

IV.2 Propuesta de Intervención

IV.2.a. Programa de usos.

Los usos propuestos para el Nudo Vivaceta son los asociados a su condición de Puerto de Santiago, y los del Parque de Los Reyes y del río Mapocho.

En su condición de Puerto se proyecta la creación de espacios dignos para un Híperviviario con un Mall, hospedajes y comercio que permitan el encuentro y traspaso ciudadano entre un terminal de buses interurbanos, una estación de transferencia de buses urbanos, metro y taxis, un helipuerto y una estación de tren elevado que corra por el borde del río Mapocho hacia las canchas de ski situadas en la cordillera. Se incluirán, como parte del mall, áreas de servicios y comercio autostop para los automovilistas. Asociado al Híperviviario se contemplan bodegajes en altura y un puerto seco de containers como complemento al puerto seco de containers sur de Santiago.

Además, como un modo de albergar la diversidad y lo alternativo, se conectan las dos partes cortadas del Parque de Los Reyes incorporándole pistas para mountainbike y se le complementa con un Parque de Diversiones con una montaña rusa y una rueda de Chicago.

Se propone también la inclusión de un muelle para botes como complemento al proyecto Mapocho Navegable y lugares para la observación de la cordillera, la ciudad, el río, los parques y las autopistas.

Las calles en trinchera cobijarán viviendas de dos pisos o tres pisos y comercio local organizados en torno a callejuelas y plazuelas que se conectarán verticalmente con el área comercial del mall del Híperviviario.

IV.2.b. Criterio de diseños.

Atendido que la postura ideológica sostiene que la velocidad constituye un valor propio de la cultura contemporánea, el diseño de esta pieza arquitectónica debe poner en valor a dicha relación espacio tiempo. Para ello se propone la arquitecturización de la autopista o la autopistación de los cuerpos arquitectónicos privilegiando el diseño de formas lineales y sinuosas propias de la geometría de estas estructuras, evitando la aparición de “edificios” por sobre el nudo de la autopista.

Con el mismo objeto, se valorizarán y harán expresivas las pistas de circulación, distinguiéndolas de los cuerpos que cobijarán los usos de permanencia. Estos últimos irán colgados o se apoyarán en volado de las estructuras portantes de las pistas, constituyendo una malla estructural abierta que permita albergar de modo flexible y móvil las diferentes actividades propuestas.

Las bodegas y puerto seco de containers estarán contenidos en estructuras de acero de varios pisos, de suerte que sus colores, luces y grúas constituyan los elementos verticales significativos e identificadores para ser vistos desde la lejanía.

Donde sea posible, la prolongación de las

calles cortadas se hará en trinchera y a cielo abierto de suerte que sus usuarios no perciban que se encuentran hundidas.

Se creará un paisaje artificial adecuado a la velocidad para las vías rápidas segregadas mediante el uso de señalizaciones de tránsito auditivas y visuales cinéticas, estroboscópicas y con figuras fraccionadas que pueden ser percibidas como totalidades al ser vistas en escorzo.

Las vías de velocidad mediana tendrán el carácter de calles avenida con elementos que transitarán desde componentes de hormigón colorido hasta árboles metálicos y jardines verticales.

Las vías mixtas de tránsito peatonal y vehicular serán parte de las circulaciones del mall, y serán diseñadas al modo de los wooners holandeses, de suerte que permitan la convivencia amable entre estos dos modos de circulación y permitiendo que los automovilistas puedan utilizar servicios tipo autostop sin necesariamente tener que bajar de sus coches.

Las estructuras portantes de las vías elevadas serán de hormigón visto fabricado con cemento Pórtland blanco. La malla estructural abierta será de acero corten para evitar costos de mantenimiento en pintura. Las fachadas de las viviendas y comercio de las trincheras irán pintados con colores similares a los utilizados en las calles que prolongan.

IV.3 La propuesta de diseño urbano-arquitectónica

Del distribuidor se desprenden ramas viales para velocidades medias que suben y corren paralelas sobre éste generando pistas de distribución para los ingresos y salidas desde el norte y el sur desde las autopistas Central y Costanera Norte.

Estas avenidas urbanas cuentan con componentes de hormigón colorido, árboles metálicos y jardines verticales que dan cuenta de su carácter de calle urbana, a diferencia de las vías rápidas cuyo paisaje de la velocidad se singulariza mediante el uso de señalizaciones de tránsito auditivas y visuales cinéticas, estroboscópicas y con figuras fraccionadas para ser percibidas como totalidades al ser vistas en escorzo.

Las pistas elevadas se afirman sobre grandes pilares de hormigón armado, en las que se apoyan en volado mallas estructurales de acero abiertas destinadas a albergar de modo flexible y móvil las diferentes actividades propuestas. De este modo se diferencian de modo expresivo las “calles” de los “edificios” que las configuran.

Estas ramas, que se prolongan serpenteantes por encima del nudo cruzando por sobre el río Mapocho, cobijan los diferentes usos asociados al Hípervial, tales como el Terminal de Autobuses Interurbano, la Estación de Intercambio Intermodal, estacionamientos, Mall comercial, servicios, Helipuerto y estación para el Tren Aéreo.

Las circulaciones interiores del mall y los estacionamientos están pensados como “woonerf”, de suerte que permiten una convivencia amable entre peatones y automóviles permitiendo que los automovilistas utilicen servicios tipo autostop sin necesariamente tener que bajarse de sus coches. Este criterio se utilizó para enfatizar la integración entre las distintas modalidades de movilidad.

Esos usos asociados al Hípervial se entrecruzan con los de esparcimientos propios del Parque de Los Reyes y del río Mapocho. El parque penetra entre las estructuras viales y se ramifica dentro del Hípervial, cumpliendo así con el objetivo de integrar usos. La montaña rusa del Parque de Diversiones se entrecruza con las autopistas y vías del Hípervial agregando un elemento lúdico que enfatiza el carácter de velocidad del conjunto. El proyecto incluye un muelle para botes como complemento al proyecto Mapocho Navegable.

Las bodegas y el puerto seco de containers están montados en estructuras de acero de varios pisos, de suerte que sus colores, luces y grúas constituyen los elementos verticales significativos e identificadores para ser vistos desde la lejanía.

Las calles San Pablo y General Mackenna se prolongan como edificios puentes reconstituyendo la vida y la malla urbana cortada.

Las estructuras portantes de las vías elevadas serán de hormigón visto fabricado con

cemento Pórtland blanco y la malla estructural abierta será de acero corten en memoria de las estructuras de la Estación Mapocho y del Mercado Central. Las fachadas de las viviendas y comercio de las calles puente irán pintados con colores similares a los utilizados en las calles que prolongan.