

Tipo de documento: Tesis de Grado



Carrera de Arquitectura

RE: Estacionamiento Copacabana

Autoría: Balbiani, Marcos; Bombera, Larisa Denise; Logiacco, Catalina

Año: 2024

¿Cómo citar este trabajo?

Balbiani, M., Bombera, L., Logiacco, C. (2024). "RE: Estacionamiento Copacabana" [Tesis de Grado. Universidad Torcuato Di Tella].

Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella

<https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/13379>

El presente documento se encuentra alojado en el Repositorio Digital de la Universidad Torcuato Di Tella bajo una licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional CC BY-NC-SA 4.0

Dirección: <https://repositorio.utdt.edu>

RE: Estacionamiento Copacabana Balbiani - Bombera - Loggiacco

UTDT EAEU Tesis 2024

ÍNDICE

Memoria Descriptiva	004
Contexto histórico	006
Estacionamiento Copacabana	018
Diagnóstico	044
Proyecto	054
Créditos de las imágenes	074
Bibliografía	076

ABSTRACT

El Estacionamiento Copacabana, construido en 1966 por Larrain, Prieto, Bolton y Lorca está diseñado para estacionamiento y complementos. Cuenta con un total de trece pisos, y su construcción es en hormigón armado con una modulación dispuesta en base a las medidas para el cómodo estacionamiento y circulación vehicular.

La manzana donde se emplaza Copacabana está totalmente construida y no posee grandes espacios vacíos ni pulmón de manzana. Hacia el exterior, la manzana posee fachadas muy expresivas mientras que hacia el centro de la manzana, mayormente utilizado por Copacabana, tiene fachadas ciegas y sin mantenimiento.

Existe tanto en la ciudad como en el edificio un fuerte contraste entre el frente y fondo.

La voluntad del proyecto es plantear un oasis en la ciudad, donde se plantee un complejo hotelero que unifique los múltiples hoteles y abra un pasaje interno en la manzana generando un nuevo paisaje urbano.



CONTEXTO HISTÓRICO

Ubicación en el Tejido Urbano

Santiago se caracteriza por una cuadrícula de origen español muy regular, por lo cual el sistema de loteos alrededor del Edificio de Estacionamientos de Copacabana es inusual. El edificio se encuentra sobre la Avenida Libertador Bernardo O’Higgins, informalmente llamada la Alameda, que es una de las dos principales avenidas que delimitan el triángulo fundacional.

En el caso, la disposición de la manzana se ve afectada por la iglesia y convento San Francisco, que existe desde 1618. Originalmente, su superficie abarcaba las cuatro manzanas entre las actuales Av. O’Higgins, Av. San Francisco, y las calles Alonso Ovalle y Serrano. La gran manzana de la iglesia y convento San Francisco, al ser previa al plan, ya no coincidía con la cuadrícula española, ni respetaba los retiros desde la avenida dictados por código en el resto de la avenida. Cuando comenzaron a tener problemas financieros, gran parte del convento progresivamente fueron loteados y vendidos.

Luego de la venta de los terrenos, y a partir del proyecto de los arquitectos Roberto Araya y Ernesto Holzmann, surgieron las calles París y Londres. Ambas calles son curvas e intencionalmente se contraponen a la cuadrícula y estilo de Chile, pensadas para alojar viviendas de la burguesía chilena.



Plano de ubicación del caso dentro del tejido urbano de Santiago de Chile.

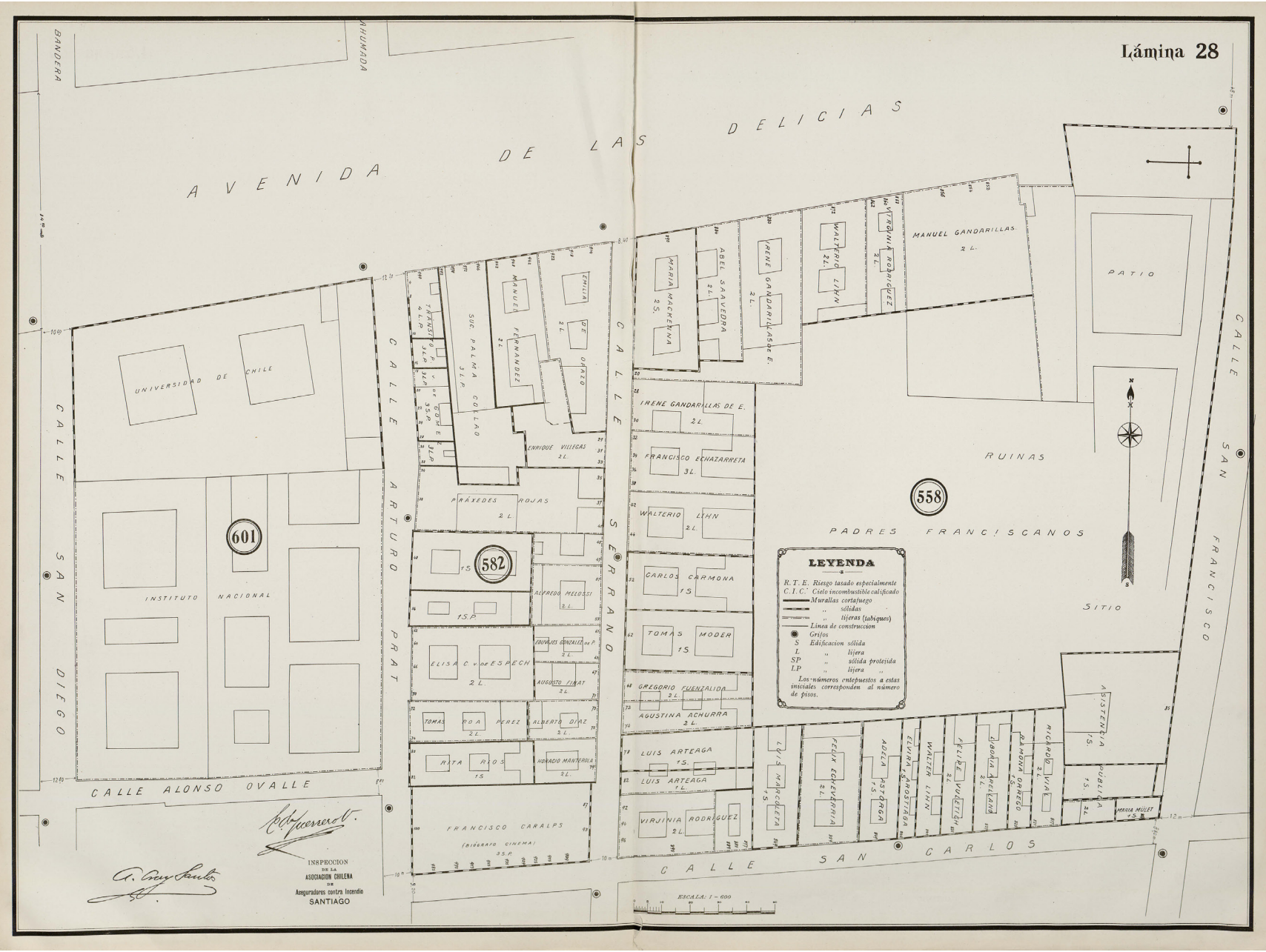


Imagen satelital de la ubicación general del proyecto.
Plano Catastral de 1915 de la Cuidad de Santiago, de la manzana original del complejo de la Iglesia San Francisco y su primeros loteos.

La Alameda

Copacabana se ubica sobre la Alameda, una vía que sufrió diversas transformaciones a lo largo de la historia debido a las adecuaciones de los transportes utilizados. Inicialmente, la Alameda era una calle de tierra diseñada principalmente para caballos, con un menor ancho de circulación.



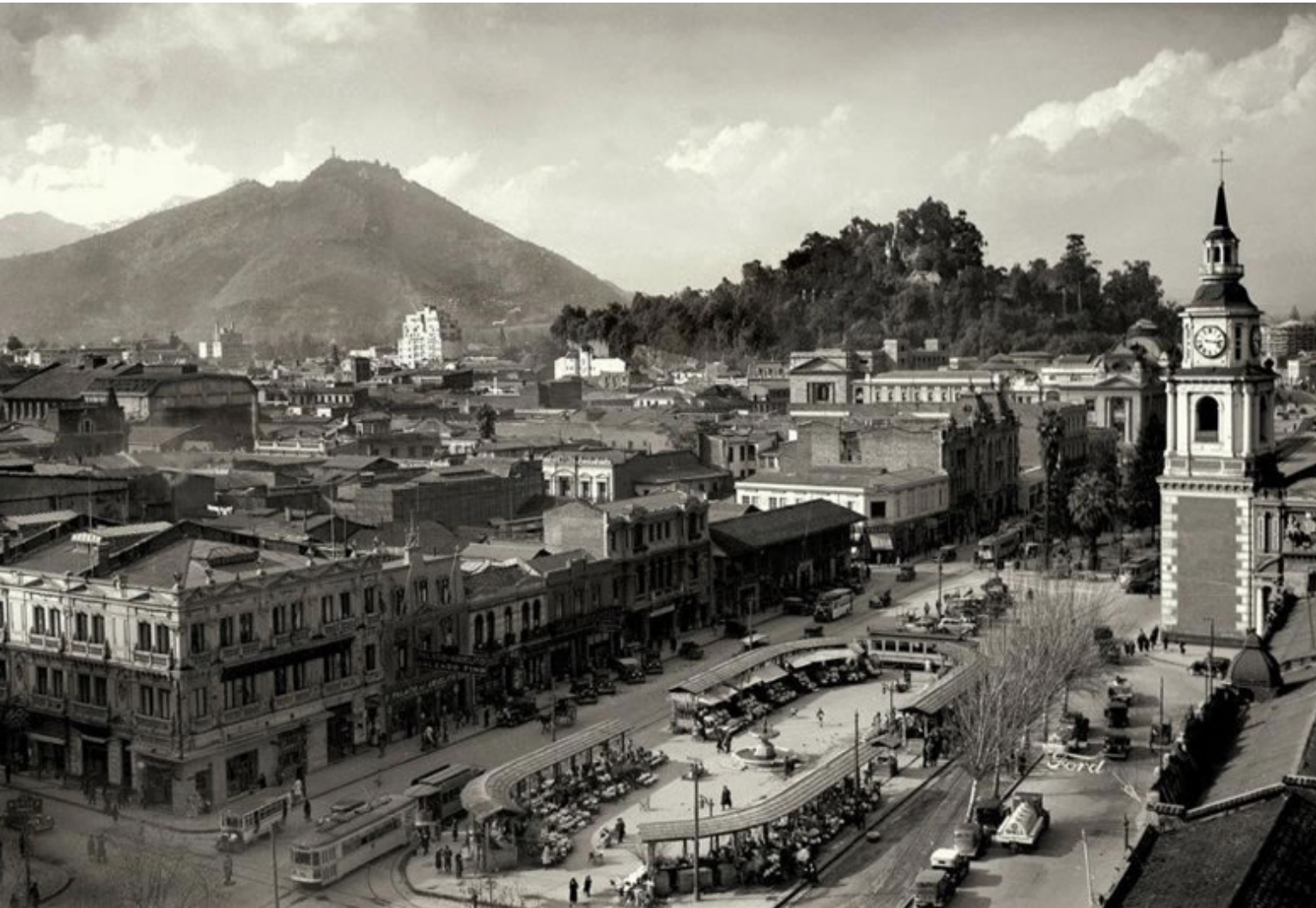
Fotografía histórica de la Alameda en 1927 donde la Iglesia San Fancisco es visible.
Fotografía histórica de la Alameda en 1860 donde la Iglesia San Fancisco es visiblea la izquierda.
Fotografía histórica de la Alameda en 1860 donde la Iglesia San Fancisco es visible.

Las obras de ampliación de la avenida causaron que la iglesia no esté alineada con las nuevas edificaciones, un hecho que aún hoy se observa.



Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1867.
Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1928.
Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1930.

Luego se incorporaron los tranvías a comienzos del siglo XX. Hasta 1925, los tranvías de ida y vuelta circulaban por la calzada sur. En 1925 se separó la doble vía de los tranvías y, para mediados de la década de 1950, estos habían perdido su papel preponderante. El 21 de febrero de 1959, circularon por última vez los tranvías de la ETCE, siendo reemplazados por el uso creciente de automóviles.



Fotografía histórica de la Alameda en 1935 donde la Iglesia San Francisco es visible.
Fotografía histórica de la Alameda en 1940 donde la Iglesia San Francisco es visible.

La avenida, actualmente presenta veredas anchas, un gran movimiento de peatones y autos, y la línea 1 del Metro, cuya construcción comenzó en 1969 y afectó la preponderancia del automóvil en la ciudad.



Fotografías históricas del la construcción de la linea de metro 1 en 1969.

Estacionamientos

Santiago de Chile a lo largo de su historia tuvo que adaptarse a la presencia de los automóviles y la prevalencia de los mismos. Inicialmente no tenían un espacio dedicado en la trama urbana y los primeros automóviles estacionaban libremente en las calles, plazas y lotes eriazos del centro. Eventualmente esto trajo consigo la creación de playones de estacionamiento privados, y, eventualmente, la generación de estacionamientos en altura.

En el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) de 1960 se decidió consolidar la trama urbana apartando los vehículos del centro histórico de Santiago, generando un anillo en el cual se permitía construir edificios de estacionamiento verticales. El estacionamiento Copacabana se encuentra dentro de este anillo en la cara sur, cruzando la Alameda.



Planimetría de anillo de estacionamientos cercanos, parte del plan de la ciudad, a la hora de la creación de nuestro edificio.



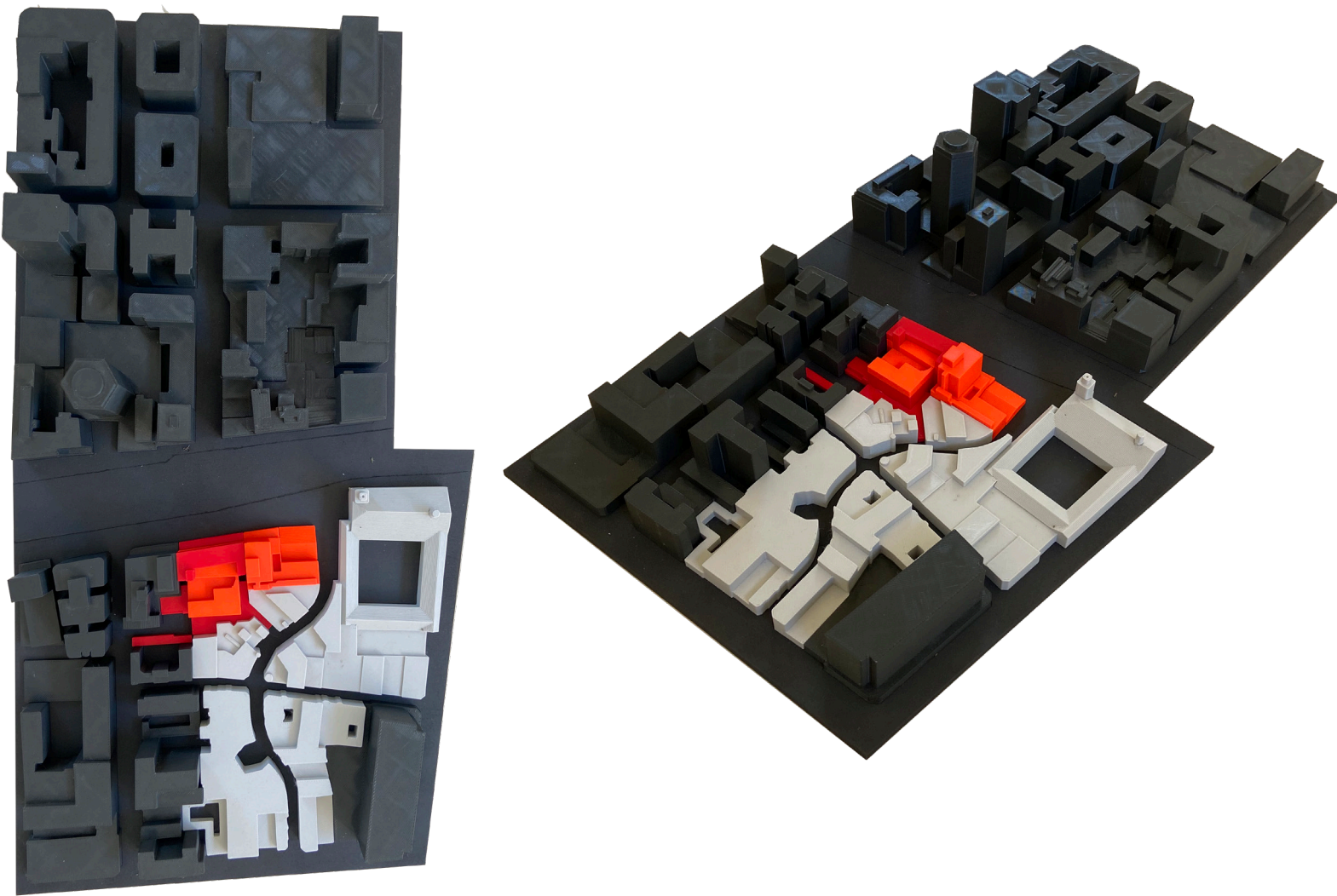
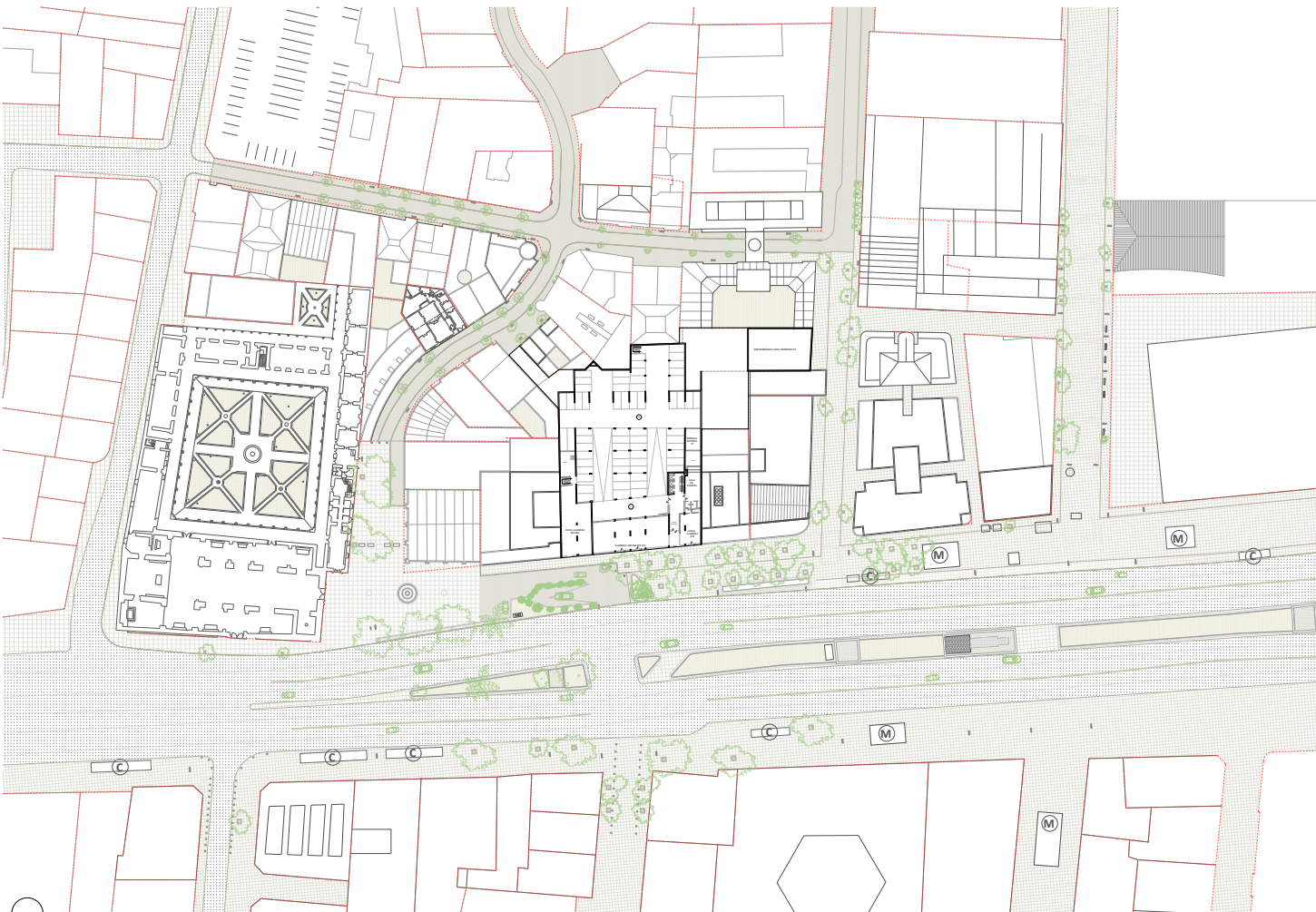
Fotografía de la fachada original. Fotografía fotografía histórica en 1980.

Entorno

El edificio está inmediatamente contiguo a la zona típica de las calles París-Londres, una zona de protección histórica por la iglesia y convento de San Francisco. Enfrente a la iglesia, cruzando la Alameda, se hallan edificios de estilos más modernos y de gran altura, como la torre de oficinas del Santiago Center. En los límites de la manzana de la torre, cuenta con el Paseo Estado, una calle peatonal que, en la zona céntrica, es muy transitada durante el día y finaliza perpendicularmente con el estacionamiento y la Alameda.



Zonificación que afectan a nuestro edificio según el Plan Regulador Comunal de Santiago de Chile. Planimetría enviada por Santiago acerca de la Zona Típica “Calles Londres - París”, ante nuestra solicitud de información por Ley de Transparencia al Ministerio del interior y Seguridad Pública del Gobierno de Chile.



Planta de contexto. Fotografías propias de la maqueta de contexto.

ESTACIONAMIENTO COPACABANA



Estacionamiento Copacabana

El Estacionamiento Copacabana, construido en 1966 por Larrain, Prieto, Bolton y Lorca, en Santiago de Chile, en la zona metropolitana, y está diseñado para estacionamiento y complementos.

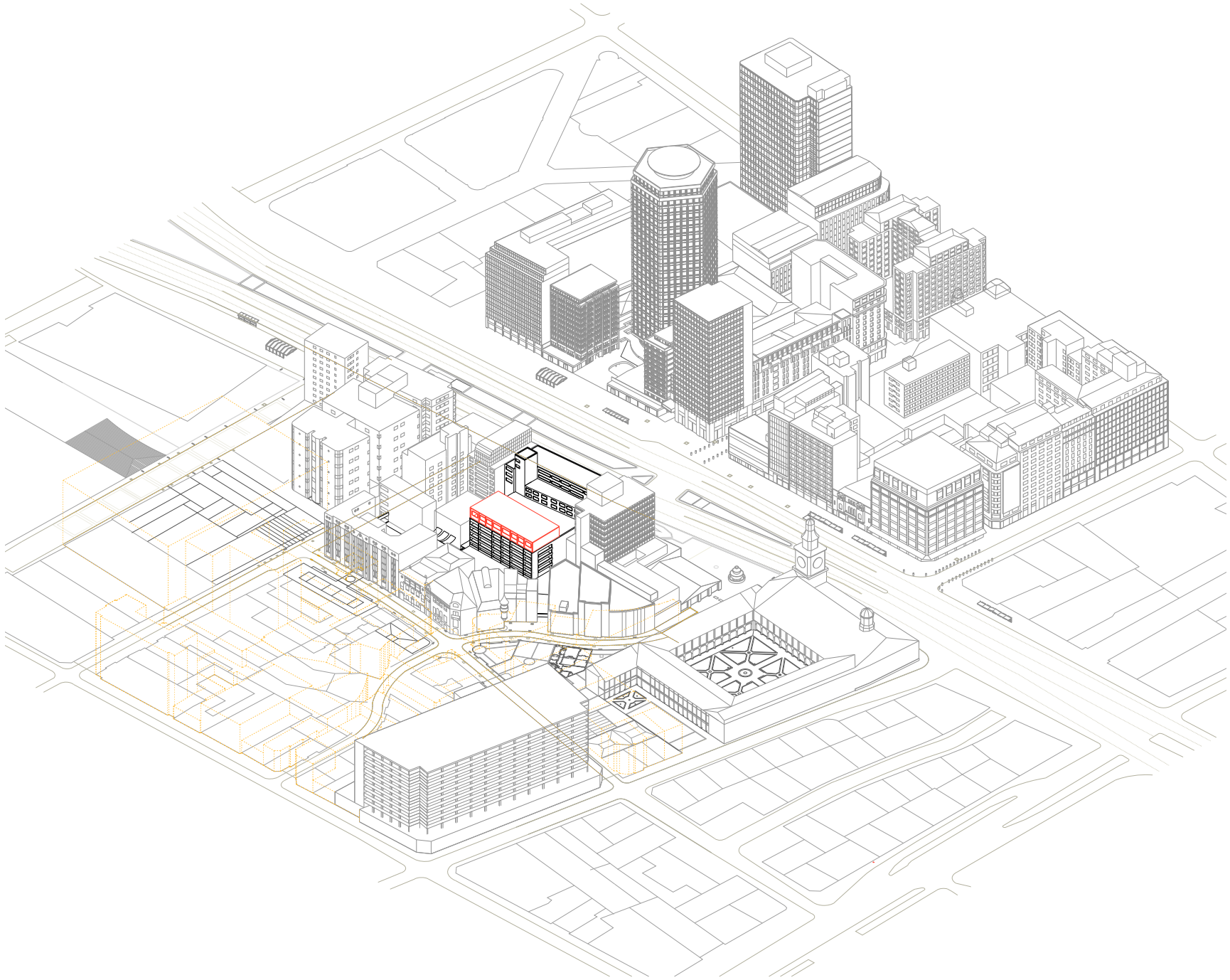
El edificio se ubica en la Alameda 874, una de las avenidas que delimitan el triángulo fundacional de Santiago de Chile, que fue fundado con una cuadrícula de origen español. Sin embargo, el caso se encuentra sobre la avenida, pero fuera del triángulo fundacional, en una manzana producto de la venta de los terrenos pertenecientes a la iglesia y convento San Francisco.

Es un edificio entre medianeras que cuenta con la particularidad de extenderse con ramificaciones a través de la manzana, uniendo tres vías de circulación diferentes: La Avenida Libertador Bernardo O'Higgins, conocida como la Alameda, donde abre su ingreso peatonal, la calle Serrano, actual excepcional entrada vehicular, ya que es una calle peatonal y la calle Londres, actual salida vehicular.

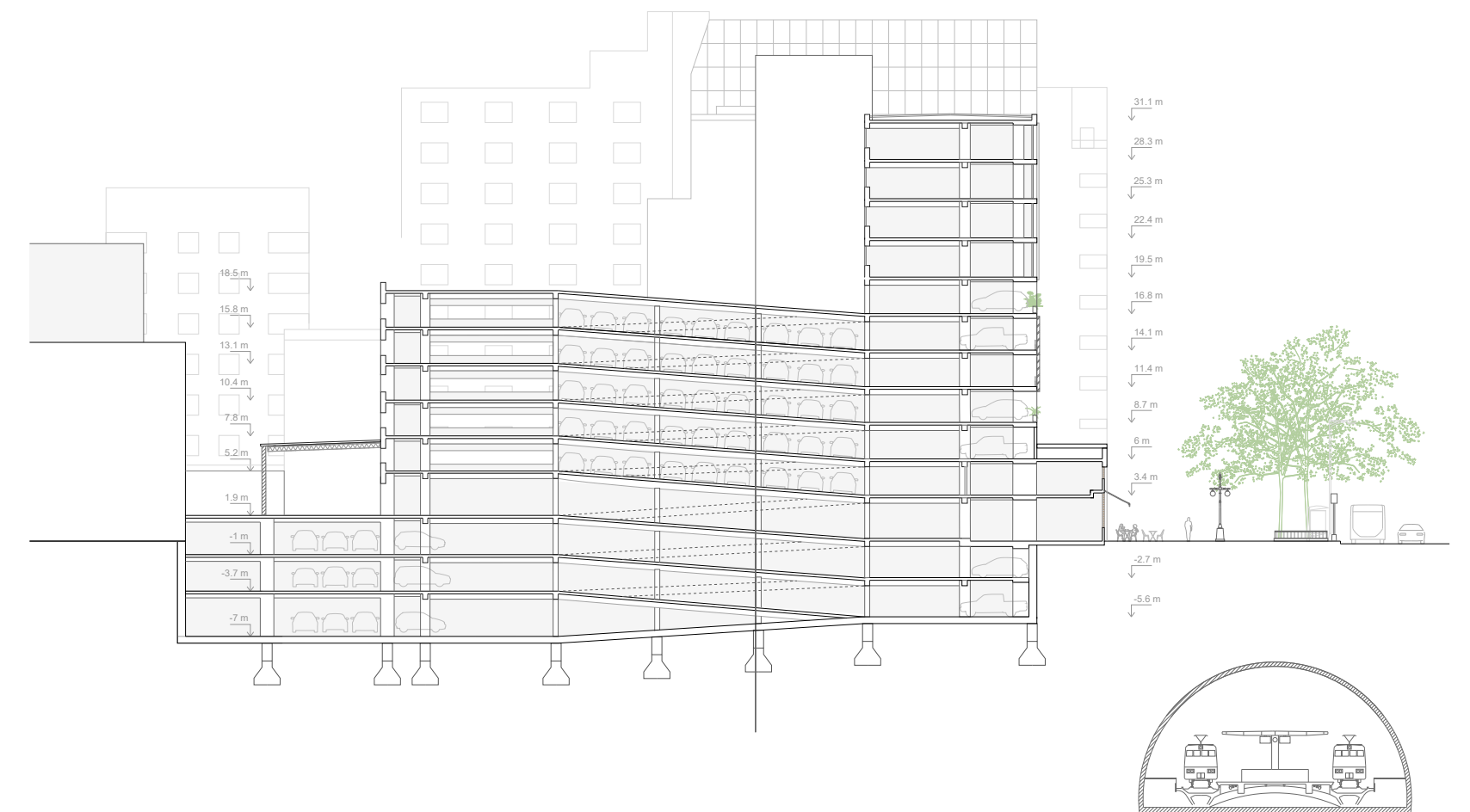
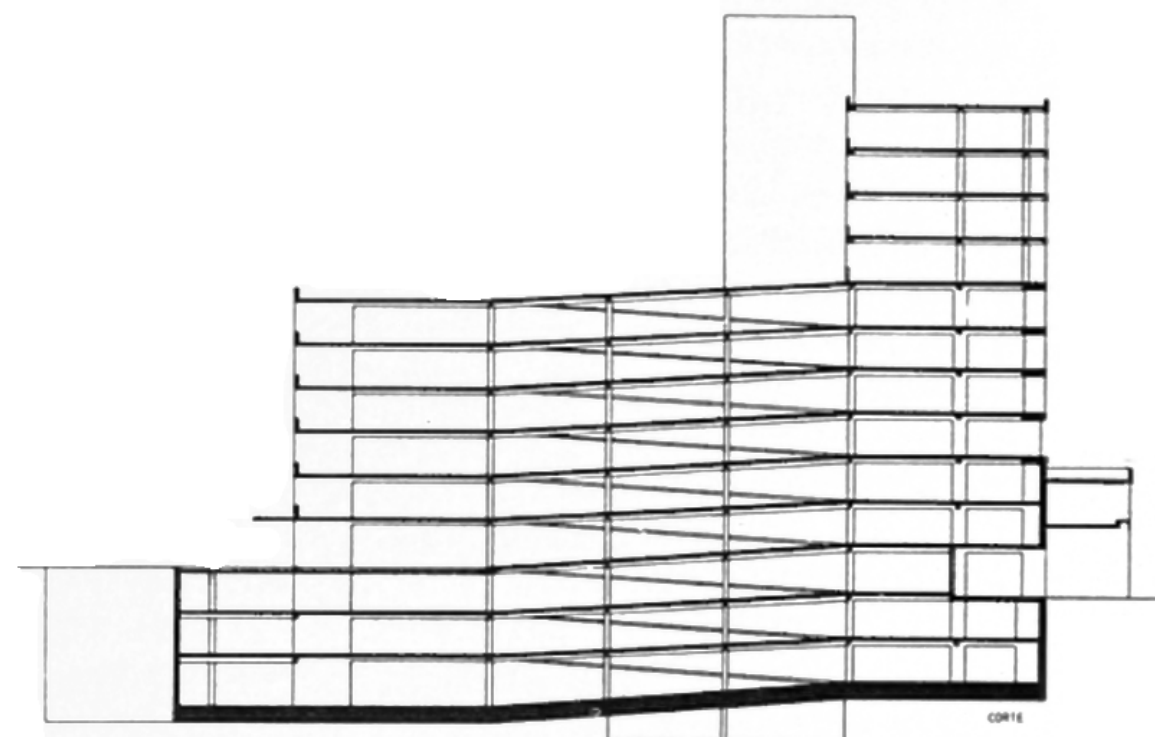
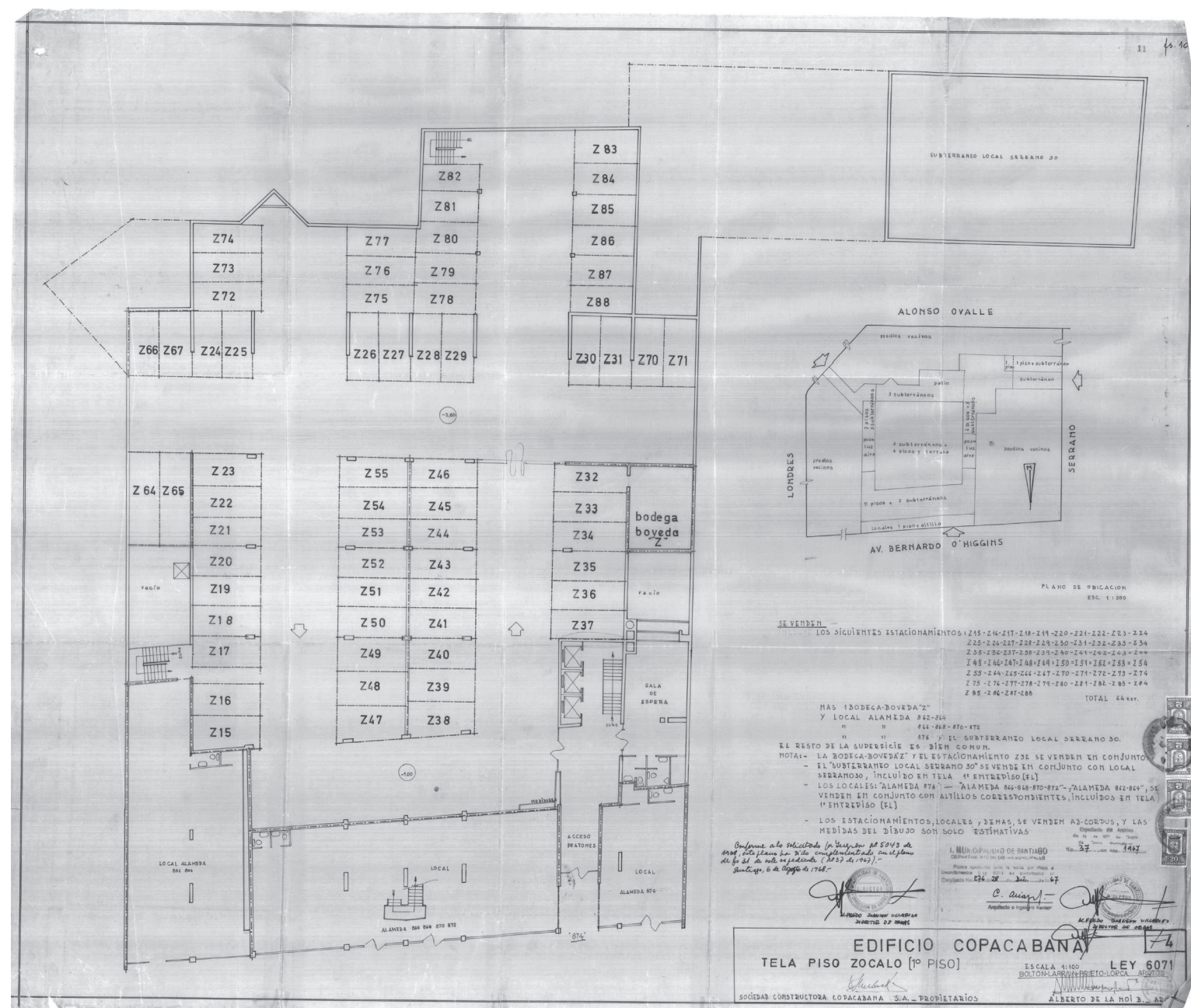
Cuenta con un total de trece pisos, y su construcción es en hormigón armado con una modulación dispuesta en base a las medidas para el cómodo estacionamiento y circulación vehicular.



Fotografía del Estacionamiento Copacabana.

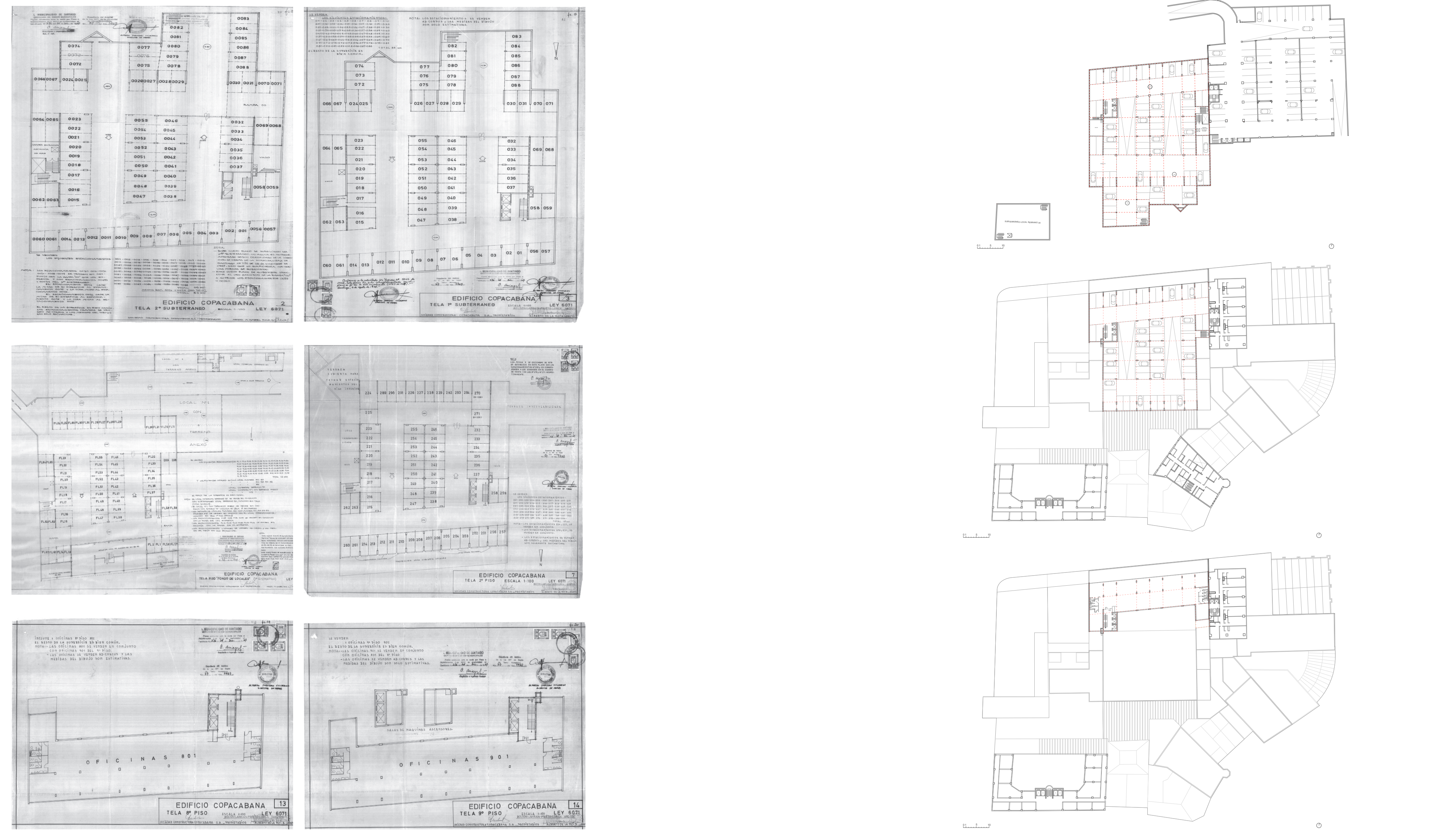


Axonometría de contexto.



Planimetría de planta baja en acceso por O'Higgins.
Planimetría del corte del edificio.

Planta baja.
Planimetría del corte del edificio.



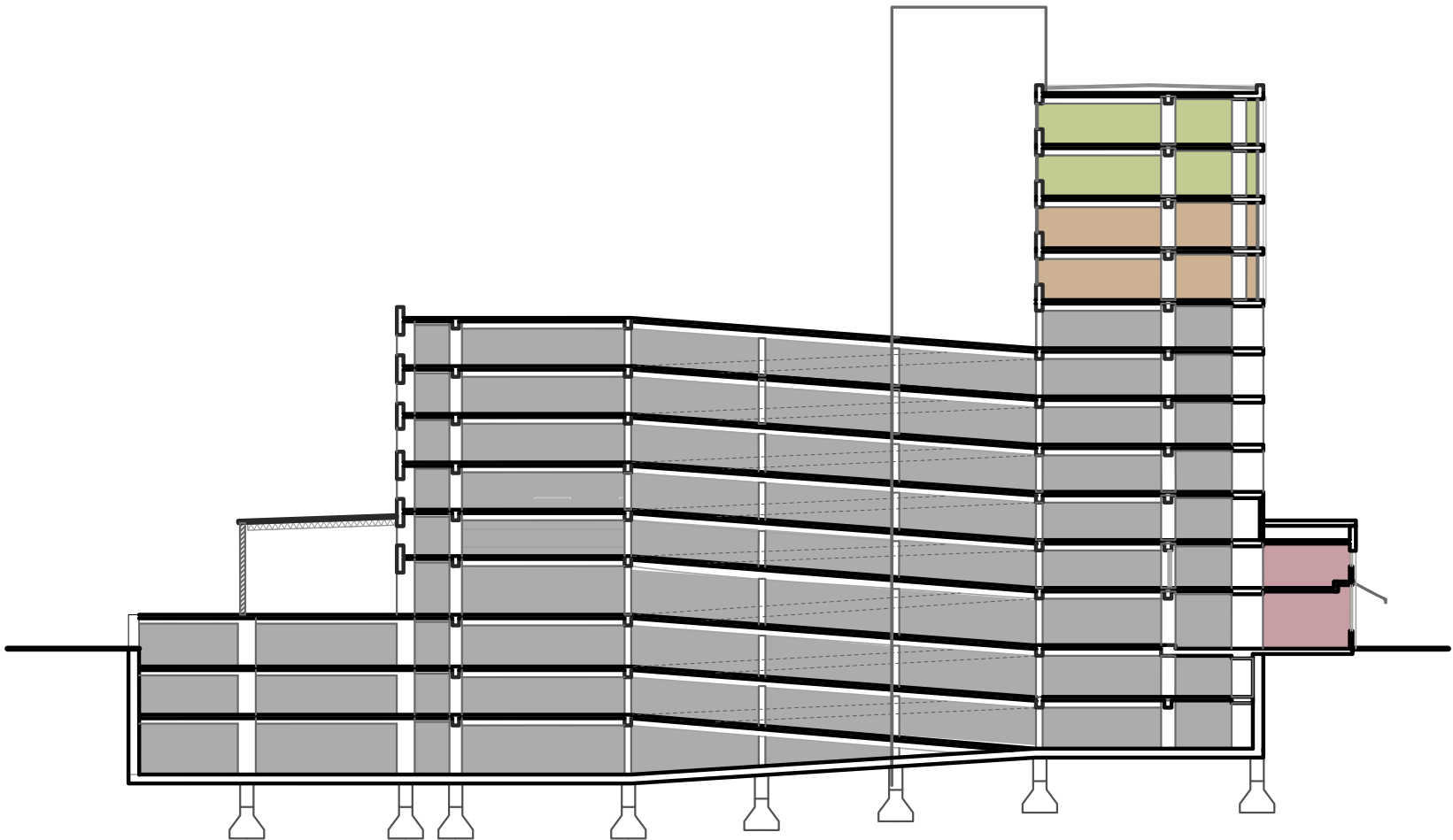
Planimetría de subsuelos del edificio.
Planimetría del primer y segundo nivel.
Planimetría del los niveles de oficina.

Plantas - subsuelo, tercer y sexto nivel.

Programa

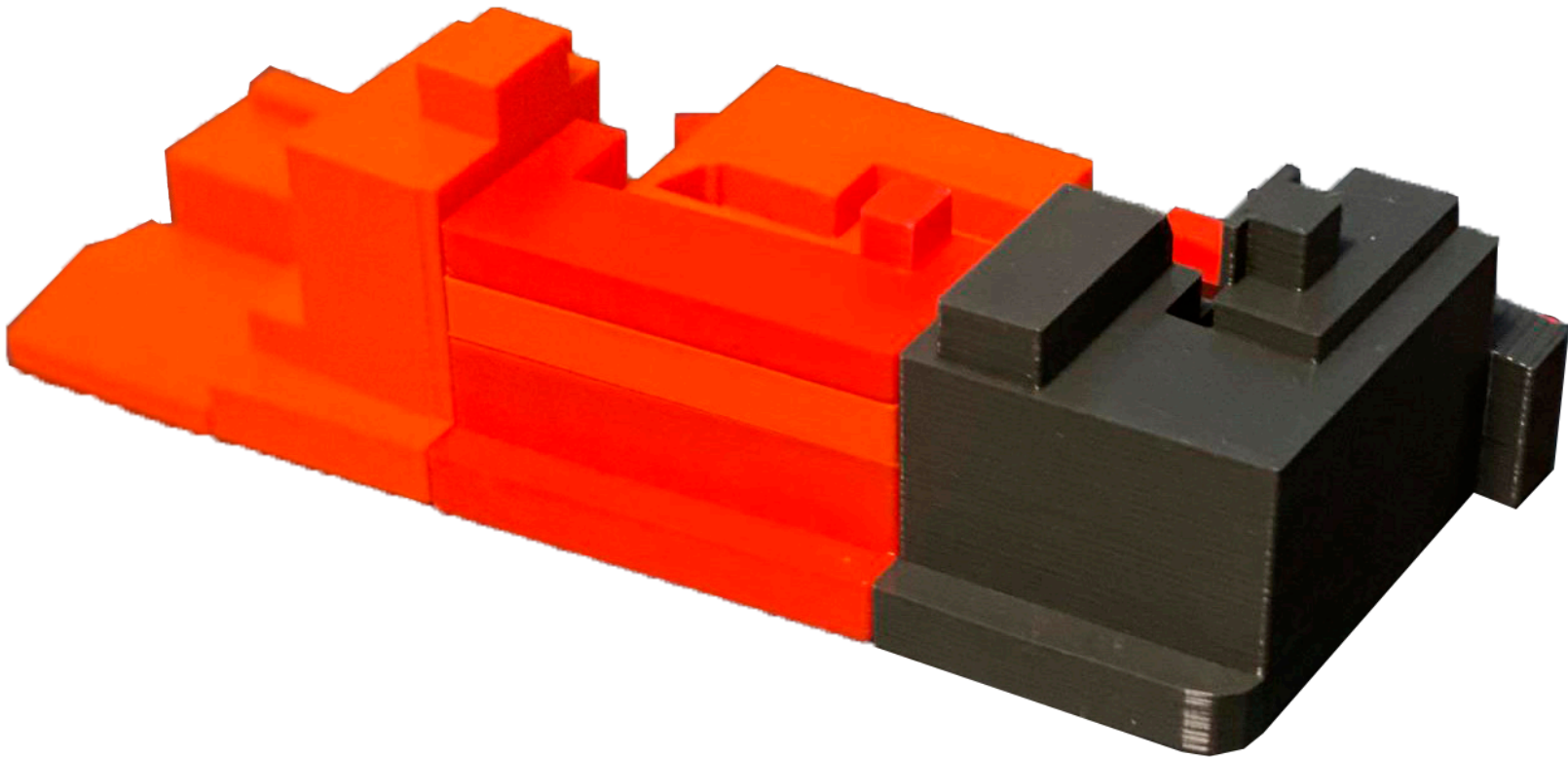
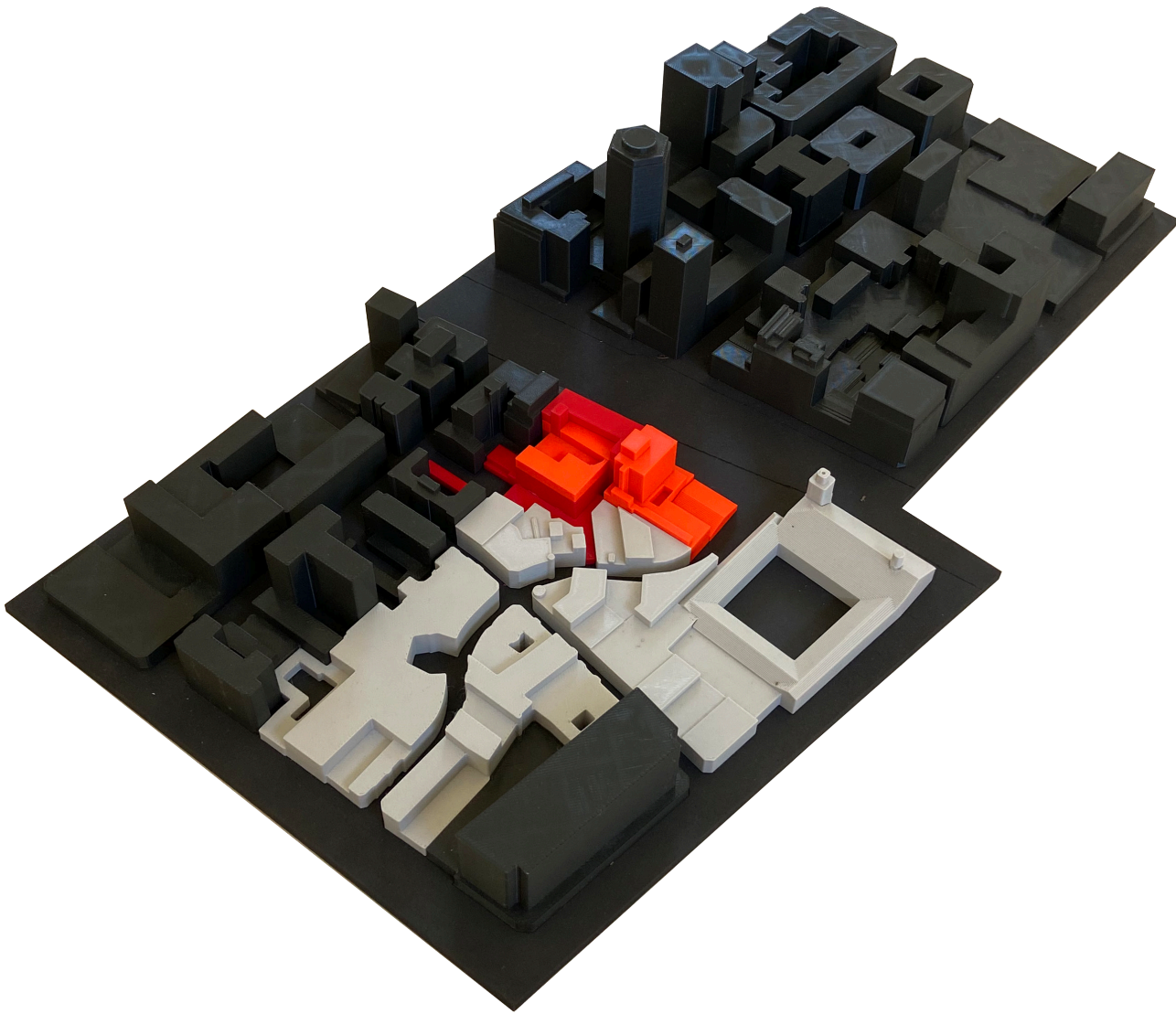
El edificio está diseñado principalmente para estacionamiento y usos complementarios, con una forma rígida y funcional. Cuenta con trece niveles, de los cuales nueve están destinados a estacionamiento (incluyendo dos niveles subterráneos).

En en los dos primeros niveles, un zócalo comercial ocupa el frente. Sobre los pisos de estacionamientos, los dos primeros niveles albergan el Hotel San Francisco con conexión directa al Hotel, mientras que los dos niveles restantes están destinados oficinas de la SEREMI de vivienda.



- ESTACIONAMIENTO
- HOTEL SAN FRANCISCO
- OFICINA
- COMERCIO

Esquema de análisis del programa actual.



Maqueta de contexto - programa Hotel San Fancisco en naranja y Copacabana en rojo.



Fotografía del Hotel San Francisco.



Fotografías interiores Hotel San Francisco en Copacabana - ingreso y habitación .

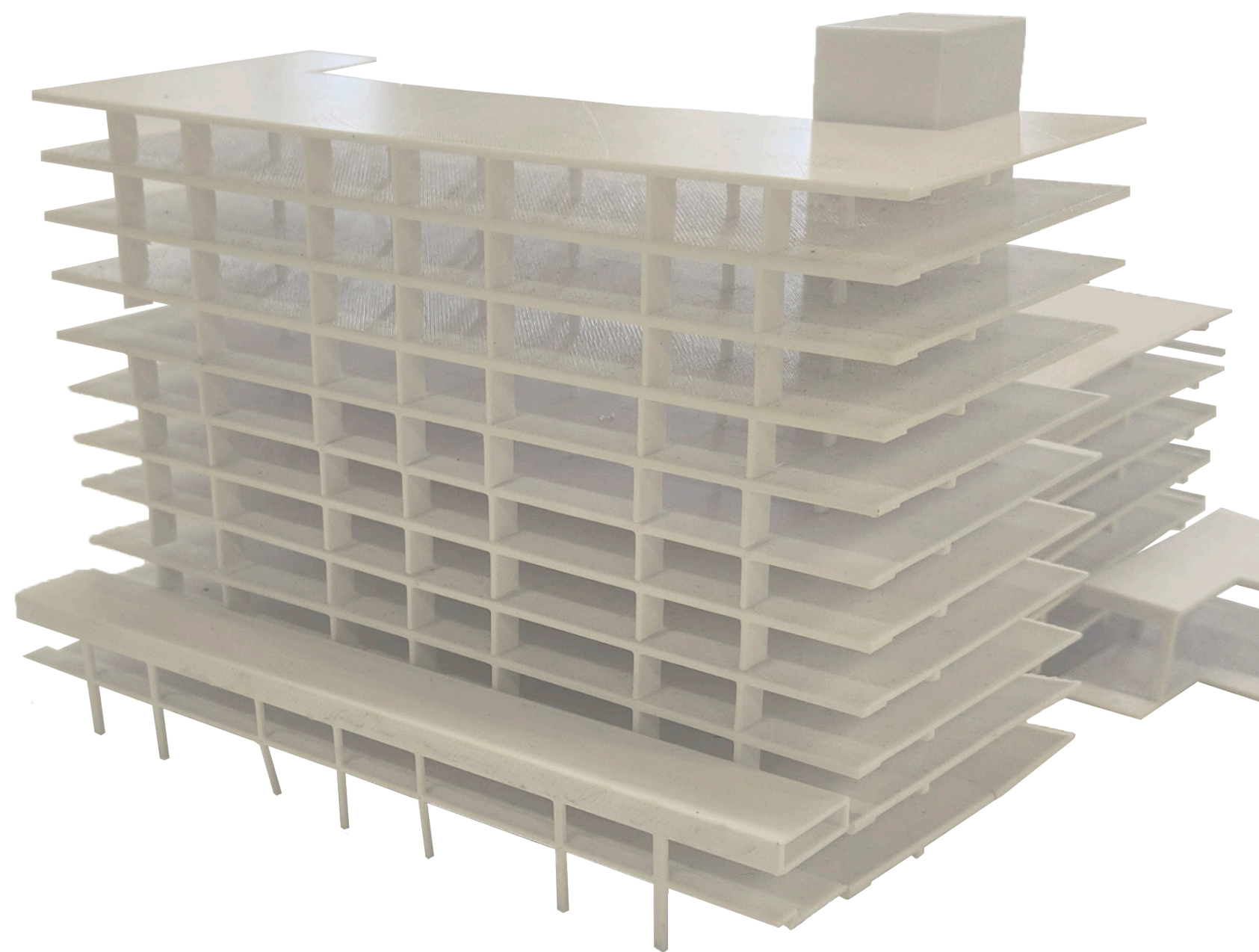
Estructura

Su estructura de hormigón armado sigue una modulación basada en medidas y estrategias para maximizar y optimizar el espacio destinado al estacionamiento y circulación vehicular. Esto se refleja en la predominancia de losas rampadas, con espacios de estacionamiento.

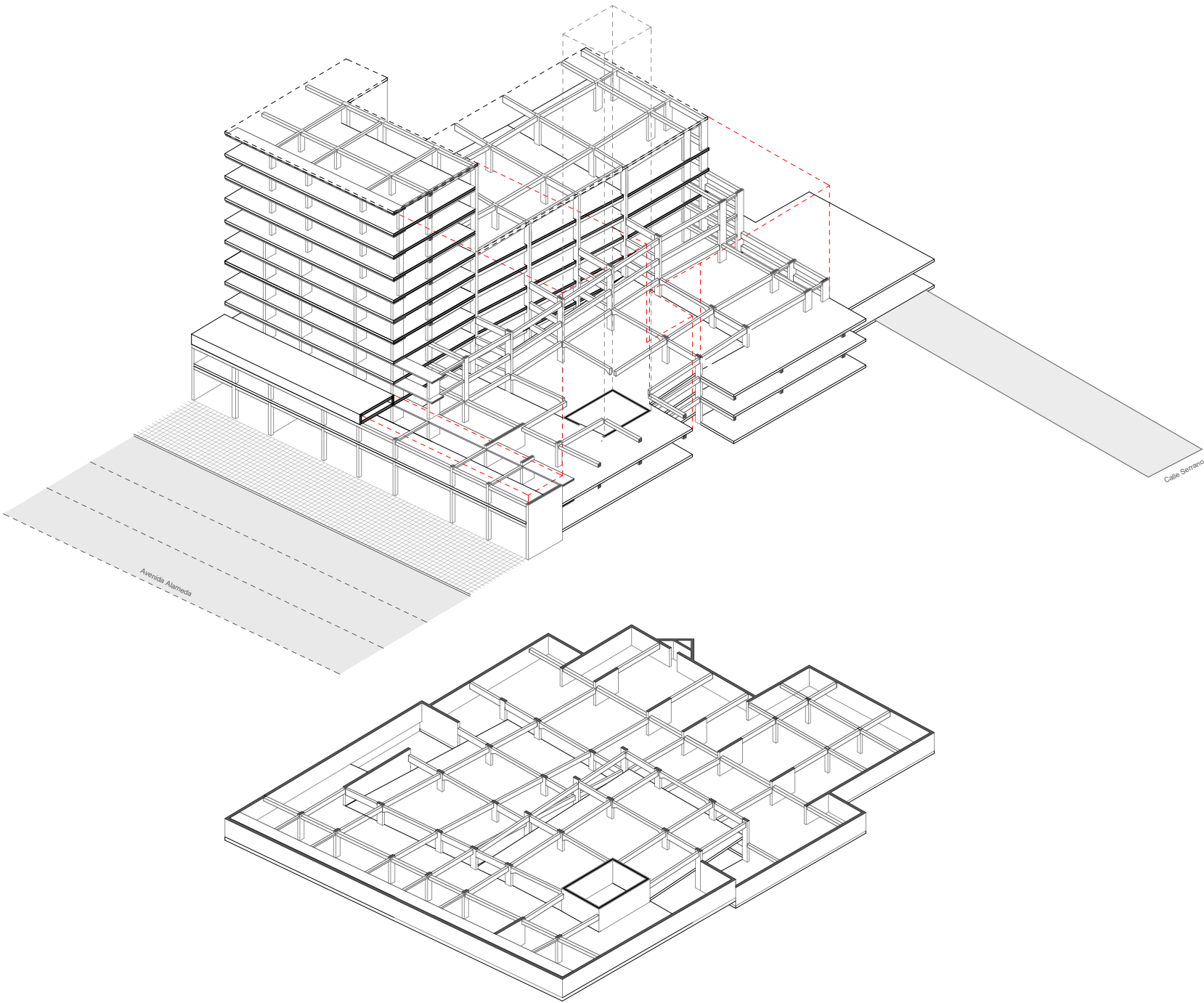
Así, los módulos varían entre 5 y 7,5 metros, siendo esta última medida utilizada tanto para la circulación vehicular como para generar tres espacios de estacionamiento en sus bordes.

Las columnas, de 30x80 cm, se ubican en el frente y contrafrente. En las losas rampadas, rotan su dirección noventa grados. En ambos casos, su disposición no solo responde a los esfuerzos estructurales, sino que también optimiza el espacio disponible para estacionamiento.

Las vigas, en su mayoría de 30x40 cm, presentan excepciones en el frente y contrafrente, donde su altura se reduce a 20 cm, y en las losas inclinadas, donde su tamaño varía según el módulo.



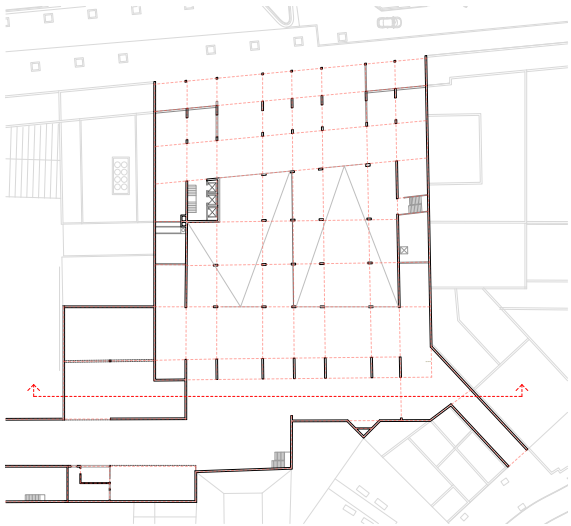
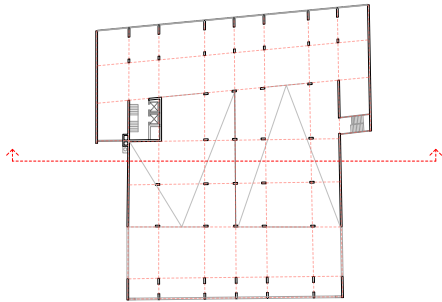
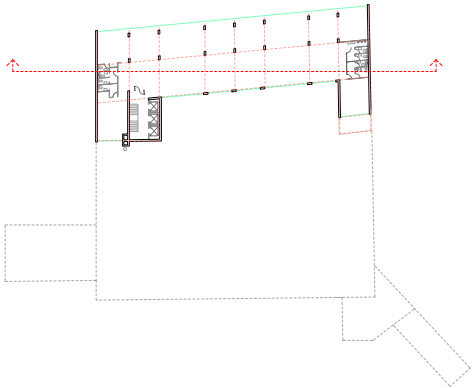
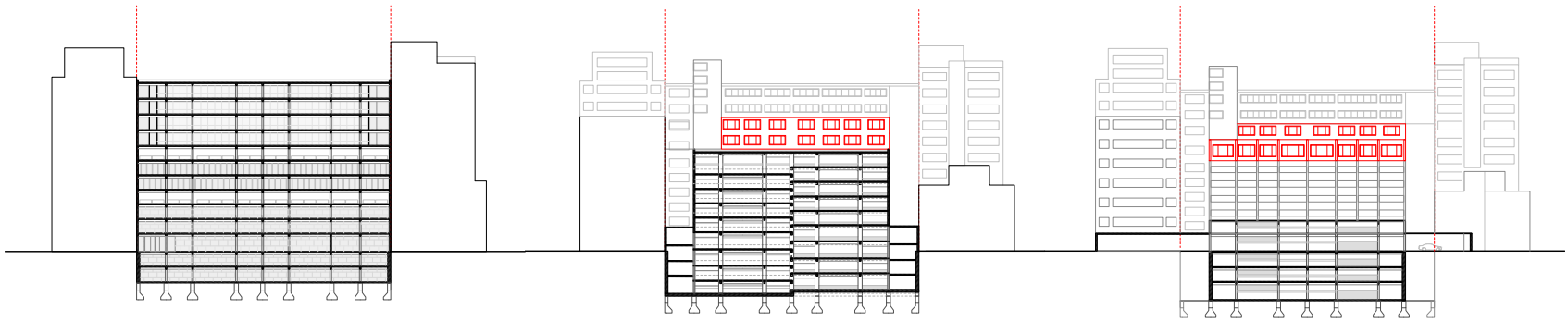
Maqueta del estacionamiento actual - estructura.



Axonometría estructural.



Fotografías del estacionamiento - losa rampada, estacionamiento inclinado y módulos de 5 y 7,5 mts.

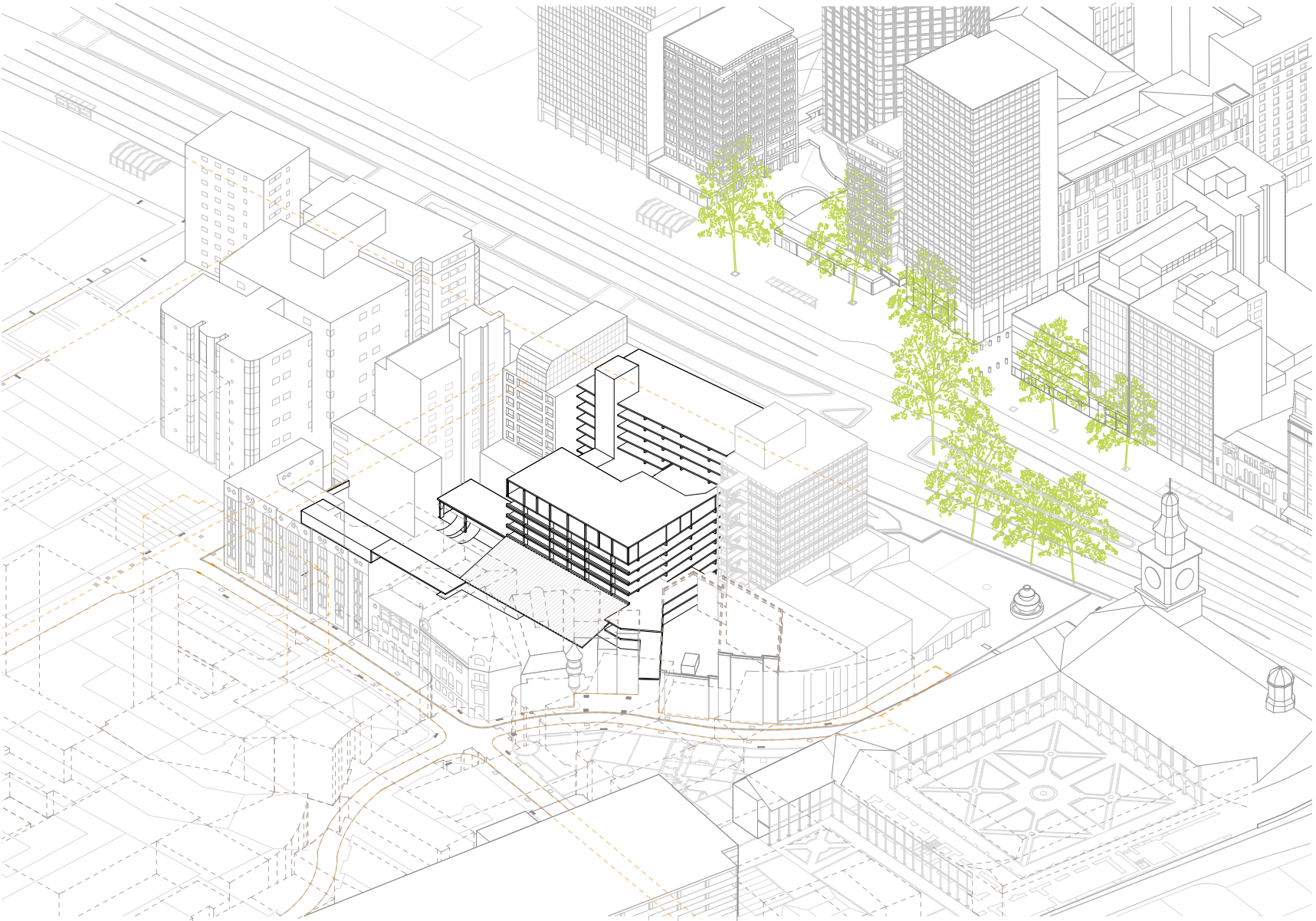


Corte estructural.
Maqueta sobre la estructura modular de 5 - 7,5 - 5 mts en las rampas.

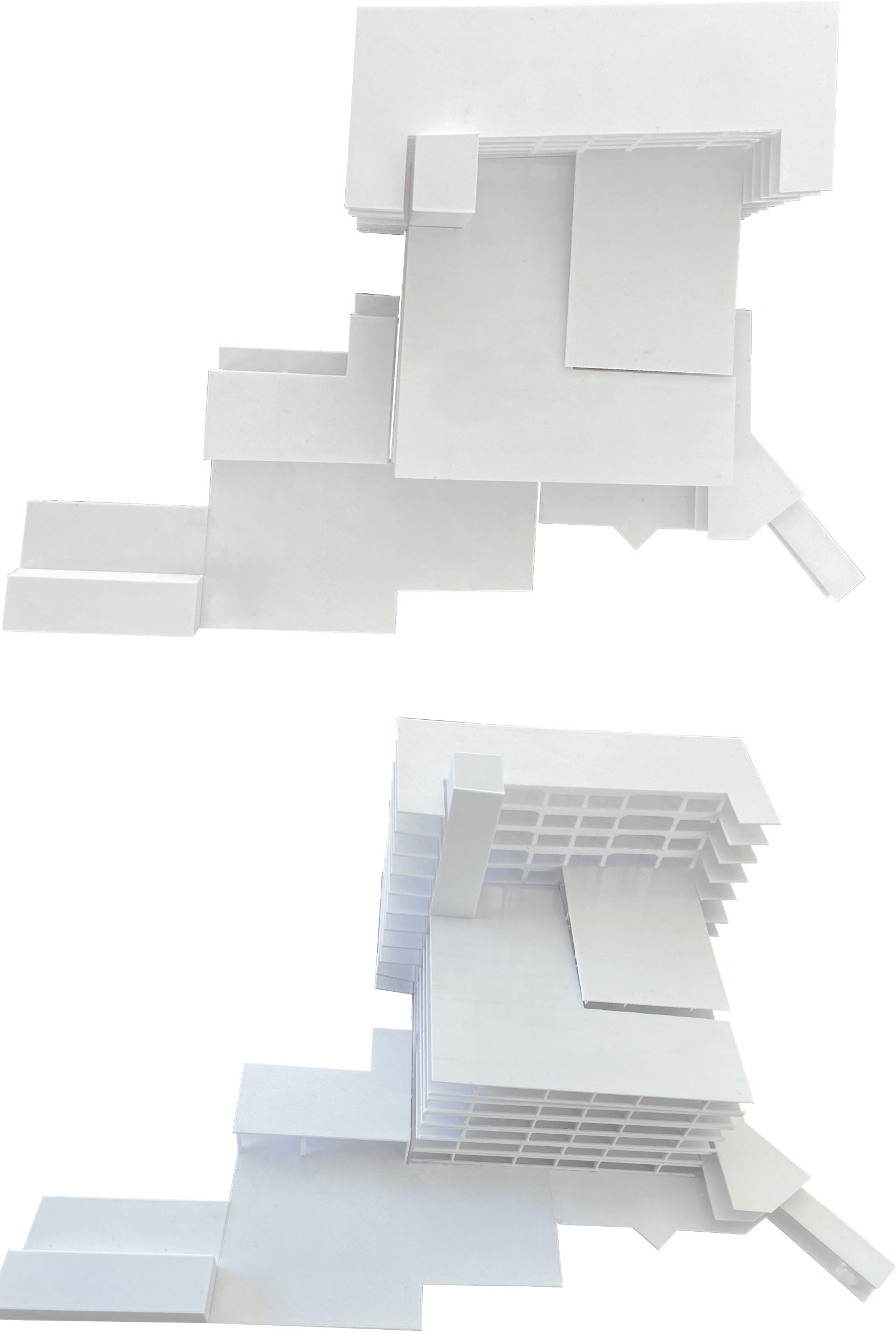
Volumetría

Es un edificio entre medianeras que cuenta con la particularidad de extenderse con ramificaciones a través de la manzana, uniendo tres vías de circulación diferentes: La Avenida Libertador Bernardo O’Higgins, conocida como la Alameda, donde abre su fachada principal, la calle Serrano, actual excepcional entrada vehicular, ya que es una calle peatonal y la calle Londres, actual salida vehicular. La volumetría del edificio es escalonada, presentando la menor altura en las ramificaciones sobre las calles, mientras que, sobre la Avenida es de mayor altura.

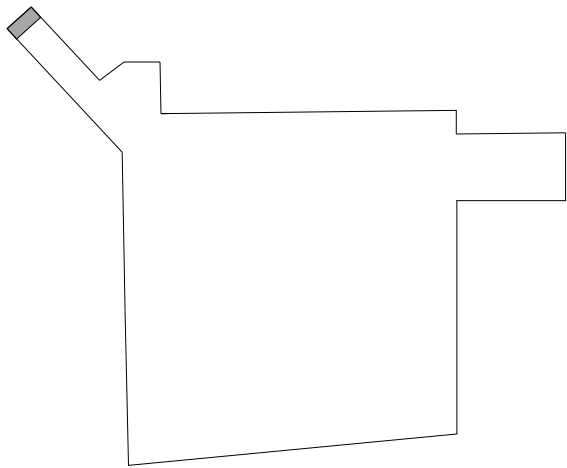
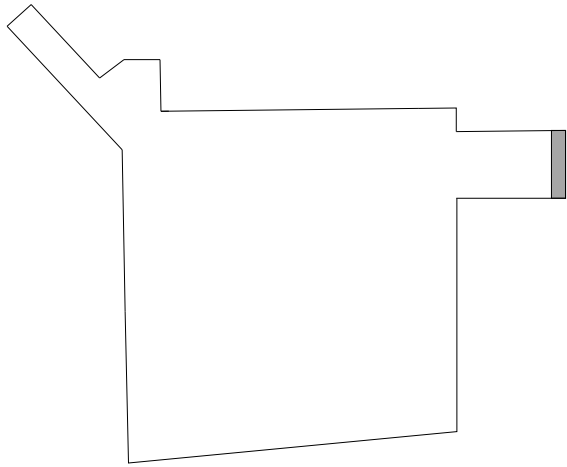
Las plantas superiores de estacionamiento son de menor profundidad y ancho que la planta baja, separándose en el contrafrente de los linderos. Las oficinas tienen la menor superficie en planta, debido a su poca profundidad, y concluye una fachada consolidada de alrededor de 32 metros sobre la Alameda. En el primer nivel del hotel se realizó una ampliación que incluyó dos volúmenes sobre la cubierta de los estacionamientos del nivel inferior, siguiendo la modulación existente y manteniendo las losas inclinadas. Fue una modificación que alteró el diseño original del edificio.



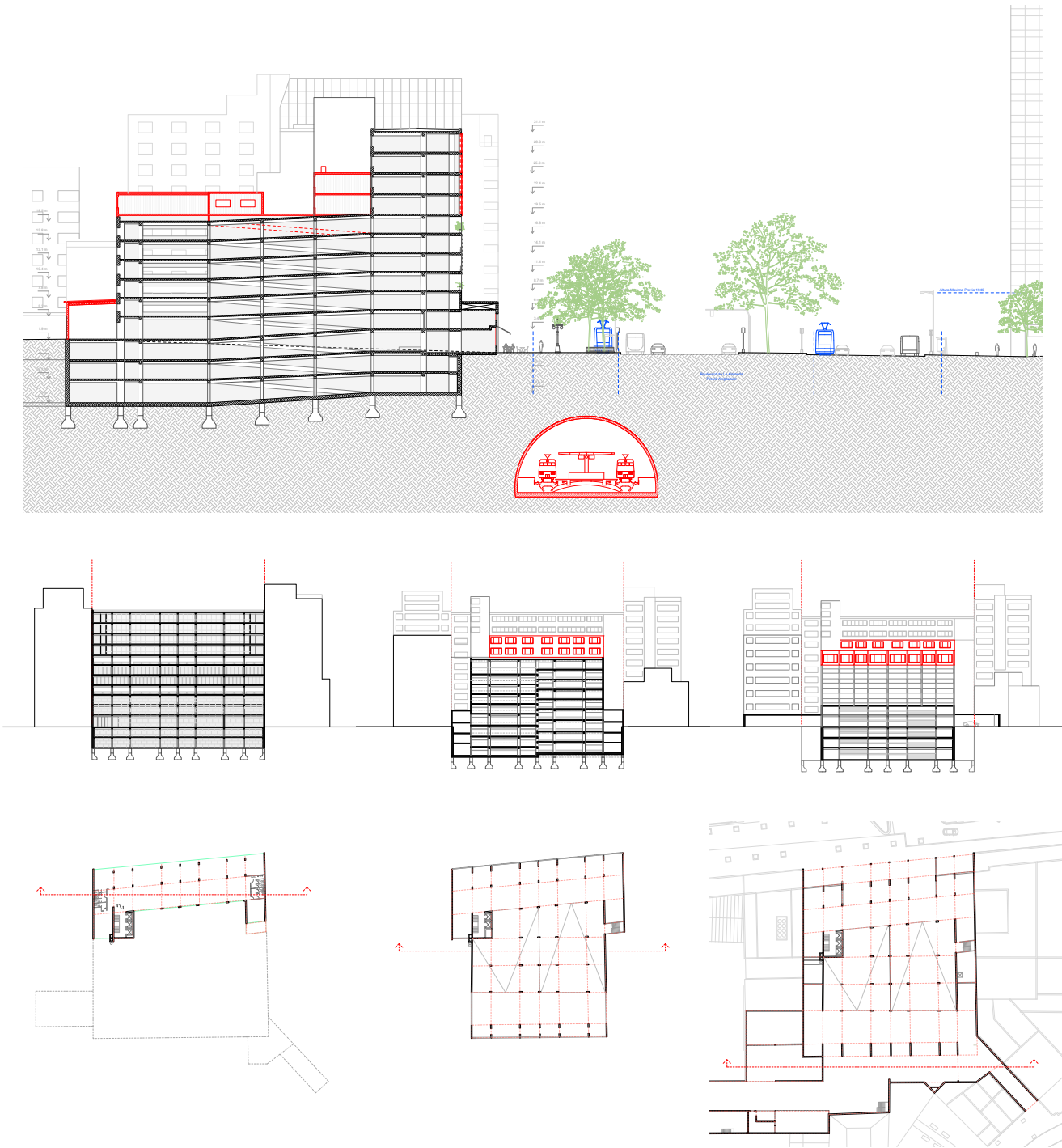
Axonometría del edificio Copacabana actual - volumetría en relación con el entorno.



Maqueta del estacionamiento actual - volumetría y ramificación.



Ingresos al estacionamiento por Av. L.B.O'Higgins, Calle Serrano y Londres.



Cortes del edificio original y sus modificaciones en rojo.
Fotografía ampliación Hotel San Francisco.

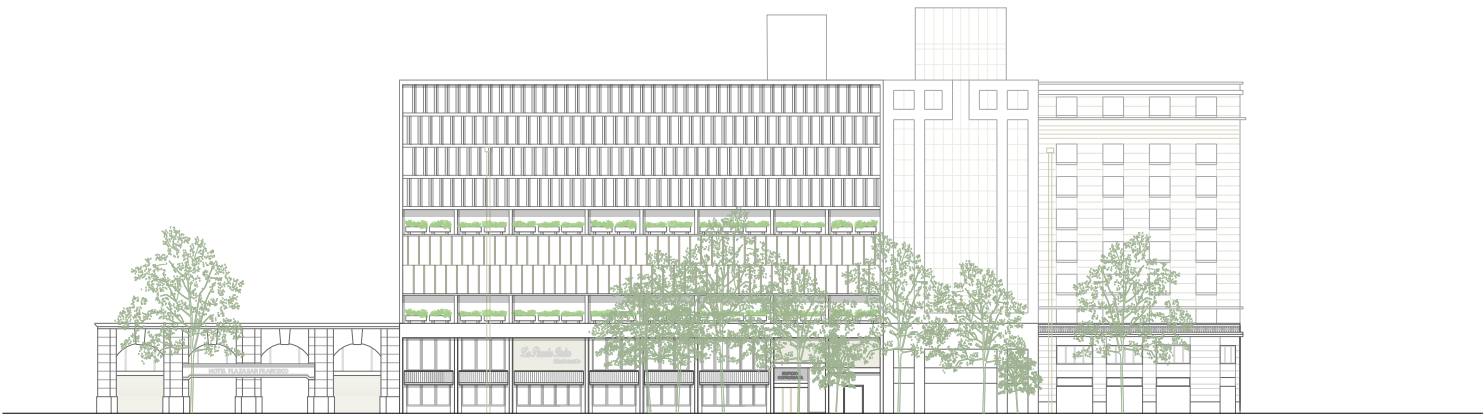
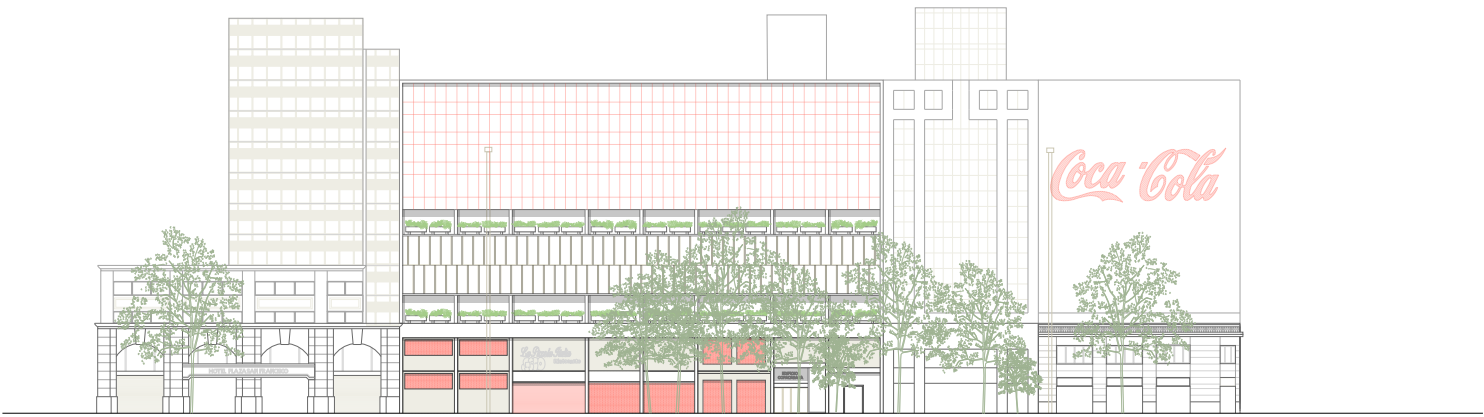
Fachada

La fachada del edificio se compone de tres partes: el zócalo, los niveles de estacionamiento y los niveles superiores destinados a oficinas y hotel.

El zócalo, se refiere a los primeros dos niveles de la base, y alberga comercios que sobresalen de la volumetría principal. Un reborde de hormigón disimula las diferencias de altura entre los módulos comerciales.

Los niveles de estacionamiento presentan dos tipos de cerramiento: en los niveles 3 y 6, maceteros funcionan como bolardos, mientras que en los niveles 4 y 5, piezas prefabricadas de hormigón, dispuestas con una separación mínima, ocultan las losas y regulan el ingreso de luz solar proveniente del norte.

A lo largo de los años, la fachada ha sufrido modificaciones que alteraron su diseño original. En los últimos cuatro niveles, las piezas prefabricadas, similares a los niveles 4 y 5, y dispuestas a 45 grados sobre la losa, fueron reemplazadas por un curtain wall. Además, el cierre de numerosos comercios en el zócalo llevó a bloquear las aberturas con muros de ladrillo para evitar el vandalismo, generando una fachada poco amigable para los peatones.

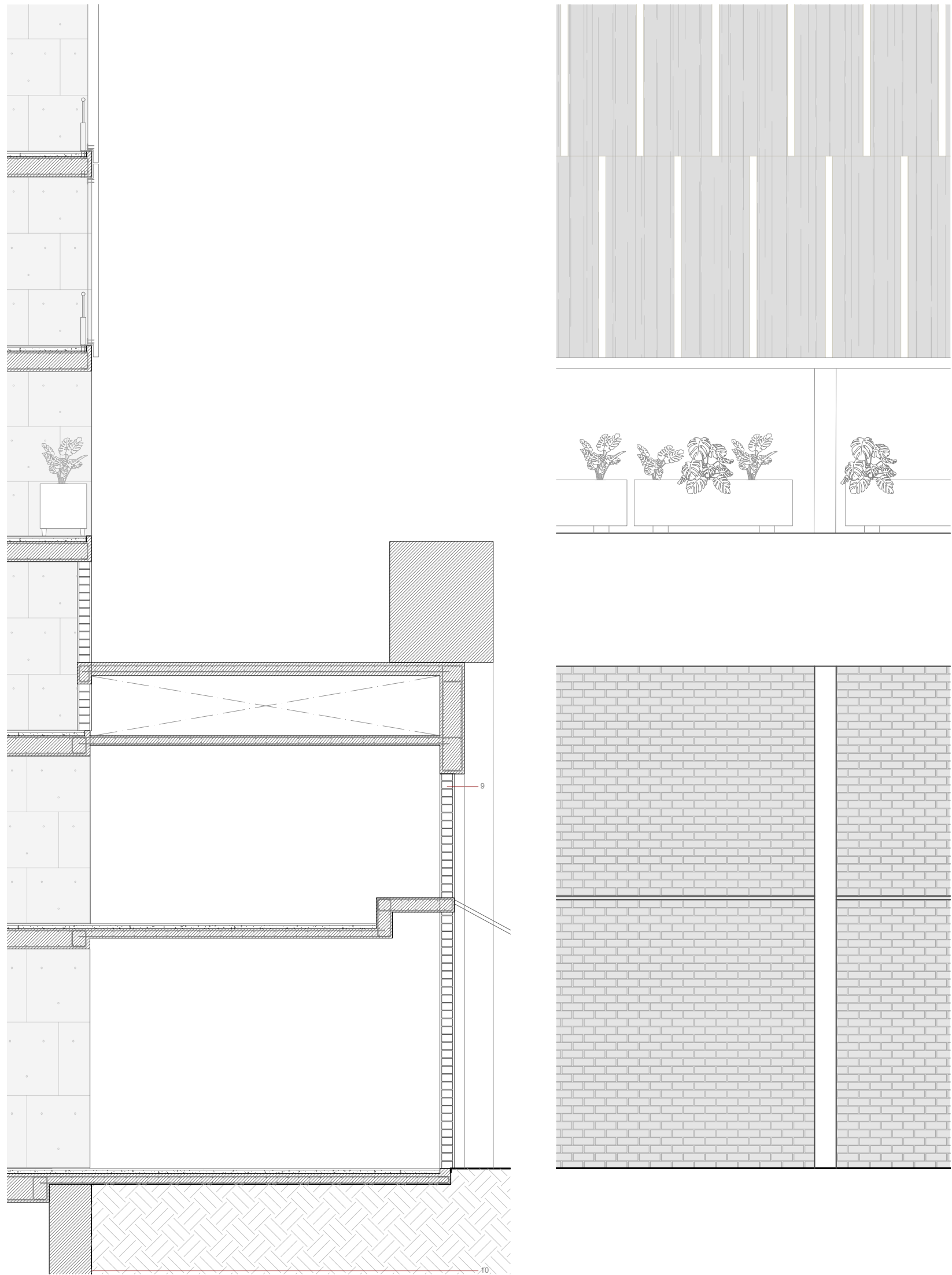


Vista actual y original - Estado 1/200

Vistas del edificio en su estado actual y original.
Fotografía actual del edificio.

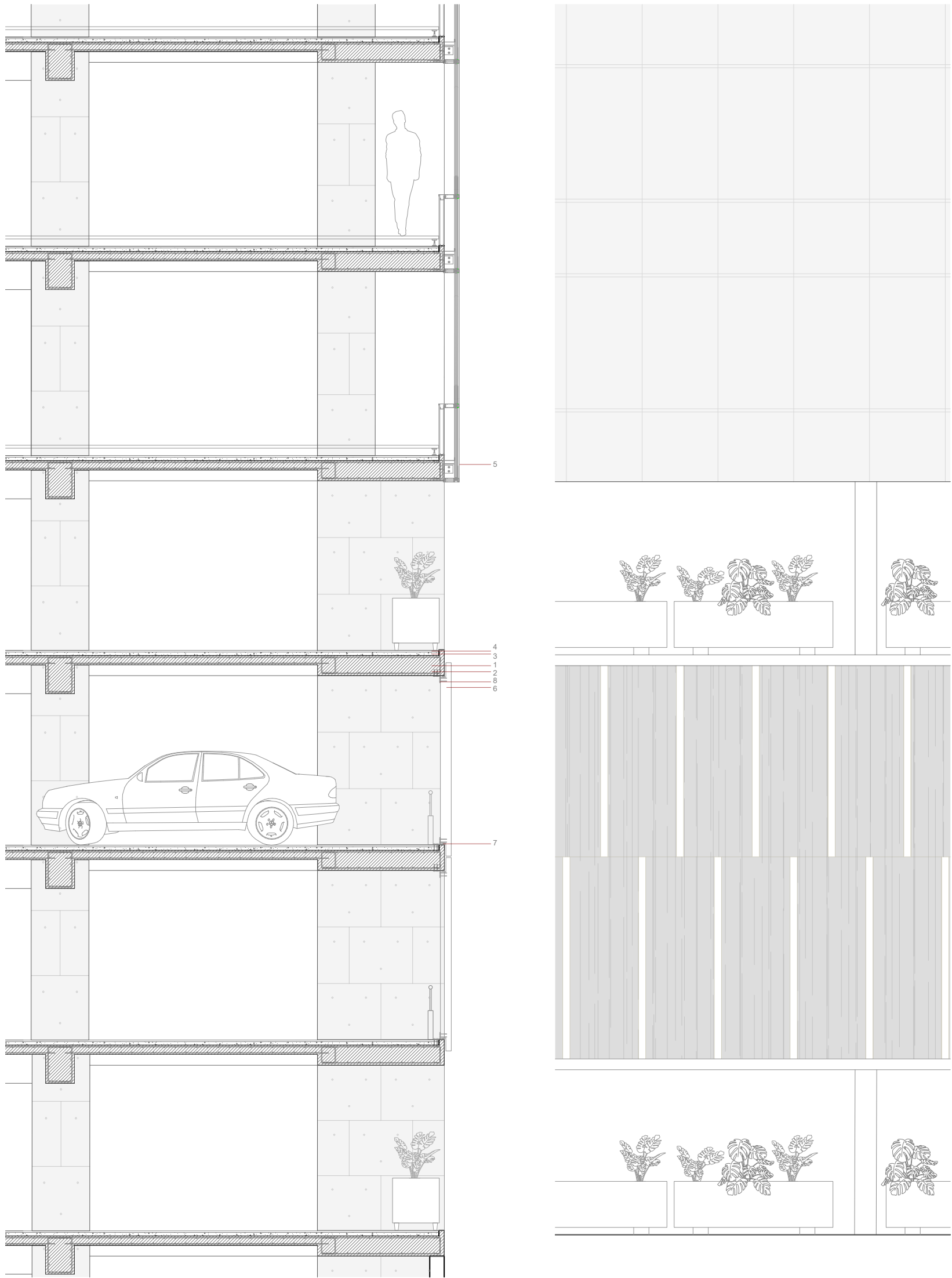


Fotografías del edificio actual - curtain wall, maceteros, prefabricados, reborde de hormigón y muros de ladrillo .



1. Hormigon armado. 2. Armadura de acero. 3. Mortero de cal. 4. Piso de Cemento. 5. Cerramiento de vidrio espejado. 6. Cerramiento prefabricado de hormigon. 7. Junta Elastica. 8. Perfil metalico de anclaje en forma de L. 9. Ladrillo simple. 10. Aislación hidrófuga

Detalle constructivo sobre la fachada entre planta baja y el nivel 5 - corte y vista.



1. Hormigon armado. 2. Armadura de acero. 3. Mortero de cal. 4. Piso de Cemento. 5. Cerramiento de vidrio espejado. 6. Cerramiento prefabricado de hormigon. 7. Junta Elastica. 8. Perfil metalico de anclaje en forma de L. 9. Ladrillo simple. 10. Aislación hidrófuga

Detalle constructivo sobre la fachada entre los niveles 3 y 8 - corte y vista.

DIAGNÓSTICO



Manzana

El edificio se encuentra en una manzana de intensa actividad turística, con una notable presencia de cuatro hoteles: San Francisco, Fundador, Vegas y Londres 35, todos en relación directa con el estacionamiento. Destaca el Hotel San Francisco, que extiende su uso sobre Copacabana al ocupar de dos de los últimos cuatro niveles, caracterizados por su fachada de curtain wall.

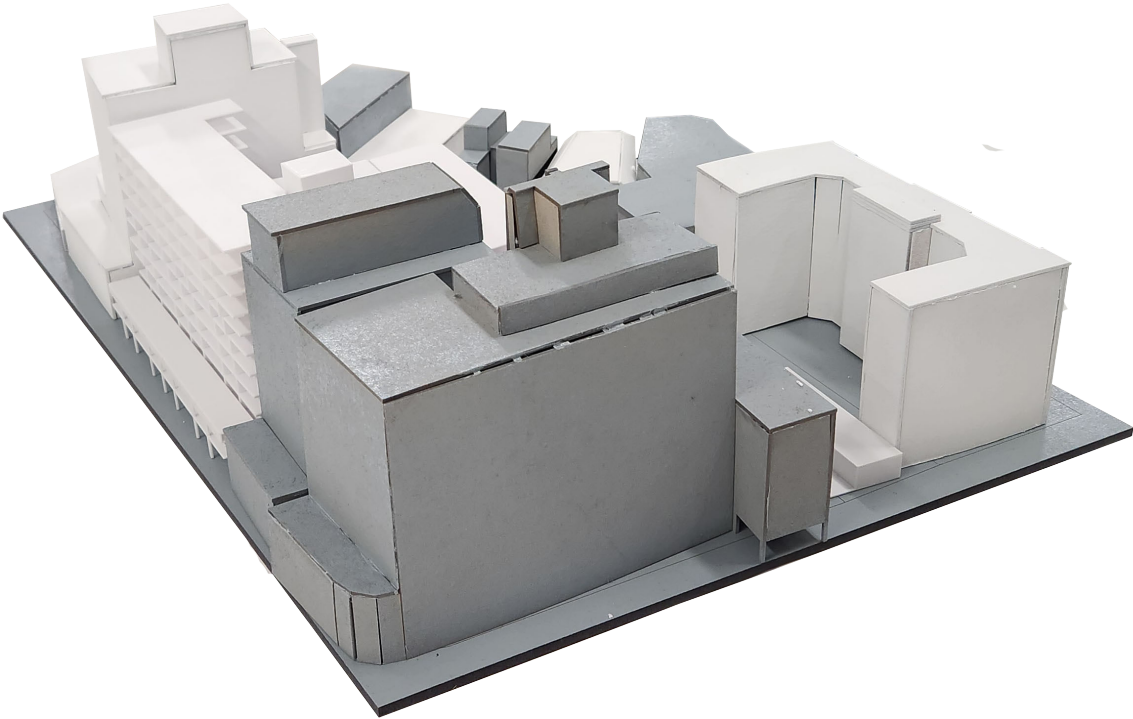
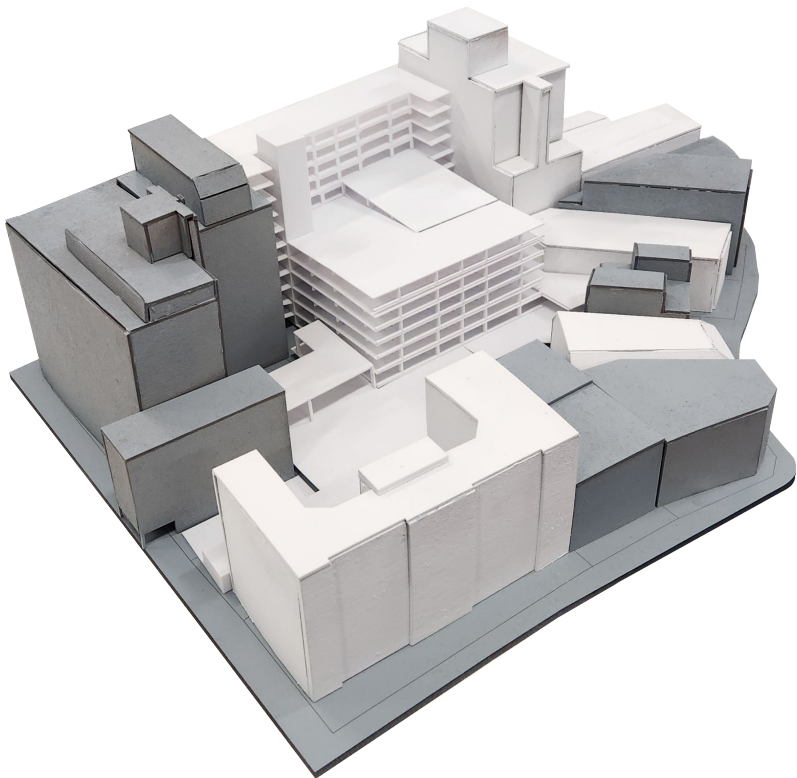
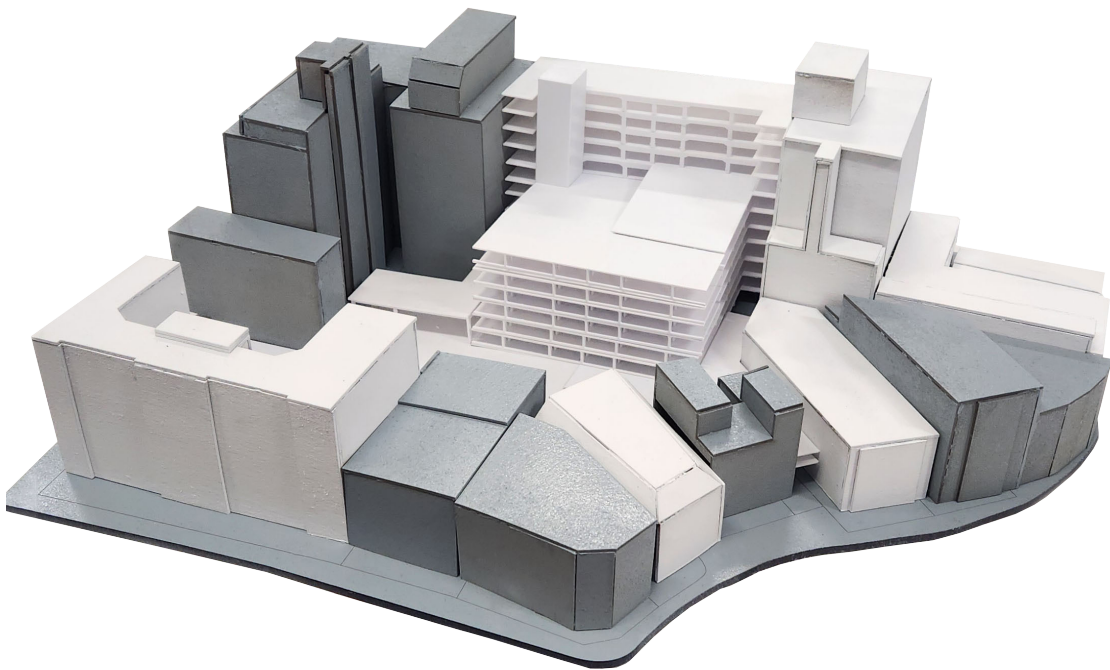
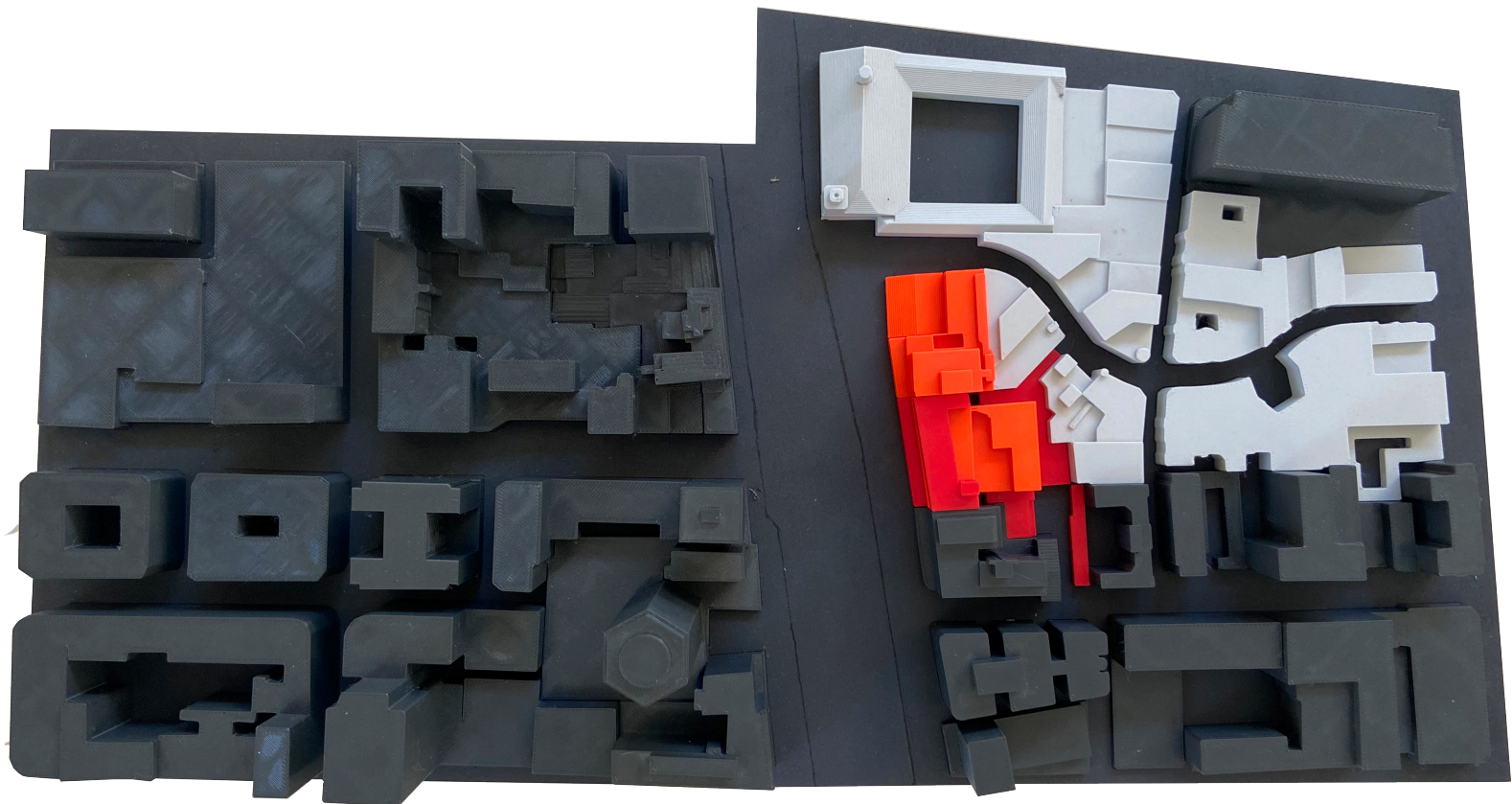
La manzana donde se emplaza Copacabana se encuentra completamente construida, sin grandes vacíos ni pulmón de manzana, a diferencia de las manzanas que frecuentan en el triángulo funcional, que suelen contar con galerías o pasajes para la comodidad peatonal.



Esquema de análisis de manzanas del barrio Londres - París.



Fotografías de los hoteles de la manzana - San Francisco, Fundador, Vegas y Londres 38.



Maqueta de contexto - comparativa manzanas dentro y fuera del triángulo fundacional.
Maqueta de manzana existente - Edificio Copacabana y hoteles en blanco.

Maqueta de manzana existente - Edificio Copacabana y hoteles en blanco.

Frente y fondo

Hacia el exterior, la manzana donde se emplaza Copacabana posee fachadas muy expresivas. Sobre la Alameda, con fachadas altas, vidriadas o con elementos prefabricados, y sobre las calles París y Londres, con una mirada clásica de construcciones más bajas, que pertenecieron a la burguesía chilena. En cambio, hacia el centro de la manzana, que se encuentra mayormente utilizado por Copacabana, tiene fachadas ciegas o resultantes de la distribución programática, sin el tratamiento arquitectónico del frente, y sin mantenimiento. Existe tanto en la ciudad como en el edificio un fuerte contraste entre el frente y fondo.



Fotografías propias de la fachada y contrafrente de nuestro edificio.



Fotografías propias de la fachada y contrafrente de nuestro manzana.



Fotografías propias de la fachada y contrafrente de nuestro edificio.



Fotografías propias de la fachada y contrafrente de nuestro manzana.



PROYECTO

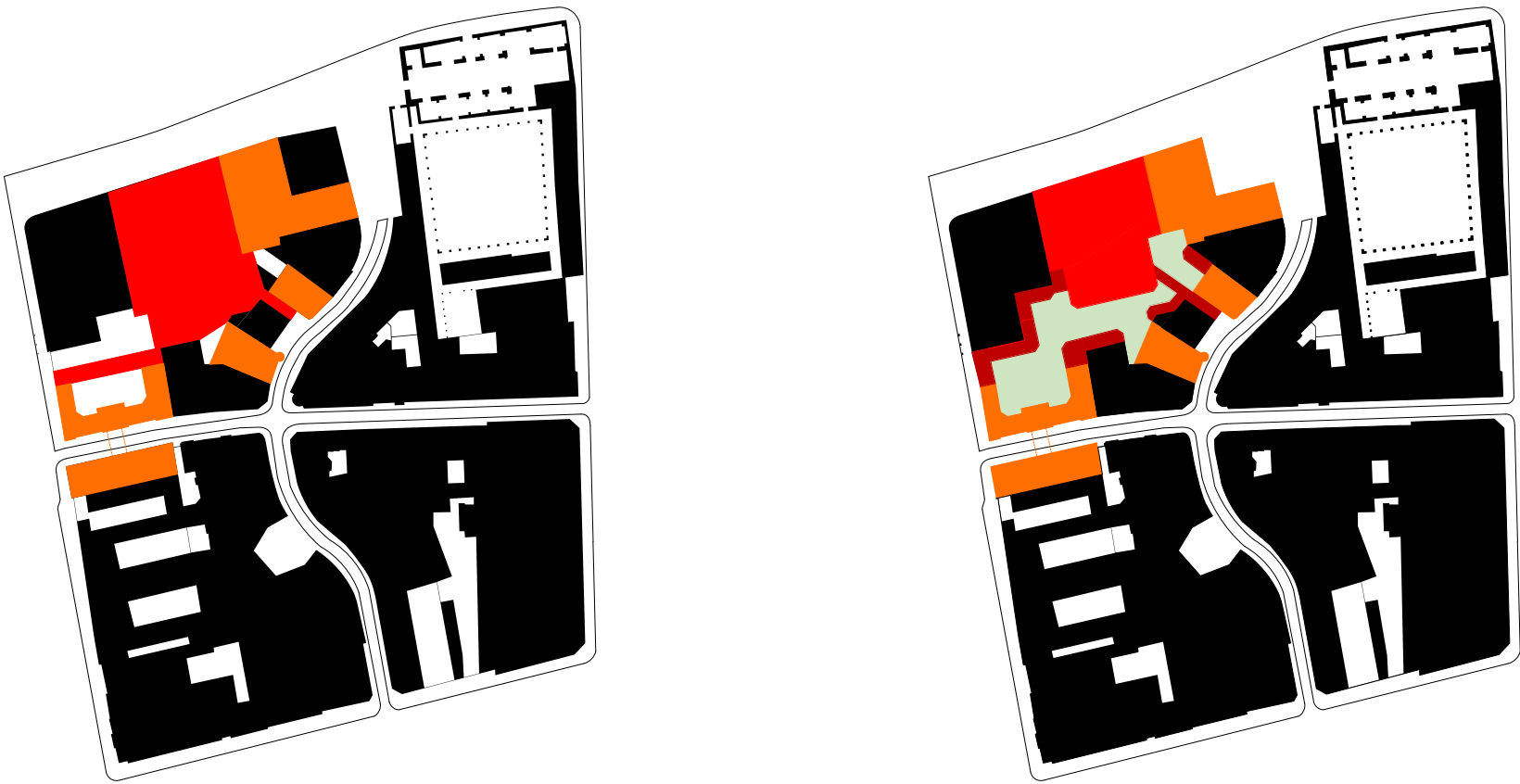
PROYECTO

La voluntad del proyecto es plantear un oasis en la ciudad, donde se plantee un complejo hotelero que unifique los múltiples hoteles y abra un pasaje interno en la manzana generando un nuevo paisaje urbano. Para ello se establecieron tres estrategias: la liberación del centro de manzana, la regulación de visuales y la reprogramación mediante la unificación de programas y lotes.

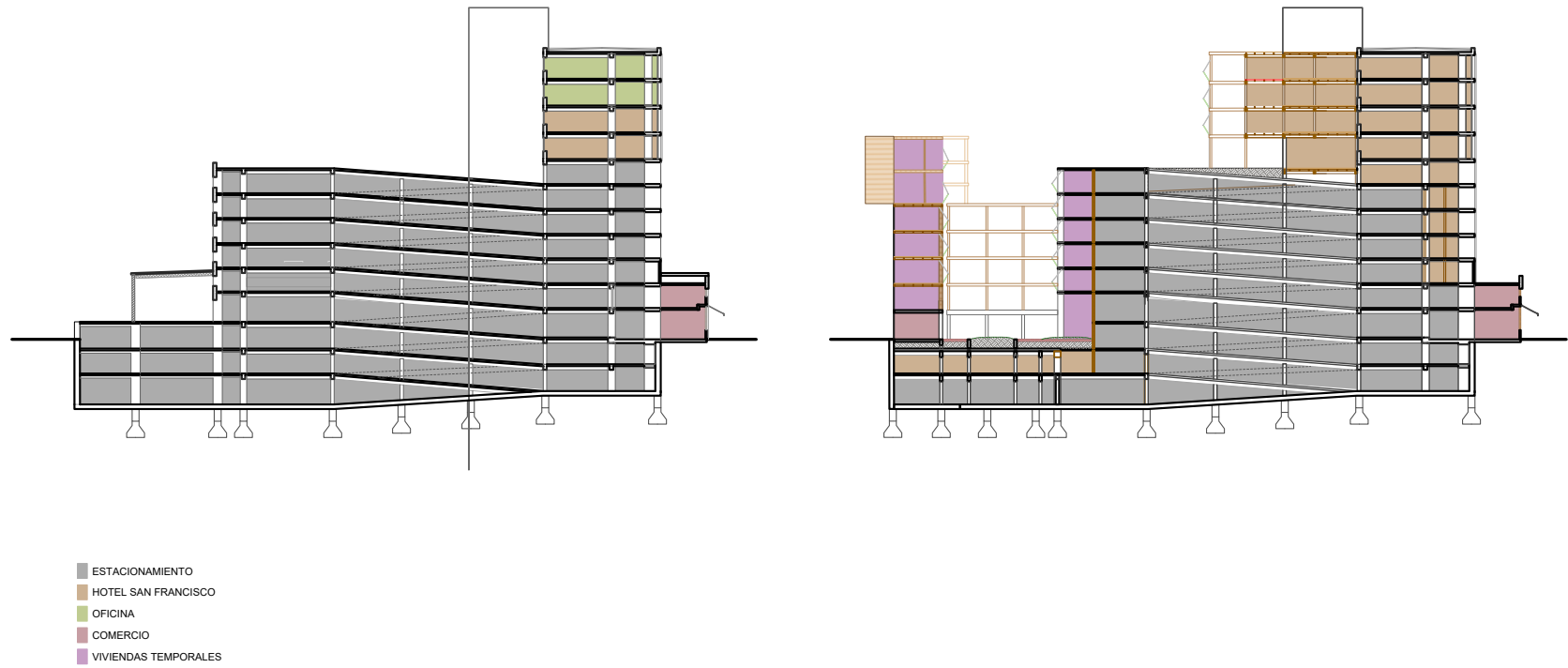
Para comenzar con la liberación del centro de manzana, se realizó la demolición total de construcciones livianas en el lote y demolición parcial de los módulos de cochera sur del volumen principal. De esta manera se pudo maximizar el espacio disponible para el nuevo centro de manzana.

Continuando con la segunda estrategia, la regulación de visuales se realizó en base al criterio de las medianeras lindantes con Copacabana y la propia contrafachada del edificio. El edificio, por sus ramificaciones, comparte medianeras con un gran número de lotes. Se comprenden dos situaciones en cuanto a las medianeras; hacia el norte poseemos linderos altos y con aventanamientos hacia el centro de manzana, mientras que hacia el sur se ubican volúmenes bajos y con medianeras ciegas.

Por último, debido a la dificultad de refuncionalizar las losas rampadas y el grado parcial de ocupación que tiene actualmente el edificio, una extensa área del edificio se mantiene con su programa original de estacionamientos. Los nuevos complementos programáticos para Copacabana pasan a ser hotelería, hacia el frente, y vivienda temporal, hacia el contrafrente.



Esquema de análisis de manzanas del barrio Londres - Paris previa y posteriormente a la incorporación del proyecto.



Esquema de análisis lotes de hoteles a anexar y demolición parcial del Complejo Copacabana.
Esquema de análisis de medianeras de lotes linderos.
Esquema programatico original y nuevo tras la incorporación del proyecto.

En todas las medianeras reconocidas como ciegas, se ubicaron volúmenes con un programa de vivienda de estadía media. La altura de estos se adecúa a las medianeras linderas, evitando exponer muros ciegos. Las medianeras generadas por el propio estacionamiento pasan a ser consideradas como ciegas ya que, debido a su programa, no requieren contacto con el perímetro. Por lo tanto, se reutiliza la estructura existente para ubicar unidades de vivienda, similares a aquellas de las agregaciones volumétricas. Es de vital importancia que su agregado no interrumpa el funcionamiento del estacionamiento, dado que hoy en día se encuentra en uso.

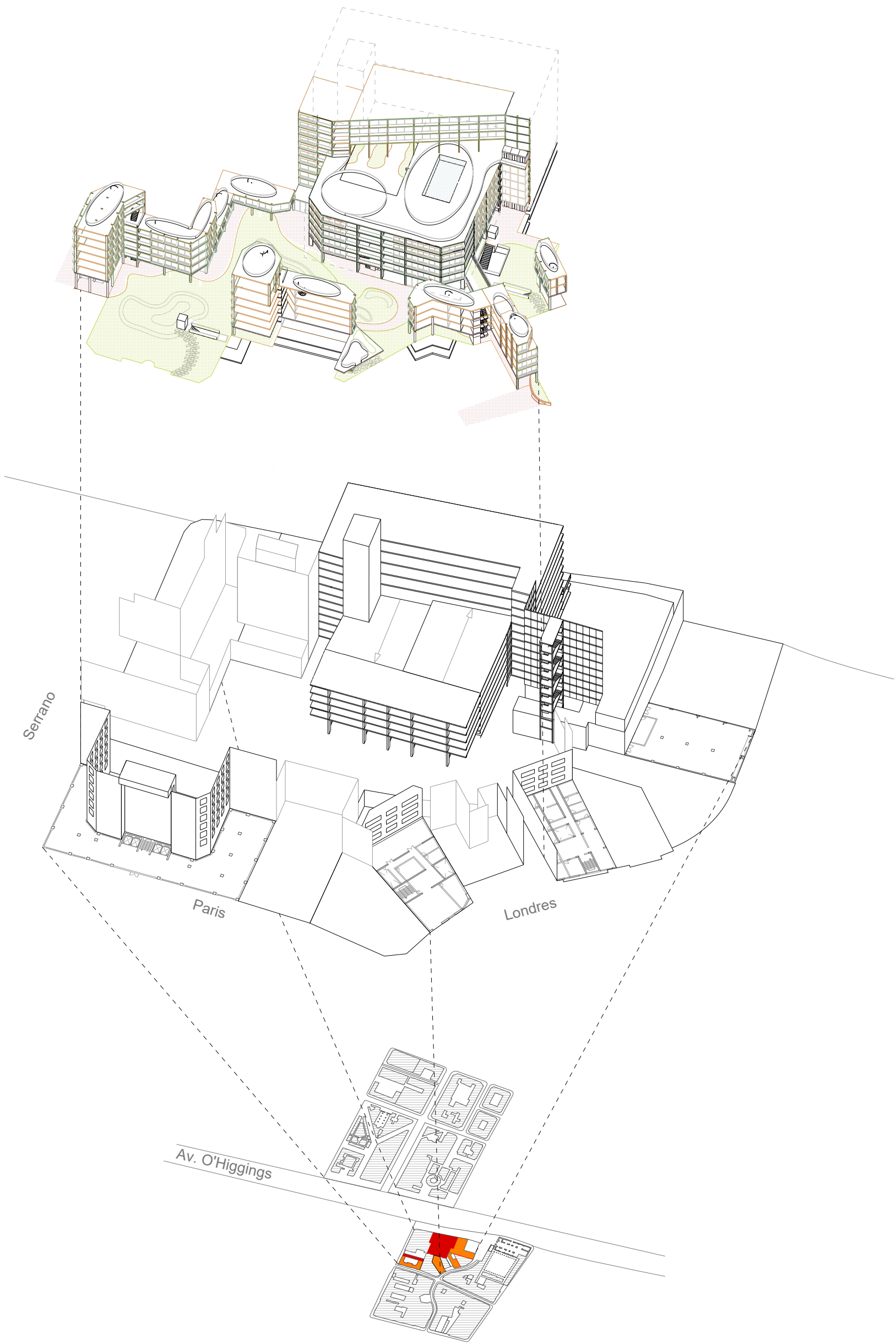
En los niveles superiores del volumen de Copacabana, se maximizará el programa actual de hotelería, ocupando los 4 pisos de menor superficie. Esto, a su vez, extiende su programa sobre el volumen de estacionamiento, generando una diagonal que une el nuevo proyecto con el volumen existente.

El conjunto presenta dos ingresos, que surgen de las ramificaciones originales del estacionamiento. Estos ingresos peatonales se ubican bajo volúmenes, sobre las calles Serrano y Londres. En planta baja, los nuevos volúmenes llegan con una pisada reducida, ubicando los núcleos de circulación vertical y un programa comercial hacia un lateral del mismo. De esta manera, se produce un patrón de llenos y vacíos que evita que se ocupe el parque pero que cuente con un programa que promueva su uso. El volumen sobre Copacabana plantea una doble altura, permitiendo mayor amplitud al parque en planta baja.

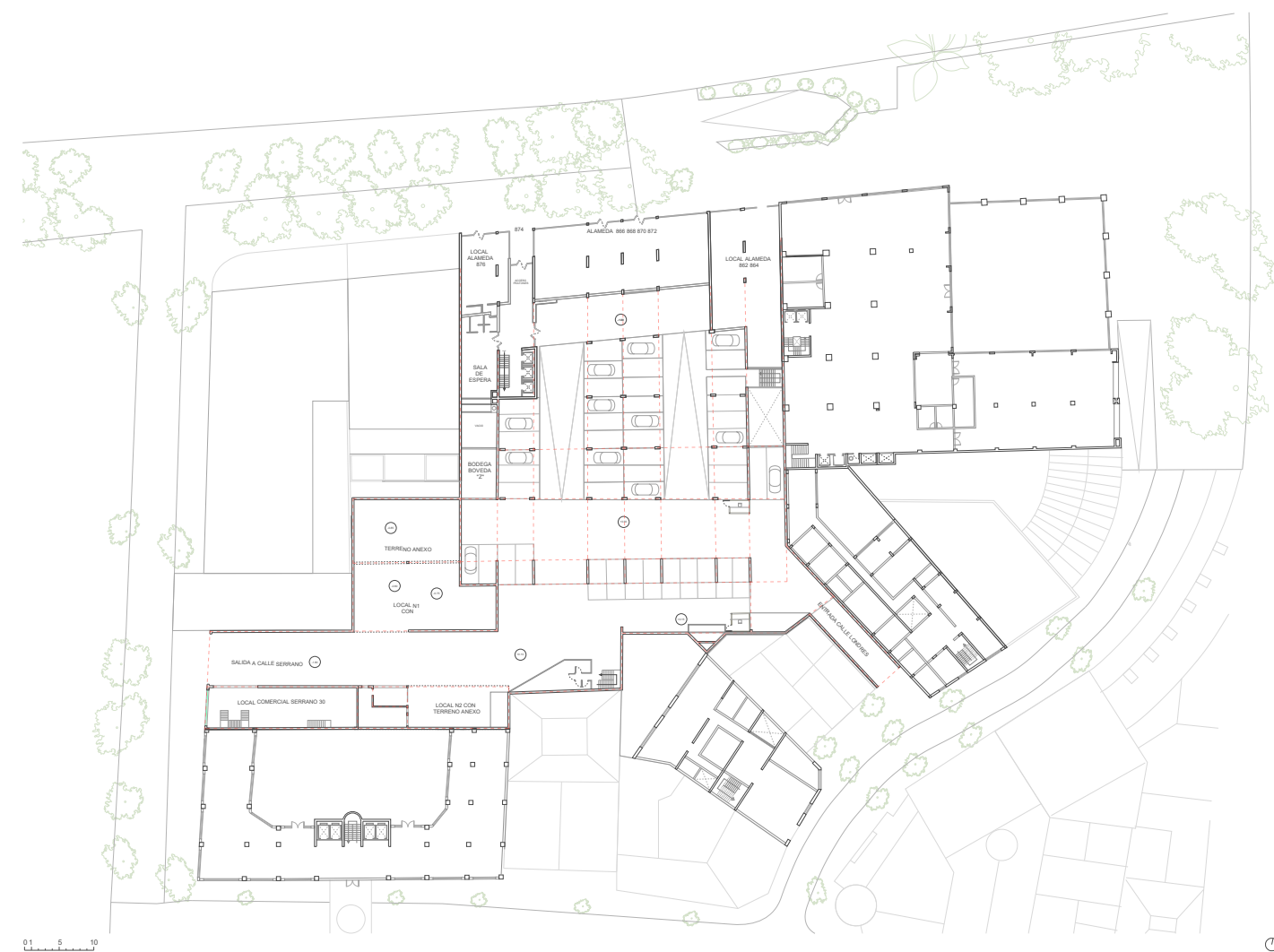
Así, se presenta un carácter más público hacia el pulmón de manzana, cuyo uso es mayoritariamente para residentes y huéspedes de los hoteles, y los fines de semana se abre al público general.



Maqueta proyecto vista superior.



Axonometría despiezada mostrando contexto inmediato de barrio Londres - Paris, volumetría de la manzana de Copacabana y volumetría proyectual.



Planta baja.



Planta baja.



Ingreso Londres original y nuevo tras la incorporación del proyecto.
Ingreso Serrano original y nuevo tras la incorporación del proyecto.



Imagen interior del parque.

Los núcleos de cada volumen alimentan cada uno a dos unidades de vivienda, conformando hacia sus laterales módulos de terraza como transición en el acceso. Esto permite un pasaje más gradual entre el espacio público y privado. Estas unidades varían en sus dimensiones, pero en su mínima expresión cuentan con un comedor, pastilla de baño y cocina y una habitación principal.

En altura, las esquinas de los volúmenes producen diagonales con el fin de suavizar la forma de los mismos, y generar un menor impacto en el espacio del pulmón de manzana. Esto es permitido por la modulación estricta cada 3 metros del sistema constructivo de madera.

Los volúmenes, al adoptar las alturas de las medianeras, poseen escalonamientos en su desarrollo. Esto permite la ubicación de terrazas en altura sobre las nuevas cubiertas que se generan. Estas son de carácter privado para las unidades inmediatamente bajo ellas, con un acceso individual en cada unidad. Los volúmenes de mayor altura presentan unidades en forma de dúplex en sus niveles superiores, para evitar que la continuidad de los núcleos de circulación vertical generen medianeras expuestas.



Planta primera.



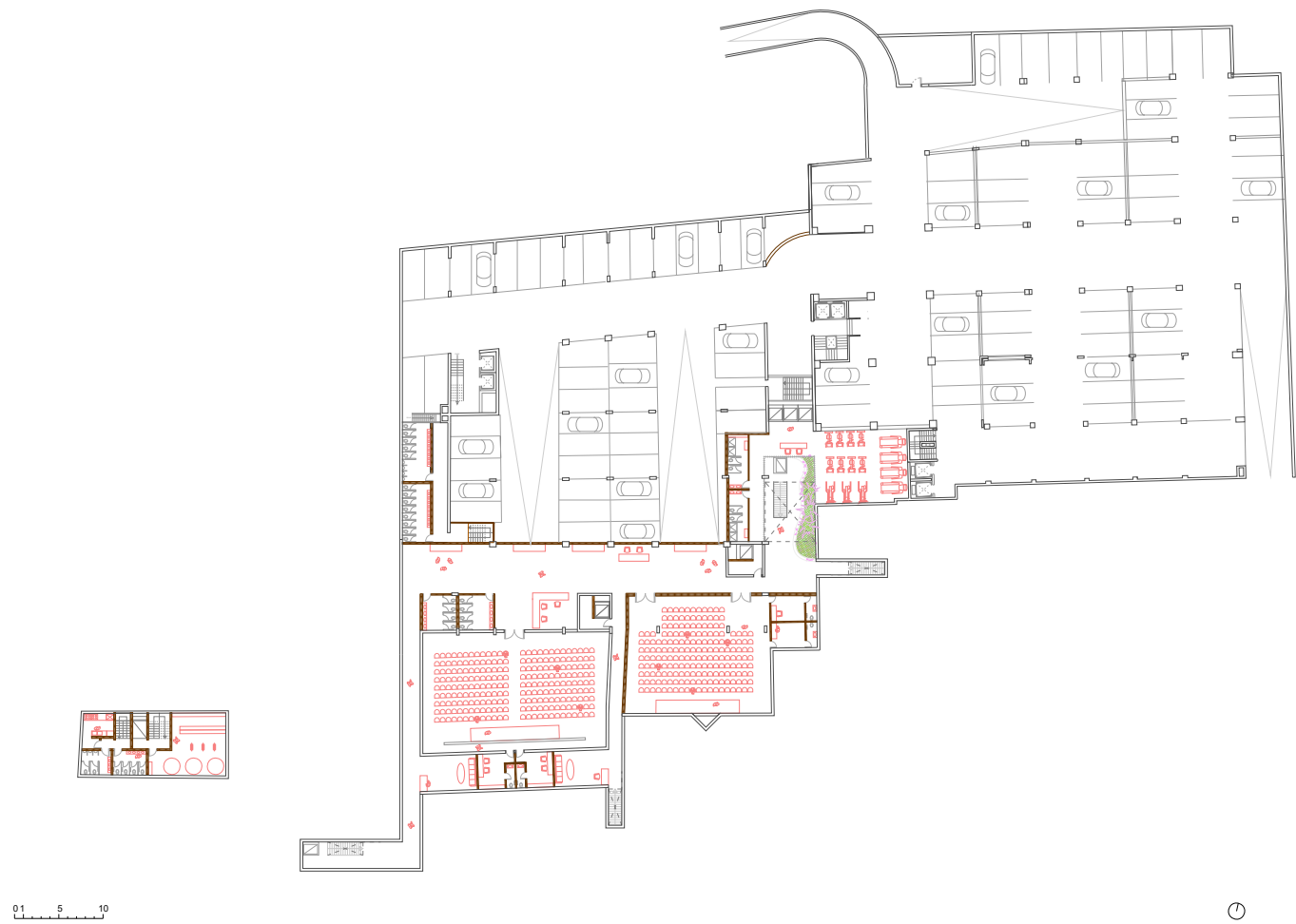
Planta tercera.
Planta sexta.

En un primer subsuelo, se ubica el acceso al Estacionamiento Copacabana, ya se reemplaza su ingreso propio en planta baja para compartir el ingreso vehicular con el Hotel San Francisco. Este posee ingresos rampados en la calle Londres y la avenida Alameda. Los vehículos continuarán hacia la zona superior o el segundo subsuelo, permitiendo sectorizar de manera aislada el espacio de uso humano.

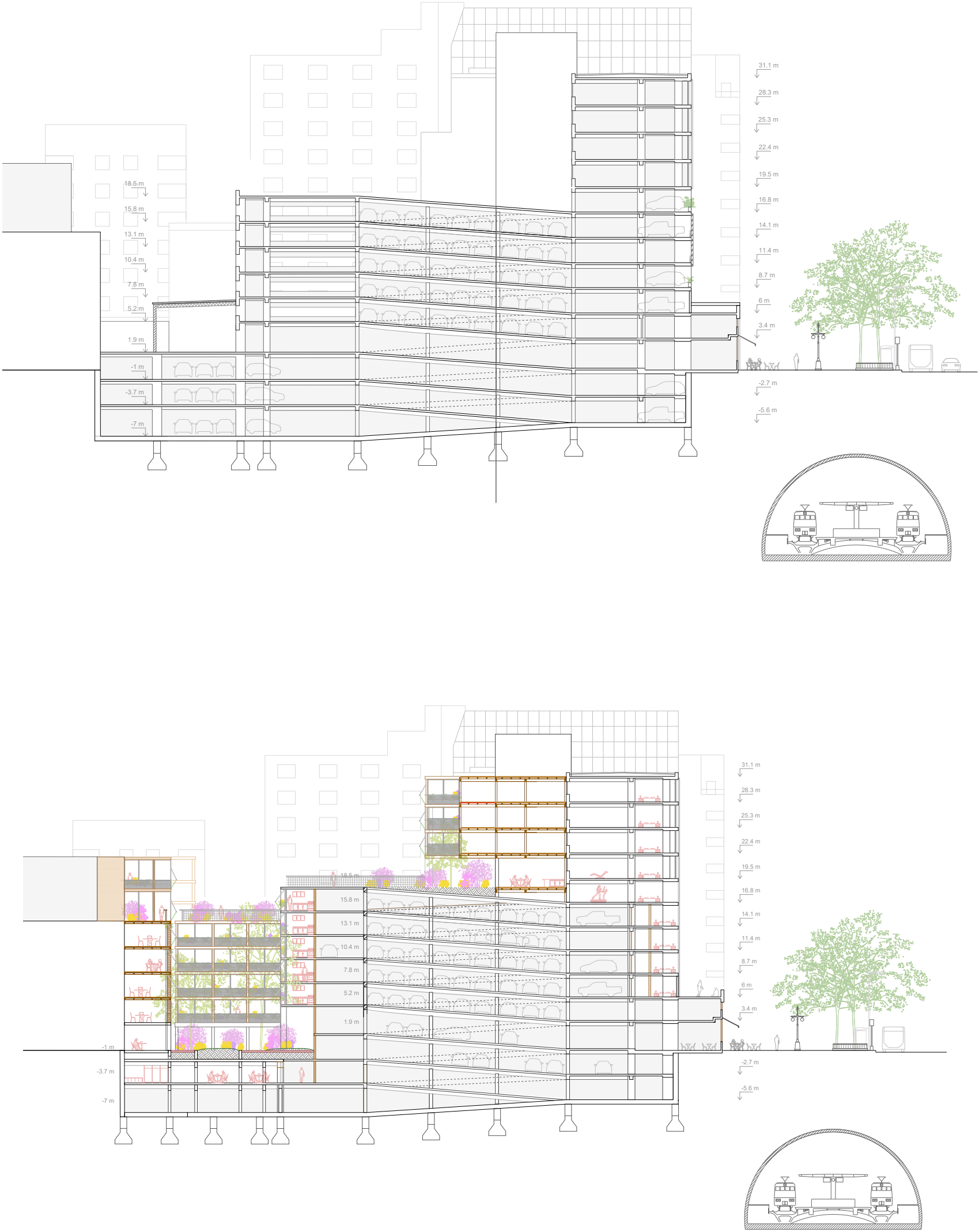
A su vez, en este nivel se refuncionaliza el espacio para centralizar programas de los hoteles que forman parte del Complejo Copacabana. De esta manera, se ubican programas empresariales y de recreación, contando con auditorios, salas de reunión y un gimnasio, para satisfacer las necesidades de los usuarios de estos hoteles que, en gran parte, viajan a Santiago por trabajo.

Con el fin de proveer iluminación y ventilación en este sector, se ubica un patio inglés hacia la derecha del volumen, que comunica con planta baja.

La cubierta sobre el volumen de estacionamiento se vuelve transitable con el fin de proveer servicios de menor intensidad y permitan la relajación de los usuarios, como lo son el spa, la pileta o el gimnasio. Este espacio es accesible a través de un ascensor directo en la planta subterránea. Este posee un frente vidreado para permitir las visuales hacia el parque en el transcurso del ascenso.



Planta subsuelo.



Corte transversal original y nuevo.



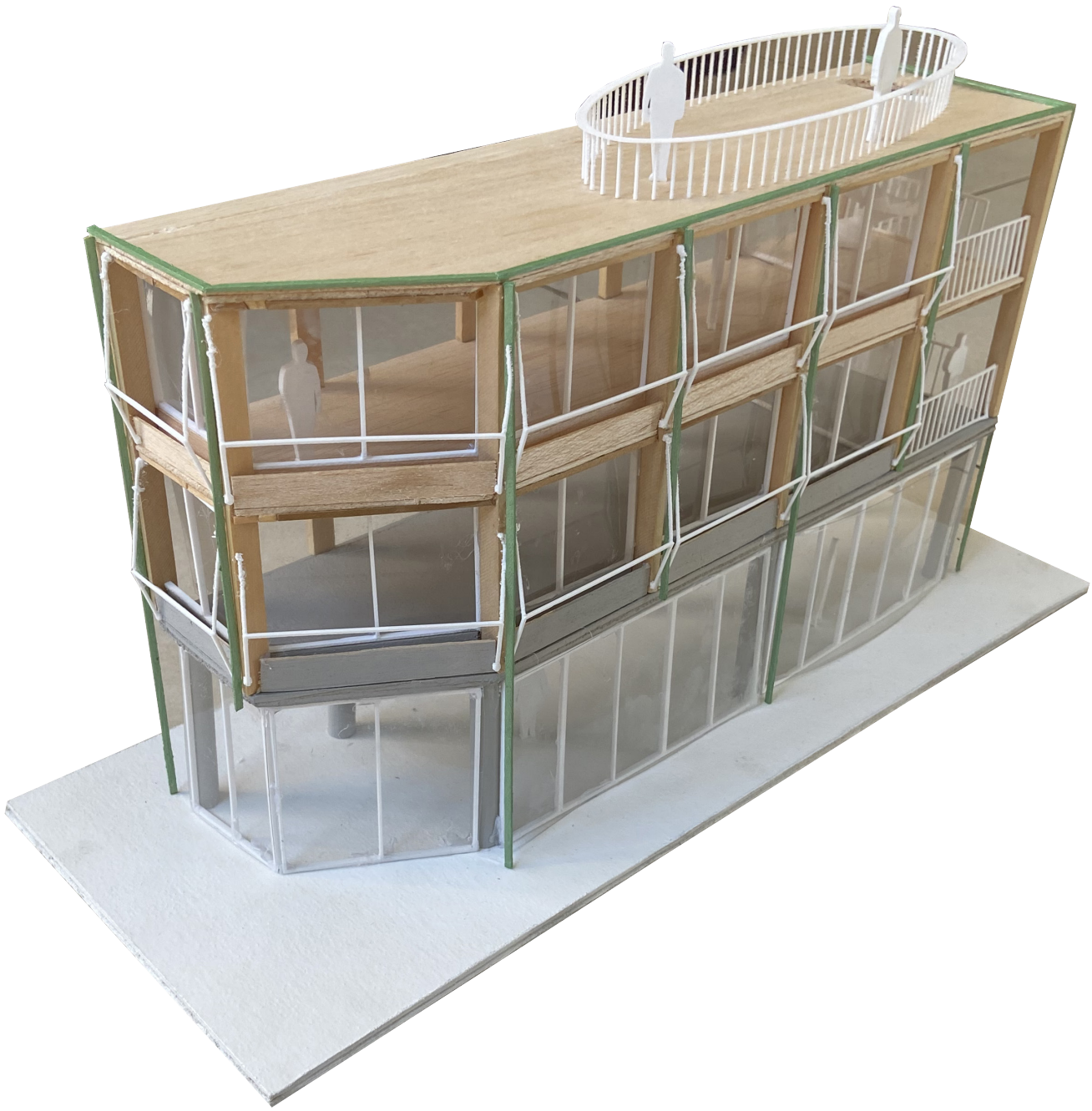
Vistas desplegadas.
Corte longitudinal.
Maqueta desplegada sector parque y agregación volumétrica.



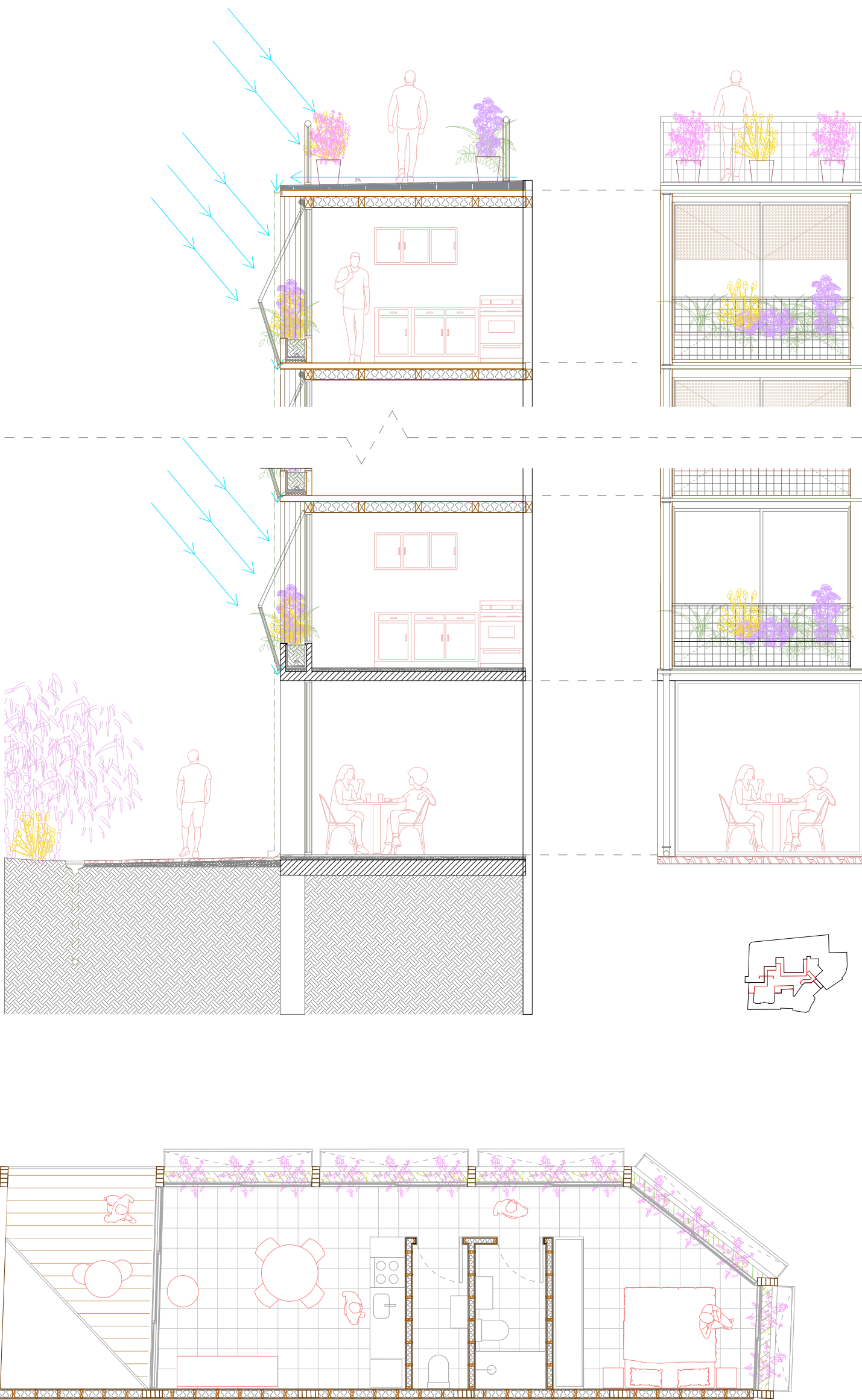
Imagen interior parque.
Imagen interior viviendas.

La agregación volumétrica se materializa mediante una estructura de madera con losas, columnas y un entramado de vigas. El espesor de las columnas permite ubicar entre ellas los aventanamientos y un cantero que arma. a su vez. el antepecho de las carpinterías.

Debido a las pocas lluvias de Santiago, y el valor elevado del agua debido a su privatización, el proyecto toma responsabilidad del mantenimiento del parque que propone en planta baja. Para esto, se ubican piezas metálicas diagonales, que toman la altura de cada nivel, y poseen un vidrio en su cara inferior que recolecta el agua de lluvia. Esta pieza conecta con el sistema de zinguería que corre sobre la fachada y conduce el agua pluvial hasta tanques de reserva y bombas ubicadas en el subsuelo. El agua recolectada sera luego reutilizada mediante un sistema de riego para realizar el mantenimiento del parque.

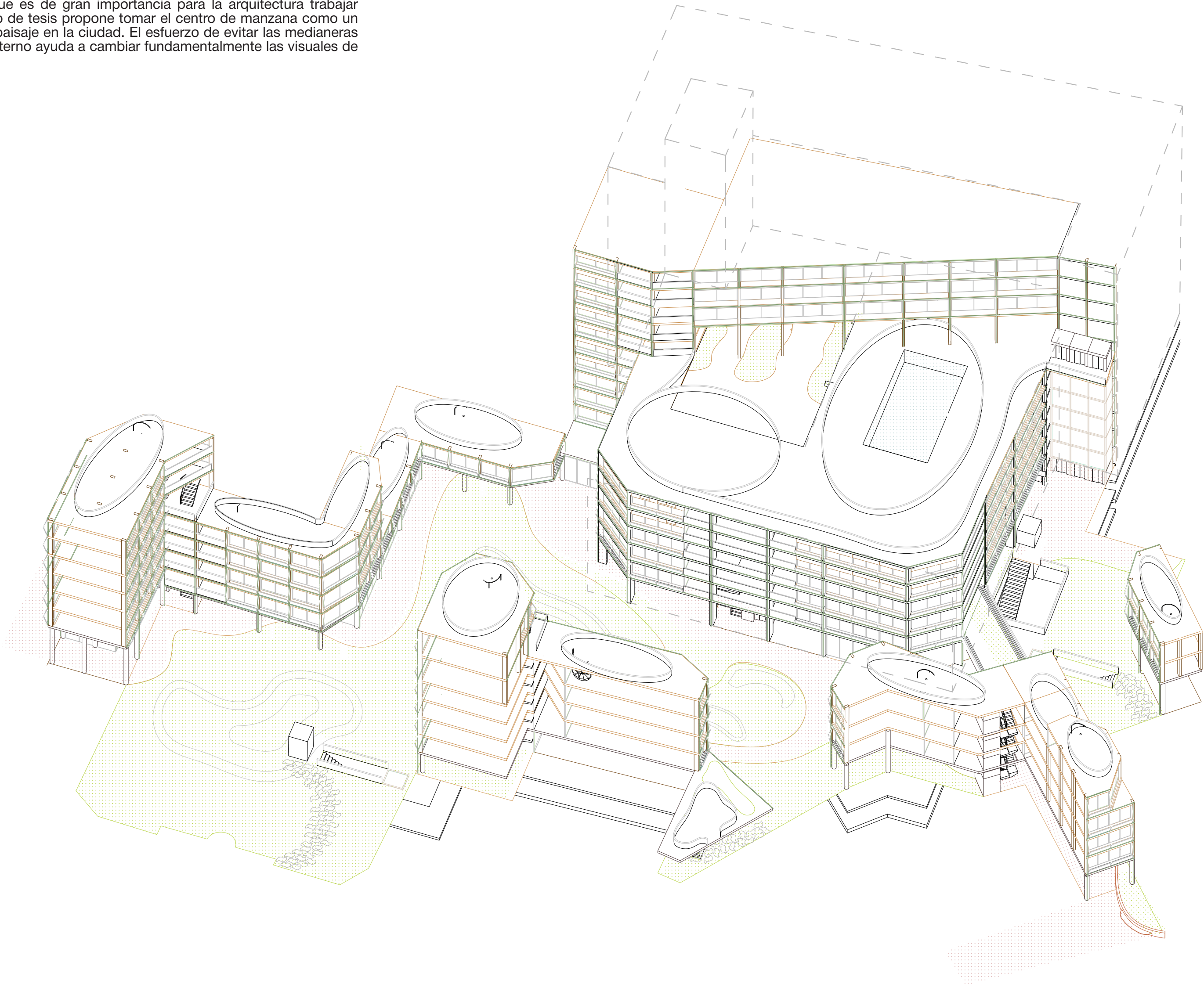


Maqueta detalle.



Detalle constructivo en corte y planta.

Retomando los objetivos de la tesis, creemos que es de gran importancia para la arquitectura trabajar con la problemática de frente y fondo. El proyecto de tesis propone tomar el centro de manzana como un espacio de trabajo y una oportunidad para crear paisaje en la ciudad. El esfuerzo de evitar las medianeras ciegas expuestas e incorporar un nuevo parque interno ayuda a cambiar fundamentalmente las visuales de la manzana.



Axonometría.

Créditos de las imágenes

Planimetría original:	Posteos de venta de estacionamientos dentor del edificio Copacabana:
Página 009: Plano Catastral de 1915 de la Cuidad de Santiago, de la manzana original del complejo de la Iglesia San Francisco. obtenido en una Solicitud de informacion por Ley de Transparencia del Ministerio del interior y Seguridad Publica, Gobierno de Chile. Página 022: Planimetría del edificio original. obtenido en una Solicitud de informacion por Ley de Transparencia del Ministerio del interior y Seguridad Publica, Gobierno de Chile. Página 024: Planimetría del edificio original. obtenido en una Solicitud de informacion por Ley de Transparencia del Ministerio del interior y Seguridad Publica, Gobierno de Chile. Página 026: Planimetría del edificio original. obtenido en una Solicitud de informacion por Ley de Transparencia del Ministerio del interior y Seguridad Publica, Gobierno de Chile.	Fotografía del Hall Central, disponible desde distiintos posteos de venta de cocheras: https://www.portalinmobiliario.com/MLC-1472491317-se-vende-estacionamiento-en-centro-de-santiago-_JM Fotografías interiores del edificio disponibles desde distiintos posteos de venta de cocheras: https://www.portalinmobiliario.com/MLC-2330342926-estacionamiento-techado-frente-ymca-_JM#position%3D24%26search_layout%3Dgrid%26type%3Ditem%26tracking_id%3D953f4a79-025b-4f9f-9a66-001653be21cd Fotografía de su acceso por Serrano, disponible desde distiintos posteos de venta de cocheras: https://www.portalinmobiliario.com/MLC-1446269899-venta-estacionamiento-sector-san-diego-edificio-copacabana-_JM#position=9&search_layout=map&type=item&tracking_id=48caf58f-c0f4-410a-9862-6b079c1d72de Fotografía interior del edificio disponibles desde distiintos posteos de venta de cocheras: https://www.portalinmobiliario.com/MLC-2330342926-estacionamiento-techado-frente-ymca-_JM#position%3D24%26search_layout%3Dgrid%26type%3Ditem%26tracking_id%3D953f4a79-025b-4f9f-9a66-001653be21cd
Fotografías Históricas:	Otras imágenes consultadas:
Página 010: Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1860: Alameda desde Torre San Francisco en 1860 [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1860, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/alameda-desde-torre-san-francisco-en-1860). Dominio Público Página 010: Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1860: Centro de Santiago en 1860 [Fotografía], colección Francisco Elías Calaguala Almendo, 1860, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/centro-de-santiago-en-1860). Dominio Público Página 011: Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1867: Irreconocible: La Alameda de Santiago en el año 1867 [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1867, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/irreconocible-la-alameda-de-santiago-en-el-ano-1867). Dominio Público Página 011: Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1928: Alameda de las delicias en 1928 [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1928, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/alameda-de-las-delicias-en-1928). Reconocimiento - No Comercial (by-nc) Página 011: Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1930: Alameda de las Delicias en 1930 [Fotografía], colección Francisco Elías Calaguala Almendo, 1930, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/alameda-de-las-delicias-en-1930-9970). Reconocimiento - No Comercial (by-nc) Página 012: Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1935: Alameda con San Francisco en 1935 [Fotografía] (Enrique Mora, Cenfoto). Publicado en “Los padres de Santiago: historia de una rivalidad” por Iván Poduje (30/08/2018), link: https://revistasantiago.cl/criticas/los-padres-de-santiago-historia-de-una-rivalidad/ Página 012: Fotografía histórica del sector cercano a nuestra edificio en 1940: Alameda, y la vigente iglesia de San Francisco en 1940 [Fotografía], colección Lukas Millar Vidal, 1940, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/alameda-y-la-vigente-iglesia-de-san-francisco-en-1940). Reconocimiento - No Comercial (by-nc) Página 013: Fotografía histórica del la construcción de la linea de metro 1 en 1969: Obras del metro de Santiago en sector calle Ahumada, 1972 [Fotografía], colección Cristián Reyes Cabrera, 1972, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/obras-del-metro-de-santiago-en-sector-calle-ahumada-1972). Reconocimiento - No Comercial (by-nc) Página 013: Fotografía histórica del la construcción de la linea de metro 1 en 1969: Construcción de la Línea 1 del Metro, 1971 [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1971, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/construccion-de-la-linea-1-del-metro-1971). Reconocimiento - No Comercial (by-nc) Página 014: Anillo de estacionamientos cercanos, parte del plan de la ciudad a la hora de la creación de nuestro edificio: Enrique Donoso Morales, “Reconversión de estacionamientos verticales como método de ampliación programática del centro de Santiago: Plantemiento integral del problema de título”, Carrera de Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile (OCT/ 2021), Recuperado de: https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/189749/reconversion-de-estacionamientos-verticales.pdf?sequence=1 Página 015: Fotografía de la fachada original: Bolton, C., Larrain, S., Prieto, L., Lorca, J., Cuevas, E., Neira, C., & Silva, C. (2020). Edificio de Estacionamientos Copacabana - Edificio de Estacionamientos Moneda. Auca: Arquitectura Urbanismo Construcción Arte, (27), pp. 42. Recuperado a partir de https://revistaauca.uchile.cl/index.php/AUCA/article/view/59396 Página 015: Fotografía fotografía histórica en 1980: Alameda de Santiago, 1980 [Fotografía], colección Francisco Elías Calaguala Almendo, 1980, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/alameda-de-santiago-1980). Reconocimiento - No Comercial (by-nc)	https://www.youtube.com/watch?v=2GT3S5-3GFQ https://www.portalinmobiliario.com/MLC-1923967730-estacionamiento-edificio-copacabana-_JM https://www.portalinmobiliario.com/MLC-2234353718-venta-de-estacionamientos-edificio-copacabana-santiago-_JM https://www.portalinmobiliario.com/MLC-1445934157-se-venden-estacionamiento-en-edificio-copacabana-_JM Gran vista de la Alameda a inicio de los años 20s [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1920, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/gran-vista-de-la-alameda-a-inicio-de-los-anos-20s). Dominio Público Iglesia de San Francisco y Pérgola de las Flores en Santiago, 1927 [Fotografía], colección Francisco Elías Calaguala Almendo, 1927, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/iglesia-de-san-francisco-y-pergola-de-las-flores-en-santiago-1927). Reconocimiento - No Comercial (by-nc) https://www.enterreno.com/moments/iglesia-de-san-francisco-y-pergola-de-las-flores-en-santiago-1927 incendio Santiago Centro, 1948 [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1948, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/incendio-santiago-centro-1948). Reconocimiento - (by) Vista aerea Santiago en 1954 [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1954, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/vista-aerea-santiago-en-1954). Reconocimiento - No Comercial (by-nc) Iglesia de San Francisco y Alameda en los 50s. [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1950, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/iglesia-de-san-francisco-y-alameda-en-los-50s). Reconocimiento - No Comercial (by-nc) Alameda de Santiago en 1963 [Fotografía], colección Enterreno Chile, 1963, Archivo Enterreno (https://www.enterreno.com/moments/alameda-de-santiago-en-1963). Reconocimiento - No Comercial (by-nc)
También se consultó Google Maps y Google Earth para obtener las imágenes del Estacionamiento Copacabana.	

Bibliografía

Bibliografía consultada:

José Rosas, La partición de la manzana. Cómo se modernizó Santiago de Chile (Barcelona: Laboratorio de Urbanismo, 1985)

Bolton, C., Larraín, S., Prieto, L., Lorca, J., Cuevas, E., Neira, C., & Silva, C., “Edificio de Estacionamientos Copacabana - Edificio de Estacionamientos Moneda. Auca: Arquitectura Urbanismo Construcción Arte” en Revista de la Asociación de Oficinas de Arquitectos de Chile, N°14 (Jul/2010), pp. 42. Recuperado a partir de https://revistadesociologia.uchile.cl/index.php/AUCA/article/view/59396

Enrique Donoso Morales, “Reconversión de estacionamientos verticales como método de ampliación programática del centro de Santiago: Plantemiento integral del problema de título”, Carrera de Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile (OCT/ 2021), Recuperado de: https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/189749/reconversion-de-estacionamientos-verticales.pdf?sequence=1

Otras fuentes consultadas:

Sitio oficial del Plan Regulador de Chile:
https://www.munistgo.cl/plan-regulador/

Documento del Plan Regulador de Chile más reciente:
https://transparencia.munistgo.cl/web2/file/tei/PORTAL/PLAN%20REGULADOR/2021/Texto%20refundido%20PRCS%20 DICIEMBRE%202021.pdf
Plano de zonas del Plan Regulador de Chile más reciente:
https://transparencia.munistgo.cl/web2/file/tei/PORTAL/PLAN%20REGULADOR/2019/Plano%20PRS%2001%20DE%20Z ONIFICACION%20GENERAL_(JUNIO%202019).pdf
Plano de zonas especiales y históricas del Plan Regulador de Chile más reciente:
https://transparencia.munistgo.cl/web2/file/tei/PORTAL/PLAN%20REGULADOR/2022PR/Plano%20PRS%2002H%20NO% 20OFICIAL%20A%20JULIO%202022.pdf

Sitio de la historia de las zonas típicas y especiales:
https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/iglesia-convento-san-francisco
https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas/sector-calles-londres-paris

Información sobre el contexto histórico:
https://dup.ucentral.cl/pdf/dup_29_completo.pdf
https://www.biobiochile.cl/noticias/2015/06/21/santiago-como-nunca-lo-conociste-5-lugares-que-ya-no-son-lo-mismo.shtml

Información sobre el autor:
https://www.archdaily.cl/cl/777194/en-perspctiva-sergio-larrain-garcia-moreno
https://colegioarquitectos.com/noticias/?page_id=10259
https://www.archdaily.cl/cl/02-235555/clasicos-de-arquitectura-edificio-oberpaur
https://www.archdaily.cl/cl/721042/clasicos-de-arquitectura-edificio-copacabana-slash-larrain-plus-larrain-slash-larrainplus-larrain

Bibliografía Obligatoria del taller:

51N4E, l’AUC. How not to demolish a building. Ruby Press, 2023.
Moe, Kiel. Unless: The Seagram Building Construction Ecology. New York: Actar, 202
Frederic Druot, Anne Lacaton, Jean-Philippe Vassal. Plus. La vivienda colectiva. Territorio de excepción. Gustavo Gili, 200

Bibliografía opcional:

Ábalos, Iñaki y Herreros. Técnica y Arquitectura en la Ciudad Contemporánea, 1950 – 1990. Editorial Nerea, 1992.
Koolhaas, Rem. Delirious New York. Oxford University Press, New York. 1978.
Banham, Reyner. The Architecture of the Well-tempered Environment. Architectural Press, London. 1965.
Faiden, Marcelo. Los bajos de los edificios altos (tesis doctoral). Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Project Arquitectònics, 2015.
Ábalos, Iñaki y Herreros. Juan. Retornos: El tiempo reversible. En: Revista Arquitectura n° 293 (pp 130-140), 199
Bellucci, Alberto, Los envases de la sociedad terciaria. Revista Summa 109, 1977.
Wisnik, Guilherme. Urbanizar la vida: una técnica comprometida. Revista AV monografía nro 16 Arquitectura viva, 2
A+T Research Group. This is Hybrid – An Análisis of Mixed-Use Buildings. A+T Architecture Publishers, Spain. 2014.
Aurell, Pier Vittori. Living and Working: How to Live Together. Dogma statement, 201
Daniel Barber. After Comfort. Log Nr. 47: Overcoming Carbon Form. Anyone Corporation, 2
Ludwing Hilberseimer. Metropolis-Architecture. Paperback, 2012.
Walker, Enrique. The Ordinary: Recordings. Columbia Books on Architecture and the City, 2018.
Price, Cedric. Cedric Price Works 1952 – 2003: A Forward-Minded Retrospective. Projects. 20
Banham, Reyner. Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies, Los Angeles: University of California Press, 1971.