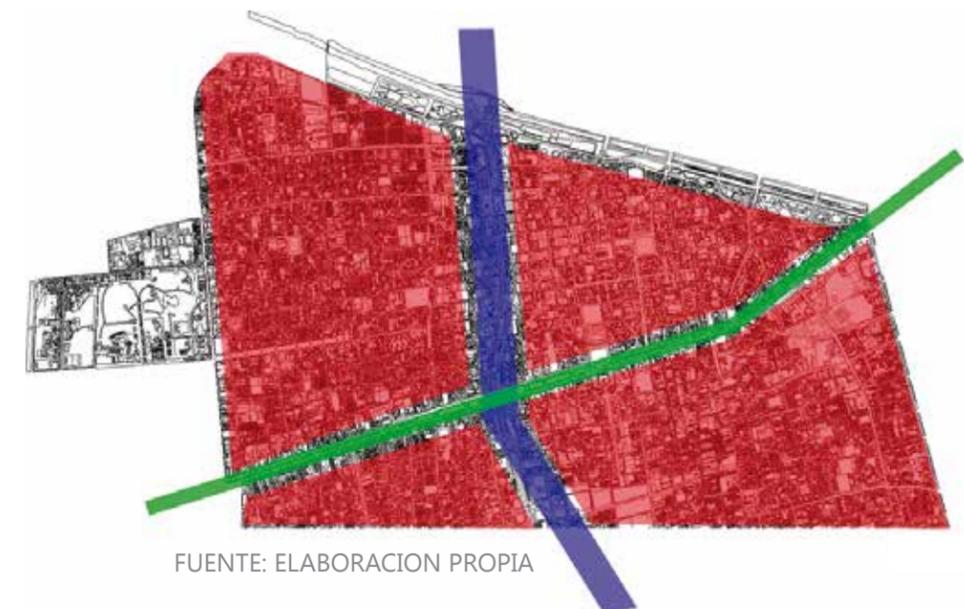
Crecimiento de la ciudad construcción de autopistas unir el centro histórico de la ciudad con la periferia.

Autopistas conectar diversos puntos de desarrollo de ciudad, sin embargo, también producen discontinuidad de la trama, heridas deterioro de sus bordes, especialmente cuando son autopistas tipo zanja.

Esta transformación tiene que ver, por un lado, con el paso desde un crecimiento metropolitano expandido y policéntrico a una estructura reticular de nodos interconectados, que fragmenta la trama urbana dejando territorios excluidos de las redes funcionales de la ciudad. Por otro lado, dicha estructura se constituye en causa y consecuencia de procesos de fragmentación social, que aíslan y separan a los diferentes grupos sociales en territorios segregados con pocas posibilidades de integración y desarrollo de una vida urbana basada en la diversidad.

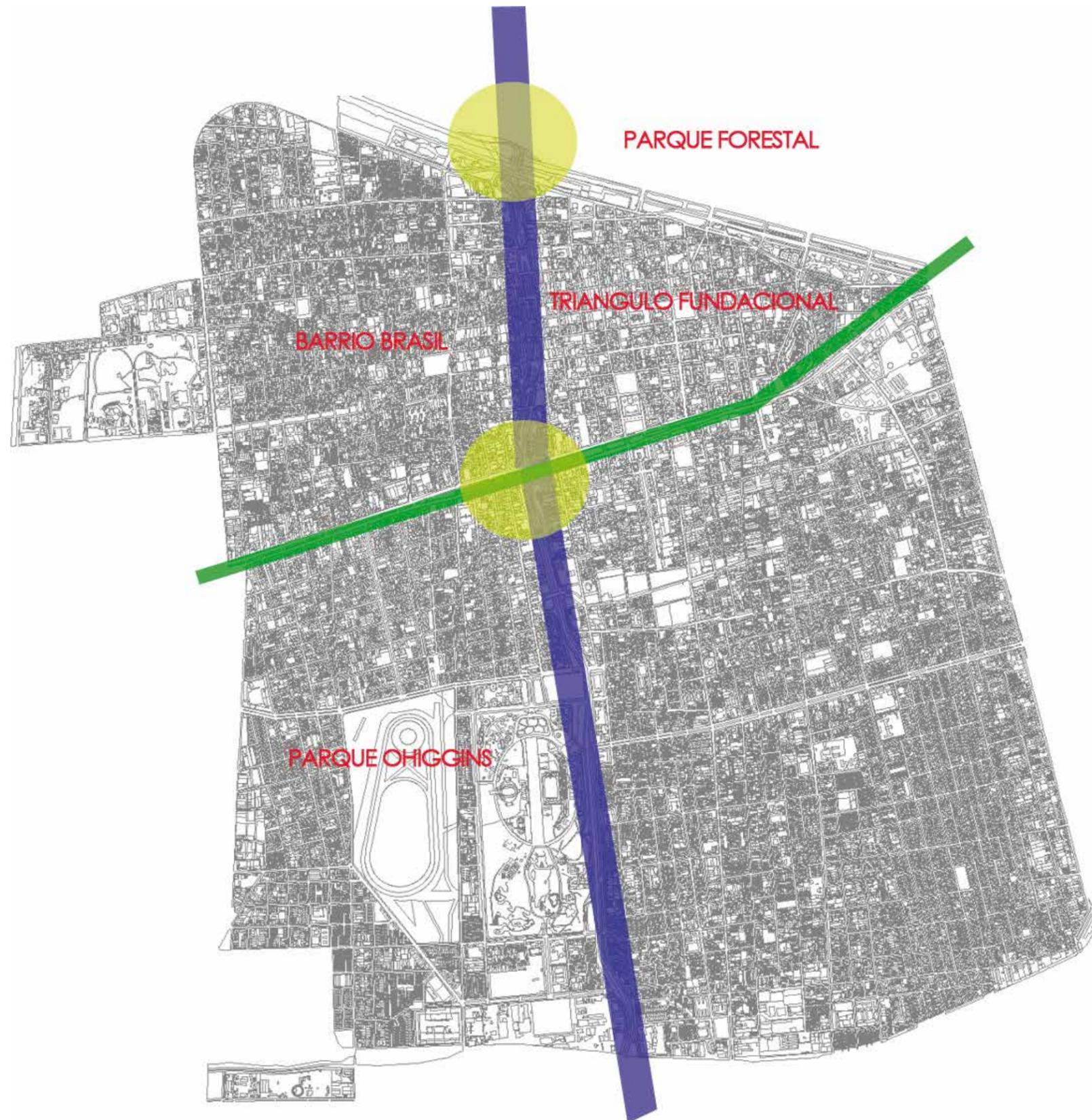
A pesar que la agenda urbana gubernamental considera a las autopistas urbanas pagadas como modernizaciones que incrementarán la conectividad de la ciudad, el análisis indica que éstas podrían intensificar la segregación socio-espacial santiaguina. Su construcción no sólo cercena la ciudad, sino que promueve el no-contacto entre barrios y dificulta la inteligibilidad de la malla general. En efecto, los ejercicios realizados sugieren que las personas que circulen por el sistema de autopistas concesionadas perderán contacto con los barrios que atraviesen, mientras los que circulen por el sistema sin pago perderán conectividad con la ciudad global.

Dentro del PRIS obra de mayor envergadura e impacto en la ciudad sería el principal EJE VIAL NORTE SUR de la ciudad la dividiría.



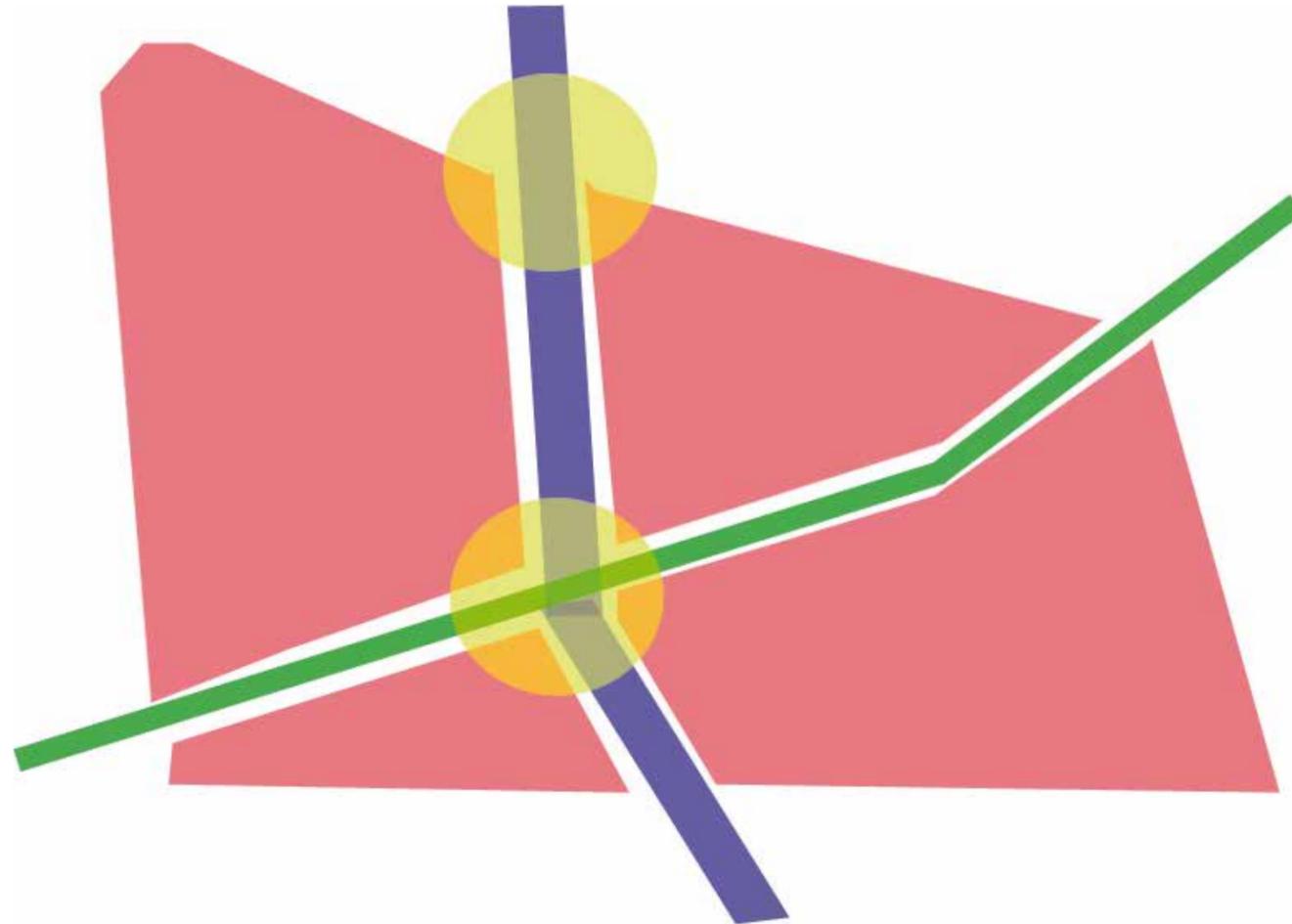
FUENTE: ELABORACION PROPIA

LUGAR DE ANÁLISIS | EJE VIAL NORTE - SUR



La necesidad de construir un eje que atravesara Santiago de norte a sur data de los años 30. Era una forma de unificar el tráfico nacional, regional y local. Casi 70 años después, y con una autopista que cruza enterrada ese eje en 41 kilómetros a cielo abierto, el objetivo pareciera cumplido. Sin embargo, para muchos se convirtió en la denominada "HERIDA URBANA" que partió la ciudad de Santiago en dos, generando **dispar desarrollo urbano** y condiciones sociales distintas.

LUGAR DE ANÁLISIS | EJE VIAL NORTE - SUR

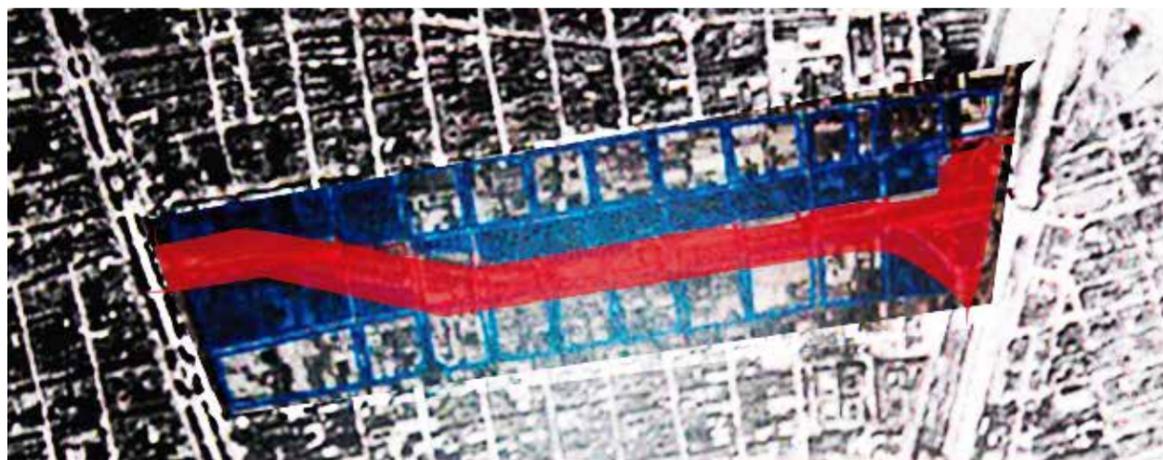
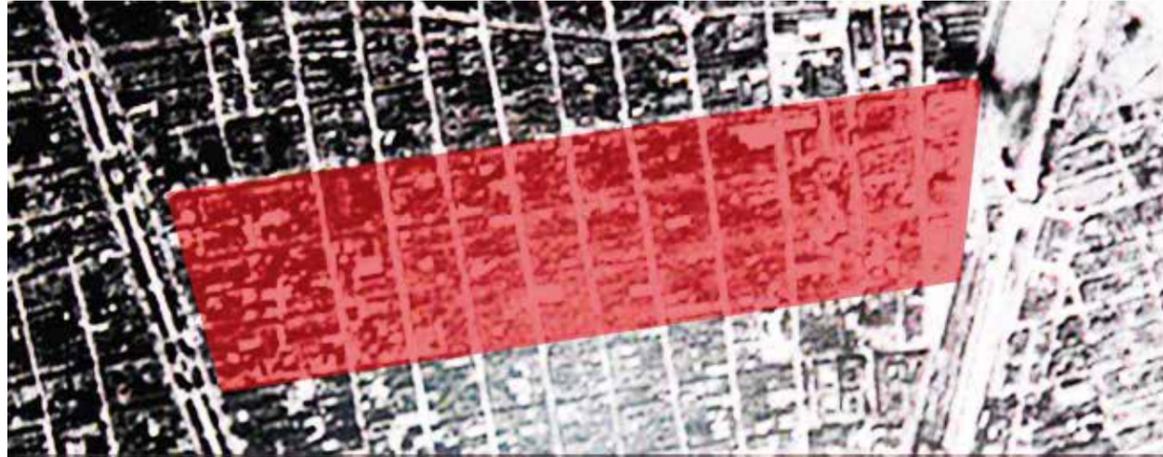


Los bordes o límites del triángulo central se presentan de manera clara y definida: por el norte, el Parque Forestal y las manzanas que lo rodean más próximamente se configuran como una unidad clara y reconocible reforzada por la presencia del cauce del río Mapocho, sistema que en conjunto delimita y diferencia el área central o triángulo fundacional de Santiago del tejido urbano de Recoleta, Independencia y Renca, al norte.

Hacia el sur, el corredor Alameda y su área inmediata de influencia limita el área de estudio, caracterizándose por ser, además, una de las principales vías de transporte público de sentido oriente – poniente para Santiago. El eje Alameda es además continuo con avenidas como Providencia, Apoquindo y Las Condes hacia el oriente y Pajaritos hacia el poniente, constituyendo la espina metropolitana Oriente - Poniente, que recorre desde las comunas de Lo Barnechea hasta Maipú.



LUGAR DE ANÁLISIS | EJE VIAL NORTE - SUR



A pesar de que la autopista corre hundida respecto del nivel de las calles que componen la trama urbana circundante, es importante señalar que todas las vías transversales cruzan la norte – sur, a excepción de Huérfanos (que presenta una pasarela peatonal) y General Mackenna hacia el norte. Lo anterior demuestra que el trazado de la autopista no va en desmedro de la continuidad de la trama del centro de Santiago.

Como aspecto morfológico relevante puede mencionarse la deficiente conformación de los bordes de la autopista, los que en general se encuentran bastante deteriorados, permitiendo pensar que los sectores del Area céntrica de Santiago asociados a la carretera han tendido a darle la espalda. Una muestra de lo dicho es la existencia de innumerables sitios eriazos en sus frentes, hecho que puede ser visto como una importante oportunidad de renovación. Al parecer, este hecho es la causa principal de la tendencia generalizada de ver la autopista central como la frontera o división evidente entre el area céntrica de Santiago y Santiago Poniente, lo que se contradice con la continuidad total de las calles que se observa en la actualidad.

LUGAR DE ANÁLISIS | EJE VIAL NORTE - SUR



Puente Peatonal Huérfanos, sobre Autopista Central



Caletera Manuel Rodríguez Poniente



Caletera Manuel Rodríguez Oriente



Estacionamientos y edificios en torno a Autopista Central



Puente San Pablo sobre Autopista Central



Puente Compañía, sobre Autopista Central



CONTEXTO

EL CENTRO: LO ESPORADICO

La comuna de Santiago, considerada el centro histórico de la ciudad.

En el centro de Santiago se encuentran diversas edificaciones construidas durante la dominación española y que, en su mayoría, corresponden a templos católicos como la Catedral Metropolitana o la ya mencionada iglesia de San Francisco. Otros edificios de la época son aquellos ubicados en los costados de la Plaza de Armas, como la sede de la Real Audiencia, el Correo Central o la Casa Colorada.



COMERCIO AMBULANTE + ACTIVIDADES TRANSITORIOS

BARRIO BRASIL: LO PERMANENTE

Situado en el oeste del casco urbano, el sector se caracteriza por presentar importantes atractivos arquitectónicos. En su interior se advierte una gran diversidad de estilos, característicos de los períodos que sucedieron a su fundación. A pesar del deterioro que sufrieron este tipo de barrios, el sector del barrio Brasil conserva sus rasgos más trascendentes.



VIVIENDAS + AREAS VERDES + SERVICIOS

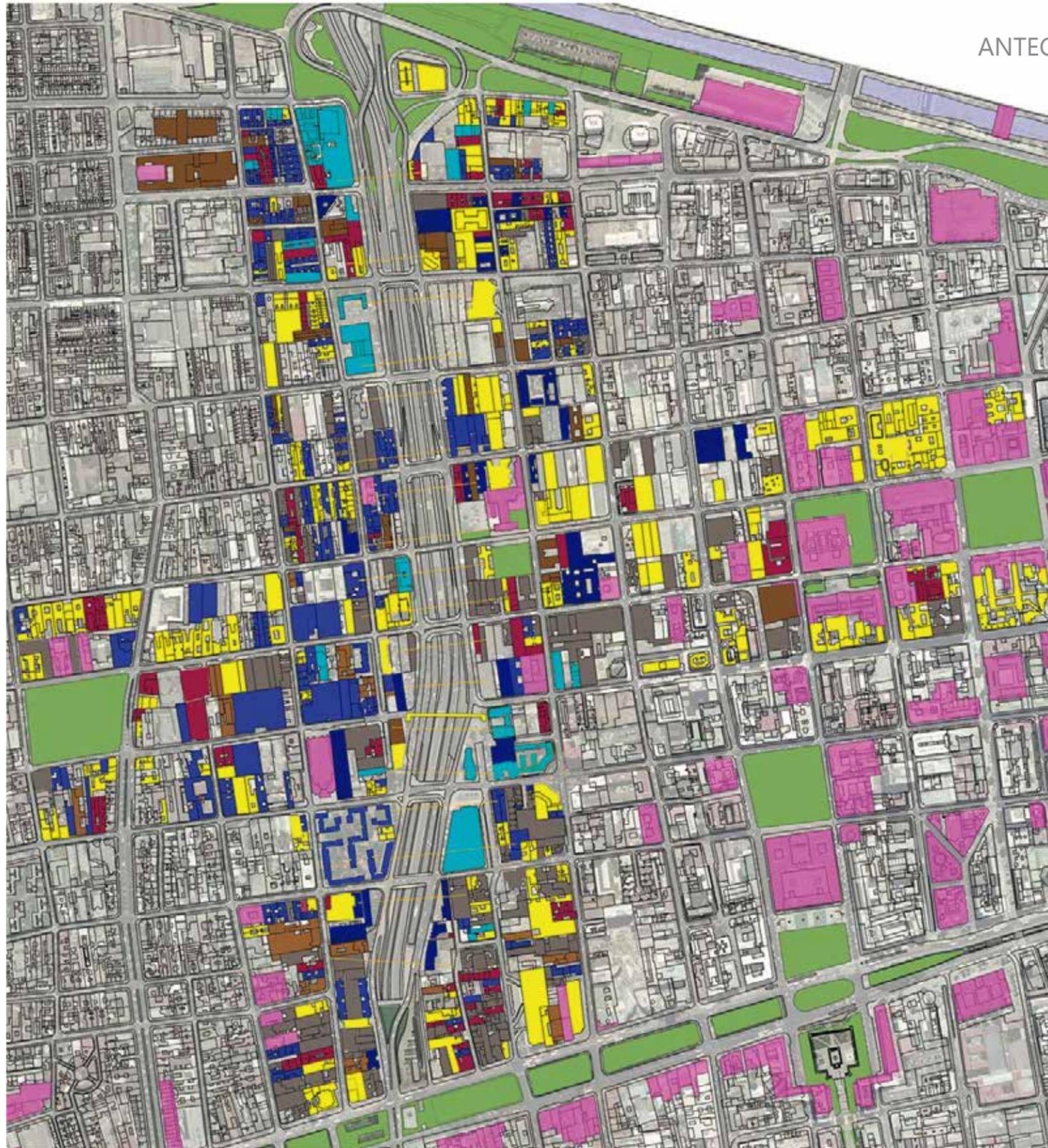
CONTEXTO



CONTEXTO



ANALISIS DEL ENTORNO: USOS DE SUELO



ANTECEDENTES



Existe mayor densidad residencial con edificios de 4 pisos rompiendo con la trama original del barrio Brasil

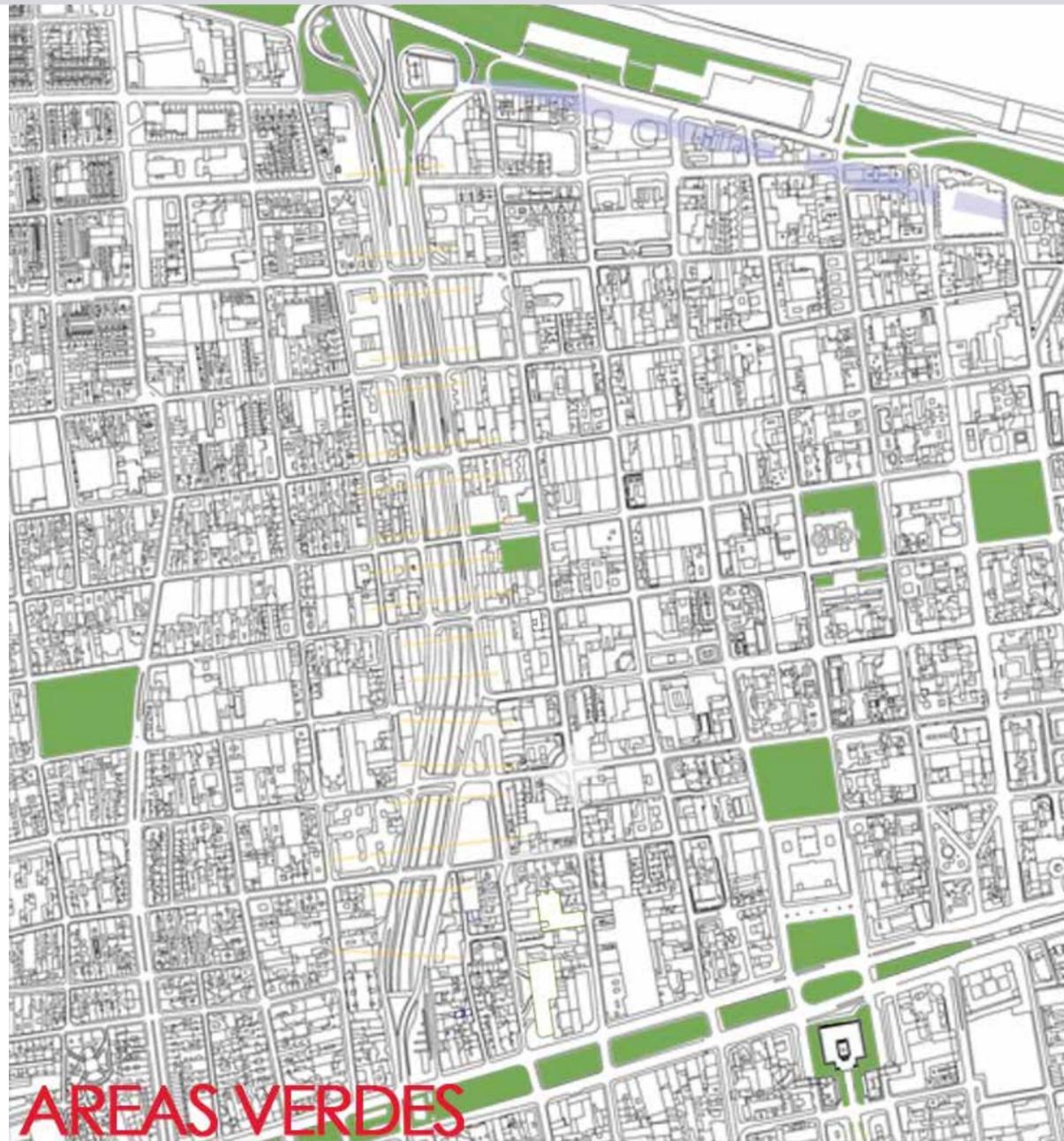


Basilica del Salvador de importancia religiosa de gran amplitud.



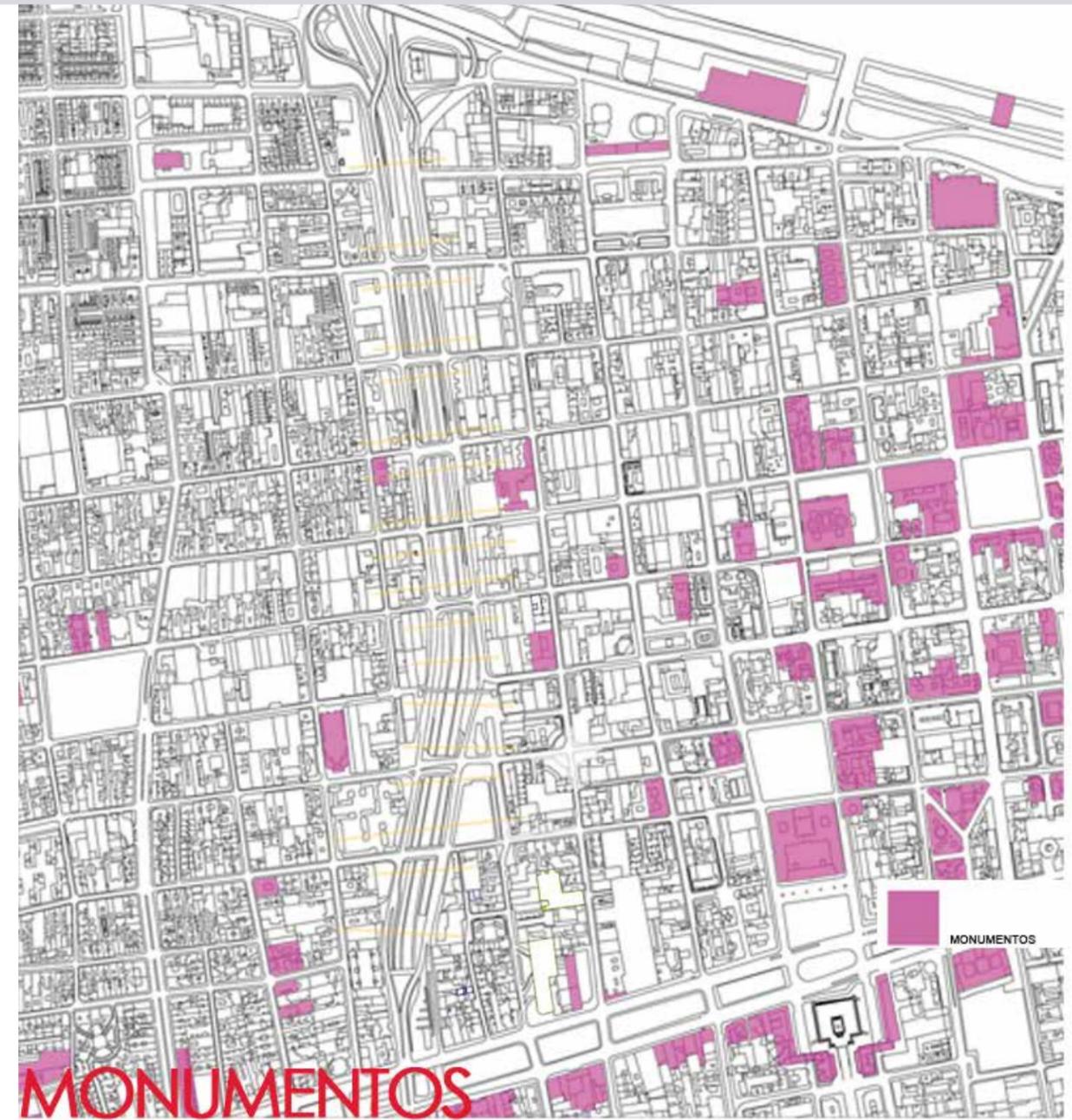
Plazas cubiertas arriba de la Autopista Central para generar espacios publicos donde no existia.

ANALISIS DEL ENTORNO: USOS DE SUELO



AREAS VERDES

FUENTE ELABORACION PROPIA



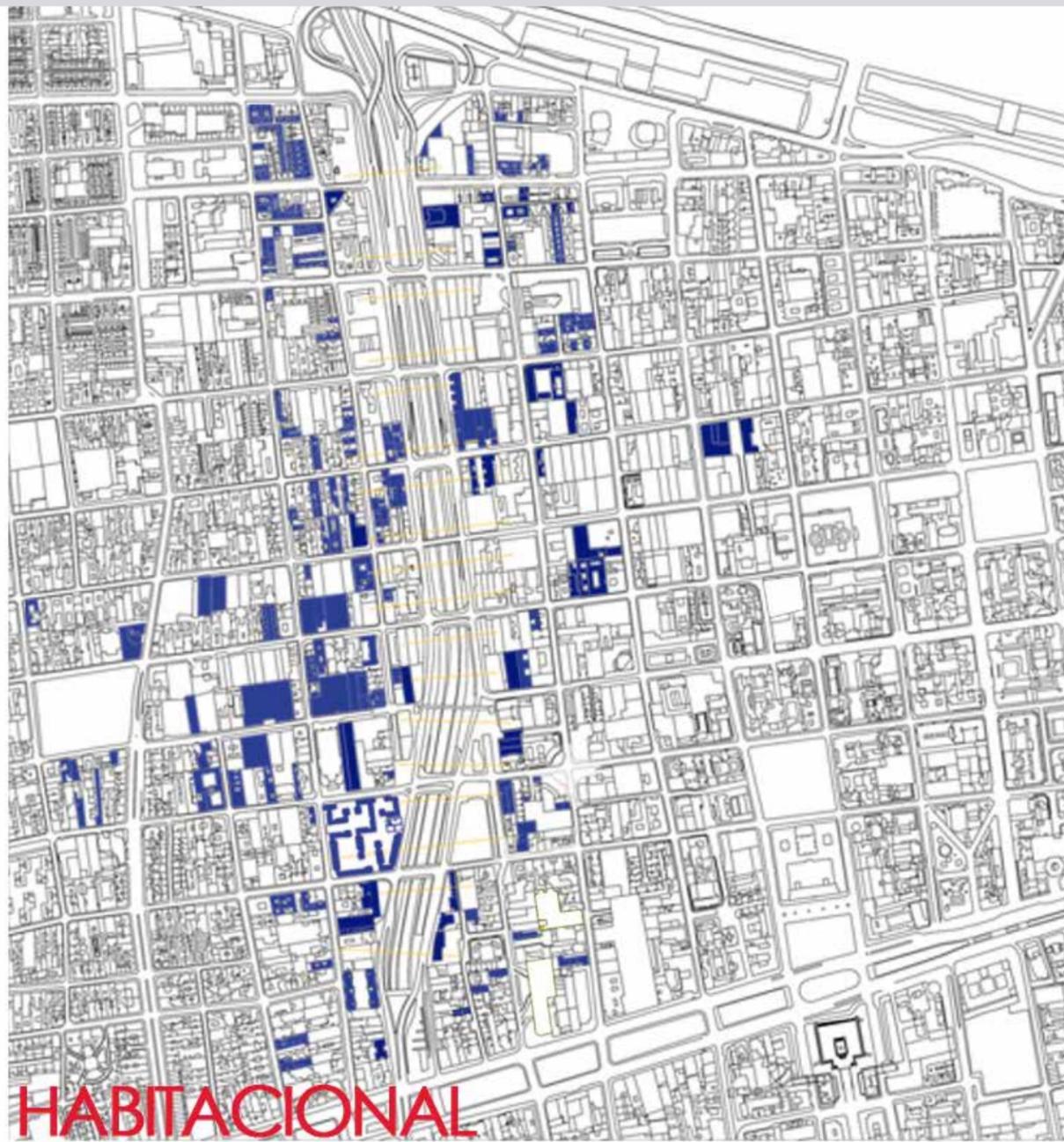
MONUMENTOS

FUENTE ELABORACION PROPIA

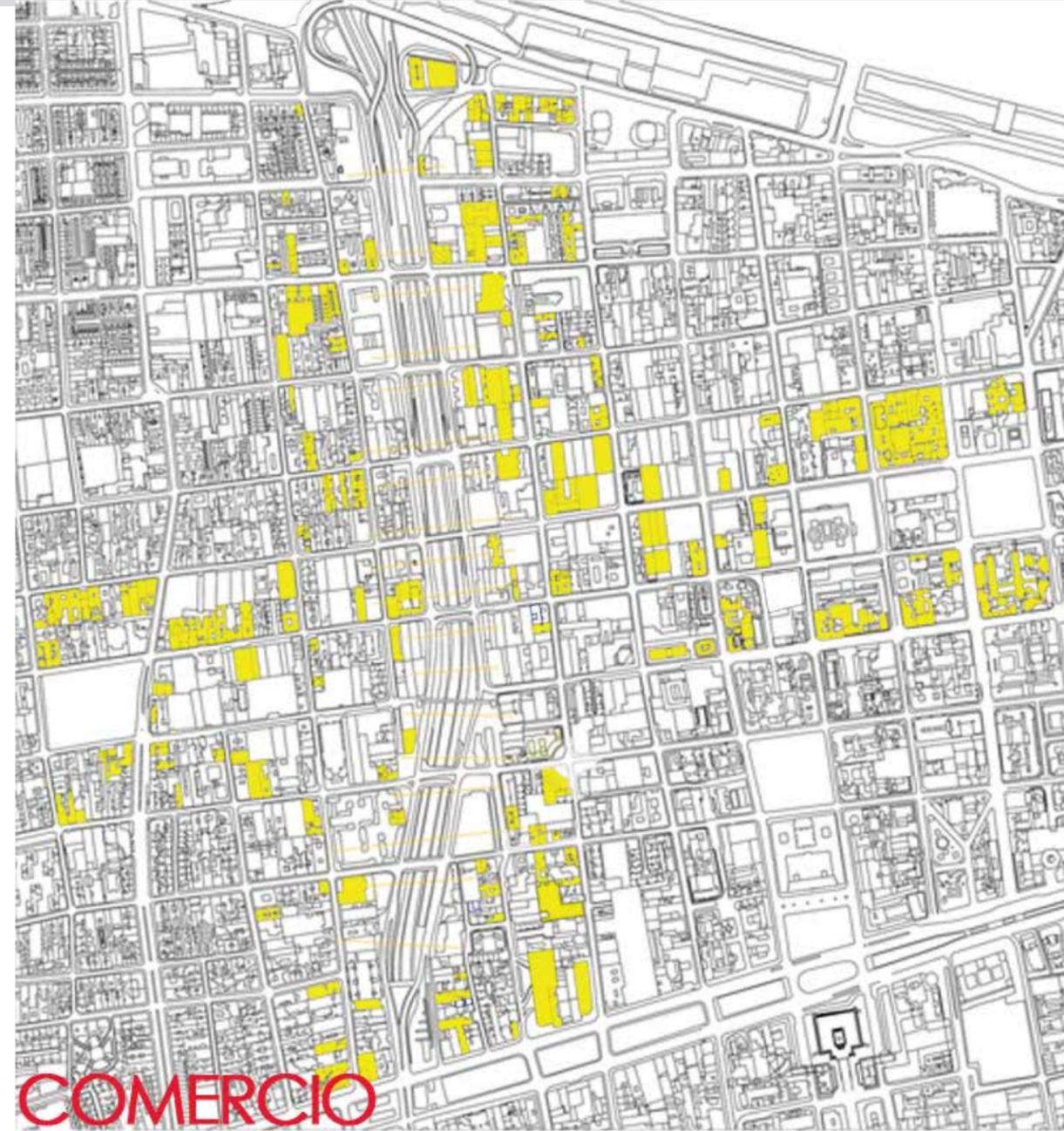


CAMBIO DE ESCALA BARRIO

ANALISIS DEL ENTORNO: USOS DE SUELO

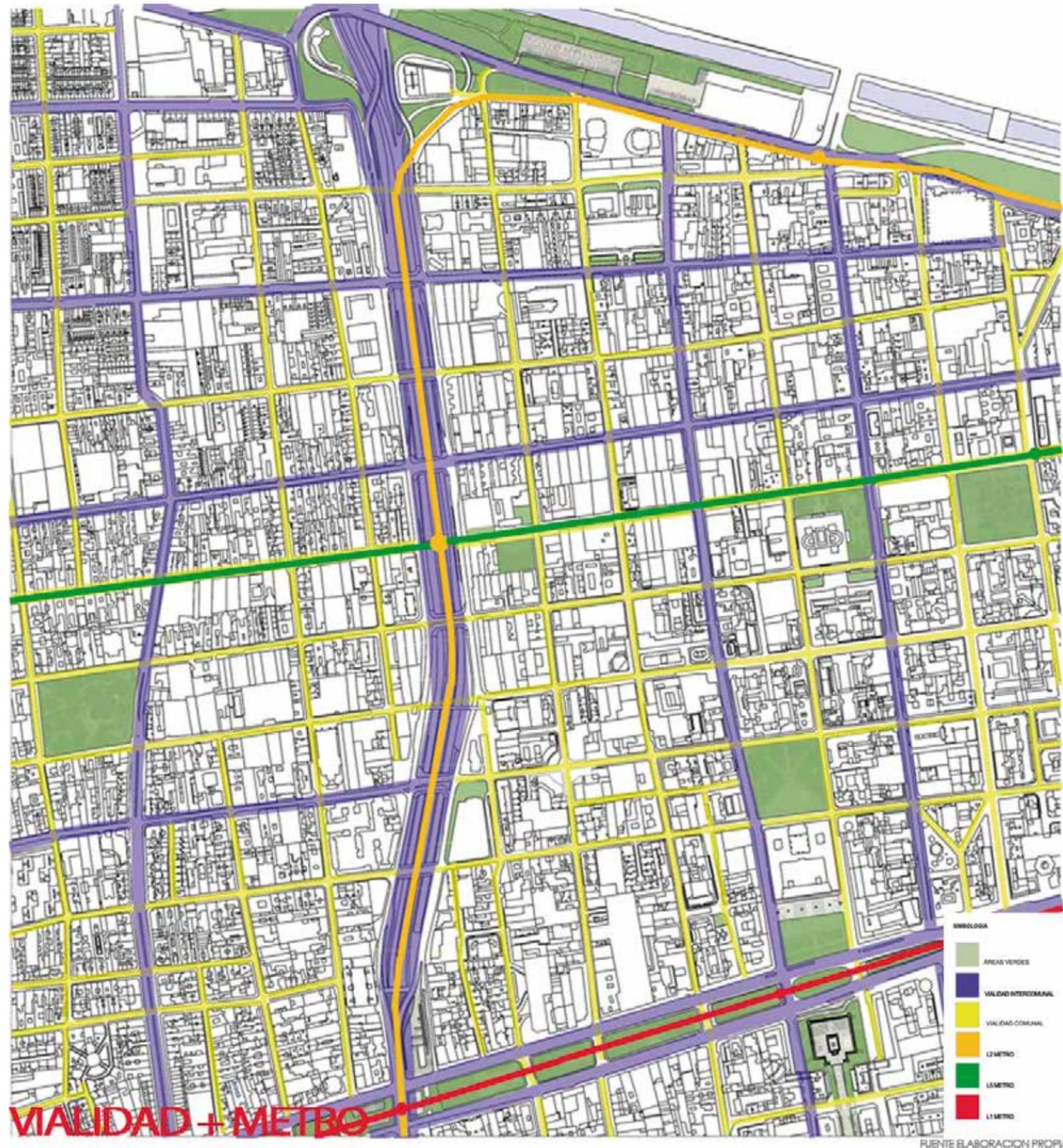


FUENTE ELABORACION PROPIA



FUENTE ELABORACION PROPIA

ANÁLISIS DEL ENTORNO: USOS DE SUELO



Nudo vial entre Costanera Norte y Autopista Central crea desconexión y fragmentación del espacio público.



Paseo Húrfanos se interrumpe y genera distanciamiento entre Santiago y el barrio Brasil.



General Mackenna, San Pablo existe una gran densidad de edificios residenciales y de altura de 20 pisos aprox.



Presencia de oficinas nuevas en calle Húrfanos y Agustinas funciona como extensión del centro.

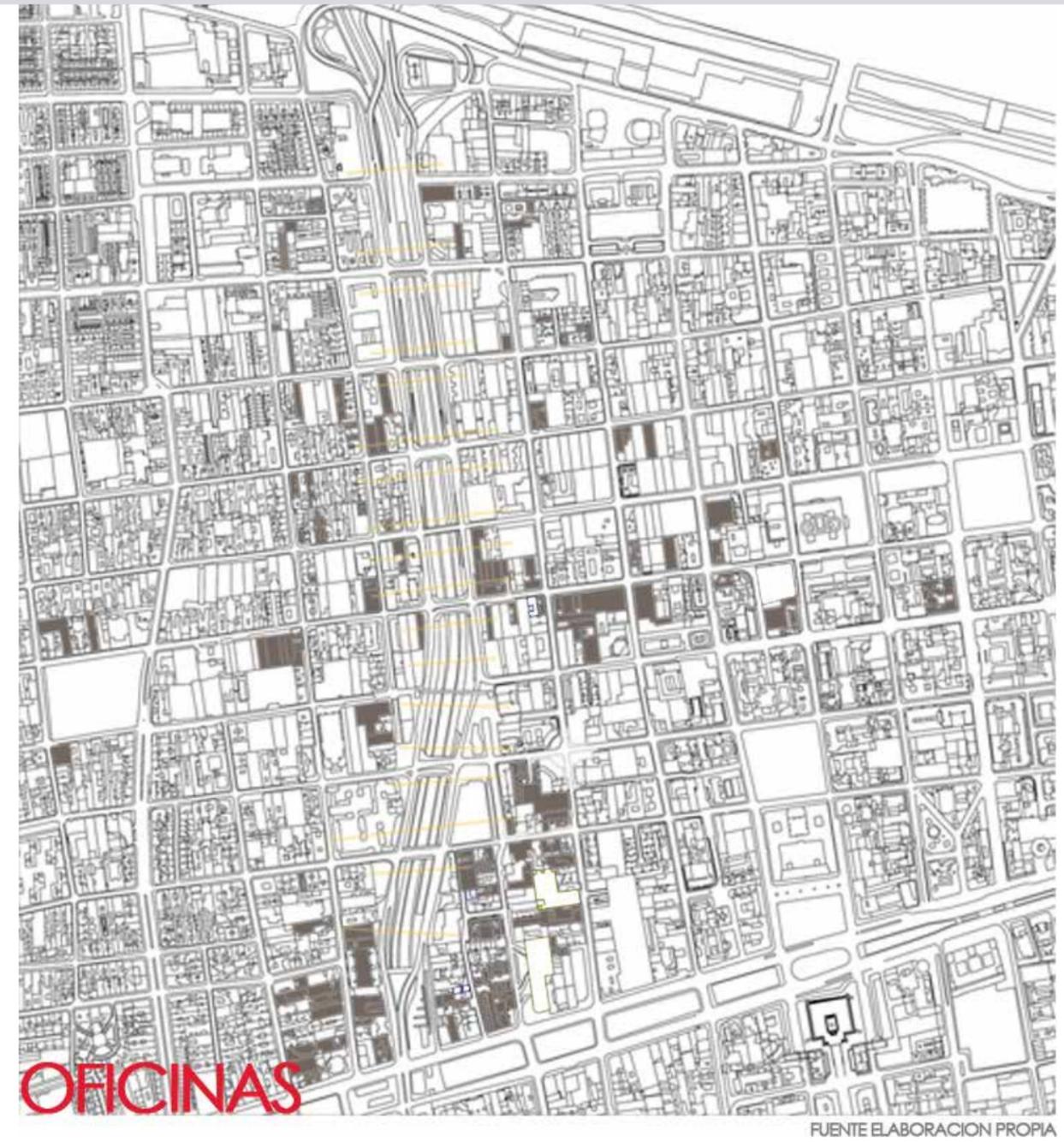
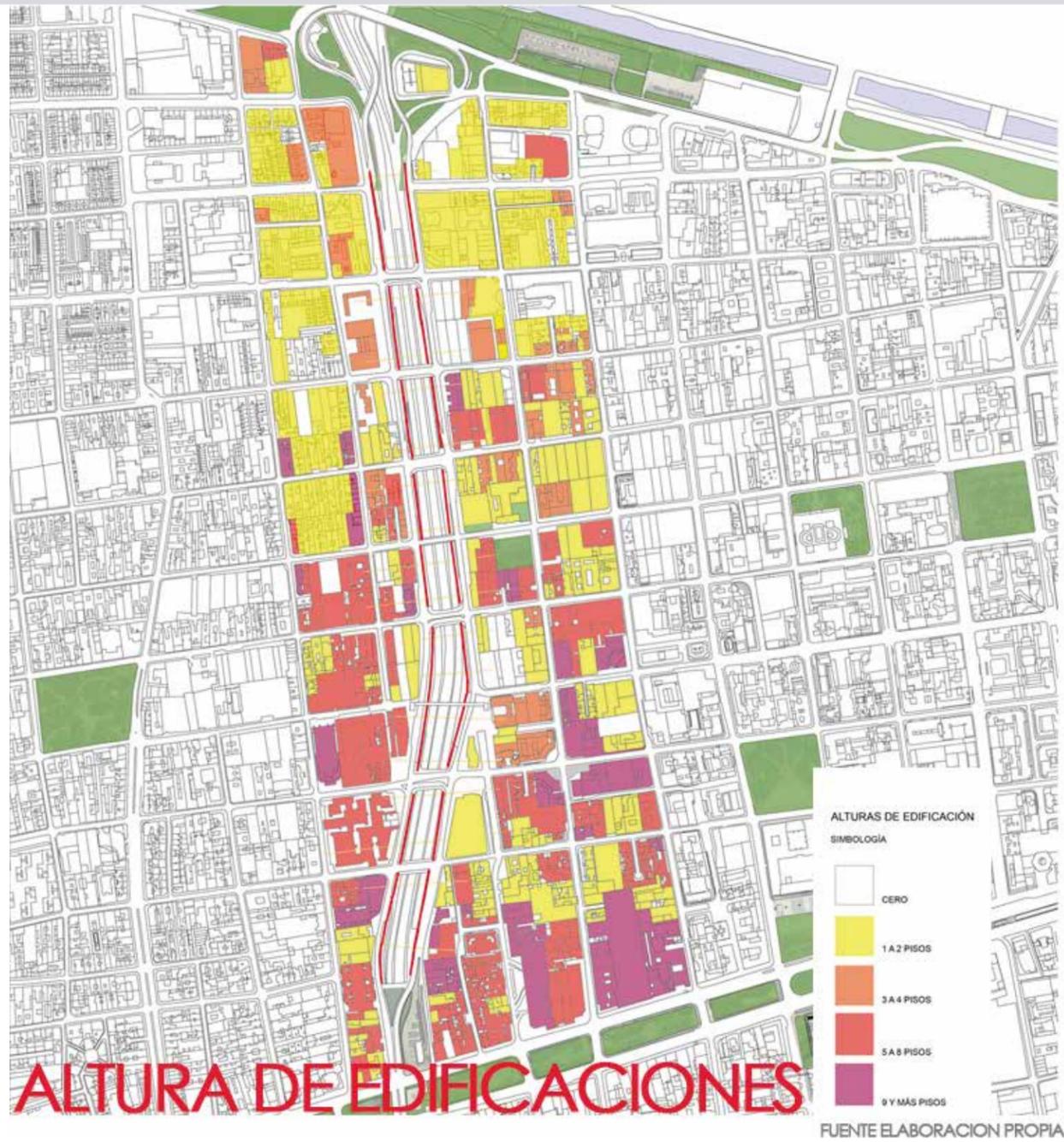


Existencia de bodegas comerciales y de muebles, y también, variados predios desocupados en el sector norte de la Autopista.



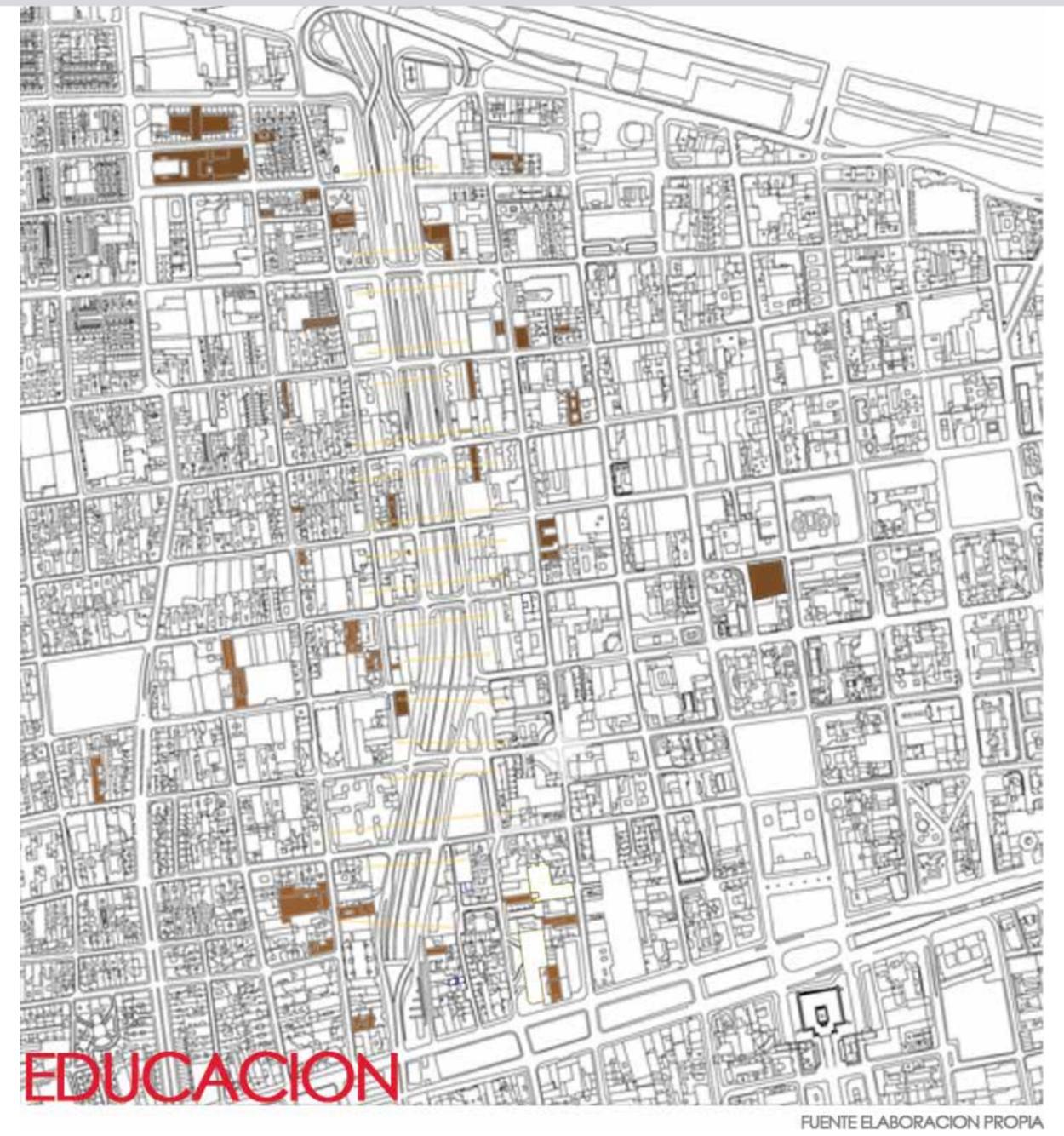
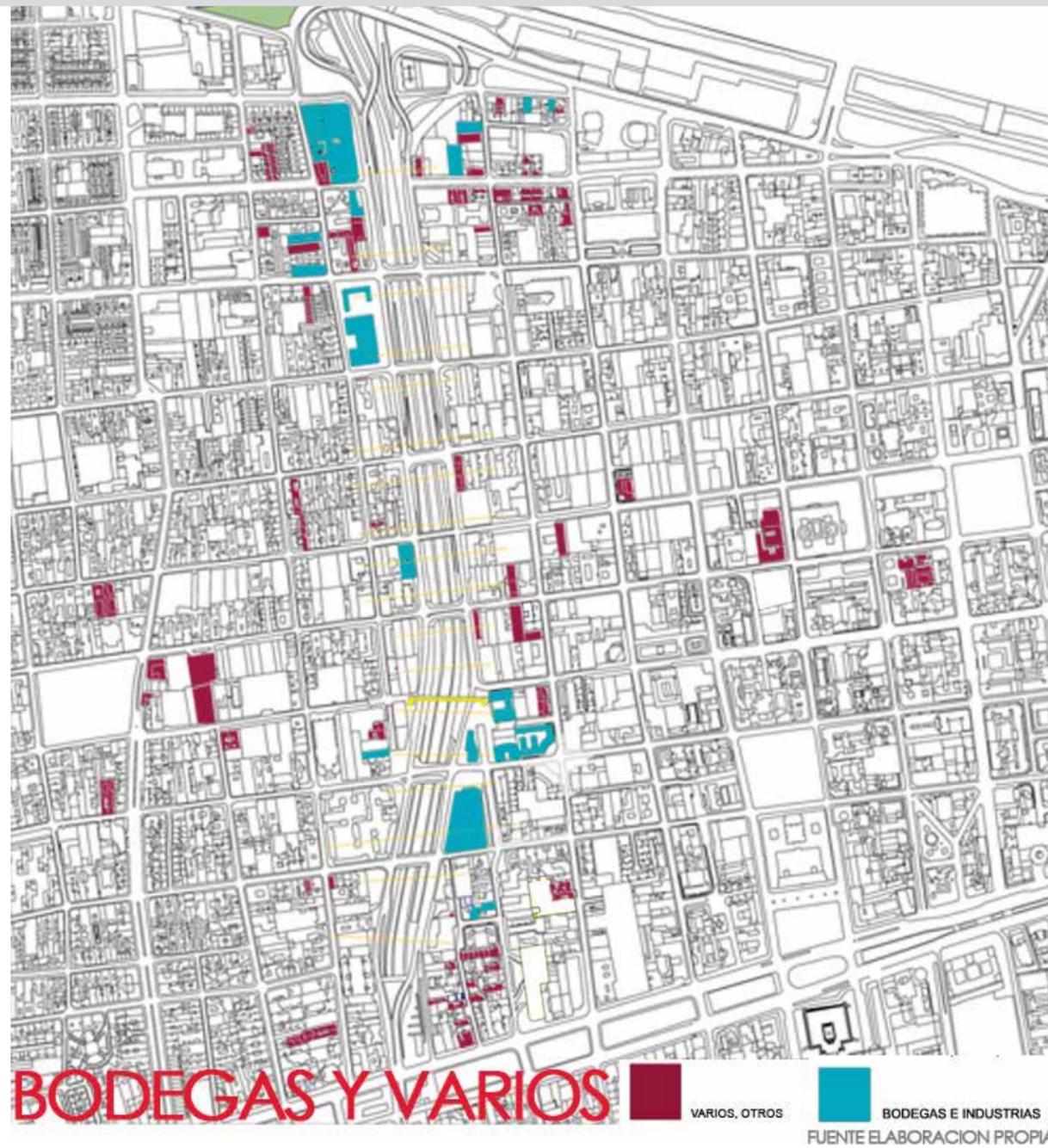
Usos educacionales y de instituciones dan vida al barrio y aportan variados flujos al sector.

ANALISIS DEL ENTORNO: USOS DE SUELO



ANALISIS DEL ENTORNO: USOS DE SUELO

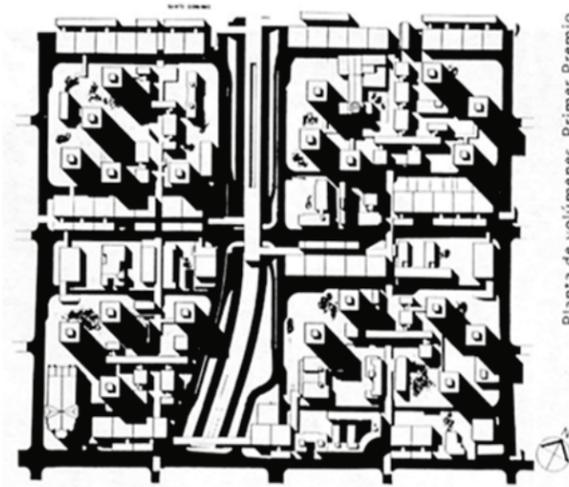
24



PROPUESTAS URBANAS - AUTOPISTA NORTE SUR

REFERENTES

CONCURSO CORMU 1972 (1° ARGENTINA)



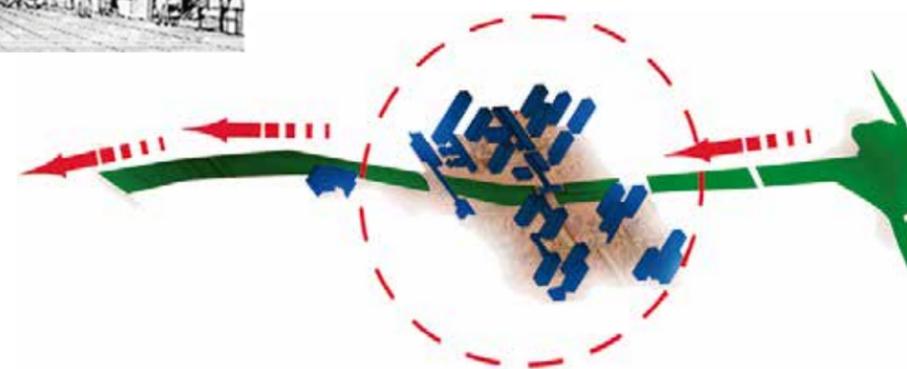
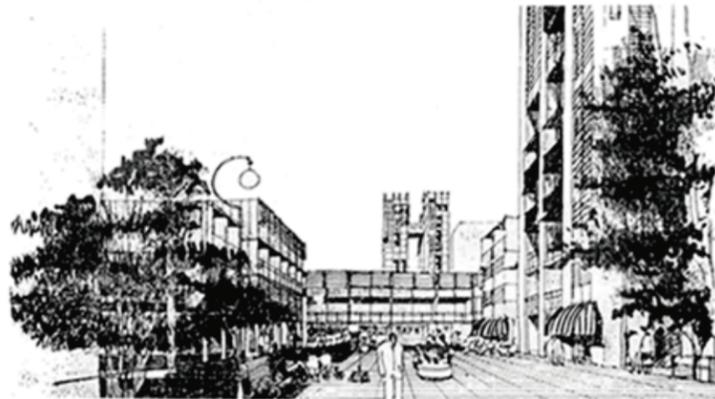
Planta de volúmenes. Primer Premio.

“Construcción de súper-manzanas y transformación de la ciudad”

Plan Seccional Mapocho - Alameda
Reorganizaba los programas existentes, pero bajo la forma coherente de la época, a través del despeje en los primeros pisos y circulaciones por pasarelas en los niveles superiores.

Transformación de 16 manzanas en 4 mega-manzanas que concentraban las funciones de vivienda, servicios y comercio, complementando las actividades del centro de la ciudad.

- Propuesta constaba de 20 torres de 22 pisos, con edificios menores de 4 pisos, generando un juego de alturas.



“CENTRO DE NEGOCIOS SANTIAGO SIGLO XXI”, BOZA, 1990

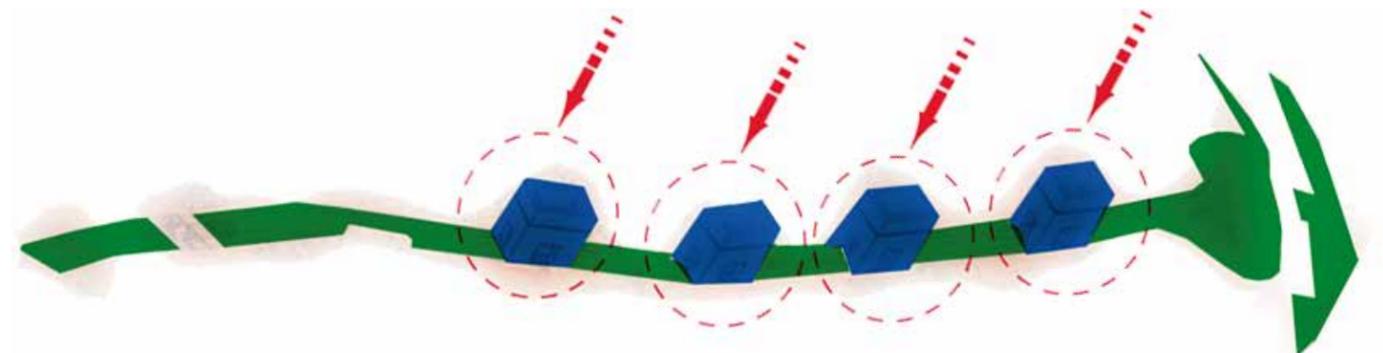


- Creación de 4 torres de 30 pisos sobre la autopista.

- Con programa comercial en el primer nivel y oficinas en los superiores.

- Reintegrar el área central de la ciudad y los sectores ubicados al poniente de la autopista.

- Implantación de volumen hueco en cuyo interior se coloca una plaza en un segundo nivel con respecto a la calle el cual se presenta como un hito integrador.



PROPUESTAS URBANAS - AUTOPISTA NORTE SUR

REFERENTES

“TERRAZA PARA SANTIAGO METROPOLITANO”, 1991



Arquitectos: Francisco Vergara, Fernando Domeyko, Alex Brahn, Enrique del Río. (ARQ 30)

Elementos importantes de la propuesta:

- Constituir un corredor de equipamientos mayores (centro de convenciones, hoteles y oficinas administrativas)
- Cubrir en forma parcial la superficie y sobre este generar nuevos edificios (comercio, esparcimiento y oficinas)
- Se propone la remodelación de plaza los Héroes.

“RAMBLA DEL BICENTENARIO”, OFICINA URBE, 1999



Se basaba en:

- Concesión en de la superficie de la Autopista.
- Propone nuevos espacios públicos y edificios.
- Se plantea un nuevo barrio con edificios Institucionales públicos.
- En el sector más cercano a la alameda se plantea los edificios comerciales.
- En el sector sur se plantea la colocación de edificios privados
- La propuesta quiere constituir un corredor de equipamientos para la ciudad.

PROPUESTAS URBANAS - AUTOPISTA NORTE SUR

REFERENTES

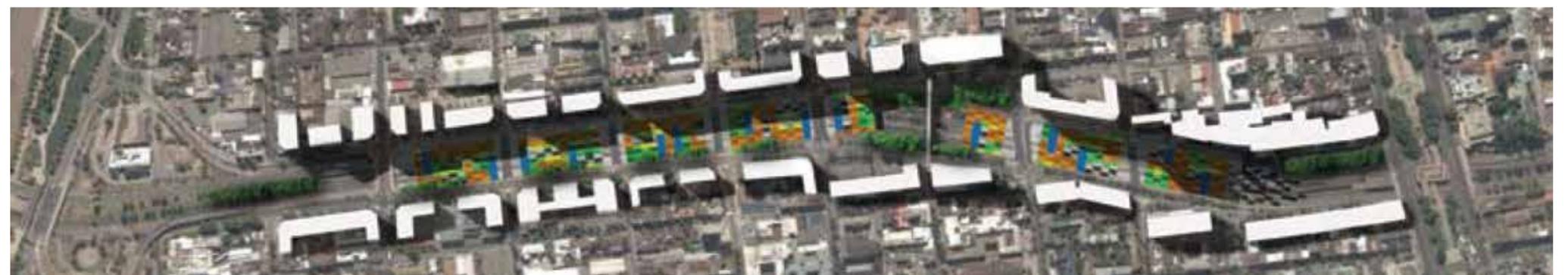
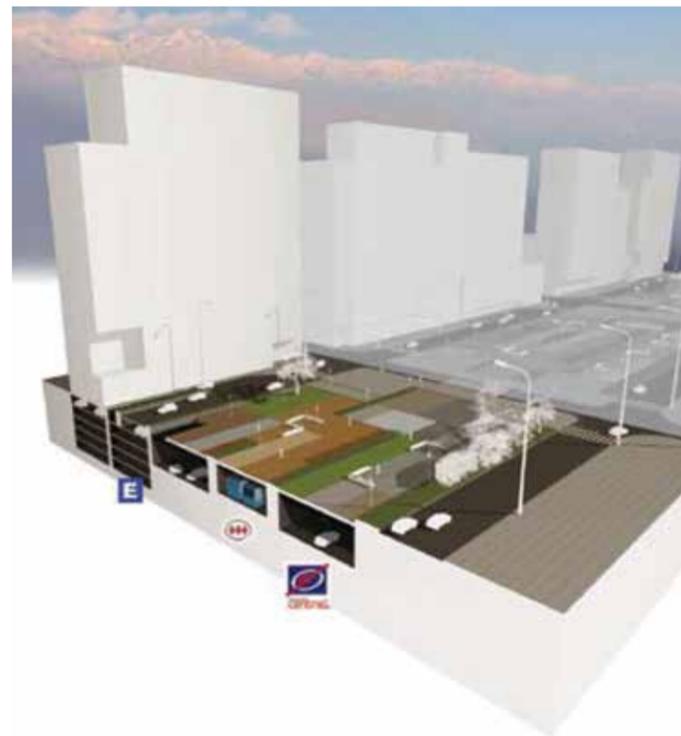
PROPUESTA MUNICIPALIDAD 2006

Esta propuesta a largo plazo contempla:

- Techar la autopista central y el paso del metro por etapas, para crear un Parque urbano Norte Sur en su superficie y desarrollar estacionamientos subterráneos en las caletas, para el desarrollo comercial y habitacional de la calle Manuel Rodríguez Oriente.
- Parque que una y recupere la relación entre Santiago Poniente y Santiago Oriente mejorando la vida y dinámica de barrio.
- Incentivar la inversión de edificios en altura de mayor categoría en sus bordes.
- Se orienta a la búsqueda de inversión privada que gatille nuevos proyectos que impulsen el desarrollo de la comuna.



27



PROPUESTAS URBANAS - AUTOPISTA NORTE SUR

REFERENTES

PROPUESTA OFICINA URBE 2010

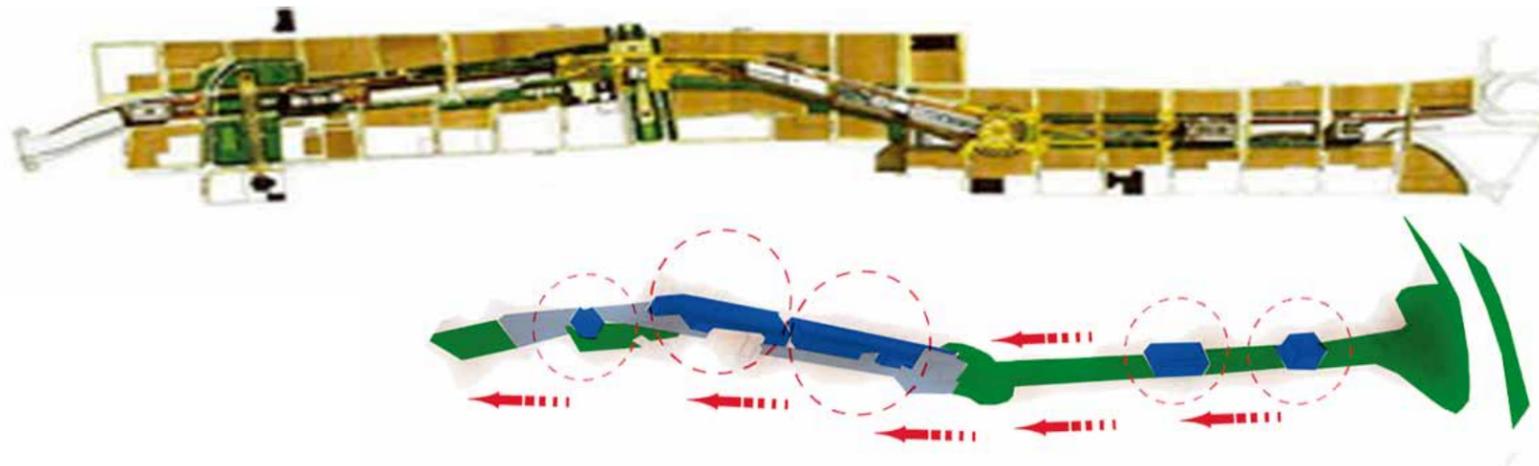
- Propuesta Plan Maestro y Paisajismo que contempla construir y techar en la Autopista.
- Planificación Urbana y Territorial de los bordes.
- Gestión e Integración de Infraestructura Vial.
- Derechos Aéreos y Bordes, Autopista Central.
- Tramo Central 3 Kms.



2° PROPUESTA BOZA 2010

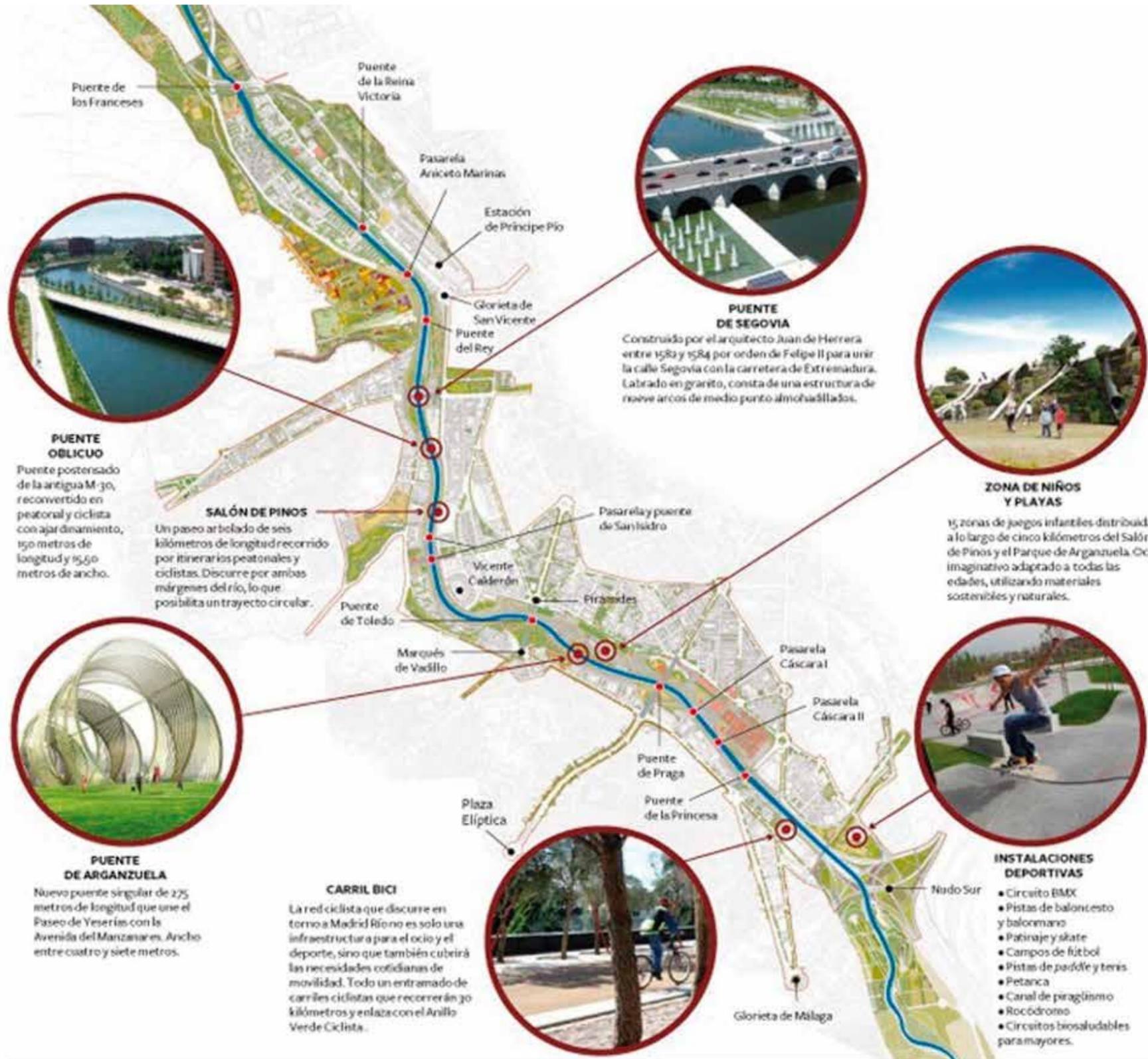


- Replanteamiento de su primera propuesta de 1990.
- Conserva la idea de conectar los bordes a través de EDIFICIOS-PLAZA, sobre la autopista.
- Destaca manto verde y arborización para mitigar el ruido y smog de la autopista.



AUTOPISTAS | VACÍOS URBANOS TRANSFORMADOS EN ESPACIOS ACTIVOS QUE REVITALIZAN LA TRAMA

PROYECTO MADRID RIO



El proyecto Madrid Río, comprende el tramo, entre el Paseo Marqués de Monistrol y el Nudo Sur, ha constituido una barrera urbana para la ciudad de Madrid, además de una fuente de contaminación atmosférica y acústica, con especial incidencia en los bloques residenciales de la zona, demasiado cercanos a la carretera.

La actuación en dicha zona ha sido dividida en 4 tramos, adjudicándolos a diferentes empresas:

- Paseo del Marqués de Monistrol
- Puente de Segovia, Dragados
- Puente de Segovia
- Puente de San Isidro, Ferrovial
- Agroman
- Puente de San Isidro
- Puente de Praga, Necso EC
- Puente de Praga
- Nudo Sur, adjudicada a FCC

AUTOPISTAS | VACÍOS URBANOS TRANSFORMADOS EN ESPACIOS ACTIVOS QUE REVITALIZAN LA TRAMA

PROYECTO VIA EXPRESA LIMA

Ubicación de los proyectos

LA VICTORIA

1
Entre la Av. Gálvez y la estación Estadio Nacional.

SAN ISIDRO

2
Entre la Av. Andrés Reyes y la Av. Canaval y Moreyra.

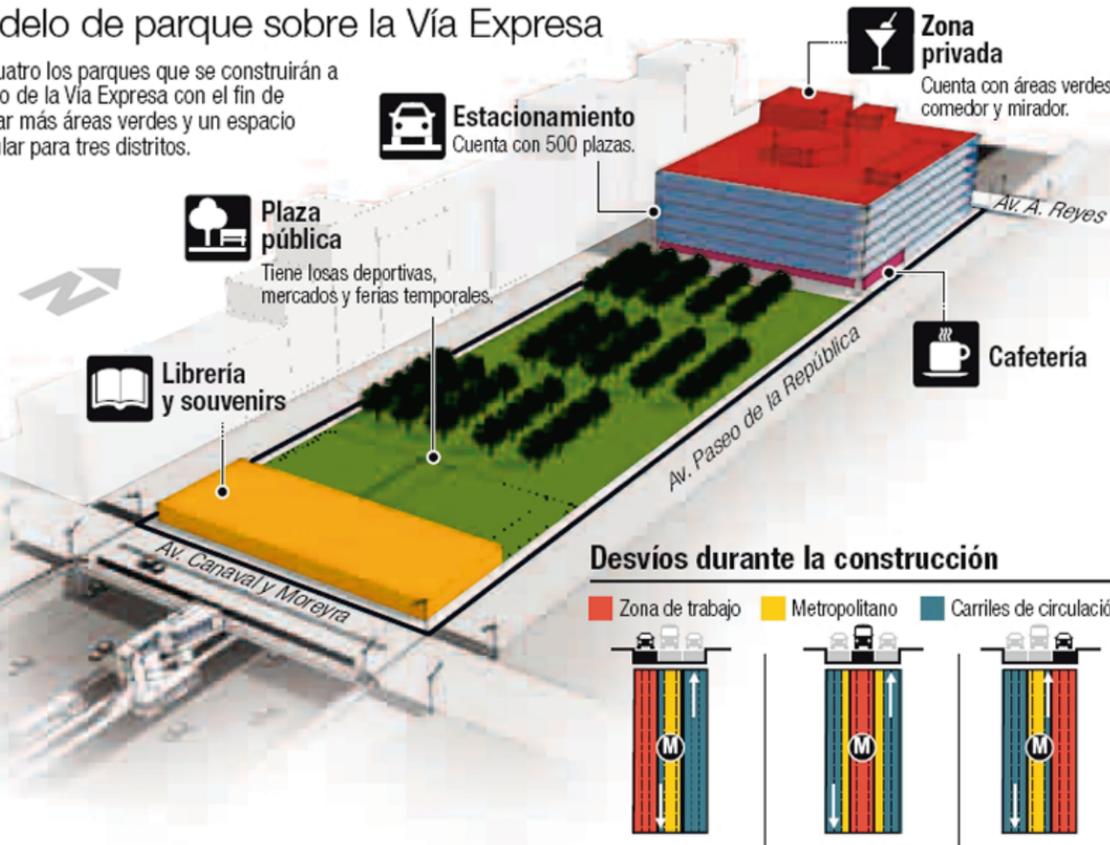
MIRAFLORES

3
Entre la Av. Angamos y la Av. Ricardo Palma.

4
Entre la Av. Ricardo Palma y la Av. Benavides.

Modelo de parque sobre la Vía Expresa

Son cuatro los parques que se construirán a lo largo de la Vía Expresa con el fin de generar más áreas verdes y un espacio vehicular para tres distritos.

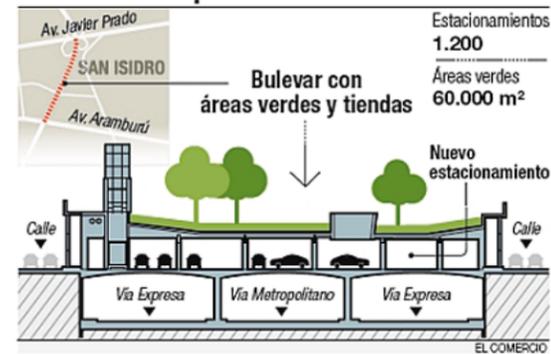


Fuente: Gerencia de Inversión Privada de la Municipalidad de Lima

EL COMERCIO



Detalles del plan



FUENTE: DIARIO EL METROPOLITANO

Consiste en la construcción de una vía expresa, exclusiva para autos y camionetas, que, partiendo desde el puente Huáscar, en el distrito de El Agustino, llegará hasta el cruce de las avenidas Morales Duárez y Universitaria, casi en el límite del Cercado de Lima y Carmen de la Legua, en el Callao.

La Línea Amarilla comenzará en la Vía de Evitamiento. Allí, a unos metros del puente Huáscar, se elevará un viaducto que, en lugar de continuar por dicha ruta, cruzará por encima, y se dirigirá hacia la ribera norte del río Rímac, desplazándose luego a lo largo de ella (la calzada en sentido contrario, es decir, la que venga desde Lima por la ribera del río, cruzará sobre este y desembocará en la Vía de Evitamiento, rumbo hacia Javier Prado).

Prosiguiendo su recorrido junto al río, al llegar al puente Huánuco, la vía se elevará, pasando por encima de este. Allí se construirá un intercambio de dos orejas, que, al estar ubicado junto al de cuatro orejas de Acho, conformará con este un muy vistoso conjunto vial.

Luego, se iniciará la mejor parte, pues la vía se deprimirá, se desplazará unos metros hacia la izquierda y se introducirá por debajo del lecho del río, a lo largo de casi tres kilómetros (de una manera similar a como lo hace la autopista Costanera Norte en Santiago de Chile, que recorre 4 kilómetros por debajo del río Mapocho). Será, desde el punto de vista de la ingeniería constructiva, la parte más interesante de todo el proyecto. El túnel, que tendrá dos vías (de tres carriles cada una), contará con todos los servicios que una infraes.

AUTOPISTAS | VACÍOS URBANOS TRANSFORMADOS EN ESPACIOS ACTIVOS QUE REVITALIZAN LA TRAMA

PROYECTO INTERMODAL GUIJÓN

“En la zona más estrecha del ámbito, la implantación de la estación intermodal, un edificio de mas de 400 metros de longitud, reclama una estrategia ingeniosa para no reproducir una nueva barrera que impida fundir los espacios libres de la ciudad de Norte a Sur.

Se propone implantar unas plataformas ajardinadas –topografías artificiales- con distintas rasantes ascendentes que, al tiempo que definen los espacios interiores de las estaciones de tren y autobuses, funden los espacios verdes a ambos lados de la VÍA-PARQUE.

Las plataformas se modelan mediante pliegues de la rasante para obtener recorridos peatonales continuos en los que se recortan vacíos y troneras que garantizan la ventilación e iluminación natural de las estaciones de largo recorrido, cercanías y autobuses.

Con esta estrategia se construye un paisaje artificial que anula el efecto barrera de la edificación.”

El proyecto “apuesta por 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, 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.” (de la memoria del proyecto).



FUENTE: PLATAFORMA ARQUITECTURA



PARQUES | IMPORTANCIA ESPACIO URBANO - REVITALIZACIÓN DE SECTORES Y BARRIOS

PARQUE DE LOS REYES

De mayor amplitud, este parque contempla un límite marcado por la Estación Mapocho donde en su explanada se concentran múltiples eventos culturales y social. Contempla paseos de mayor amplitud a lo largo de éste y espacios de estar que generan interioridades y explanadas. Este parque presenta una serie de programas y equipamientos asociados como laguna, un 'skate park' y plazas menores que congregan las actividades y flujos hacia el interior del parque.



FUENTE: ELABORACION PROPIA

PARQUES | IMPORTANCIA ESPACIO URBANO - REVITALIZACIÓN DE SECTORES Y BARRIOS

REFERENTES

PARQUE CHEOGGYECHEON SEUL

Demolición autopista que tenía una segunda vía elevada de alta velocidad de 6 pistas.
1999: comienza gestión proyecto de demolición de autopista que generó deterioro de calidad de vida, aumento de contaminación ambiental.
Creación parque que recupera antiguo cruce río Cheaggyecheon. Parque de borde de 400 dec. en 8 km de largo y 80 m de ancho.

Ejemplo de cómo una ciudad puede modificar patrones de crecimiento, recuperando un canal urbano que se había transformado en autopista, devolviéndole rol nacional y generando espacios públicos interesantes



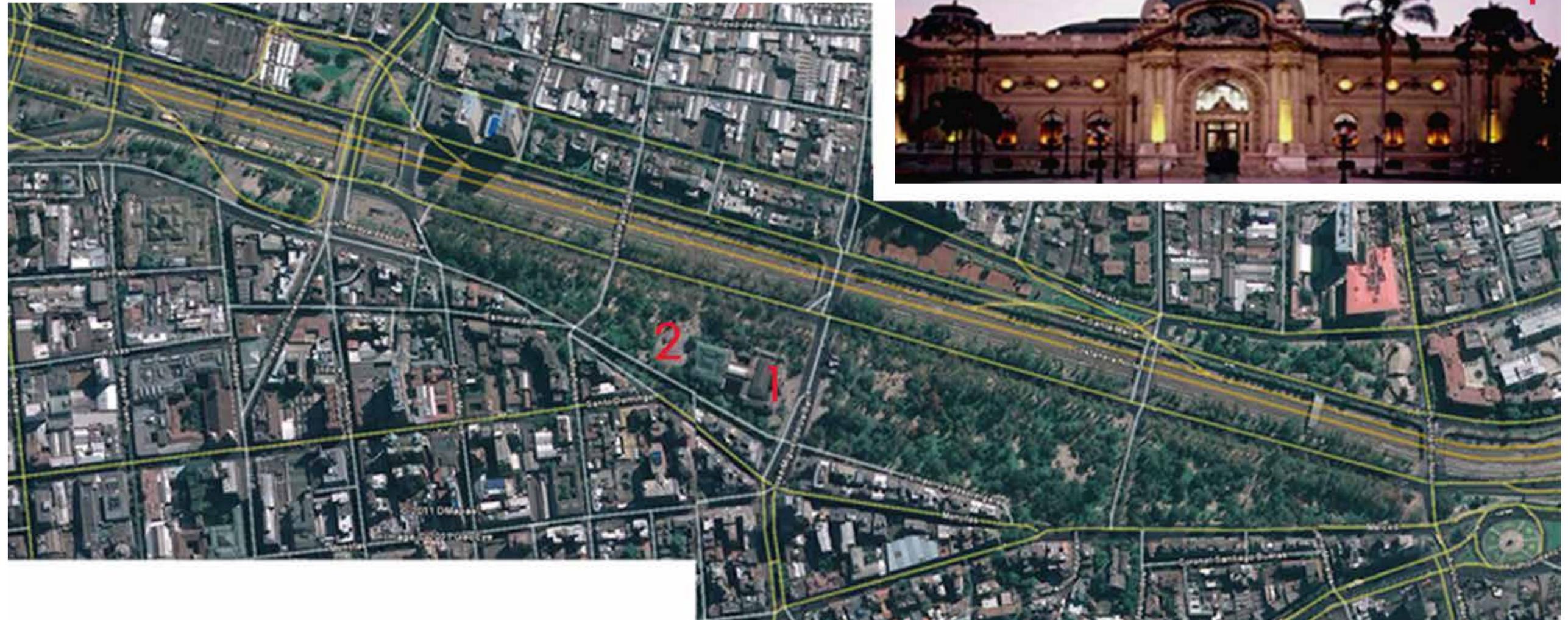
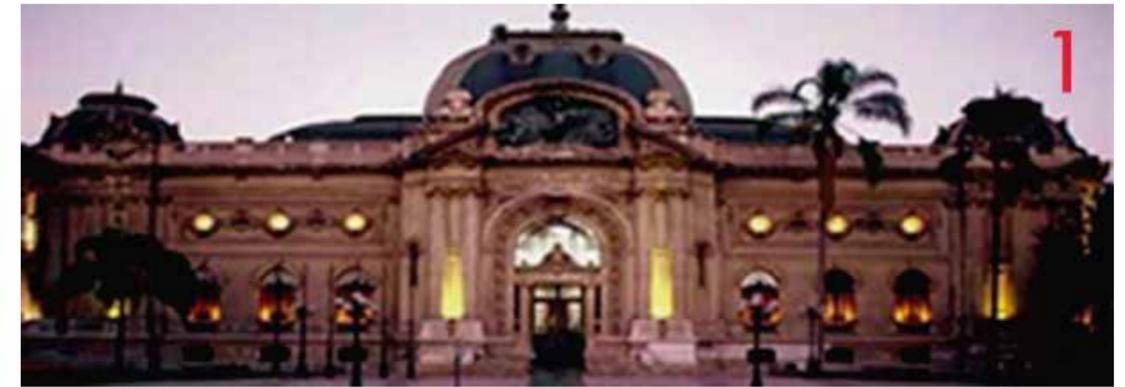
PARQUES | IMPORTANCIA ESPACIO URBANO - REVITALIZACIÓN DE SECTORES Y BARRIOS

PARQUE FORESTAL

Se configura entre paseos lineales y superficie inclinadas de pasto que generan interioridades y espacios de estar: mobi-liarios, juegos y explanadas aparecen para congregar los flujos que existen. Museo Bellas Artes: da respaldo y congrega múltiples actividades en la explanada posterior. Sus límites se proyectan visualmente por medio de las áreas verdes y el río Mapocho, generando paseos y circuitos.



FUENTE: ELABORACION PROPIA



PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR / SUTURA Y REGENERADOR URBANO



EXPANSIÓN URBANA VS. AUTOPISTAS

La continuidad y regularidad del damero se rompe por la expansión urbana.

Se incorporan vías expresas con el fin de conectar estos puntos lejanos, pero que terminan fragmentando la ciudad y sus barrios.

NORTE SUR VS. ANILLO INTERIOR VERDE

Al crear un parque se conecta el PARQUE LOS REYES con el eje comercial de ALAMEDA con diversos espacios que congregan actividades por medio del BOULEVARD y el PARQUE URBANO.

Funciona como SUTURA en el sentido Oriente - Poniente y como CONECTOR REGENERADOR en el

sentido Norte-sur.



TRIÁNGULO CULTURAL VS. NORTE - SUR

Se complementan el triángulo fundacional, con su variadas actividades y su capacidad de congregarse, con la vida de barrio del Barrio Brasil.

Se conecta a la actividad cultural del Eje Matucana, constituyéndose como un CIRCUITO que amarra estas situaciones.

PROPUESTA MACRO PARQUE SUTURA Y RELACION ENTORNO

Al contar con este despeje urbano, producto del vacío dejado por la autopista, se crea un parque urbano que acoge a ambos barrios y hace propenso la activación de los bordes de la autopista.



Esto se ve contrastado fuertemente con la situación actual donde prima el flujo y la velocidad de los autos sobre la calidad de vida del habitante.

Se produce una fragmentación de la ciudad, desvinculación y desde los bordes hacia el interior se convierten en puntos de deterioro.

Se genera un parque Urbano Equipado, a modo de SUTURA, donde en cada espacio acoja las diversas actividades que se podrían realizar, además de ofrecer programa de servicios que complementan la función de espacio público que congrega.

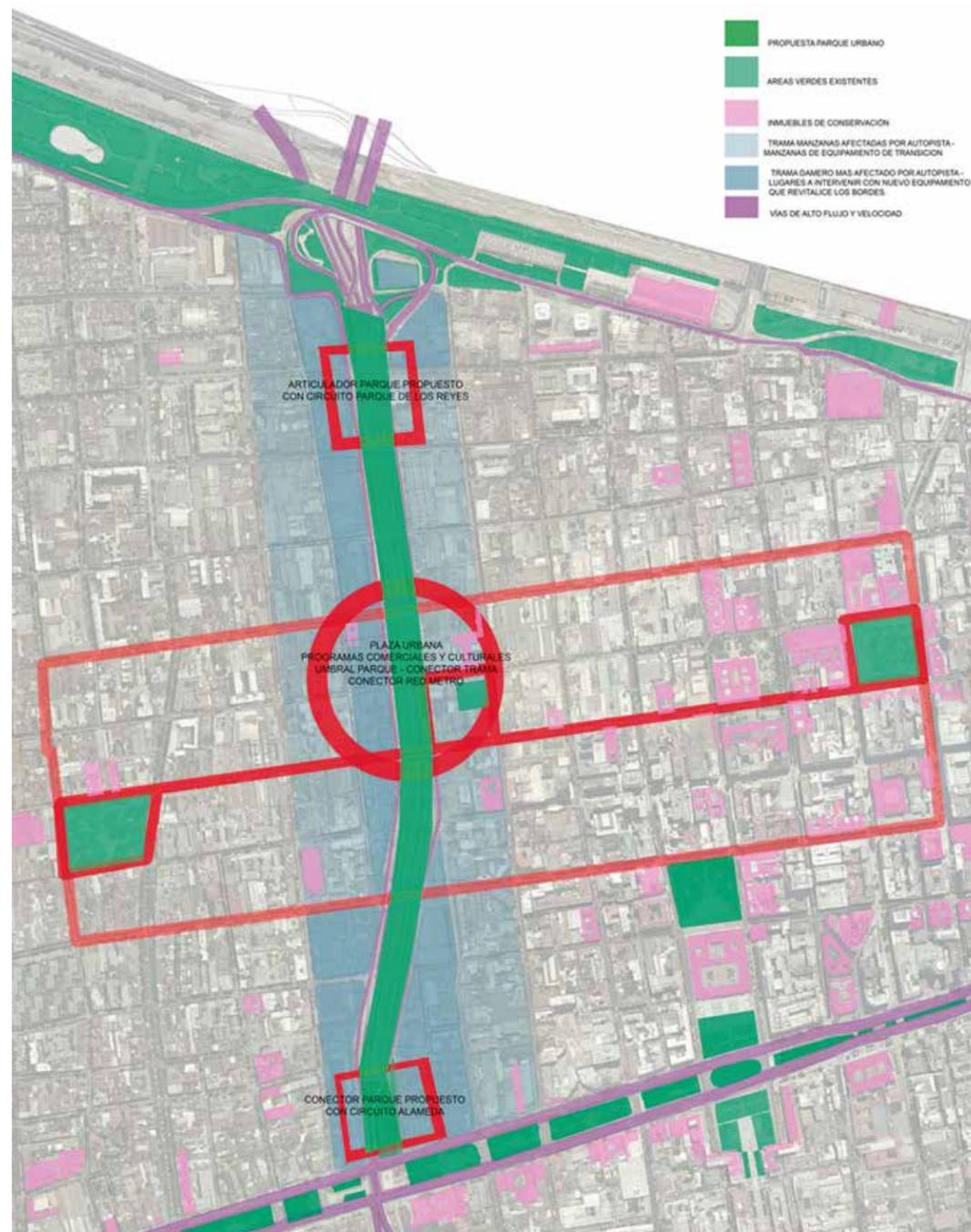
AREA PROYECTO

El área central de la estación Santa Ana cumple la función de NODO al recibir los flujos del Metro y, en proyección, de las dos plazas más importantes: Plaza de Armas y Pza. Brasil.

A esto se suma la cuadra de HUÉRFANOS que actúa como ROL CONGREGADOR al incorporar programa de restaurantes y comercio.

Se proyecta como REMATE del paseo Huérfanos, albergando un anfiteatro para actividades culturales espontáneas y programadas.

PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR / SUTURA Y REGENERADOR URBANO



Se incorpora plazas de distintos tipos:

PLAZAS HUNDIDAS para mayor permanencia, intimidad y relación visual con las áreas verdes del parque.

PLAZAS MAYORES que albergan programa comercial y de servicios y recreacional en los puntos de remate y la central.

PLAZAS MENORES que albergan la actividad recreativa de los habitantes permanentes de las residencias que invitan a la permanencia dentro de cada cuadra y conectan con el BOULEVARD en puntos específicos.

Se incorpora 'LO NATURAL' de diversas maneras:

REMATE PARQUE LOS REYES se incorpora área verde como remate visual y conexión entre estas áreas.

MASA ARBÓREA que acompaña el recorrido por el boulevard y lo aísla la actividad vehicular.

JARDINERAS Y ÁREA VERDE A NIVEL que complementa al Boulevard y incorpora el paisajismo en las plazas.

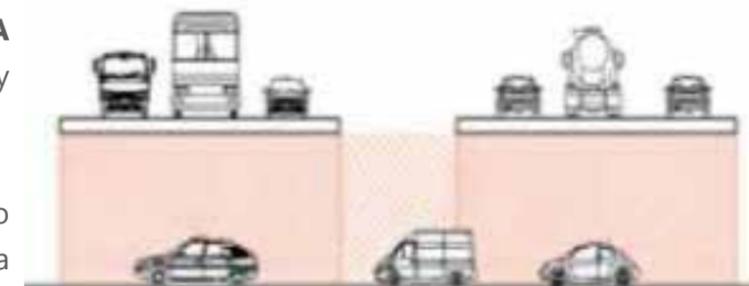
Áreas destacadas:

REMATE ALAMEDA y REMATE PARQUE LOS REYES conectan las áreas cercanas.

ÁREA CENTRAL ESTACIÓN SANTA ANA con programa comercial, cafeterías y servicios de acorde a la estación.

ÁREA HUÉRFANOS funciona como NODO entre el paseo y el centro de la propuesta central.

VIA ELEVADA AUTOPISTA



VS



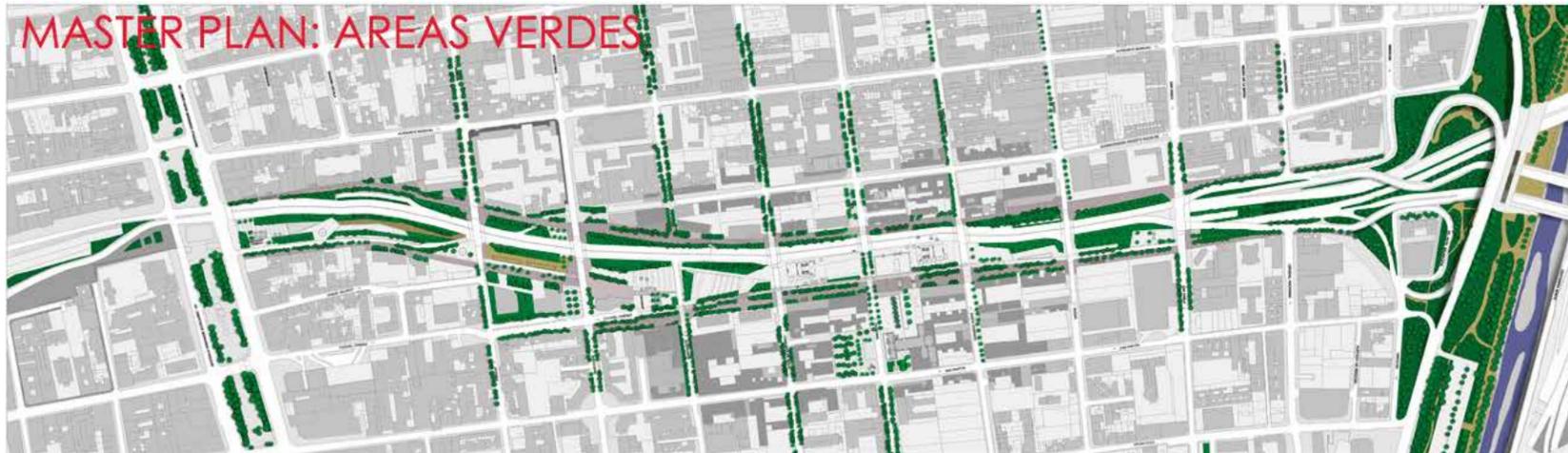
PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR / SUTURA Y REGENERADOR URBANO

MASTER PLAN: PLAZAS DURAS



El espacio público es la escala misma del territorio y de los asentamientos humanos. Constituye un lugar de encuentro de desarrollo de identidad y pertenencia de todas las escalas.

MASTER PLAN: AREAS VERDES



Áreas verdes acompañan a lo largo del Boulevard constituyéndose como una masa de árboles en serie y jardineras y árboles menores en las plazas fortaleciendo la permanencia a las distintas escalas de actividades que se desarrollan.

MASTER PLAN: NODOS / BOULEVARD



Se jerarquiza 3 áreas de desarrollo de mayor importancia: los remates de Alameda y Mapocho y el área central de la estación Santa Ana. Se disponen sectores secundarios que potencian actividades en las cuadras, destacándose el área de Huérfanos, como remate del paseo, donde se constituyen un área de restaurantes, comercio y plazas.



N. LIBERTADOR BERNARDO O HIGGINS

ESCALA

ALMIRANTE BARROSO

RESTAURANT COMERCIO

FAVOR VELASCO

TUCAPEL JIMENEZ

N. LIBERTADOR BERNARDO O HIGGINS

MONEDA

AGUSTINAS

RESTAURANT

TUCAPEL JIMENEZ





COSTANERA NORTE

AV. PDTE. BALANCEDA

MAPOCHO

HURTADO DE MENDOZA

GENERAL MACKENNA

SAN PABLO

SAN PABLO

A BARRA

ENNA

GUARDAMARINA ERNESTINA

SAN MARTIN

PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR | SUTURA Y REGENERADOR URBANO

Lugares de encuentro y que facilitan la congregación y la permanencia acompañan al BOULEVARD que se proyecta al extender las cuadras en el sentido poniente.



Incorpora un programa de comercio y restaurante, continuando con la Avenida Alameda.

A la vez que se proyecta una plaza hundida con 'juegos de agua' en una pileta. Primer encuentro de la serie de áreas verdes con lo urbano.

Se congregan en el remate del PASEO HUÉRFANOS, se responde incorporando un área de programa comercial y de restaurantes.

Entre la plaza de Santa Ana se proyecta un ANFITEATRO, donde las cubiertas delimitan el espacio para variadas actividades CULTURALES de carácter espontáneo.

PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR | SUTURA Y REGENERADOR URBANO



REMATE
ALAMEDA

METRO
SANTA
ANA

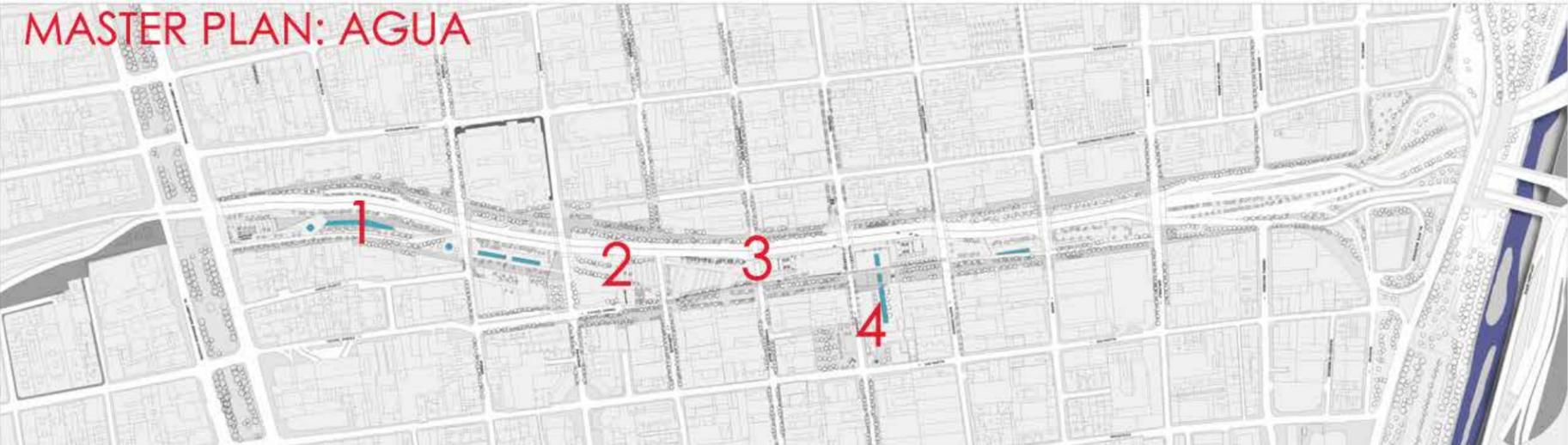
REMATE
TEATRO
TELETON

La cubierta del Metro actúa como soporte de las actividades de comercio de éste.

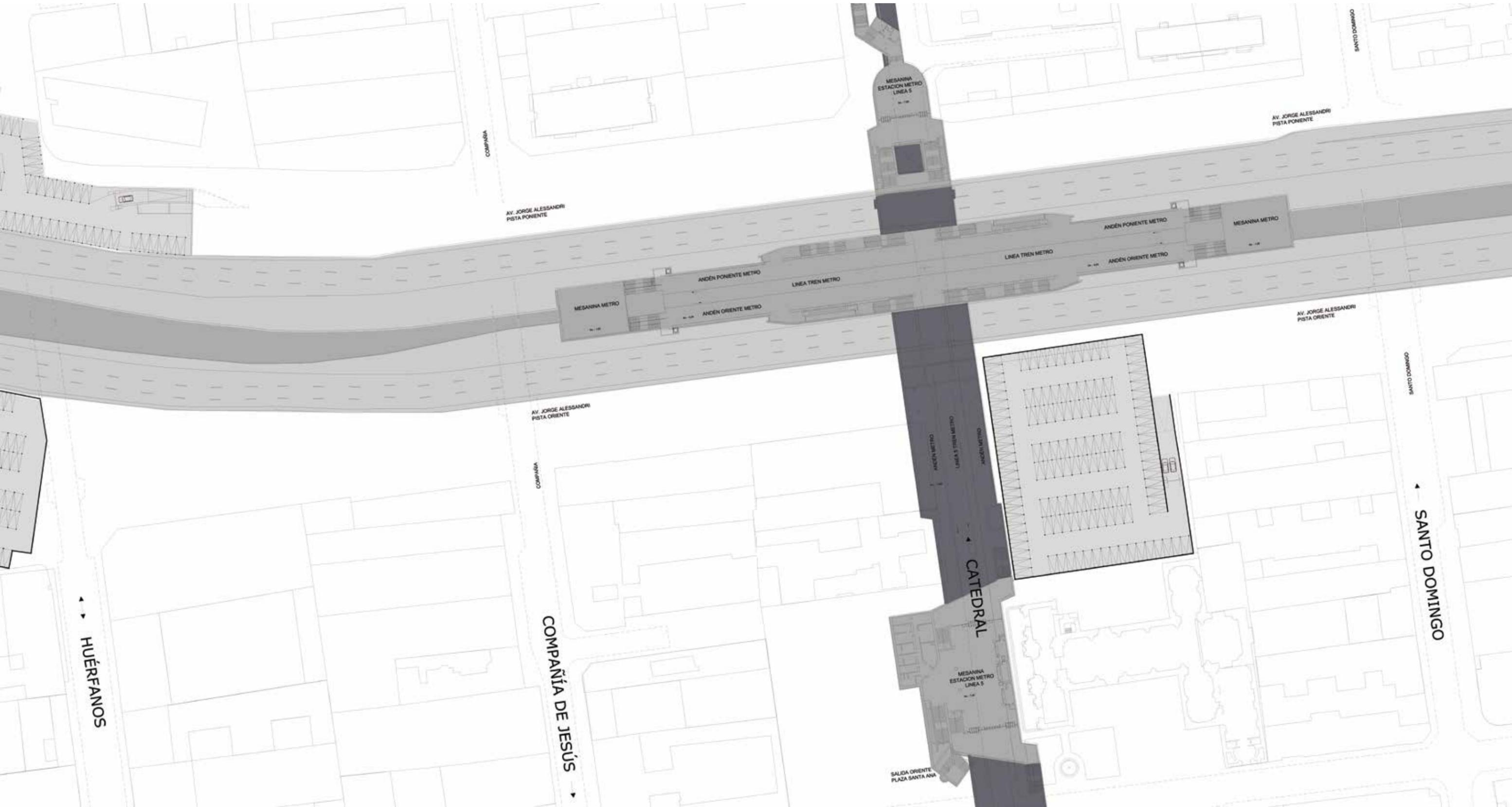
Además direcciona perspectivas producto de los pilares y quiebres de dirección y se PROYECTA como cubierta de paradero de locomoción colectiva, ENMARCANDO el espacio público.

Se potencia la Iglesia de Santa como un lugar de encuentro y de actividades colectivas, donde en el vacío el parque se introduce en la plaza y en la ciudad.

PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR | SUTURA Y REGENERADOR URBANO



PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR | PLANTA NIVEL SUBTERRÁNEO



PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE SUR | PLANTA NIVEL SUBTERRÁNEO





CATEDRAL

SANTO DOMINGO

ROSAS

GUARDAMARINA ERNESTO RIQUELME

SAN PABLO

ALMIRANTE BARROSO

PEDRO DE LA BARBA

GENERAL MACKENNA

MAPOCHO

AV. FOTE BALBUENA

COSTANERA NORTE

CATEDRAL

SANTO DOMINGO

ROSAS

SAN MARTIN

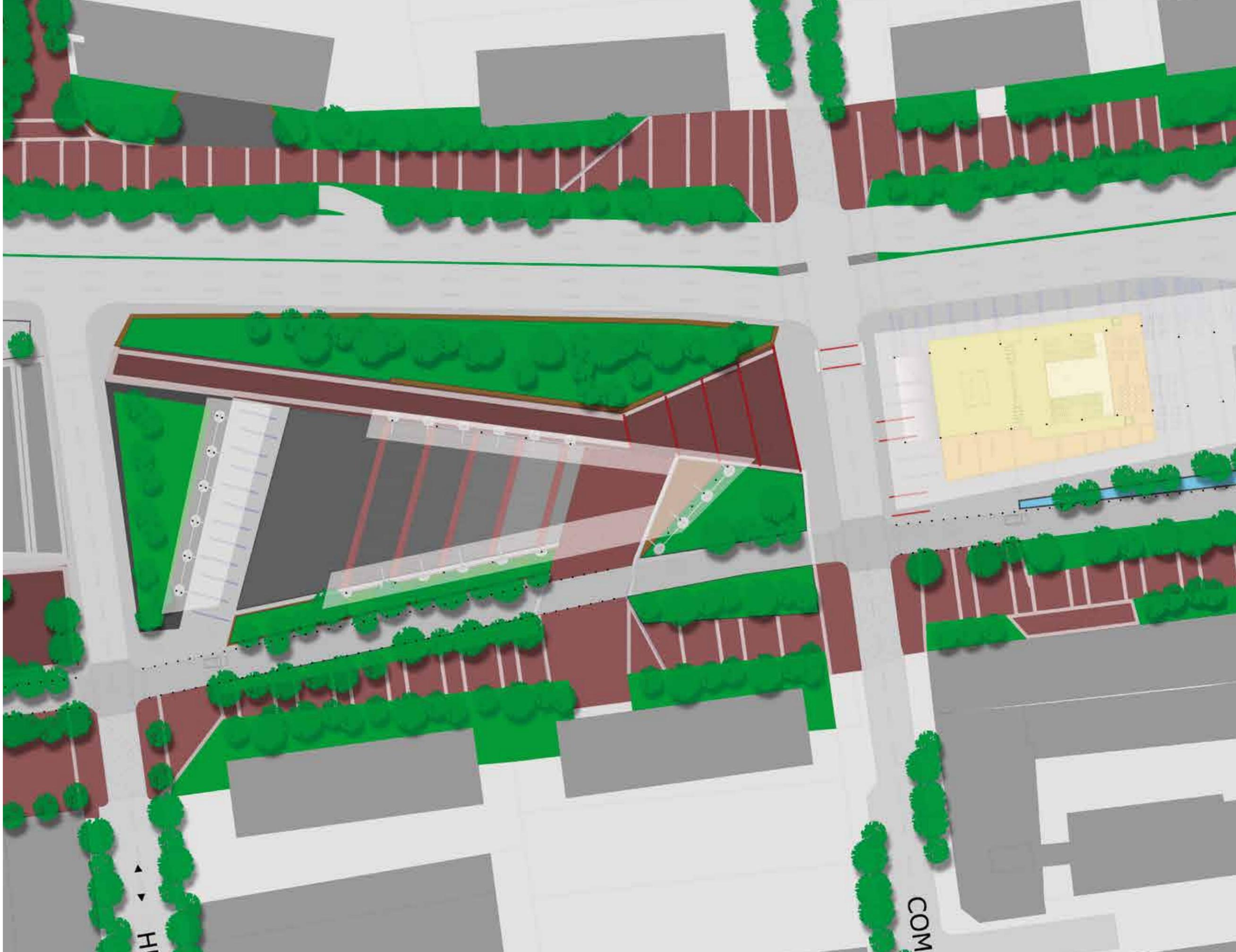
SAN PABLO

GENERAL MACKENNA

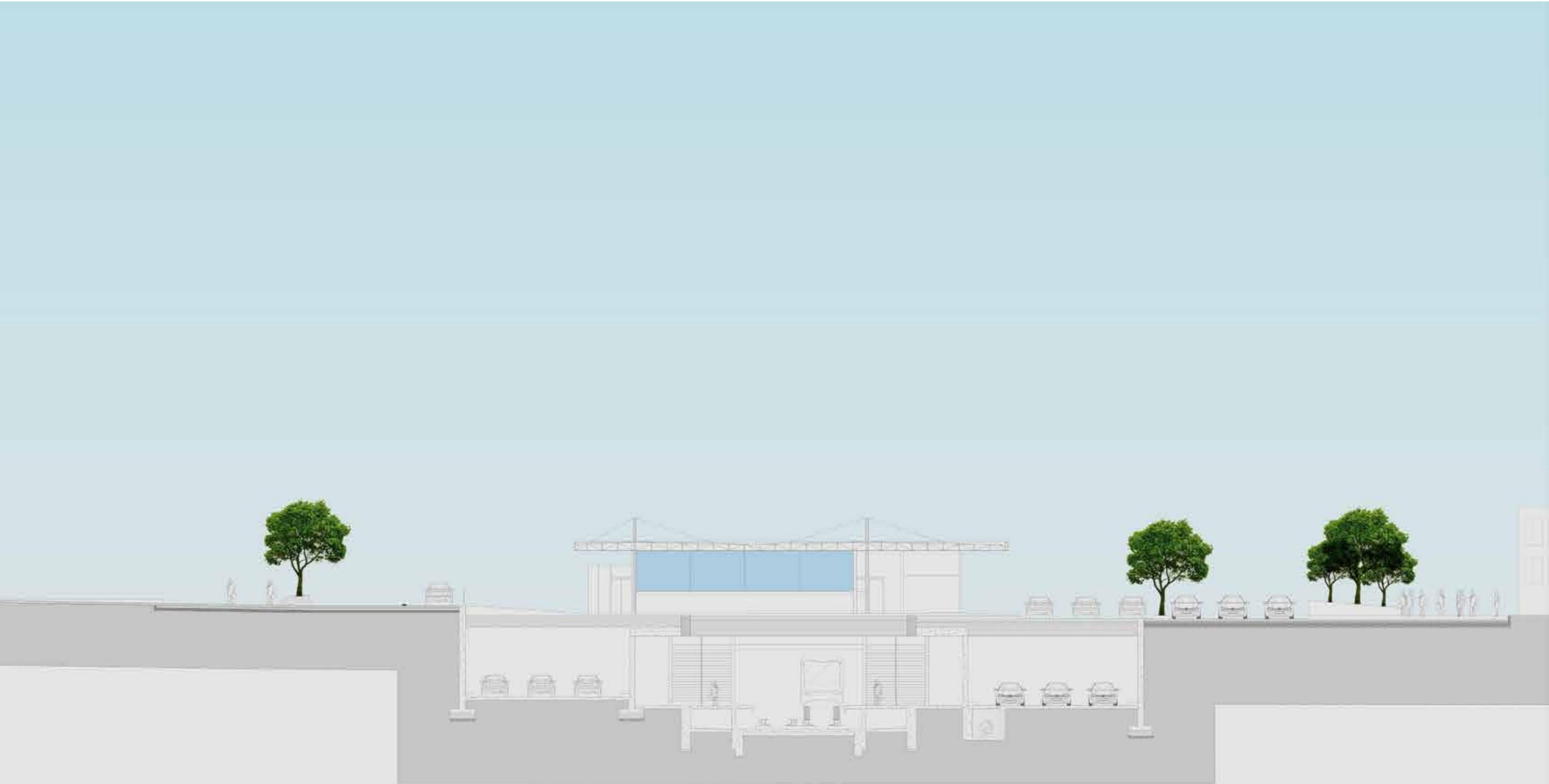
HURTADO DE MENDOZA

MAPOCHO

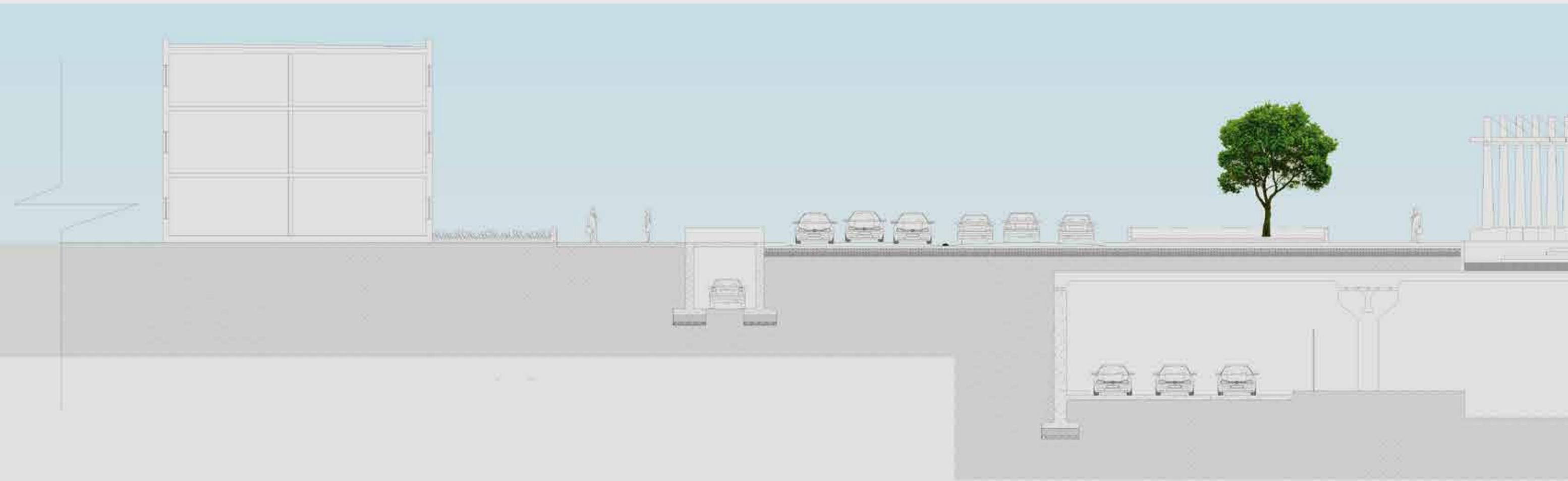
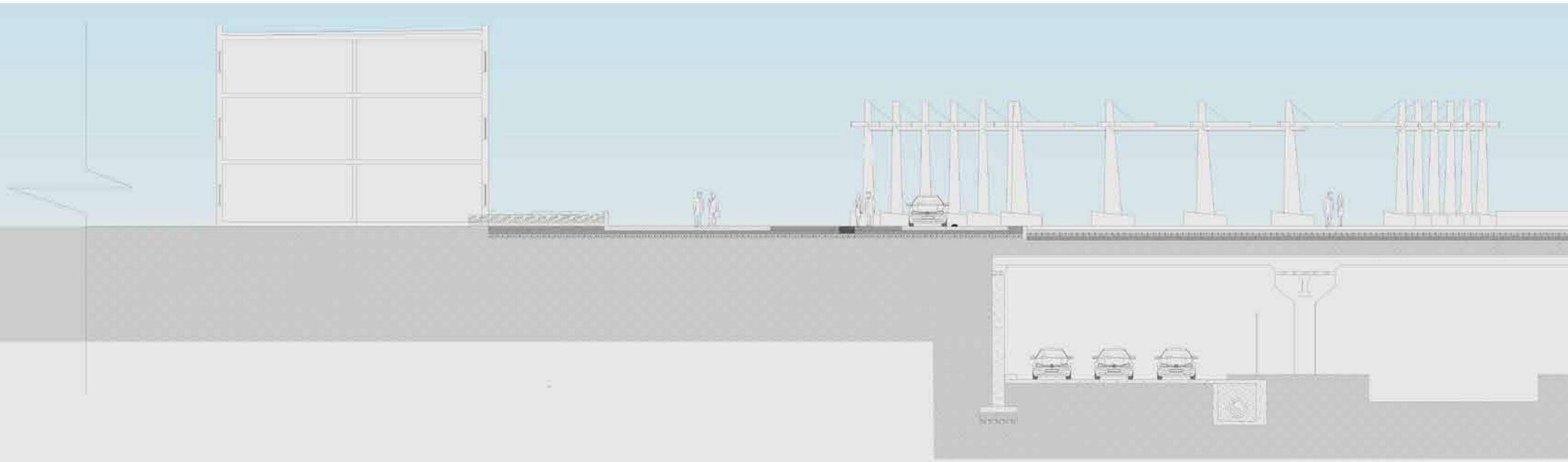
AMUATEGUI

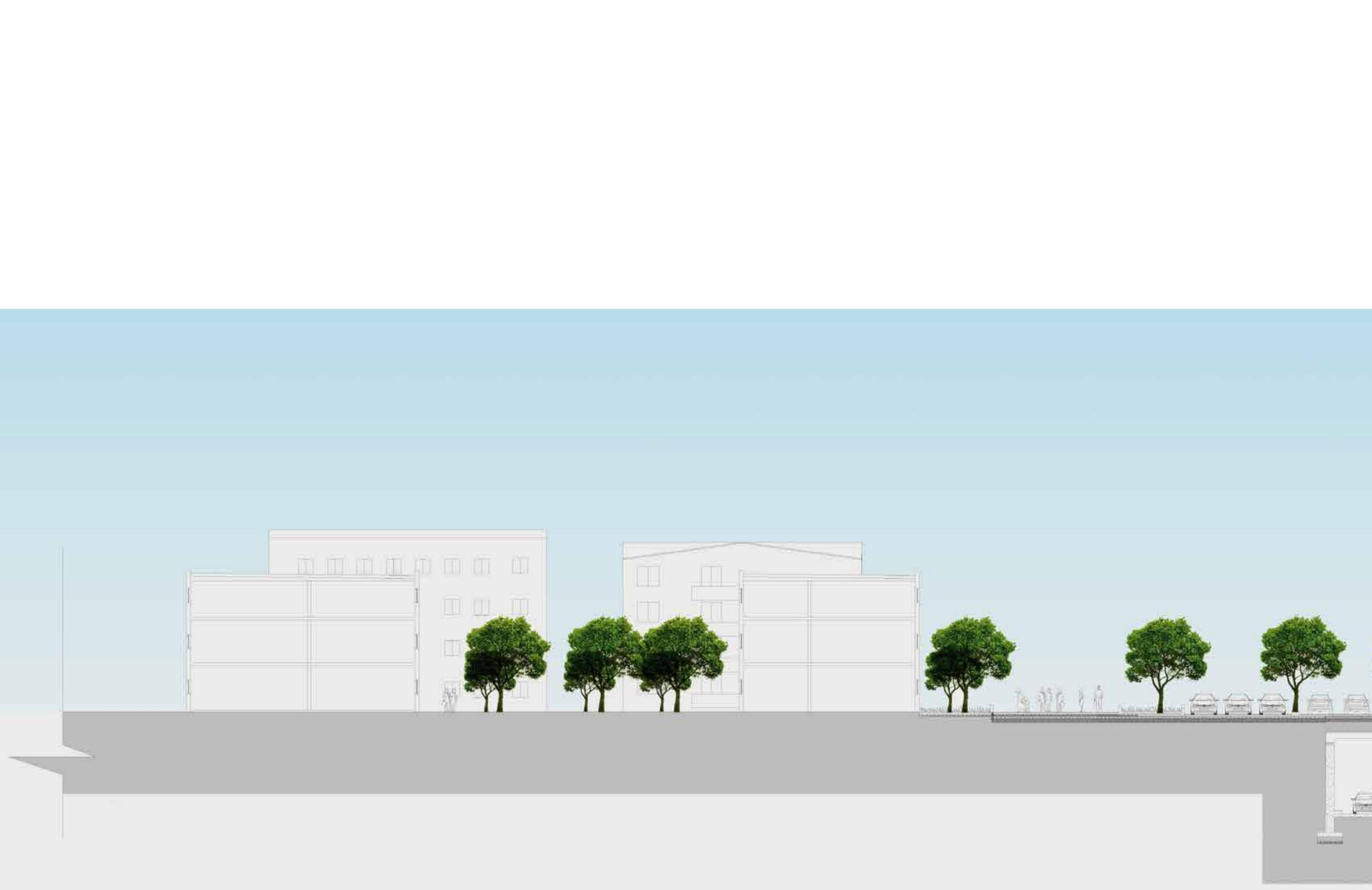


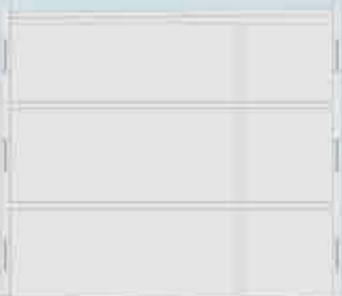




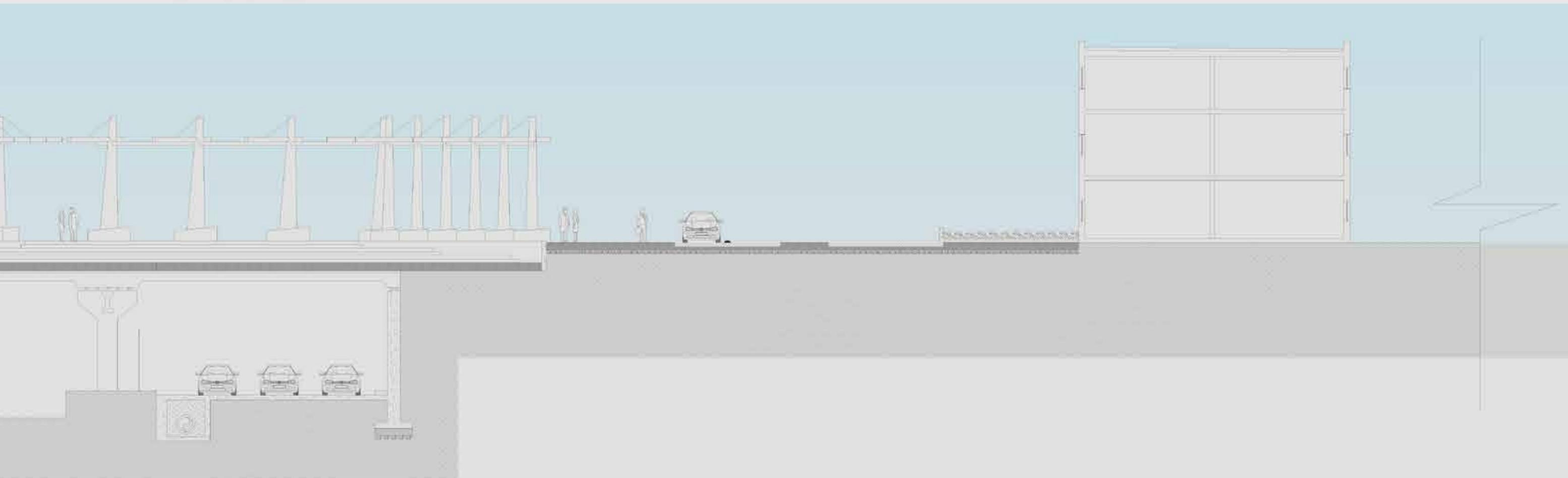




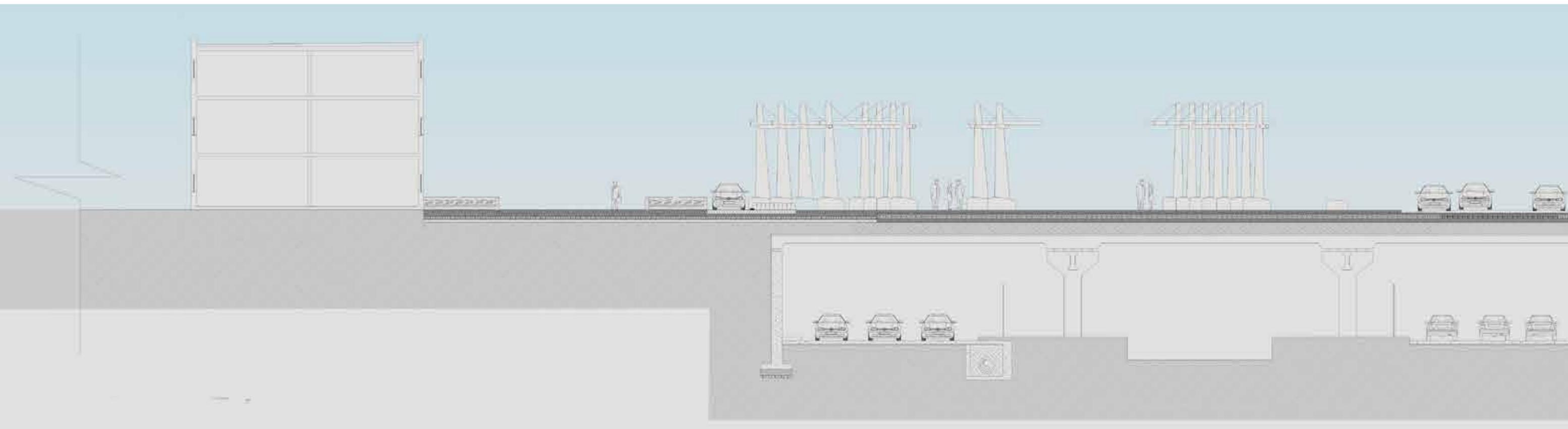


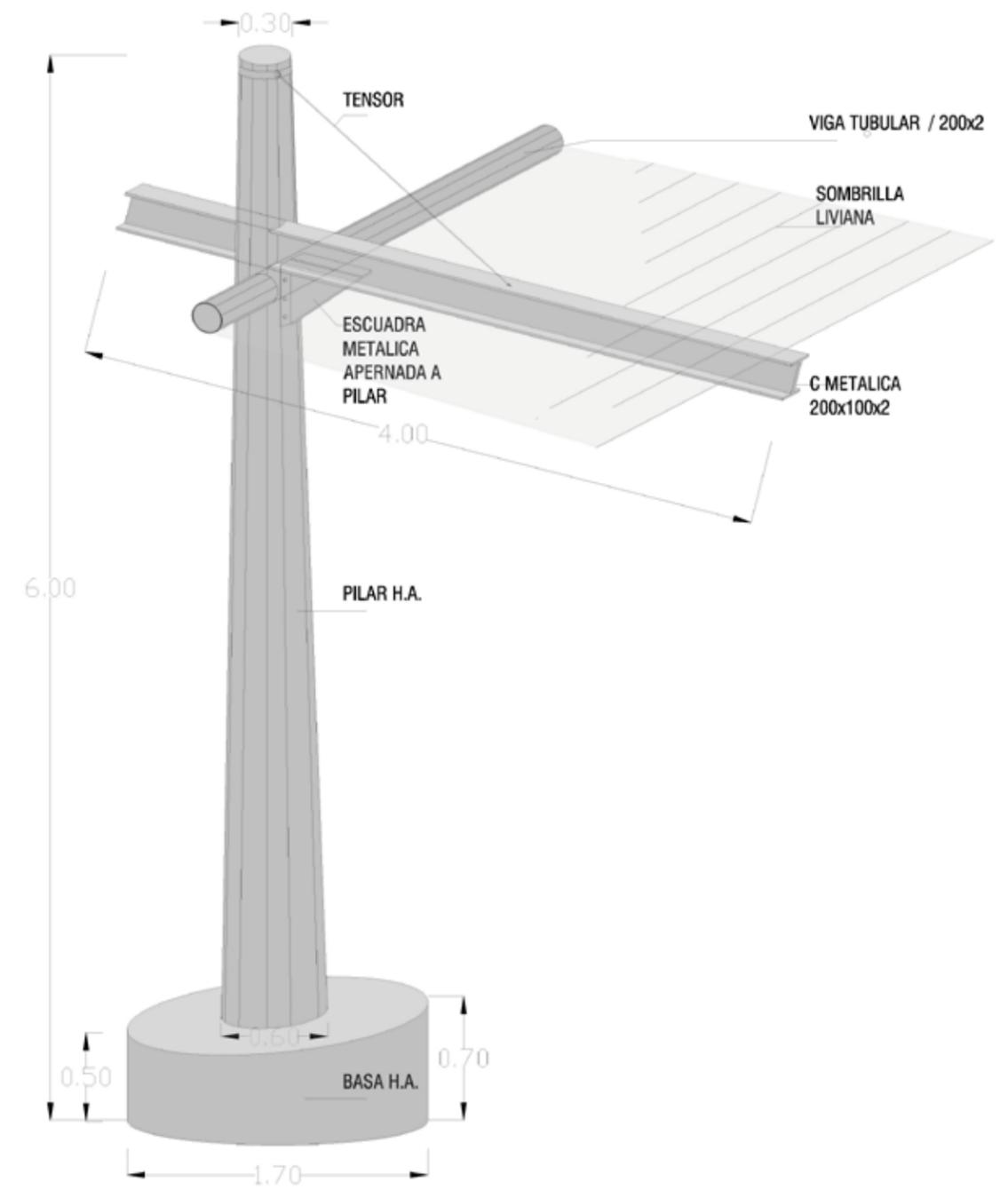




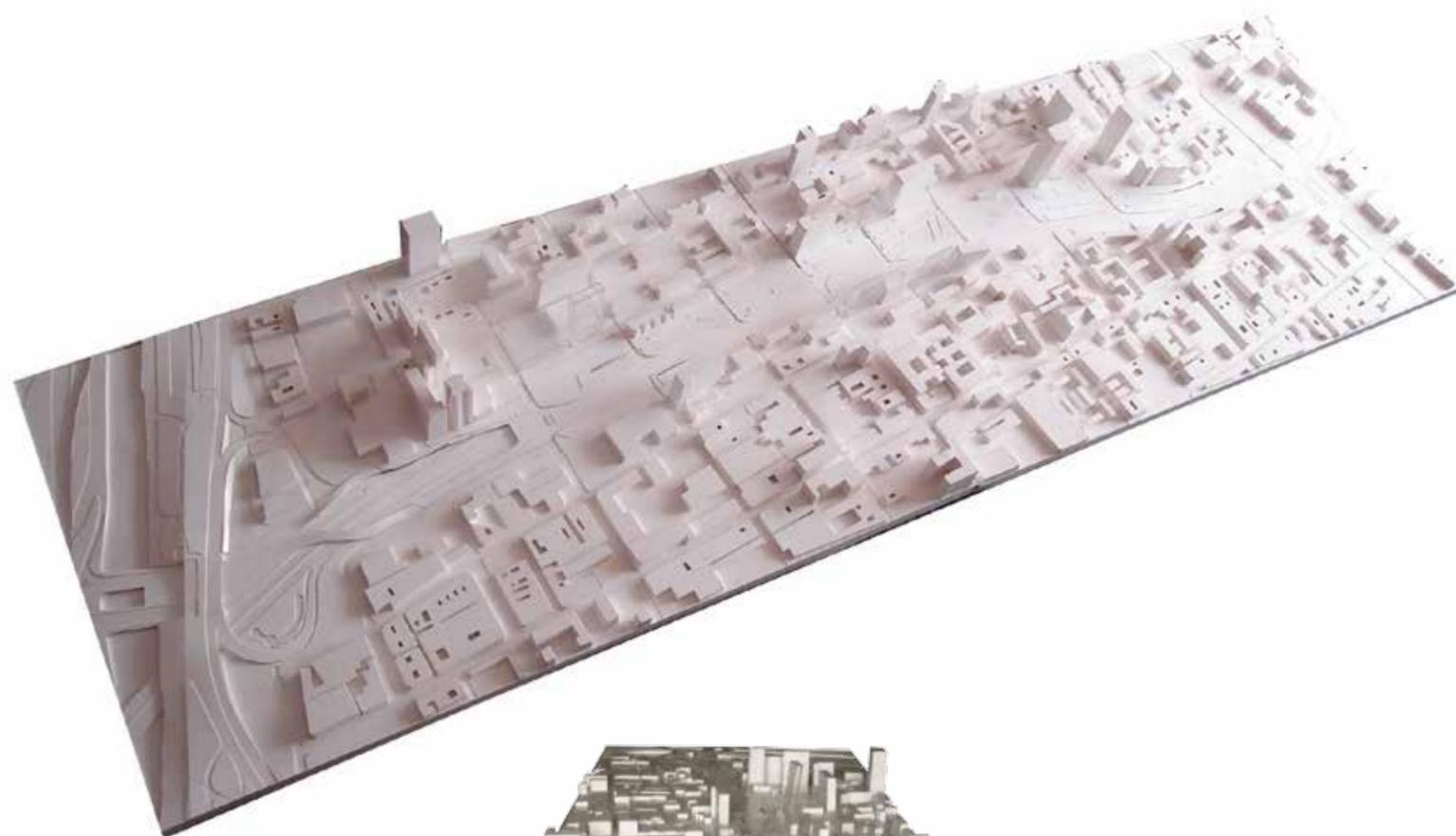




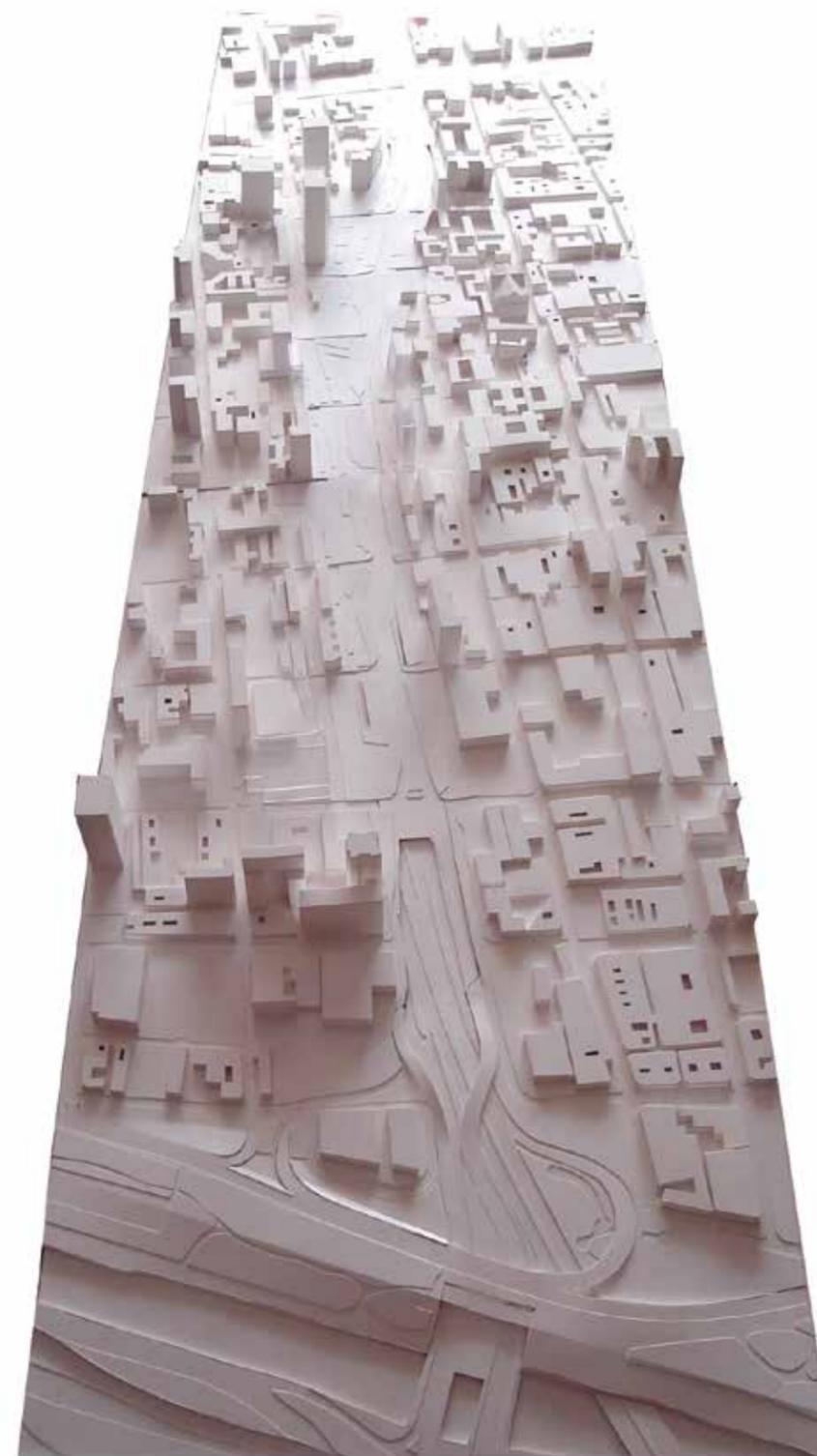




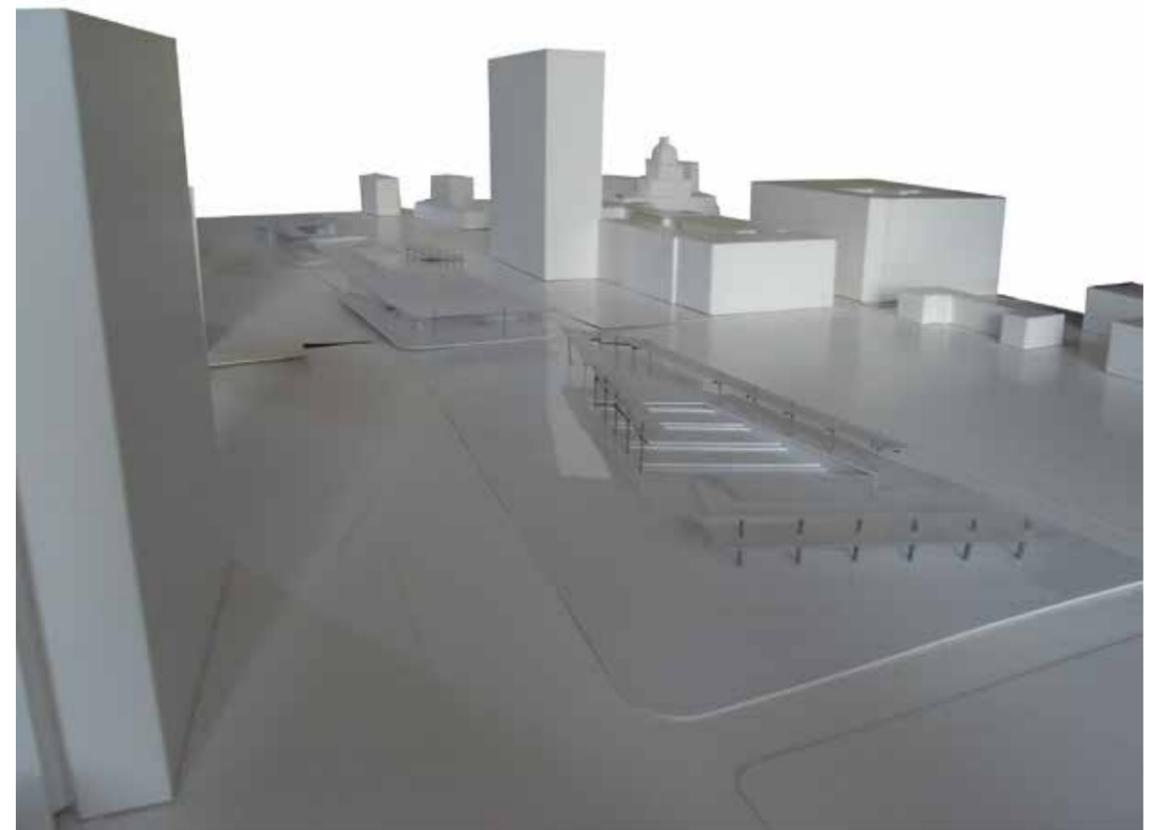
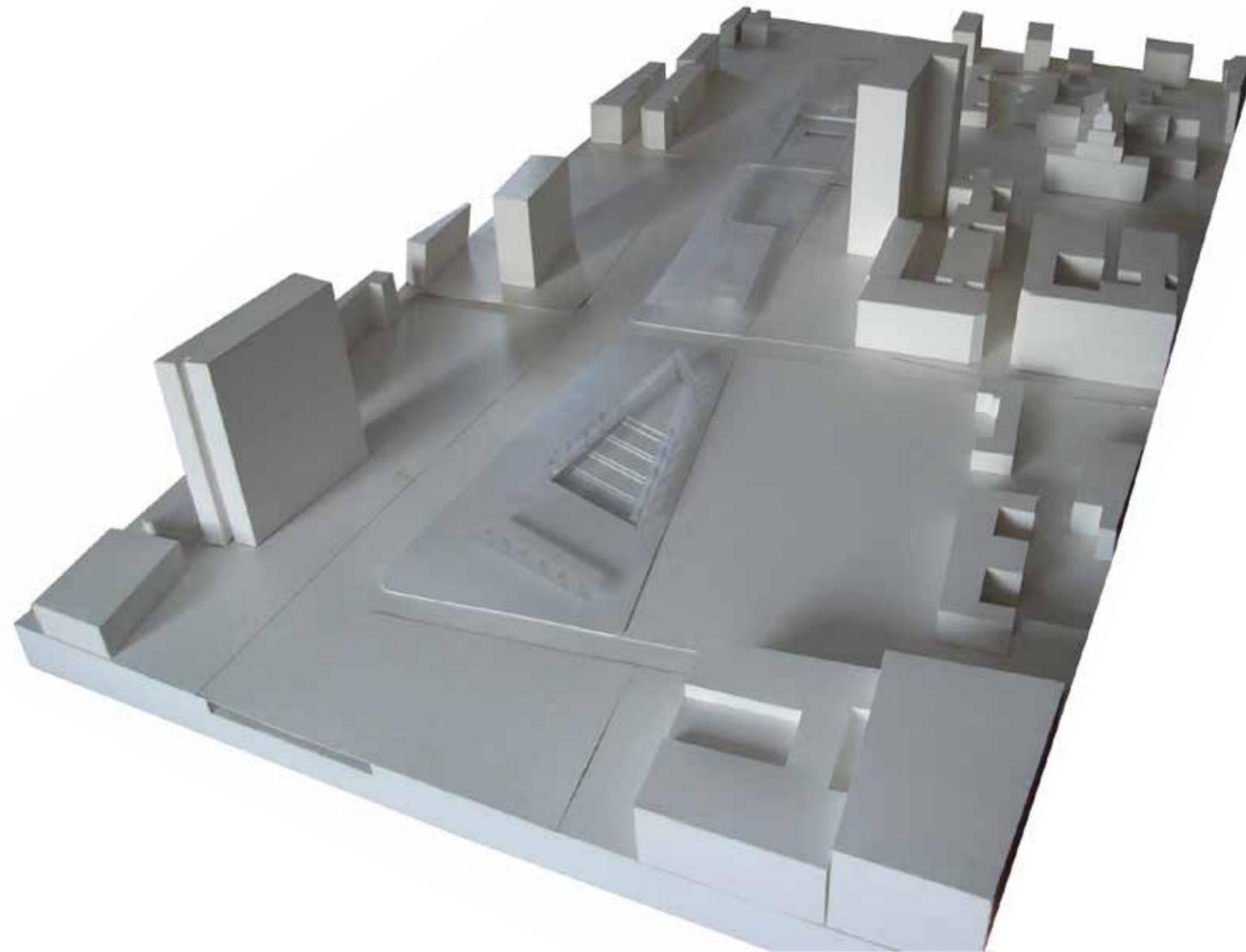
MAQUETA MASTERPLAN PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE -SUR



59



MAQUETA ESTACIÓN METRO SANTA ANA - PARQUE URBANO SOBRE AUTOPISTA NORTE -SUR



BIBLIOGRAFÍA

- Arriagada Luco, Camilo, "Evaluación del impacto del Subsidio de Renovación Urbana en el área Metropolitana de Santiago 1991-2006", MINVU, Santiago, 2007.
- Cerda Silva, Rodrigo de la, "Intervención Santiago Centro: Refundar la manzana Teletón a partir de la intervención y remodelación de ésta y su Teatro.", 2005.
Colegio de Arquitectos de Chile A.G., "Juan Parrochia Beguin: 6 planes para Santiago.", Santiago, Arquitaller: Antártica, 1996.
- Riesco, Hernán, Parada, Renato, "Revitalización y Estructuración del centro de Santiago", PIAPP, Programa de Investigaciones Arquitectónicas y Prácticas Profesionales, Esc. de Arquitectura UC, 1979.
- Martínez Lemoine, René, "Santiago de Chile :los planos de su historia, siglo XVI a XX: de aldea a metrópolis", 2007.
- Municipalidad de Santiago, "Antecedentes Generales de la Comuna de Santiago: Características sociodemográficas, servicios e Infraestructura, Organizaciones Sociales, Espacios Públicos, Seguridad Ciudadana, Participación vecinal y comunitaria y otros...", monografía DOC 70, Biblioteca uft.
- Irrázaval C., Raúl, "Santiago: un plan para una ciudad armoniosa", Santiago, Chile, Eds. Universidad Católica de Chile, 1985.
- Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, "Santiago centro: un siglo de transformaciones", Santiago, 2006.
- Rossi Hein, Marcello Ettore, "Santiago Centro...Espacio Público.", ARQ 53.
- Urrutia Beven, Angela, "Desarrollo urbano: la expansión de Santiago, ARQ 23.
- Pontificia universidad Católica de Chile Programa de Investigaciones., "Revitalización y estructuración del centro de Santiago.", Santiago, Chile, Pontificia Universidad Católica, s.f.
- Serrano, Claudia, "Innovación en la gestión local. La Gestión del Alcalde Ravinet en la recuperación de Santiago.", Santiago, Chile, Andros Impresores, 2000.
- Silva Vidal, Pedro Francisco, "La Av. Norte sur como intervención en el centro de Stgo.", 2002.
- Vergara Petrescu, Javier, "Regeneración urbana / Demoliendo Autopistas y construyendo Parques",
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/05/27/regeneracion-urbana-demoliendo-autopistas-y-construyendo-parques/>
- Equipo Plataforma Urbana, "Re significación paisajística de infraestructuras viales urbanas",
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/05/31/resignificacion-paisajistica-de-infraestructuras-viales-urbanas/>
- Túneles m30 proyecto madrid-rio, <http://urbanity.blogsome.com/2006/12/19/tuneles-m30-proyecto-madrid-rio/>