

Tipo de documento: Tesis de Grado



Carrera de Arquitectura

RE: Estacionamiento Impala

Autoría: Cogorno, Javier; Donaldson, Denise

Año: 2024

¿Cómo citar este trabajo?

Cogorno, J., Donaldson, D. (2024). "RE: Estacionamiento Impala" [Tesis de Grado. Universidad Torcuato Di Tella]. Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/13387>

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 Impala

Cogorno, Donaldson

ESTACIONAMIENTO IMPALA

Materia: Tesis Proyectual

Profesor: Marcelo Faiden y Sebastián Adamo

Profesor Adjunto: Lucas Bruno, Hernán Landolfo, Tomás Pérez, Darío Graschinsky, Iñaki Harosteguy, Sabine Kastner, Emilia Calleja, Paula Pockay, Germán Lentini, Felipe Carrizo.

Título del Trabajo: RE: Estacionamiento Impala

Alumnos: Javier Cogorno, Denise Donaldson

ÍNDICE

INVESTIGACIÓN

01.

El Sueño Suburbano
Antecedentes de la Ciudad Moderna
La Formulación del Mixed-Use

ESTACIONAMIENTO IMPALA - CARRILON

02.

Historia Estacionamientos
Redibujo Proyecto Original
Desarrollo Adicional
Relevamiento Fotografico

RE: PROGRAMACIÓN

03.

Repoblación del Centro
Start-Up Campus: CORFO

PROYECTO

04.

Intención Proyectual
Relación con el Suelo
Relación con el Trabajo
Relación con la Vivienda
Relación con el Cielo
Maquetas
Referentes

ABSTRACT

La rápida proliferación tipológica del estacionamientos en Santiago de Chile en la década del 60 fue un reflejo del nuevo debate urbanístico que se daba en Estados Unidos tras la Segunda Guerra Mundial, cuando la producción armamentista viró hacia la industria automotriz, generando su crecimiento explosivo y en su consecuencia, la masificación del automóvil como objeto de consumo. Este hecho impulsó el nuevo estilo de vida del sueño suburbano, en el que los medios de comunicación retrataban la familia tradicional en su hogar en la periferia - inorporando el auto como el bien indispensable para lograr el ideal – causando así la separación tradicional entre lo doméstico y el trabajo localizado en el centro monofuncional.

Este fenómeno demográfico se extendió hasta Santiago de Chile, instalando nuevos deseos periféricos, infraestructuras viales y el origen de los estacionamientos como símbolos vacíos de esa segregación entre la vida y el trabajo. Tras entender al mismo como una consecuencia directa de las zonificaciones establecidas en la ciudad moderna; el reconocimiento que los centros urbanos se encuentran deteriorados y obsoletos; y la comprensión de los nuevos retos contemporáneos a los que nos enfrentamos de la superposición indistinguible entre la vida y el trabajo, la tesis pretende volver a reconquistar el centro urbano de Santiago a partir de la programación de su estructura con usos mixtos en el vacío físico y simbólico que deja el estacionamiento en la ciudad, ejercitando en su esqueleto distintas asociaciones entre el modo de vivir y trabajar; ensayando un palacio atemporal (*Cita 09*).

En tal ensayo, el nuevo vínculo entre el trabajo y la vivienda estará basado en la dualidad que existe entre la vida individual y común - comprendiendo la importancia de la comunidad - acompañado por distintas tipologías que generan asociaciones entre ambas esferas, y que a su vez enmarcan un vínculo con la ciudad y el cero, como también la azotea y el cielo.

De ese modo, con las distintas propuestas tipológicas y con las intenciones generales de conectar el cero con la ciudad, la cubierta con el cielo y la tecnificación de la estructura para posibles variación en su uso futuro, es que se introduce la tesis de crear una nueva asociación de vivienda y trabajo apropiándose del esqueleto vacío de los estacionamientos.

INVESTIGACIÓN

01.

EL SUEÑO SUBURBANO

El automóvil como bien indispensable para el sueño suburbano

“La arquitectura moderna toma prestadas -más bien recicla- las técnicas, los materiales y los sistemas desarrollados por el ejército. En aquella época, la nueva forma de domesticidad resulta ser un arma poderosa. Imágenes habilidosamente diseñadas de felicidad doméstica fueron lanzadas por todo el mundo como parte de una campaña de propaganda cuidadosamente orquestada.”

La construcción y rápida proliferación tipológica de los estacionamientos en Santiago de Chile en la década del 60 fue un reflejo del nuevo debate urbanístico que se daba en Estados Unidos tras la Segunda Guerra Mundial, cuando la alta producción de la industria armamentista viró hacia la industria automotriz, generando su crecimiento explosivo como rubro productivo, y en su consecuencia, la masificación del automóvil como un objeto de consumo.

Asimismo, los medios de comunicación retrataban una nueva forma de domesticidad del sueño suburbano, en donde representaban a una familia tradicional alojada en su nueva casa en la periferia lejos de la ciudad, y el automóvil se transformaría en el “bien indispensable” para poder lograrlo (*Figura 01*). Las nuevas dinámicas estaban acompañadas por el apoyo estatal a partir de nuevas propuestas de infraestructuras viales y los estacionamientos, los cuales permitían la nueva asociación generada entre el hogar doméstico - en el suburbio - y el trabajo - que permanecía en el centro de la ciudad monofuncional (*Figura 02*).

Entre la ciudad y la periferia

Tal viraje cultural y urbano se extendió hasta Santiago de Chile, distribuyendo la organización espacial del crecimiento de la ciudad a todo el franco del desarrollo periférico - el cual sigue en crecimiento hasta la actualidad – y expone así el asentamiento de los nuevos deseos periféricos, las infraestructuras viales y a los estacionamientos como símbolos de esa segregación entre la vida y el trabajo (*Figura 03*). Tal fenómeno demográfico da cuenta de los patrones migratorios que comenzaron en la época de posguerra y que fueron avalados por la masificación del uso del automóvil. De tal modo, mientras los estacionamientos irrumpían rápidamente en el centro de la ciudad, el mismo se vaciaba representando una tasa de migración neta negativa de -51.7% causada por los movimientos migratorios internos de un saldo de migración de -90.330 personas, mientras que todas las comunas periféricas mostraban saldos migratorios positivos (*Figura 04 y 05*). Este patrón migratorio sigue repitiéndose hasta la actualidad. Si bien la población del Gran Santiago había crecido un 15%, el crecimiento se distinguía entre las comunas ubicadas a menos de diez kilómetros de distancia del centro urbano, y aquellas a más de ese rango de distancia quienes habían triplicado su densidad poblacional (*Figura 06 y 07*).

Si bien Santiago supo ser la capital política, cultural, comercial y de un desarrollo industrial que causó el aumento acelerado de su población de habitantes de 952,000 en 1940 a 2,779,5000 en 1970, el mismo acontecimiento duplicaba su superficie de 113,4km² a 294,8km² en 1970, exponiendo claramente la operación de la expansión física de los suelos.

Entre el tiempo y el espacio

Debido al cambio en las dinámicas y la incorporación de las distintas comunas al área funcional metropolitano, se desarrollaron las autopistas y las infraestructuras viales con el objetivo de disminuir los tiempos de traslado desde el centro hacia las afueras (*Figura 08 y 09*). Tras el estudio de los distintos matrices que se pudieron estudiar de los viajes diarios de cada comuna hacia Santiago identificados en el último censo, se pudo entender los movimientos circulatorios que causaban los automóviles provenientes desde los suburbios y la comprensión geográfica del centro como monocéntrico laboral, educativo e institucional, ya que en él se concentraban más del 90% de los metros cuadrados de oficinas y el 76% de los viajes diarios motorizados durante las horas pico de la mañana (*Figura 10 y 11*).

El impacto de los flujos de ingresos y egresos sólo pueden ser entendidos a partir del contraste del alcance del transporte público en la época (1970) – que debido al leve desarrollo del mismo da cuenta de la necesidad de tener un auto particular y del aumento de los estacionamientos en los nodos céntricos – y su alcance actual que deja a los estacionamientos por fuera del mismo sistema (*Figura 12 y 13*).

Desde 1953, la Dirección de Planeamiento del MOP preparó un expediente urbano del Gran Santiago para proyectar en 1958 el Plan Intercomunal, el cual contemplaba la solución en conjunto de los problemas de vialidad y de transporte, fijando también zonas industriales, habitacionales y de áreas verdes.

Si bien la construcción de estas autopistas del sueño suburbano fueron propuestas como soluciones modernas a los múltiples ingresos a la ciudad (como la Avenida Norte-Sur para descongestionar el tránsito del área central), el aumento de la demanda por infraestructura vial que obedecía al crecimiento de la ciudad y al aumento de la tasa de motorización se desarrolló en una congestión de tránsito tal que se elaboró en una cartografía temporal de la transformación del tiempo-espacio en lo urbano-suburbano, donde se ve por un lado la dimensión física y real, y por el otro, la deformación y la percepción aumentada de las distancias entre el centro y la periferia en y fuera de la hora pico. Es decir, entre las 7:30 y 8:30 de la mañana, considerado el horario pico, la reducción de la velocidad relativa al flujo libre en todo el sistema vial se duplica en términos de los tiempos promedio de desplazamiento un 47%, mientras que entre las 10 y las 11 de la mañana, es un 38% (*Figura 14 y 15*).

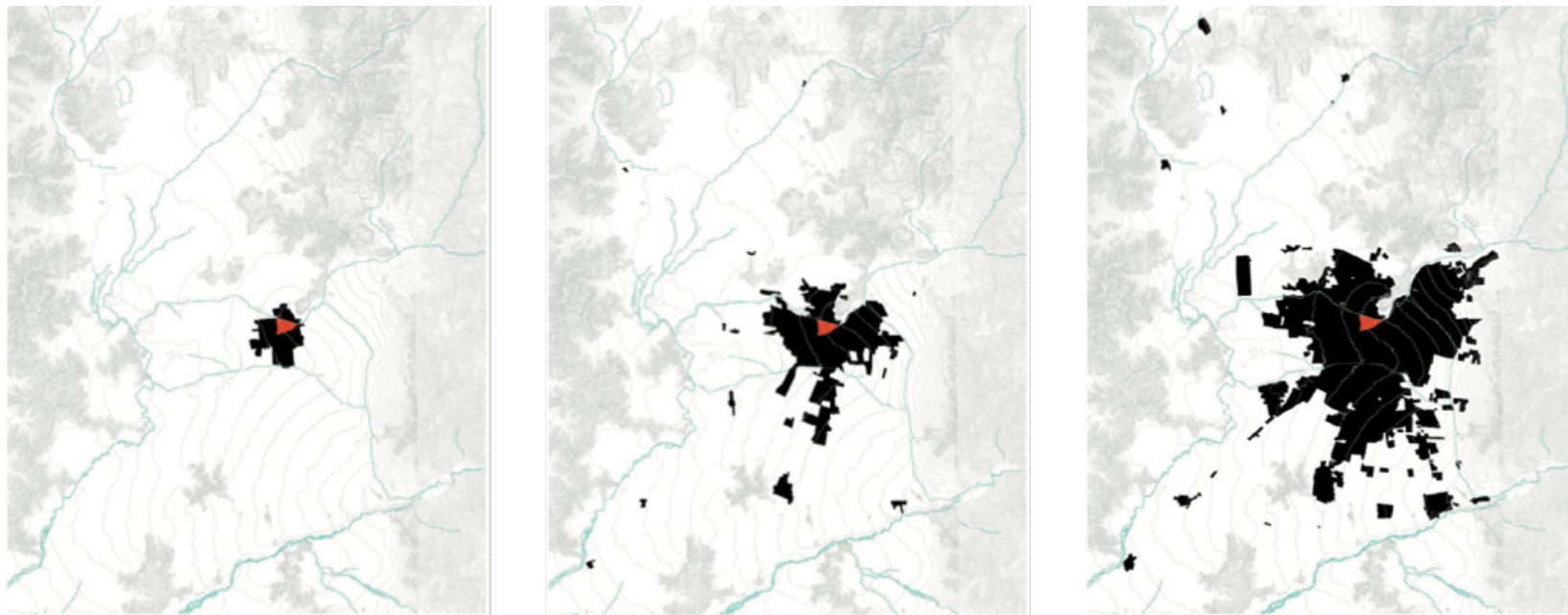
Según el Plan Maestro de Transporte del 2025, si no se realiza ninguna acción al respecto, los viajes de automóviles aumentarán del 48% al 65% en 2025, incrementando el tiempo base de viaje de 38 a 77 minutos, duplicando la existencia de los 1,3 millones de automoviles del 2012 a una cifra de 2,7 millones, mientras que la población proyectada sería de tan sólo 700,000 personas más. Además, el Plan manifiesta su preocupación por la congestión que genera el parque vehicular y el crecimiento proporcional de los viajes motorizados ya que además se encuentran restringidos para seguir aumentando su red vial debido a que no existe el espacio disponible para ello. En pos de fomentar usos mas sustentables, el Plan retrata la (*Figura 16 y 17*) en el que se muestra que en el traspaso de un usuario de transporte público al automóvil, el mismo representa entre 10 y 20 veces más del espacio vial que utilizaba como pasajero público.



(Imagen 01) - Publicidad General Electric sobre el Sueño Americano
(Figura 01)



(Imagen 02) - Suburbios de Levittown 1948
(Figura 02)



1960

1970

1980



1990

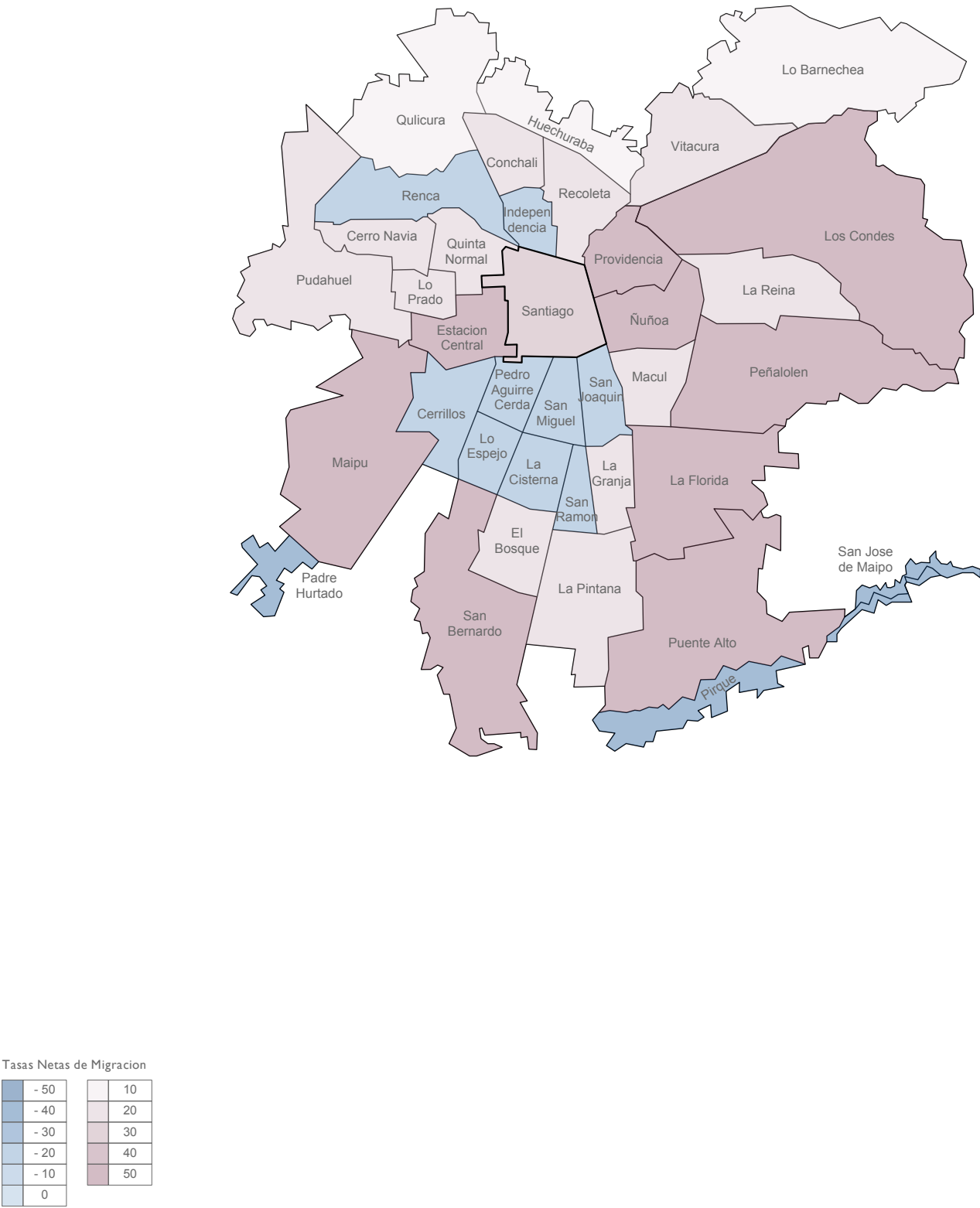
2000

2010

(Imagen 03) - El impacto de la suburbanización y el crecimiento espacial en Santiago
(Figura 03)

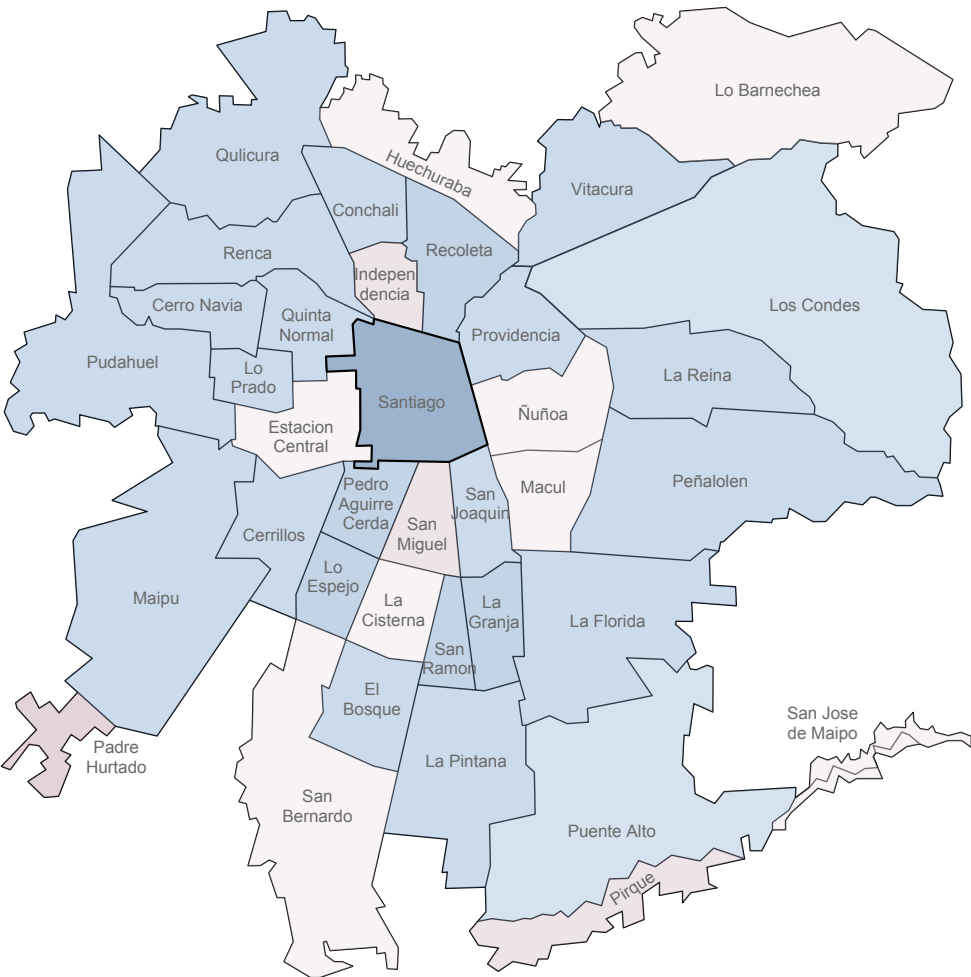
El Sueño Suburbano y su Relación Ciudad-Periferia

1960



Mapa Migración Intraregional 1960
(Figura 04)

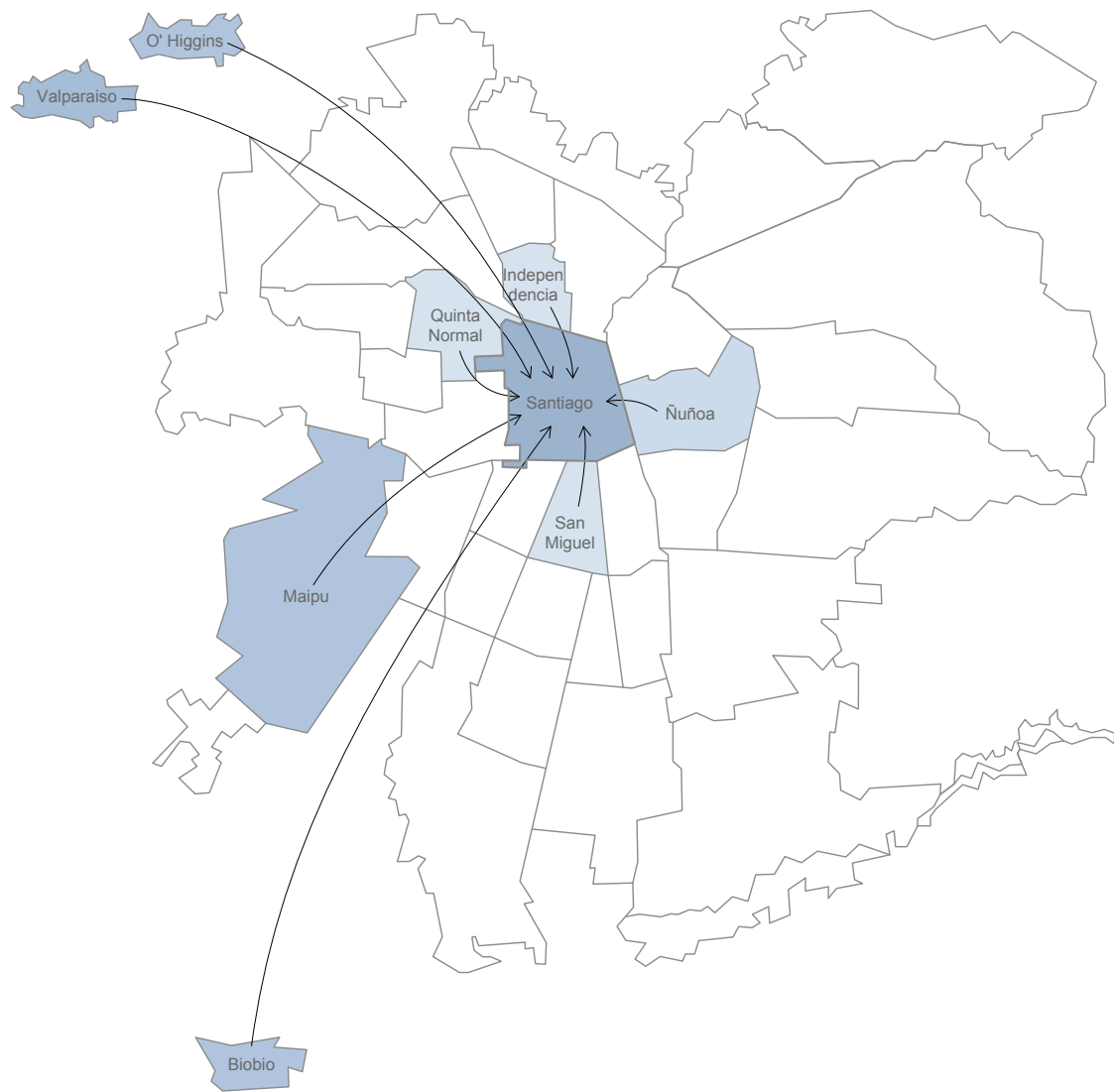
2024



Mapa Migración Intraregional 2024
(Figura 05)

El Nuevo Sueño Céntrico: ¿De dónde vienen los habitantes?

Comunas que eligen a Santiago como primer lugar de destino

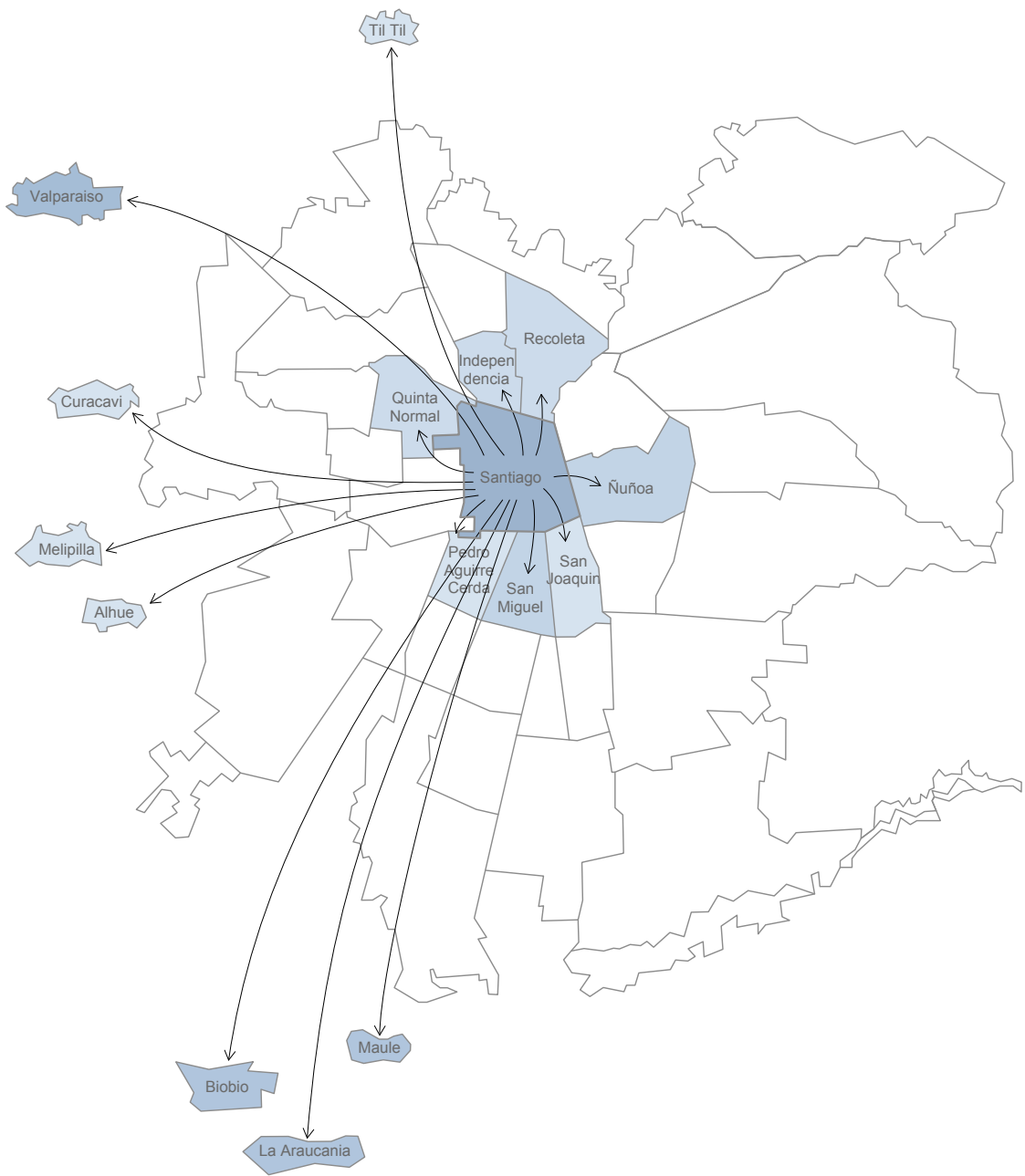


Principales comunas de origen de los Inmigrantes de Santiago

Valparaíso	9.931	Ñuñoa	4.788	Santiago	
Maipo	6.698	Quinta Normal	2.081	Otros	49.215
O'Higgins	6.236	Independencia	1.752	Extranjeros	27.063
Biobío	6.005	San Miguel	1.714	TOTAL	115.483

Mapa Migración Preferente
(Figura 06)

Comunas que eligen los emigrantes de Santiago como primer lugar de destino

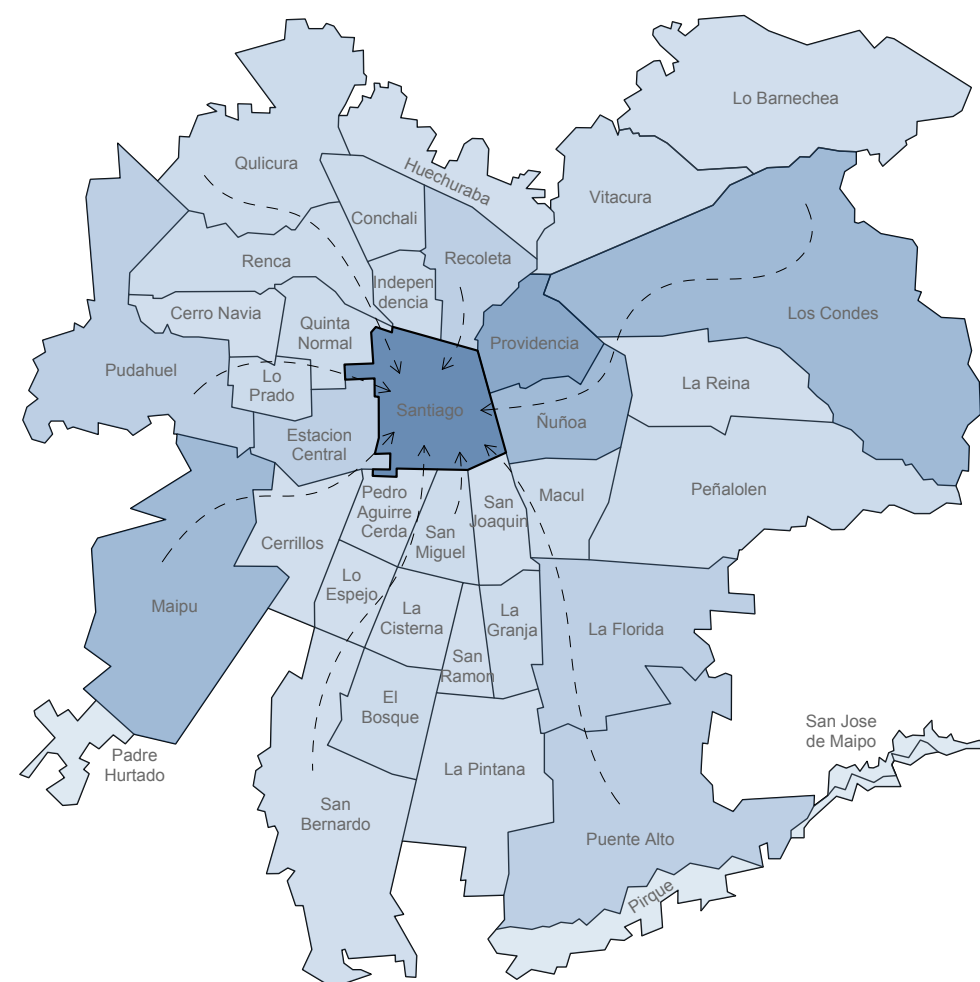


Principales comunas de destino de los Emigrantes de Santiago

Valparaíso	24.275	Ñuñoa	7.459	Recoleta	2.259	Curacaví	462
Maule	15.635	San Miguel	4.089	San Joaquín	1.543	Til Til	318
La Araucanía	14.606	Quinta Normal	2.836	Melipilla	1.475	Otros	112.997
Biobío	13.989	Independencia	2.787	Pedro Aguirre Cerda	882	TOTAL	205.720

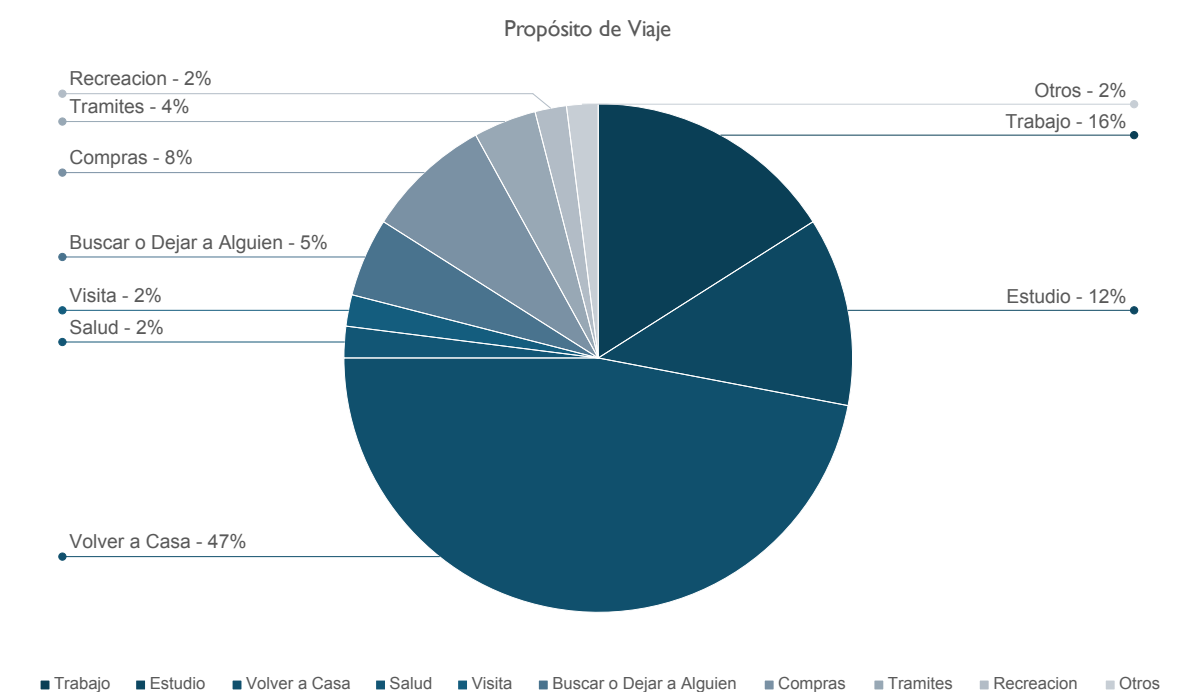
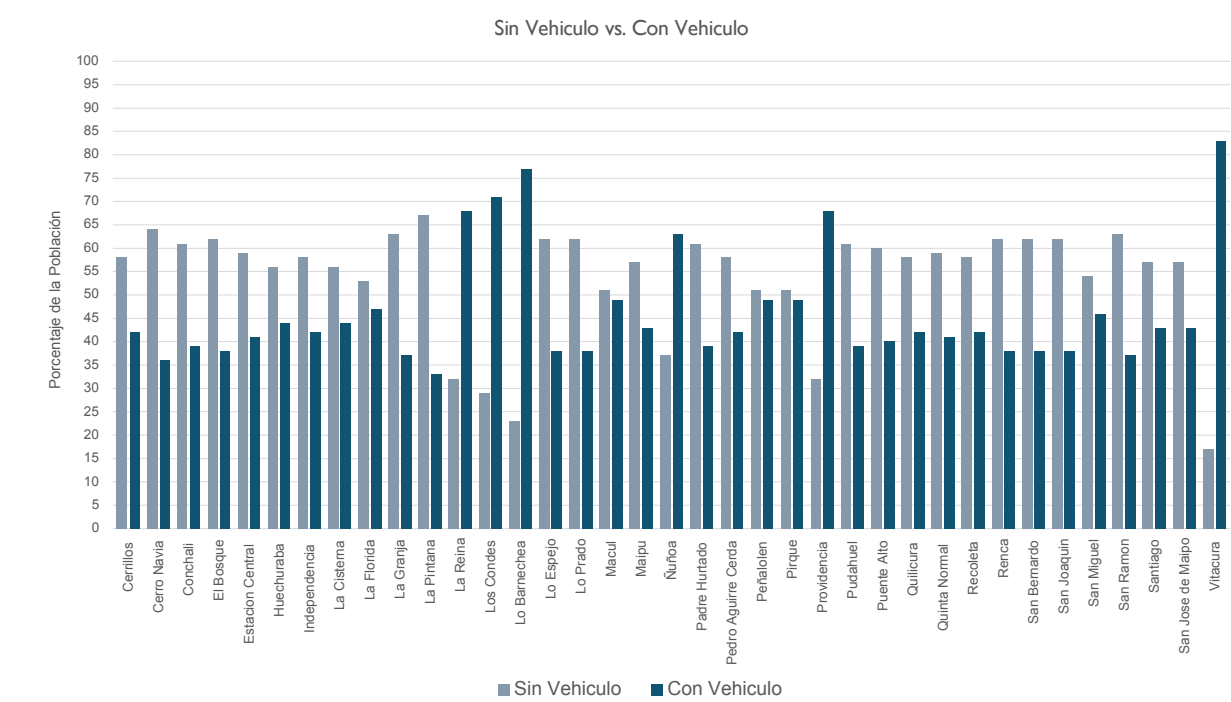
Mapa Emigración Preferente
(Figura 07)

Ingresos desde las Distintas Comunas a Santiago:



Certillos	16.515	La Cisterna	12.885	Lo Espejo	10.119	Peñafiel	28.835	Recoleta	42.045
Cerro Navia	16.835	La Florida	49.174	La Florida	26.445	Pirque	1.619	Rancagua	26.565
Conchalí	27.198	La Granja	21.474	Madracay	27.330	Providencia	100.182	San Bernardo	19.104
El Bosque	21.511	La Pintana	17.683	Melipú	70.804	Pudahuel	44.498	San Joaquín	17.243
Estación Central	40.133	Las Reinas	14.413	Nuñoa	72.807	Purpureno Alto		San Miguel	39.412
Huechuraba	14.544	Los Condes	75.303	Padre Hurtado	5.373	Quilicura	21.289	San Ramón	12.161
Independencia	20.743	Lo Barnechea	10.233	Pedro Aguirre Cerda	19.040	Quinta Normal	32.272	Santiago	788.781

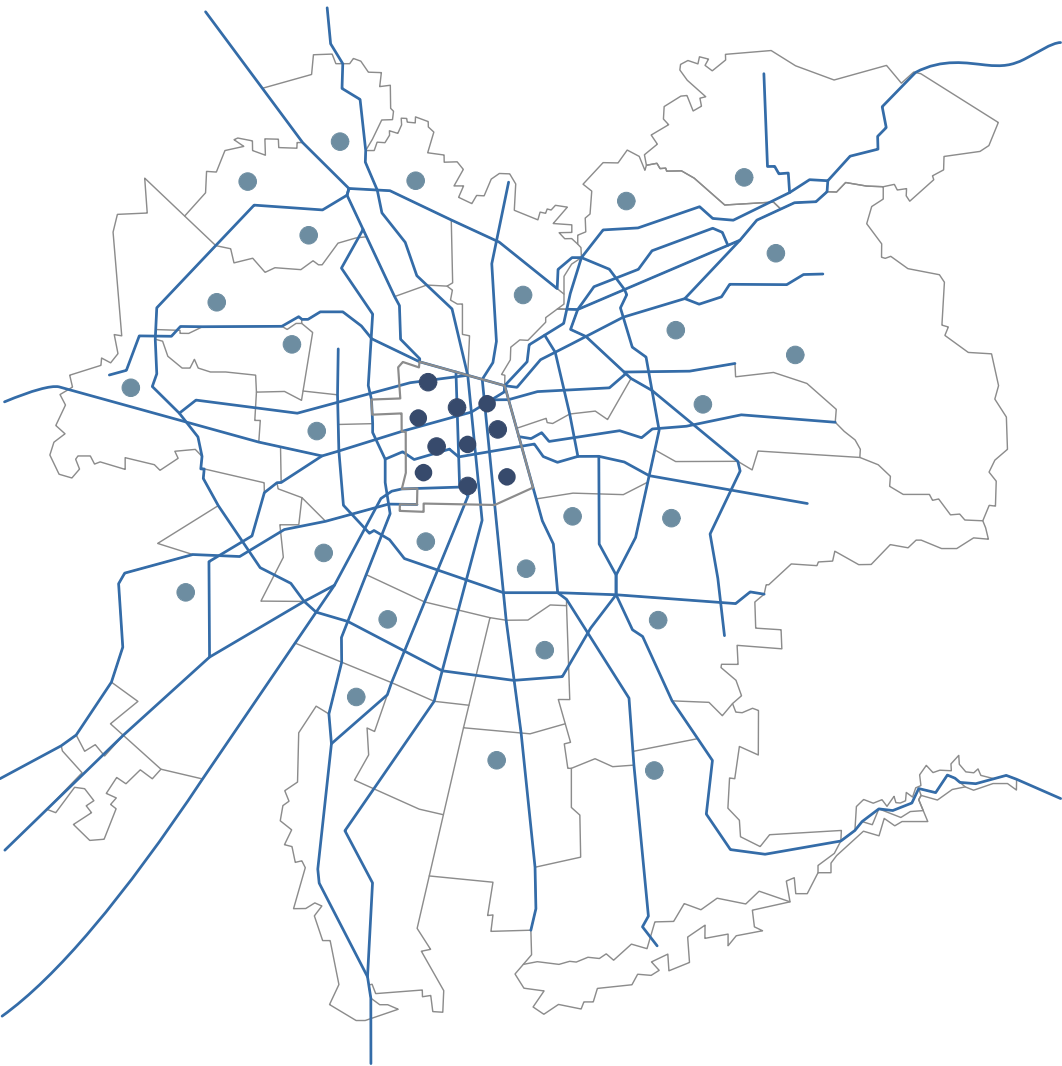
20



21

Evolución de las Relaciones entre la Vivienda y el Trabajo

1960

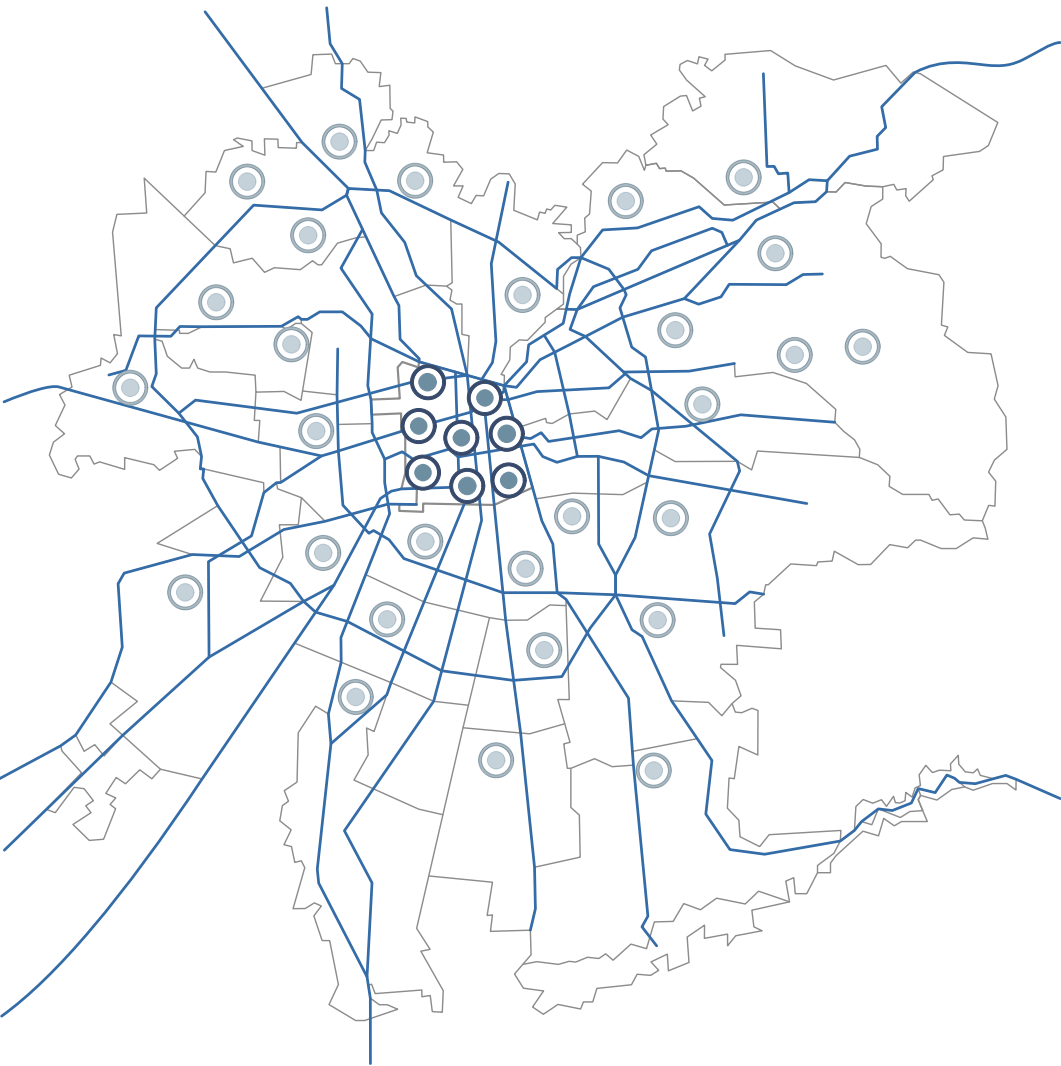


Vinculo Vivienda y Trabajo

■	Vivienda
■	Trabajo

Mapa Relación Vivienda / Trabajo 1960
(Figura 10)

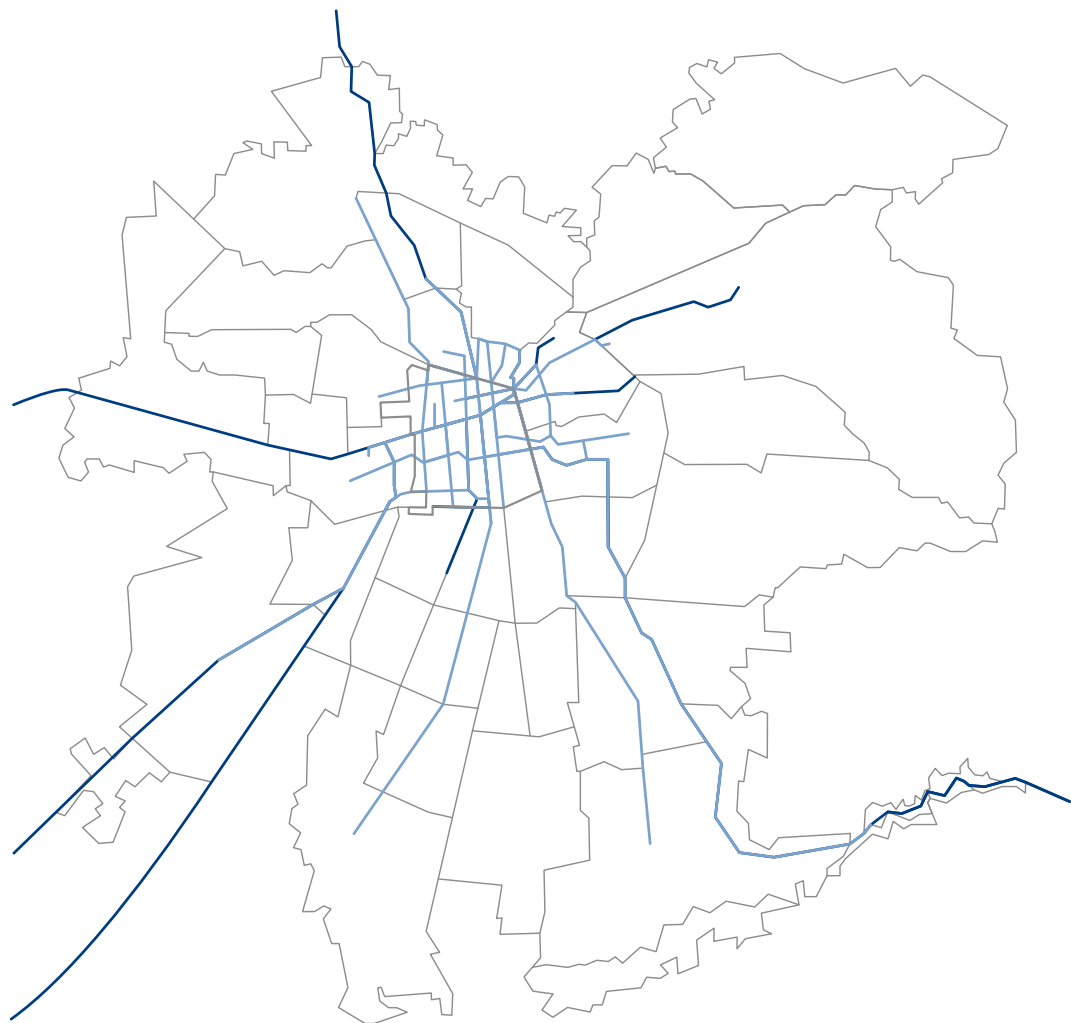
2024



Mapa Relación Vivienda / Trabajo 2024
(Figura 11)

Alcance del Transporte Público

1960



Alcance del Transporte Publico

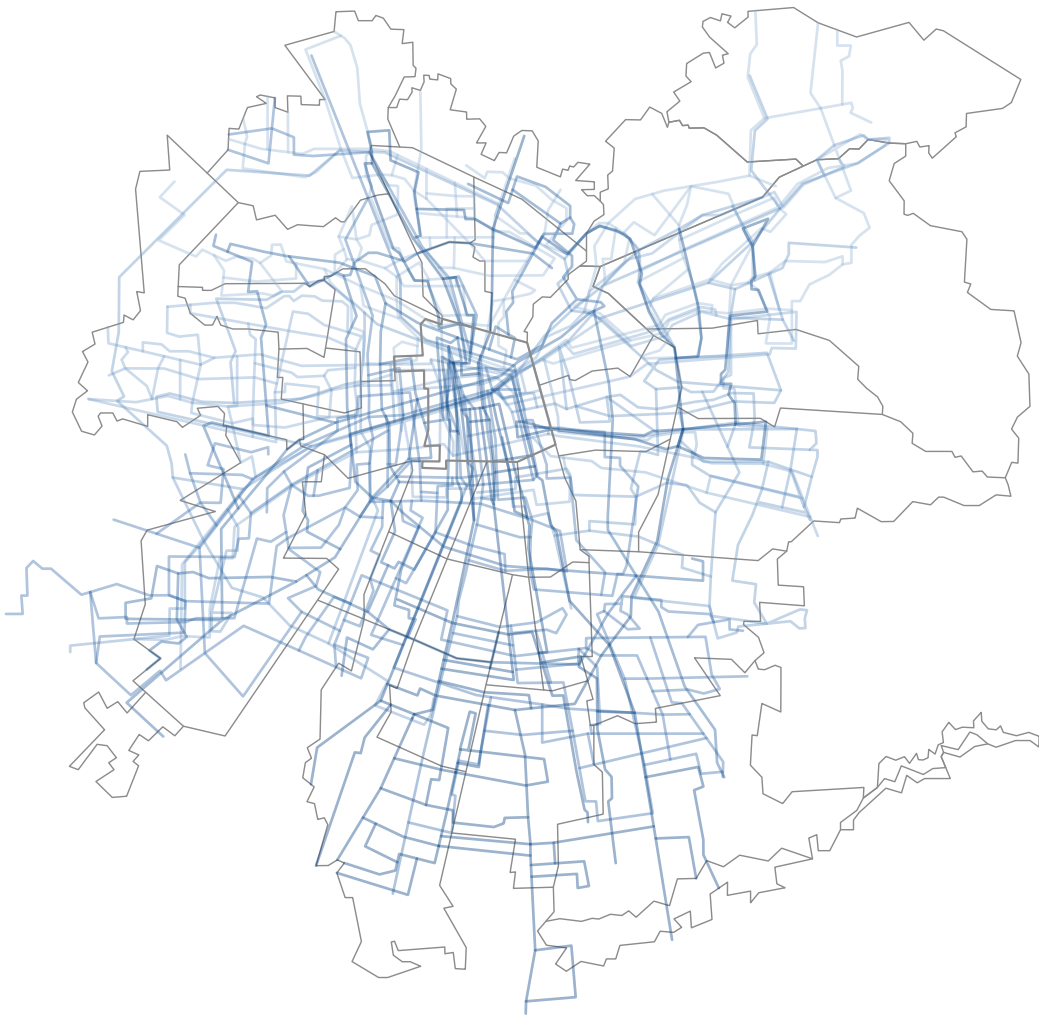
■	Recorrido de Autobus
■	Recorrido de Microbus

Autobuses
Lunes a Sabado: 07:00 - 21:00 hs, cada 30 minutos.
Domingos y Festivos: 07:00 - 22:00 hs, cada 30 minutos.

Microbuses
Lunes a Sabado: 07:00 - 21:00 hs, cada 30 minutos.
Domingos y Festivos: 07:00 - 22:00 hs, cada 20 minutos.

Mapa Alcance del Transporte Público 1960
(Figura 12)

2024



Alcance del Transporte Publico

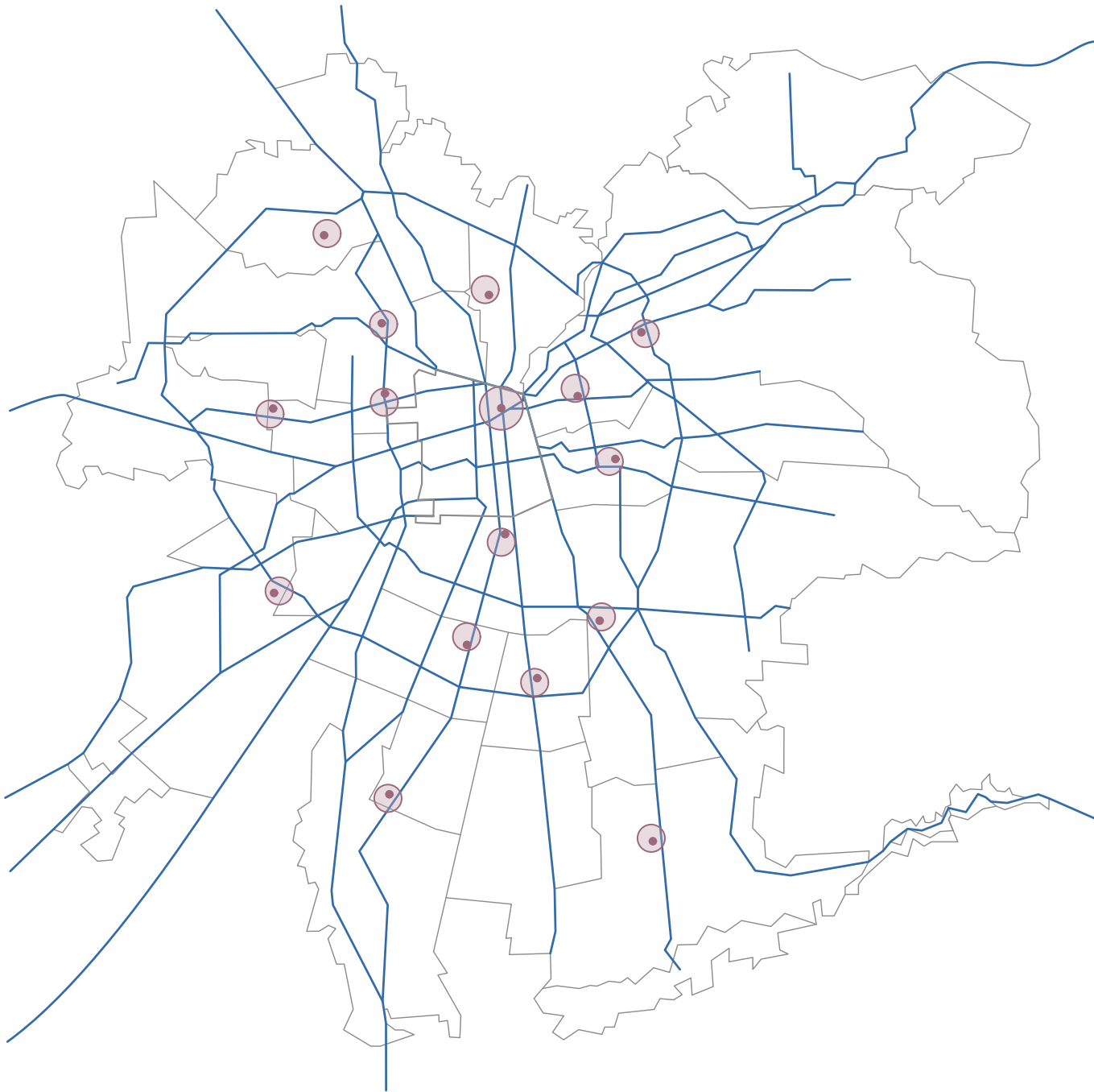
■	Recorrido de Autobus Subus	■	Recorrido de Autobus Vule	■	Recorrido de Autobus Metbus
■	Recorrido de Autobus Alsacia	■	Recorrido de Autobus Express	■	Recorrido de Autobus Redbus

Autobuses
Lunes a Sabado: 05:30 - 01:00 hs, cada 15 minutos.
Domingos y Festivos: 07:00 - 01:00 hs, cada 15 minutos.

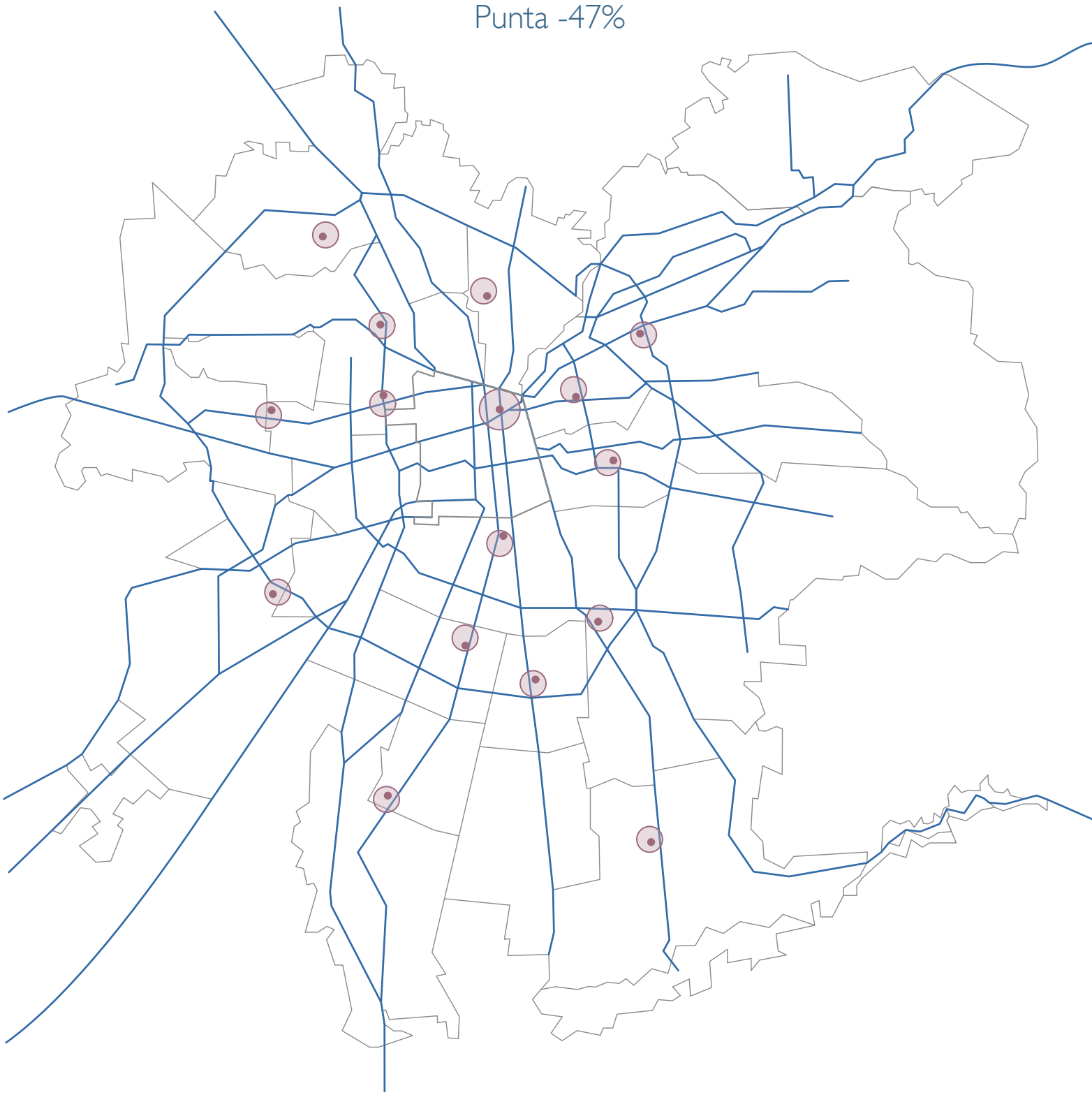
Mapa Alcance del Transporte Público 2024
(Figura 13)

Desplazamiento Percepción Tiempo-Espacio

Fuera de Punta -38%



Punta -47%



Reduccion de Velocidad en Santiago

Vias de Transporte
Nodos Centricos

Fuera de Punta:
Disminucion promedio de Velocidad con respecto al flujo libre: - 38%
Punta:
Disminucion promedio de Velocidad con respecto al flujo libre: - 47%

Horarios Punta
Mañana: 07:00 - 09:00 hs
Medio dia: 13:00 - 14:30 hs
Tarde: 18:00 - 20:30 hs

Mapa Desplazamiento Percepción Tiempo-Espacio: Fuera de Punta
(Figura 14)

Mapa Desplazamiento Percepción Tiempo-Espacio: Punta
(Figura 15)



(Imagen 06) - Ilustración de las Autopistas en Santiago de Chile como propuestas a los múltiples ingresos a la ciudad (Figura 16)



(Imagen 07) - Ilustración de las Autopistas en Santiago de Chile como propuestas a los múltiples ingresos a la ciudad (Figura 17)

ANTECEDENTES DE LA CIUDAD MODERNA

La ciudad moderna: de los tres millones de habitantes de Le Corbusier a la contracrítica de Hilberseimer

Debido a la congestión viciosa que se establece en todas las ciudades modernas globales, como puede ser desde Los Ángeles hasta Santiago de Chile (*Figura 18 y 19*), se introdujeron a la tesis los referentes históricos de Le Corbusier y Hilberseimer, quienes realizaron ambos análisis del diseño de la metrópolis moderna, organizando todos los conceptos esenciales del trabajo y el ocio, complementándose con las necesidades del espacio, la higiene, la comodidad, la eficiencia y sus estratificaciones circulatorias.

La ciudad contemporánea de los Tres Millones de Habitantes (1922) diseñada por Le Corbusier estaba basada en sus principios de planificación urbana del alivio del centro de la ciudad, pero aumentando la densidad poblacional mediante el desarrollo de los medios de transporte y el aumento de las zonas verdes. Sobre un terreno completamente llano, ensayó un diseño geométrico de distintas zonificaciones programáticas – comercial, residencial, industrial y ciudad-jardín en los suburbios - cuya separación de las esferas de trabajo y vivienda era consecuencia propia de los conectores de circulación de movilidad. En este proyecto se comenzaban a leer sus intenciones de la construcción en altura a partir de la densidad de 24 rascacielos cruciformes con fines comerciales y con estacionamientos por debajo de los mismos, y que estarían rodeados por amplias extensiones libres, barrios residenciales, industriales y conectados a ciudades-jardines a partir de distintas estratificaciones circulatorias que dependía del tipo de tráfico (*Figura 20 y 21*).

Por otro lado, si la ciudad contemporánea de Le Corbusier es esencialmente diseñada a partir de la segregación horizontal, la ciudad de Hilberseimer partió de una concepción opuesta a la metrópolis capitalista a partir de su construcción vertical, y surge como una contracrítica a la primera y a la separación existente entre las esferas de la vivienda y el trabajo. En vez del crecimiento continuo en la planta baja, Hilberseimer propone una mayor concentración y aglomeración a partir de rascacielos individuales pero distinguidos funcionalmente por su ubicación vertical, apilando así dos ciudades: la comercial y el tránsito vehicular por debajo, mientras que por encima la ciudad residencial con la circulación peatonal. Así, a partir de la estratificación en corte, ensayó la superposición de los bloques de viviendas y talleres por encima de las oficinas, superponiendo ambas esferas. Esto permitía vivir a la población por encima de su lugar de trabajo, eliminando las circulaciones horizontales y de largas distancias las cuales conllevan a la congestión de ciclo vicioso. Por lo tanto, hablaba de la distribución programática vertical y la proximidad al centro como desactivadores de las infraestructuras vehiculares (*Figura 22 y 23*).

Si este aspecto se distanciaba de la metrópolis capitalista, se asemejaba a aquella ciudad medieval del pasado, en la que los cuartos residenciales se ubicaban encima de los espacios comerciales y de trabajo pero en una sola casa, es decir; ahora en el diseño de Hilberseimer esto transicionaría de lo individual hacia lo colectivo.

El Seminario del Gran Santiago – Las críticas a la Carta de Atenas

“La expansión de Santiago. La revolución industrial, el aumento de la población, la mecanización de los transportes, el ritmo acelerado de la época han convertido a Santiago en un caos. La vivienda de la zona céntrica está en total decadencia, en medio de ella se ha ubicado, sin plan ni orden, el comercio y la industria. Todo el tejido central del cuerpo de Santiago está enfermo y caduco.

El santiaguino huye hacia la periferia buscando los valores que no encuentra en su ciudad: aire, agua, sol, verde, vistas... la armonía necesaria para vivir.

Se ha producido el gran fraude del loteo periférico. El ritmo diario de las 8 horas de trabajo, 8 horas de sueño y 8 horas de vida integral no se pueden realizar en su último punto. La lejanía del trabajo trajo la neurosis de los transportes, no queda tiempo de gozar de los valores buscados. Debe reestructurarse el centro de Santiago, en él deben encontrarse también los valores necesarios para la vida. Las posibilidades económicas y funcionales no dejan otra alternativa.”

La separación de las funciones manifestada por la Carta de Atenas de los CIAM que se transformó en el proyecto urbano moderno de múltiples ciudades fue la gran crítica de varios arquitectos urbanos chilenos en la década de los años 60. En 1957, se llevó a cabo en Chile el Seminario del Gran Santiago para abordar los problemas que se estaban generando en la capital y exponer el rechazo hacia el advenimiento del modelo de la ciudad dispersa. Entre sus abordajes, reconocieron la condición del círculo vicioso de la congestión de tránsito tras el programa de autopistas que, tras el intento de incorporar estacionamiento de tránsito dentro y alrededor de las ciudades, las infraestructuras viales se iban extendiendo cada vez más para corregir el daño hecho, fomentando aún más el uso del vehículo motorizado y deteriorando las circulaciones sin alivio. Por tales razones, los arquitectos convocados para el seminario propusieron aproximaciones globales al problema urbano, entre ellos la exposición de Emilio Duhart, quien realizó un estudio de las vías de comunicación para asegurar la competitividad de la capital pero mediante la distinción entre externas e internas para generar diversas escalas y la petición de no seguir expandiendo el suelo urbano más de lo necesario, sino que el progreso radicaba en la capacidad de fomentar la densidad urbana.

De los análisis de las metrópolis a ejercicios contemporáneos: Dogma y “After Hilberseimer”

Al haber entendido entonces la proliferación tipológica de los estacionamientos en los centros urbanos como consecuencias directas de las zonificaciones que separan la vivienda del trabajo, y tras haber estudiado análisis históricos de distintas concepciones acerca de la planificación de la ciudad, se quiso incorporar al interés de la tesis varios ejercicios contemporáneos de Dogma, quien ahonda su estudio de intervención de la ciudad a partir del espacio doméstico, concentrándose en los nuevos retos contemporáneos a los que nos enfrentamos frente a la superposición entre el trabajo y el ocio, volviéndose indistinguibles, en los que ensayan distintos modos de habitar desde la vivienda universal mínima complementada con espacios comunes y colaborativos laborales, la vivienda colectiva y la cooperativa. De todos modos, la investigación se concentró específicamente en aquel titulado “After Hilberseimer.” Proyecto en el cual retoman el trabajo de Hilberseimer, reinterpretando su última fase del proyecto de “” hacia una de la densificación de la vivienda. Allí, ejercitan la transformación gradual de la típica casa suburbana americana hacia la tipología del shophouse, permitiendo a sus residentes usarla para vivir y trabajar enfatizando en los nuevos retos contemporáneos a los que nos enfrentamos entre la superposición indistinguible entre ambos (*Figura 24 y 25*).

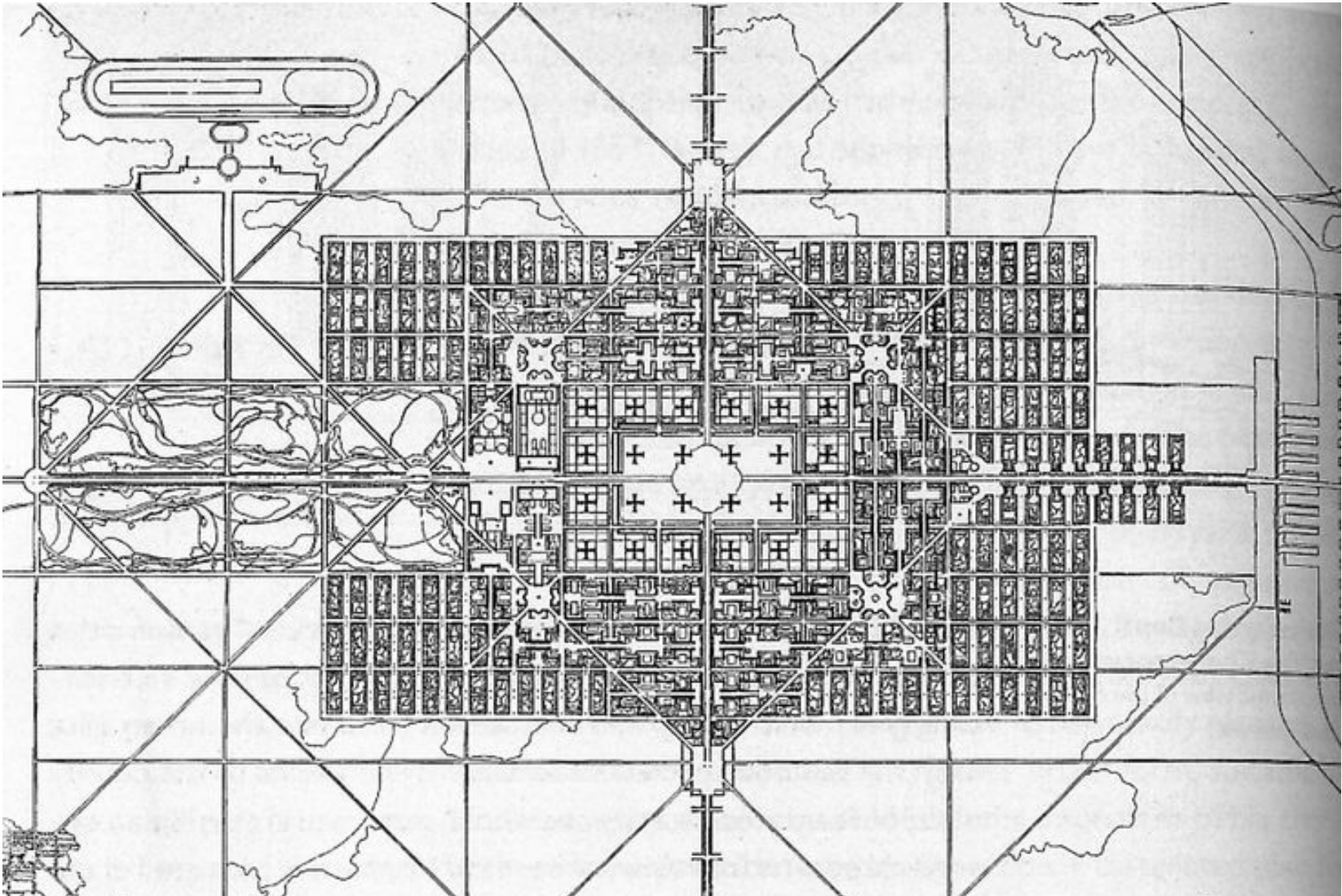
De esta manera, la tesis pretende volver a reconquistar el centro urbano de Santiago a partir de la programación de su estructura con usos mixtos en el vacío físico y simbólico que deja el estacionamiento en la ciudad, ejercitando en su esqueleto distintas asociaciones entre el modo de vivir y trabajar; ensayando un palacio atemporal.



(Imagen 04) - Imagen Aérea de Autopista en Los Angeles
(Figura 18)



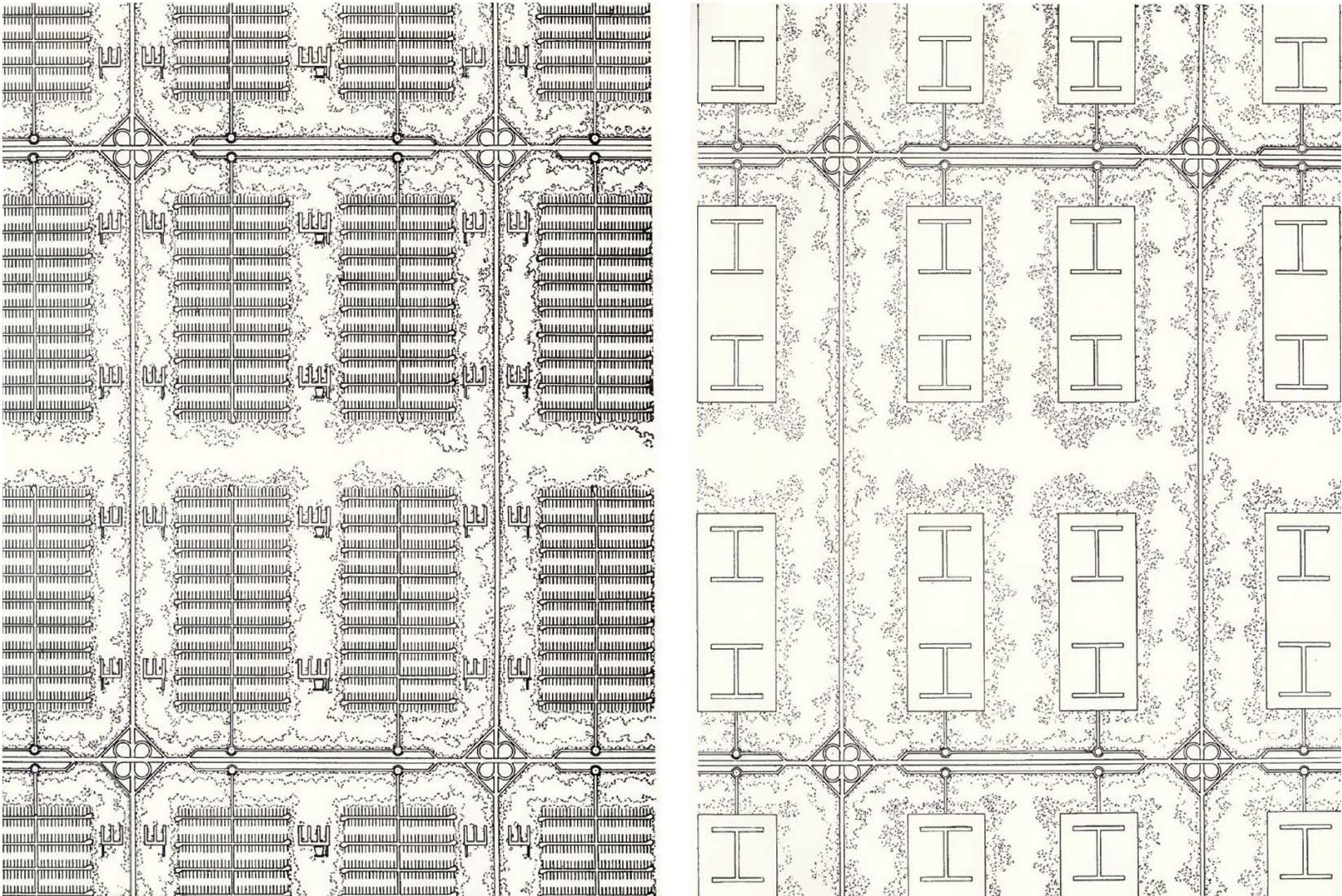
(Imagen 05) - Imagen Aérea de Autopista en Santiago
(Figura 19)



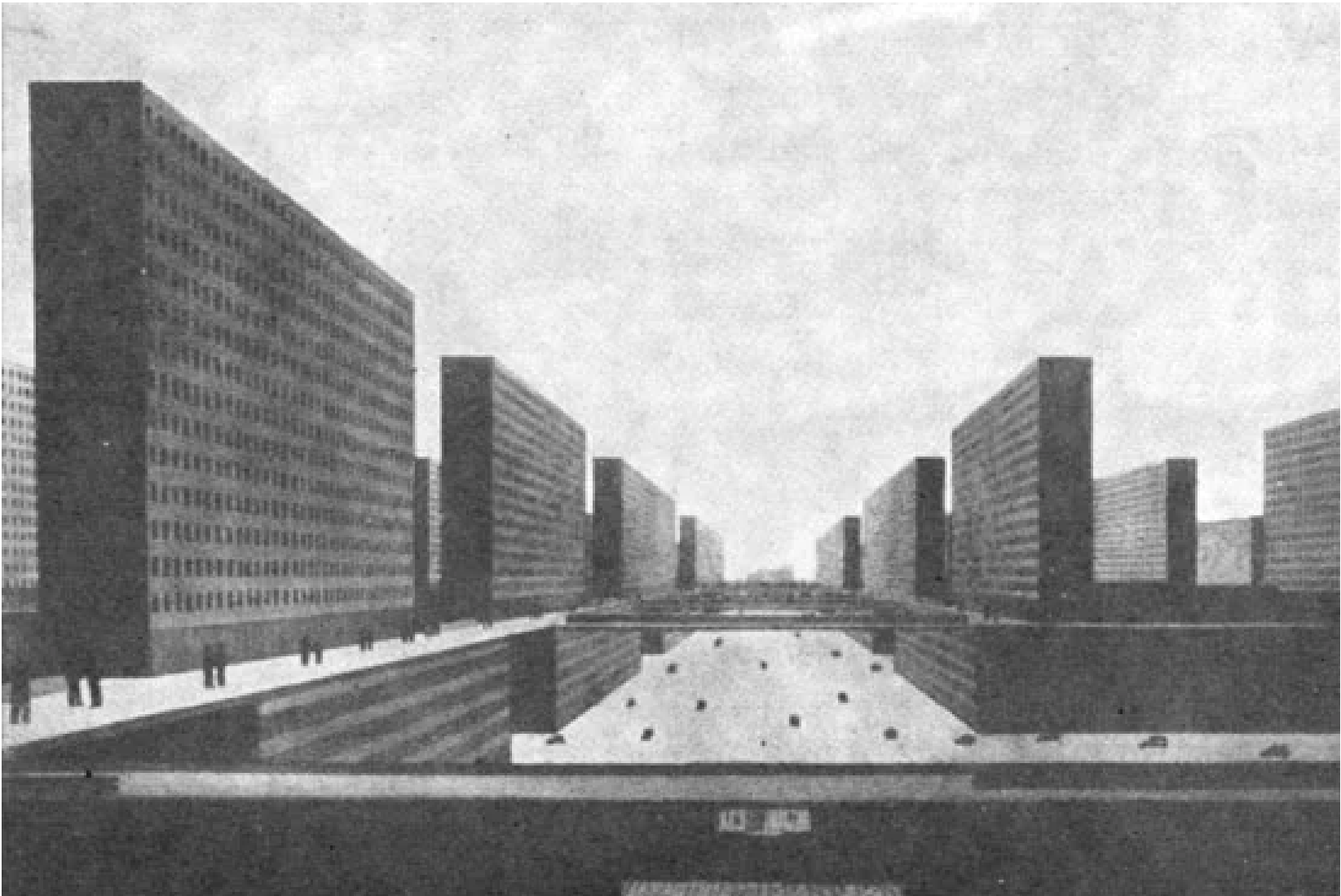
(Imagen 08) - Le Corbusier:Ville Contemporaine Planta
(Figura 20)



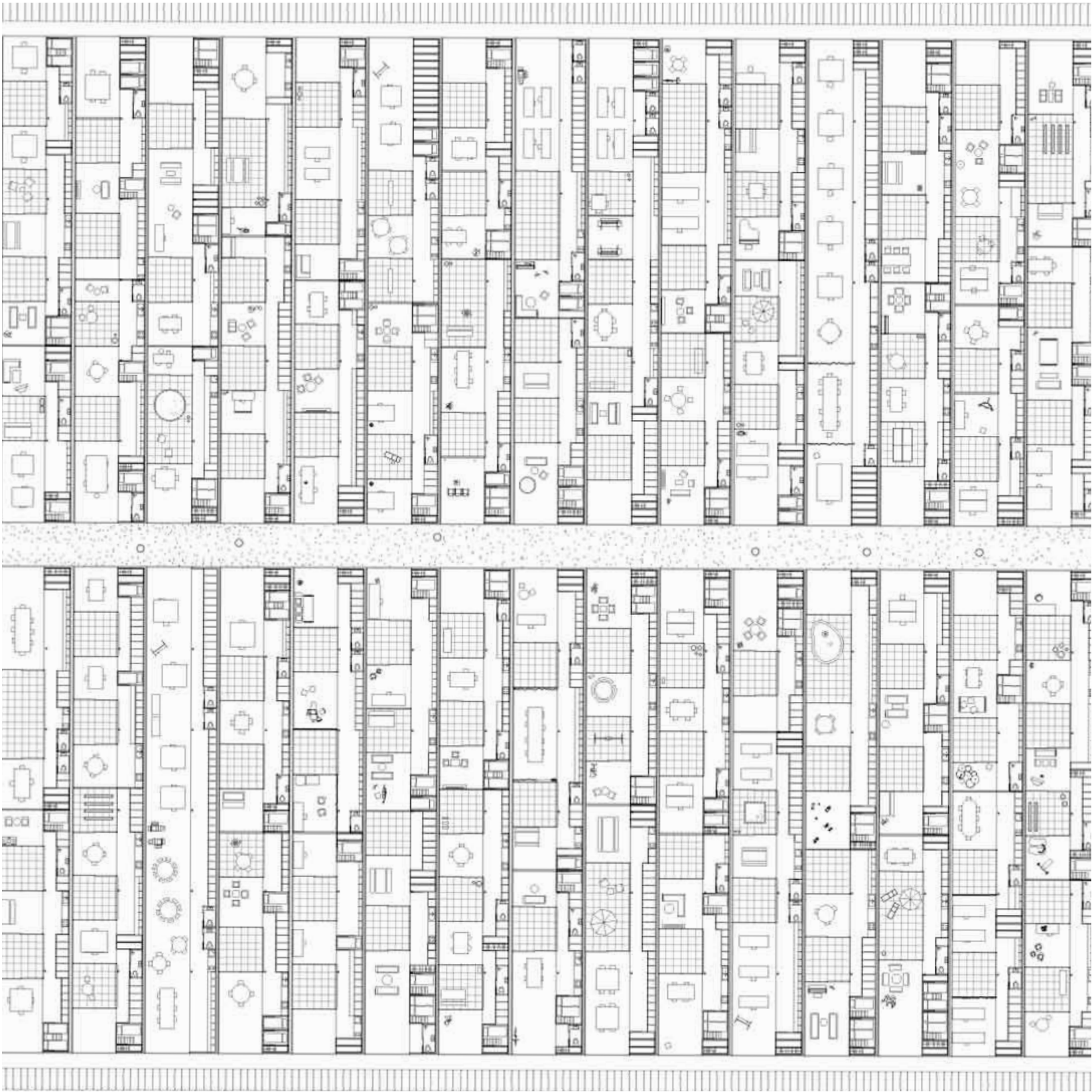
(Imagen 09) - Le Corbusier:Ville Contemporaine Imágen Referencia
(Figura 21)



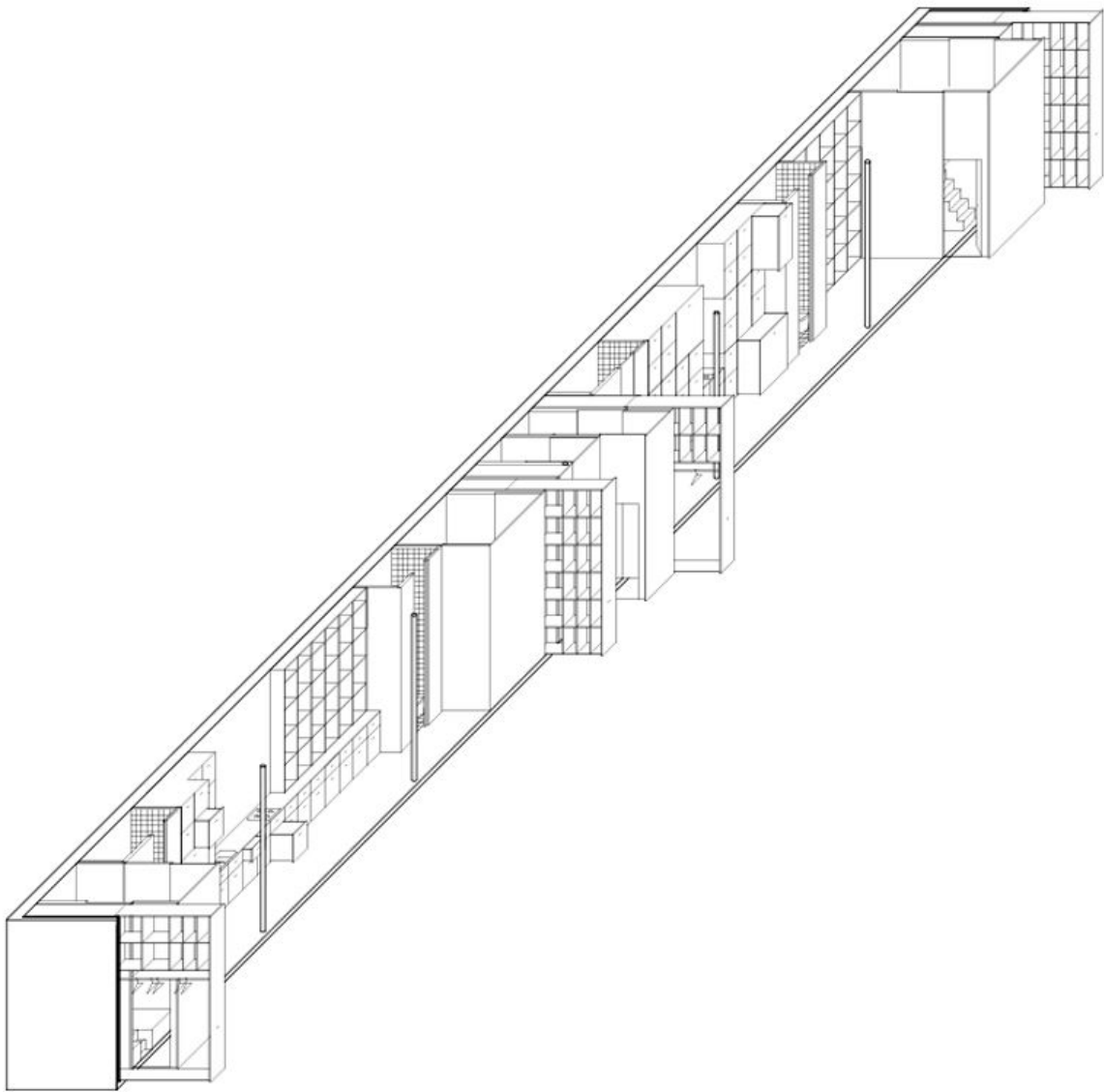
(Imagen 10) - Hilbersaimer: Ciudad Vertical Planta
(Figura 22)



(Imagen 11) - Hilbersaimer: Ciudad Vertical Imágen Referencia
(Figura 23)



(Imagen 12) - DOGMA: After Hilbersaimer Planta
(Figura 24)



(Imagen 13) - DOGMA: After Hilbersaimer Imágen Referencia
(Figura 25)

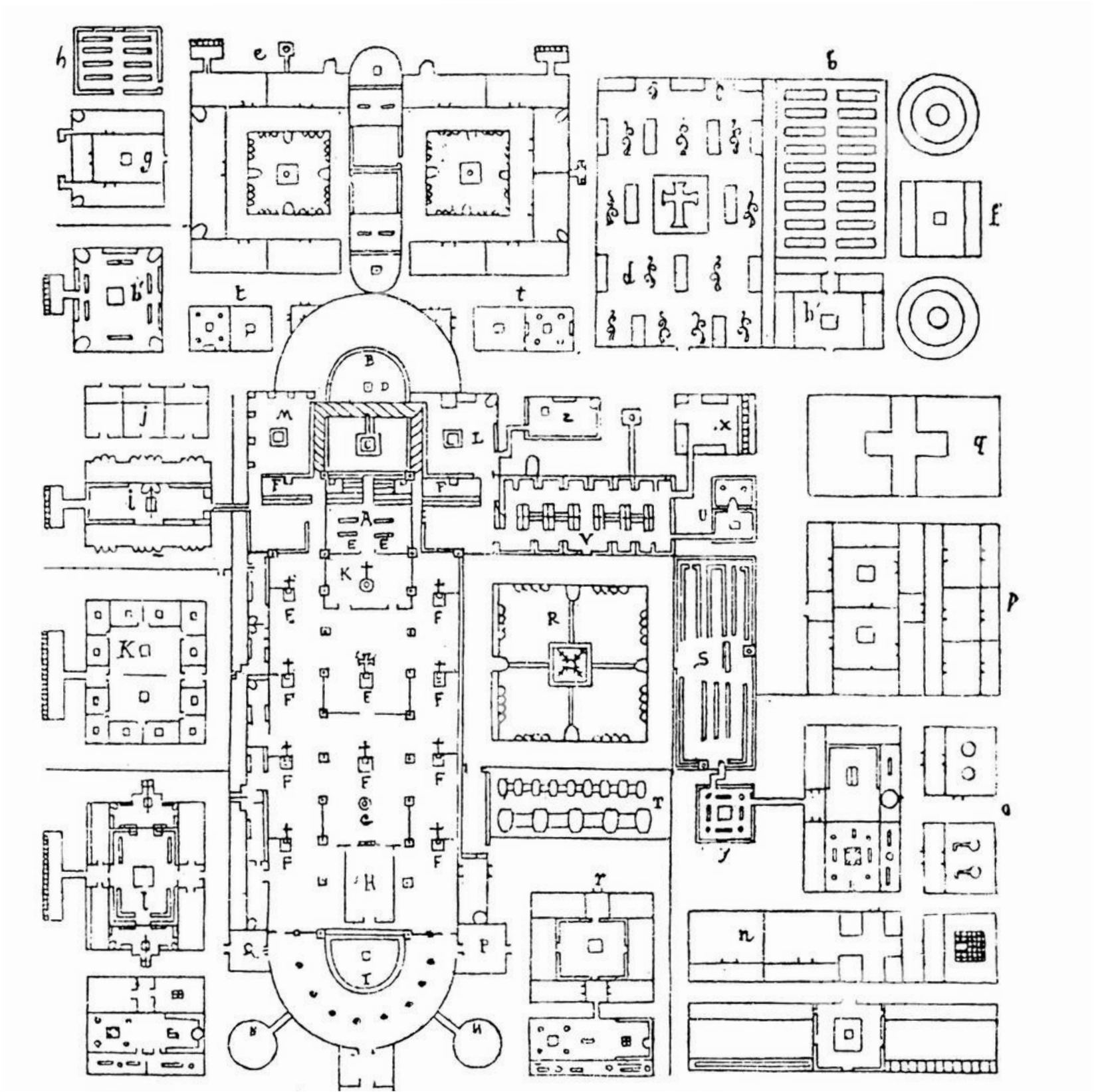
LA FORMULACIÓN DEL MIXED-USE

La Formulación del Mixed-Use: de los Monasterios Medievales a los Re:Estacionamientos

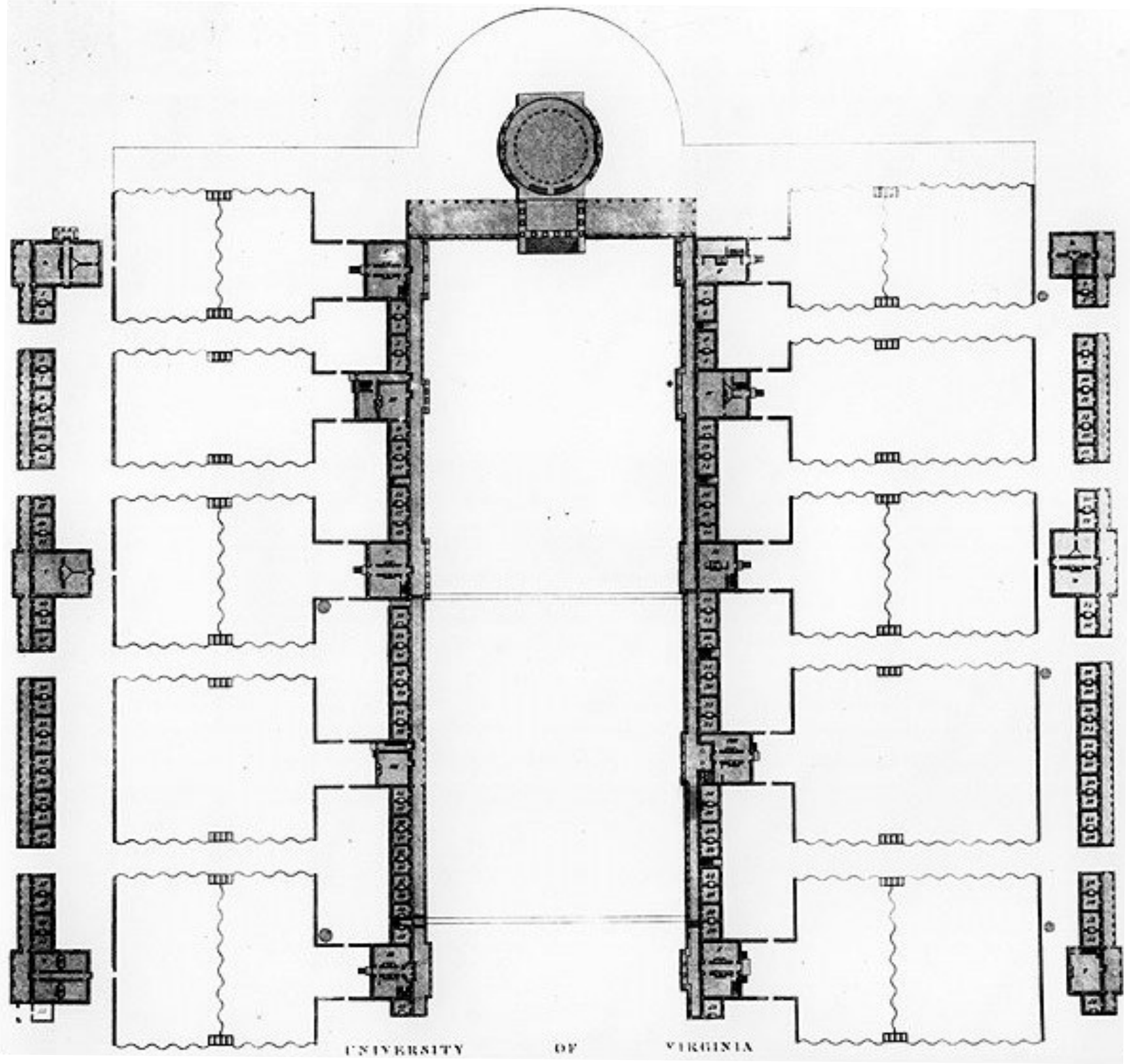
Dada la intencionalidad de entender la organización de diferentes tipos de usos mixtos para lograr un ensayo tal en Santiago de Chile, se estudió en la historia las tipologías del mismo y de los condensadores sociales, haciendo y tomando de referencia la propia exploración que hizo Ábalos en la formulación del mixed use, desde los monasterios medievales y sus organizaciones espaciales que dieron pie a sus secuelas en otras tipologías como el falansterio socialista, el campus universitario, la kommuna y su alternativa capitalista.

Ávalos reconoció que lo que hizo perdurar al monasterio en el tiempo estaba ligado a la tierra que poseían, y contrariamente a lo que alguna vez había teorizado de sus sistemas organizativos cerrados, expone que su éxito estaba basado en que se organizaban mediante sistemas abiertos dispuestos a partir de distintos círculos de privacidad decrecientes y para abastecerse como autosuficiente. Esto era muy evidente en los planos del Saint Gallen (*Figura 26*) como monasterio ideal, en el que su programación permitía al monasterio vivir en el aislamiento viviendo bajo una serie de reglas y códigos para el grupo de monjes. Es a partir de este estudio que el autor discierne entre dos caminos de secuelas tipológicas: aquel que reconocía la necesidad del aislamiento y la autosuficiencia como aquel del modelo para las universidades como el Campus de University of Virginia (*Figura 27*); o la formulación en torno al condensador social basado en la organización de comunidades enfatizando en los aspectos de la individualidad y lo colectivo, como el Falansterio de Fourier (*Figura 28*), la kommuna rusa o su alternativa del hotel capitalista (*Figura 29*).

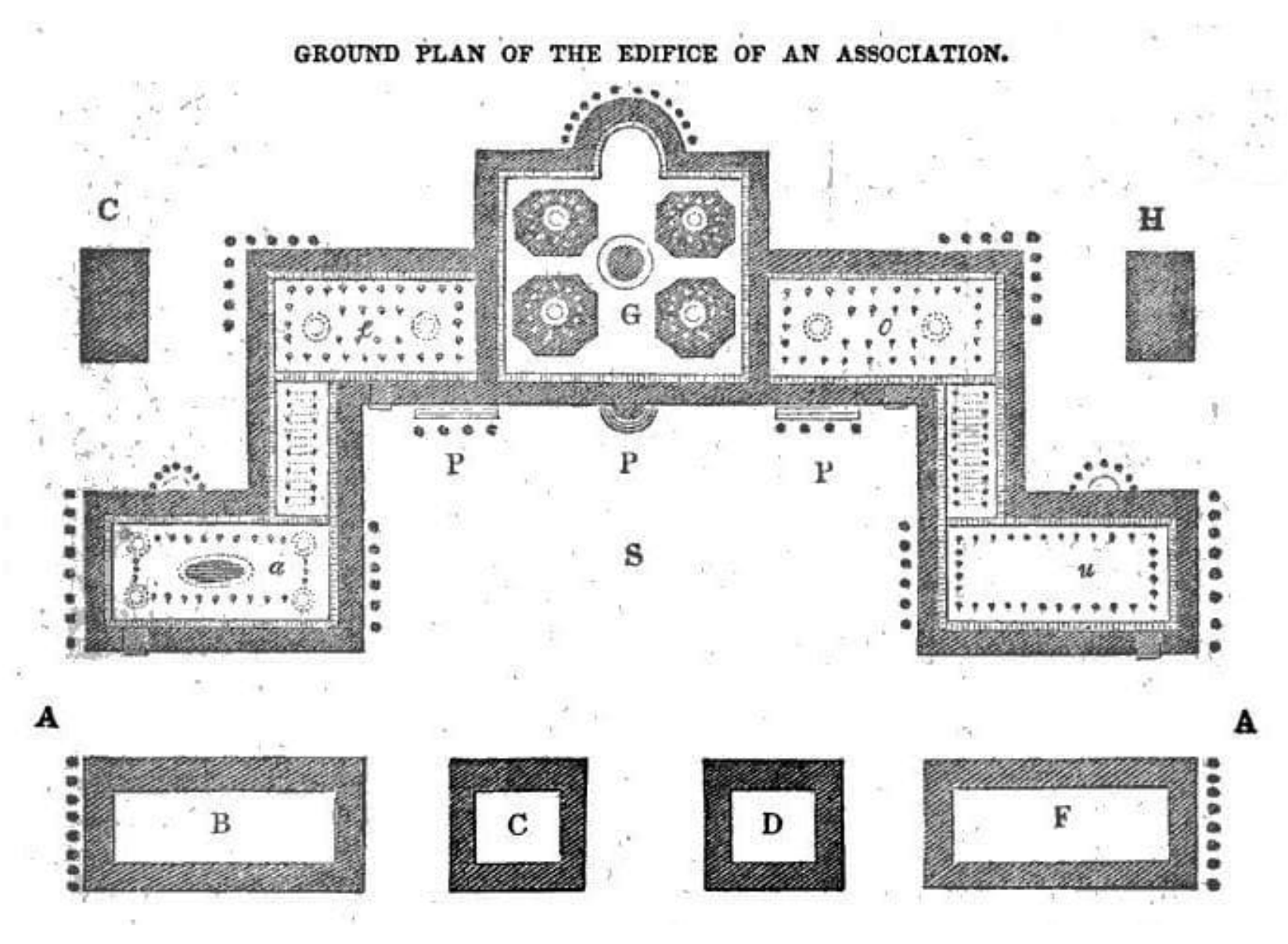
Así, se conceptualizó de la dualidad que existe entre la vida individual y común, entendiendo que el ensayo de la tesis del nuevo vínculo entre el trabajo y la vivienda debería estar compuesto a partir de la comunidad, considerando que aquellos programas elegidos para proyectar será el diferencial para ejercitar una idea de palacio contemporáneo.



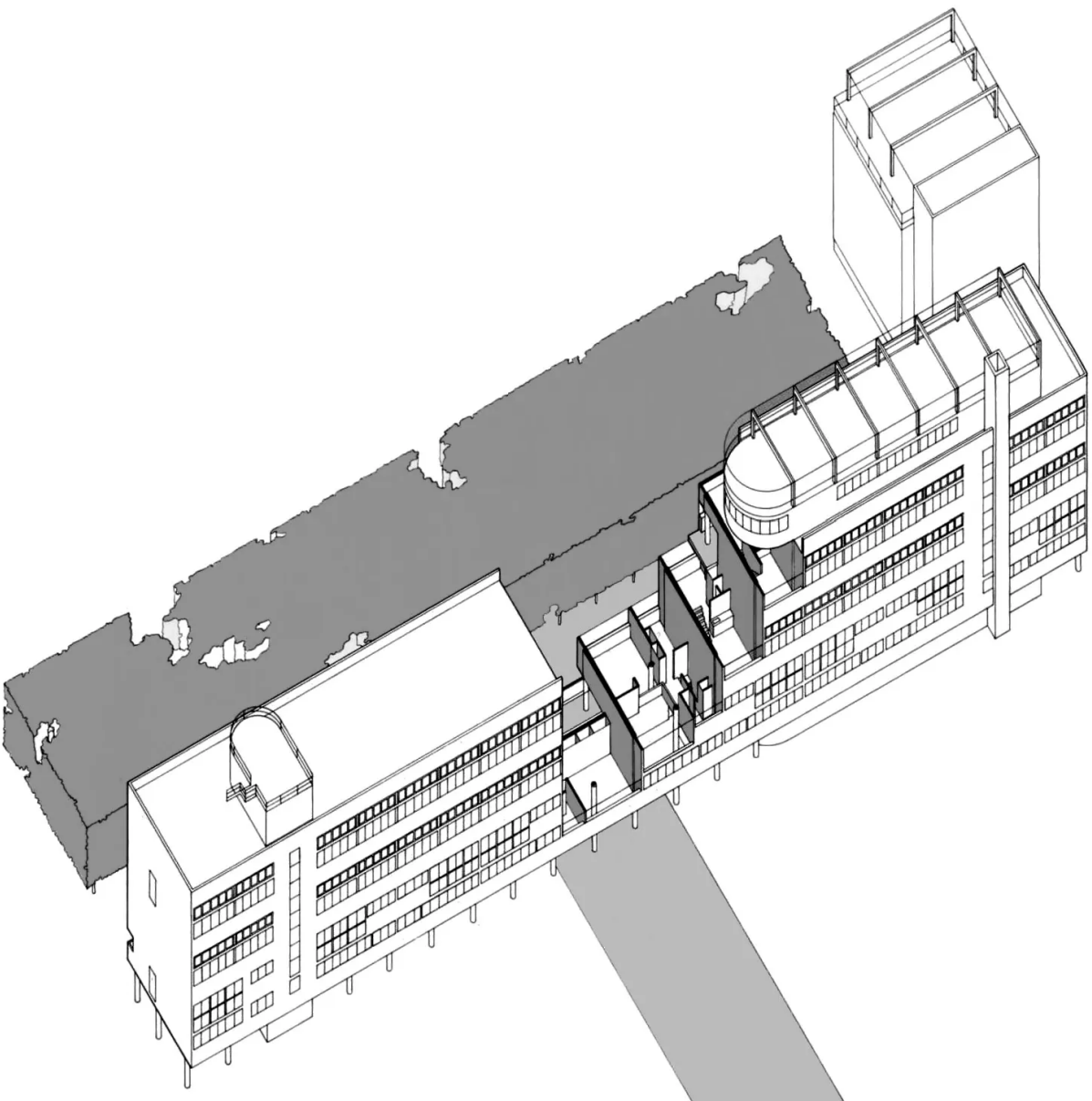
(Imagen 14) - Monasterio St. Gall: Planta
(Figura 26)



(Imagen 15) - Universidad de Virginia: Planta
(Figura 27)



(Imagen 16) - Falanasterio: Planta
(Figura 28)



(Imagen 17) - Comuna Rusa: Axonometría
(Figura 29)

ESTACIONAMIENTO IMPALA - CARRILON

02.

HISTORIA DE LOS ESTACIONAMIENTOS

*La historia de los estacionamientos en Santiago de Chile
De los sitios eriazos a los imponentes estacionamientos modernos*

Como se mencionó previamente, la construcción de los estacionamientos irrumpió en el centro de Santiago como un signo del advenimiento de la modernidad y del nuevo urbanismo entre centro-periferia en la década del 60. Su proliferación estaba completamente ligada a los debates previos de la extensión del suelo y la motorización consecuente, que concentraban todos los servicios en la zona céntrica de la capital y en su consecuencia un aumento de los parques vehiculares en Santiago. Este fenómeno dio lugar al reglamento de 1953 que autorizaba la utilización de sitios eriazos como playas de estacionamientos. Dado que la legislación no reglamentaba ninguna cantidad ni especificación en particular, las tierras valdías irrumpieron como negocio económico beneficioso, por lo que diez años más tarde se decidió suspender la concesión de tales permisos. Es decir, el gran flujo de ingresos y la estadía de tales vehículos en la ciudad cuestionaban el desarrollo continuo de las playas en sitios eriazos (*Figura 30*). Esta retracción del reglamento se debió principalmente al claro análisis de la zona relacionado al deterioro visual del centro de la ciudad y a la ausencia de la renovación urbana programática por la consecuente desvalorización del suelo por la rápida conversión al negocio del estacionamiento. Esta situación fomentaba aún más la movilización de cierta población hacia la periferia, mientras que una superficie de aproximadamente 16.000m² de playas de automóviles se distribuían en su lugar.

La solución tomada por el Estado y por entidades privadas dio un diagnóstico en el que se necesitaban de treinta edificios de estacionamientos para abastecer la demanda diaria de 300,000 personas que ingresaban a la ciudad y para poder reducir la superficie ocupada de los sitios eriazos a tres hectáreas únicamente (*Figura 33*). Así, se crearon áreas de estacionamientos en torno a un anillo periférico al área central para disponer la construcción de estos edificios que irrumpirían en los medios visuales como “imponentes edificios modernos,” en relación con sus materiales y a las nuevas técnicas constructivas (*Figura 34*).

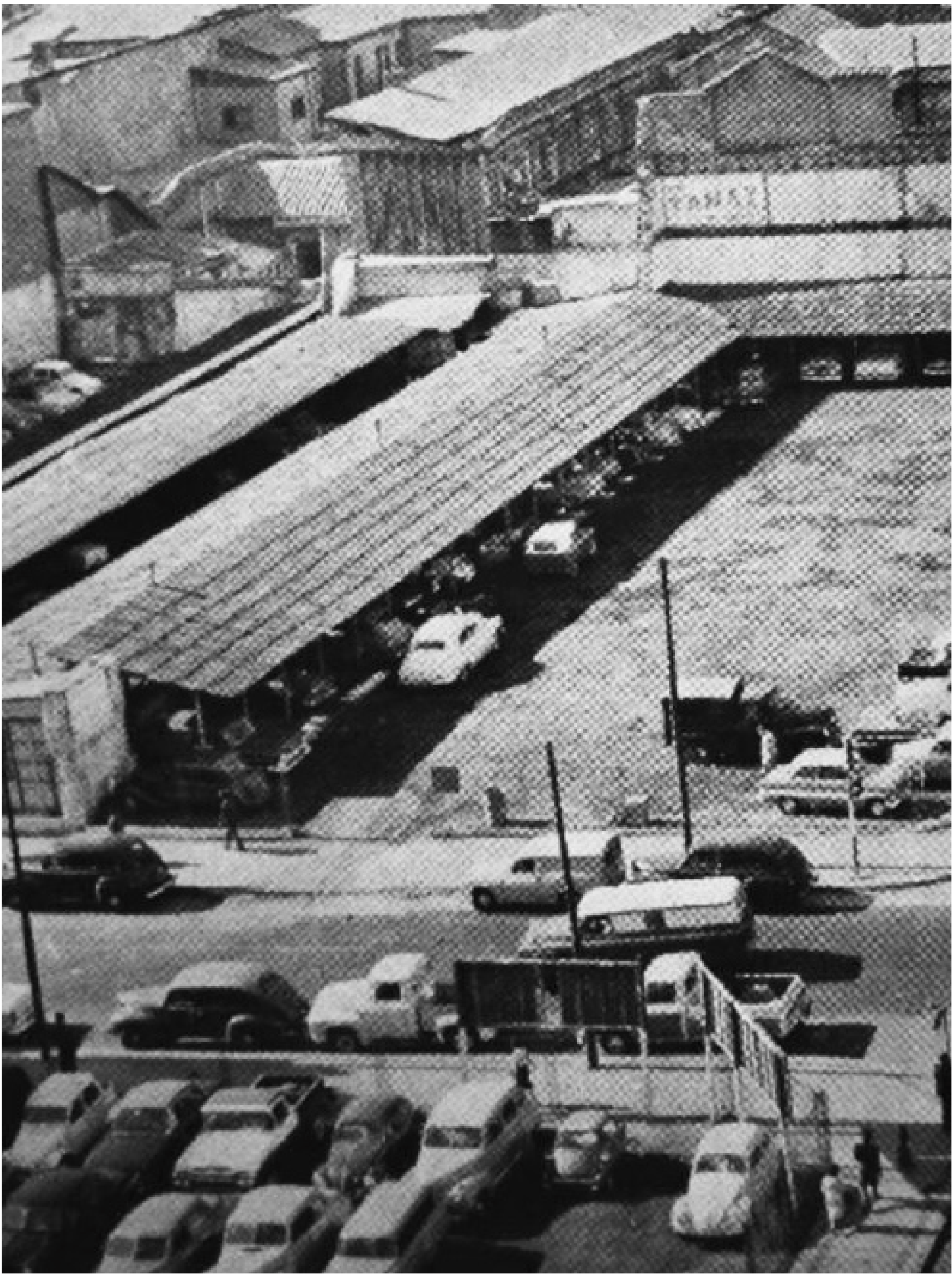
Como parte del movimiento moderno de la arquitectura chilena en ese momento, el problema del deterioro y la visibilidad de tales playas valdías se desarrollaron en la construcción de estos edificios de estacionamientos que iban a ser presentados como exponentes de esa arquitectura funcional y moderna a partir de “elementos formales, el uso de revestimientos cerámicos, así como también el uso de elementos prefabricados para las fachadas (*Figura 31 y 32*).”

La tipología de los estacionamientos en el Eje Miraflores

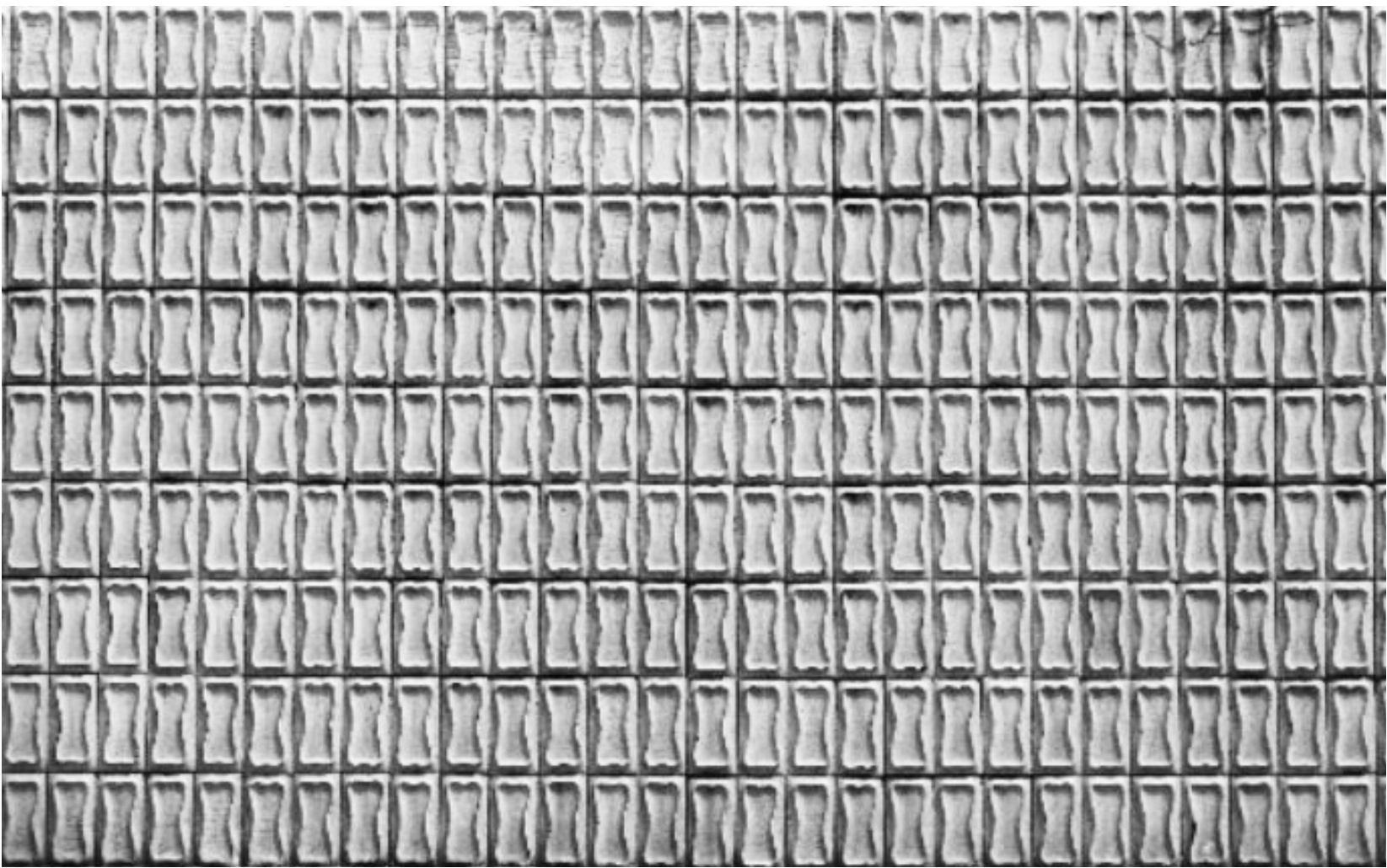
En la actualidad hay veintinueve edificios de estacionamientos ubicados en el centro de Santiago, distinguidos entre quince que se siguen reconociendo como edificios por sí mismos y los otros catorce con la cualidad de ser subterráneos. Si bien se promovió la creación de las áreas para estacionamiento en un anillo periférico al área central para disminuir la congestión vehicular y la alta demanda de la época, se destaca el eje Miraflores con diez edificios de tal tipología programática que ofrecen 5332 cocheras con un total de área construida de 157.736m² (*Figura 36*). De este modo, se puede hacer una lectura de la ciudad en términos comparativos de la circulación peatonal y el automovilístico en el ámbito estático. En tal funcionamiento, se observa la desproporción superficial que hay entre todas las superficies de estacionamiento propulsado por la ley de 1963, y por otro lado todo el espacio público estático actual, que a partir de ciertas medidas del Estado para contribuir con la importancia del peatón, comienzan a estar complementados por las distintas calles que se fueron convirtiendo de uso exclusivo para el auto hacia el peatón y su circulación (*Figura 35*). Debido a esta cantidad de superficie de estacionamiento, se realizó un estudio de las tipologías existentes en el eje Miraflores tomando en consideración la ubicación de la rampa, la organización de los módulos, su estructura y circulación interna (*Figura 37*). De ese modo, reconocemos que las rampas pueden ser independientes, centrales o perimetrales, con estacionamiento incluido o con montacargas (*Figura 38*). En cuanto a las estructuras, varían entre estructuras mixtas de muros y tabiques pero en la que todas están organizadas y diagramadas a partir de la modulación del auto de 2,5 x 5m y su prospera circulación. Respecto a su uso, algunos son exclusivos para el estacionamiento del auto mientras que otros ya incorporan usos mixtos dentro de su desarrollo de niveles.

Es tal la aglomeración de esta tipología programática que hasta hace unos años en la manzana del caso de estudio se encontraban cinco edificios de estacionamientos, pero en la actualidad se mantienen sólo dos que se encuentran inmediatamente linderos – el Impala y el Carrilón – razón por la cual se decidió también incorporar al segundo como parte del ejercicio de la tesis de generar nuevas asociaciones entre la vivienda y el trabajo a partir del estacionamiento (*Figura 39 y 40*).

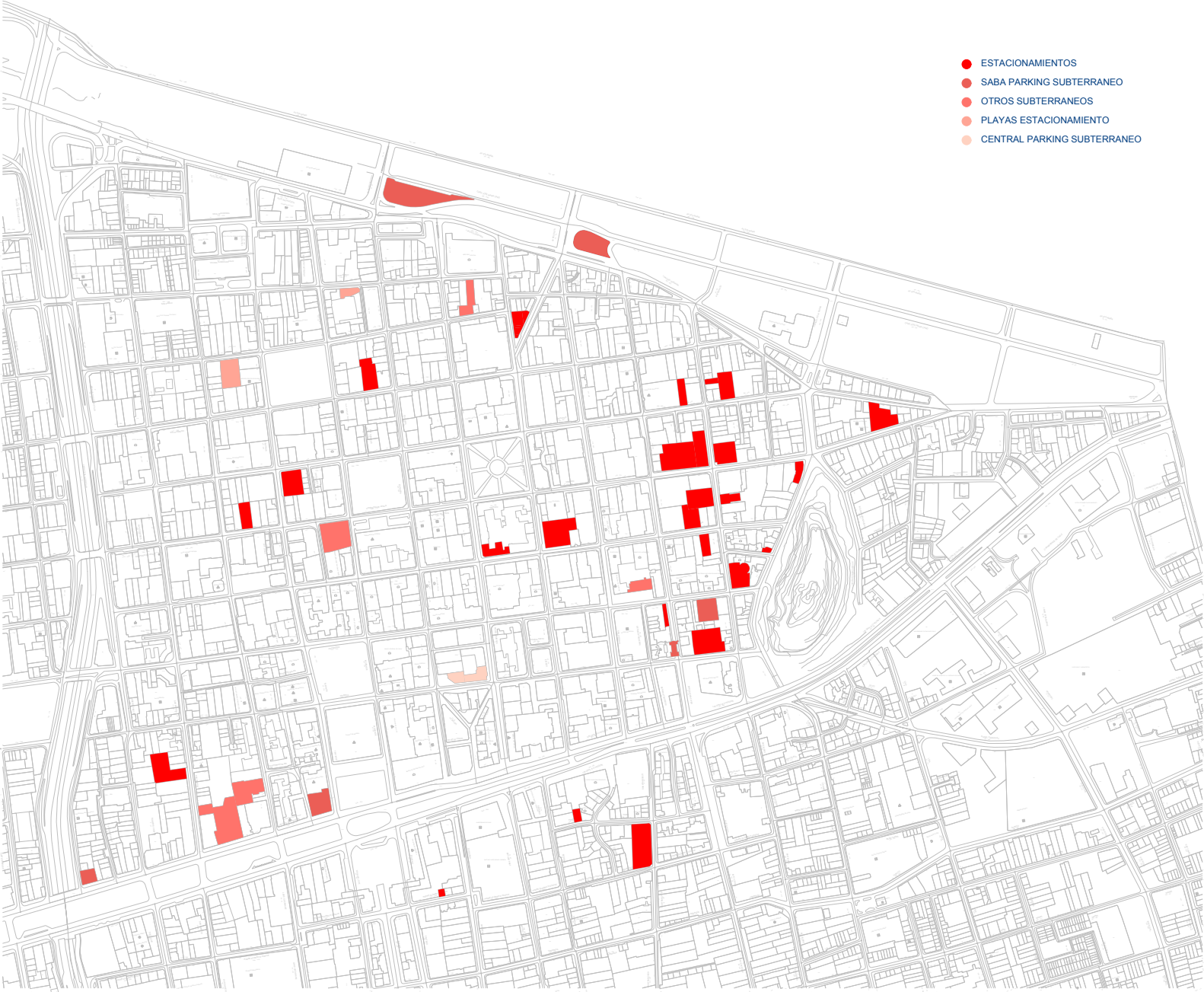
La ciudad de Santiago se encuentra estudiando las consecuencias que impone la utilización del automóvil no sólo por el impacto de la congestión del tránsito en los tiempos de desplazamiento (de 38 minutos promedio a 77), sino también respecto a los efectos de la congestión medio-ambiental (con un estándar de alerta ambiental de 30ug/m³ más que la recomendada por la OMS), impulsando planes de peatonalización, la recuperación de espacios públicos, zonas en el triángulo fundacional de Santiago de bajas emisiones y el objetivo de que para 1929 no se pueda ingresar más con el automóvil, por lo que tales medidas se toman como disparadores para la tesis de la reactivación del esqueleto del estacionamiento para con nuevas relaciones hacia el centro y la ciudad.



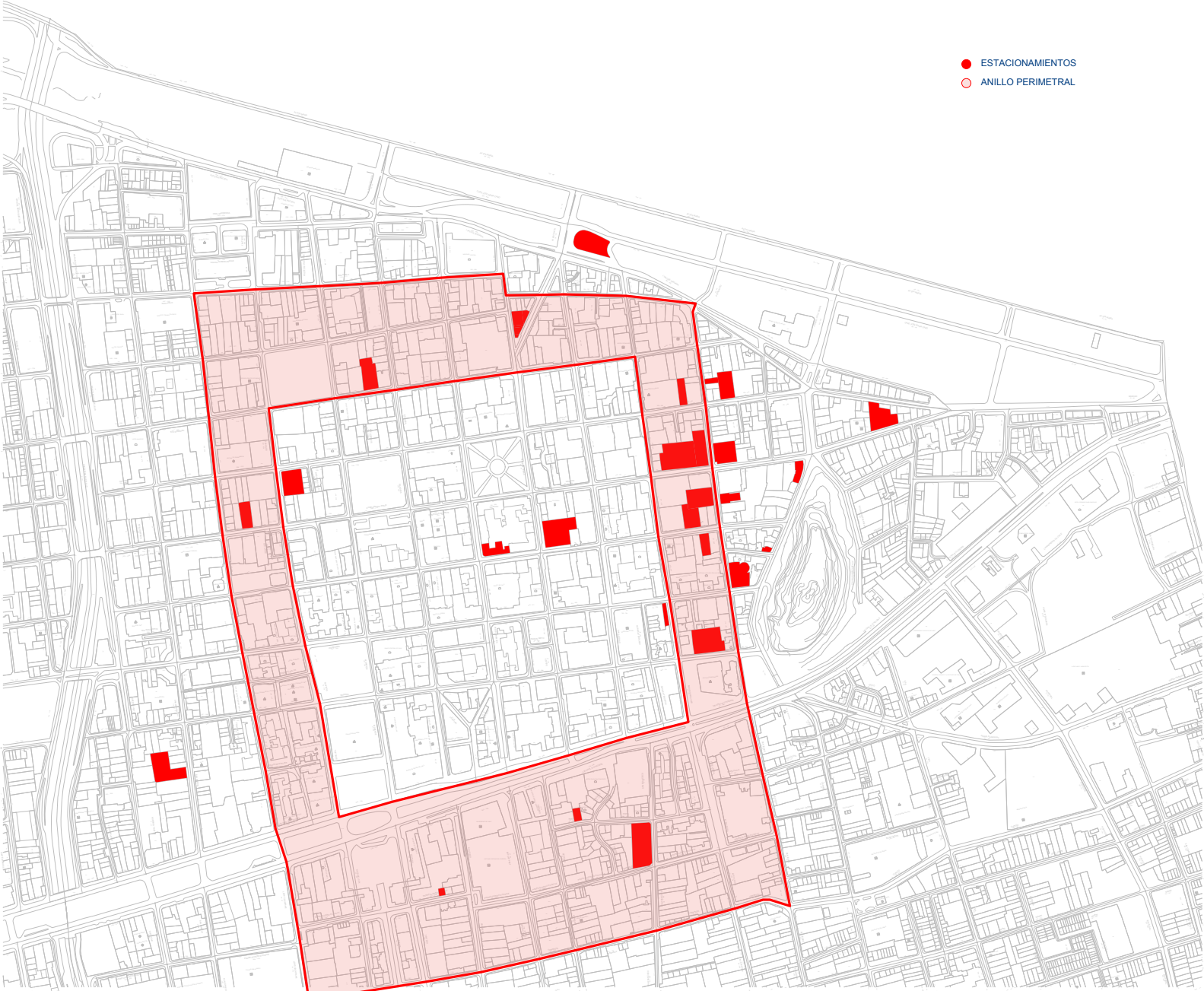
(Imagen 18) - Sitios eriazos que se convirtieron en lugares de Estacionamiento
(Figura 30)



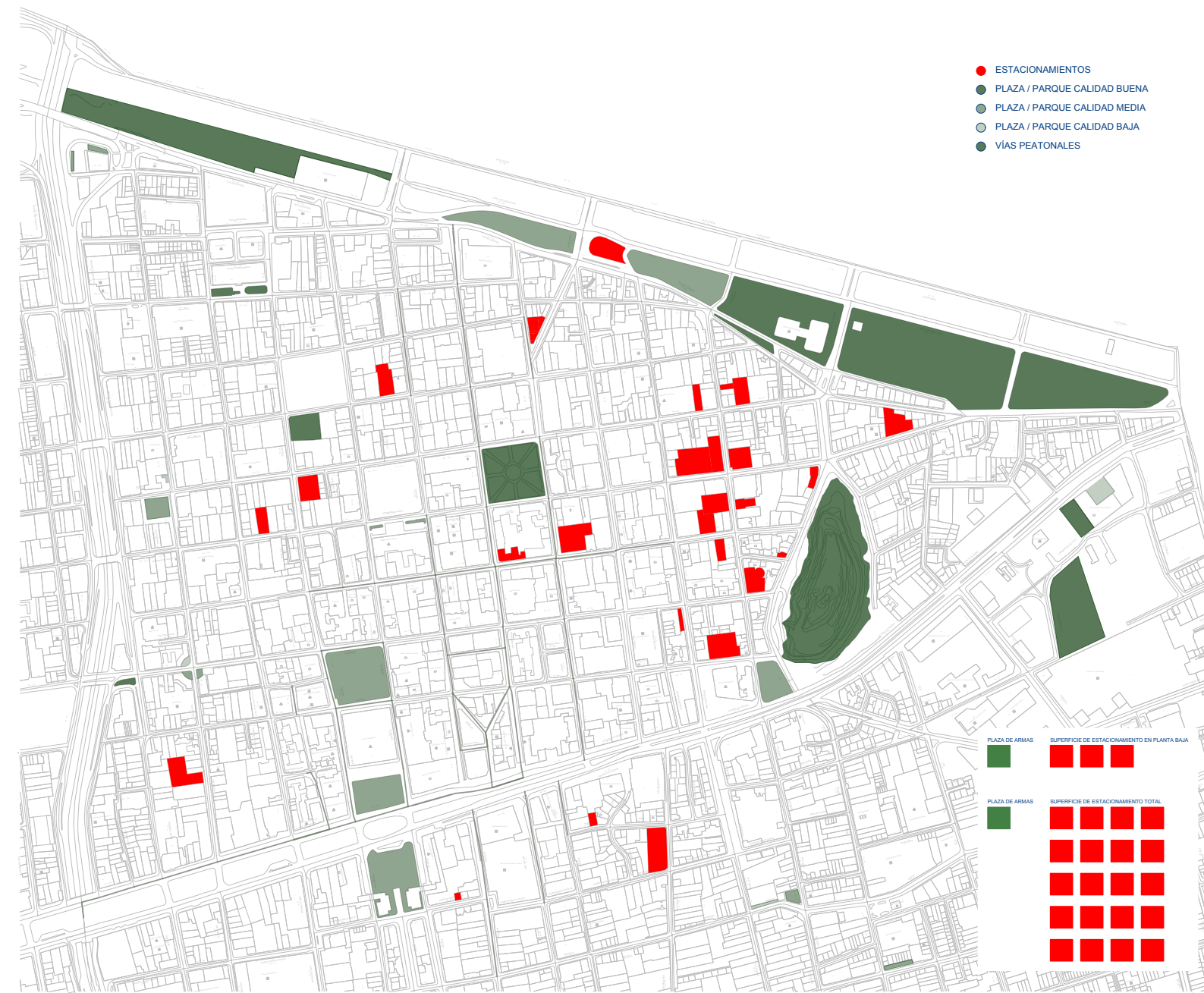
(Imagen 19) - Detalle del Revestimiento C ramico del estacionamiento Impala
(Imagen 20) - Paneles de Hormigón Prefabricado revestido en Mosa co Vítreo para la fachada del Estacionamiento Lido
(Figura 31 y 32)



Variación Total de Estacionamientos en el Triángulo Fundacional
(Figura 33)



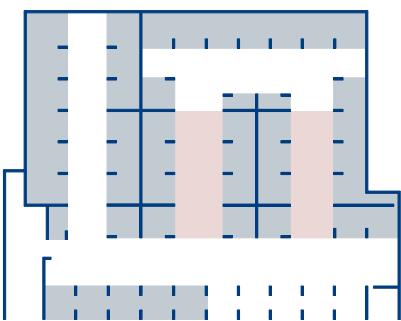
Anillo Periférico al Área Central de Santiago
(Figura 34)



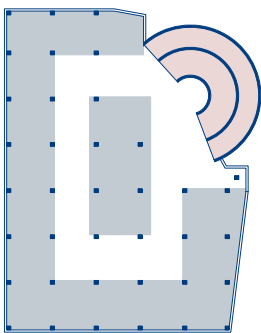
Mapa Estacionamiento vs. Espacio Verde
(Figura 35)



Estacionamientos sobre la Calle Miraflores
(Figura 36)



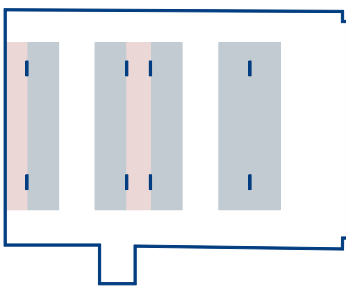
Estacionamiento Moneda 629



Estacionamiento Miraflores 235



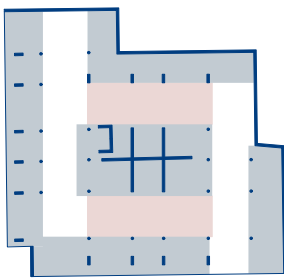
Estacionamiento Lido



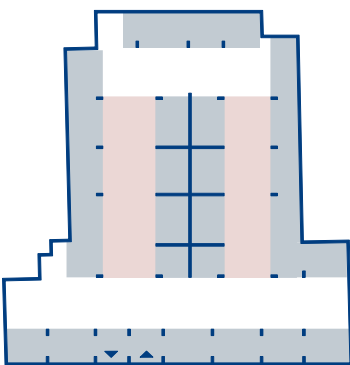
Estacionamiento La Merced



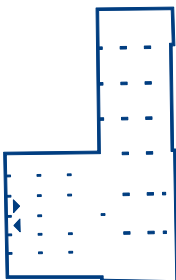
Estacionamiento Miraflores 351



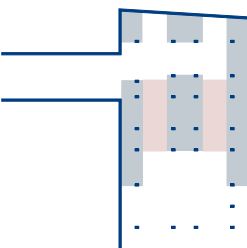
Estacionamiento Casablanca



Estacionamiento Carrilon

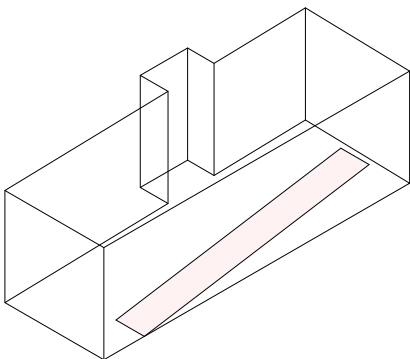


Estacionamiento Ayacucho 453

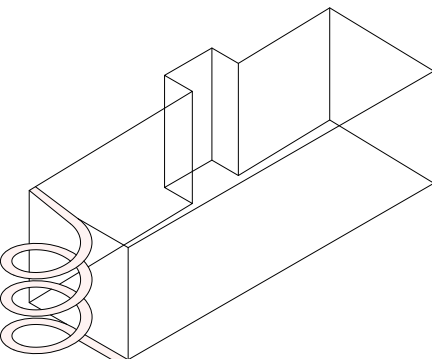


Estacionamiento De la Villa

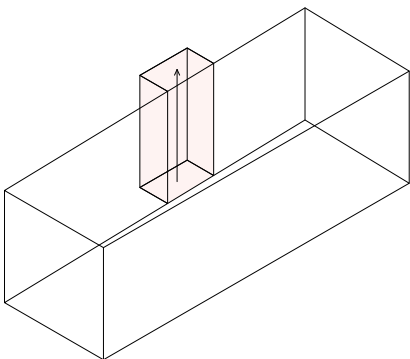
Tipología de Estacionamientos
(Figura 37)



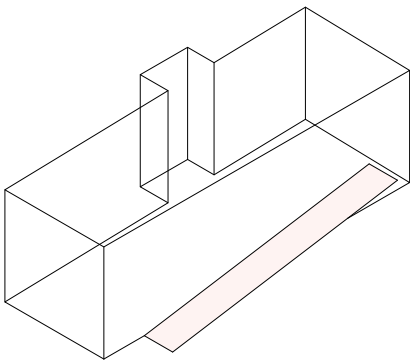
Rampa Interior



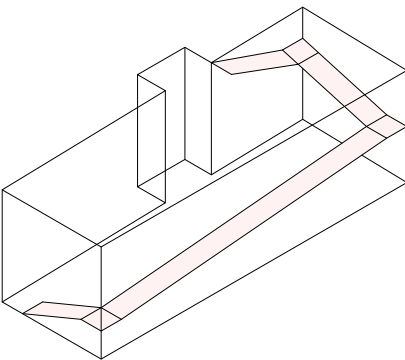
Rampa Helicoidal



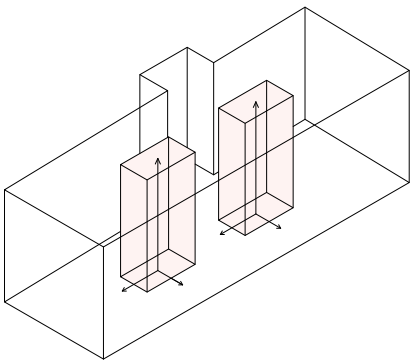
Ascensor Vertical



Rampa Exterior

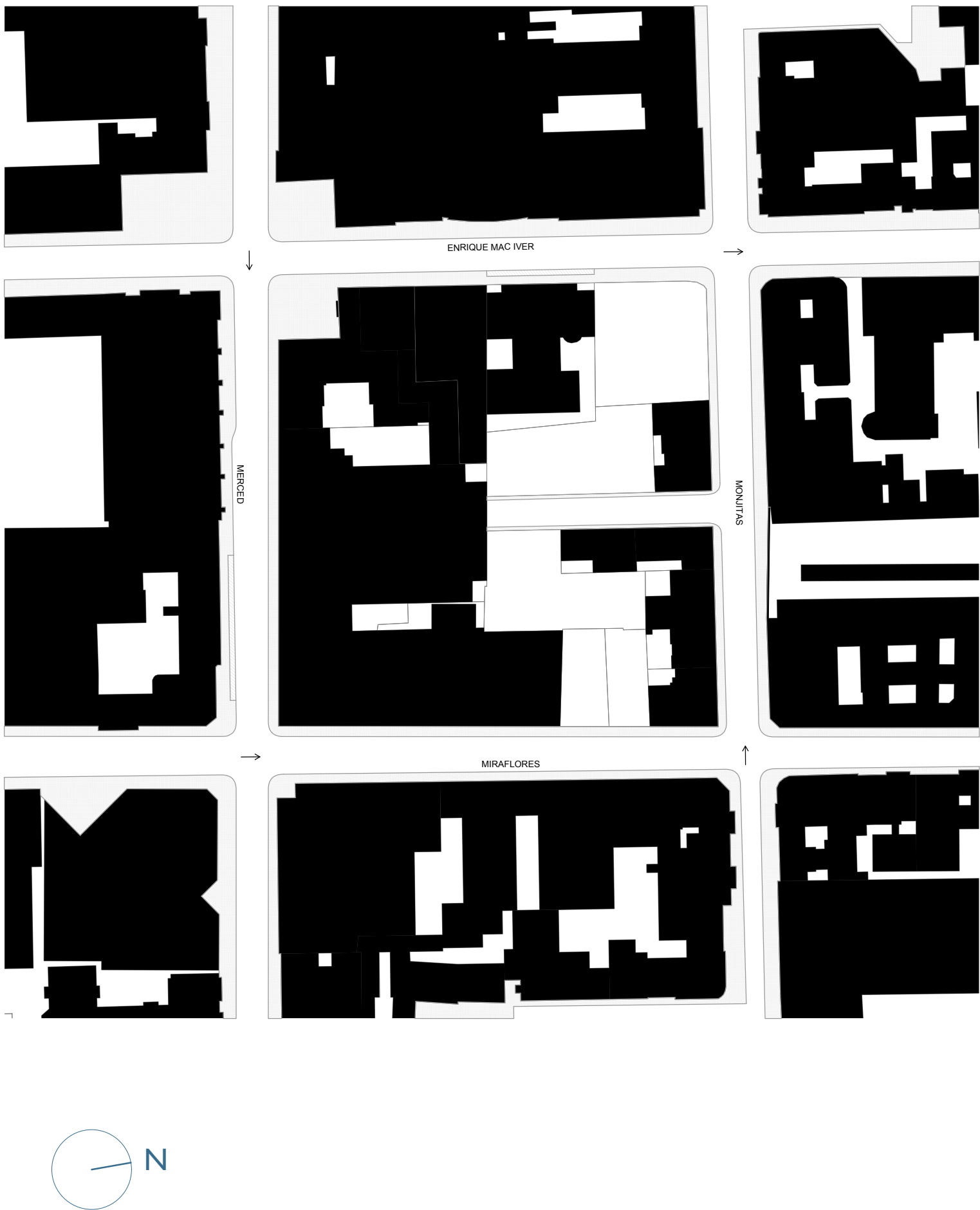


Rampa Continua



Ascensor Vertical / Horizontal

Tipología de Rampas
(Figura 38)



Construido vs. Estacionamiento
(Figura 39)



Construido vs. Estacionamiento
(Figura 40)

REDIBUJO PROYECTO ORIGINAL

Estacionamiento Impala - Estacionamiento Carrilon

Los estacionamientos Impala, caso de estudio original, y Carrilon se encuentran emplazados en la esquina del eje Miraflores y la calle Merced, donde se encuentran rodeados de algunos edificios de vivienda, oficinas y una gran cantidad de locales comerciales en la planta baja (*Figura 41*). En la actualidad, la comuna de Santiago contiene el centro histórico de la ciudad fundada en 1541, siendo también el centro económico, comercial y administrativo de la ciudad. Actualmente, como una problemática que atraviesa a todas las ciudades por lo menos latinoamericanas, los medios mecanizados del transporte transformaron el uso del suelo en grandes extensiones horizontales dispersas en suburbios, lo cual produjeron la decadencia del área central, con condiciones deterioradas, edificios vacíos u obsoletos, y cuyo centro quedó reducido a funciones de servicio y comercio, con la falta de renovación programática. Por lo tanto, son edificios que se encuentran con un margen del 50-60% de ocupación, en el que también se debe considerar que su tipología se traduce en cierto sentido con el movimiento ausente o de parada, no menos importante para la dinámica diaria, pero sí transitoria como lugar de paso hacia otro punto final (*Figura 42*).

El contexto de la manzana expresa cómo es el vínculo de la calle y la ciudad en relación a los accesos vehiculares: para el caso del Impala, se encuentra un acceso al subterráneo sobre la calle Merced, otros dos accesos en cada calle, y sólo un egreso; en el caso del Carrilón, al estar ubicado en el medio de la manzana que a su vez contiene un pasante interior, tiene la posibilidad de atravesar la manzana en su totalidad de eje a eje (*Figura 43*).

En cuanto a su disposición y orden (*Figura 45*), si bien ambas tipologías son edificios profundos cuyas organizaciones interiores responden a su estructura de tabiques lineales que enmarcan una circulación de rampa central, responden de distinta manera a sus lógicas circulatorias. La rampa del Impala se caracteriza por encontrarse en el perímetro y con una funcionalidad exclusiva de conectar un nivel con el otro, mientras que este elemento tipológico se distingue de los extremos como lugares modulados para el auto. Mientras, el Carrilón es caracterizado por ser un edificio enrampado en sí mismo, con una inclinación levemente percibida que conecta todos los niveles de manera continua. Ambos cuentan con circulación peatonal en sus bordes, más en particular el del Impala por fuera de los espacios circulatorios del auto y ubicado en el patio de ventilación que comparten ambos edificios (*Figura 46, 47, 48 y 49*).

Dada la condición de ser edificios linderos, una de sus virtudes respecto a su vinculación es que se puede establecer una relación horizontal coincidente en todos sus niveles, no sólo respecto al nivel de piso interior, sino que también en cuanto a su fachada tan característica tipológica de las bandas horizontales exteriores (*Figura 44*).

Su estructura consta de tabiques de hormigón lineales, combinadas con vigas de 35 x 40cm. Al ser edificios pensados solo para el auto, son esqueletos de hormigón que no cuentan con infraestructura de servicio, tecnificación o ninguna condición para el confort debido a que es un lugar transitorio (*Figura 50 y 51*). Su altura libre de losa a techo es de 2,57 basado en losas de 16,5cm con una terminación asfáltica para su uso. Las bandas horizontales de sus fachadas son la propia viga de borde que se encuentra invertida y que también cumple la función de baranda y protección hacia el exterior. Esta se encuentra revestida en una cerámica (*Figura 52 y 53*).



Estacionamiento Impala

Autor: *Santiago Rei*

Año de Proyecto: *1968*

Año de Construcción: *1968 -1969*

Ubicación: *Merced 627, Santiago de Chile*

Superficie Terreno: *2.078 m2*

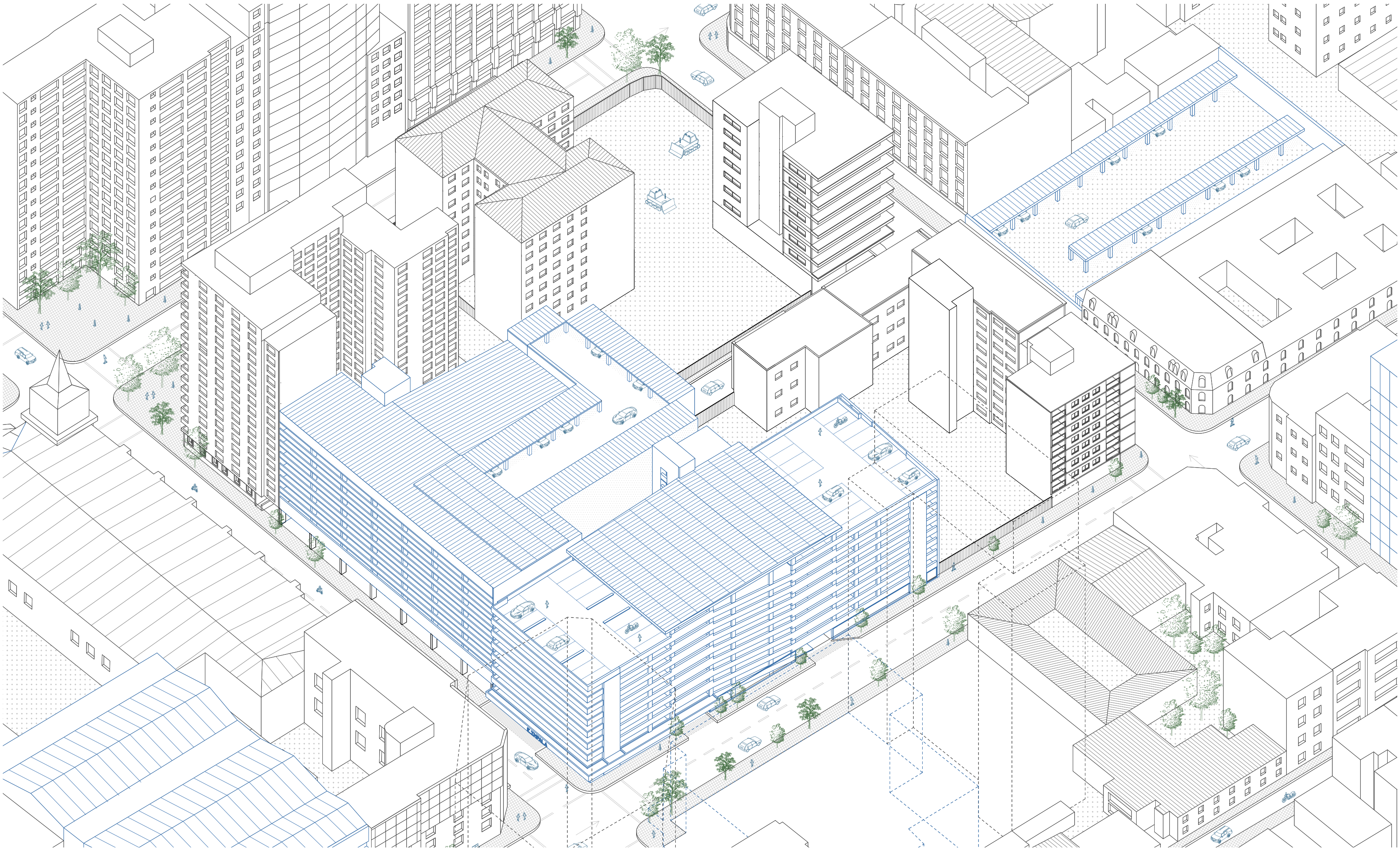
Superficie Construida: *20.120 m2*

N. Pisos: *Subsuelo + PB + 8 Niveles*

N. Espacio de Estacionamientos: *580*

N. Espacio de Estacionamientos Ocupados: *360*

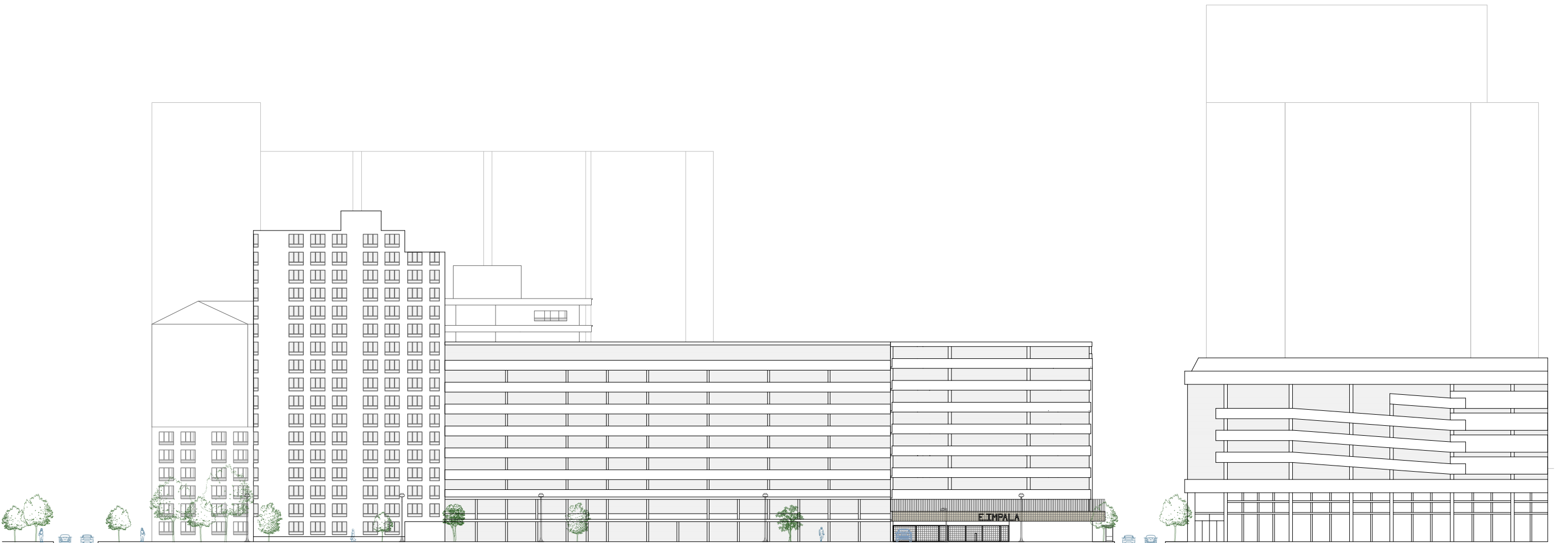
*(Imagen 21) - Estacionamiento Impala: Imagen Ilustrativa
Figura 41*



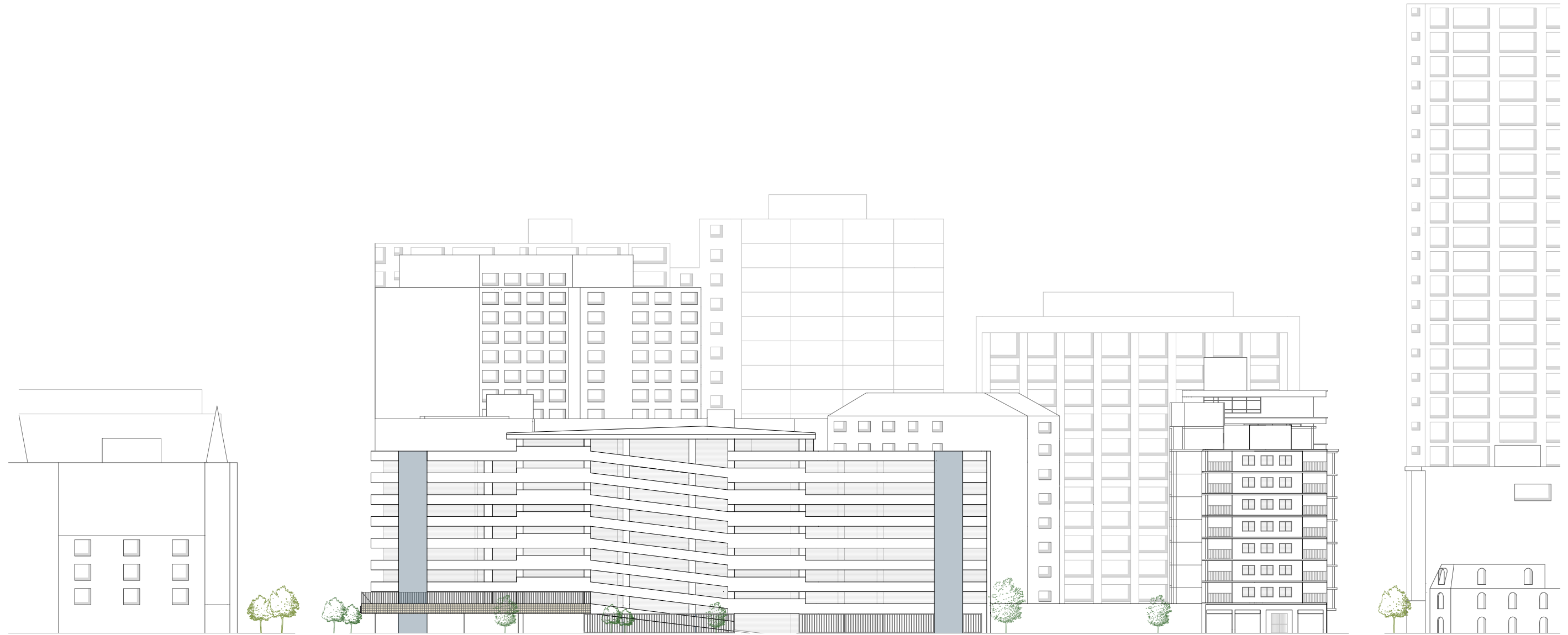
Axonometría Implantación
1:500
Figura 42



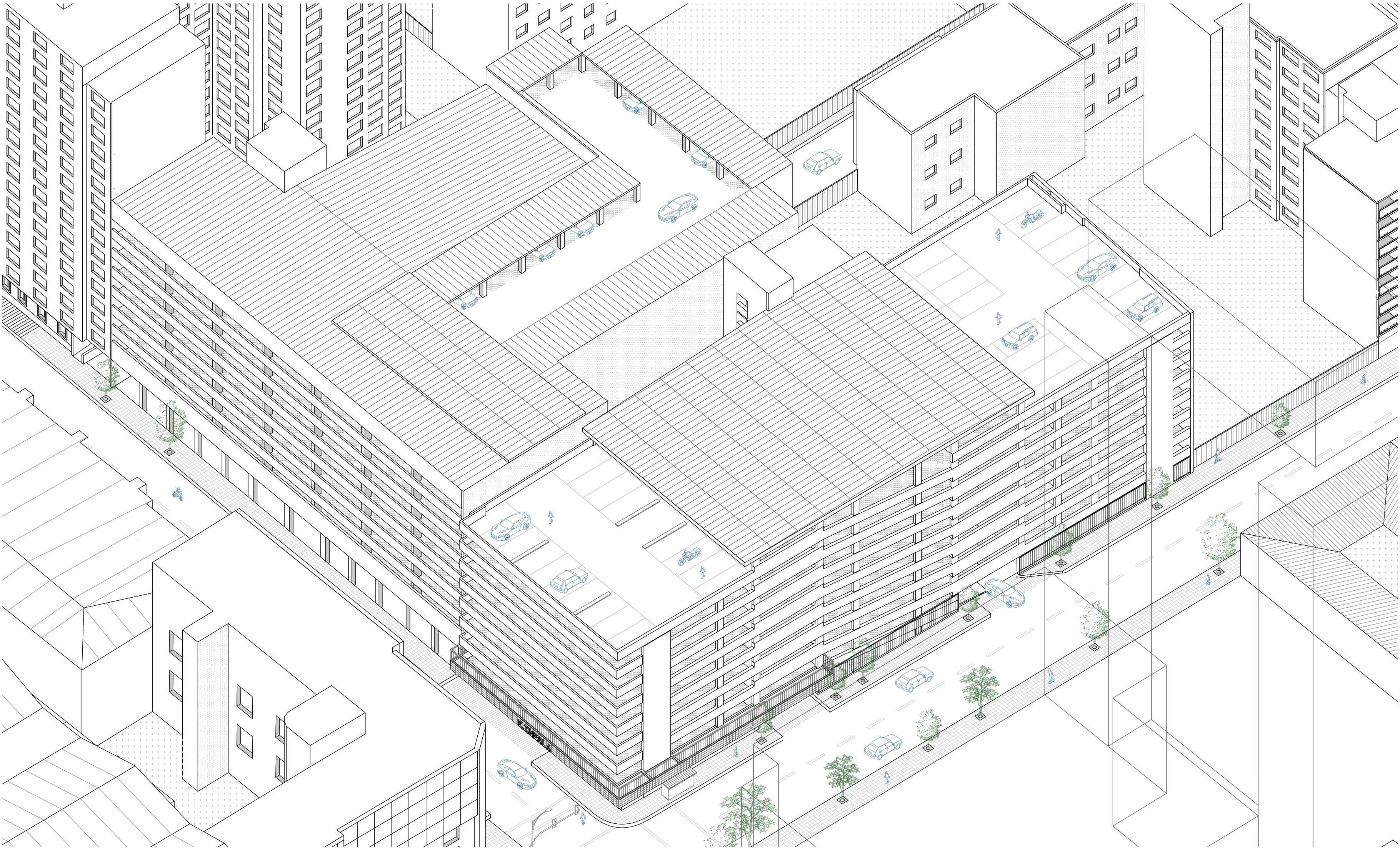
Planta Implantación
1:500
Figura 43



Vista Sur
1:500
Figura 44



Vista Este
1:500



Axonometría Casos de Estudio
1:250
Figura 45



Planta Subsuelo Original
1:250
Figura 46



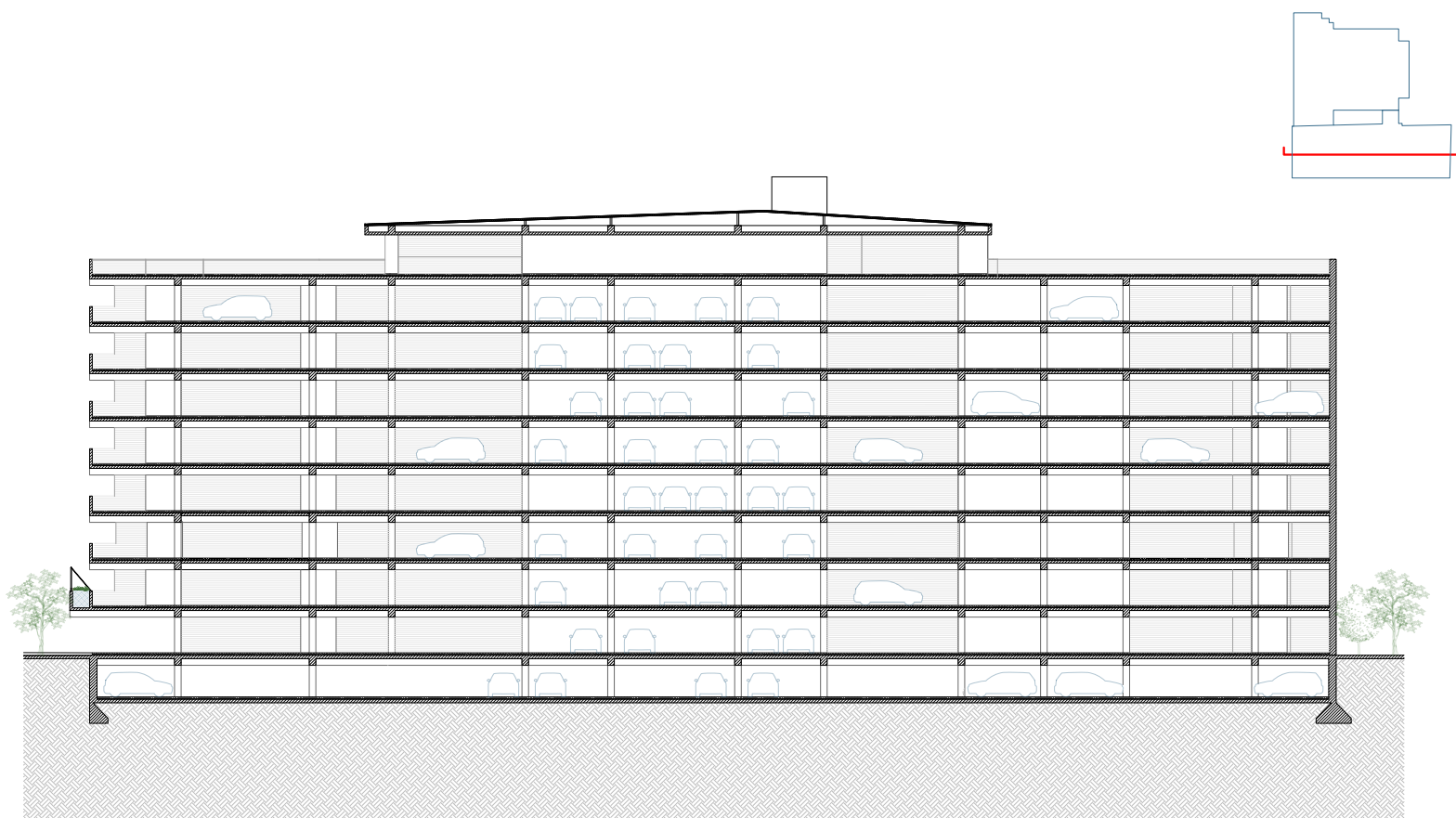
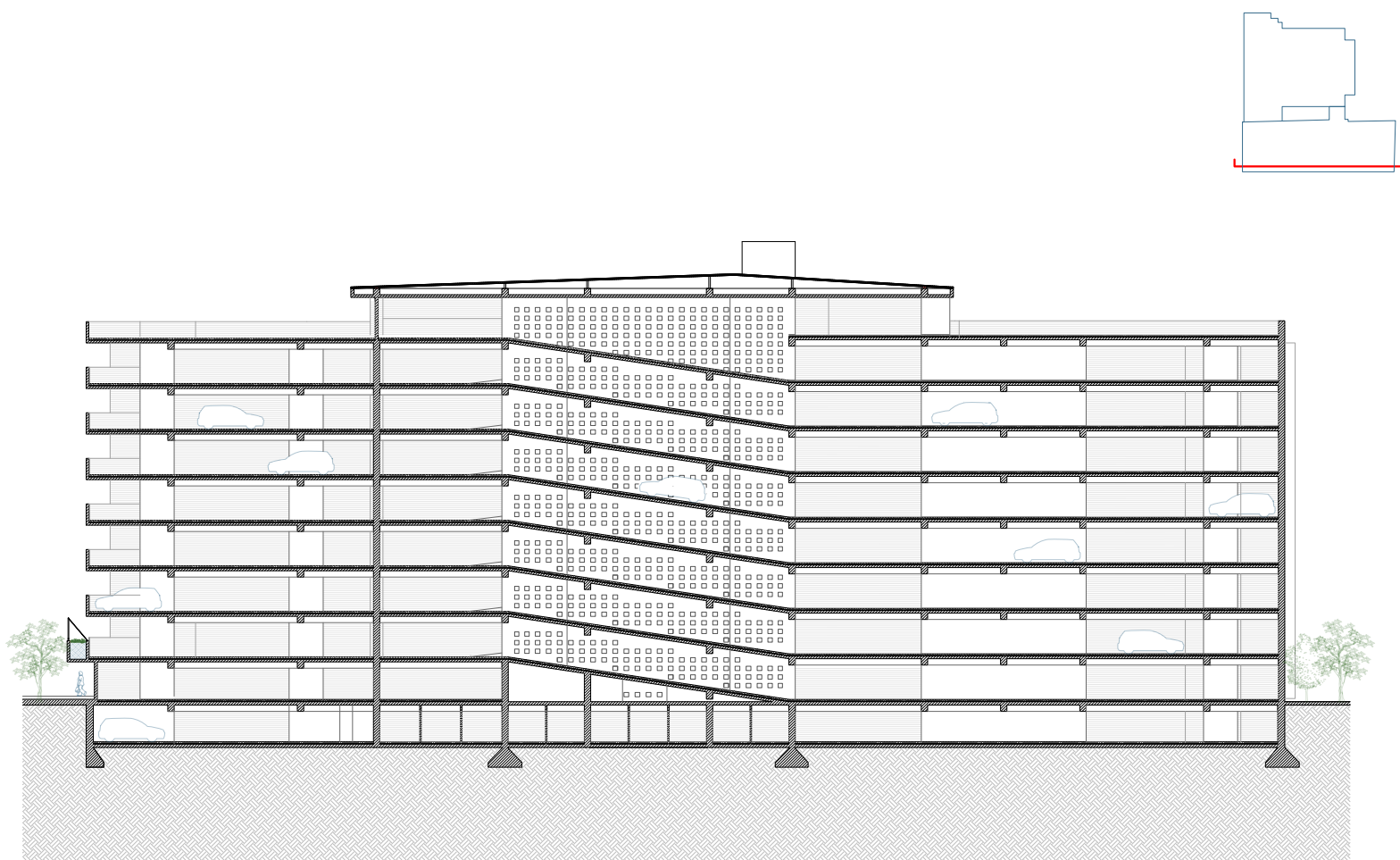
Planta Baja Original
1:250
Figura 47



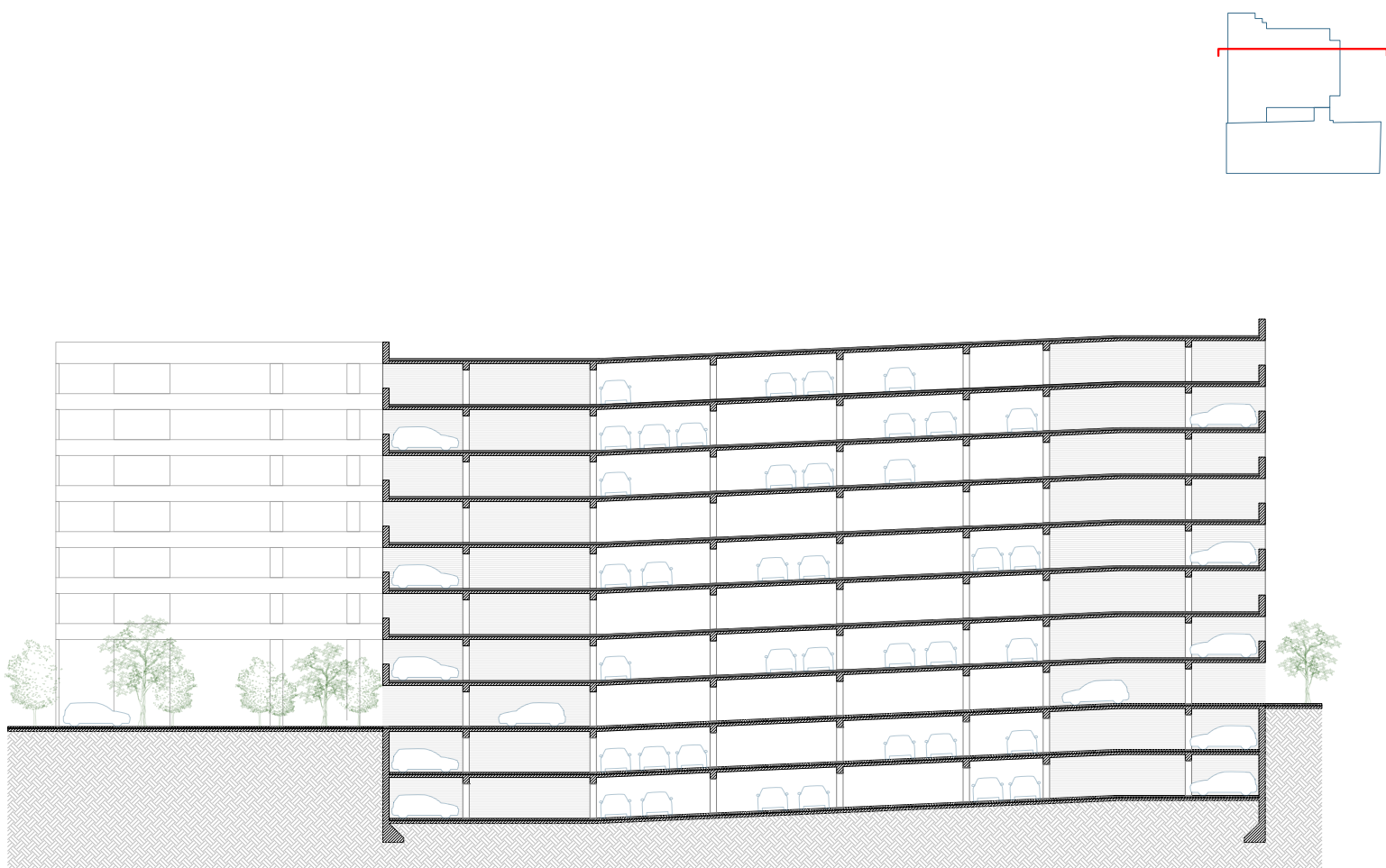
Planta Tipo Original
1:250
Figura 48



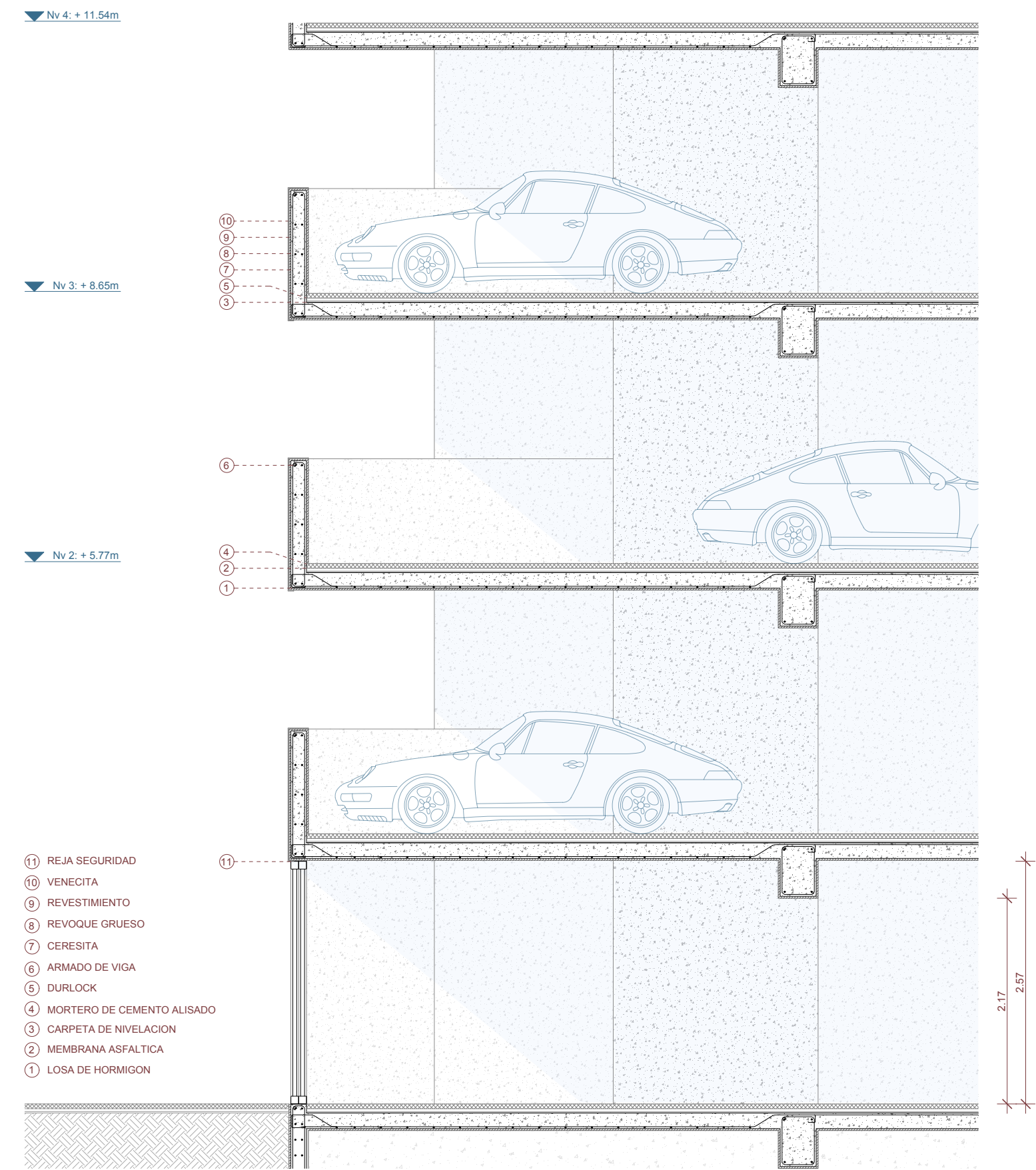
Planta Cubierta Original
1:250
Figura 49



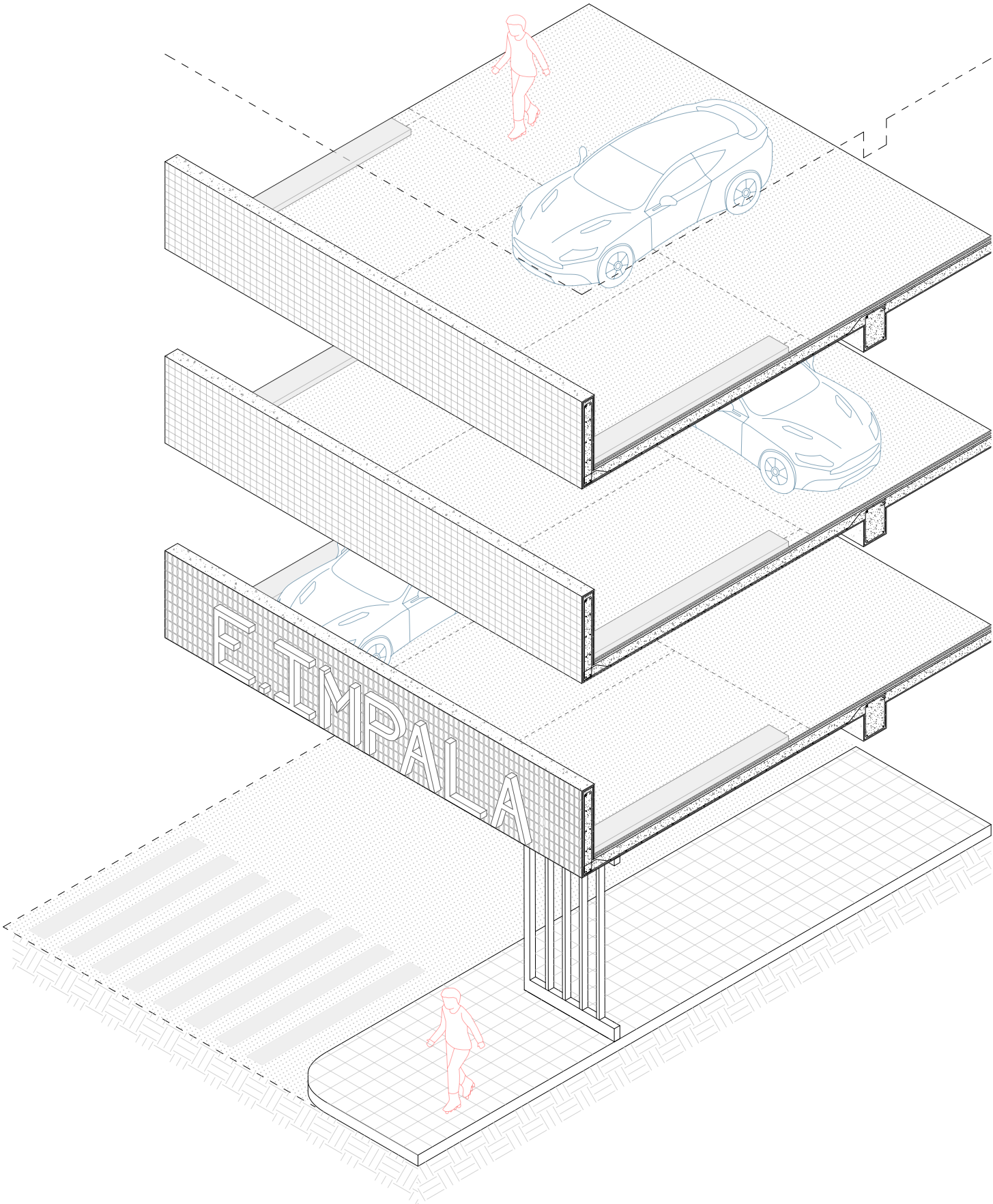
Cortes Longitudinales
1:250



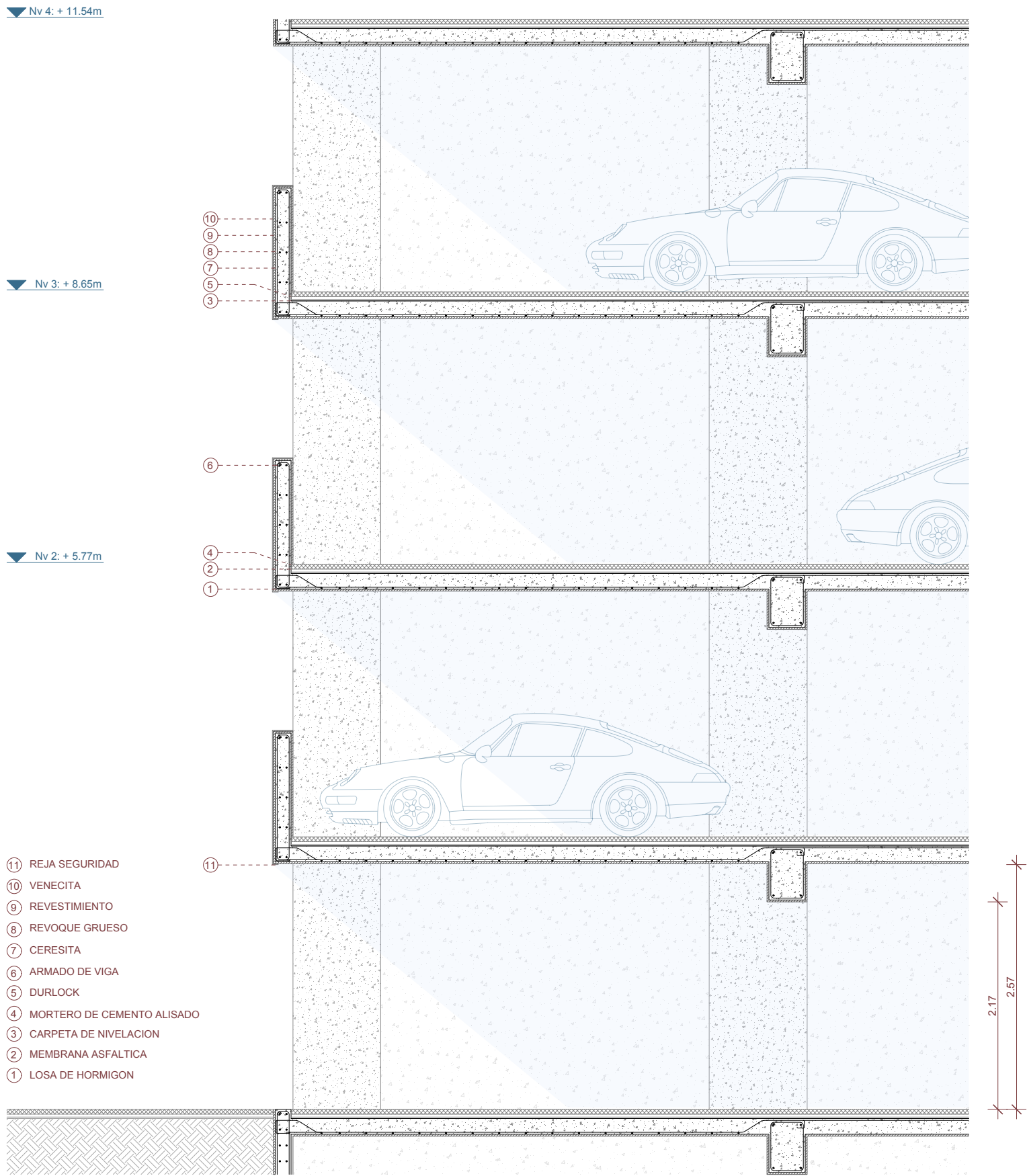
Cortes Transversales
1:250



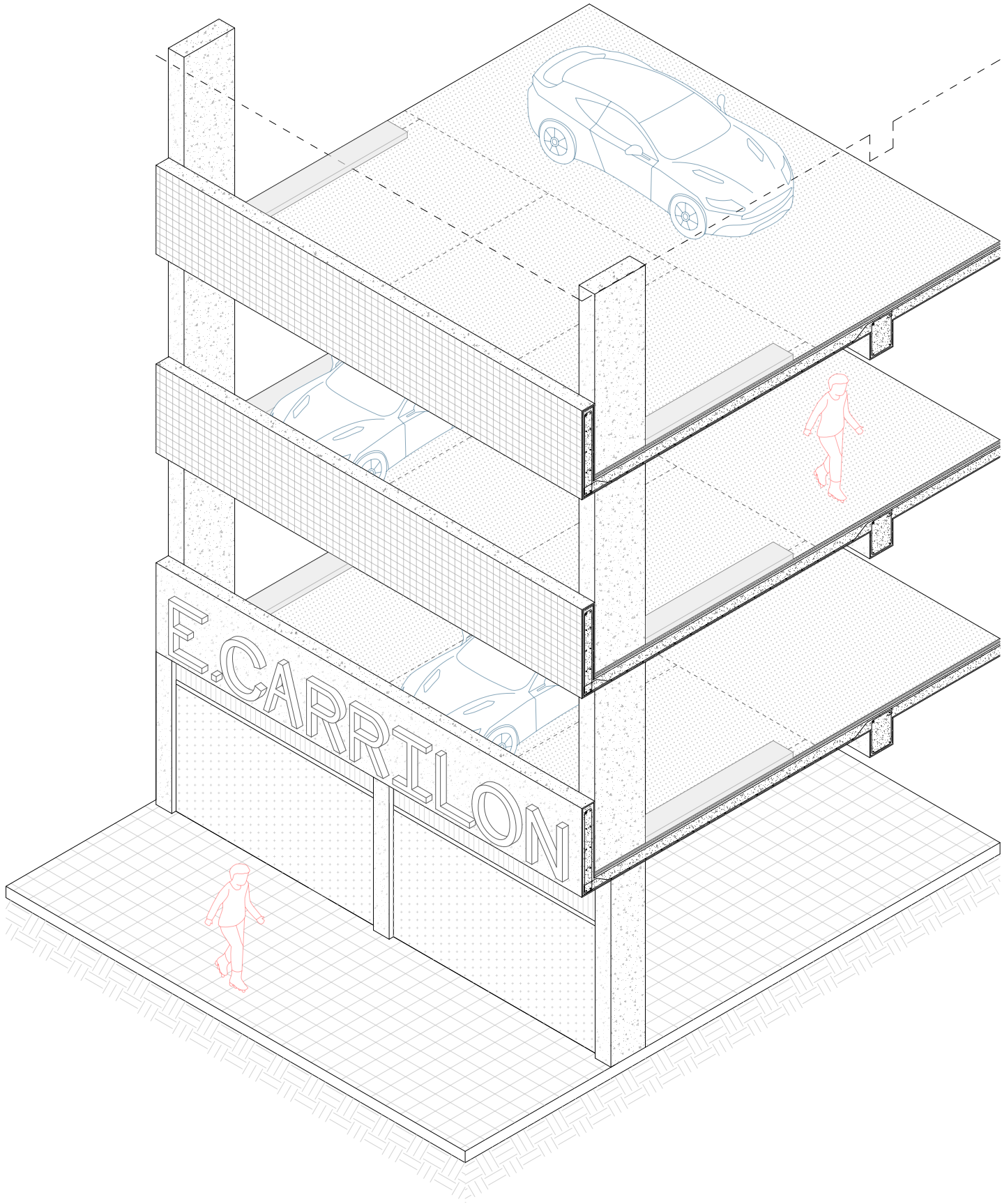
Estacionamiento Impala: Detalle en Corte
1:50
Figura 50



Estacionamiento Impala: Detalle en Axo
1:50
Figura 51



Estacionamiento Carrilon: Detalle en Corte
1:50
Figura 52



Estacionamiento Carrilon: Detalle en Axo
1:50
Figura 53

DESARROLLO ADICIONAL

Planta Estructural:

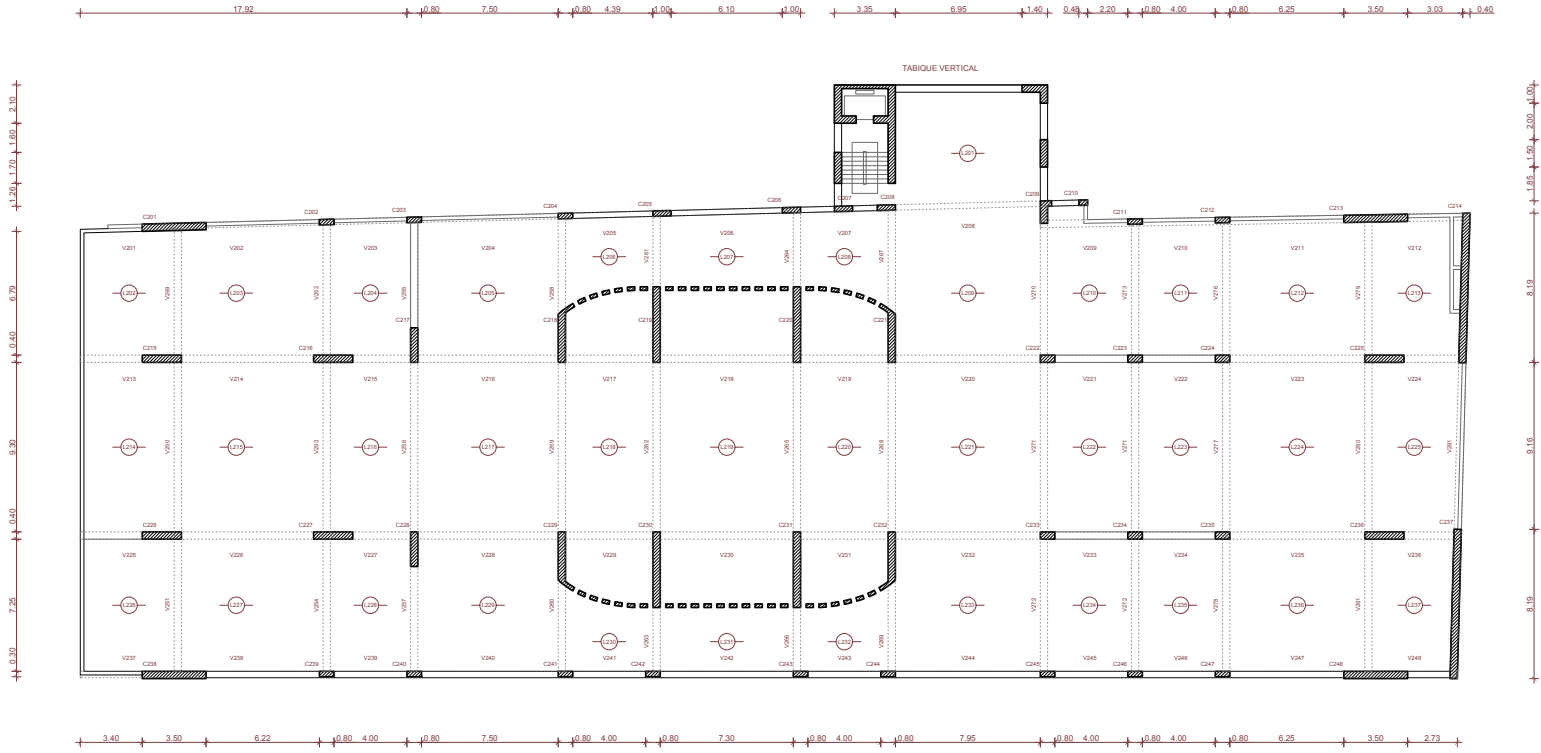
Como parte del desarrollo adicional se llevaron a cabo las plantas estructurales y una axonometría despiezada del Estacionamiento Impala, caso de estudio original. Respecto a la planta estructural, fue útil su realización ya que nos permitió entender las distintas ubicaciones y orientaciones de las vigas, comprendiendo los esfuerzos estructurales y de qué manera se soporta el edificio. A su vez, nos permitió saber en qué sectores íbamos a poder demoler en futuras intervenciones (*Figura 54*).

Axonometría Despiezada:

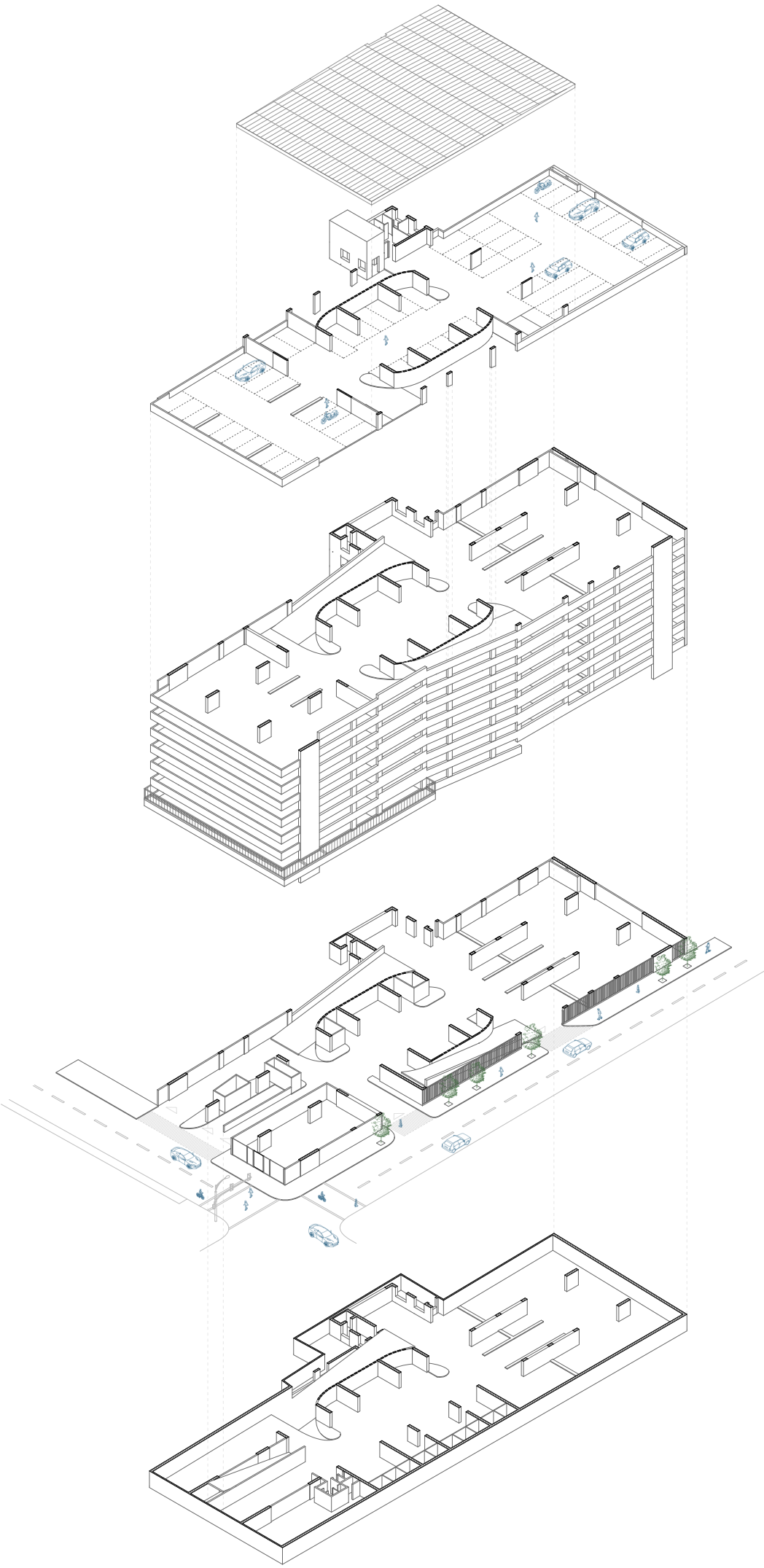
En cuanto a la axonometría despiezada, fue un método de representación el cual nos ayudó a comprender las distintas relaciones entre los niveles, como también las uniones entre las circulaciones de las rampas. De este modo, hubo una comprensión total acerca del funcionamiento del edificio (*Figura 55*).

Simulaciones Autonomía de Luz Diurna:

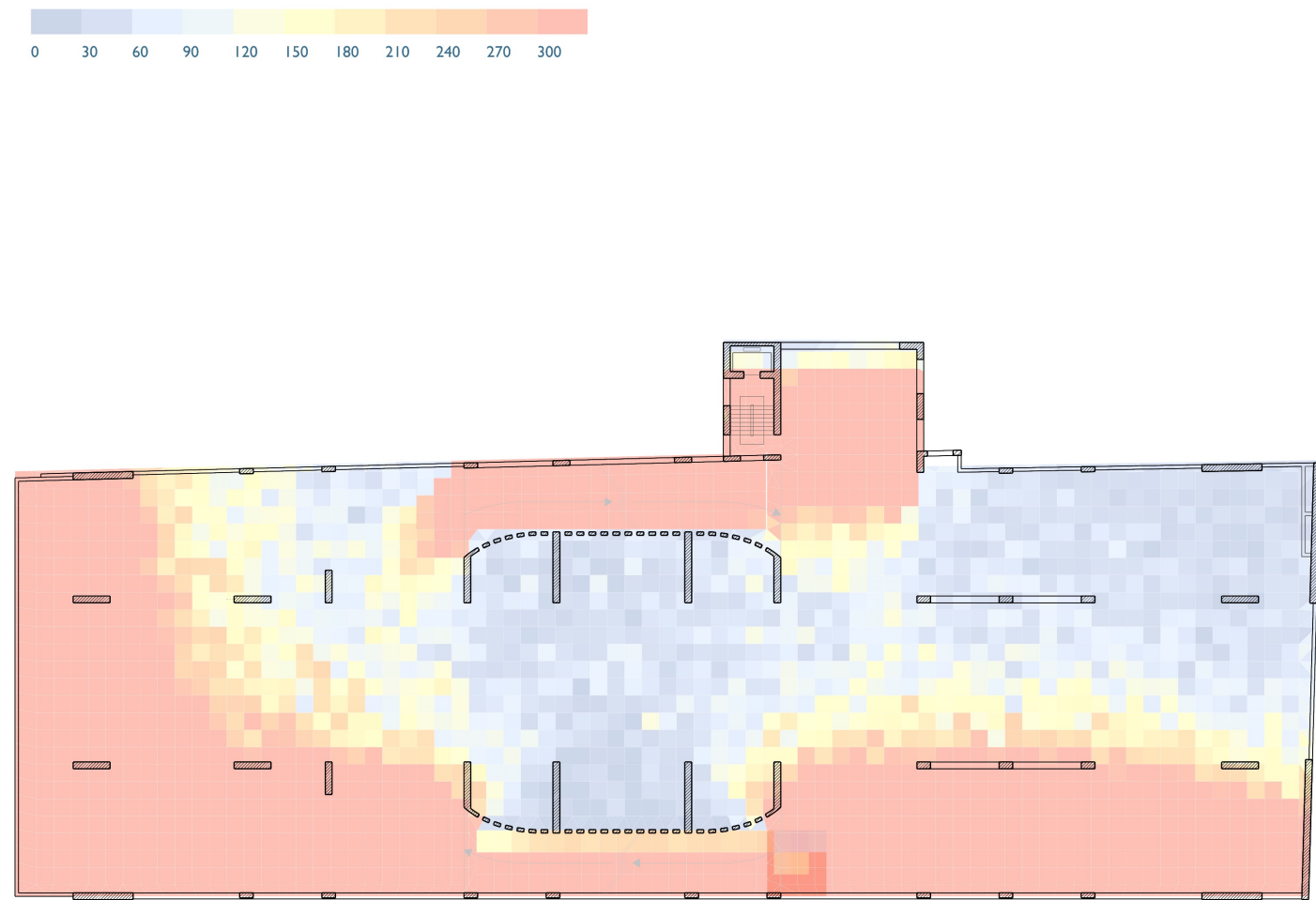
Asimismo, se realizaron simulaciones de Autonomía de Luz Diurna en Invierno y Verano, a partir de la utilización de programas tales como Grasshopper y Ladybug. De esta manera, obtuvimos resultados y conclusiones acerca de cómo era el confort interior dentro del proyecto. Teniendo en cuenta que al ser un edificio de estacionamientos cuenta con una planta profunda y altura mínima entre niveles, como también el hecho de que este rodeado de edificios en sus medianeras, contaba con un confort muy leve en su interior a lo largo de todo el año. Por ello, la conclusión más importante que pudimos obtener fue que iban a ser necesarias demoliciones específicas para poder reconvertir al edificio en un proyecto habitable para las personas (*Figura 56 y 57*).



Estacionamiento Impala: Planta Tipo Estructural
Figura 54



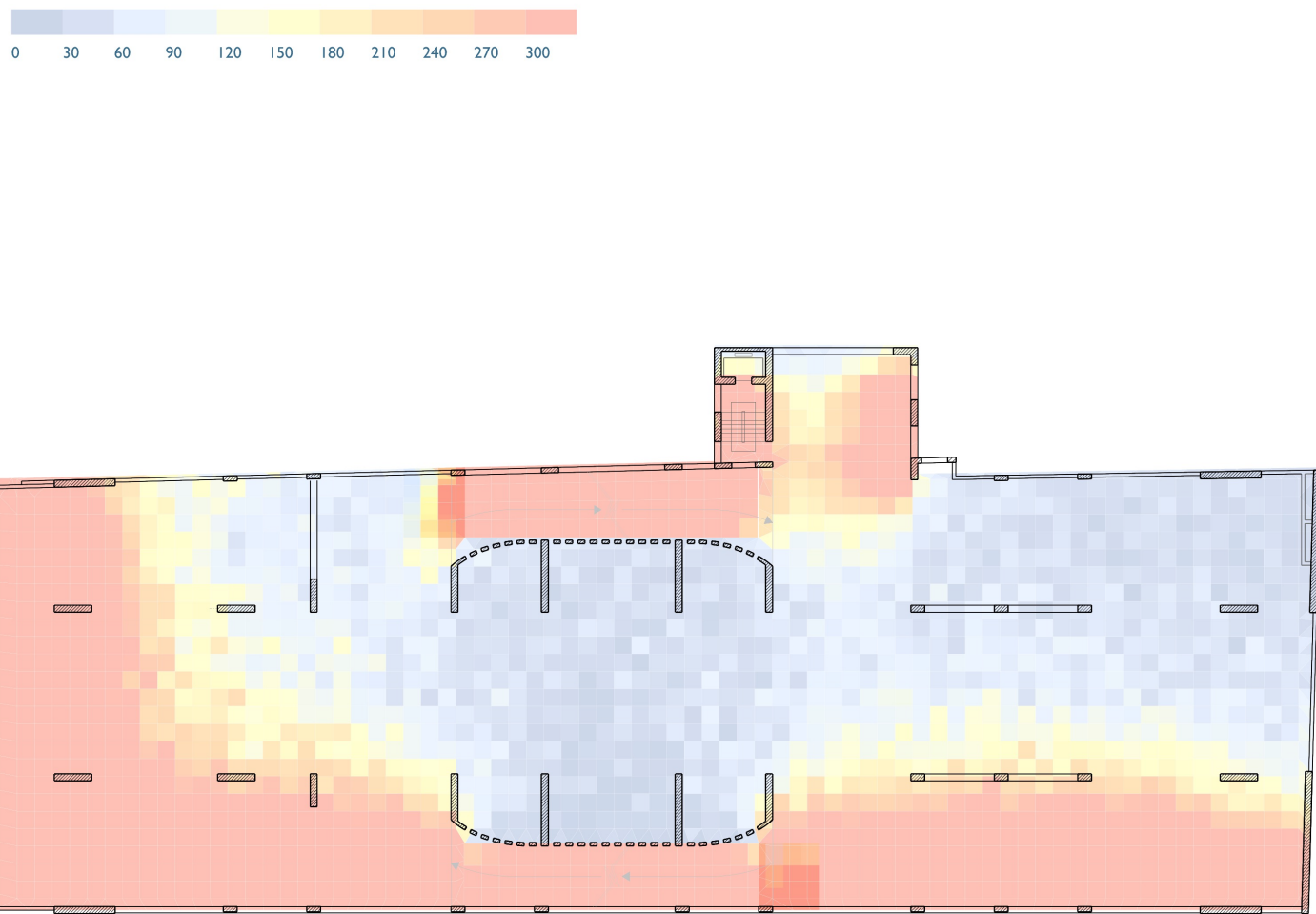
Estacionamiento Impala: Axonometria Despiezada
Figura 55



Invierno



Estacionamiento Impala: Autonomía de Luz Diurna en Invierno
Figura 56



Verano



Estacionamiento Impala: Autonomía de Luz Diurna en Verano
Figura 57

RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO

Luego, gracias a la visita a Santiago de Chile junto con la comisión de Arquitectura, visitamos el Estacionamiento Impala y pudimos realizar un relevamiento fotográfico minucioso acerca del entorno, como también imágenes exteriores, interiores y de detalles. De esta forma, pudimos visualizar y entender la manzana en donde estaba emplazado, como las circulaciones, movimientos y flujos que ocurrían alrededor de ella.

A su vez, fue indispensable el relevamiento para confirmar que efectivamente ambos edificios cuentan con losas a la misma altura, permitiéndonos conectarlos entre si para futuras intervenciones.



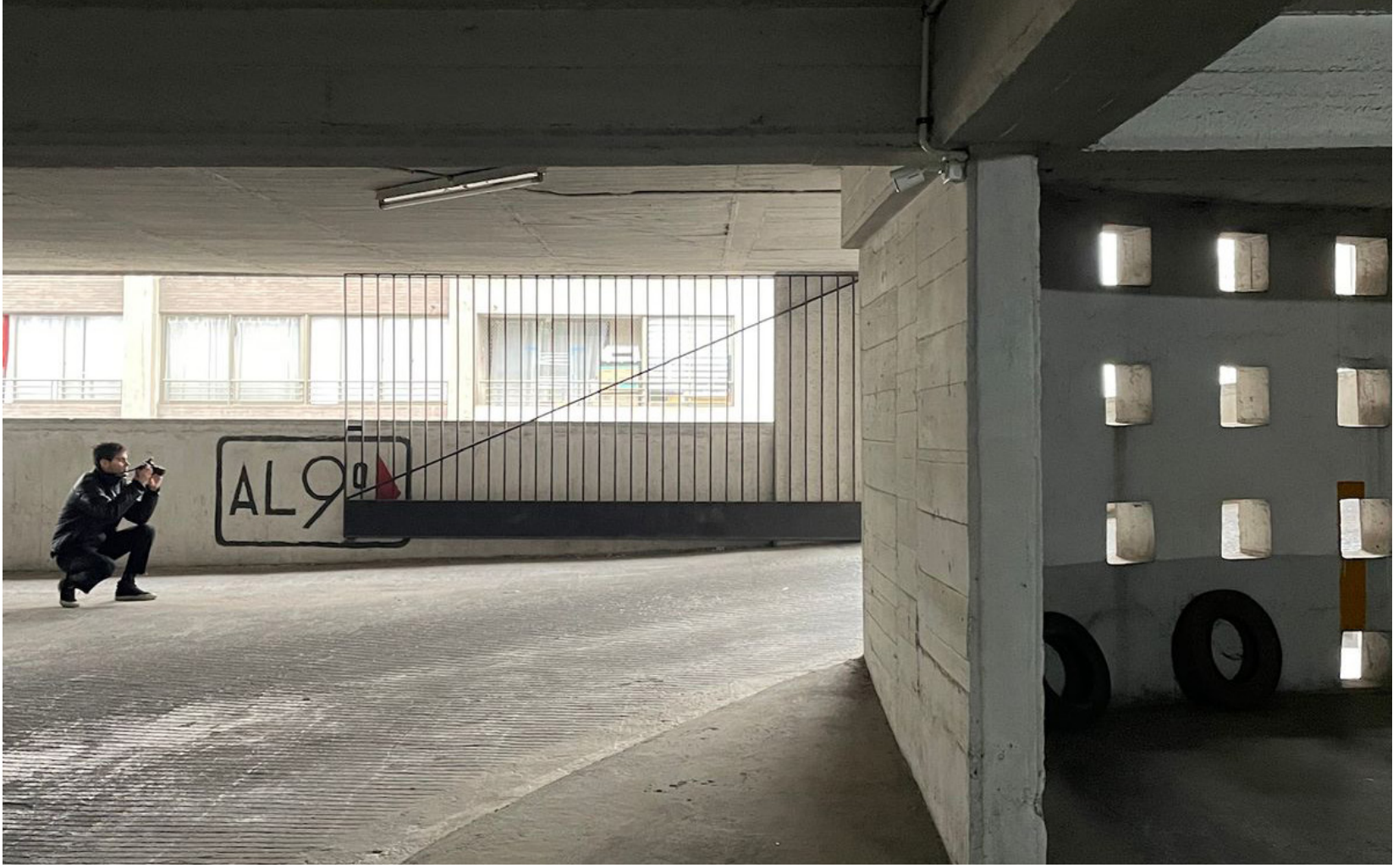
(Imagen 22) - Imágenes Manzana
(Imagen 23) - Imágenes Manzana

(Imagen 24) - Imágenes Manzana
(Imagen 25) - Imágenes Manzana



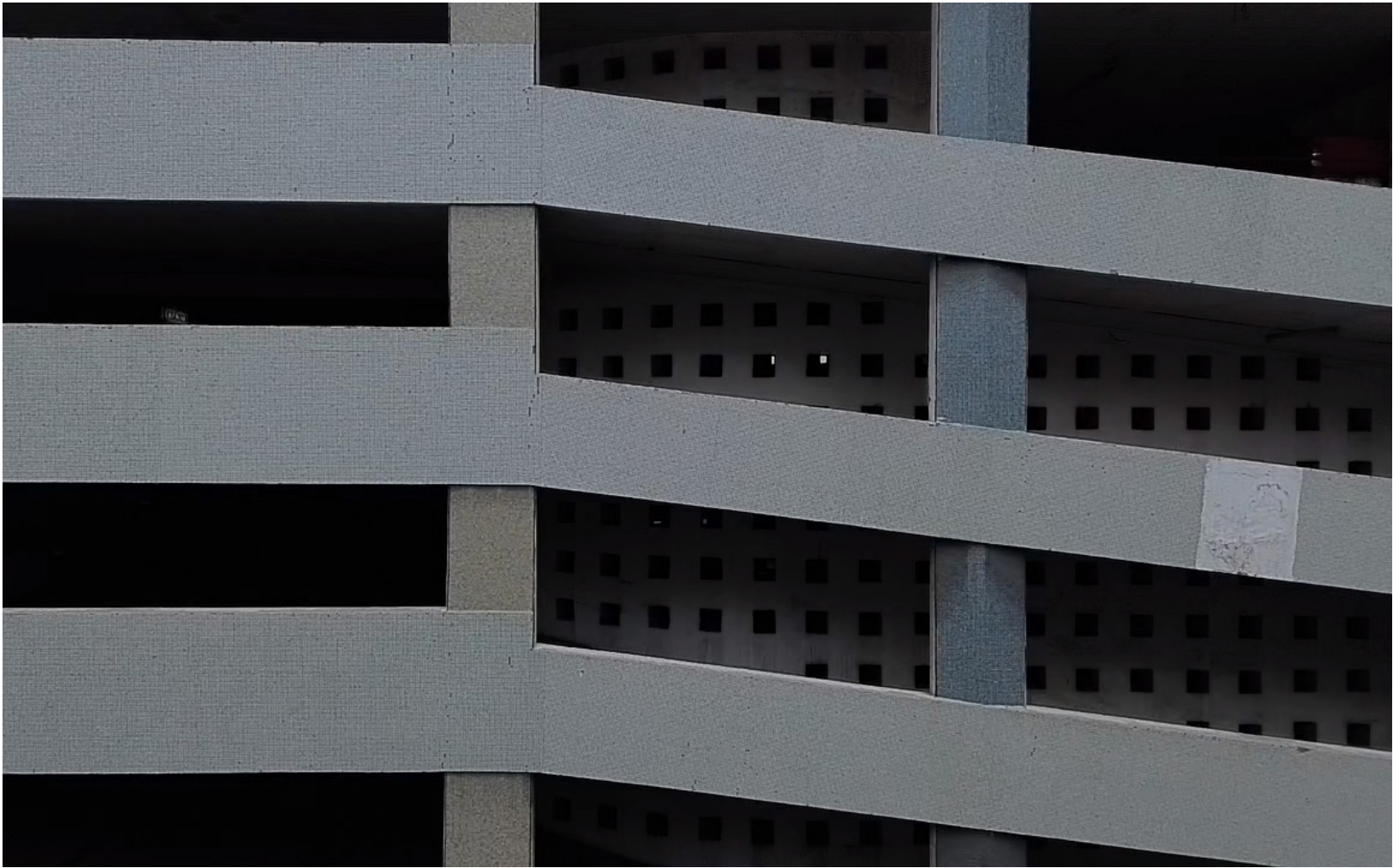
(Imagen 26) - Imágenes Exteriores
(Imagen 27) - Imágenes Exteriores

(Imagen 28) - Imágenes Exteriores
(Imagen 29) - Imágenes Exteriores



(Imagen 30) - Imágenes Interiores
(Imagen 31) - Imágenes Interiores

(Imagen 32) - Imágenes Interiores
(Imagen 33) - Imágenes Interiores



(Imagen 34) - Imágenes Detalles
(Imagen 35) - Imágenes Detalles

(Imagen 36) - Imágenes Detalles
(Imagen 37) - Imágenes Detalles

RE:
PROGRAMACIÓN

03.

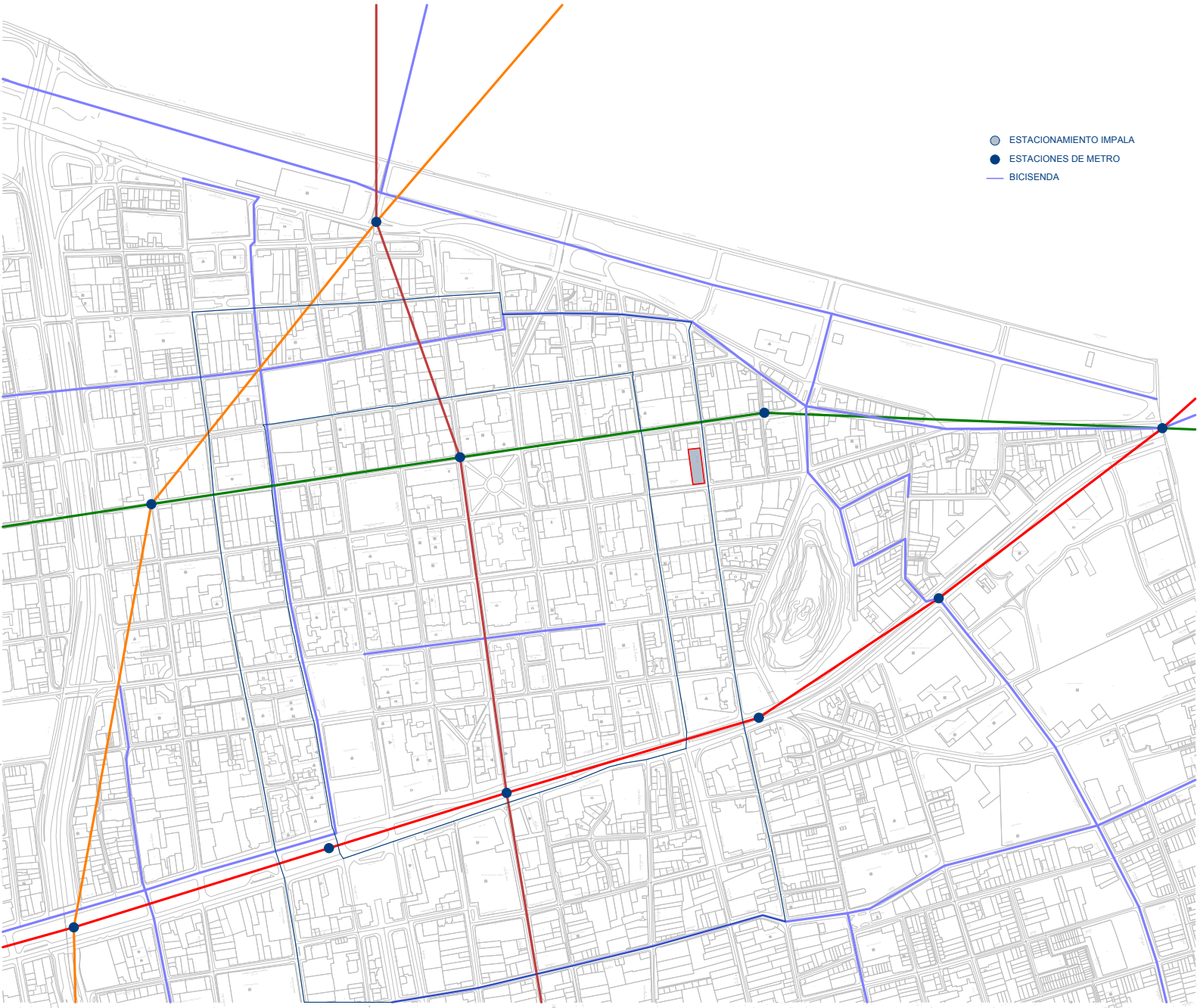
REPOBLACIÓN DEL CENTRO

Contexto Circundante

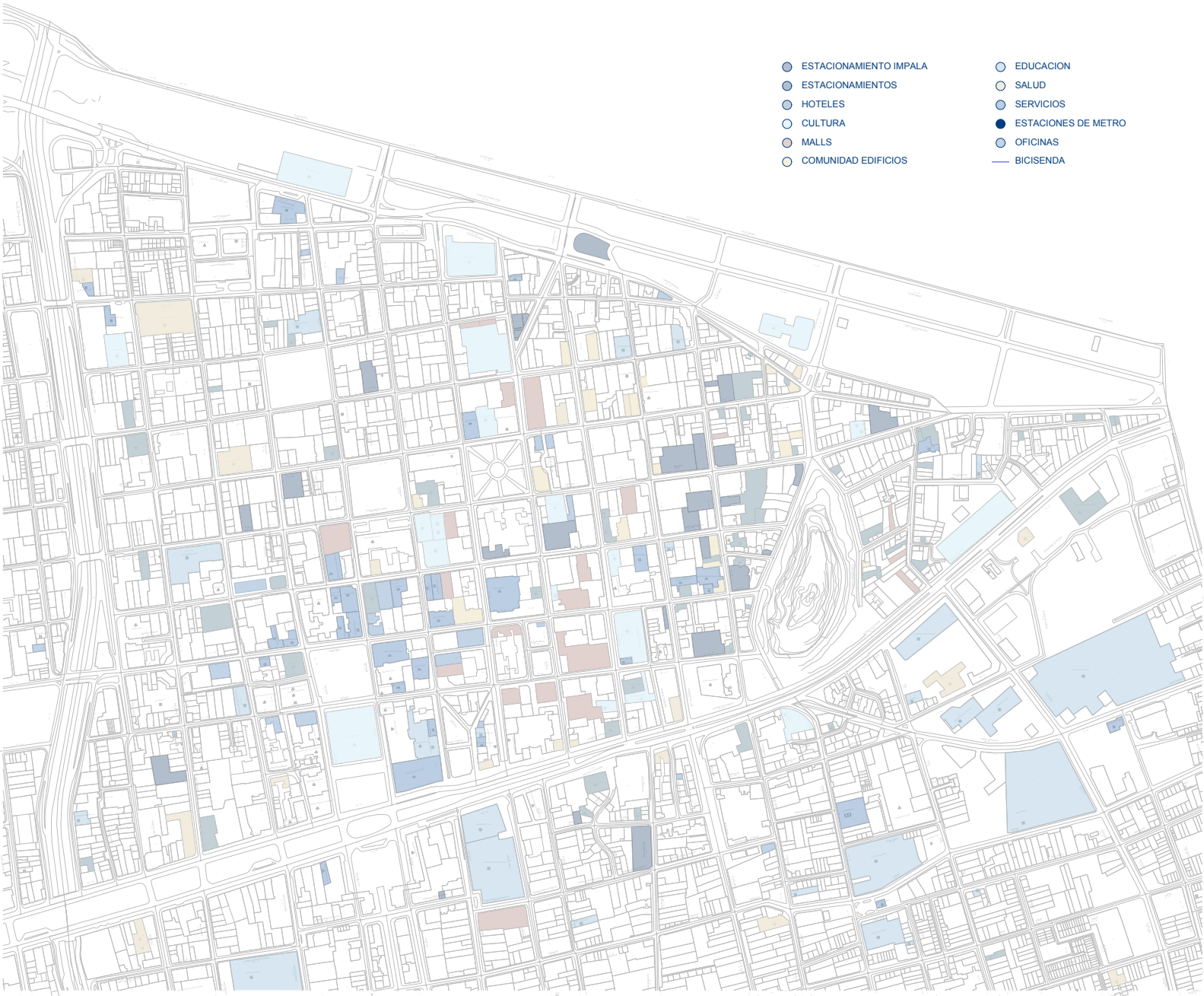
Respecto al contexto cercano del caso y para realizar una intervención activa de los casos, se hizo un relevamiento programático que da un análisis de las necesidades, oportunidades y existencias que hay en la zona circundante (*Figura 58 y 59*). Si bien tiene sus diversificaciones, es predominante de los usos comerciales y de las oficinas — dado el fenómeno migratorio que deja al centro urbano como zona de servicio — y es por tal razón que desde la década del 90 el Estado intenta la reactivación de este a partir de planes de repoblamiento, infraestructura urbana y espacios de uso público. Dentro de estas medidas se encuentra el Plan de Movilidad de Santiago para el 2029, el cual introduce al triángulo fundacional como una zona de bajas emisiones apostando por movilidades de transporte sustentables, desactivando los vehículos en pos de fomentar la vida urbana-peatonal.

El centro de Santiago es un área muy transitada también por los peatones y como conexiones de paso o de acceso al transporte público. Hoy en día, según la investigación de Santiago Camina para el nuevo Plan de Movilidad, hay más de seis millones de viajes diarios que se realizan caminando o en bicicleta. Estas dinámicas también fomentan las condiciones de los centros urbanos al tratarse de una secuencia de pequeños locales comerciales o al paso que se encuentran en la planta baja, reconociendo los más reiterativos como peluquería, cosmética, farmacia, veterinaria, café o servicios de comida al paso.

Asimismo, a partir de la década del 80 también se reconoció una relocalización de las universidades privadas que se encontraban en las afueras hacia su aglomeración en el centro de la ciudad, en un esfuerzo para mejorar la accesibilidad y el aumento de la demanda, y con ello la posibilidad de reactivar algunas zonas del centro. De ese modo, nuevos comercios y servicios fueron creados para satisfacer la población estudiantil. Tales datos se condicen con el estudio sociodemográfico respecto a las tendencias migratorias, entendiendo que la mayoría de las personas que aún elige a Santiago como destino migratorio son estudiantes, jóvenes profesionales, o hijos que están en la búsqueda de su primer hogar fuera de la casa familiar. Este análisis también está arraigado con la lectura de las tipologías de vivienda que se ofrecen o existen al día de la fecha en Santiago, demostrando que la mayoría de los hogares son unipersonales, en su mayoría no conviven con parejas y no se trata más de hogares tradicionales como en los sueños suburbanos de la familia tipo.



Mapa Vías de Transporte del Centro Urbano
Figura 58



Mapa Distribución Programática del Centro Urbano
Figura 59

STARTUP-CAMPUS: CORFO

Elección de Programa

Por otro lado, dado que la intención de la tesis es hacer un ensayo del nuevo vínculo entre el trabajo y la vivienda, y tras haber estudiado la formulación de los casos de usos mixtos avalando el sentido de la comunidad y la dualidad existente entre la vida individual y la común, se consideró que el nuevo proyecto de CORFO (agencia estatal chilena) llamado Start-Up Campus es lo que le dará el diferencial al proyecto para poder ejercitar una idea de palacio contemporáneo de usos mixtos. Este nuevo desarrollo de Campus es un nuevo hub de emprendimiento científico-tecnológico que busca impulsar a las start-ups como fuente de innovación y desarrollo en un espacio físico de colaboración entre el mundo público y privado (*Figura 60 y 61*).

En sus primeros años apoyará a doscientas startups que podrán acceder a las infraestructuras de servicios, laboratorios, tecnología y educación además de la conexión con inversores y clientes. Asimismo, los emprendimientos deberán responder de alguna forma a los problemas globales de la descarbonización, cambio climático y sustentabilidad. Los agentes que estarán en relación directa serán los emprendedores, el gobierno, la academia, inversionistas y empresas corporativas que puedan generar una disrupción en el desarrollo científico tecnológico. Corfo tomó la iniciativa tras evidenciar el impacto positivo que tuvieron los modelos internacionales en París, Nueva York, Boston, y Londres, en los que como se ven en las imágenes, fomentan un ambiente de colaboración comunitario y de conocimiento, a partir de nuevos espacios de trabajo flexibles y complementarios con acceso a diversos equipamientos (*Figura 62 y 63*).

El Estado chileno estaba actualmente buscando una ubicación estratégica que sea accesible y con buena conectividad para impulsar el centro urbano, revitalizando su entorno y desarrollo, por lo que este tipo de usos contemporáneos sugieren otros modos de habitar que lo hacen compatibles con lo que este proyecto busca plasmar:

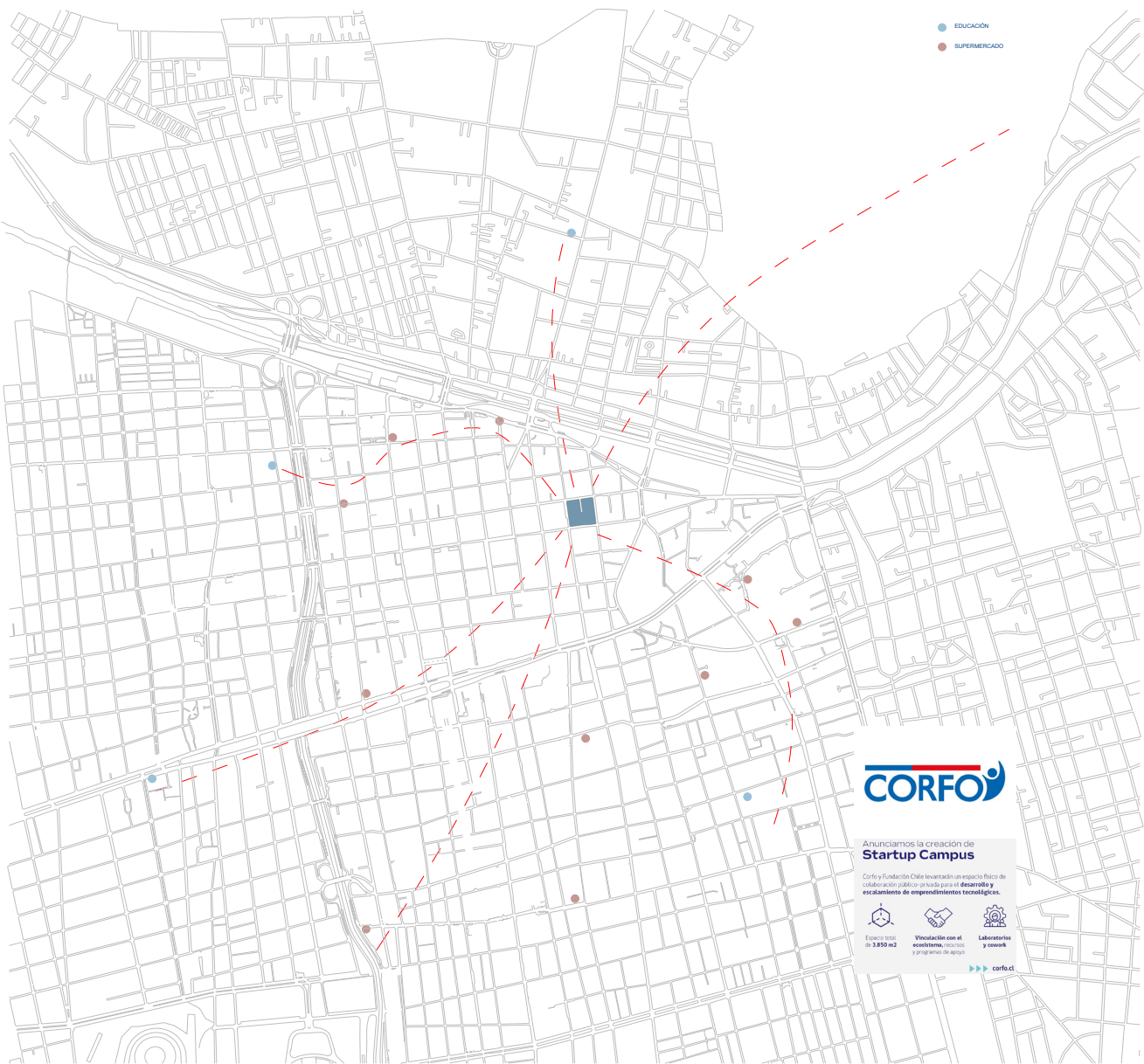
PROGRAMAS EXISTENTES



- ESTACIONAMIENTO IMPALA
- ESTACIONAMIENTOS
- HOTELES
- CULTURA
- MALLS
- COMUNIDAD EDIFICIOS
- VETERINARIA
- CENTRO COMUNITARIO
- GINNASIO
- EDUCACION
- SALUD
- SERVICIOS
- ESTACIONES DE METRO / COLECTIVO
- OFICINAS
- RESTAURANTE / CAFE
- TIENDAS COMERCIALES
- PELUQUERIA / COSMETICA
- CENTRO PARA ADULTOS MAYORES

Mapa Investigación Programática y de Necesidades del Entorno Cercano
Figura 60

NECESIDAD DE PROGRAMAS



PROGRAMAS PROPUESTOS

StartUp Campus - CORFO y Fundacion Chile

"Startup Campus, proyecto impulsado por CORFO y Fundacion Chile, sera un espacio fisico de colaboracion entre el mundo publico y privado que catalizara el exito de las startups que utilizan la ciencia y la tecnologia como motor de innovacion y desarrollo, articulando la oferta de apoyo al emprendimiento dinamico en Chile."

"Tendra una ubicacion estrategica para recobrar el valor de Santiago centro."

- Auditorio
- Co-work
- Oficinas privadas
- Laboratorio de ciencias biologicas
- Laboratorio de prototipado de hardware

Viviendas

Recinto deportivo

Comercios

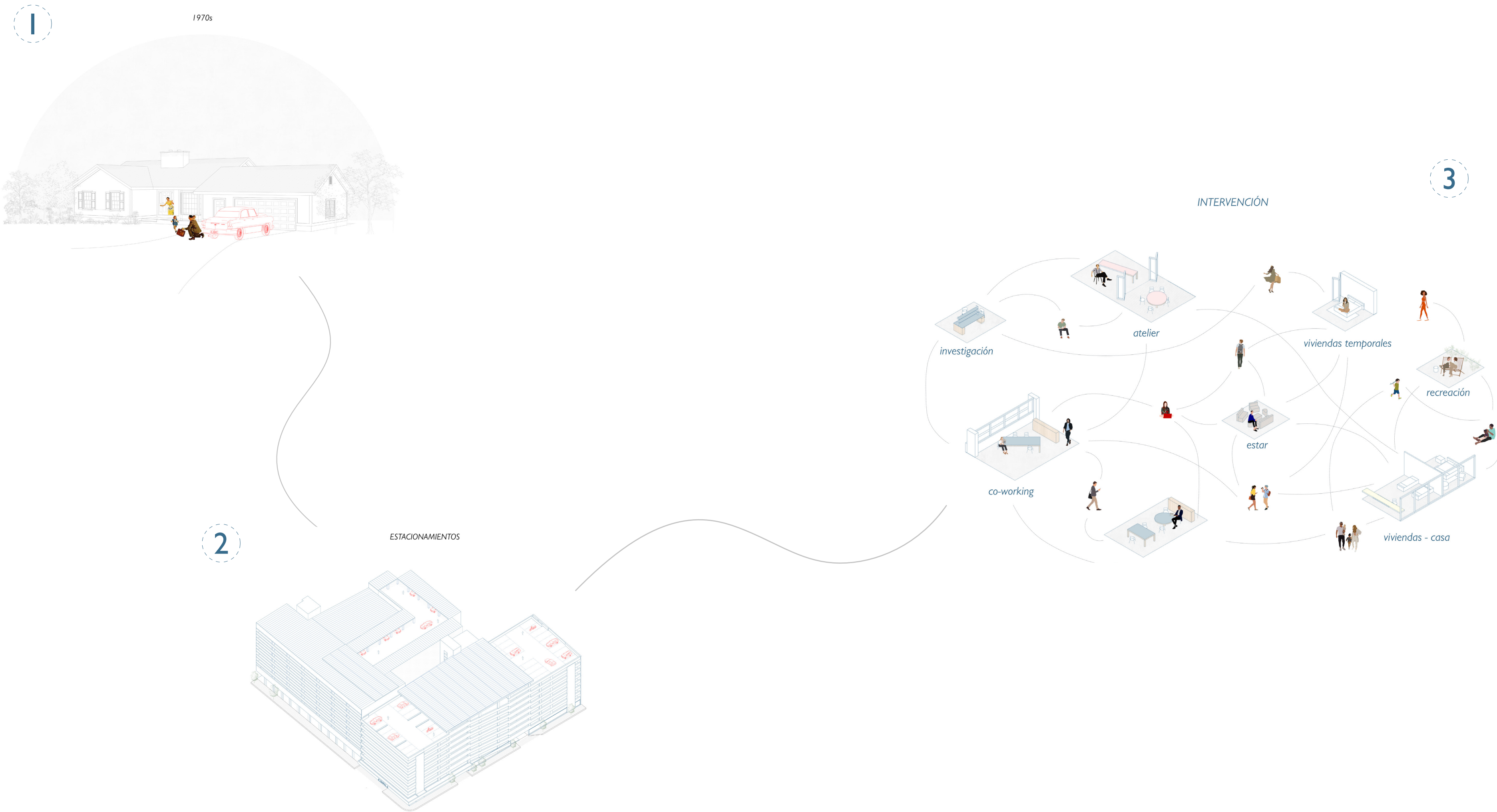
Locales Gastronomicos

Programas Propuestos: Startup-Campus - CORFO
Figura 61

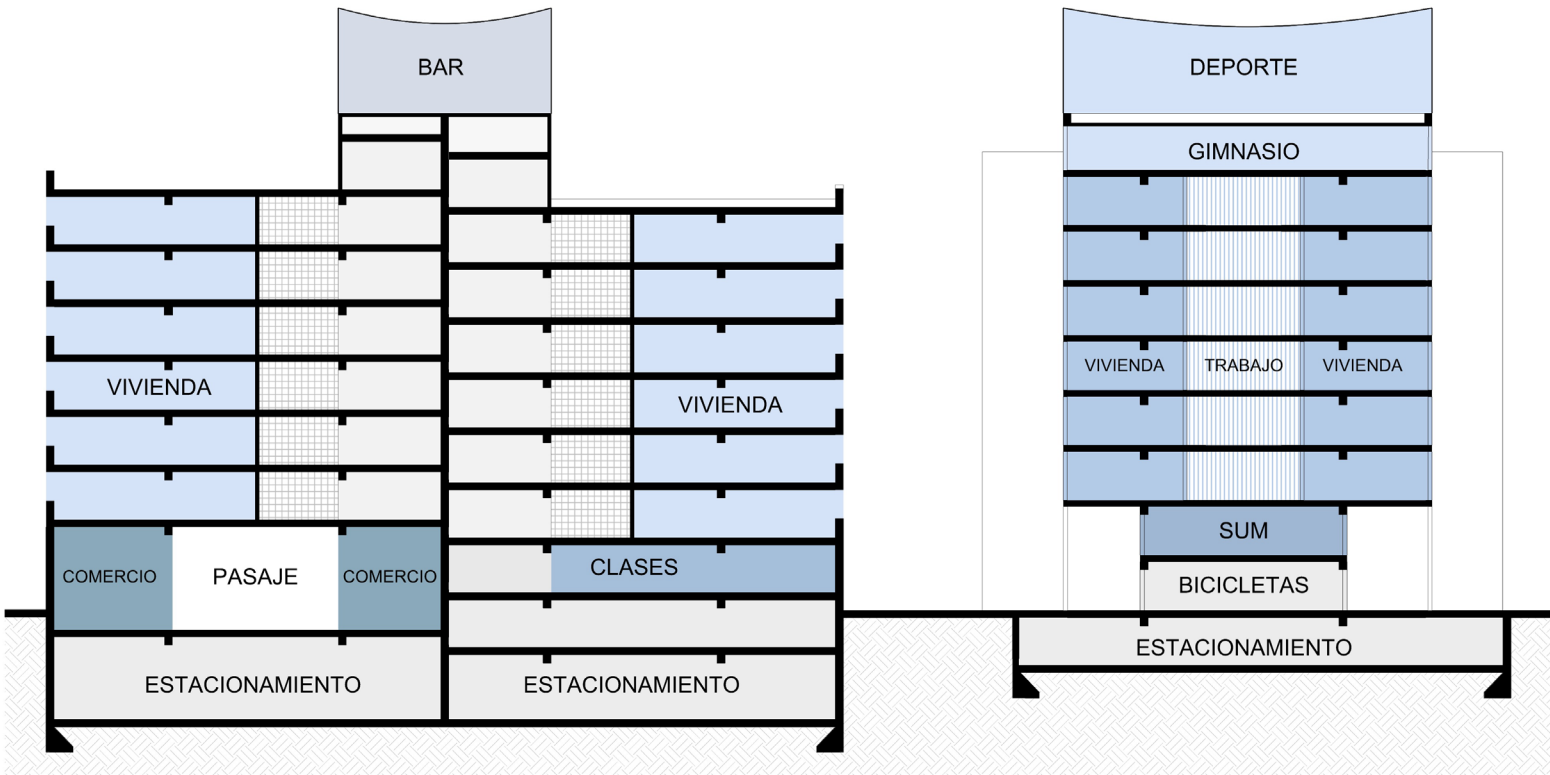
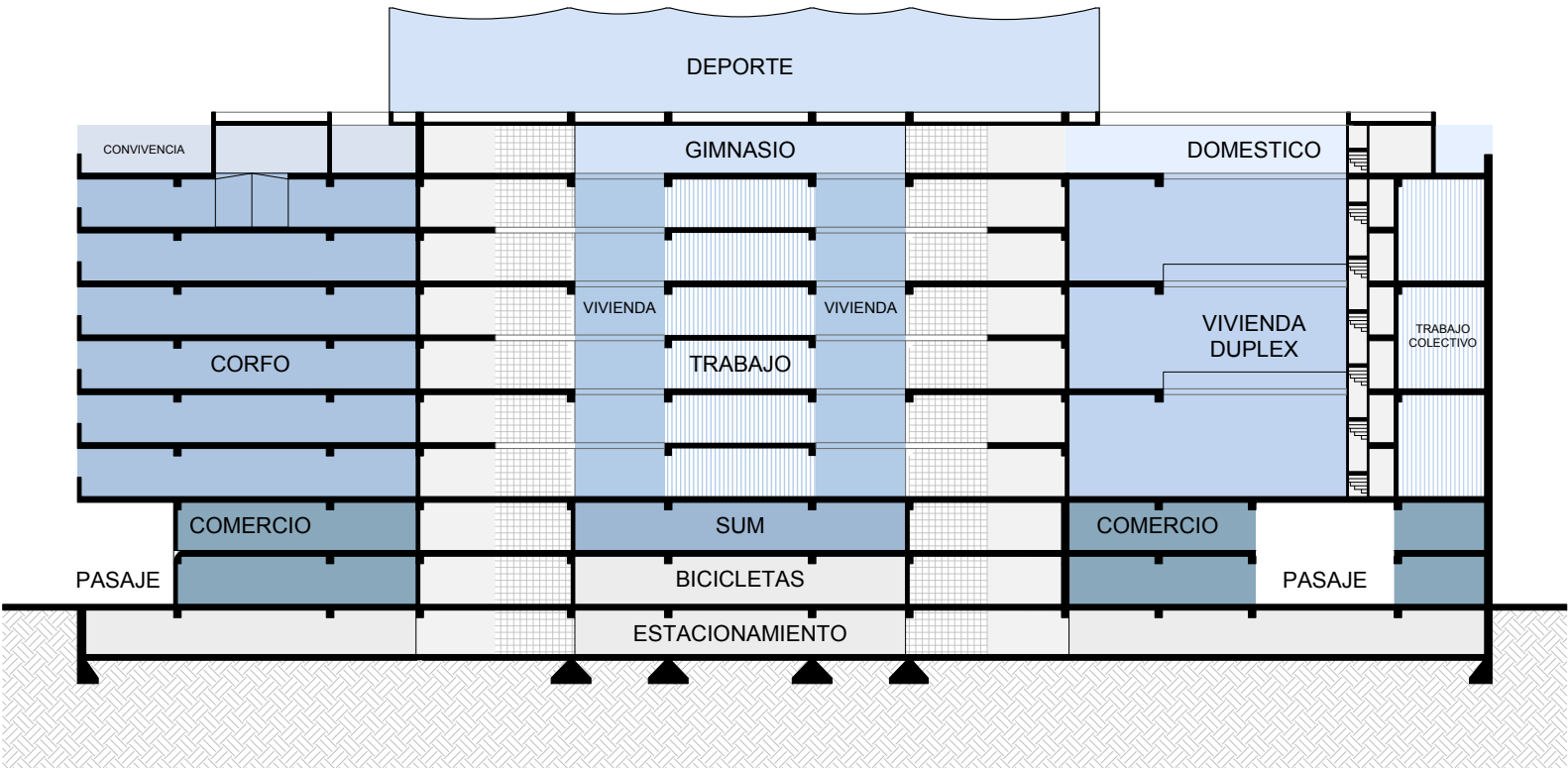


(Imagen 38) - Imágenes de Referencias sobre Oficinas
(Imagen 39) - Imágenes de Referencias sobre Oficinas
Figura 62

(Imagen 40) - Imágenes de Referencias sobre Oficinas
(Imagen 41) - Imágenes de Referencias sobre Oficinas
Figura 63



Resignificación de los Estacionamientos



Corte Programático Longitudinal

Corte Programático Transversal

PROYECTO

04.

INTENCIÓN PROYECTUAL

Llegada a la instancia de la intervención proyectual activa de los casos, el proyecto entendió a estos dos escenarios tipológicos del Impala-Carrilón unificados en un solo edificio (*Figura 64 y 65*), en el que, a partir de ciertas demoliciones específicas, se diluyen las distintas partes del bloque en cuatro edificios internos (*Figura 70*), generando así distintos contactos con el afuera para lograr espacialidades mucho más permeables y de condiciones adaptables.

Para poder lograrlo, y en el afín de preservar lo existente como resolución principal, (*Figura 66 y 67*) se identificaron las intenciones proyectuales de: la resolución del contacto con el cero; la mediación del interior y el exterior; la reconversión del remate y la tecnificación de la estructura del esqueleto, reconociendo los puntos de apoyo claves para transformar sus servicios y la posibilidad de alimentar usos más abarcativos en el futuro (*Figura 68 y 69*). La insistencia en poder dejar el esqueleto preparado para usos flexibles e inciertos a largo plazo fue crucial en el entendimiento de la transformación de los edificios que se tornan obsoletos con el tiempo y que fueron creados con un propósito muy predeterminado.

En cuanto a su estrategia proyectual, siendo consecuente con el esfuerzo para reactivar el centro que se encuentra deteriorado y abandonado por la población, se apeló a la integración de los usos mixtos sobre la estructura para generar relaciones urbanas y comerciales en la planta baja para mantener un contacto físico y dinámico con el cero de la ciudad; la ubicación del Start-Up Campus de Corfo y la relación vivienda-trabajo en las plantas tipo; y la convivencia total con la inclusión del programa deportivo en el remate de la cubierta.



(Imagen 42) - Imágen Casos Originales
Figura 64

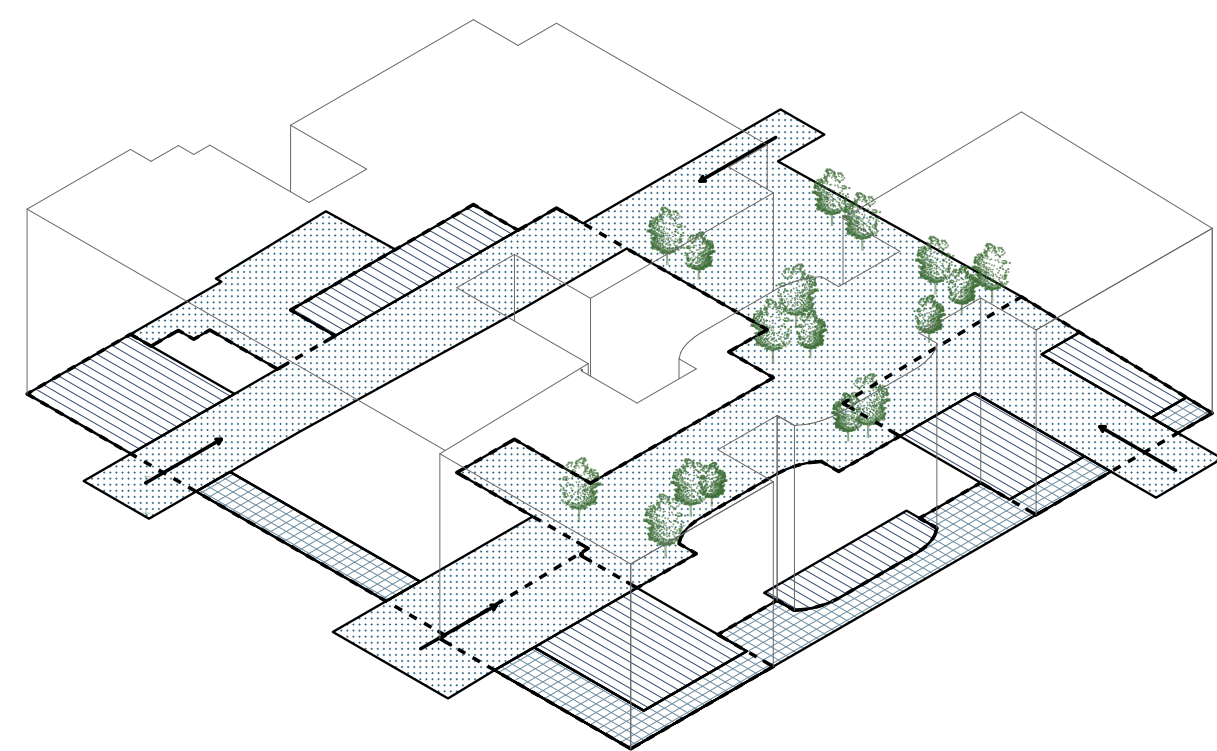
Imágen Casos Intervención
Figura 65



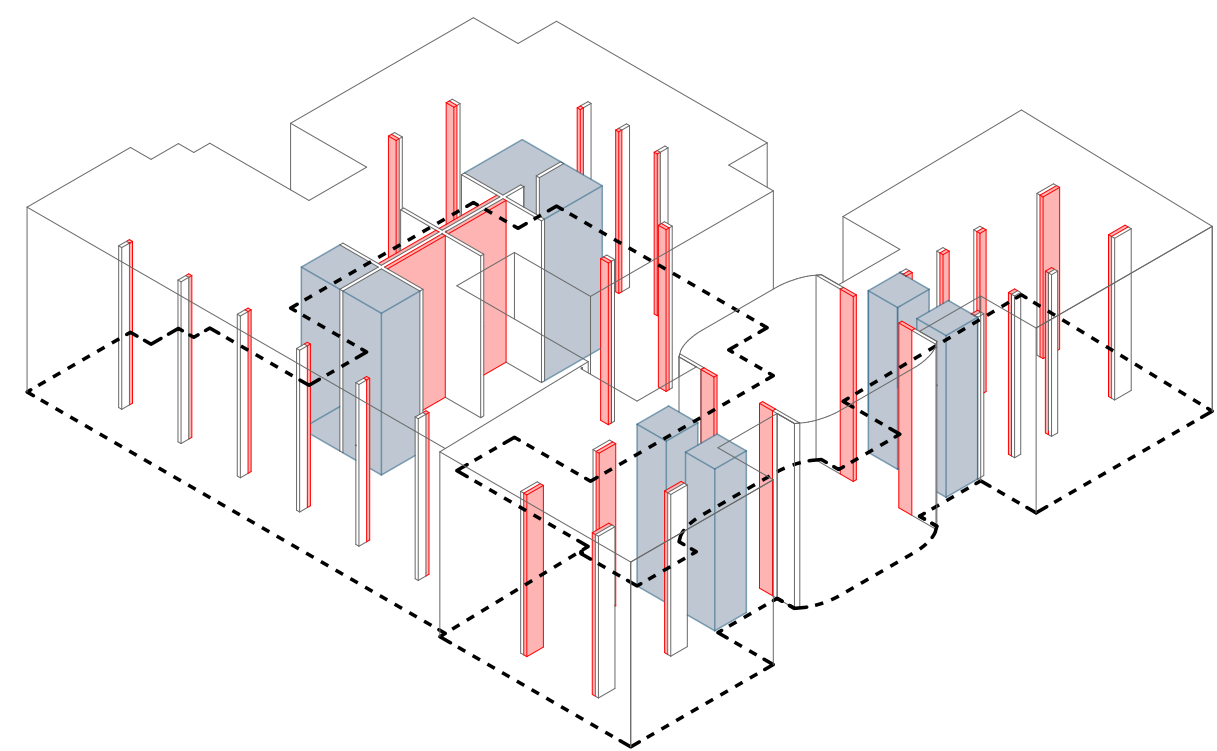
(Imagen 43) - Imágen Interior Original
Figura 66



Imágen Interior Intervención
Figura 67

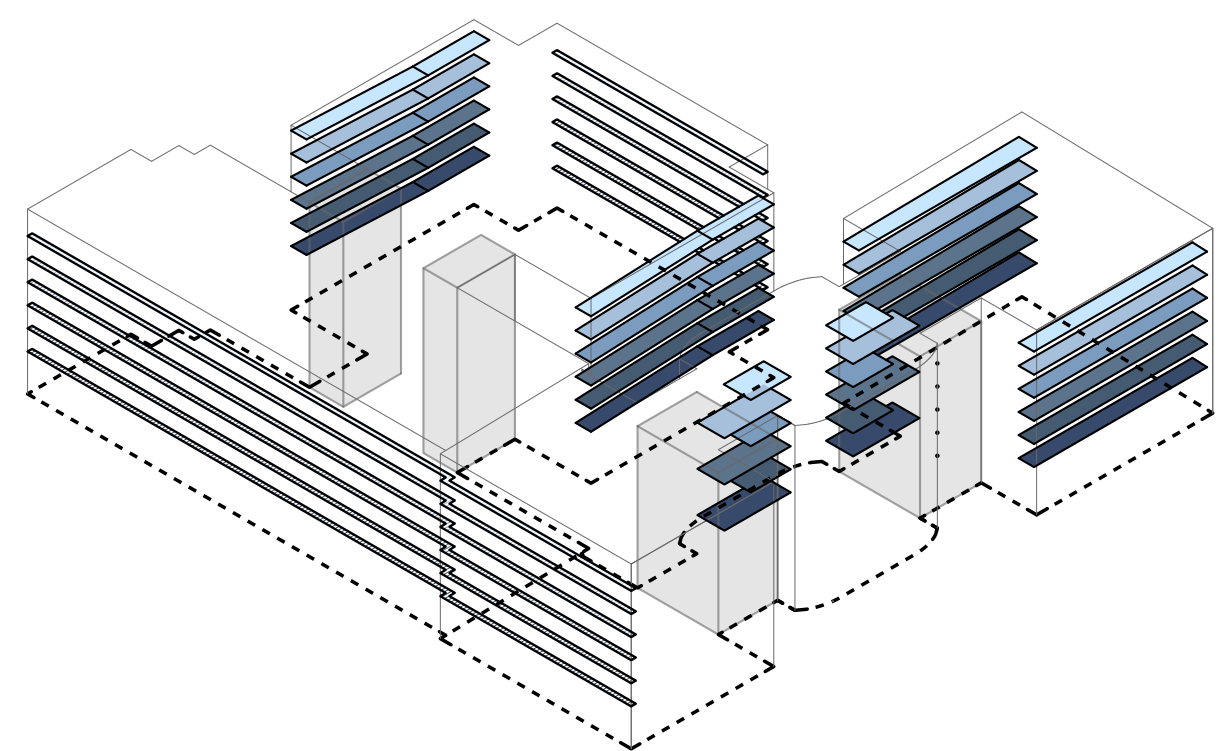


CONTACTO CON
EL CERO

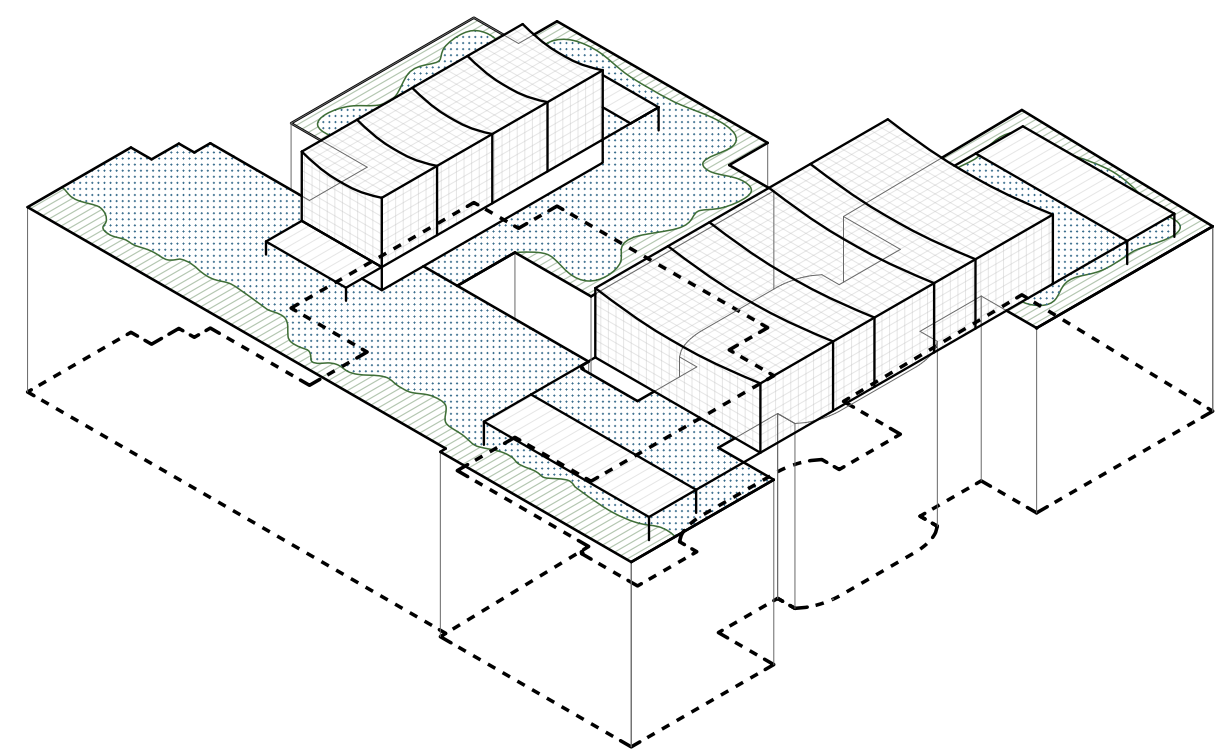


TECNIFICACION DE
LA ESTRUCTURA

Intenciones Proyectuales
Figura 68

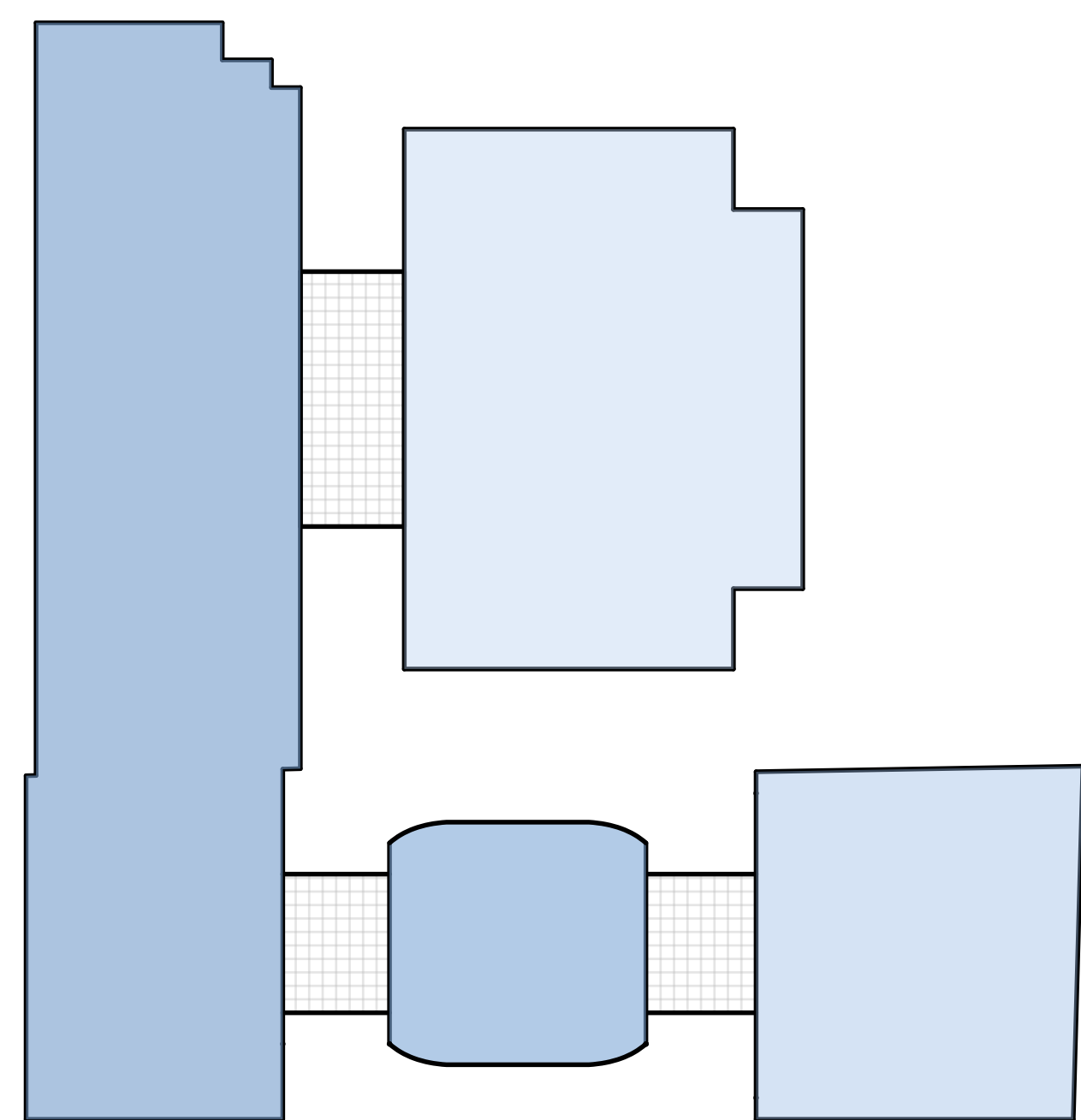


MEDIACION
INTERIOR / EXTERIOR



REMATE DEL
EDIFICIO EN PLANTA ALTA

Intenciones Proyectuales
Figura 69



- Trabajo
- Vivienda con Trabajo
- Vivienda y Trabajo Colectivo
- Vivienda
- Fuelles Divisorios

Diagrama Division Programática en Edificios
Figura 70

RELACIÓN CON EL SUELO

Comenzando por la estrategia proyectual de cuando el edificio toma contacto con el cero, se busca generar una permeabilidad capaz de establecer conexiones urbanas a partir de la demolición parcial y perimetral del primer nivel, generando así recovas de doble altura que crean una escala acorde que separe a lo urbano del edificio y para que la ciudad se adentre a la planta baja transitable. La misma además es alimentada a partir de los pasajes públicos que se tejen entre la calle interna, su transición hacia las otras veredas, y el pulmón, en donde se decidió demoler las rampas externas para potenciar su escala transformandola en una plaza urbana en relación al paisaje (*Figura 75*). La eliminación de la rampa y el núcleo de circulación existente (*Figura 73*), permitió al proyecto obtener un pulmón con una escala más atractiva y con una posibilidad de relacionarse con el paisaje verde, como también una mejor ventilación para las viviendas de los pisos superiores (*Figura 76*). Se decidió materializar el solado continuo y extendido de la vereda hacia su inmersión en el edificio y los pasajes respectivos, para así generar una integridad continua entre la ciudad y la comunidad del complejo.

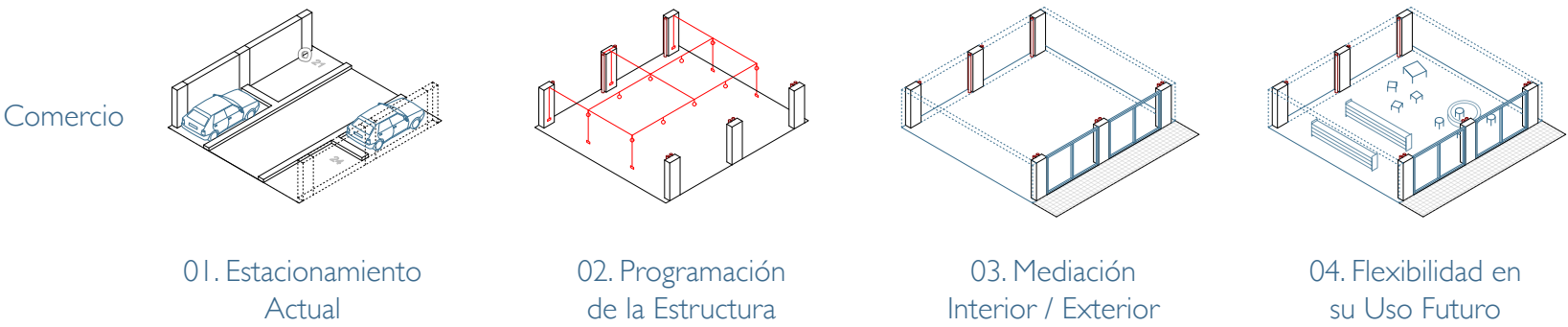
Tales estrategias fueron acompañadas por la inclusión de sistemas comerciales abiertos y cerrados hacia la ciudad y la comunidad respectivamente. Por un lado, tras la visita a Santiago centro reconocimos que es una ciudad muy transitada a pie y que genera un impacto positivo en las economías locales, por lo que el proyecto incorpora ciertos locales comerciales en las veredas que se abren hacia la ciudad que incluyen programas que alimentan las dinámicas diarias del centro como un supermercado, veterinaria, florería, librería y el Starbucks existente de la esquina. En simultáneo, internamente se ubican programas de formación e intercambio como la escuela para Corfo, un buffet y negocios digitales para servir hacia la comunidad interna mientras que se propaga el uso urbano de la planta en relación con el paisaje (*Figura 77*).

Asimismo, se detectaron las ubicaciones de los núcleos de circulación vertical, los cuales posibilitan el acceso desde las distintas calles, permitiendo un uso específico para cada programa. En general, las nuevas circulaciones se dispusieron en los ámbitos más profundos de cada edificio, para dejar que los usos tomen los espacios más beneficiosos y perimetrales (*Figura 74*). Estas cuentan con un hall de acceso singular, lo cual permite controlar los ingresos y egresos de los diferentes usuarios, ya sean corporativos o residenciales, mientras que también se ubican los núcleos que uso exclusivo para la Planta del Subsuelo. En el Subsuelo se encuentran las plazas de estacionamientos para todos los vehículos que puedan llegar a acceder al proyecto, contando con un acceso exclusivo desde la entrecalle de la manzana. En él también se ubican espacios destinados para la carga y descarga de materiales, como también salas de máquinas e instalaciones (*Figura 71 y 72*).

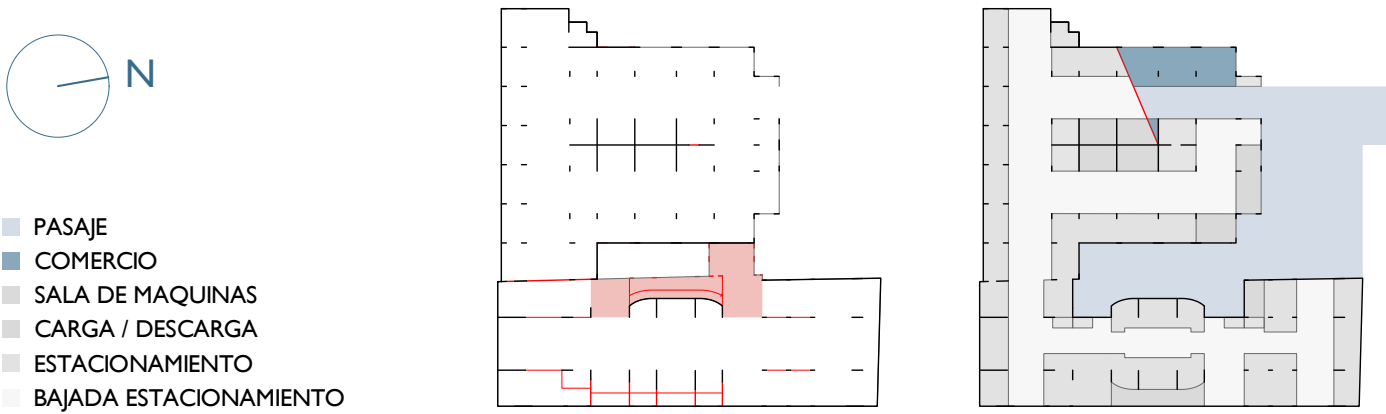
También, respecto a la tecnificación de la estructura se puede observar la ubicación de los plenos acorde a la estructura, los cuales buscan abastecer la mayor cantidad de usos y flexibilidad a futuro dejando al edificio preparado para cualquier posibilidad y contrarrestando la posibilidad de convertirse nuevamente en un esqueleto obsoleto.



PLANTA SUBSUELO: NIVEL -I



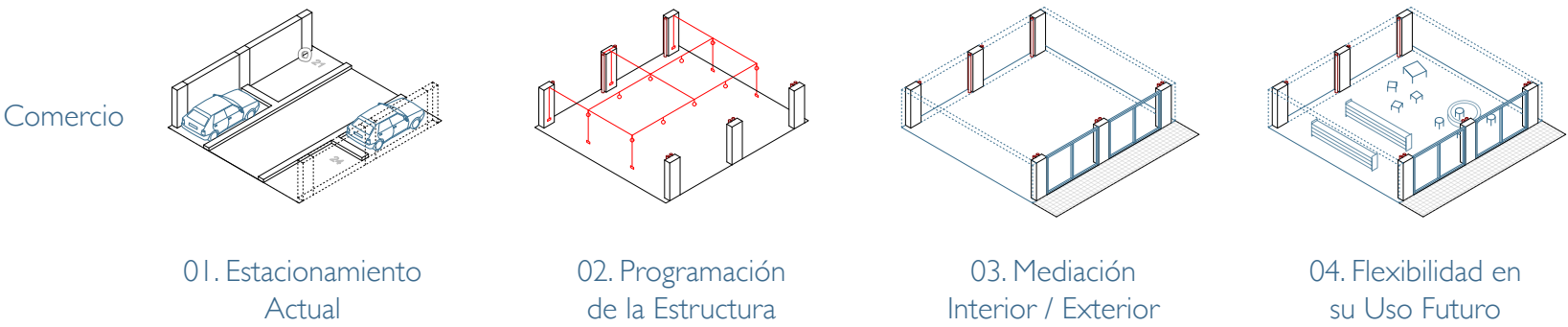
Planta Subsuelo: Nivel -I Demolición
1:250
Figura 71



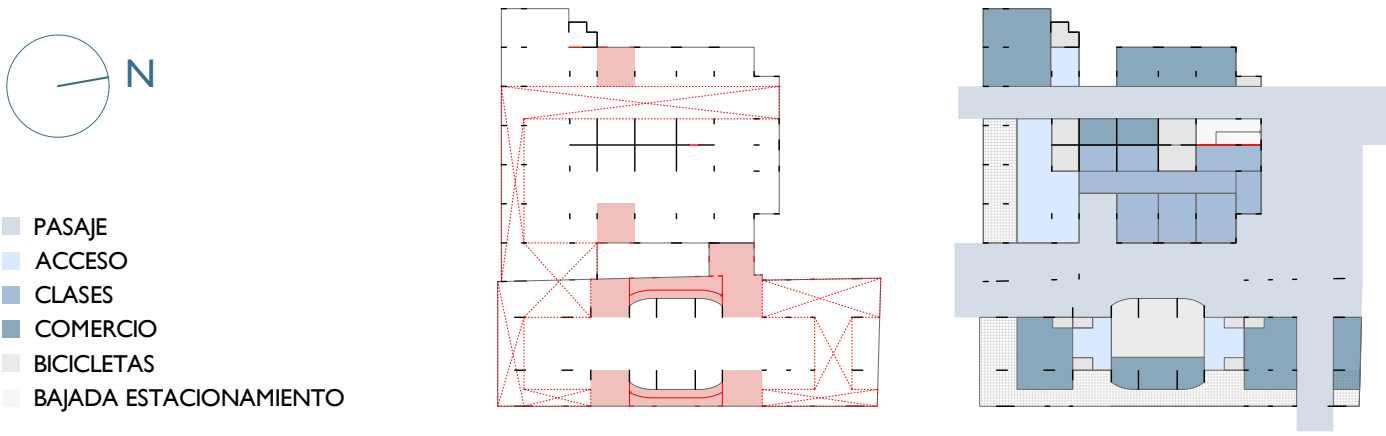
Planta Subsuelo: Nivel -I Intervención
1:250
Figura 72



PLANTA BAJA: NIVEL 0



Planta Baja: Nivel 0 Demolición
1:250
Figura 73



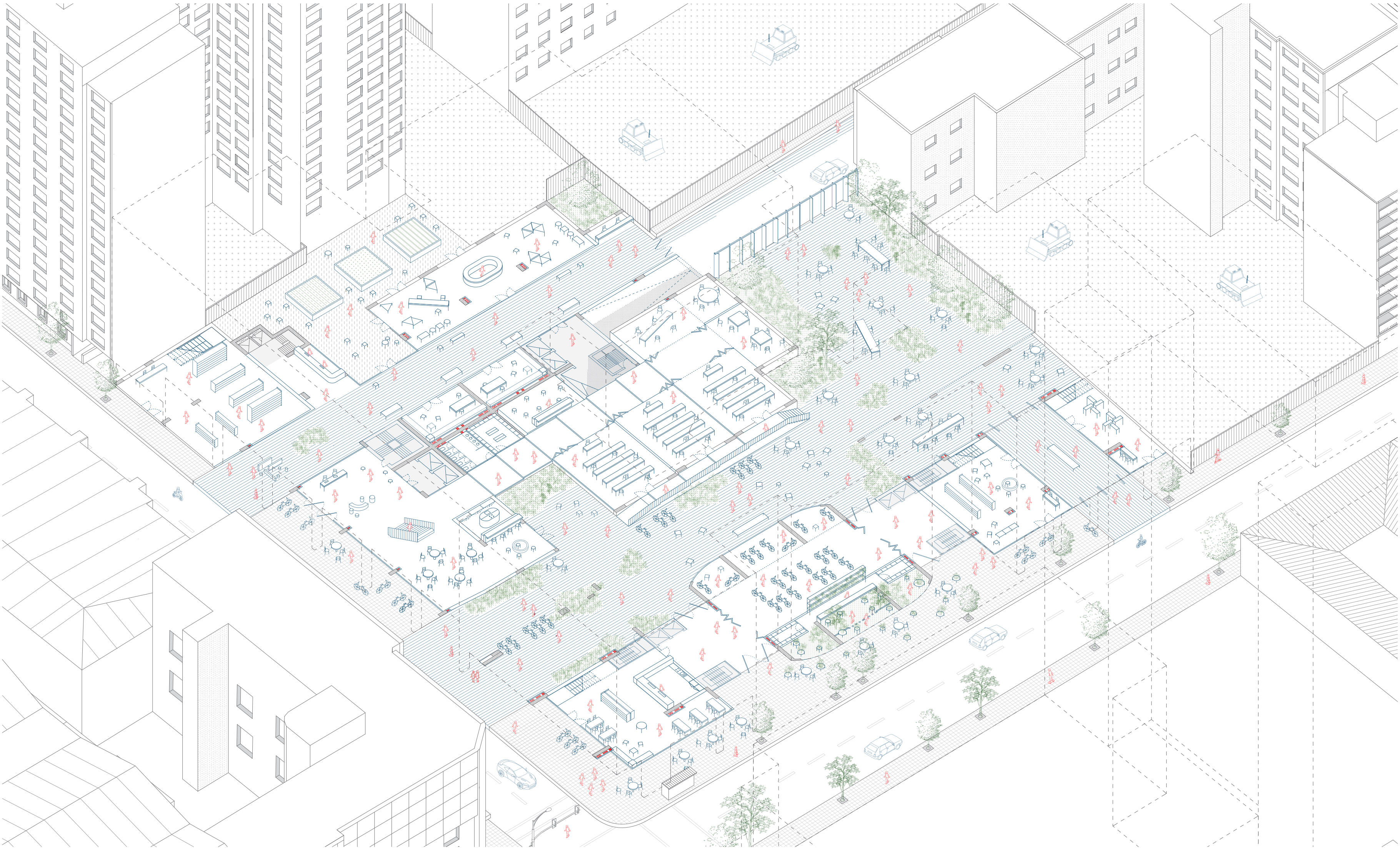
Planta Baja: Nivel 0 Demolición
1:250
Figura 74



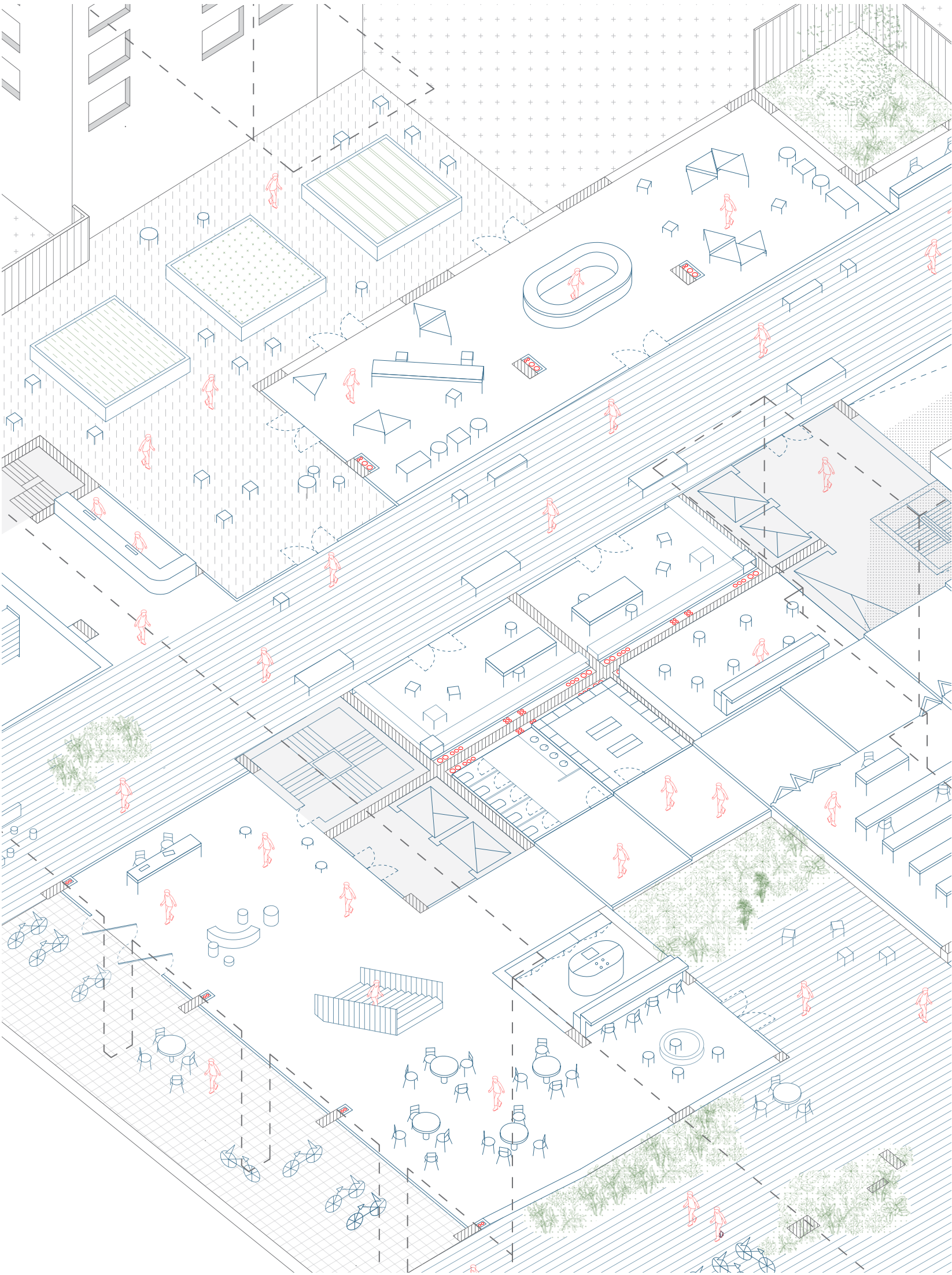
Fotomontaje Accesos
Figura 75



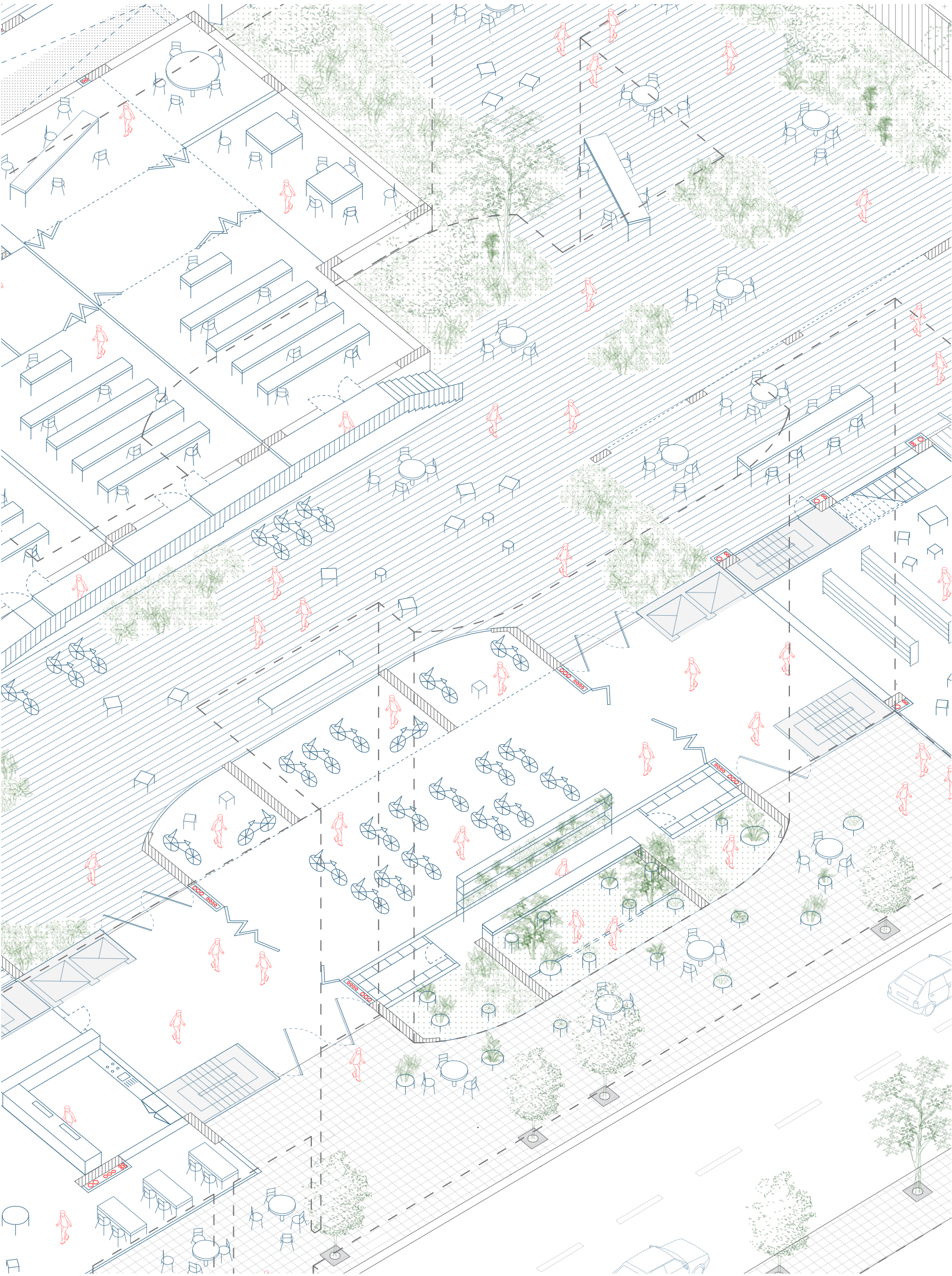
Fotomontaje Pasaje Interior
Figura 76



Axonometría Corte Planta Baja
1:250
Figura 77



Zoom Axonometría Corte Planta Baja



Zoom Axonometría Corte Planta Baja

RELACIÓN CON EL TRABAJO

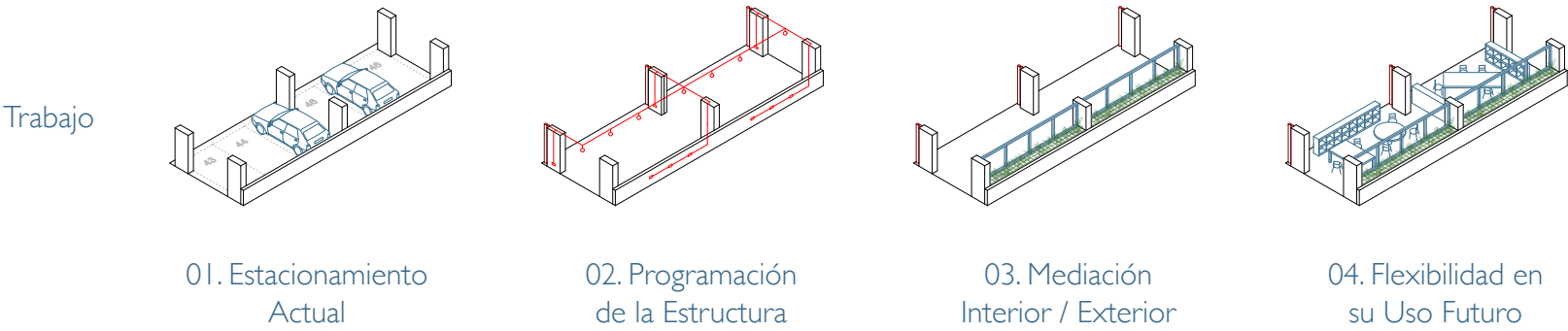
En la planta tipo, se comienza a distinguir en altura esas estrategias específicas de demolición perimetrales que enfatizan la disgregación entre las partes (*Figura 78*), generando cuatro edificios que a su vez cuentan con demoliciones particulares internas que logran un carácter a la espacialidad de cada programa. De esa manera, los cuatro volúmenes principales del proyecto son diferenciados a partir de los fuelles semicubiertos en donde se encuentran las circualciones verticales, proponiendo a los núcleos como nexos de los mismos (*Figura 80 y 81*).

En primer lugar, en la franja orientada hacia el sur – la cual está unificada – estaría programada para el área del trabajo del Start-Up Campus, integrando oficinas, coworking, auditorio y laboratorios de hardware y prototipado (*Figura 79*). Su carácter estará condicionado a partir de la lógica de su demolición interna, la cual se propone una intervención espacial de atrios desplazados que atraviesan los distintos niveles para así conectar la planta baja con la cubierta-jardín (*Figura 88*). De este modo, se propone una conexión física y visual entre todos los niveles, la cual genera un mejor flujo de circulación interno. A esta se accederá por los núcleos de la izquierda, y su organización programática siempre se dispondrá en las franjas perimetrales con una circulación central que respeta al atrio (*Figura 86 y 87*).

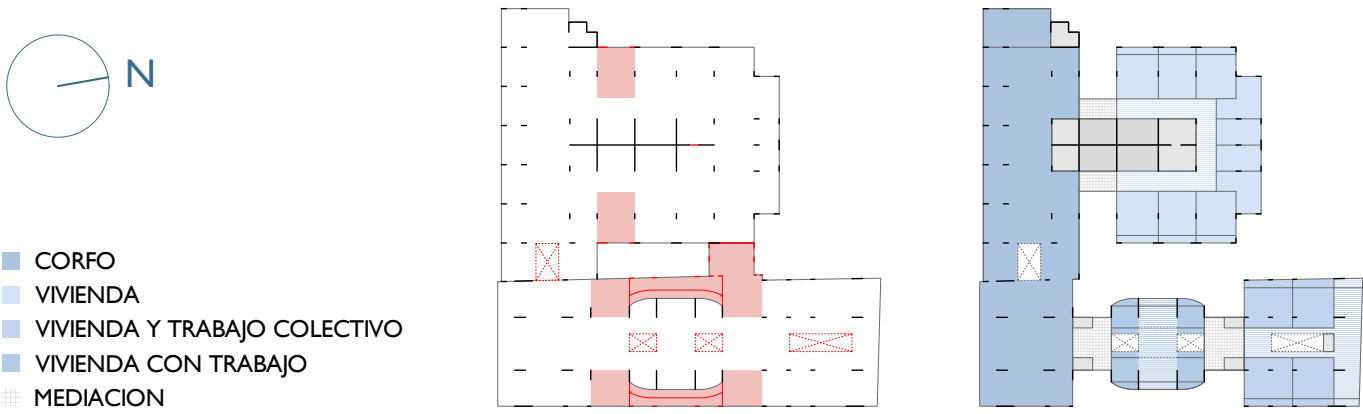
En cuanto a la tecnificación de los servicios y plenos, se pueden distinguir sus ubicaciones estratégicas sobre la estructura, logrando una continuación y orden posicional. Además, se tecnifica su envolvente teniendo en cuenta que originalmente ambos edificios no contaban con ningún aspecto térmico, por lo que las carpinterías añadidas se retraen generando una franja horizontal de canteros que acercan el paisaje al interior, ofreciendo protección del exterior y agregando capas de aislamiento para poder lograr un mayor confort (*Figura 82, 83, 84 y 85*).



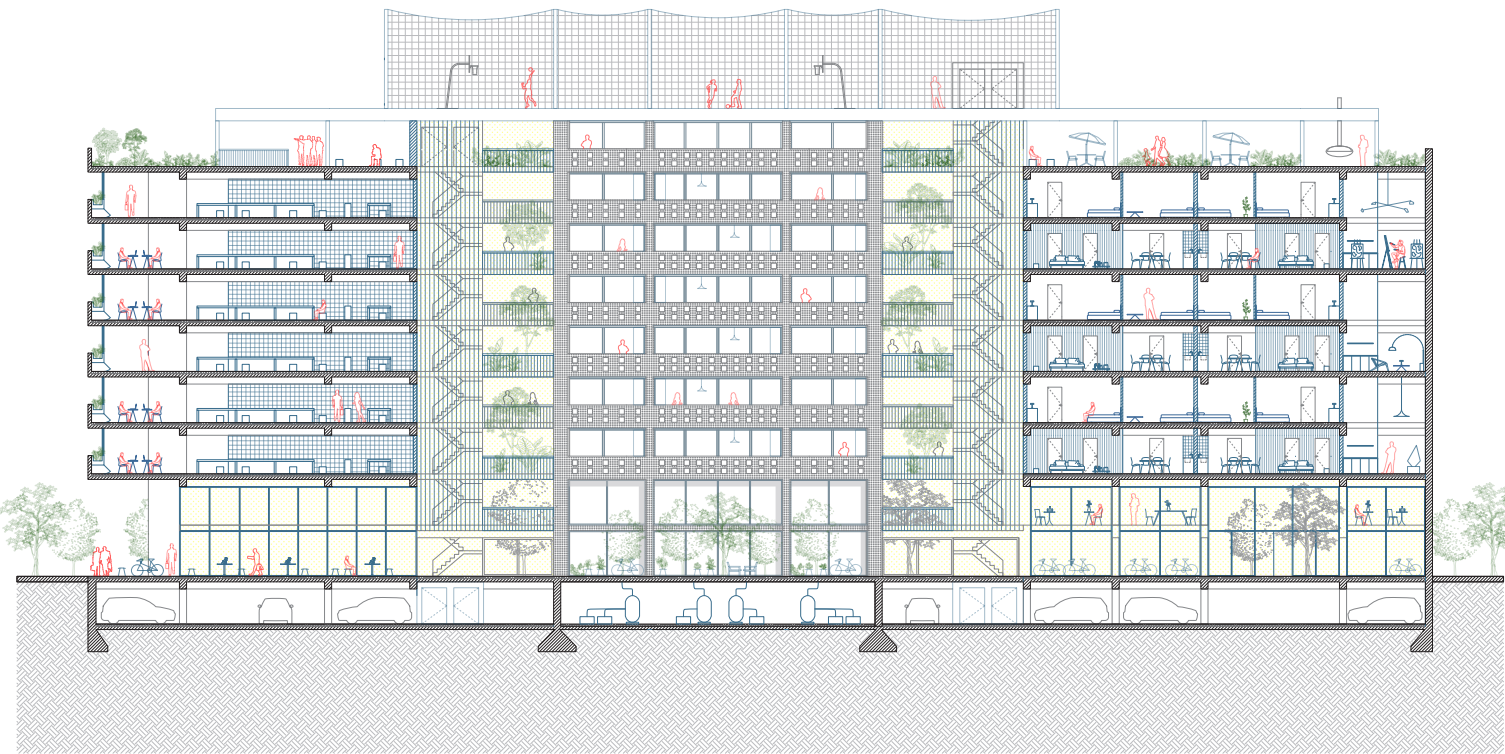
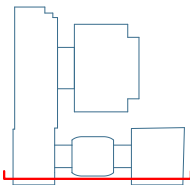
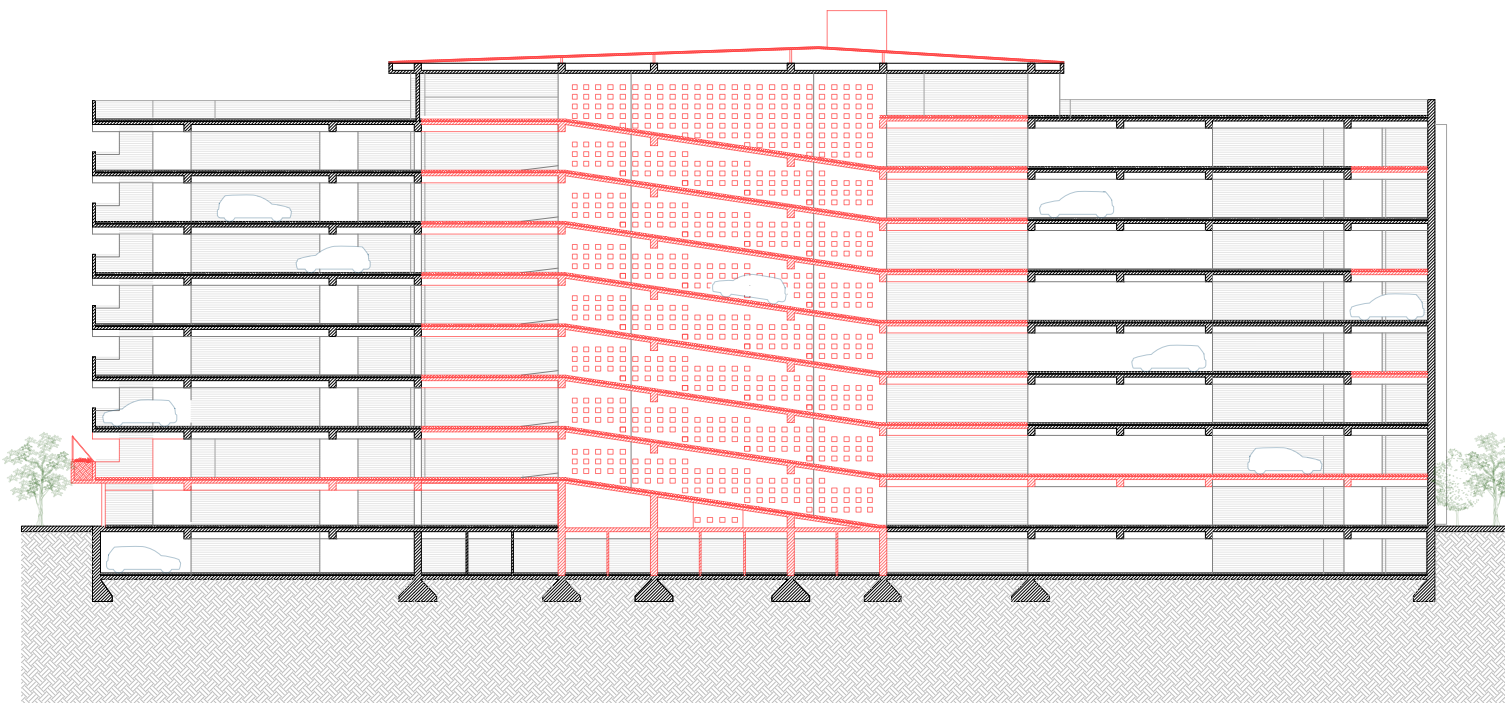
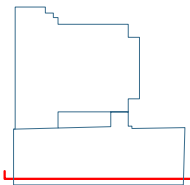
PLANTA TIPO: NIVEL 6



Planta Tipo: Nivel 6 Demolición
1:250
Figura 78

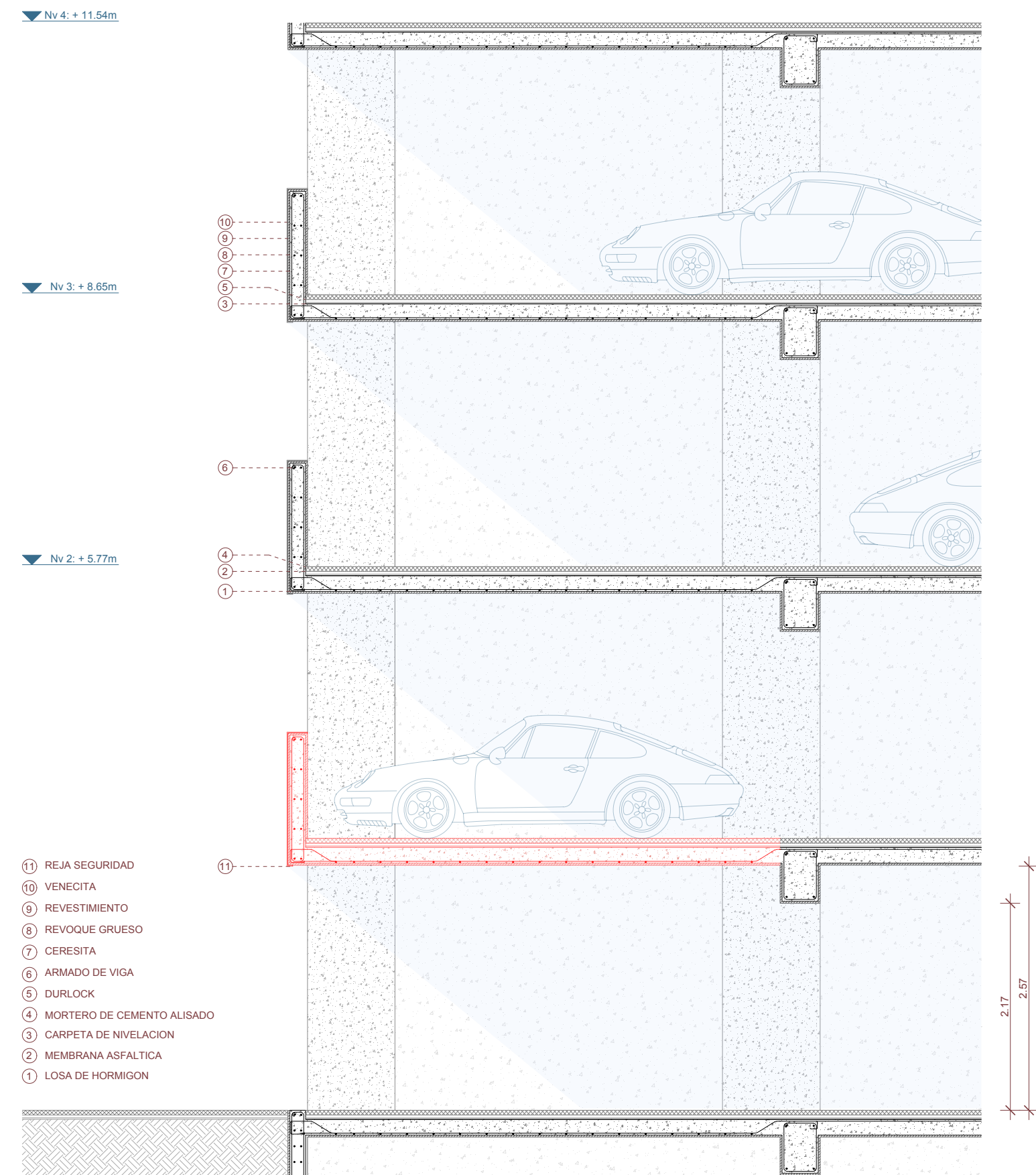


Planta Tipo: Nivel 6 Intervención
1:250
Figura 79

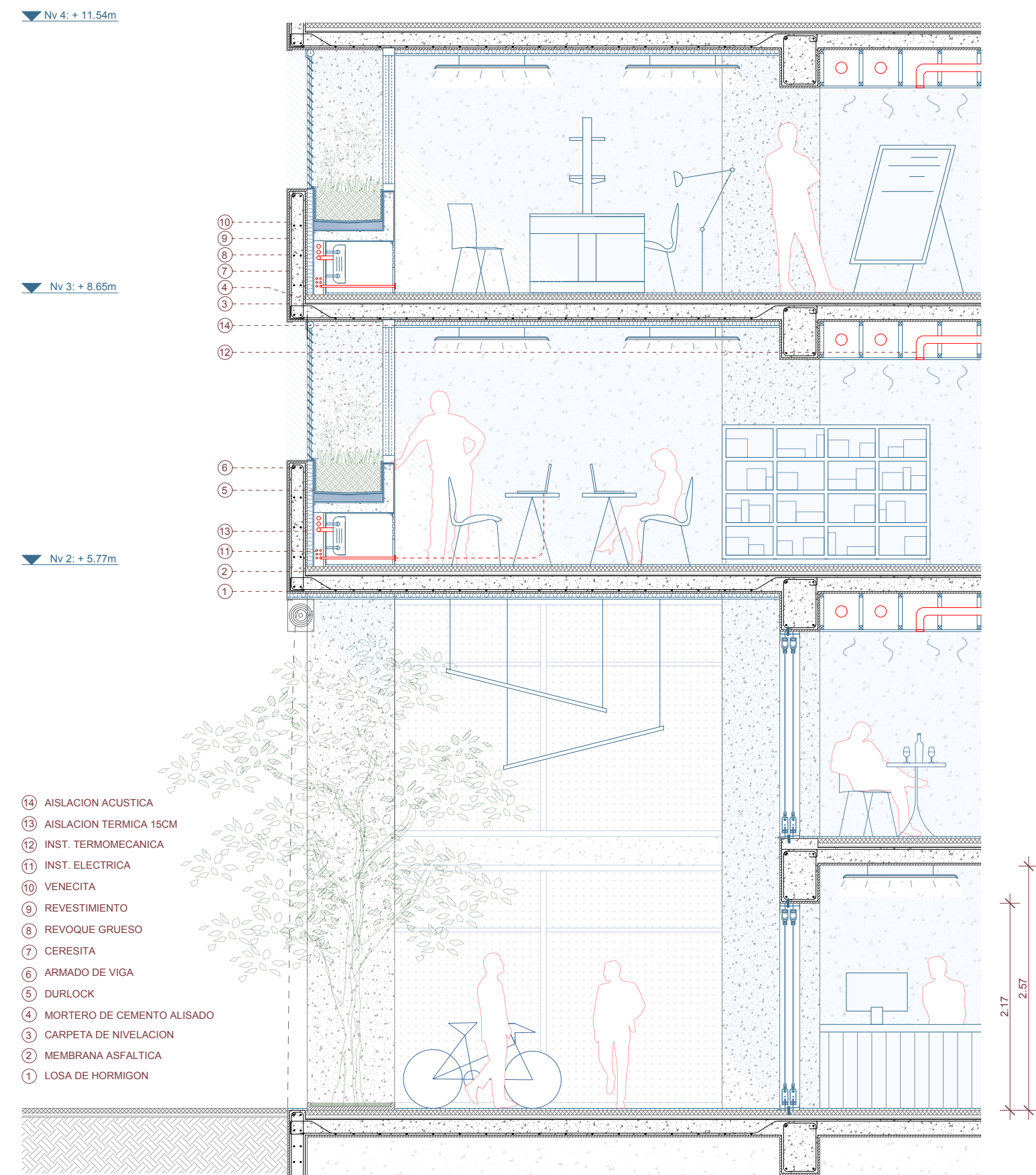


Corte Longitudinal Demolición
1:250
Figura 80

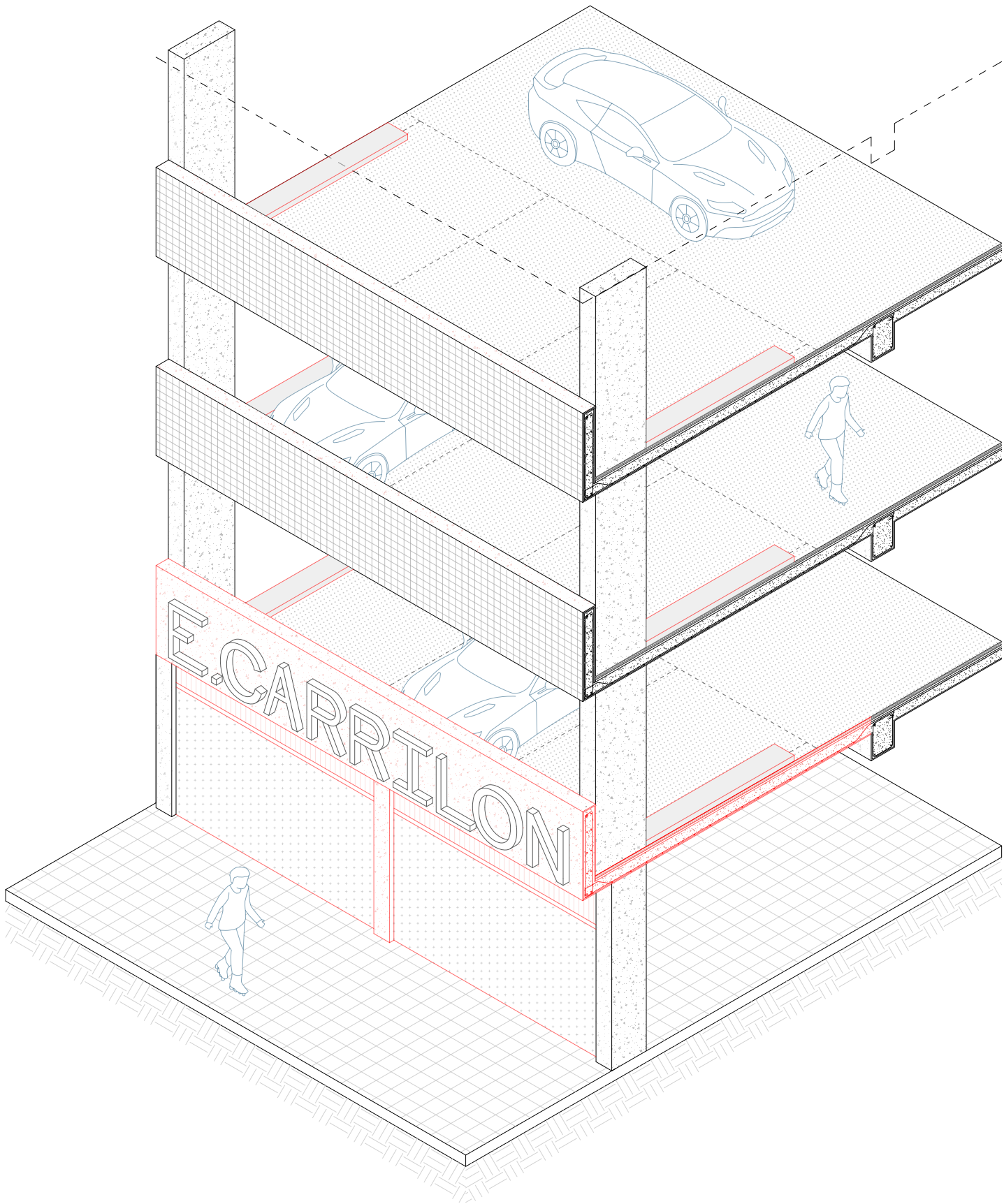
Corte Longitudinal Intervención
1:250
Figura 81



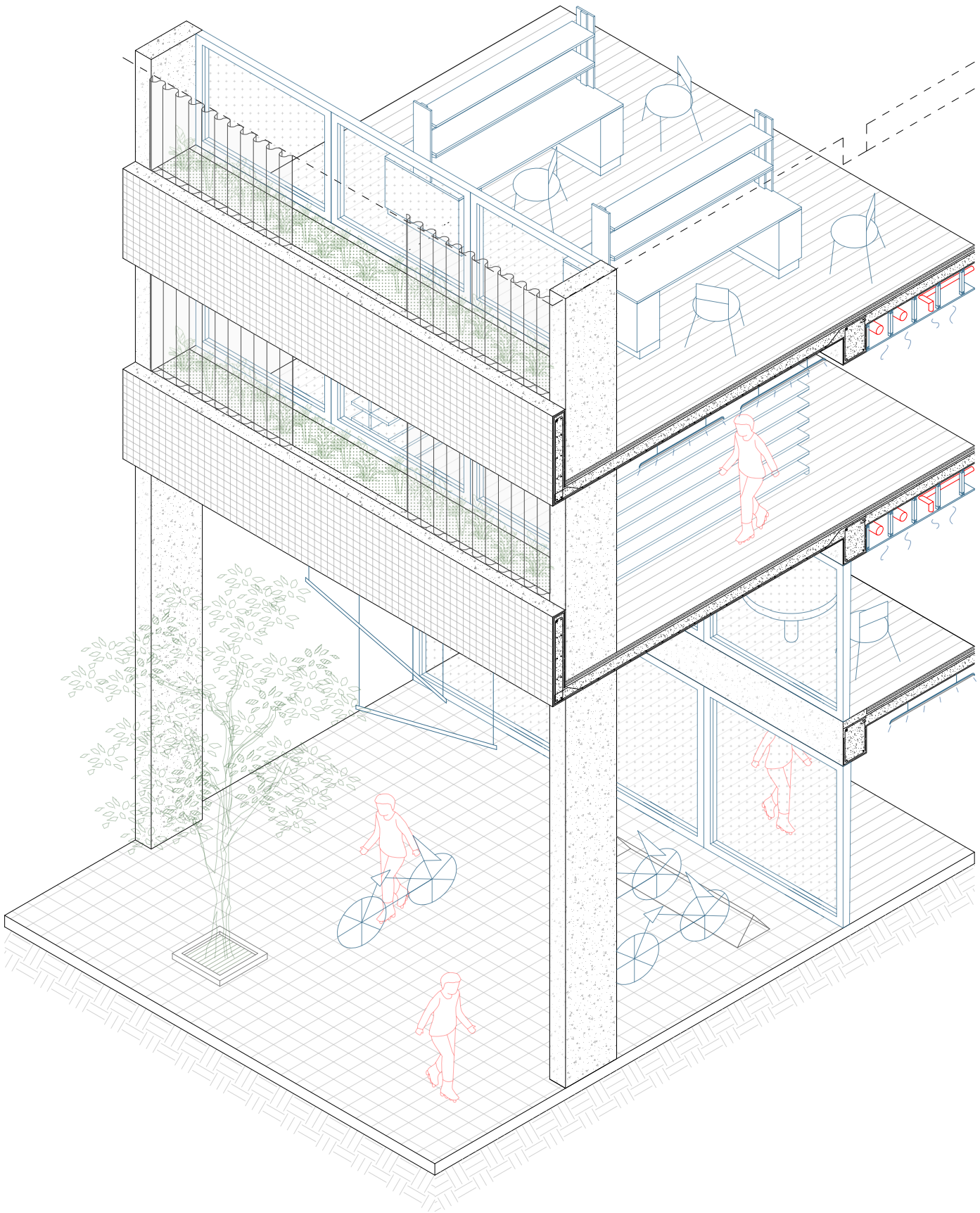
Estacionamiento Carrilon: Detalle en Corte Demolición
1:50
Figura 82



Estacionamiento Carrilon: Detalle en Corte Intervención
1:50
Figura 83



Estacionamiento Carrilon: Detalle en Axo Demolición
1:50
Figura 84

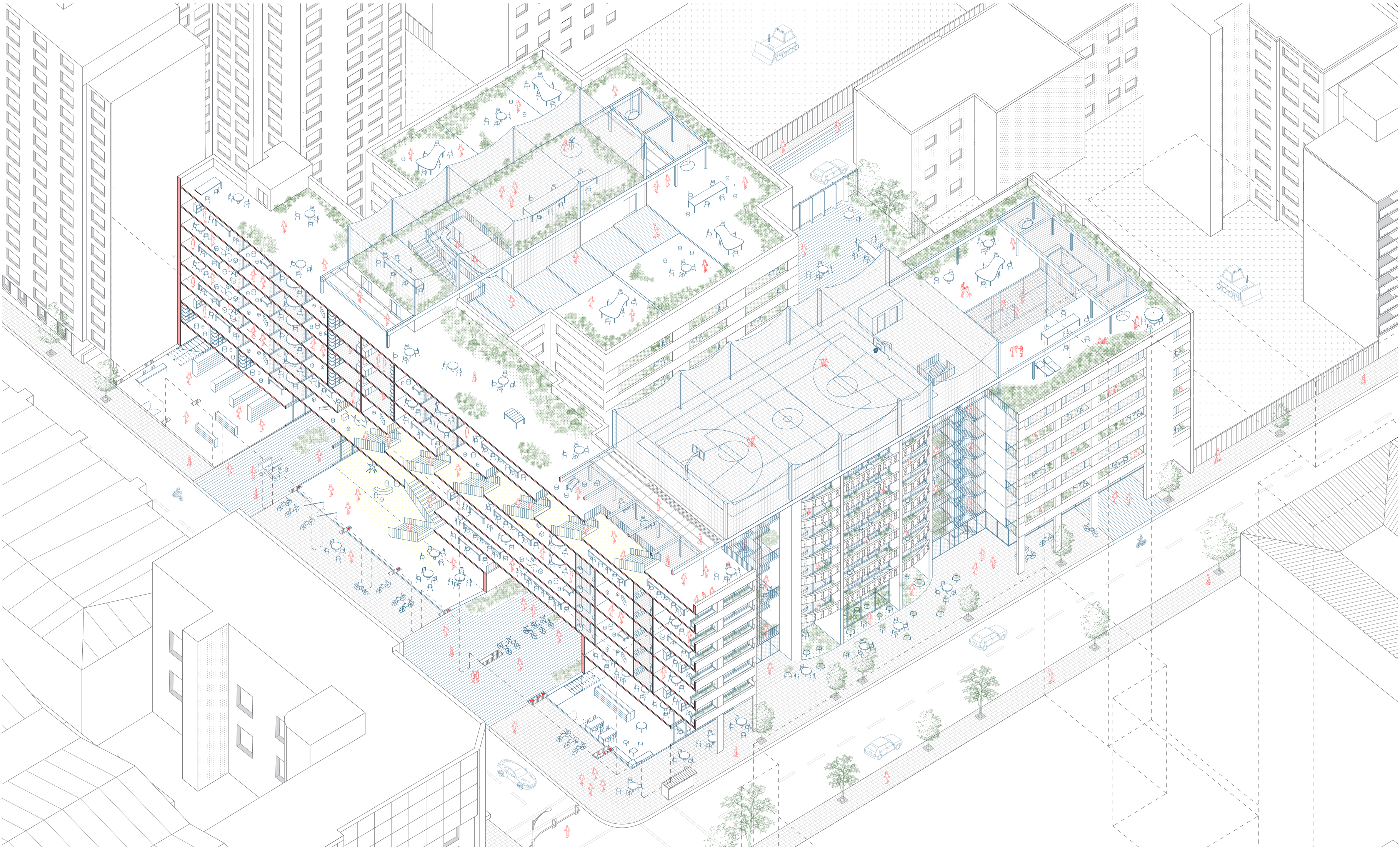


Estacionamiento Carrilon: Detalle en Axo Intervención
1:50
Figura 85

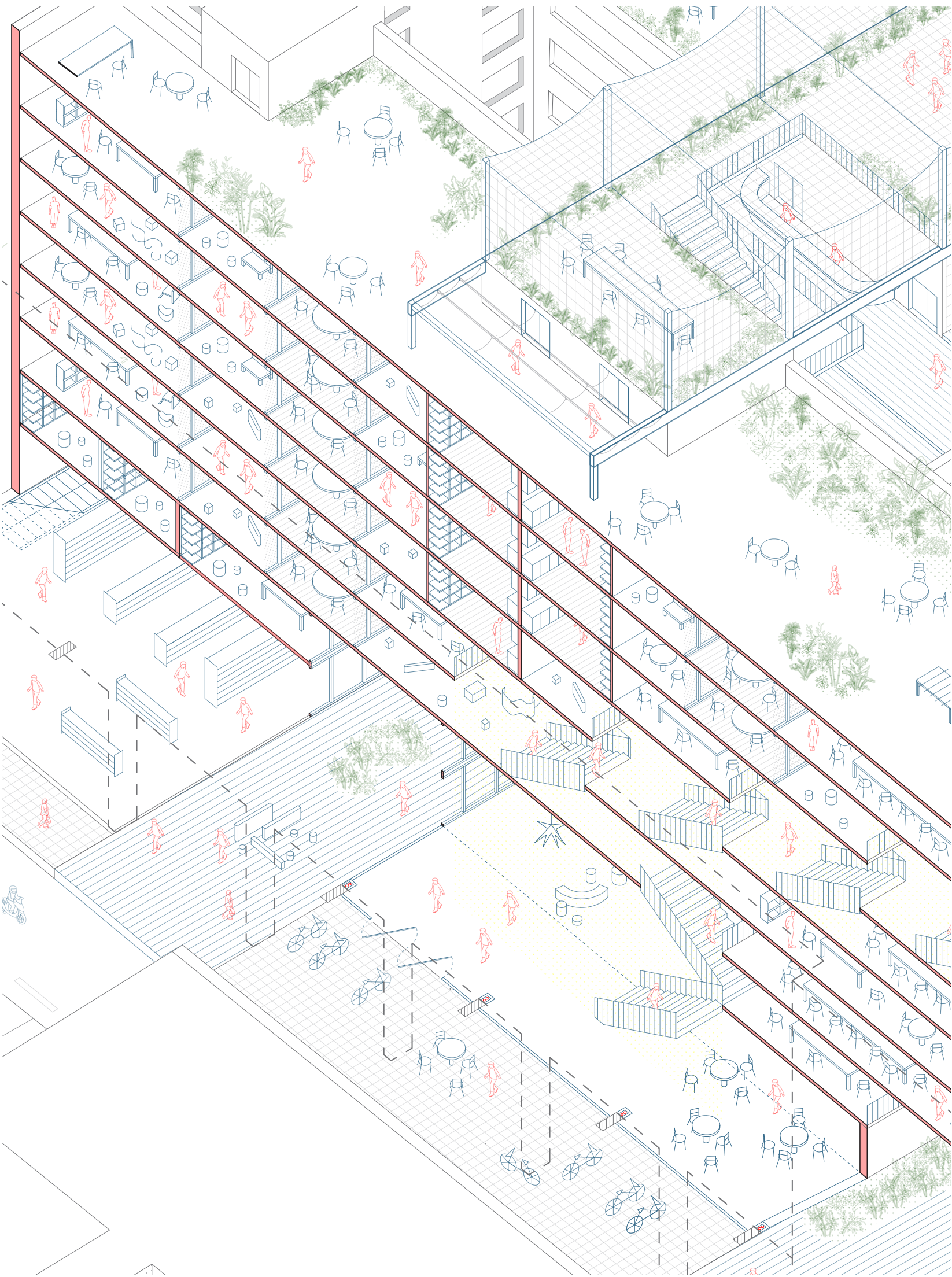


Collage Acceso desde Calle Merced y su relación urbana con la Ciudad
Collage Fuelle de Circulación Vertical Semi-Cubierto
Figura 86

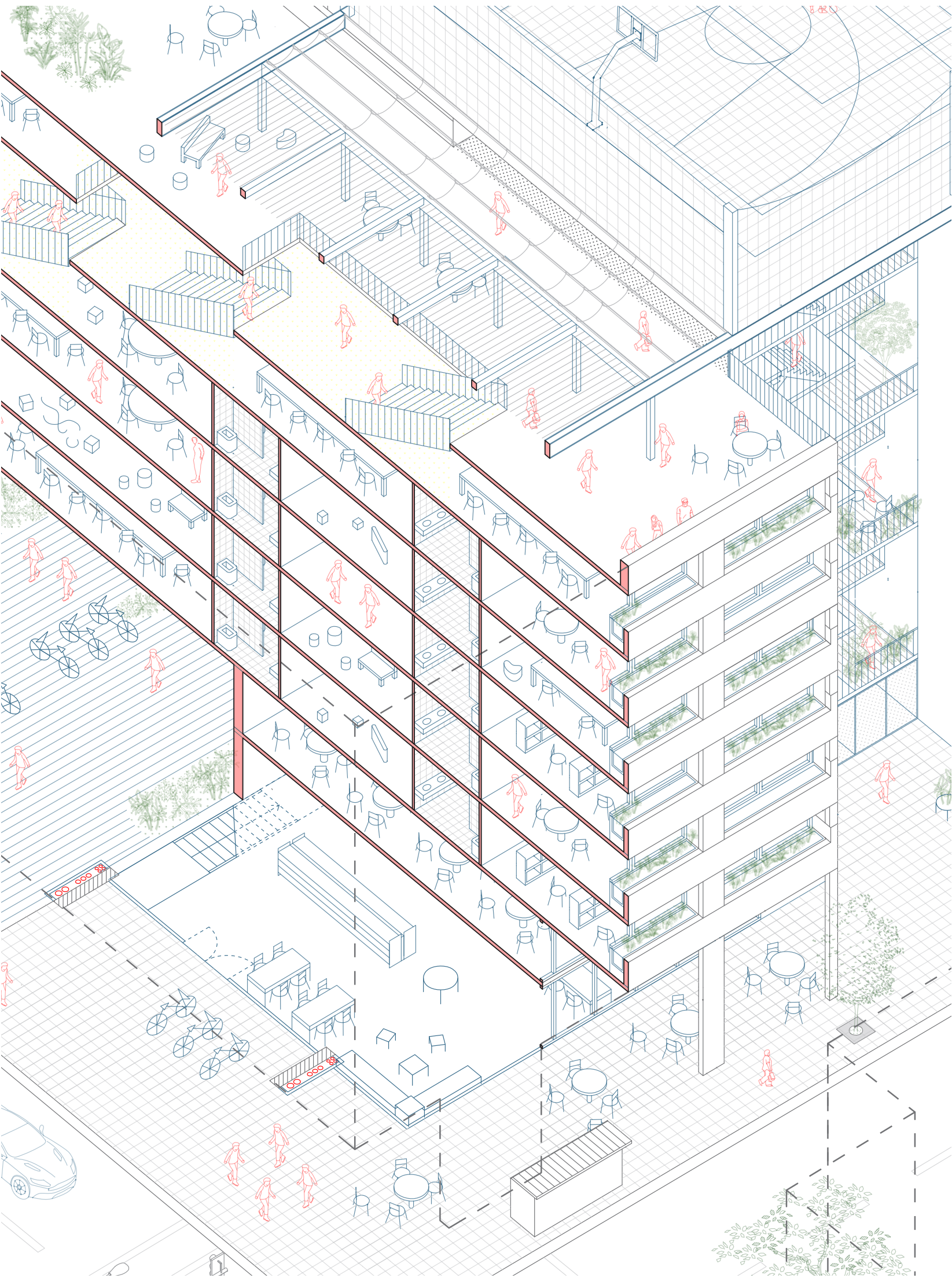
Collage CORFO Espacio de Trabajo Colectivo
Collage CORFO Espacio de Taller Común
Figura 87



Axonometría Corte CORFO
1:250
Figura 88



Zoom Axonometría Corte CORFO



Zoom Axonometría Corte CORFO

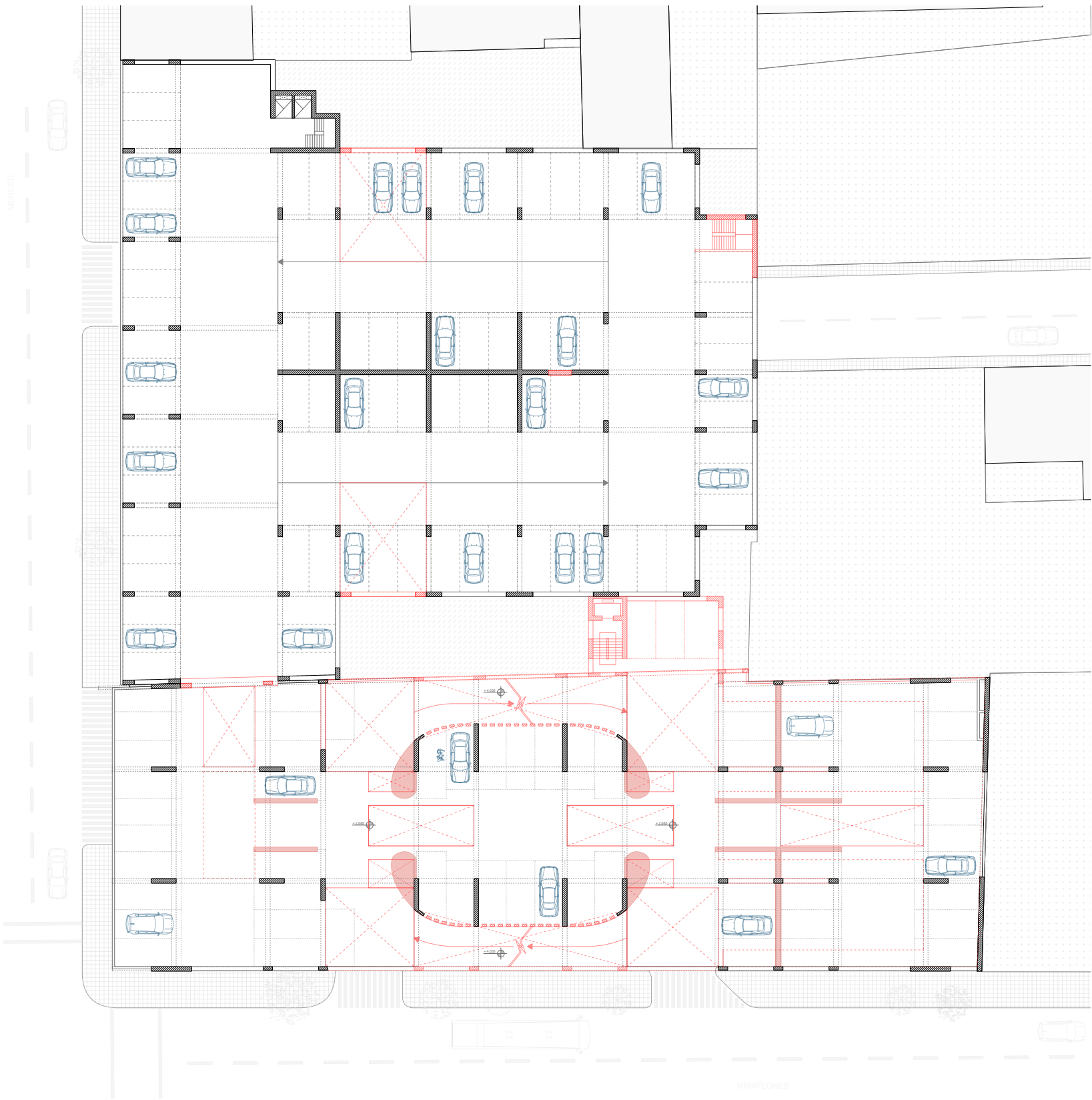
RELACIÓN CON LAS VIVIENDAS

Otro de los puntos principales de la planta tipo es reprogramar la modulación del auto hacia el ensayo de distintas tipologías de vivienda y trabajo, apostando por la diversidad del usuario. De manera general, las viviendas se dispondrán y se beneficiarán de las orientaciones más ventajosas hacia el norte, este y oeste. Por lo tanto, se pueden identificar tres tipologías que se organizan a partir de una distinción proyectual interna que no sólo contribuye a las lógicas de ventilación, sino que también crean la espacialidad para su programa (*Figura 89 y 90*).

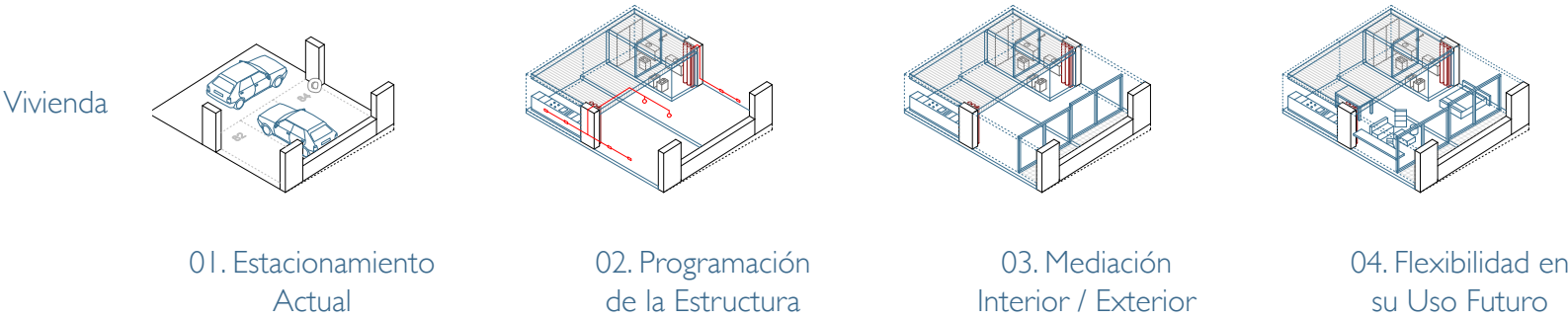
En primer lugar, se encuentran las viviendas en el perímetro del Carrilón, en las cuales se rectificaron las unidades para lograr espacialidades habitables (*Figura 91 y 92*), generando una continuación de viviendas con leves alturas distintas, diferenciando incluso las zonas de servicio a una altura distinta que la doméstica. Estas viviendas son de un ambiente y no se relacionan de manera directa con el trabajo (*Figura 97*).

En segundo lugar, se encuentran las tipologías dúplex con dos dormitorios, en las que se organizan en torno a la incorporación de un atrio central con acceso directo hacia la cubierta que provee la iluminación y conexión visual a partir del uso de ladrillo de vidrio. Respecto a su relación con el trabajo, cuentan con una franja en doble altura destinada al taller colectivo que es beneficiada por la ventilación cruzada.

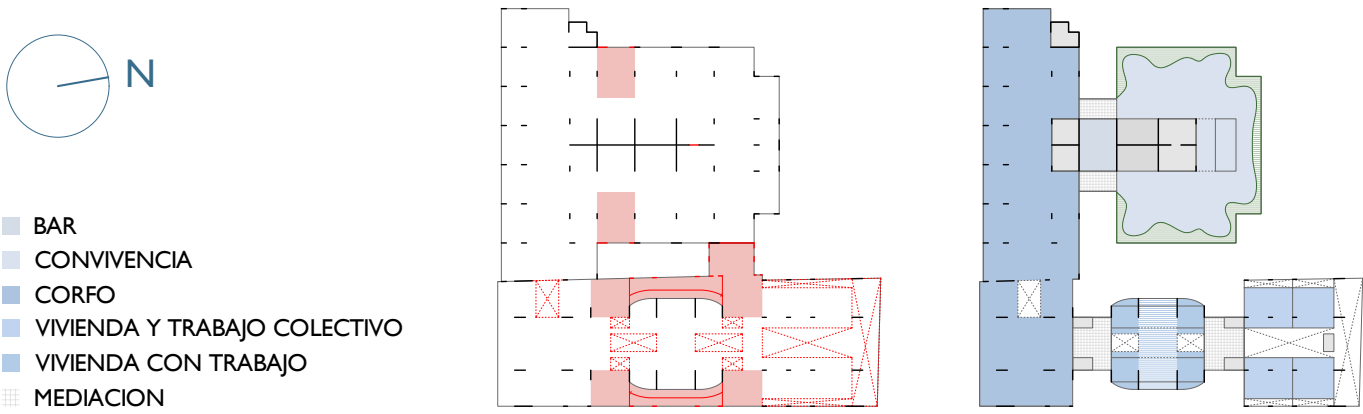
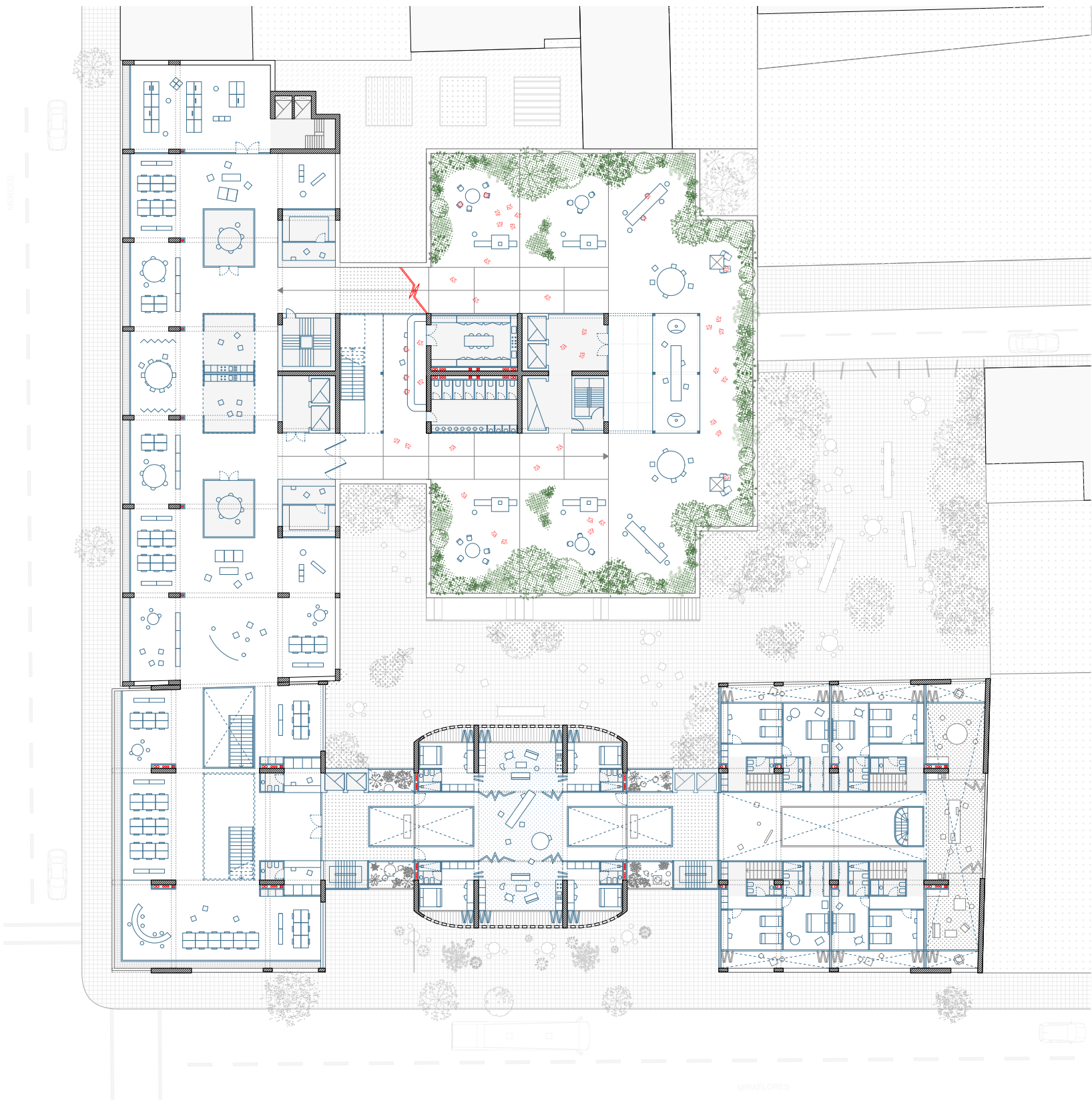
Por último, a partir de la demolición de las rampas exteriores, se generan viviendas de medio dormitorio con zonas comunes compartidas, que incorporan el trabajo dentro de ellas. Al desprenderse de los esfuerzos estructurales de la rampa, es posible reconvertir parte del tabique central como fachada. Estas son caracterizadas por la incorporación de dos atrios verticales (*Figura 98*), que van variando de tamaño, resultando en un espacio de atelier central. Las zonas comunes cuentan con la posibilidad de abrirse a este mismo, obteniendo una espacialidad continua entre las partes y una ventilación cruzada (*Figura 99*). Asimismo, además de los plenos que organizan los servicios de las viviendas, se tecnifica su envolvente a partir del despegue de la viga invertida, disponiendo terrazas que median la relación del interior con el exterior (*Figura 93, 94, 95 y 96*).



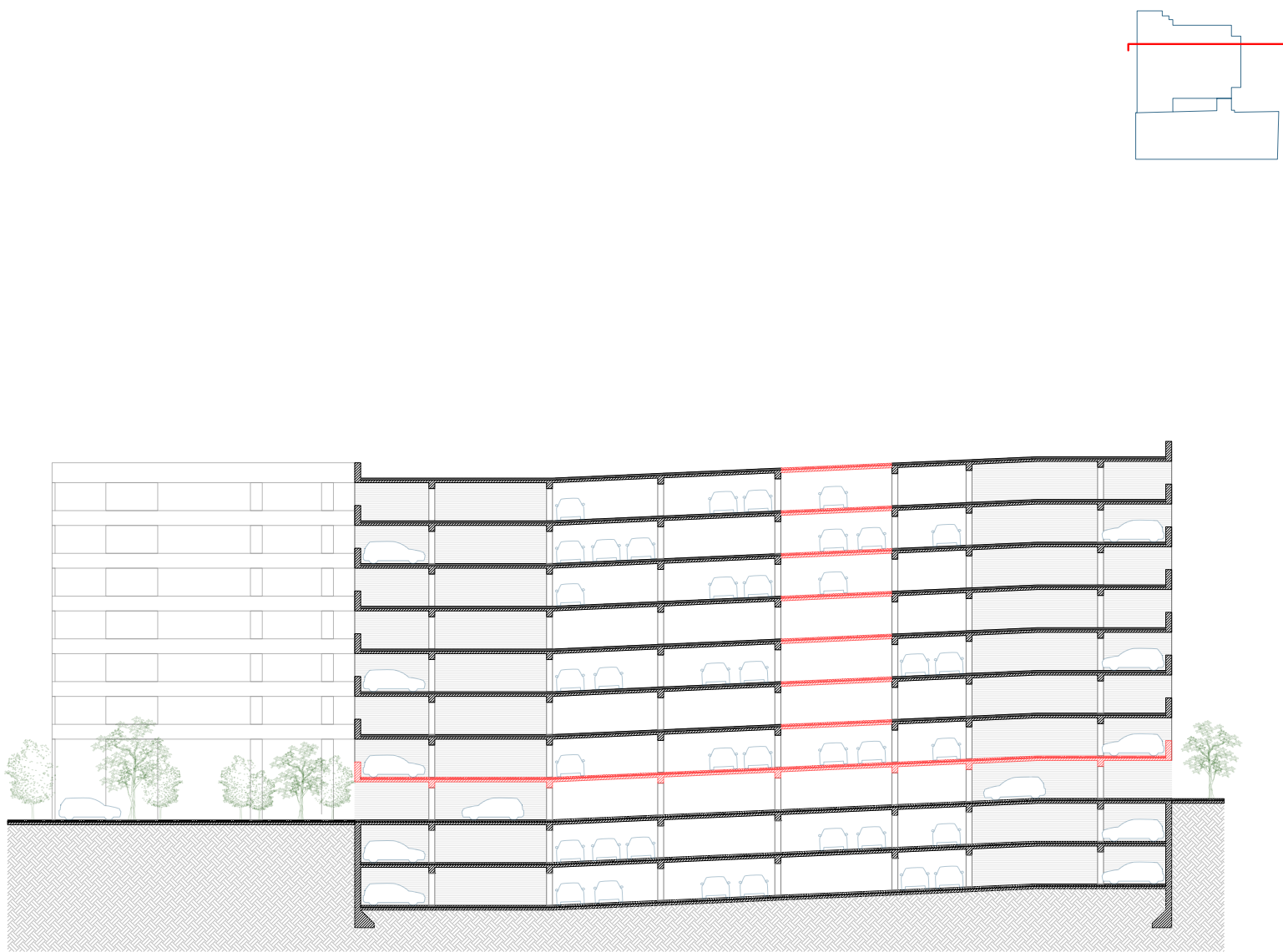
PLANTA TIPO: NIVEL 7



Planta Tipo: Nivel 7 Demolición
1:250
Figura 89



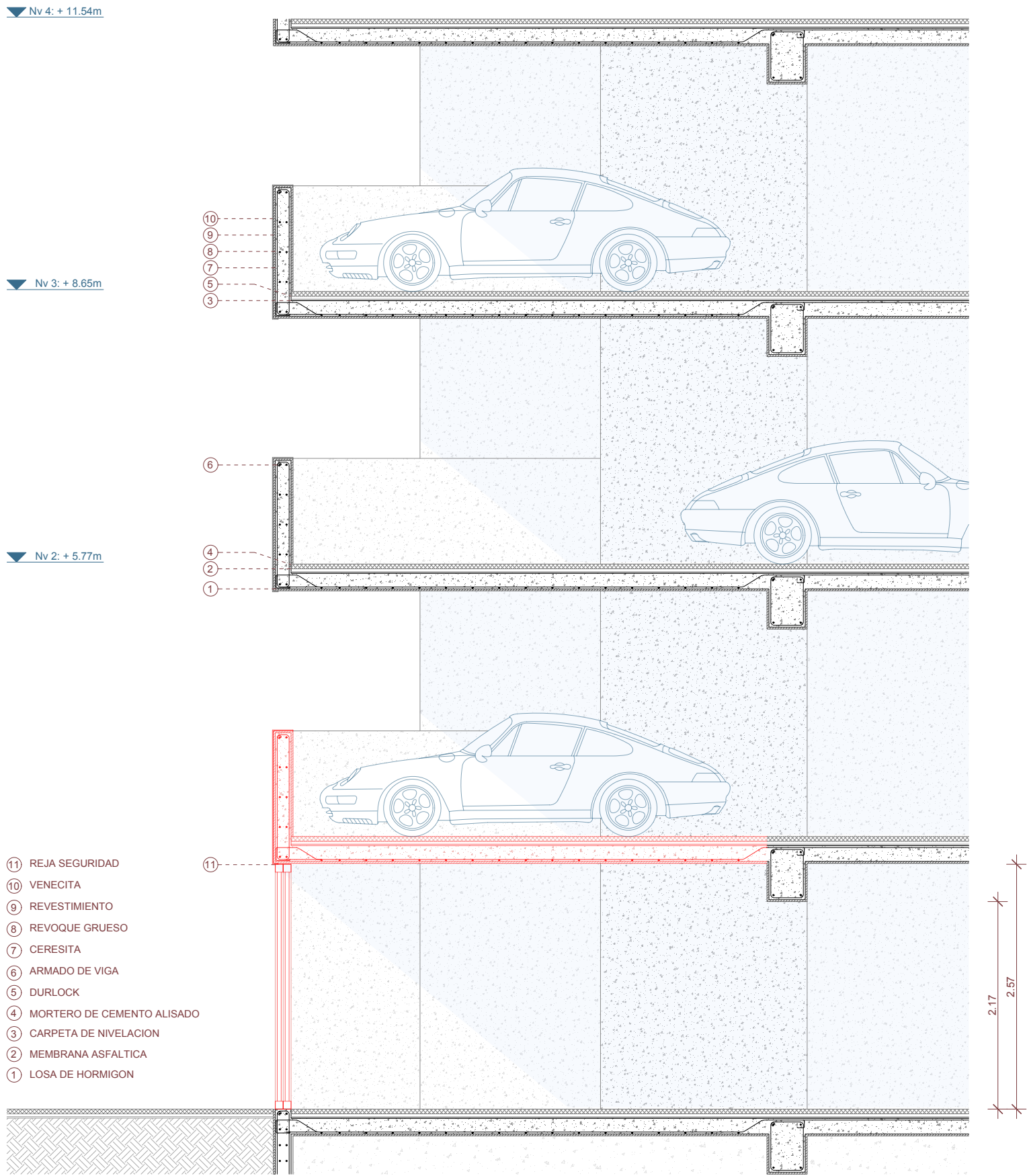
Planta Tipo: Nivel 7 Intervención
1:250
Figura 90



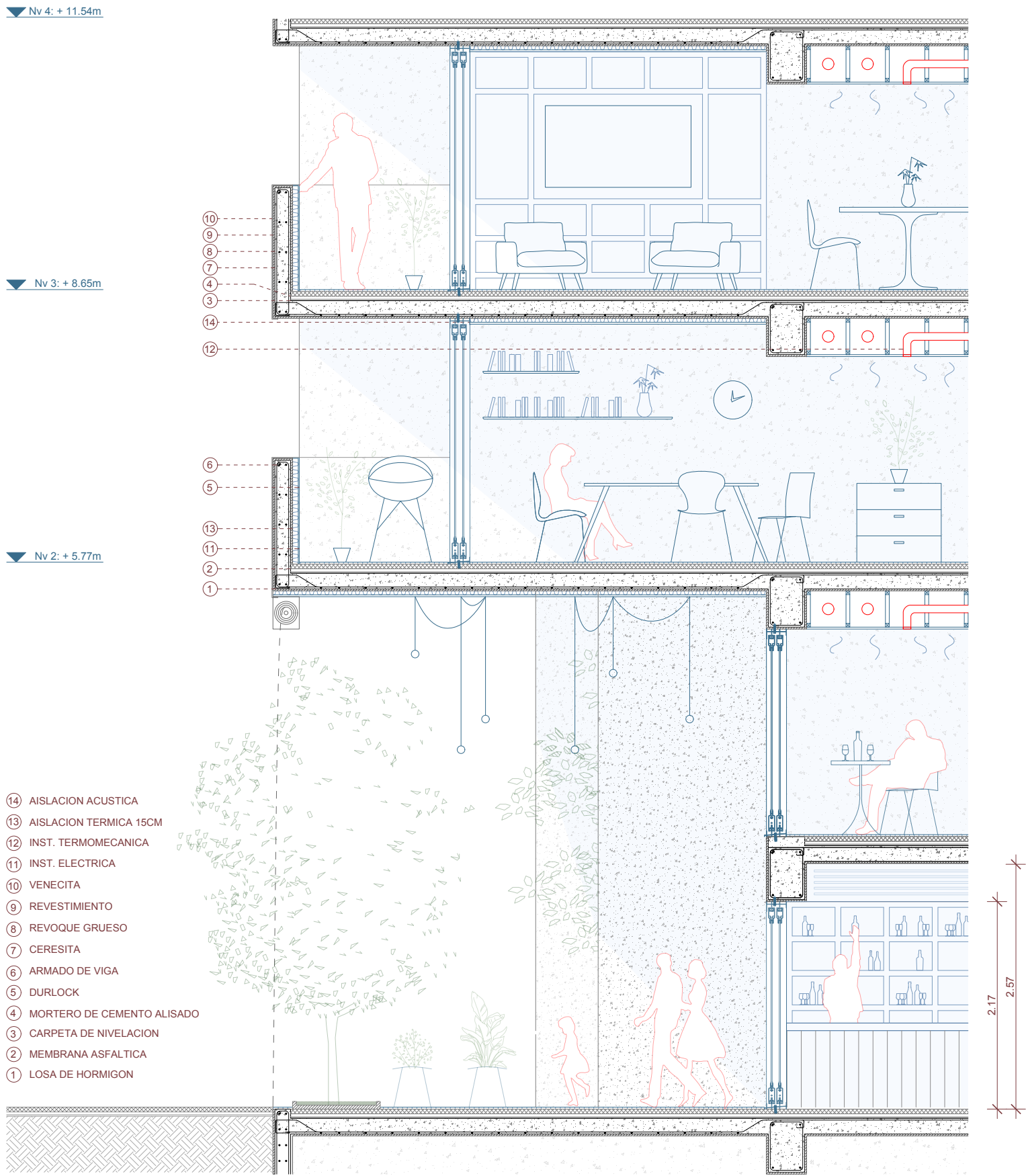
Corte Longitudinal Demolición
1:250
Figura 91



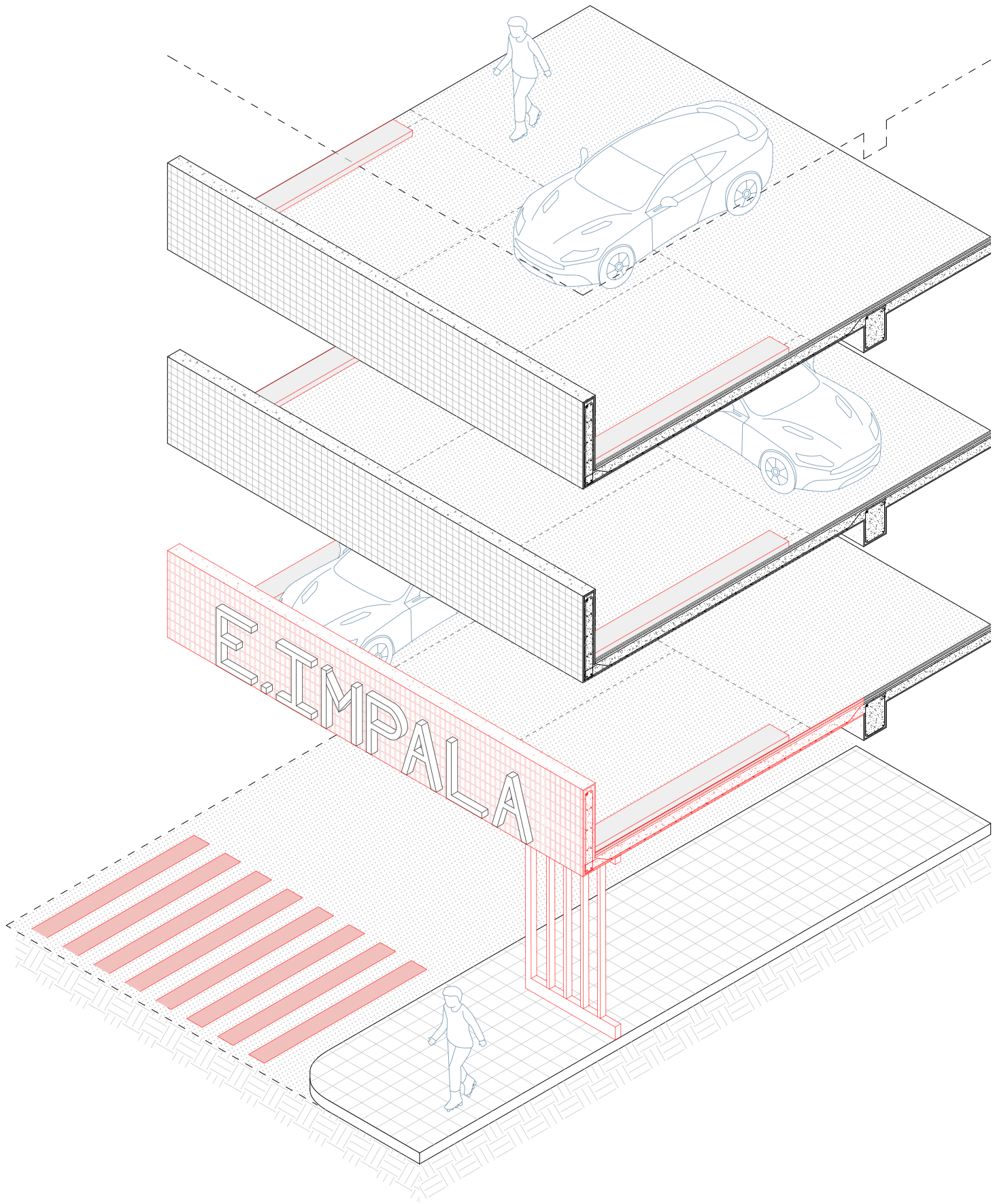
Corte Longitudinal Intervención
1:250
Figura 92



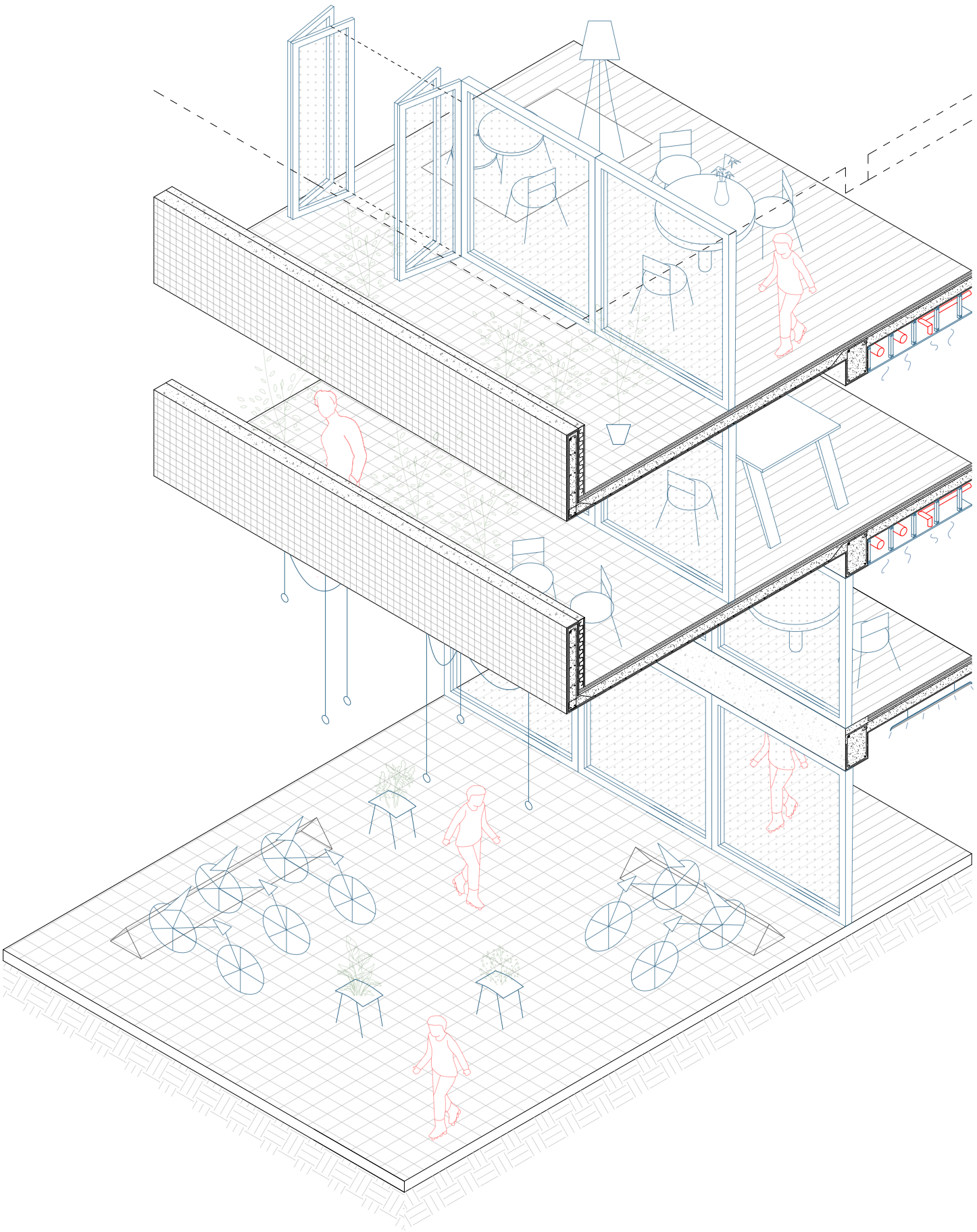
Estacionamiento Impala: Detalle en Corte Demolición
1:50
Figura 93



Estacionamiento Impala: Detalle en Corte Intervención
1:50
Figura 94



Estacionamiento Impala: Detalle en Axo Demolición
1:50
Figura 95

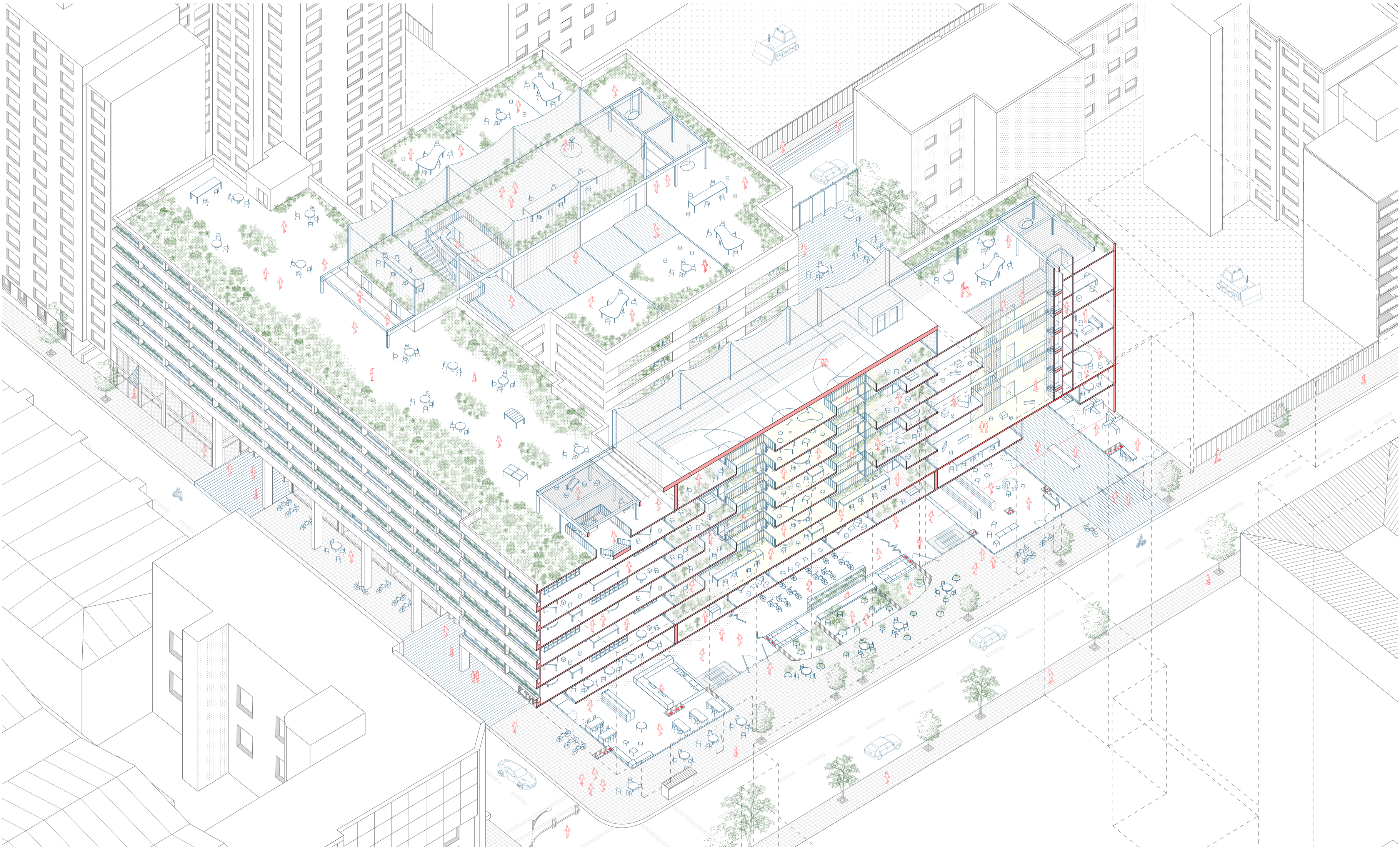


Estacionamiento Impala: Detalle en Axo Intervención
1:50
Figura 96

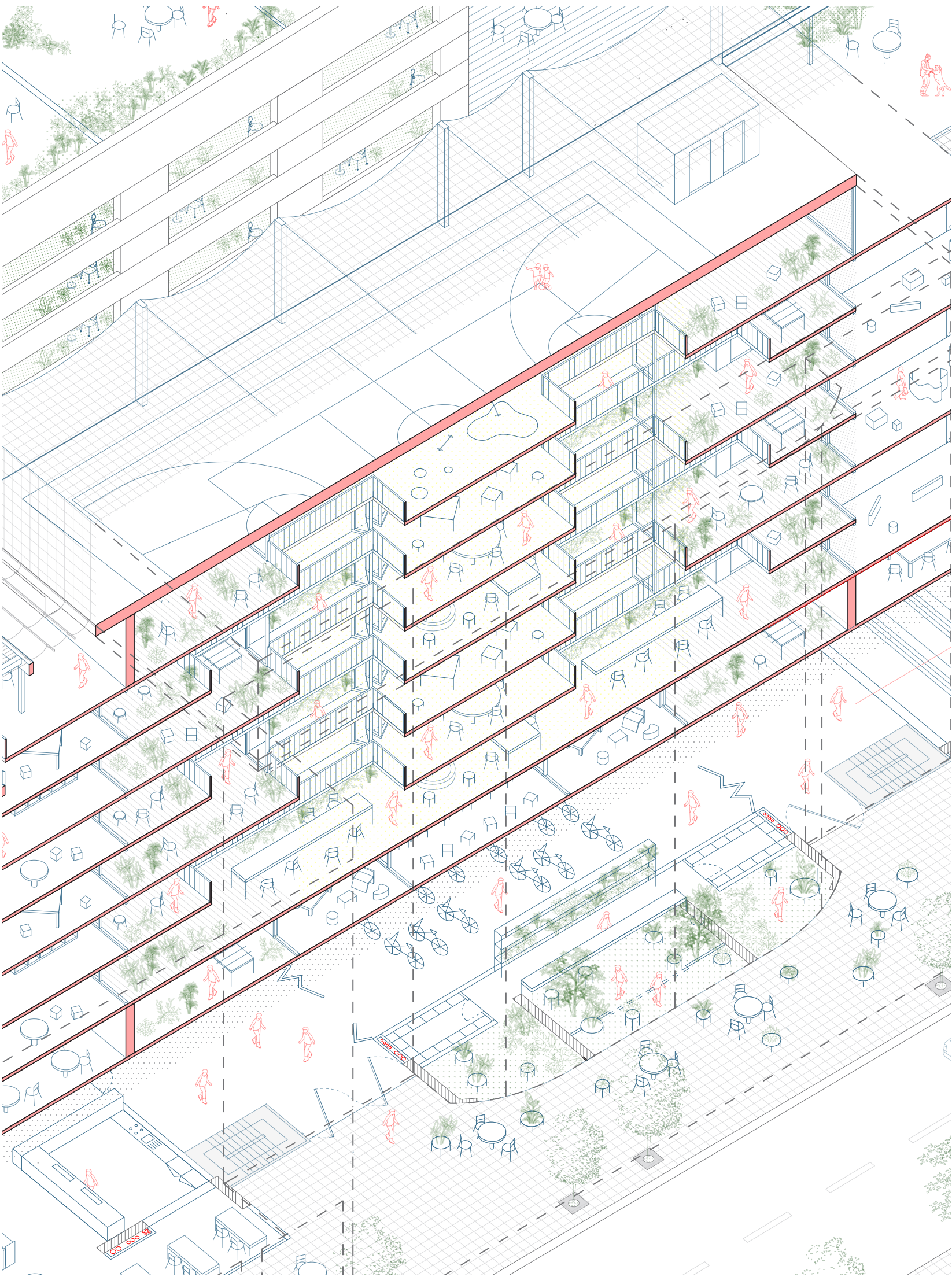


Collage de Vivienda Sin Relación con el Trabajo
Collage de Vivienda Con Relación con el Trabajo:Talleres Comunes
Figura 97

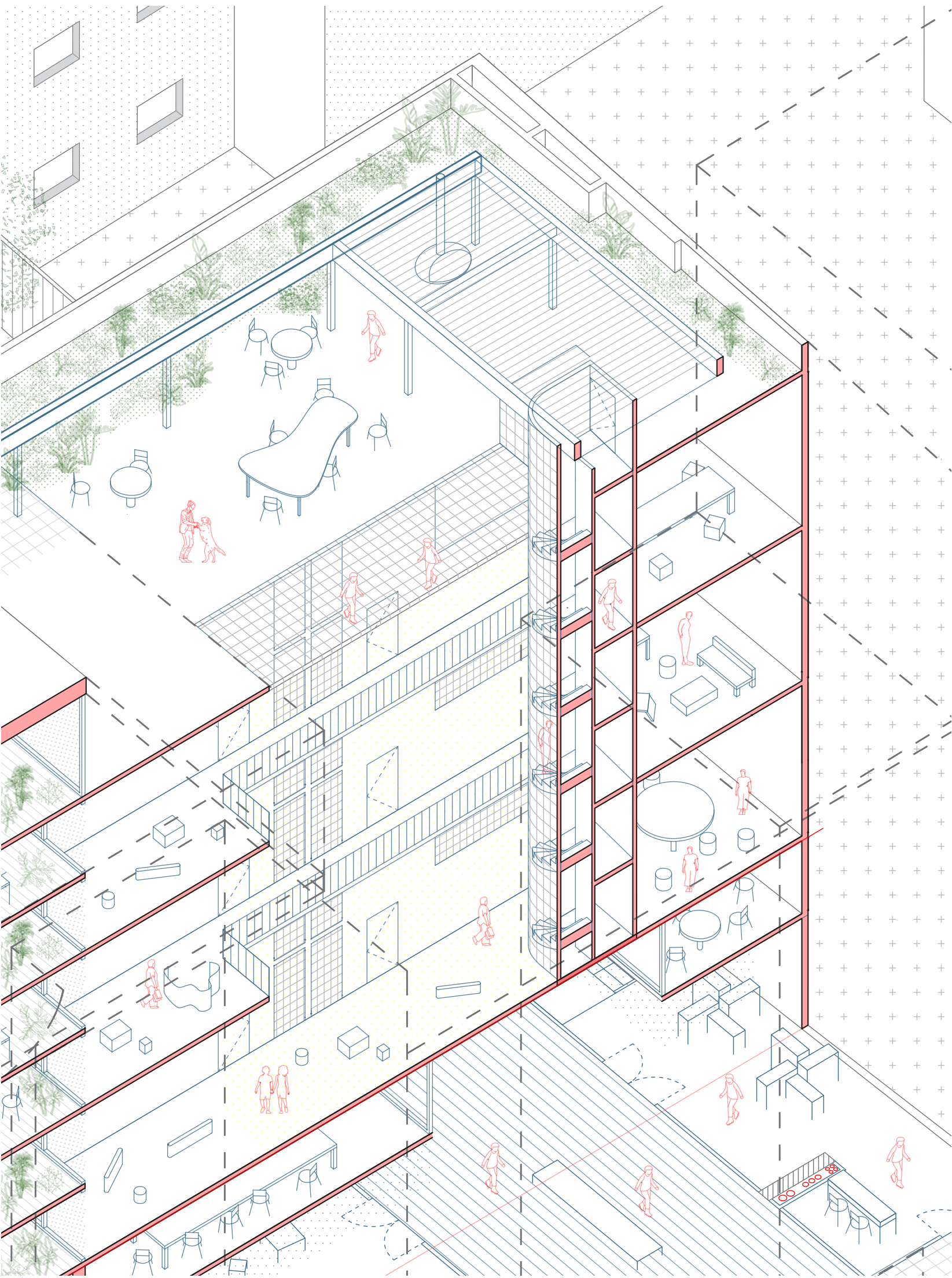
Collage de Vivienda Con Relación con el Trabajo:Ateliers Colectivos
Collage de Vivienda Con Relación con el Trabajo:Talleres Comunes
Figura 98



Axonometría Corte Impala
1:250
Figura 99



Zoom Axonometría Corte Impala



Zoom Axonometría Corte Impala

RELACIÓN CON EL CIELO

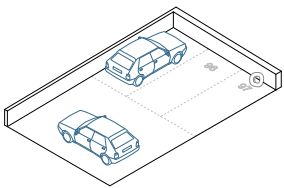
Por último, respecto a la cubierta, notamos que en el contexto circundante las azoteas se encuentran sin uso, por lo que en pos de conectar el edificio con el cielo, se delinea el perímetro con unas vigas que generan un corte y una conexión horizontal entre los edificios disgregados. De esta manera, se llega a una única planta de convivencia en donde convergen los distintos usuarios (*Figura 100 y 101*). Así, el sector de la derecha está destinado para el uso doméstico de las viviendas en donde se propone un ágora central compuesto por ladrillo de vidrio. Por el otro lado, se observa el acceso desde el Carrilón que media la transición del interior hacia el exterior a partir de la rectificación de la rampa. Es a partir del desnivel producido por la misma, el cual permite aprovechar el espacio central para la ubicación de los tanques e instalaciones. Siguiendo con el recorrido en espiral, se encuentran espacios destinados al ocio colectivo, hasta llegar a la cubierta-jardín de la franja sur, en la que desemboca el atrio escalonado de Corfo. Estas perforaciones están protegidas por superficies cubiertas, que establecen un nivel para el despegue en vertical de las coronas, entendidas como estructuras ligeras y metálicas (*Figura 104 y 105*). En la búsqueda de conquistar las alturas, la convivencia de los usuarios emerge en programas comunes recreativos como un bar-mirador y deportivos como la cancha multi-uso (*Figura 102 y 103*).

De esta manera, la tesis ensaya acerca de las distintas partes de su composición en asociaciones de vida y trabajo integradas a partir de intenciones generales de poder abastecer a partir de su tecnificación espacios para usos futuros y distintos armados de los mismos, la mediación interior / exterior y la recuperación urbana del cielo (*Figura 106 y 107*).

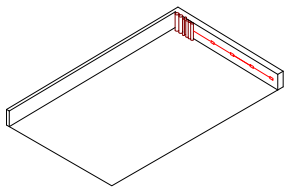


PLANTA CUBIERTA: NIVEL 8

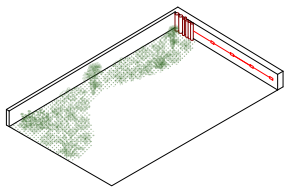
Cubierta



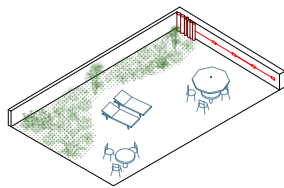
01. Estacionamiento Actual



02. Programación de la Estructura



03. Mediación Interior / Exterior



04. Flexibilidad en su Uso Futuro

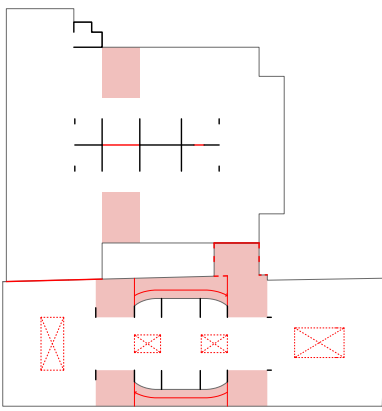
Planta Cubierta: Nivel 8 Demolición
Figura 100

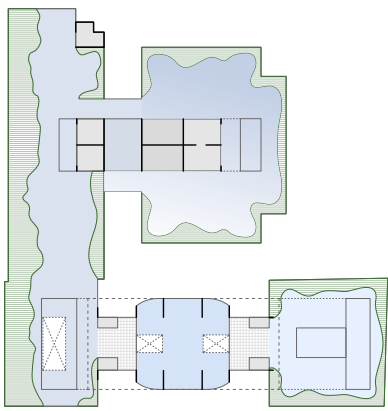




N

- BAR
- CONVIVENCIA
- DOMESTICO
- GIMNASIO
- MEDIACION





Planta Cubierta: Nivel 8 Intervención
Figura 101



PLANTA CUBIERTA: NIVEL 9

Cubierta

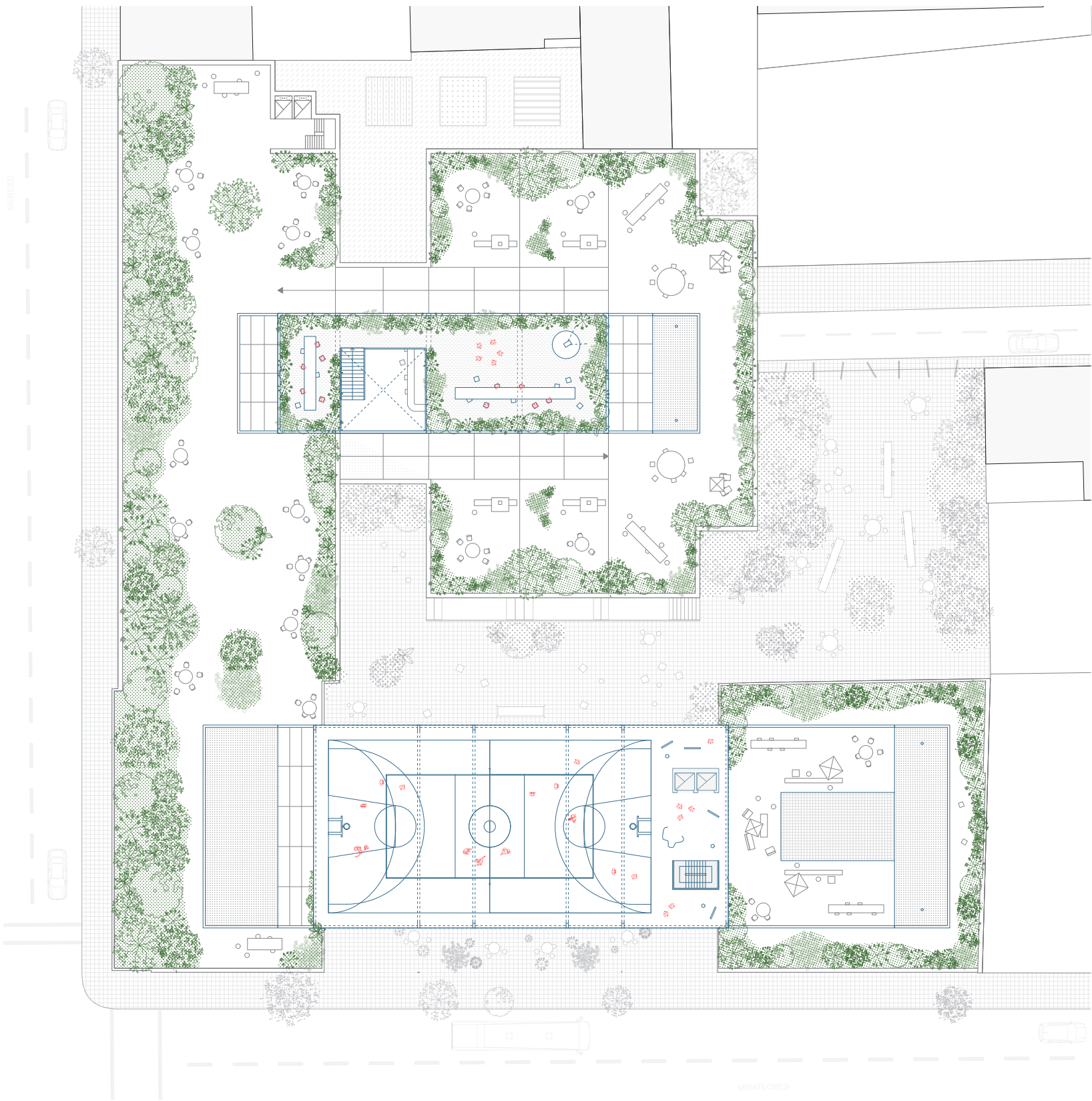
01. Estacionamiento Actual

02. Programación de la Estructura

03. Mediación Interior / Exterior

04. Flexibilidad en su Uso Futuro

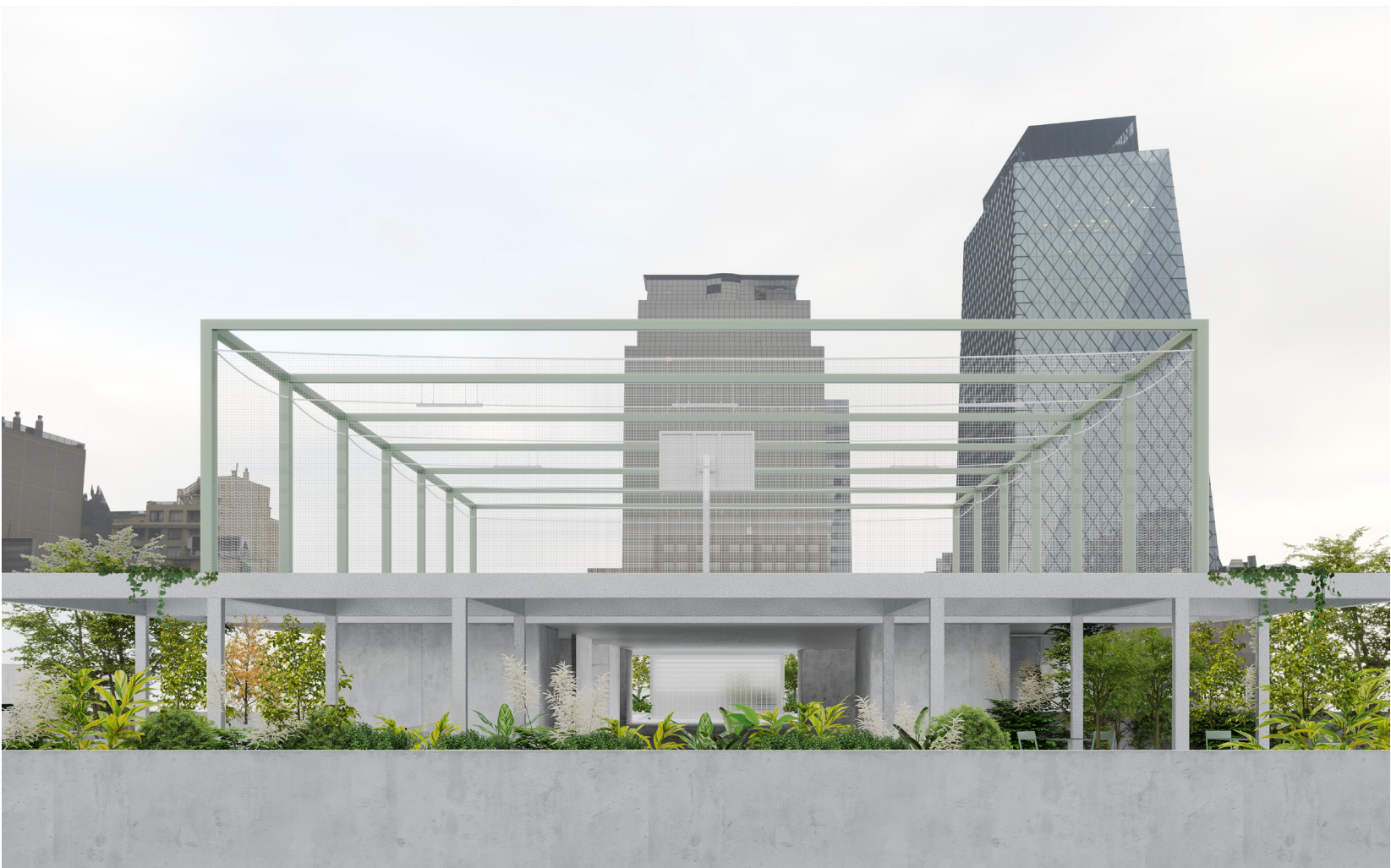
Planta Cubierta: Nivel 9 Demolición
Figura 102



N

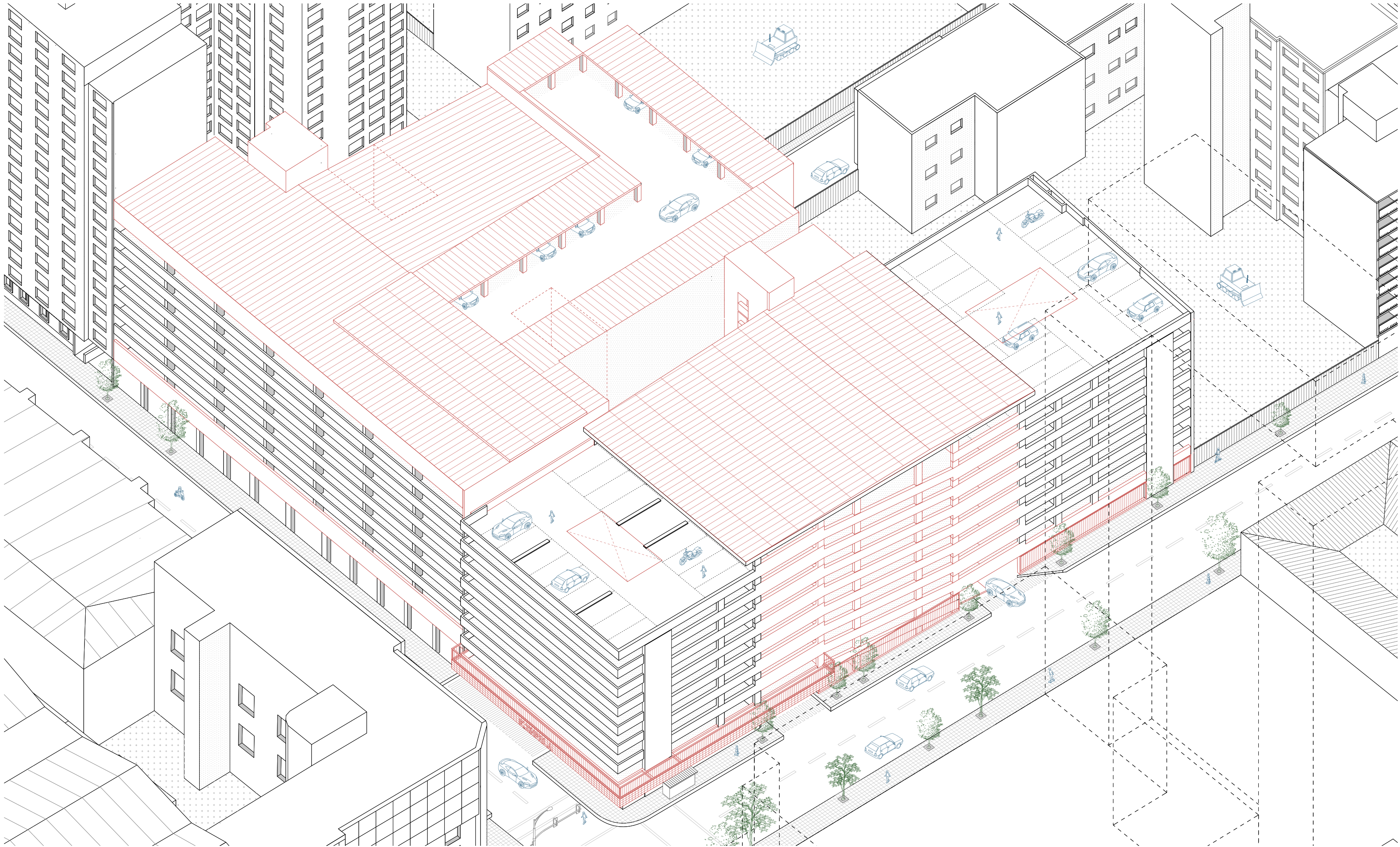
■ BAR
■ CONVIVENCIA
■ DOMESTICO
■ DEPORTE

Planta Cubierta: Nivel 9 Intervención
Figura 103

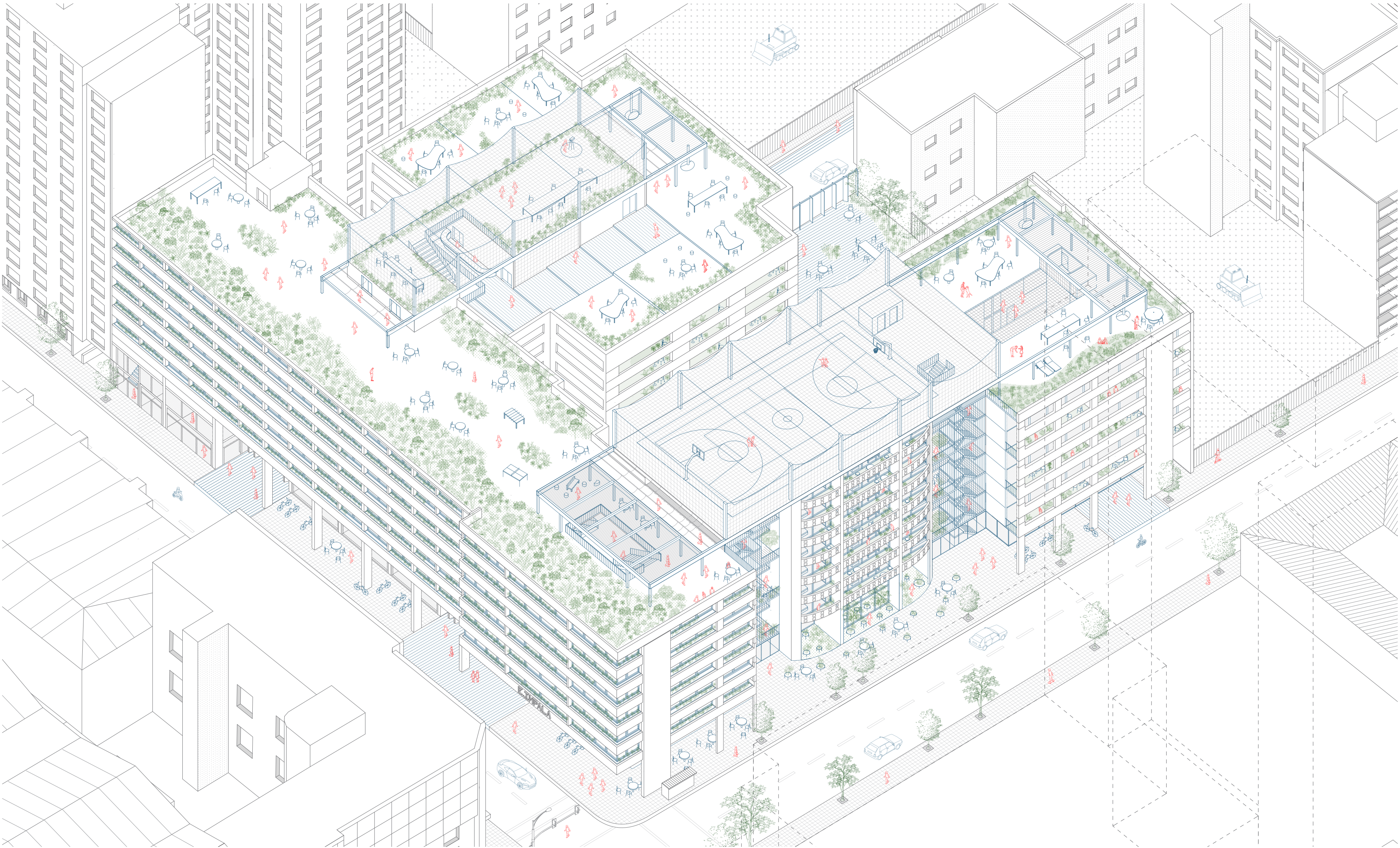


Fotomontaje Cubierta Doméstica Vista Norte
Fotomontaje Cubierta Doméstica Vista Este
Figura 104

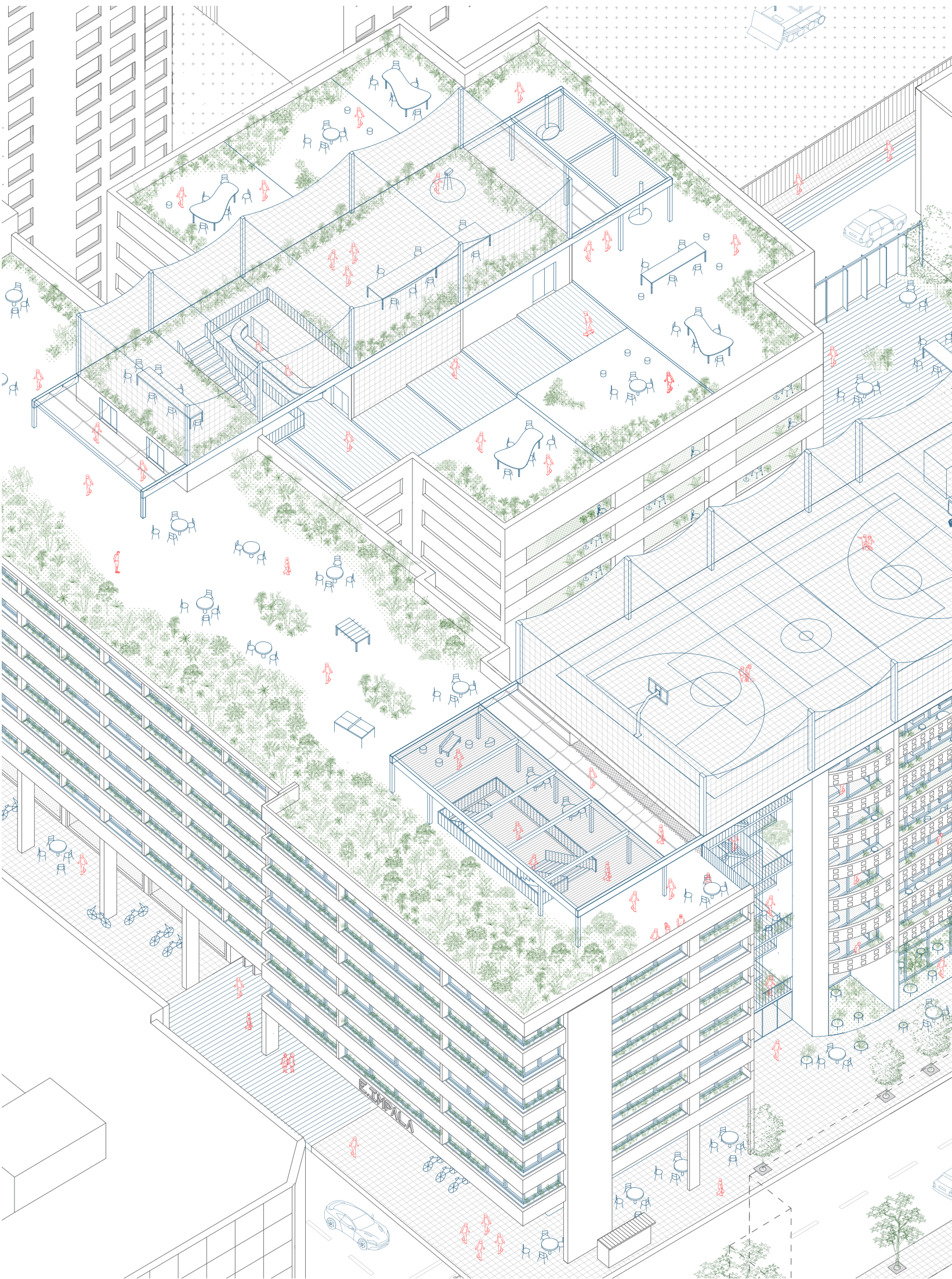
Fotomontaje Cubierta Pasaje Verde
Fotomontaje Cubierta Bar Mirador
Figura 105



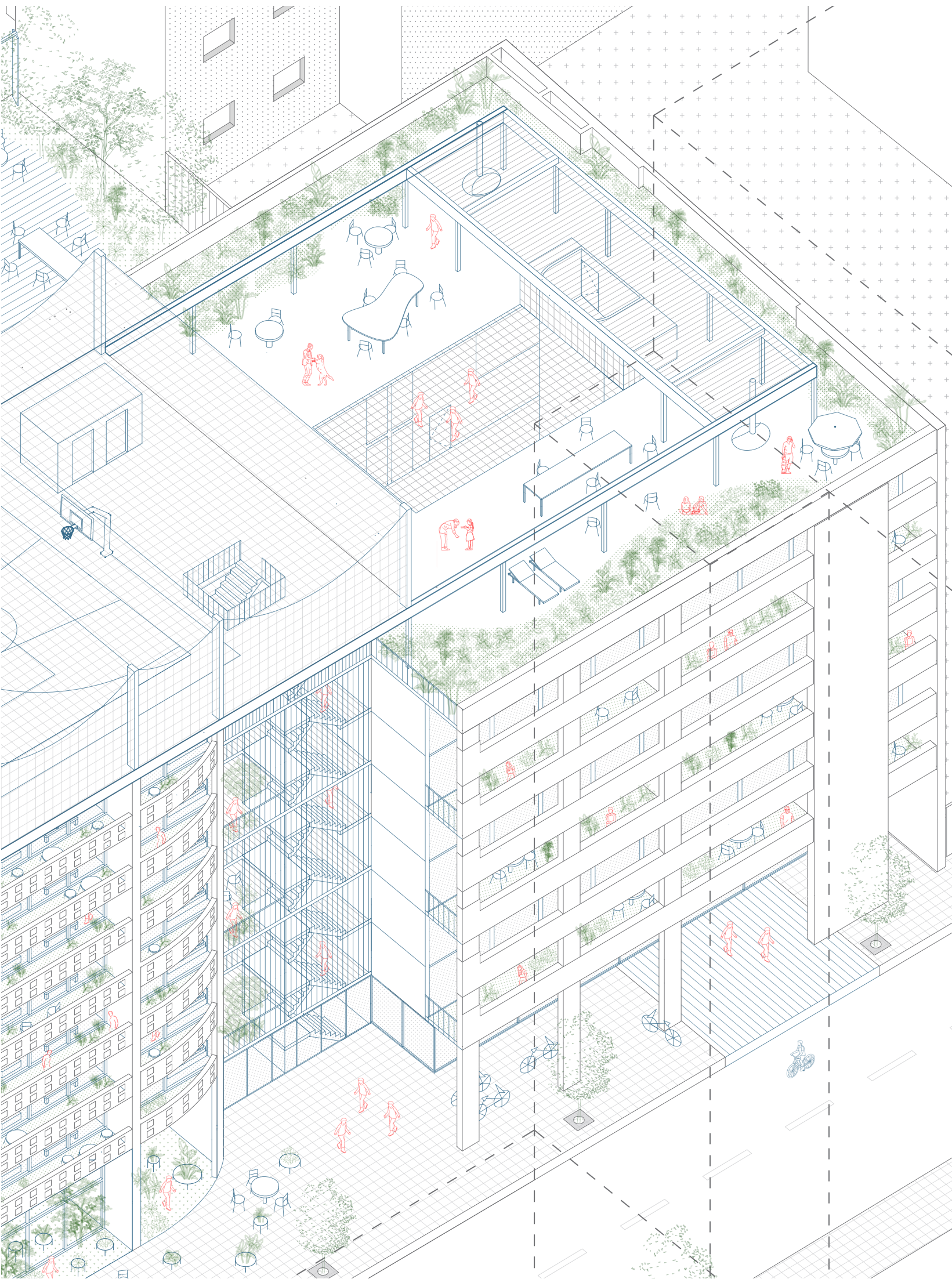
Axonometría Original Demolición
1:250
Figura 106



Axonometría Intervención Final
1:250
Figura 107

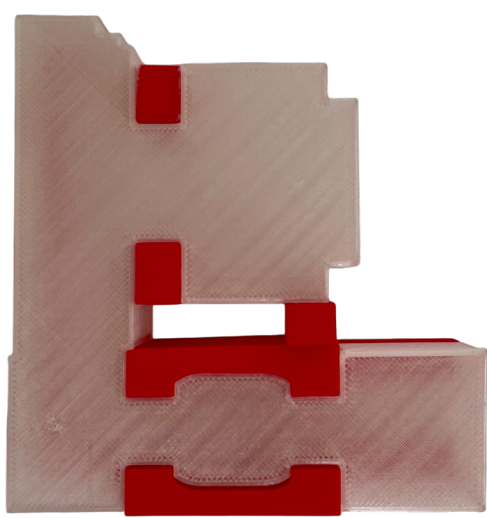


Zoom Axonometría Intervención Final

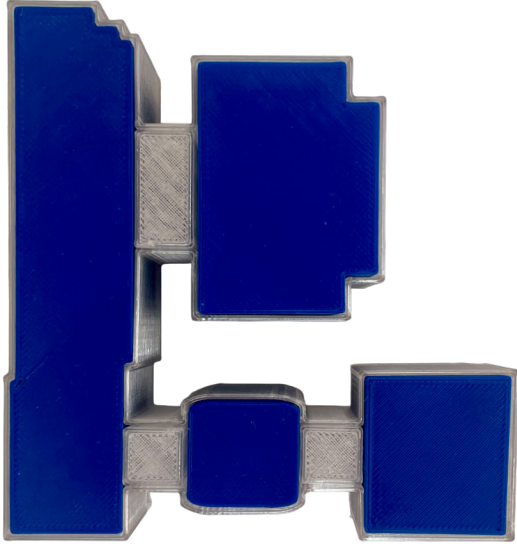


Zoom Axonometría Intervención Final

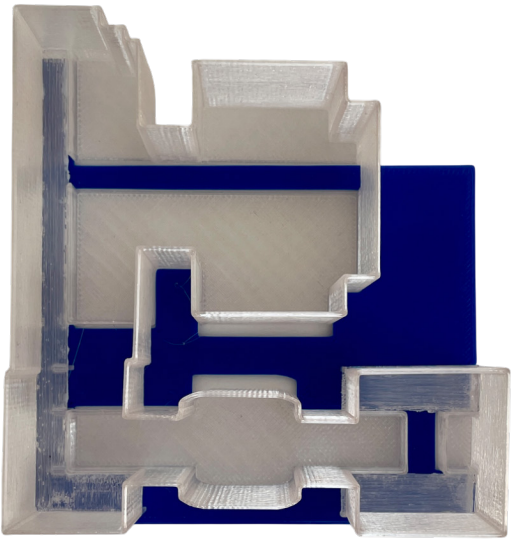
MAQUETAS



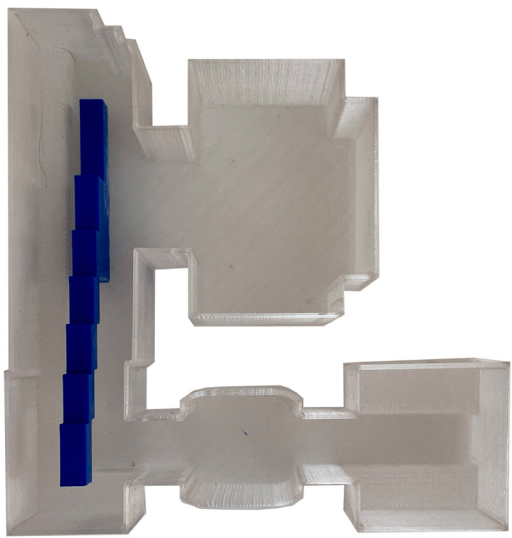
Planta Demolición



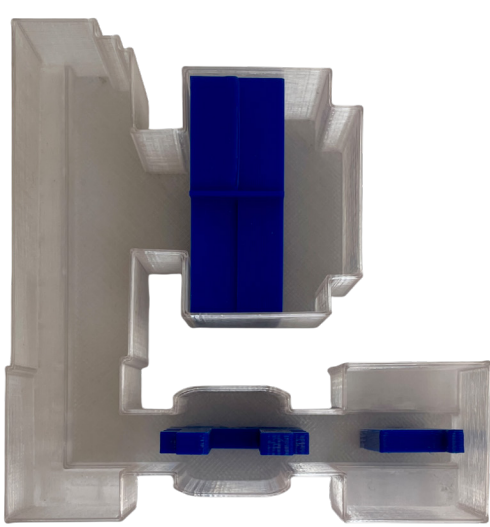
Planta División Espacial



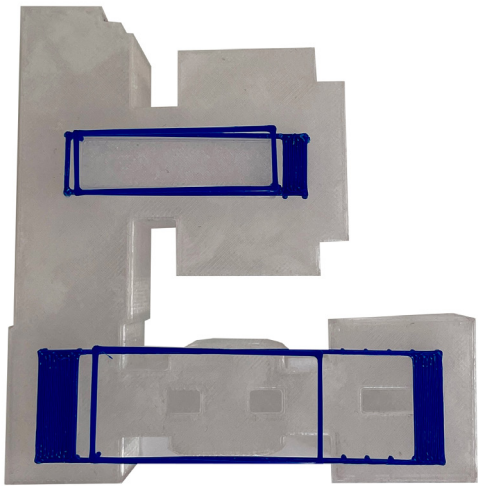
Planta Baja



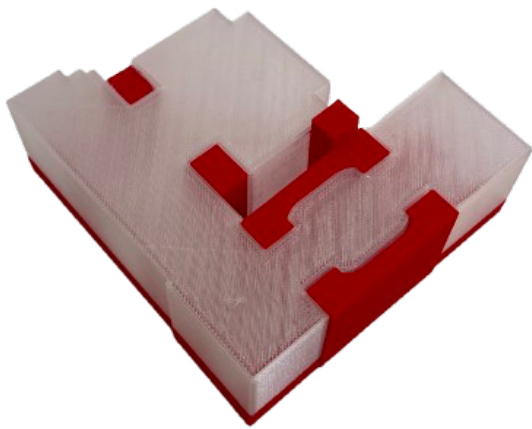
Planta Trabajo



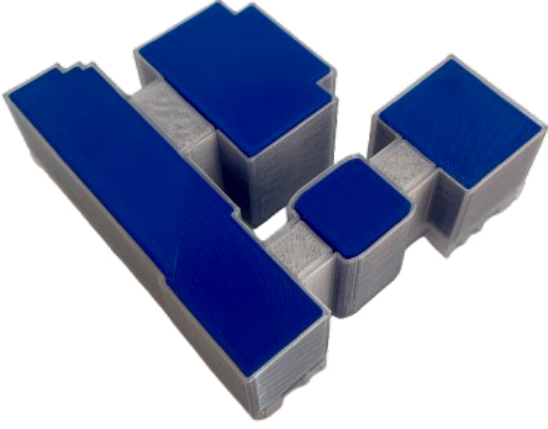
Planta Viviendas



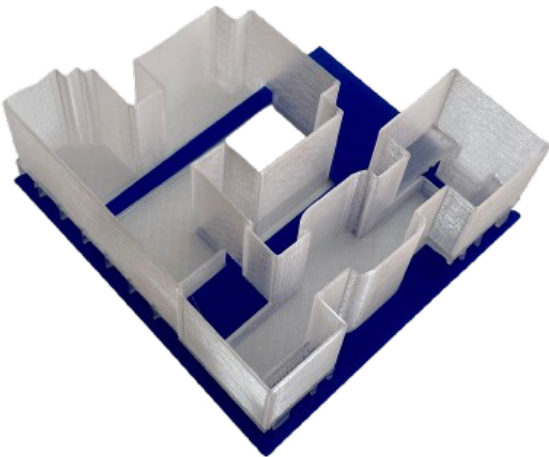
Planta Cubierta



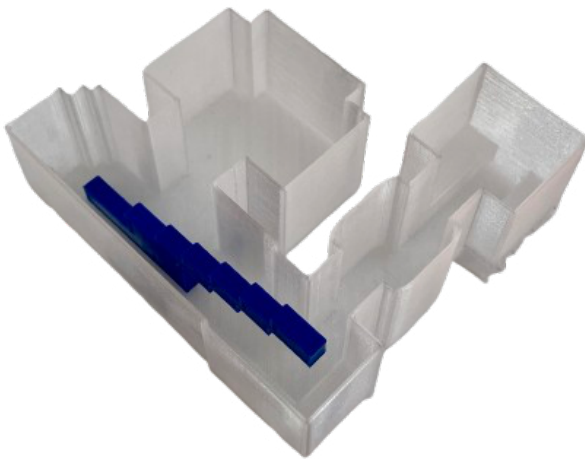
Axonometría Demolición



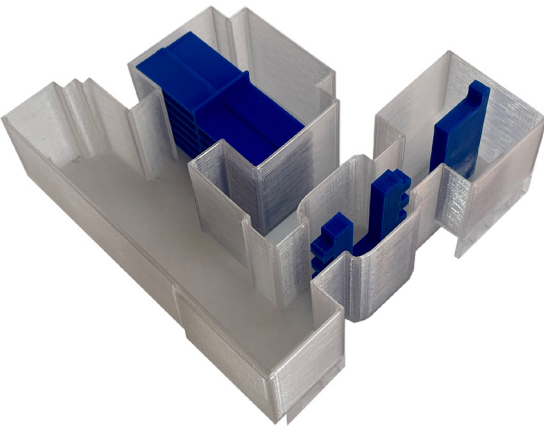
Axonometría División Espacial



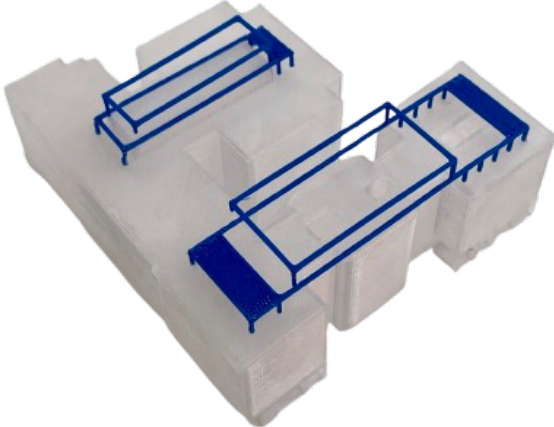
Axonometría Planta Baja



Axonometría Planta Trabajo



Axonometría Planta Viviendas



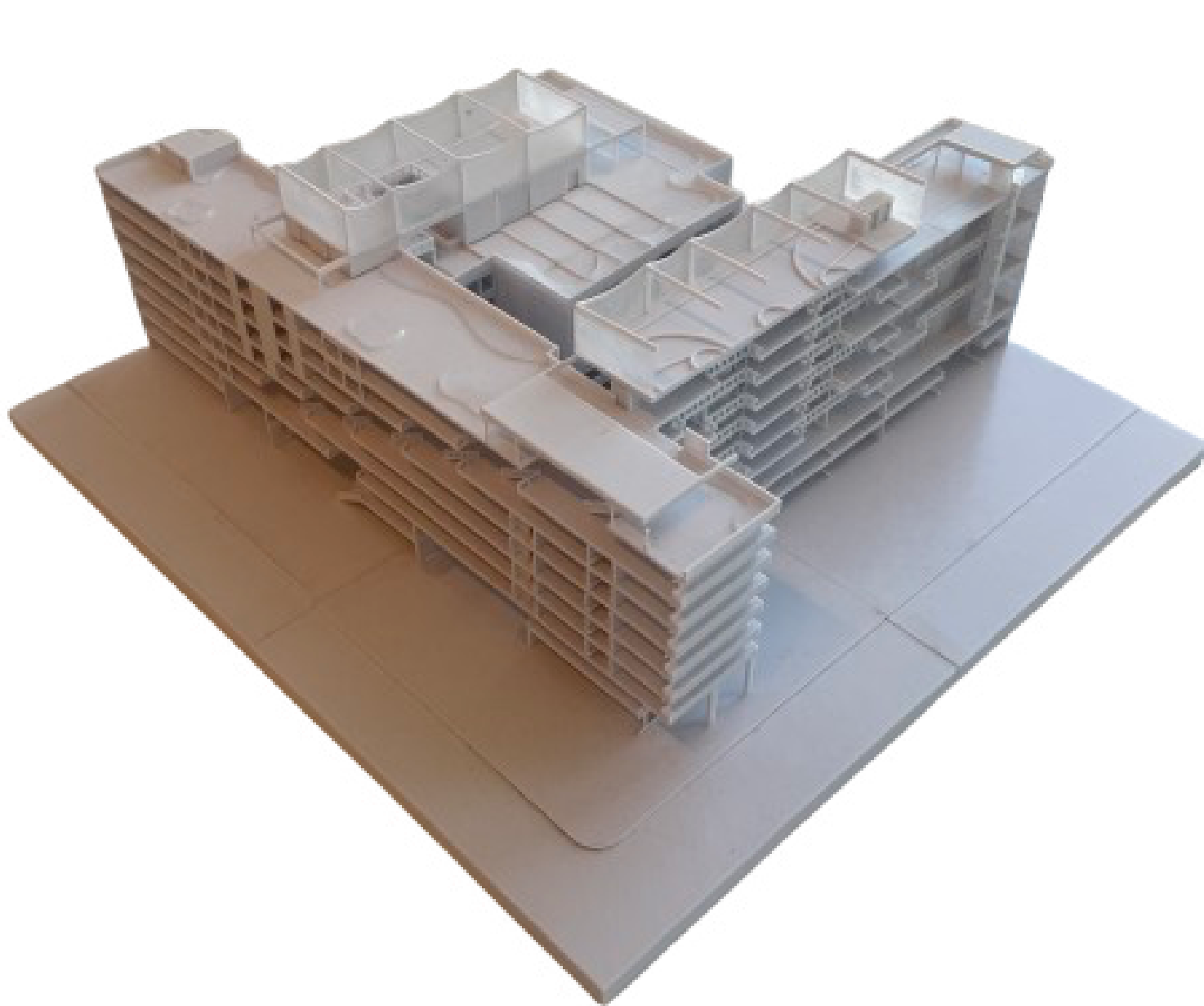
Axonometría Planta Cubierta



Maqueta Final Completa



Maqueta Final Corte CORFO



Maqueta Final Corte CORFO e Impala



Planta Maqueta Final Corte CORFO e Impala

REFERENTES

Laguna, Productora. Ciudad de México, México. 2023.

Edificio Jaraguá, Paulo Mendes da Rocha. Sao Paulo, Brasil. 1984.

Maison de Verre, Pierre Chareau. Paris, Francia. 1932.

Immeuble Clarté, Le Corbusier. Ginebra, Suiza. 1932.

Cathedrale des Sports, NP2F. Bordeus, Francia. 2016.



(Imagen 44) - Laguna, Productora. Ciudad de México, México. 2023. Perspectiva Exterior.



(Imagen 45) - Laguna, Productora. Ciudad de México, México. 2023. Perspectiva Exterior.
(Imagen 46) - Laguna, Productora. Ciudad de México, México. 2023. Detalle Circulación Vertical.



(Imagen 47) - Edifício Jaraguá, Paulo Mendes da Rocha. Sao Paulo, Brasil. 1984. Perspectiva Exterior:



(Imagen 48) - Edifício Jaraguá, Paulo Mendes da Rocha. Sao Paulo, Brasil. 1984. Detalle Carpinterías Exteriores.
(Imagen 49) - Edifício Jaraguá, Paulo Mendes da Rocha. Sao Paulo, Brasil. 1984. Perspectiva Exterior:



(Imagen 50) - Maison de Verre, Pierre Chareau. Paris, Francia. 1932. Perspectiva Interior:



(Imagen 51) - Maison de Verre, Pierre Chareau. Paris, Francia. 1932. Perspectiva Exterior:
(Imagen 52) - Maison de Verre, Pierre Chareau. Paris, Francia. 1932. Detalle Exterior Ladrillo de Vidrio.



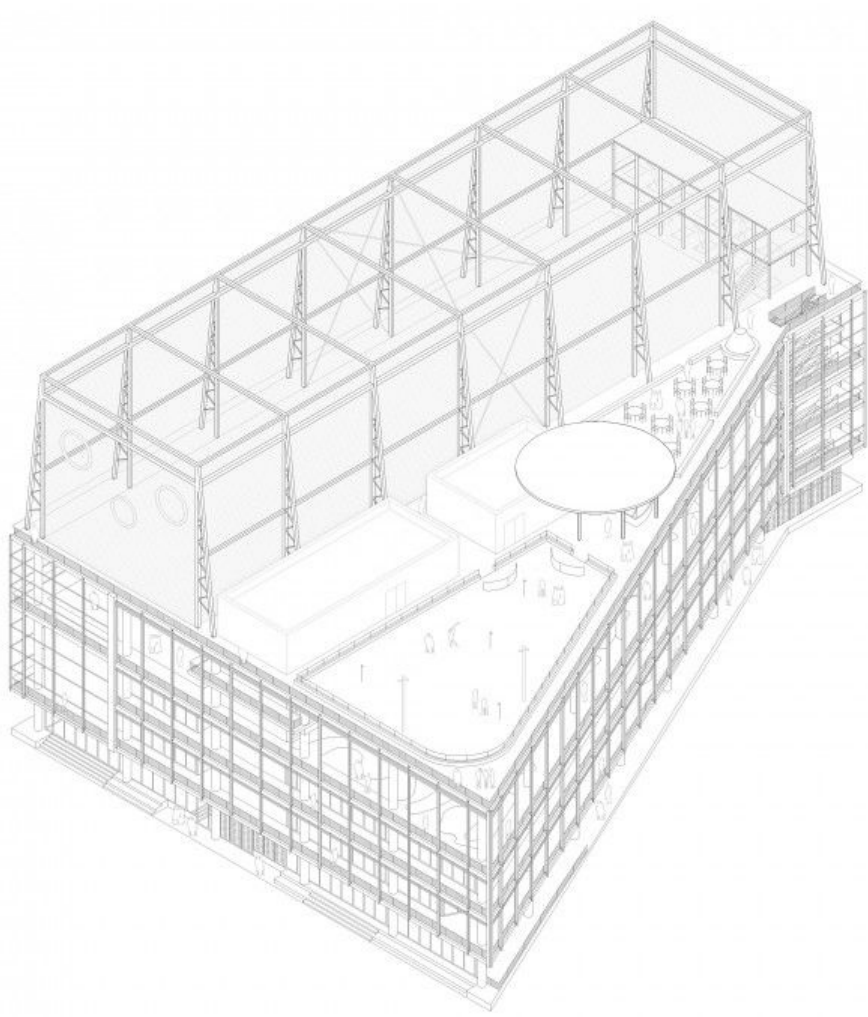
(Imagen 53) - Immeuble Clarté, Le Corbusier: Ginebra, Suiza. 1932. Perspectiva Exterior:



(Imagen 54) - Immeuble Clarté, Le Corbusier: Ginebra, Suiza. 1932. Perspectiva Exterior:
(Imagen 55) - Immeuble Clarté, Le Corbusier: Ginebra, Suiza. 1932. Perspectiva Cubierta Exterior:



(Imagen 56) - Cathedrale des Sports, NP2F. Bordeaux, Francia. 2016. Perspectiva Exterior:



(Imagen 57) - Cathedrale des Sports, NP2F. Bordeaux, Francia. 2016. Axonometría.
(Imagen 58) - Cathedrale des Sports, NP2F. Bordeaux, Francia. 2016. Perspectiva Exterior:

CRÉDITOS A LAS IMÁGENES

Imagen 01:

Publicidad General Electric sobre el Sueño Americano “Its a Promise”, en State Museum of Pennsylvania.

Imagen 02:

Publicidad General Electric sobre el Sueño Americano “Its a Promise”, en State Museum of Pennsylvania.

Imagen 03:

El impacto de la suburbanización y el crecimiento espacial en Santiago. CEPAL, “Ecoeficiencia y desarrollo de infraestructura urbana sostenible en Asia y América Latina” (Naciones Unidas, Julio/2011).

Imagen 04:

Imagen Aérea de Autopista en Los Angeles. Patxi Eguiluz y Carlos Copertone, “Arrancar en Los Ángeles”, en Architectural Digest, (Septiembre/2016).

Imagen 05:

Imagen Aérea de Autopista en Santiago. Andrés Téllez Tavera, “La ciudad fotográfica: tres aproximaciones a Santiago de Chile, 1930-1945”, en Revistas Faud, no. #19 (Junio/2023).

Imagen 06:

Ilustración de las Autopistas en Santiago de Chile como propuestas a los múltiples ingresos a la ciudad. María Isabel Pávez, “Vialidad, Transporte y Planeamiento Urbano-Regional en Santiago de Chile 1950-1979”, en Navaja: Cuadernos de Investigación Urbanística, (Abril 2007).

Imagen 07:

Ilustración de las Autopistas en Santiago de Chile como propuestas a los múltiples ingresos a la ciudad. María Isabel Pávez, “Vialidad, Transporte y Planeamiento Urbano-Regional en Santiago de Chile 1950-1979”, en Navaja: Cuadernos de Investigación Urbanística, (Abril 2007).

Imagen 08:

Le Corbusier: Ville Contemporaine Planta. Gili Merin, “Clásicos de Arquitectura: Ville Radieuse / Le Corbusier”, en Archdaily FLC/ADAGP, (Julio/2015).

Imagen 09:

Le Corbusier: Ville Contemporaine Imágen Referencia. Gili Merin, “Clásicos de Arquitectura: Ville Radieuse / Le Corbusier”, en Archdaily FLC/ADAGP, (Julio/2015).

Imagen 10:

Hilbersaimer: Ciudad Vertical Planta. Marcelo Gardinetti, “Manfredo Tafuri: Arquitectura Radical y la Ciudad”, en TECNNE, (Enero/2021).

Imagen 11:

Hilbersaimer: Ciudad Vertical Imágen Referencia. Marcelo Gardinetti, “Manfredo Tafuri: Arquitectura Radical y la Ciudad”, en TECNNE, (Enero/2021).

Imagen 12:

After Hilbersaimer Planta. DOGMA, “After Hilberseimer: Retrofitting of Ludwig Hilberseimer’s settlement Unit, Chicago (USA)” (Agosto/2014).

Imagen 13:

After Hilbersaimer Imágen Referencia. DOGMA, “After Hilberseimer: Retrofitting of Ludwig Hilberseimer’s settlement Unit, Chicago (USA)” (Agosto/2014).

Imagen 14:

Iñaki Ábalos, “Palacios Comunes Atemporales” (Puente Editores) Octubre/2020.

Imagen 15:

Iñaki Ábalos, “Palacios Comunes Atemporales” (Puente Editores) Octubre/2020.

Imagen 16:

Iñaki Ábalos, “Palacios Comunes Atemporales” (Puente Editores) Octubre/2020.

Imagen 17:

Iñaki Ábalos, “Palacios Comunes Atemporales” (Puente Editores) Octubre/2020.

Imagen 18:

Sitios eriazos que se convirtieron en lugares de Estacionamiento. Rodrigo Vera, “Exponentes Elocuentes de la Arquitectura Moderna y Funcional: Los Edificios de Estacionamiento en Santiago Centro”, en Revista 180, no. #29 (Agosto/2012).

Imagen 19:

Detalle del Revestimiento C ramico del estacionamiento Impala. Rodrigo Vera, “Exponentes Elocuentes de la Arquitectura Moderna y Funcional: Los Edificios de Estacionamiento en Santiago Centro”, en Revista 180, no. #29 (Agosto/2012).

Imagen 20:

Paneles de Hormigón Prefabricado revestido en Mosa co Vítreo para la fachada del Estacionamiento Lido. Rodrigo Vera, “Exponentes Elocuentes de la Arquitectura Moderna y Funcional: Los Edificios de Estacionamiento en Santiago Centro”, en Revista 180, no. #29 (Agosto/2012).

CRÉDITOS A LAS IMÁGENES

Imagen 21:
Rodrigo Vera, "Exponentes Elocuentes de la Arquitectura Moderna y Funcional: Los Edificios de Estacionamiento en Santiago Centro", en Revista 180, no. #29 (Agosto/2012).

Imagen 22:
Imágenes Manzana de Estudio. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 23:
Imágenes Manzana de Estudio. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 24:
Imágenes Manzana de Estudio. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 25:
Imágenes Manzana de Estudio. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 26:
Imágenes Exteriores Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 27:
Imágenes Exteriores Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 28:
Imágenes Exteriores Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 29:
Imágenes Exteriores Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 30:
Imágenes Interiores Estacionamiento Impala. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 31:
Imágenes Interiores Estacionamiento Impala. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 32:
Imágenes Interiores Estacionamiento Impala. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 33:
Imágenes Interiores Estacionamiento Impala. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 34:
Imágenes Detalles Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 35:
Imágenes Detalles Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 36:
Imágenes Detalles Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 37:
Imágenes Detalles Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 38:
Imágenes de Referencias sobre Oficinas. Serra Utkum Ikiz, A conversation with Shane Burger on digital tools, human-centric design, and sustainability", en Parametric Architecture, (Agosto/2024).

Imagen 39:
Imágenes de Referencias sobre Oficinas. Fernanda Castro, "Microsoft Envisioning Center / Studio O+A", en Archdaily, (Agosto/2018).

Imagen 40:
Imágenes de Referencias sobre Oficinas. HGA, "Boston Univeristy: Engineering at the Forefront of Campus", (Enero/2024).

Imagen 41:
Imágenes de Referencias sobre Oficinas. Fernanda Castro, "Microsoft Envisioning Center / Studio O+A", en Archdaily, (Agosto/2018).

Imagen 42:
Imagen Exterior Estacionamiento Impala y Carrilon. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 43:
Imagen Interior Estacionamiento Impala. Javier Cogorno, Denise Donaldson (Mayo/2024).

Imagen 44:
Laguna, Productora. Ciudad de México, México. 2023. Perspectiva Exterior: Arturo Arrieta, "Laguna" en Productora (2023).

CRÉDITOS A LAS IMÁGENES

Imagen 45:

Laguna, Productora. Ciudad de México, México. 2023. Perspectiva Exterior: Arturo Arrieta, “Laguna” en Productora (2023).

Imagen 46:

Laguna, Productora. Ciudad de México, México. 2023. Detalle Circulación Vertical: Arturo Arrieta, “Laguna” en Productora (2023).

Imagen 47:

Edifício Jaraguá, Paulo Mendes da Rocha. Sao Paulo, Brasil. 1984. Perspectiva Exterior: Leonardo Finotti y Nelson Kon, “Edifício Jaraguá, São Paulo” en Arquitectura Viva (2021).

Imagen 48:

Edifício Jaraguá, Paulo Mendes da Rocha. Sao Paulo, Brasil. 1984. Detalle Carpinterías Exteriores. Leonardo Finotti y Nelson Kon, “Edifício Jaraguá, São Paulo” en Arquitectura Viva (2021).

Imagen 49:

Edifício Jaraguá, Paulo Mendes da Rocha. Sao Paulo, Brasil. 1984. Perspectiva Exterior: Leonardo Finotti y Nelson Kon, “Edifício Jaraguá, São Paulo” en Arquitectura Viva (2021).

Imagen 50:

Maison de Verre, Pierre Chareau. Paris, Francia. 1932. Perspectiva Interior: Brian Pagnotta, “Maison de Verre / Pierre Chareau + Bernard Bijvoet” en Archdaily (2017).

Imagen 51:

Maison de Verre, Pierre Chareau. Paris, Francia. 1932. Perspectiva Exterior: Brian Pagnotta, “Maison de Verre / Pierre Chareau + Bernard Bijvoet” en Archdaily (2017).

Imagen 52:

Maison de Verre, Pierre Chareau. Paris, Francia. 1932. Detalle Exterior Ladrillo de Vidrio. Brian Pagnotta, “Maison de Verre / Pierre Chareau + Bernard Bijvoet” en Archdaily (2017).

Imagen 53:

Immeuble Clarté, Le Corbusier. Ginebra, Suiza. 1932. Perspectiva Exterior: Eveline Perroud, “Edificio de apartamentos Clarté” en Fondation Le Corbusier (2006).

Imagen 54:

Immeuble Clarté, Le Corbusier. Ginebra, Suiza. 1932. Perspectiva Exterior: Eveline Perroud, “Edificio de apartamentos Clarté” en Fondation Le Corbusier (2006).

Imagen 55:

Immeuble Clarté, Le Corbusier. Ginebra, Suiza. 1932. Perspectiva Cubierta Exterior: Eveline Perroud, “Edificio de apartamentos Clarté” en Fondation Le Corbusier (2006).

Imagen 56:

Cathedrale des Sports, NP2F. Bordeus, Francia. 2016. Perspectiva Exterior: Maxime Delvaux y Antoine Espinasseau, “Cathédrale des Sports” en NP2F (2016).

Imagen 57:

Cathedrale des Sports, NP2F. Bordeus, Francia. 2016. Axonometría. Maxime Delvaux y Antoine Espinasseau, “Cathédrale des Sports” en NP2F (2016).

Imagen 58:

Cathedrale des Sports, NP2F. Bordeus, Francia. 2016. Perspectiva Exterior: Maxime Delvaux y Antoine Espinasseau, “Cathédrale des Sports” en NP2F (2016).

BIBLIOGRAFÍA

Cita 01:

Marcelo Faiden, “Tesis Doctoral: Los bajos edificios de los altos” (Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona), Noviembre/2015.

Cita 02:

Beatriz Colomina, “La domesticidad en guerra” (Actar), (Mayo/2007).

Cita 03:

Instituto Nacional de Estadísticas de Chile, “Migración Interna en Chile: Censo 2017”.

Cita 04:

Instituto Nacional de Estadísticas e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile, “Parcelas de agrado desde la perspectiva censal y territorial: Región Metropolitana de Santiago 2020”.

Cita 05:

Jorge Ortiz y Soledad Morales, “Impacto socioespacial de las migraciones intraurbanas en entidades de centro y de nuevas periferias del Gran Santiago” (EURE), Septiembre/2002.

Cita 06:

Jorge Rodríguez, “Migraciones internas en Chile, 1977-2017: Continuidad y cambio” (CEPAL, Serie Población y Desarrollo N°126) Agosto/2019.

Cita 07:

Richard Anderson y PierVittorio Aureli, “Ledwig Hilberseimer: Metropolisarchitecture” (Columbia University GSAPP Sourcebook) Enero/2012.

Cita 08:

Vialidad, transporte y planeamiento urbano-regional en Santiago de Chile, 1950-1979.

Cita 09:

Iñaki Ábalos, “Palacios Comunes Atemporales” (Puente Editores) Octubre/2020.

Cita 10:

DOGMA, “After Hilberseimer: Retrofitting of Ludwig Hilberseimer’s settlement Unit, Chicago (USA)” (Agosto/2014).

Cita 11:

Rodrigo Vera, “Exponentes Elocuentes De La Arquitectura Moderna Y Funcional: Los Edificios De Estacionamientos En Santiago Centro”, en Revista 180 no. 29 (Agosto/2012).

Cita 12:

Shannon MacDonald, The Parking Garage: Design And Evolution Of A Modern Urban Form (Washington DC: Urban Land Institute, 2007).

Cita 13:

Tannia Basaure B., Reutilización Adaptativa: De Edificio De Estacionamiento A Vivienda Colectiva, (Santiago: Universidad de Chile, 2020).

Cita 14:

Enrique Donoso Morales, Reconversión de estacionamientos verticales como método de ampliación programática del centro de Santiago, (Santiago: Universidad de Chile, 2021).

Cita 15:

Enrique Walker, “Una conversación con Smiljan Radic”, en El Croquis no. 167, (Mayo/2016).

Cita 16:

Iñaki Ábalos y Renata Sentkiewicz, “Essays on Thermodynamics, Architecture and Beauty” (Nueva York: Actar Publishers) Febrero/2015.

Cita 17:

José Rosas, “La partición de la manzana: Cómo se modernizó Santiago de Chile”, en UR: urbanismo revista no. 3, (Noviembre/1985).

Cita 18:

José Rosas, “Conformación y consolidación del Centro de Santiago. 1930-1960”, en Santiago Centro, un siglo de transformaciones (Santiago: Municipalidad de Santiago) Noviembre/2006.

Cita 19:

Manuel Enrique Torres Céspedes, “El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública” (Universitat de Lleida) Julio/2017.

Cita 20:

Jaime Rosenblitt y Carolina Sanhueza, “Cartografía Histórica de Chile 1778-1929” (CIP-Biblioteca Nacional de Chile) Marzo/2010.

Cita 21:

Paulina Cambiaso, Miguel Contreras y Carlos Fuensalida, “Migraciones internas hacia la Región Metropolitana de Santiago de Chile: una comparación con planteamientos teóricos” (Tesis Doctoral Universidad de Chile) Octubre/2002.