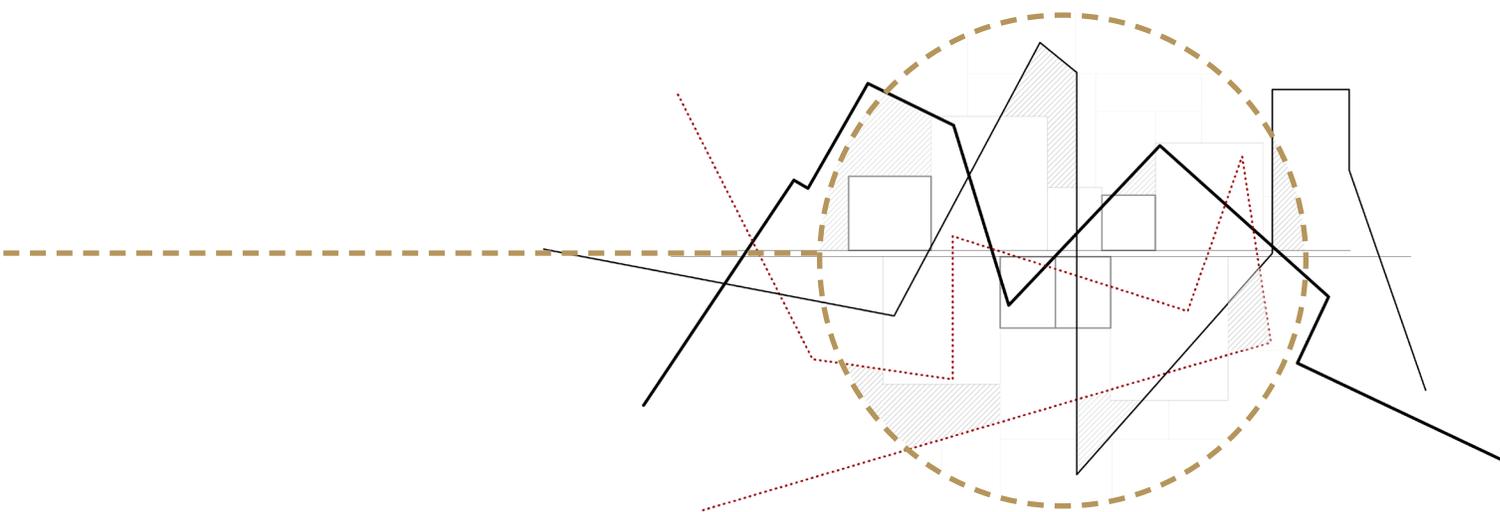


“No existe un momento histórico en la ciudad que sea “más histórico” que otro. Su realidad es el producto de la suma de una sucesión de épocas distintas que responden a momentos sociales y culturales igualmente válidos”

La arquitectura contemporánea en el Centro Histórico
VIII Encuentro de Gestión de Centros Históricos
Antigua Guatemala, 7.10 del 2011



INSERCIÓN

CONTEMPORANEIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS
EL METRO EN LA CIUDAD COLONIAL DE STO.DGO

EDICIÓN

Laura Mabel Rivas Cepeda

DISEÑO Y PRODUCCIÓN

Laura Mabel Rivas Cepeda

COLABORACIÓN

Jenny Grullon Diola

IMPRESIÓN

Amigo del Hogar

SANTO DOMINGO, REPÚBLICA DOMINICANA

2015

©Laura Rivas

Reservados todos los derechos .Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida por ningún medio sin permiso previo del autor.

UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO HENRÍQUEZ UREÑA



Facultad de Arquitectura y Artes
Escuela de Arquitectura y Urbanismo

Trabajo de grado para la obtención del título de arquitecto

Sustentante:

Laura Mabel Rivas Cepeda
09-0484

Asesor:

M.Arq/ Mauricia Domínguez

Marzo 2015
Santo Domingo, República Dominicana



José Manuel Rivas - Lic. Alfredo José Rivas - Amelia Adames - Eskrailin Batista - Arq. Lisselotte Feliz - Arq. Kameline Queliz - Karla Hurtado - Lucía Arias - Arq. Estefani Mariel Rodríguez - Perla Calcaño - Richard Read - Arq. Sthefany Álmanzar - Arq. Vanessa Nanita - Arq. Yudelka Garcia - Lic. Randy Bautista - Flia. Calcaño Amor - Flia. Arias Ogando - Janibel Pimentel - Arantxa Amaro - Arq. Rafael Rodríguez - Arq. Ruddy Arias - Arq. Constantinos Saliaris - Arq. Shirley Marcano - Arq. Lissa Peña - Arq. Nellys Zorrilla - Arq. Jenny Grullon - Arq. Maira Mena - Flia. Cepeda Vargas

DIOS-PADRES José Alfredo Rivas Polanco
Flor D Aliza Cepeda Vargas **ARQ.UNPHU 09**

Sin ustedes esto no hubiese sido posible

Simple son **ESPECIALES**

A la paciencia y la entrega de mi asesora la M.Arq/ Mauricio Domínguez
A los que con sus dotes de maestros confortan y encaminan mis ideas, gracias por su apoyo incondicional

A los que con su presencia hicieron de esta etapa verdaderos

Mi alma mater **UNPHU** Me siento afortunada y agradecida de formar parte de ella momentos de calidad

A todos los que de una forma u otra formaron parte de esta experiencia

A ustedes por ser impulsores de mejoras y logros, gracias

ÍNDICE

p.6-7

Gracias

p.8-17

Índice

Qué es?

Qué me motiva?

Por qué me motiva?

Qué haremos?

Hasta dónde llegaremos?

Cómo lo haremos?

Preámbulo

CAPÍTULO 01

RENOCOGER

p.20-27

Noticias

El pueblo, comentarios del foro

“Metro de Santo Domingo, Línea 6, hilo oficial”

Resultado del foro

CAPÍTULO 02

INVESTIGAR

p.30-53

Inserción

Definición del término

Inserción en arquitectura y urbanismo

Contemporaneidad

Definición del término

Arquitectura contemporánea

Urbanismo contemporáneo

Centros Históricos

Descripción

Movilidad Contemporánea / El metro

Descripción del término

Sistema de transporte

Tipologías: Elevado, Superficial y Soterrado

Historia

Conceptos de estaciones en el mundo

El metro de Santo Domingo:

Historia

Plan Maestro

Ciudad Colonial de Santo Domingo

Importancia histórica

Localización y Ubicación

CAPÍTULO 03

ANALIZAR

p.56-107

Contemporaneidad en Centros Históricos

Descripción

Teorías de restauración y

conservación, Camilo Boito

Autenticidad, recomendaciones

UNESCO, recomendaciones

Conclusión

REFERENTE : Integración de arquitectura contemporánea en Centros Históricos.

Pirámide del Louvre

Michael Lee-Chin Crystal

Museo de arte moderno

Conclusión

Inserción del metro en Santo Domingo;**ESTUDIO** visual, estético y espacial.

L1 y L2

Conclusión

REFERENTE : Estaciones de metro en Centros Históricos.

Estación Sol, Madrid

Estación Colosseo, Roma

Estación Gae Aulenti, Nápoles

Conclusión

CAPÍTULO 04

PROPONER

Inserción del metro en el Centro Histórico de Santo Domingo

Descripción línea X, hacia la

Ciudad Colonial
Emplazamiento propuesto en los contextos de las estaciones :

4. Parque Independencia, historia, entorno y propuesta de la ubicación

5. Parque Colón, historia, entorno y propuesta de la ubicación

6. Plaza España, historia, entorno y propuesta de la ubicación
Fortalezas

Selección: Estación no.5 ,a trabajar

CAPÍTULO 05

PROYECTAR

p.126-218

Contexto / Estudio urbano: Parque Colón

Localización
Importancia Histórica
Cambio en el tiempo
Perfiles y ficha arquitectónica
Uso de suelo
Tipología Volumétrica
Clasificación de inmueble
Categoría de inmueble
Infraestructura urbana
Vegetación

Idea-conceptos / Límites que segregan y articulan la ciudad

Idea
Propuesta soterrada
Propuesta parque
Propuesta fachada

Propuesta arquitectónica

Estación de metro: Concepto
Normativas y recomendaciones para el diseño de nuestra estación

Normativas del Plan Regulador de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

Centro de interpretación
Auditorio
Salón multiusos
Exhibición arqueológica

PRO-DIA arquitectónico

Huella
Zonificación
Flujo del parque antes y después
Flujo en el interior del anteproyecto
Programa de áreas
Diagrama de áreas operativas

Descripción del proyecto

Descripción

Esquema arquitectónico

Planta de conjunto
Fachada

Plantas
Cortes
Vistas generales

CAPÍTULO 06

RECOMENDAR

p.221-222

Recomendaciones

CAPÍTULO 07

ANEXOS

p.225-248

1.Tabla de datos: Inserción del metro en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial

L1
L2

2. Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria/ Sección 11, Santiago de Chile 2003/ Edificios de estaciones.

3.Sistema de contención para raíces de árboles.

CAPÍTULO 08

DATOS BIBLIOGRÁFICOS

p.251-252

Bibliografía

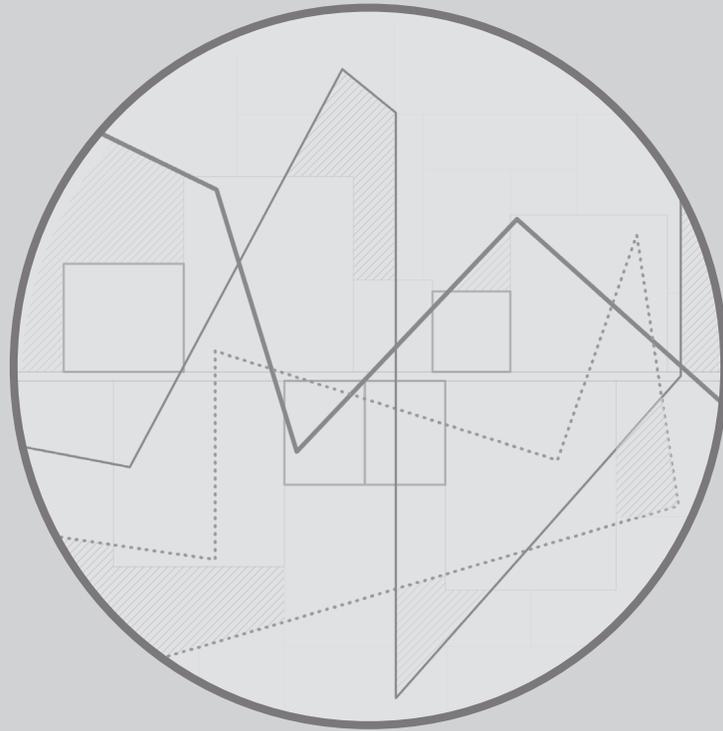
“La ciudad es un patrimonio del pasado a trasferir
hacia el futuro y si es posible mejorado por el presente,
lo que hace necesario un cambio de los paradigmas
con los que hemos venido actuando ”

Francisco Gracia 1992, reinterpretado por Laura Rivas

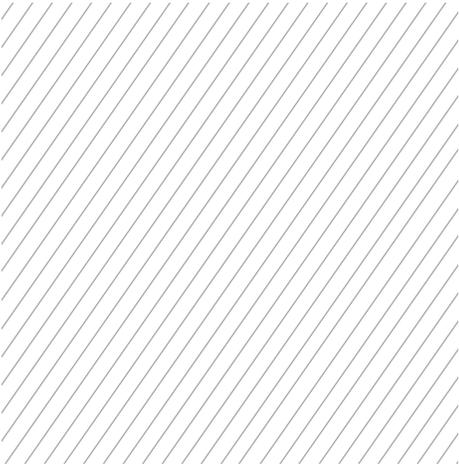
¿Qué es?

INSERCIÓN

CONTEMPORANEIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS
EL METRO EN LA CIUDAD COLONIAL DE STO.DGO

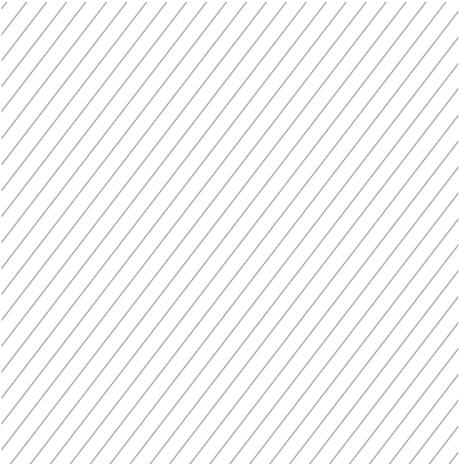


Contribuir a la evolución integral y equilibrada en la expresión máxima de la ciudad construida como lo es el Centro Histórico insertando contemporaneidad mediante un proyecto que responde a las nuevas necesidades y circunstancias reales de sus habitantes expuesto públicamente en su Plan Maestro, El metro de Santo Domingo mediante un diseño arquitectónico de calidad que respete al contexto urbano y la debida autenticidad que este amerite.



¿Qué nos motiva?

Sacar el Centro Histórico del círculo de protección y conservación en que se encierra, integrando un ente eminentemente moderno como es el sistema de transporte masivo soterrado (El METRO), siendo este el resultado de la respuesta a los nuevos servicios que demanda su evolución y la importancia de mantener el casco antiguo anclado a la ciudad, guiada de pautas para insertar la contemporaneidad en el Centro Histórico.



¿Por qué me motiva?

Las paradas del METRO de la ciudad se han colocado de una manera tal que han creado una preocupación urbana poniendo en riesgo la identidad de su entorno.

La Oficina Para el Reordenamiento de Transporte (OPRET), expone las futuras líneas del METRO de Santo Domingo en su plan maestro, donde se encuentra la línea 6 con destino a la Ciudad Colonial despertando la preocupación de como se insertarán en nuestro Centro Histórico.

Es valida la propuesta porque permitiría la conexión rápida del centro con el resto de la ciudad actual.

¿Qué haremos?

-Proponer un enfoque contemporáneo en un contexto patrimonial con la inserción de las paradas de metro en la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

-Distinguir nuevos conceptos de integración basados en referentes internacionales para sostener la nueva propuesta.

-Estudiar las inserciones de metro nacionales e internacionales con el propósito de seguir o corregir su integración en su entorno y aplicarlos en nuestra propuesta.

-Desglosar las normativas que requiere

el diseño y funcionamiento de las áreas operativas de una estación de metro y una nueva obra en nuestro Centro Histórico para cumplir con el debido respeto al patrimonio circundante.

-Proyectar la propuesta en términos de anteproyecto conformado por esquemas generales, ya que se intervienen una serie de especificaciones que no se pueden manejar en este momento, lo que nos limita a diseñar solo las áreas operativas, las que percibe el usuario.

-Formular observaciones y recomendaciones para realizar este tipo de intervenciones.

¿Hasta dónde llegaremos?

Se le asignará un emplazamiento adecuado a las estaciones de metro que se insertaran en nuestro Centro Histórico.

Se escogerá una de ellas para hacer una propuesta de diseño, la cual se presentará en términos de anteproyecto, conformada por: Importancia histórica, Estudio urbano del contexto, Idea-concepto de diseño, Propuesta arquitectónica donde se seguirán normas y recomendaciones para el diseño y funcionamiento de las áreas operativas y las normas que regulan este tipo de intervención .

¿Cómo lo
haremos?

INVESTIGAR

Conceptos básicos: Inserción,
contemporaneidad, Centros
Históricos, el metro, metro de Santo
Domingo, Ciudad Colonial de Santo
Domingo > **Investigación documental**

El pueblo > Noticias / foro actual > **Investigación
documental, descriptiva y analítica.**

RECONOCER

Contemporaneidad
en Centros Históricos,
Integración de arquitectura
contemporánea en Centros
Históricos, Inserción del
metro en Santo Domingo
y estaciones de metro
en Centros Históricos
> **Descripción gráfica con
porcentajes, investigación
de campo, analítica,
cuantitativa y descriptiva**

ANALIZAR

PROPONER

Reconocer las fortalezas de cada ubicación y seleccionar el que se trabajará

RECOMENDAR

Observaciones percibidas en el proceso de diseño

PROYECTAR

Descripción del proyecto

- Planta de conjunto
- Fachada
- Plantas arquitectónicas
- Cortes
- Vistas generales

A large, stylized letter 'C' graphic composed of two concentric arcs. The inner arc is a dark gray, and the outer arc is a light gray. The 'C' is positioned on the left side of the page, with the text 'PREÁMBULO' centered within its open space.

PREÁMBULO

Este proyecto de grado ha sido incitado al conocer las noticias mas provocativas del momento con temas orientados al metro de Santo Domingo, que al instruirme en el incidí con el Plan Maestro donde en su propuesta presenta la línea #6 con destino a la Ciudad Colonial de Santo Domingo despertando interés e inquietud hasta llegar al nivel de preocupación al percibir la inserción de las estaciones de metro en la ciudad y al poseer conocimiento de las estaciones de metros en Centros Históricos en el mundo que hoy son emblemas de identidad.

A partir de esto se ha realizado una investigación preliminar de noticias y documentos sobre el tema presentadas en el capítulo #1 donde se percibe las opiniones del pueblo como foco fundamental para sustentar nuestro tema

En el capítulo #2, se investigaron los conceptos básicos para intuir nuestro tema y vehículo

En el capítulo #3, se analizaron cuatro temas fundamentales para nuestra percepción conformado por investigaciones analíticas, de campo, descriptivas, históricas y documental con el propósito de extraer conclusiones que fueron aplicadas a nuestro proyecto.

En el capítulo #4, se propuso una posible ruta y destino de esta línea reafirmada de conclusiones y comentarios de personas que competen en el área, conformada por seis estaciones donde tres formaran parte de nuestro Centro Histórico proponiendo un establecimiento para cada uno de estos puntos según la ubicación planteada, reconociendo sus fortalezas se escogió uno de estos para realizar nuestra propuesta de diseño

En el capítulo #5, es presentada nuestra propuesta esquemática de diseño constituido por: Estudio urbano del contexto, idea-concepto, propuesta arquitectónica (Está conformado por un estudio puntualizado de requerimientos y normativas que se requiere para la debida inserción de la estación de metro en nuestro Centro Histórico), prodia arquitectónico, descripción y esquemas generales.

En el capítulo #6, son presentadas las recomendaciones percibidas durante el proceso de ejecución de la propuesta.

En el capítulo #7 y #8 se exponen los anexos y la bibliografía, dando por concluido nuestro proyecto.

RECONOCER

CAPÍTULO

01

NOTICIAS

Metro de Sto.Dgo • Ciudad Colonial • Zona Colonial • Centro Histórico

Sólo esperan autorización de Danilo Medina para iniciar operaciones de la segunda línea

...Asimismo, se mostró esperanzado en que el mandatario dará continuidad al Plan Maestro para el Ordenamiento del Transporte en Santo Domingo que busca interconectar las principales arterias con vías subterráneas de Este a Oeste y de Norte a Sur.

En ese sentido, vaticinó que la próxima línea a construir conectaría el

Centro Histórico
***(Zona Colonial)**
de la ciudad para aprovechar el flujo de turistas.

1

Una revolución en los transportes de la capital de la República Dominicana

Las líneas ya previstas son:

Línea 2- Pasa por Este-Oeste de la avenida John F. Kennedy a partir de la parte la mas alejada de la ciudad hasta la parte Este de la ciudad, Los Alcarrizos. La construcción empezará a finales del año 2008.

Línea 3- Pasará por el centro de la ciudad y debajo de la avenida 27 de febrero.

Línea 4- Pasará de Norte a Sur bajo la avenida Gregorio Luperón, desde la Plaza de la Bandera hasta la autopista Duarte 9 uniendo las líneas 2 y 3 al oeste de la ciudad.

Línea 5- Pasará al Sur-Este en la ramificación de la línea 2 en la intersección de la avenida San Martín y se ter-

minará en la ***Zona Colonial.** 2
El trayecto exacto de esta línea todavía no está conocido.

El Metro de Santo Domingo recorrerá unos 60 kilómetros

... Asimismo, precisó que la línea cinco fue concebida en el ensanche Isabelita y recorrerá por debajo la avenida San Vicente de Paúl hasta el Megacentro. Esta tiene el fin de interconectar la línea dos, que termina en los predios de la Ciudad del Almirante, con la línea Tres que muere en el Isabelita. Carrasco explicó que la última línea, la seis, está programada desde las inmediaciones del liceo La Normal Juan Pablo Duarte y se extiende por debajo de la avenida José Marfí hasta llegar a

la ***Zona Colonial...**

3

OPRET tiene diseño para continuar la L2 del Metro

SD. La Oficina para el Reordenamiento del Transporte (Opret) ha propuesto al Gobierno central tres posibilidades para la continuación del Metro de Santo Domingo, cada una con una extensión promedio de cinco kilómetros y que pudieran ser llevadas a cabo durante el período 2012-2016, según estimaciones de la oficina de técnicos.

Las fórmulas son la prolongación desde el puente Francisco del Rosario Sánchez (de la 17) hasta la Carretera Mella en Santo Domingo Este; otra desde la avenida Gregorio Luperón hasta la entrada de Los Alcarrizos; y la tercera opción, desde la avenida San Mar-

fín hasta la **Ciudad Colonial.**

Hacia la **Ciudad Colonial**

se tiene como ventaja el terreno favorable para la construcción, lo corto de la ruta y que no es necesaria la construcción de un puente. Sin embargo, es la propuesta de menor impacto social

4

1 "Sólo esperan autorización de Danilo Medina para iniciar operaciones de la segunda línea"
Visto>22-07-14 / 04:39 pm
<http://www.elcaribe.com.do>

2 "El Metro de Santo Domingo"
Visto>22-07-14 / 04:13 pm
<http://www.santo-domingo-live.com>

3 "El Metro de Santo Domingo recorrerá unos 60 kilómetros"
Visto>22-07-14 / 05:06 pm
<http://www.provinciasdominicanas.org>

4 "OPRET tiene diseño para continuar la L2 del Metro"
Visto>22-07-14 / 04:22 pm
<http://www.diariolibre.com>

Entendemos que el nombre real de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, pero en los noticieros asumen el nombre coloquial de "Zona Colonial".

Expectativas por extensión de L2 Metro a Santo Domingo Este

...Sin embargo, previo al pedido del alcalde, la Opret presentó tres posibles proyectos de continuación de la Línea 2 del Metro que incluía la extensión hacia Santo Domingo Este con alcance hasta la carretera Mella; una línea

hacia la **Ciudad Colonial** y otra hacia Los Alcarizos. Entendiéndose que el tramo hacia Santo Domingo Este era el que mayor provecho social y económico, se le podía explotar de manera inmediata. Además, de que la excavación se haría sobre un suelo considerado "sano", que permitiría que el túnel se realizara más rápido...

5

Opret dice que pondría operar Metro 2 en tres o cuatro meses

...Opret deja listas interconexiones para una futura línea 3, que iría hasta la

*Zona Colonial...

...mientras dejan habilitadas dos estaciones para una tercera línea en el futuro...

6

El Metro de Santo Domingo recorrerá unos 60 kilómetros

... Asimismo, precisó que la línea cinco fue concebida en el ensanche Isabelita y recorrerá por debajo la avenida San Vicente de Paúl hasta el Megacentro. Esta tiene el fin de interconectar la línea dos, que termina en los predios de la Ciudad del Almirante, con la línea Tres que muere en el Isabelita. Carrasco explicó que la última línea, la seis, está programada desde las inmediaciones del liceo La Normal Juan Pablo Duarte y se extiende por debajo de la avenida José Martí hasta llegar a la

*

Zona Colonial...

7

El metro a la zona oriental

...Empero el gobernante tuvo que confrontar otras opciones atractivas: el trayecto Los Alcarizos-Ensanche Luperón,

o Ensanche La Fe. ***Zona Colonial**, ambos provistos de poderosos patrocinadores...

8

La tercera línea del Metro

... En la capital dominicana existen ya dos líneas (la segunda se abrirá al público en breve) y se plantea la idea de una tercera que conecte a ambas

con la ***zona colonial**, perfilada para el futuro como uno de los lugares turísticos y de interés histórico más relevantes del país...

... En este contexto vemos con buenos ojos que, así como lo han hecho otras grandes ciudades hermanas, la nuestra siga trabajando e invirtiendo

para ponerse a la altura de la modernidad en materia de transportación de pasajeros, ...abriendo una nueva línea que abarque la ***zona colonial**, conectándola a los demás sectores que ya han sido abarcados por la primera y la segunda....

9

"Expectativas por extensión de L2 Metro a Santo Domingo Este"

Visto>22-07-14 / 04:26 pm
<http://www.dicariolibre.com>

"OPRET dice que pondrían a operar Metro 2 en tres o cuatro meses"

Visto>22-07-14 / 04:33 pm
<http://www.metrodesantodomingo.wordpress.com>

"El Metro de Santo Domingo, una obra para el presente y para el futuro"

Visto>22-07-14 / 04:33 pm
<http://www.educando.edu.do>

8"El Metro a la zona oriental"

Visto>22-07-14 / 04:29 pm
<http://www.hoy.com.do>

9"La tercera línea del Metro"

Visto>22-07-14 / 04:56 pm
<http://www.listindiario.com>

a film by Christopher Nolan

Leonardo DiCaprio, Matt Damon, Joseph Gordon-Levitt, Tom Hardy, Ken Watanabe, Dileep Rao, Michael Caine, Ewan McGregor, Tom Sturges, Ken Robinson, Cesar Rodriguez

INCEPTION



Literalist poster: Inception

Visto>22-01-15 / 11:28pm

<http://jayvie.com/blog/2011/10/03/faux-minimalism/>

“Un simple pensamiento lo cambia todo”

QUE TAN RADICAL ES TU FORMA DE PENSAR?

Una idea es como un virus, altamente resistente y tu mente es la escena del crimen!

INCEPTION, 2010

Frases extraídas de la película "Inception"; Director/Guionista: Christopher Nolan



skyscraperCity > Latin American & Caribbean Forums > Latinscrapers > Foros de El Caribe > Foro de República Dominicana > En tema > Infraestructura de Transporte > Ferroviaria > Metro de Santo Domingo | Línea 6 | Hilo Oficial

FORO ABIERTO

11 de julio 2010, 14:53

fastboy71
Registered User



Fecha de Ingreso: Jun 2010
Location: Puerto Plata, Rep. Dominicana
Mensajes: 569
La gusta (recibidos): 576

idea ESA es la mejor solución al Problema, ademas de Que le sumaria una SD en Innovacion e Infraestructura.

¡Qué tan rápido eres?!
[Quitar]

14 de julio 2011, 12:26pm.

pedrorosario
Archivado



Fecha de Ingreso: Mar 2007
Ubicación: Santo Domingo
Mensajes: 1939
La gusta (recibidos): 771

En la calle El Conde ya EXISTE ONU Edificio estacionamiento Como de 4 pisos, no muy nuevo (15 años) con baño FUNCIONAMIENTO Pero no da abasto A Toda la Zona Colonial. Así Que No veo razón del Porque No hacerlo. Es mas Hasta realizable sería con el gran AUMENTO de Flujo turístico Que se Espera un DEBIDO Los Grandes Proyectos Portuarios y hoteleras Que se vislumbran en Frente a la Zona Colonial. Si la Zona Colonial de Santo Domingo ya se veia CLASICA, Moderna (mucha vida nocturna), del tanto y Hasta la ONU sobria (europea herencia) Ahora con Estos Proyectos reapuntaría mas SUS características.

Para ver enlaces o imágenes en la firmas debes tener 10 o superior. Actualmente tienes 0 mensajes.

[Quitar]

15 de julio 2011, 05:12 pm

SFM6
Asesor Aerial



Join Date: Apr 2007
Location: San Francisco de Macoris,
Puerto Rico
Posts: 15,915
Likes (Received): 1295

es la linea o parte de la linea donde deben trabajar con extremo cuidado.

En el país donde residio los pollicios han construido la casa de forma extorsivo, solamente construyeron el baño y en el, solo instalaron el inodoro, y todo la demas?

[Quitar]

08 October 2011, 02:19 AM

El pepe
Registered User

Join Date: Jan 2011
Posts: 365
Likes (Received): 23

Jejeje! si eso se da uno de los primero en ir fuera yo jeje!, aunque existe el problema de que alguien se le ocurra hacer grandes zonas hoteleras por ahí lo que implicaría corte de árboles y como explica el autor del artículo, de ahí nacen muchas fuentes acuíferas, yo lo que recomendaría es que ese proyecto se haga pero, con el firme compromiso de respetar el medio ambiente.

[Quitar]

09 June 2012, 10:11 PM

Bakano456
Registered User

Join Date: Apr 2008
Location: República Dominicana
Posts: 1,110
Likes (Received): 1

Metro de Santo Domingo | Línea 6 | Hilo Oficial

Fuente oficial confirma el inicio de la línea del metro que irá hasta la zona colonial denominada en el Plan Maestro como L6 por tanto se abre este thread para tratar todo lo relacionado a esta línea.



Metro de Santo Domingo | Línea 6 | Hilo Oficial

[Quitar]

09 June 2012, 09:08 AM

Bakano456
Registered User

Join Date: Apr 2008
Location: República Dominicana
Posts: 1,110
Likes (Received): 1

Quote:
Originally Posted by francis_ffe
si la L6 se construye antes de la L3 entonces se le cambiara el nombre a la L6 por L37

generalmente se deja el nombre que esta en el plan maestro

Quote:
Originally Posted by Jarul23
Que bien!
Sierra subterráneo?

si, porque la están por llevar hasta la catedral eso tiene que ser subterráneo esta línea es corta la pueden hacer en dos años dien.

[Quitar]

09 June 2012, 02:51 AM

809anthony
Registered User



Join Date: Oct 2008
Posts: 2,298
Likes (Received): 669

creo x debería de ver una estación en la esquina del palacio (30 de marzo con méxico), pork hay cerca se encuentra el gran proyecto de vivienda k hizo balaguer, el barrio chino y las oficinas gubernamentales!

CREO YO!!! YO NO SOY EXPERTO EN EL TEMA!!

PD. gracias por la grafica TOM!!

Last edited by 809anthony; June 7th, 2012 at 03:04 PM.

[Quitar]

09 June 2012, 02:59 AM

FireStorm 1220
Por Siempre-Zona Oriental



Join Date: Feb 2010
Location: Bayam, New York
Posts: 1,868
Likes (Received): 121

Yo difiero de todos mis compañeros del foro! La verdad que las tres (NUEVAS) estaciones "Para Mi!" son la de la Ave. 27 (L3-L6), en la Ave. Mexico en un paraisito que esta en 19-30 de Marzo, Calle Duvergé y Ave. Mexico y la del Parque Independencia.

Hay que destacar que la Zona Colonial es parte de la UNESCO. Esa gente se pusieron a hablar en contra del proyecto Sans Souci y no me quiero imaginar el repercero que se formaria si le meten una D0SC0 en la sercania de la catedral Iera de America.

Gracias a los muchachos por las fotos. Alguien puede marcar en el mapa el punto exacto donde **Jeldom** fotografio a los muchachos de Solico. Si tomamos esos trabajos como referencia hasta podriamos trazar por donde exactamente pasara la tunelada. Recuerden que por donde mismo estos muchachones trabajaron en la L2 pasara la tunelada un tiempo despues.

Metrolife Soy Y QUE???

"If you want people to respect the big laws, you have to enforce the small ones"
-Justice Lord Batman

Last edited by FireStorm1220; June 7th, 2012 at 03:08 AM.

[Quitar]

09 June 2012, 04:11 AM

tomito1
Moderator



Join Date: Sep 2007
Posts: 1,760
Likes (Received): 542

Gracias Tom por tu valioso aporte. Por otra parte yo pienso que si se hace una estación en el Parque Colon, esta debería tener un diseño acorde con el ambiente colonial y no una estructura moderna por fuera (aunque por dentro si lo sea) como suelen hacer, ahora tampoco me gustaria un simple cuadrado como algunas de la línea 1, quisiera algo con una arquitectura estilo colonial, si es que va a llegar hasta la catedral.

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD...O SE HUNDE LA ISLA.

[Quitar]

09 June 2012, 02:46 PM

aetp86
Ingeniero Civil



Join Date: Feb 2007
Location: Santo Domingo, D.R.
Posts: 1,335
Likes (Received): 1293

Quote:
Originally Posted by tomito1
Gracias Tom por tu valioso aporte. Por otra parte yo pienso que si se hace una estación en el Parque Colon, esta debería tener un diseño acorde con el ambiente colonial y no una estructura moderna por fuera (aunque por dentro si lo sea) como suelen hacer, ahora tampoco me gustaria un simple cuadrado como algunas de la línea 1, quisiera algo con una arquitectura estilo colonial, si es que va a llegar hasta la catedral.

Totamente de acuerdo contigo. Es más, el acceso de esa estación debería ser una simple escalera para no quitarle espacio al parque.

Por otra parte recuerden que el suelo de la zona colonial es roca caliza, por lo tanto todo ese tramo debe hacerse con la TBM. De esta forma el proceso será algo discreto y poco traumático para la zona, a diferencia del tolo de la L2 desde el 9 hasta la Churchill y en la Padre Castellanos.

[Quitar]

09 June 2012, 03:13 PM

TOMCRUZ
Metrolife



Join Date: Jul 2009
Location: Santo Domingo, D.R.
Posts: 1,613
Likes (Received): 310

Quote:
Originally Posted by tomito1
Gracias Tom por tu valioso aporte. Por otra parte yo pienso que si se hace una estación en el Parque Colon, esta debería tener un diseño acorde con el ambiente colonial y no una estructura moderna por fuera (aunque por dentro si lo sea) como suelen hacer, ahora tampoco me gustaria un simple cuadrado como algunas de la línea 1, quisiera algo con una arquitectura estilo colonial, si es que va a llegar hasta la catedral.

Hola Tomito !!

Eso "se cae de la mata". Claro que debe ser una entrada estilo colonial, acorde con el entorno. Yo sugeriría que sea una entra inspirada en la arquitectura de la Catedral, que esta al lado. Y debe ser una entrada bien pequeña, discreta; que en la superficie estén sólo las escaleras, todo lo demás debajo. Había pensado que la parte de abajo también debería ser pequeña, ya que esta Estación no tendrá un flujo masivo de personas pero me ha surgido la idea de que debajo, dentro de la Estación, se instalen tiendas turísticas, banco, telefónicas, etc. con la amplitud en la parte de abajo no creo que haya muchos problemas, ya que estas Estaciones de la Zona Colonial, deben ser bien profundas, por lo que su construcción no afectaría mucho esta delicada Área Colonial. Estos espacios adicionales de estas Estaciones Coloniales, y las Estaciones en sí, deben ser abovedadas, dado su gran profundidad. Ejemplos de ellas, los tenemos en el hermoso Metro Ruso (que verá si encuentro algunas fotos de ellas para mostrarlas aquí para que se tenga una mejor idea de lo que sugiero).

MetroForoFoSoy

"Los peores enemigos del Metro de Santo Domingo, son los que simulan ser sus defensores"

To view links or images in signatures your post count must be 10 or greater. You currently have 0 posts.

Last edited by TOMCRUZ; June 7th, 2012 at 03:23 PM.

[Quitar]

09 June 2012, 03:13 PM

aetp86
Ingeniero Civil



Join Date: Feb 2007
Location: Santo Domingo
Posts: 1,335
Likes (Received): 1293

Quote:
Originally Posted by TOMCRUZ
Hola Tomito !!

Eso "se cae de la mata". Claro que debe ser una entrada estilo colonial, acorde con el entorno. Yo sugeriría que sea una entra inspirada en la arquitectura de la Catedral, que esta al lado. Y debe ser una entrada bien pequeña, discreta; que en la superficie estén sólo las escaleras, todo lo demás debajo. Había pensado que la parte de abajo también debería ser pequeña, ya que esta Estación no tendrá un flujo masivo de personas pero me ha surgido la idea de que debajo, dentro de la Estación, se instalen tiendas turísticas, banco, telefónicas, etc. con la amplitud en la parte de abajo no creo que haya muchos problemas, ya que estas Estaciones de la Zona Colonial, deben ser bien profundas, por lo que su construcción no afectaría mucho esta delicada Área Colonial. Estos espacios adicionales de estas Estaciones Coloniales, y las Estaciones en sí, deben ser abovedadas, dado su gran profundidad. Ejemplos de ellas, los tenemos en el hermoso Metro Ruso (que verá si encuentro algunas fotos de ellas para mostrarlas aquí para que se tenga una mejor idea de lo que sugiero).

Cuanto razón hay en tus palabras!
Salvados.

[Quitar]

09 June 2012, 11:21 PM

prokret11
Registered User



Join Date: Feb 2011
Location: New York
Posts: 222
Likes (Received): 112

opka que la estación que estará en la zona colonial tenga un estilo colonial...para que se integre visualmente con la zona...como con paredes de piedra y columnas y arcos de piedra y algunos murales coloniales y estatuas......me va me lo estoy imaginando...¡¡¡¡¡¡¡

[Quitar]

Esto fue un documento encontrado en Internet en julio del 2014, donde había una discusión actual sobre la "Inserción del metro en la Ciudad Colonial de Santo Domingo". Esta transcripción es la selección de los comentarios más relevantes con propósito de dar a conocer las inquietudes del pueblo con relación a nuestro tema.

actp86
Registered User

June 18th, 2012, 03:45 PM #180

Quito:
Originally Posted by [prokela1](#)
Sigue que la estación que estará en la zona colonial tenga un estilo colonial...para que se integre visualmente con la zona...como con paredes de piedra y columnas y arcos de piedra y algunos murales coloniales y estatuas...wow ya me la estoy imaginando...jajajaja

Yo espero que sea totalmente soterrada, que en la superficie solo esté la escalera de acceso para no quitarle espacio al parque y no dañar la zona.

Join Date: Feb 2007
Location: Santo Domingo
Posts: 1,232
Likes (Received): 1233

Mascarón-de-proa
Registered User

June 18th, 2012, 06:53 PM #181

Quito:
Originally Posted by [actp86](#)

De 223 comentarios de este forum las respuestas fueron:

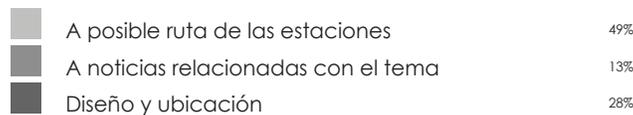
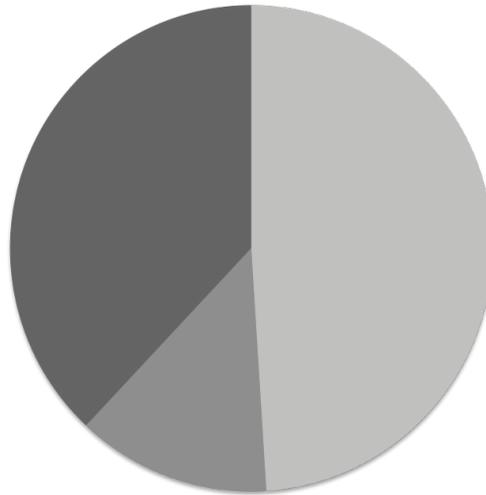


COMENTARIOS

“La L6 es una realidad”
“Crecería la economía de la zona”
“Aprovechen y escondan los cables”
“Le aportaría a Sto. Dgo en innovación e infraestructura”
“Aumentaría el flujo turístico”
“Reforzaría el flujo turístico”
“Le dará mas valor a la Zona”
“Trabajen con extremo cuidado”
“Respeten el medio ambiente”

“Conectaría la zona con el resto de la ciudad”
“Recordar que la UNESCO se opuso al proyecto San Souci, no me quiero imaginar al metro en las cercanías de la catedral”
“Todo lo que se destruya se construirá igualito”
“Su terreno de roca coralina y algo caliza favorecen al momento de realizar el túnel”
“Solo pensar en la UNESCO me trae dudas”
“Interesante la incertidumbre”
“Con las nuevas tecnologías la L6 no es un peligro”

Realizando aportes a:



COMENTARIOS

"Debe de ser soterrado"

"Entrada estilo Colonial"

"Debe de ser inspirada en el estilo de la Catedral"

"Una entrada pequeña e indiscreta"

"Una estación con paredes de piedras , columnas y arcos"

"Sencilla, pero moderna"

"Que no se toque la superficie del parque"

"Debe de ser una estación llamativa"

"Que se integre a una fachada existente"

"Diseño futurista"

"Discreción y armonía con el entorno deben de ser los principales factores a tomar en cuenta para esta estación"

"Las estaciones de la L1 Y L2 son muy extravagantes y exageradas"

"Juntar lo antiguo con lo moderno"

"Recordar el valor histórico del lugar"

Asombro, desconcierto, sobresalto, exclamación, fascinación, interés, intriga, preocupación; son las principales expresiones que manifiesta el pueblo al escuchar la propuesta del "Metro en la Ciudad Colonial" que mediante justificaciones, referentes internacionales, conocimiento de nuevas tecnologías, argumentos, experiencias, entre otros motivos que aportan a la debida inserción del mismo acceden a aceptar, a reconocer y hasta a realizar aportes con comentarios constructivos para la propuesta. Lo que quiere decir que este tema no está ajeno a la proyección del espectador.

INVESTIGAR

CAPÍTULO 02



INSERCIÓN

Like a lucid dream like an inception of land that once owned by a royal family
© Ahmed

Inserción:

ACCIÓN DE **INCLUIR**

UNA COSA EN OTRA

INCLUIR-INTRODUCIR-EMPOTRAR-PENETRAR



La fuente que garantiza un viaje de regreso a Roma

Visto>28-01-15 / 11:02am
<http://www.oh-rome.com/>

Casa Danzante, Praga

Visto>28-01-15 / 11:25am
<http://www.bloghalconviajes.com/>

INSERCIÓN

Arquitectura y Urbanismo

La arquitectura y el urbanismo se sustentan de un proceso de diseño basado en un juego de formas; La inserción -inclusión- penetración (sinónimos) se aplican en búsqueda de la transformación deseada.

Las causas porque esto se realiza son infinitas por lo que es evidente que un proyecto no puede ser una entidad neutra, preestablecida y codificada, ya que las transformaciones realizadas no son nunca idénticas y afectan diferente cada diseño.

Esto siempre llegará a fundamentarse en la adición o sustracción de una forma a la ciudad o a la edificación, en una percepción más común se realiza para asignar nuevos usos o para satisfacer a la nueva demanda de la sociedad actual.

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

La inserción de nuevas arquitecturas: entre la historia y la contemporaneidad

Visto>21-01-15 / 05:50pm
<http://www.rehabimed.net/>

©Laura Rivas



MOPC inaugura elevado de la avenida Ecológica
Visto>28-01-15 / 10:48pm
<http://www.noticiobarahona.com/>

Atomium, Bruselas
"Icono de la capital Belga"
© Jorker



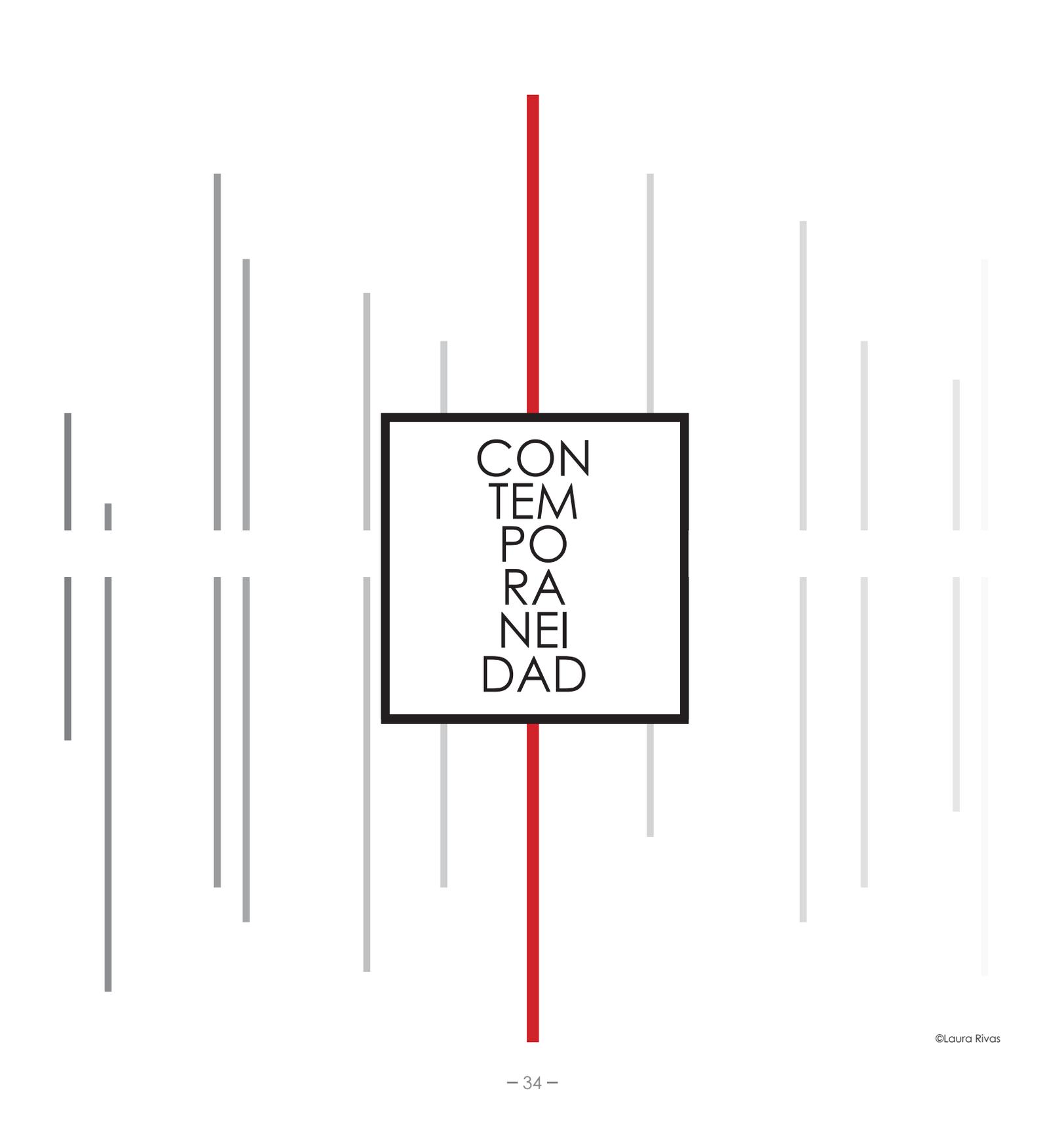
Alemania: Descubre la estación de metro más extraña y peculiar del mundo
Visto>28-01-15 / 10:20pm
<http://eju.tv/>



Corporativo 2010, la otra imagen de Santo Domingo
Visto>28-01-15 / 10:38pm
<http://www.imaginarq.es/>



Torre de agua vieja transformó en una casa moderna-
Visto>28-01-15 / 11:14pm
<http://www.mymodernmet.com/>

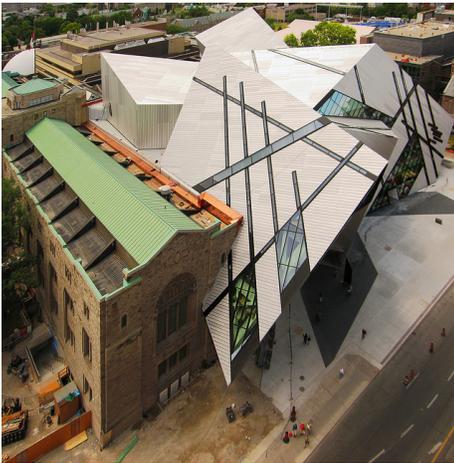


CON
TEM
PO
RA
NEI
DAD

Contemporaneidad:

HECHO DEL **PRESENTE**

HISTORIA DEL FUTURO



The extension to the ROM by Daniel Libeskind
© livinginacity

Centro Georges Pompidou, Paris, Francia.
Arq. Renzo Piano, Richard Rogers y Gianfranco Franchini
© Stefan Brundige

Swiss Re - (London) Arq. Norman Foster
© Shirley nolte



ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA

El concepto de “contemporaneidad” historiográficamente, no existe, excepto en el presente absoluto, entendiéndose por tal **el momento vivido** y, quizá, diez o veinte años hacia atrás, hasta el momento en que la historiografía la enmarca como historia y deja de ser contemporánea, desinteresándose por la invención de nuevos lenguajes, el programa y la función, incluso el lugar y el valor de la construcción o la estructura -valores que Rafael Moneo señala como diferencias de la arquitectura contemporánea con respecto a la arquitectura moderna en su texto *Otra modernidad*-

Zaha Hadid architects. Zaragoza bridge pavilion
© ZXimo Michavila



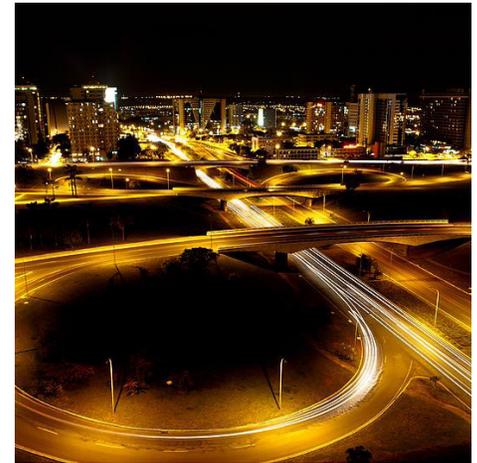
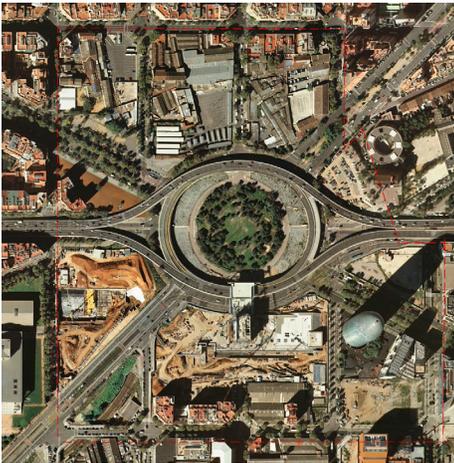
¿Qué es arquitectura contemporánea?

Visto>14-08-14 / 04:52pm

<http://www.laciudadiva.org/blogs/?p=16208>

Se destacan los arquitectos:

Zaha Hadid-José Rafael Moneo-Álvaro Joaquim de Melo
Siza Vieira-Frank Gehry-Norman Foster-Renzo Piano-Jean
Nouvel-César Pelli-Rem Koolhaas-Toyoo Ito-Daniel libeskind
entre otros.



Los Fundadores de Brasilia

Pasos elevados de Brasilia fueron futurista en el momento de la construcción, en la década de 1950
© Coen Wubbels

Urbanismo: Puente peatonal circular en China

Visto>28-01-15 / 11:40am
<http://noticias.arq.com.mx/>

La nueva Plaza de las Glòries en Barcelona

Visto>28-01-15 / 11:36am
<http://www.dobooku.com/>

URBANISMO CONTEMPORÁNEO

Al igual que la Arquitectura el "Urbanismo Contemporáneo" no es más que el ideado en el presente absoluto".

Se podría definir como :EL conjunto de técnicas y prácticas que se utilizan en la actualidad para planear, planificar y organizar una ciudad.

Donde se prevé las fortalezas y debilidades actuales para la construcción de nuevas estrategias urbanísticas.

Epistemologías para el urbanismo contemporáneo:

Igualdad, diversidad, participación y sostenibilidad

EL URBANISMO CONTEMPORÁNEO

Visto>21-10-14 / 11:24pm
<http://www.imcyc.com/revista/1998/marzo/urmar98.htm>

Urbanismo Sustentable

Copenhague
Visto>28-10-14 / 12:25pm
<http://greensolutions2012.sietemedia.com.mx/>





Nyhavn, Copenhague, Capital de Dinamarca, Europa

Centro histórico de Salvador de Bahía, Brasil, América del Sur

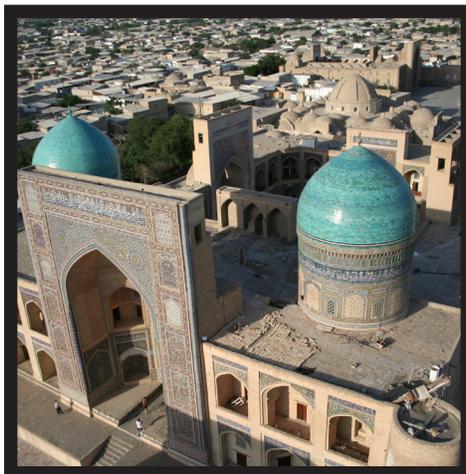
Patrimonio de la Humanidad.



Centro histórico de Quebec, Canadá, América del norte

Cidade Velha, centro histórico de Ribeira Grande, Cabo Verde, África.

Patrimonio de la Humanidad.



Centro histórico de Bujará, Uzbekistán, Asia
Patrimonio de la Humanidad.

Centro histórico de Lima,Peru,
América del sur.
Patrimonio de la Humanidad



CENTRO HISTÓRICO

Emblema de identidad social

Patrimonio heredado

“El núcleo urbano original de planeamiento y construcción que se caracteriza por tener los bienes vinculados con la historia de la ciudad”

Elemento central de la estructura de una ciudad

El presente del pasado



Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

Centro histórico
Visto>22-01-15 / 12:24pm
<http://es.wikipedia.org/>

Centro Histórico, Macao, China, Asia
Patrimonio de la Humanidad

Centro: Lugar donde se reúnen, acuden o concentran personas o grupos por algún motivo o con alguna finalidad.

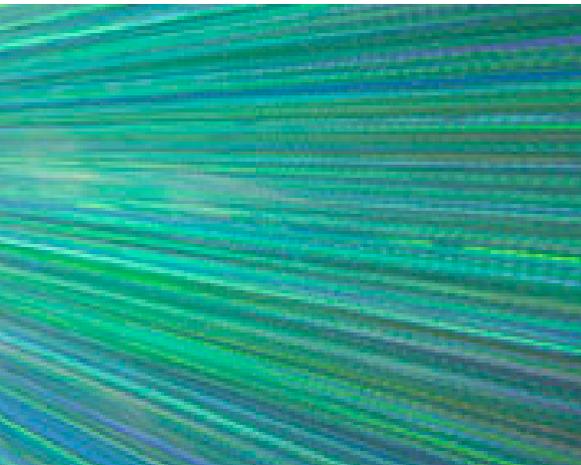
Histórico: Digno, por la trascendencia que se le atribuye, de figurar en la historia.
Real Academia Española



Visto>11-08-14 / 02:23pm

"¿Cuáles son los Metros más espectaculares del mundo?"

<http://www.lugaresymas.com/component/content/article/132-destinos-principal/910-cuales-son-los-metros-mas-espectaculares-del-mundo>



M o v i l i d a d
C o n t e m p o r á n e a
EL METRO



Mornington Crescent Underground Station, London
Jonathan Knowles



EL METRO

Sistema de Transporte

La palabra “metro” es apócope de “metropolitano” (del latín metropolitanus). Paradójicamente, el metro más antiguo en el dominio lingüístico español se denomina “subterráneo” (coloquialmente “subte”, traducción literal del londinense Underground). La denominación “subte” o “subterráneo” se ha extendido a algunas partes de Hispanoamérica, mientras que en otras se usa la palabra metro.

Se denomina metro (de ferrocarril metropolitano) o subterráneo (de ferrocarril subterráneo) a los «sistemas ferroviarios de transporte masivo de pasajeros» que operan en las ciudades para unir zonas, con alta capacidad y frecuencia. Estas redes pueden ser soterradas, elevadas y a nivel de calle.

El metro es el sistema de transporte de mayor economía, más eficaz y rápido con mayor capacidad para transportar grandes cantidades de personas, donde la ubicación de los accesos generalmente se integra con otros sistemas de transporte.

Metro es el término más utilizado en el mundo para denominar a este sistema de transporte. Y tiene otros nombres en diversas partes del mundo, como:

Este texto es una cualificación de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

SUBWAY
Inglés

METROPOLITANO
Portugués

CHIKATETSU
Japonés

U-BAHN
Alemán

METRO
República Dominicana

METROPOLITANA
Italiano



SUPERFICIAL

Metro de Estambul, Turquía, Europa

Visto>11-08-14 / 01:34 pm

"Istanbul T1 line Alstom Citadis tram"

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Istanbul_T1_line_Alstom_Citadis_tram.jpg



ELEVADO

Metro de Sao Paulo, Brasil, América del sur

Visto>11-08-14 / 01:58 pm

"Sao Paulo convoca licitación para ampliar Línea 2 de metro"

<http://www.costosperu.com/noticias/9370.jpg>



SOTERRADO

Metro de Nueva York, Estados Unidos, América del norte.

Visto>11-08-14 / 01:59 pm

"5 Tips For Getting Around New York City With Kids"

<http://bestfamilytraveladvise.com/wp-content/uploads/2013/01/subway-ny.jpg>



El primer metro del mundo fue el subterráneo de Londres (denominado Metropolitan Railway), inaugurado en 1863 con seis kilómetros de longitud. En años sucesivos fue extendiéndose, de forma que en 1884 formaba un anillo de aproximadamente veinte kilómetros. A continuación se le añadieron líneas radiales, en parte a cielo abierto y en parte en túnel, para constituir el Metropolitan and District Railway. Las locomotoras eran de vapor. Posteriormente se comenzó la excavación de túneles en forma de tubo y se electrificaron las líneas, de allí la denominación "inglesa Tube".

La siguiente ciudad en tener metro fue Nueva York, que obtuvo su uso desde 1863, Budapest (con la inauguración de la línea de Vörösmarty Tér a Széchenyi Fürdő, de cinco kilómetros) y Glasgow (con un circuito cerrado de 10 km) fueron las siguientes ciudades europeas en disponer de metro en 1896. La tecnología se extendió rápidamente a otras ciudades de tal manera que un gran porción de ellas cuentan con este sistema de transporte: creando estaciones donde además de ser puntos de intercambio se han convertido en submundos, donde la creatividad arquitectónica traspasa límites, creando museos vivos de estilo, plasmando historia y arte.

Este texto es una cualificación de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

Metro (sistema de transporte)

Visto > 16-10-14 / 02:24pm
[http://es.wikipedia.org/wiki/Metro_\(sistema_de_transporte\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Metro_(sistema_de_transporte)) #Historia

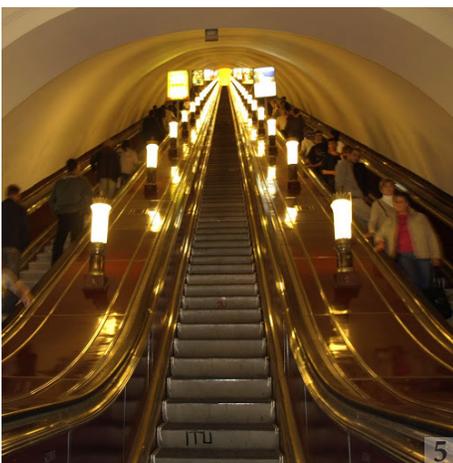
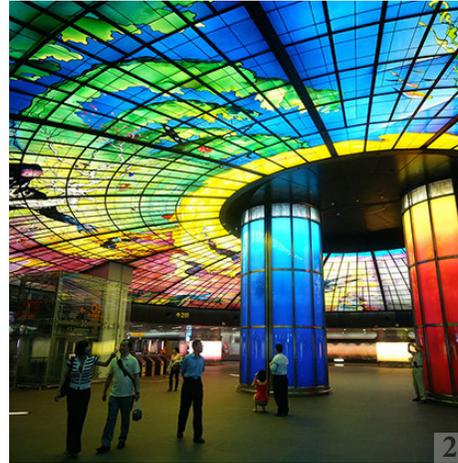
Metro de Londres

Visto > 16-10-14 / 02:24pm
<http://www.viajabonito.com/2013/12/los-10-metros-mas-espectaculares-del.html>

Un viaje en locomotora conmemora el 150 aniversario del metro de Londres

Visto > 16-08-14 / 04:12pm
http://noticias.lainformacion.com/catastrofes-y-accidentes/accidentes-ferroviarios/un-viaje-en-locomotora-conmemora-el-150-aniversario-del-metro-de-londres_d9QhX-BOB0ysapJwQLSzb3/





1. Visto> 11-08-14 / 10:13 pm

<http://www.lasescapadas.com/2008/01/18/a-35%C2%BA/#>

-A 35° se encuentra

"El inclinado metro de la ciudad de Haifa", **Israel**, Asia

Este medio de transporte es diferente a los demás metros del mundo porque está hecho en ángulo, así como sus estaciones, todas ellas con escaleras.

2. Visto> 11-08-14 / 01:51 pm

"Galería: conoce los mejores Metros del mundo"

<http://www.sopitas.com/site/316178-galeria-conoce-los-mejores-metros-del-mundo/>

-Estación Formosa Boulevard ,Metro de **Taiwan**, Asia.

Se encuentra el "Domo de Luz" que es la más larga instalación de arte en público en el mundo, el techo de esta estación ilumina mediante el vitral "viento, fuego y tiempo" del artista Italiano Narcissus Quagliata el cual narra la historia de la humanidad.

3. Visto> 11-08-14 / 10:20 pm.

"Los 10 Metros más espectaculares del mundo".

<http://www.viajabinomx.com/2013/12/los-10-metros-mas-espectaculares-del.html>

-Estación de Komsomolskaya, Moscú, **Rusia**, Euroasia.

La característica más importante de la estación es su techo estilo barroco, pintado de amarillo pálido e incrustado de mosaicos y moldes florales, donde se plasma parte de la historia del pueblo Ruso.

4. Visto>>> Miércoles 11 de agosto del 2014 a las 02:54 pm, con el Título de : Las estaciones de metro más espectaculares del mundo

"Metro de Estocolmo"

<http://www.baitoaprimero.net/2013/05/las-estaciones-de-metro-mas.html>

-**Estocolmo**, Europa

5. Visto> 11-08-14 / 02:54 pm

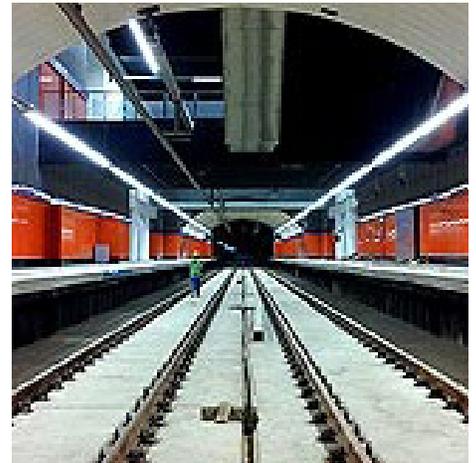
El Metro de San Petersburgo.

Por: Isadora Dairaux

<http://viajeaeuropadeleste.com/2009/05/28/el-metro-de-san-petersburgo/>

-Estación **Almirantazgo, del Metro de Rusia**, Euroasia a 102 metros bajo tierra.

Debido a sus difíciles condiciones geográficas del terreno con suelos pantanosos, fueron obligados a escavar a gran profundidad, convirtiéndose las estaciones del Metro de San Petersburgo en las más profundas del mundo.



METRO

de Santo Domingo

Las características actuales del crecimiento demográfico y las proyecciones de crecimiento futuro en la Ciudad de Santo Domingo han impulsado al cambio en su sistema de transporte colectivo urbano debido a la incapacidad de satisfacer la demanda de la población existente desde 1970 hasta **2005**, fecha en que se crea la **Oficina para el re ordenamiento de transporte (OPRET)**, bajo el decreto 477-05 quedando responsable de la inserción de un nuevo sistema ferroviario de transporte público masivo de pasajeros, conocido como el **METRO de Santo Domingo**.

Estación Máximo Gómez del Metro de Santo Domingo.

Visto> 09-10-14 / 11:20 am
"Metro de Santo Domingo | Línea 1 | Hilo Oficial"
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=86348798>

Estación Casandra Damirón del Metro de Santo Domingo, L1

Visto> 09-10-14 / 11:25 am
"¿Qué piensas de las entradas del metro de Santo Domingo ?"
<http://www.arquitecto.com/2013/01/que-piensas-de-las-entradas-del-metro-de-santo-domingo/>

Metro de Santo Domingo.

Visto> 09-10-14 / 11:30 am
"Danilo Medina inaugurará hoy la segunda línea del Metro de Santo Domingo"
<http://metrodesantodomingo.wordpress.com/2013/04/01/danilo-medina-inaugurara-hoy-la-segunda-linea-del-metro-de-santo-domingo/>

Metro de Santo Domingo.

Visto> 09-10-14 / 11:11 am
"A positive study on the Santo Domingo Metro"
<http://us.santo-domingo-live.com/santo-domingo/news/year-2012/year-2013/january-2013/positive-study-on-the-santo-domingo-metro.html>

Vagones del Metro de Santo Domingo.

Visto> 09-10-14 / 11:15 am
"Súbete al Metro de Santo Domingo!"
<http://lacapitalrd.blogspot.com/>

Logo del Metro de Santo Domingo.

Tramo elevado del Metro de Santo Domingo.

Visto> 09-10-14 / 11:04 am
"Estudios para la construcción tren Santo Domingo Cibao concluye"
<http://maimonense.com/web/archivos/13995>

PLAN MAESTRO



Reproducción del Plan Maestro del metro de Santo Domingo expuesto por la **OPRET** como "Futuras líneas del Metro de Santo Domingo"

Gráfico ©Laura Rivas



Línea 1 EXISTENTE

Extensión: 14 kms

Inicio: Av Charles de Gaulle

Final: Centro de los Héroes

Nivel: Elevado y soterrado

Línea 2 EXISTENTE

Extensión: 22.5 kms

Inicio: Los Alcarizos

Final: San Luis

Nivel: Soterrado

Línea 3

Extensión: 20 kms

Inicio: Los bajos de Haina

Final: Ensanche Isabelita

Nivel: Soterrado

Línea 4

Inicio: Plaza de la Bandera

Final: Km. Nueve y Medio

Nivel: Soterrado

Línea 5

Inicio: Ensanche Isabelita

Final: Megacentro

Nivel: Soterrado

Línea 6

Inicio: Liceo Juan Pablo Duarte

Final: Zona Colonial

Nivel: Soterrado

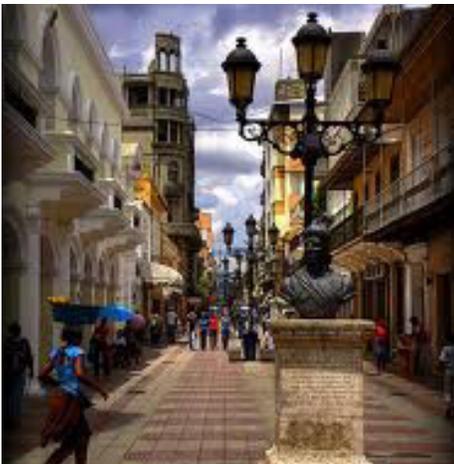


Catedral Primada de America y un perro

© Mercedes Dayanara.
Catedral Basílica de Santa María la Menor es la primera iglesia del nuevo mundo y su nombre oficial es Catedral Metropolitana de Santa María de la Encarnación.

Santo Domingo Baluarte del Conde

© Rolando Canessa.
La Puerta del Conde o Baluarte 27 de Febrero (Originalmente llamada Bastión de San Genaro) es un edificio militar del siglo XVII Fue diseñado para defender a Santo Domingo de los ejércitos invasores y los ataques de piratas y corsarios.



Ciudad Colonial de Santo Domingo

“La zona”

Santo Domingo - Fortaleza Ozama

© Iet?
La Fortaleza Ozama es la más antigua y completa construcción militar de la isla, desde la cual se inició la conquista de las Américas. Fue llamada durante la época colonial Torre del Homenaje, en honor a los conquistadores españoles, aunque posteriormente fue llamada también Torre de la Vigía o de la Vigilancia, ya que desde la parte superior se observaba la entrada del río Ozama y la costa del mar Caribe.

El Conde

© Marc Serarols
La calle “El conde” es la única calle peatonal de Santo Domingo y es considerada la puerta de entrada a la Zona Colonial.

Alcazar de Colon

© jat1974
El Alcázar Virreinal de Don Diego Colón Posee una colección constituida por más de 800 piezas originales de los siglos XIII al XX de la familia Colón.





Chu-Chu Colonial

Visto>11-11-14 / 01:11pm

<http://www.viajard.com/tag/turismo/page/9/>

Panteón de la Patria

© Francisco Enrique Camacho Mezquita

Catedral Basílica de Santa María la Menor es la primera iglesia del nuevo mundo y su nombre oficial es Catedral Metropolitana de Santa María de la Encarnación.



Primer establecimiento permanente del «Nuevo Mundo» y la capital de las Antillas, la Ciudad Colonial de Santo Domingo (la única del siglo XV en las Américas) era el lugar de partida para la difusión de la cultura europea y la conquista del continente. Desde sus puertos conquistadores partieron a buscar nuevas tierras. Fue fundada por Bartolomé Colón en 1498 “La ciudad de las primicias”, Santo Domingo fue la cede de las primeras instituciones en las Américas, también es la primera ciudad fortificada y la primera sede del poder español del Nuevo Mundo.

Sobre una superficie de 106 ha, bordeada por paredes, baluartes y fuertes, comprende 32 calles que atraviesan los 116 bloques, construcciones de uno o dos niveles, con piedras, ladrillos o paredes de tierra. Su plan original, la escala de sus calles y sus edificios son casi totalmente intacto; Es el único centro urbano viviente que conserva sus características del siglo XV.

con el patrimonio monumental y los edificios góticos únicos en esta región del continente, la Ciudad Colonial de Santo Domingo mantiene la esencia, la estructura, el uso y las funciones que han caracterizado las primeras construcciones en el momento de su fundación, preservando integridad y autenticidad.

Ciudad de los encuentros, es aquí donde por primera vez nativa las culturas Europeas y Africanas cruzados y donde el entendimiento multicultural se desarrolló en la sincronización total de conocimientos, idiomas, creencias y experiencias.

Y fue declarada en 1990 Patrimonio Cultural Mundial por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) , en reconocimiento a sus atributos como **Ciudad Primada del Nuevo Mundo**.

Ciudad Colonial de Santo Domingo.

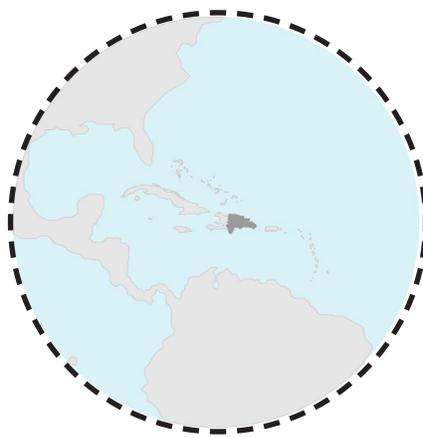
“Valor universal Excepcional”UNESCO

Visto>24-08-14 / 02:12pm

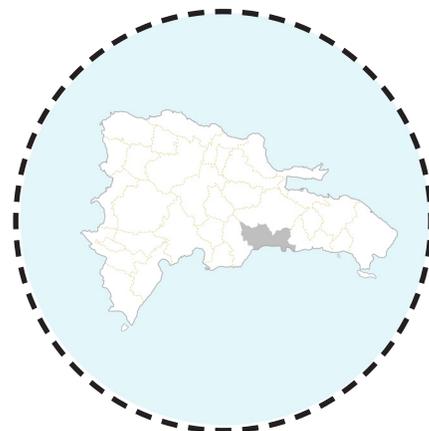
<http://whc.unesco.org/en/list/526>



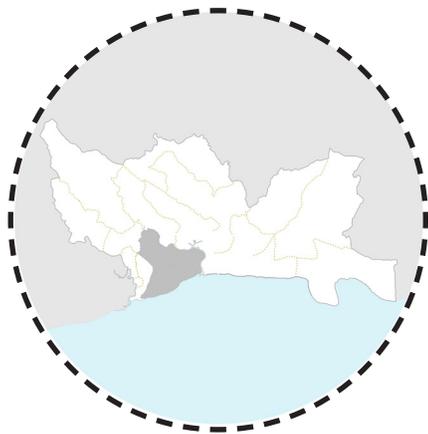
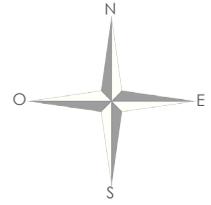
Isla de Santo Domingo



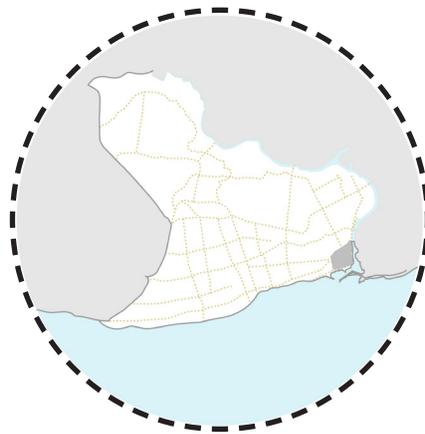
República Dominicana



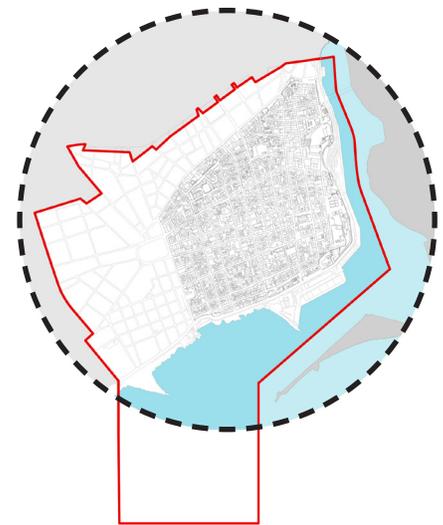
Ciudad de Santo Domingo



Distrito Nacional



Ciudad Colonial de Santo Domingo



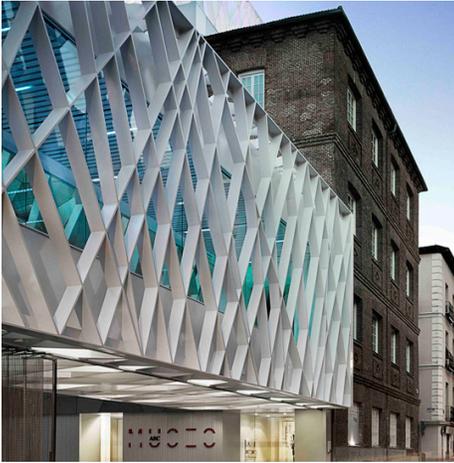
Ciudad Primada de América
Patrimonio de la Humanidad

Decreto Núm. 1650 que demarca los límites de la Ciudad Colonial dentro del perímetro de la Ciudad de Santo Domingo.
Joaquín Balaguer.

Gráficos © Laura Rivas

ANALIZAR

CAPÍTULO 03



Museo Abc. Centro de Dibujo e Ilustración
 Aranguren & Gallegos Arquitectos
 Madrid, España
 Imágen © Jesús Granada



CaixaForum
 España, Madrid
 Visto>23-01-15 / 01:00pm
<http://elpais.com/>

CONTEMPORANEIDAD

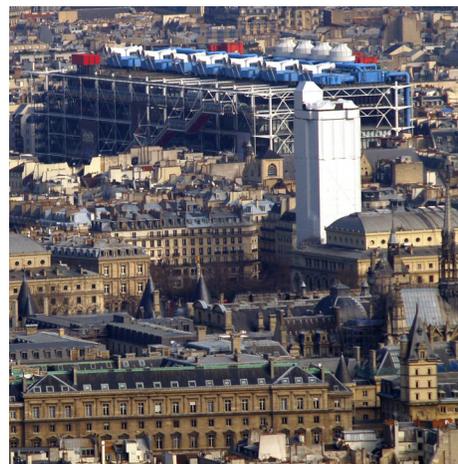
EN CENTROS HISTÓRICOS

“La Arquitectura es una mezcla de NOSTALGIA y ANTICIPACION, una coexistencia entre la historia y la vanguardia”

-Jean Baudrillard

El Palau de la Música Catalana
 Barcelona ,España
 Herzog & de Meuron manipula materiales, espacio y estructura para transformar una central eléctrica abandonada en CaixaForum de Madrid.
 Visto>23-01-15 / 01:08pm
<http://archrecord.construction.com/>

Centre Georges Pompidou
 El Museo Nacional de Arte Moderno y el Centro de Creación Industrial, el Instituto de Investigación y Coordinación acústico/musical y la Biblioteca Pública de Información.
 Francia, Paris
 Imágen © Rui Omelas



*“ Que la nueva arquitectura equilibrada y de calidad se incorpore a la evolución positiva de nuestros Conjuntos Históricos es tan simple como mirar hacia la historia de nuestras propias ciudades y ser capaces de **seguir haciendo lo que se ha hecho desde siempre** “*

Rehabilitar para mejorar la calidad de vida
Criterios y Ejemplos de rehabilitación del patrimonio arquitectónico y urbano
Sylvia Néida Bossio .Buenos Aires, Argentina



Catedral del Salvador de Zaragoza

Centro histórico Zaragoza

http://viajar.elperiodico.com/aragon/Ciudades_aragonesas/zaragoza.htm



Ganadores Concurso Manzana de las Luces en Argentina, Buenos Aires

Segundo Lugar / De la Mota-Cocco El concurso "Manzana de las Luces"

Visto>15-01-15 / 05:09pm

<http://www.archdaily.mx/mx/02-111418/ganadores-concurso-manzana-de-las-luces-argentina>

Golden Nugget de INNOCAD

Centro histórico de Graz

<http://www.disenoyarquitectura.net/2010/08/golden-nugget-de-innocad.html>



EL **Centro Histórico** es el lugar mas emblemático de concentración histórica y funcional; Reconocido por ser un elemento de identidad donde se encuentra el mas valioso patrimonio heredado de la ciudad. Por lo que su preservación es fundamental por diversos motivos; entre ellos : Por su valor universal en el plano estético e histórico y la importancia que reviste para las sociedades y culturas a quienes incumbe su custodia .

Estos son el resultado de la suma de momentos históricos , por tanto, la historia es viva y se encuentra en cambio permanente , no lineal acumulativa.

Lo que hace que nazca la necesidad de pensar mas en la perspectiva de cambio y transformación para responder e integrarse a las nuevas funciones demandadas en la actualidad y la perdida de otras ,siempre preservando su valor y asumiéndolo como tal.

Consecuentemente, sólo lo contemporáneo dentro de su heterogeneidad puede responder con las necesidades de rehabilitación y revitalización con un enfoque moderno y dinámico.

Al mencionar lo "Añadido moderno" se refiere a lo actual a lo Contemporáneo, Para esto debemos ser consecuentes con el momento histórico, pensar que la identidad no es algo que está ya construido, sino que nosotros tenemos la capacidad de añadir parte de esa identidad, entendida como un proceso en continua construcción, Realizando intervenciones que no diluyan su **autenticidad**.

En el proceso de intervención en los Centros Históricos se han formulado diversas teorías, hoy conocidas como "**Teorías de Restauración y conservación**" que hoy nos sirven como referentes para sustentar este tipo de propuesta; Entre los exponentes mas destacados se encuentran:



Propuesta de la "Expo 2008 en Zaragoza, España"

Visto>02-03-15 / 08:34 pm

<http://www.archidose.org/Apr09/20/dose.html>

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

Arquitectura contemporánea en contextos patrimoniales: una metodología de integración
Pablo Vásquez Piombo. Guadalajara, México:ITESO,2009

El Patrimonio Mundial y la arquitectura contemporánea : hacia nuevas normas de conservación
Koichiro Matsuura: Director General de la UNESCO

REVISTA DE TEORÍAS DEL RESTAURO

Visto>20-01-16 / 07:19 pm

<http://www.slideshare.net/xeniarivera7/revista-de-teorias-del-restauro>

© Laura Rivas

...Este ha sido nuestro principal soporte para sustentar este tema.

-Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879)

Fue un arquitecto ,arqueólogo y escritor francés. Representa una de las mas importantes figuras de la escuela racionalista francesa, que rechazó la enseñanza de la escuela de bellas artes , sustituyéndola por la practica y los viajes por Francia

Plantea: "Restaurar un edificio no significaba conservarlo, repararlo o rehacerlo, sino obtener su completa forma prístina, incluso aunque nunca hubiera sido así"

-John Ruskin (1819-1900)

Escritor Victoriano, crítico, científico, poeta, artista, ecologista y filósofo. Plantea: "El respeto integral y completo del monumento, considera que cualquier intervención que se haga afectará la esencia de su autenticidad "

-Camilo Boito

(1836-1914)

Es considerado como el primer gran teorizador de la restauración en Italia .Tenia un gran respeto por lo autentico y colabora con la escuela de italia para formular la TEORIA RESTAURO MODERNO en 1880 junto con Beltranni . Estudio en Alemania ,Polinia, Padua y Venecia , en donde, apenas termina sus estudios sucede a su maestro como Profesor adjunto en la cátedra de Arquitectura de la Academia de Bellas Artes.

Su aporte principal fue: Establecer que la obra arquitectónica tenía un doble valor, como obra de arte y testimonio histórico.

*Propone, entre otros, la **coexistencia de los diferentes estilos** que se hallen el monumento, sin buscar nunca la unidad de estilo, así como **diferenciar claramente lo antiguo y el añadido moderno**, eliminando los falsos históricos, dejando constancia documental y dando publicidad a lo restaurado o añadido. A la antigua idea de reconstrucción se antepone lo de conservación.*

Sobre la **AUTENTICIDAD**

“La humanidad, que cada día toma conciencia de los valores humanos, las considera patrimonio común reconociéndose responsable de su salvaguardia frente a las generaciones futuras. Estima que es su deber transmitir las en su completa autenticidad.”

La Carta de Venecia de 1964

“La autenticidad se deriva de la definición del bien, por lo que se puede entender de manera diferente, según el razonamiento de su expresión histórica. Si se trata de un bien patrimonial, su autenticidad histórica por lo general debe reflejar las fases significativas de su construcción y utilización a lo largo de las diferentes fases de su línea del tiempo histórico”

ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE AUTENTICIDAD

Reflexiones extraídas del “Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial” publicado por ICCROM, UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial ,2003

“Auténtico es todo aquello que es verdadero, y todos los momentos de la historia de nuestras ciudades son verdaderos, auténticos y por ende igualmente válidos”

Rehabilitar para mejorar la calidad de vida

Crterios y Ejemplos de rehabilitación del patrimonio arquitectónico y urbano
Silvia Néida Bossio .Buenos Aires, Argentina



Para la Inserción de Arquitectura Contemporánea en contextos Históricos la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

UNESCO RECOMIENDA:

“En los centros históricos de las ciudades, que se han ido forjando a lo largo de los siglos, deben seguir siendo identificables todos y cada uno de los estratos de su evolución porque constituyen testimonios de las distintas culturas y etapas de desarrollo. No sólo se debe respetar la identidad de cada uno de esos estratos, sino también la del conjunto formado por su interacción”

“reconocer la necesidad de investigar en el concepto del paisaje urbano histórico así como buscar las herramientas e instrumentos necesarios por todas las partes para permitir la implementación apropiada y objetiva de los términos de la recomendación “si un nuevo edificio se ajusta o no armoniosamente a su entorno, tanto desde el punto de vista de su formalización como de sus funciones”

“las nuevas funciones pueden ser perjudiciales y poner en peligro los tejidos históricos tanto o más que las nuevas formas arquitectónicas. “

Encuentro Internacional de Arquitectura Contemporánea en Ciudades Históricas

Sevilla, 17 a 19 de septiembre de 2013, UNESCO

El Patrimonio Mundial y la arquitectura contemporánea : hacia nuevas normas de conservación
Koichiro Matsuura: Director General de la UNESCO

CONCLUSIÓN

Contemporaneidad en Centros Históricos

“Al establecer un vínculo entre el pasado y el presente, el patrimonio cultural potencia el sentimiento de identidad y la cohesión social tanto entre los individuos como entre las comunidades, echando así los cimientos sobre los que las sociedades edifican su futuro”

Koichiro Matsuura:

Director General de la UNESCO

Al conocer las teorías y recomendaciones sustentamos con mayor certeza esta idea, reconociendo que “Los Centros Históricos permanece en el tiempo como un organismo vivo que en su crecimiento exigen y ameritan cambios demandados por la sociedad actual, moderna; La sociedad vigente”

Como consecuencias de esto se le insertan nuevos componentes al tejido urbano; Por lo que insertar contemporaneidad en el Centro Histórico es el elemento fundamental para revitalizar dando vida a lo antiguo a través de lo nuevo y contribuyendo con su evolución

REFERENTE

Integración
de *Arquitectura Contemporánea*
en **Centros Históricos**



La pirámide de Pei
<http://obraarquitectos.blogspot.com/>

Museum of art and architecture , stockholm, swede
 Visto>14-10-14 / 12:28 pm
<http://www.moneobrock.com/Stockholm.htm>

1991
 Al conjunto



La Pirámide inversa de la Pirámide del Louvre
 Visto>16-01-16 / 03:08 pm
<http://www.forumforpages.com>

1989
 Mediante una pieza

Moderna Museet Moneona
 © korta15



Royal Ontario Museum - old and new
 © The City of Toronto



2007
 A la edificación

Royal Ontario Museum
 © Al_HikesAZ





The large glass pyramid seen at night
©Wikipedia

“Icono emblemático de inserción de modernidad en un entorno histórico”

Pirámide del Louvre París, Francia, Europa occidental

Todavía Pei asegura que el Grand Louvre fue el proyecto más difícil de su carrera, pues debió debatirse entre la conservación y el cambio, la tradición y la apertura, en un entorno sumamente venerado no sólo por los franceses. *“Por una parte, el arquitecto quiere conservar el Louvre por ser un monumento, y por otra, quiere abrirlo a la vida, porque está en el centro de París, una ciudad que debe moverse y vivir”*, dijo a El País en 1988.

Arquitecto: Ieoh Ming Pei, 1984

“Formalmente es la figura más compatible con la arquitectura del Louvre. Es también una de las formas más estables, lo cual asegura su transparencia... y está construida de acero y metal, lo que simboliza un quiebre con las tradiciones del pasado, es un trabajo de nuestra época”. “Pienso que la transparencia de la pirámide es muy importante aquí. No sólo para traer luz al interior de la sala de recepción, sino también para poder ver el complejo entero del Louvre a través de ella.”.

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

La Pirámide del Louvre cumplió veinte años

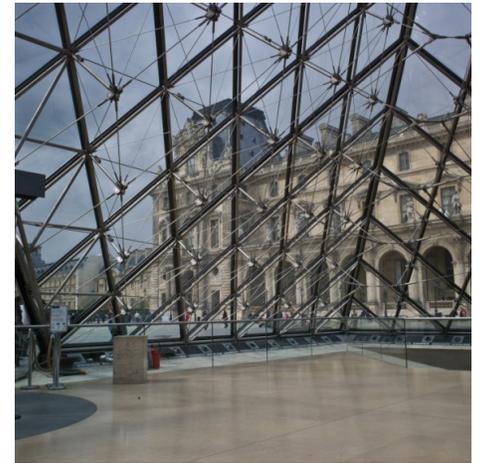
Visto>16-01-16 / 03:28 pm

<https://dadaisforever.wordpress.com>

I. M. PEI Y EL MUSEO DE LOUVRE

Visto>16-01-16 / 03:27 pm

<http://moleskinearquitectonico.blogspot.com/>



La pirámide de cristal propuesta por Pei era el elemento de la discordia, pero apenas una parte de un amplio proyecto que tenía como objetivos balancear mejor el uso de los espacios usados para exposición y servicios (el Louvre dedicaba el 20% de superficie para atender a la gente, cuando en un museo moderno se utiliza el 40%); revalorar el palacio como edificio histórico y darle vida a una zona de París que, pese a estar concurrida durante el día, estaba abandonada de noche. Cerca del 90% de la población de París (conocida por su antiamericanismo) estaba en contra de la propuesta, tal como un siglo antes los parisinos se habían opuesto a la Torre Eiffel. Los críticos clamaban "¿Cómo es posible que se destruya el Cour Napoleon, uno de los espacios urbanos más importantes de Francia, sino del mundo?" Pei optó por un elemento muy discreto en comparación con la enorme remodelación que se llevó a cabo bajo tierra. Ante de su intervención contaba con 3 millones de visitantes anuales, Esas cifras ascendieron paulatinamente, de tal forma que en lo que va de la década, han estado por encima de los 8 millones de visitantes (8.5 en el 2008), lo que lo ha vuelto el museo más visitado del orbe.

Material:

Acero y cristal.

Tipo de integración:

-Contraste de forma y material

-Mediante una pieza, con el propósito de lograr su conexión mediante el sub-suelo

Pirámide de Louvre 3, París, Francia, Europa.

Visto>15-10-14 / 02:07 pm

<http://serturista.com/francia/la-piramide-de-louvre-de-paris/attachment/piramide-de-louvre-3/>

Museo del Louvre, París, Francia, Europa.

Visto>15-10-14 / 02:05 pm

<http://obraarquitectos.blogspot.com/2007/10/museo-de-louvre-paris.html>

Museo de Louvre, París, Francia, Europa.

Visto>15-10-14 / 01:55 pm

<http://obraarquitectos.blogspot.com/2007/10/museo-de-louvre-paris.html>

La evasión cultural frente a la crisis

Visto>15-10-14 / 02:10 pm

<http://www.elmundo.es/elmundo/2009/02/09/cronicas-desdeeuropa/1234174658.html>





LOS MUSEOS DE DANIEL LIBESKIND

Visto>02-03-15 / 08:38 pm

<http://designaholic.mx/2011/10/los-museos-de-daniel-libeskind.html>

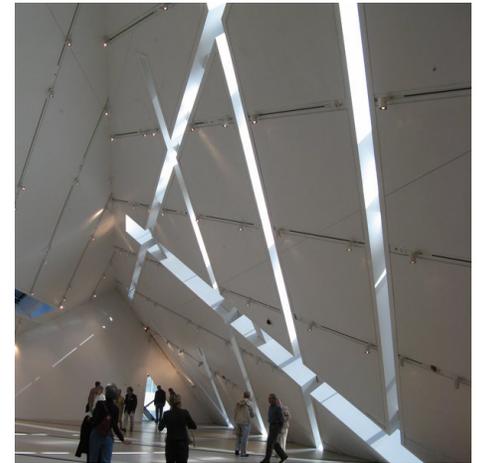
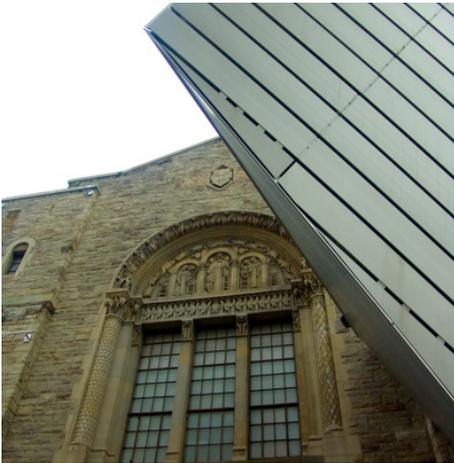
Michael Lee-Chin Crystal del Royal Ontario Museum (ROM)

La extensión para el Royal Ontario Museum (ROM), que ahora se llama el Michael Lee-Chin Crystal. Situado en una de las intersecciones más importantes en el centro de Toronto, Ontario, **Canadá** , América del norte

Arquitecto: Daniel Libeskind ,2007

"El programa del Museo Real de Ontario ofrece una oportunidad maravillosa para la nueva arquitectura dramática y la creación de un gran atractivo público. La centralidad del sitio intensifica la profunda relación entre la historia y lo nuevo, entre la tradición y la innovación. Los edificios históricos, complementados por una arquitectura orientada hacia el futuro y audaz, forman un conjunto que regenera la significación urbana del Museo, resuelve los problemas funcionales complejos, y dramáticamente mejora exposiciones, instalaciones, programación y servicios. El cristal es una forma de enclavamiento que gira esta importante esquina de Toronto en un faro luminoso - un verdadero escaparate de las personas, los acontecimientos y los objetos, la transformación de todo el complejo de museos en un destino de clase mundial"

Daniel Libeskind



En la actualidad, el museo es la institución de investigación de campo más grande de Canadá, con las actividades de investigación y conservación que abarcan todo el mundo

En 1912 donde se crea el edificio con un estilo italiano neo-romano hasta el 1984 el Royal Ontario ha sufrido diversos cambio y ampliaciones con estilos italiano neo-romano, art deco entre otros , y desde 1973 es patrimonio de Toronto. Donde La restauración de los edificios fue el proyecto de más grande herencia de Canadá. Fue en el 2007 donde abrió la nueva entrada principal del Museo Real de Ontario, por el Arquitecto Daniel Libeskind 's, con un estilo deconstructivista de forma cristalina ;está revestido de un 25 %de vidrio y el 75 %de aluminio , que se sienta encima de un marco de acero . Ha causado controversias de tal modo que los críticos han llegado tan lejos que la sitúa como uno de los diez edificios más feos del mundo, otros comentan que su diseño es opresivo, angustioso, e infernal, otros lo compan como el uso de la llamada "starchitecture" para atraer el turismo.

Material:

Acero y cristal.

Tipo de integración:

-Contraste de forma y material

-Adición de una estructura mediante la pentración excesiva y llamativa a la edificación.

In the Royal Ontario Museum

© mmi369

Royal Ontario Museum

© Wayne Lorentz/Artefaqs Corporation

Royal Ontario Museum

© Wayne Lorentz/Artefaqs Corporation

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

Royal Ontario Museum

Visto>16-01-15 / 03:58 pm

<http://en.wikipedia.org/>

ROYAL ONTARIO MUSEUM

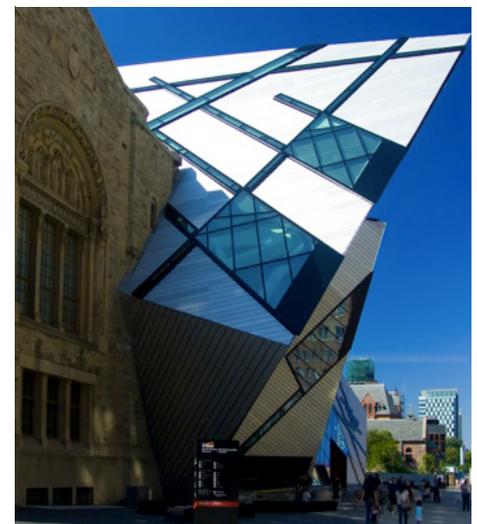
Visto>16-01-15 / 04:02 pm

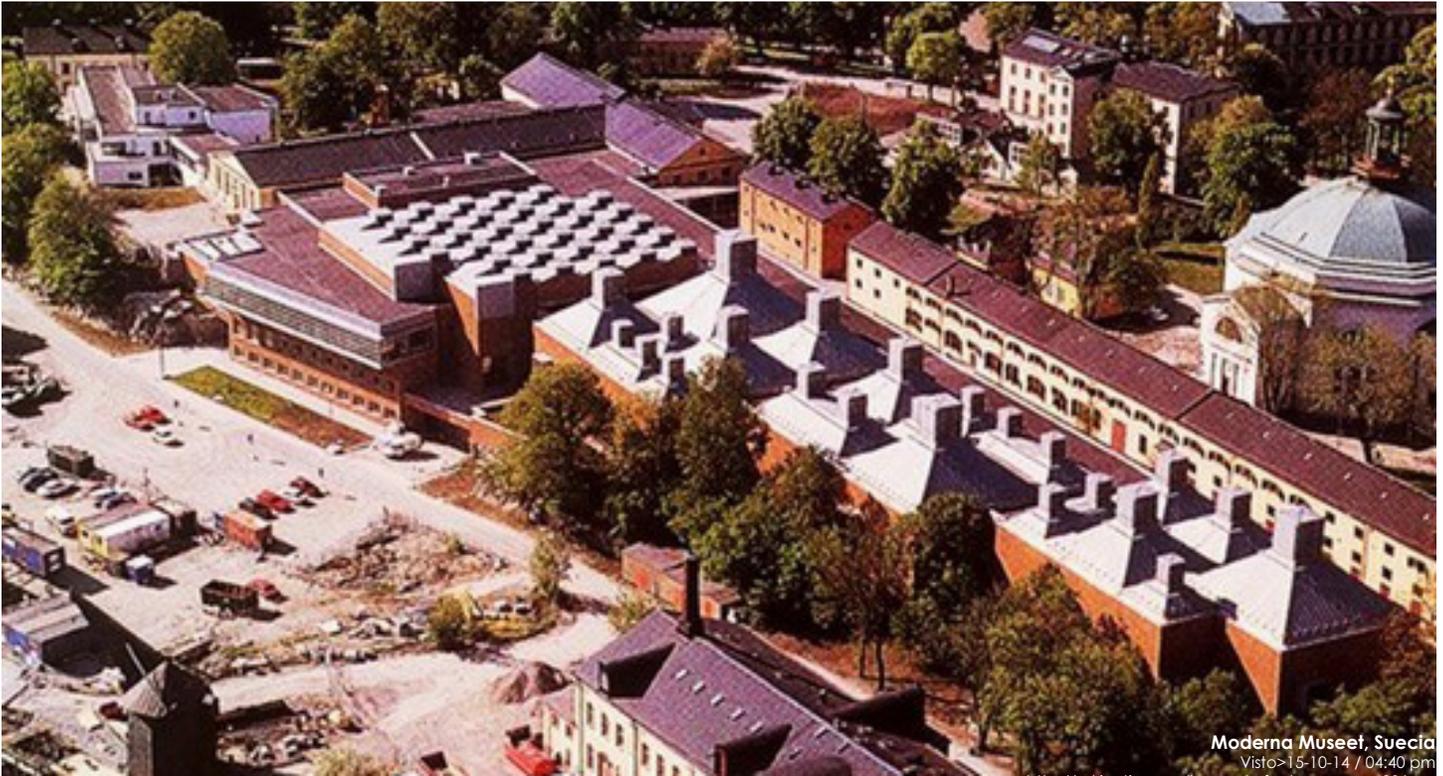
<http://libeskind.com/>

Michael Lee-Chin Crystal

Visto>16-01-15 / 04:04 pm

<http://www.arcspace.com/>





Moderna Museet, Suecia
Visto>15-10-14 / 04:40 pm

Museo de arte Moderno isla Skeppsholmen, Estocolmo , Suecia

En un lugar en el que “la fragmentación y la intervención mínima son los rasgos más típicos, la silueta de las cubiertas del Moderna Museet evoca una arquitectura discontinua y quebrada, como la ciudad de Estocolmo”

Rafael Moneo

ARQUITECTO: RAFAEL MONEO, 1998

La delicada piel de cartón-yeso que acoge las obras de arte, la envoltura intermedia de hormigón que define los nítidos contornos oblicuos de la cubierta y un forro de zinc exterior coronado por escuetas ‘cajas de luz’ materializan una concepción constructiva basada en la superposición y continuidad de pieles, mediante la que el nuevo Museo de Arte Moderno y Arquitectura se ha convertido en el más reciente icono urbano de la capital nórdica.

Museo de Arte Moderno y Arquitectura en Estocolmo

Visto>19-01-15 / 01:19 pm
<http://www.tectonica.es/>



El Museo de arte moderno alberga obras de arte contemporáneo suecos e internacionales como: Picasso, Dalí, y de otros genios del arte moderno.

Se encuentra en la isla de Skeppsholmen en el centro de Estocolmo, Suecia, junto al edificio histórico Tyghuset, un antiguo arsenal militar, tomándolo como referencia para el desarrollo del edificio del museo. El diseño del proyecto fue el resultado de un concurso realizado en 1991 y ganado por Rafael Moneo

Desde un principio Moneo quiso evitar que su obra se destacara visualmente y coloca una prioridad en el uso de la luz del día en los espacios de exposición.

Con el fin de hacer que la inserción de una institución tan grande en el entorno histórico delicado de la isla Skeppsholm, Moneo somete la masa del edificio a tres motivos: la atenuación, la fragmentación, y sumersión. El resultado es un edificio que se adapte a su entorno muy natural y con sensibilidad.

Este texto es una cualificación de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

museums of art and architecture, stockholm, sweden

Visto>19-01-15 / 01:21 pm

<http://www.moneobrock.com/Stockholm.htm>

Moderna Museet – Rafael Moneo

Visto>19-01-15 / 01:23 pm

<http://palavras-arquitectura.com>

Moderna Museet Moneona

© korta15

Museums of art and architecture, stockholm

Visto>15-10-14 / 04:47 pm

<http://www.moneobrock.com/Stockholm.htm>

Moderna Museet, por Rafael Moneo

Visto>15-10-14 / 04:44 pm

<http://josebuscandoinorte.wordpress.com/2008/09/16/estocolmo/>

Museo de Arte Moderno y Arquitectura en Estocolmo

© Duccio Malagamba



Material:

Hormigón, Zinc, Cristal y Paneles solares.

Tipo de integración:

-Uniformidad de forma y material

-Adaptación sublime.



CONCLUSIÓN

Integración de Arquitectura contemporánea en Centros Históricos

Al paso del tiempo la Arquitectura Contemporánea en Centros Históricos ha evolucionado, a tal modo que han surgido críticas, respuestas, planteamientos, opiniones, revueltas como resultado de las intervenciones más novedosas realizadas en todo el mundo. Que hoy nos sirven de referencia para sustentar esta propuesta.

La integración en los contextos se realizarón en base al manejo de los siguientes conceptos:

-ESCALA

-MATERIAL

-FORMA

-RITMO DEL ENTORNO INMEDIATO.

Ya sea por la contraposición, igualdad o armonía de los elementos.

Se demuestra que la inclusión de Arquitectura Contemporánea no obstaculiza el comportamiento o desarrollo de los monumentos, al contrario los apoya y puede crear nuevos puntos de atracción.

Se ha realizado un Estudio Visual, estético y espacial de las actuales estaciones de metro de Santo Domingo con el propósito de conocer el producto de la inserción de estas piezas urbanas en el contexto existente reconociendo sus fortalezas y debilidades, de este modo corregir o ratificar al momento de realizar una nueva propuesta.

Se estudió en base a: Cantidad de estaciones, Tipo de estación en relación al suelo, las que obstaculizan las visuales existentes, las que obstaculizan la debida circulación del peatón, las que se encuentran fuera de escala para el contexto, las que obstruyen el área de parqueos, materiales predominantes, tipología de diseño, violan los linderos, cantidad de edículos por estación y nuestra evaluación personal asignándole una puntuación de 1-5. Donde se encuentra desglosado en la tabla presentada en el ANEXO #1

A continuación se presentaran los gráficos del producto del estudio en porcentajes y las imágenes de las visuales

DÍCULO-ACCESO-AZUL-HORMIGÓN-ESCA



VISUAL-ROJO-CRISTAL-ACERA-FACHADA-I

ALA-OBSTÁCULO-CIRCULACIÓN-LÍMITE-PEA



INSERCIÓN DEL METRO EN SANTO DOMINGO

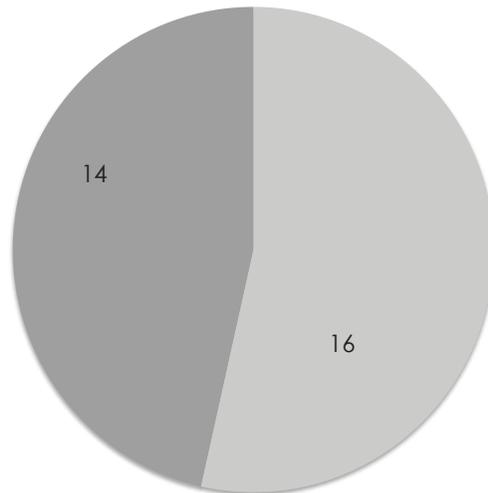
Estudio visual, estético y espacial



INSERCIÓN-INCLUSIÓN-ACERO-ENTORNO-

Estaciones de la L1 Y L2 del Metro se Santo Domingo

 L1		16 Estaciones	53.5%
 L2		14 Estaciones	46.5%



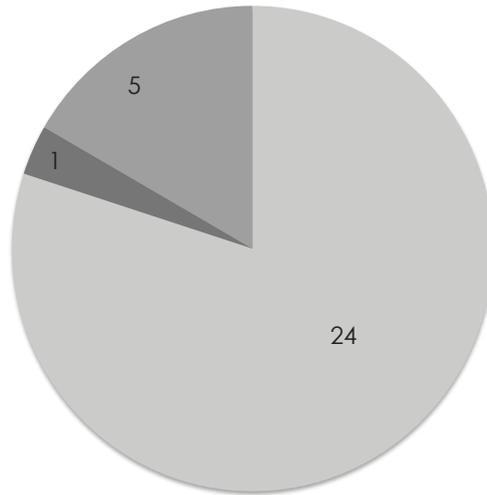
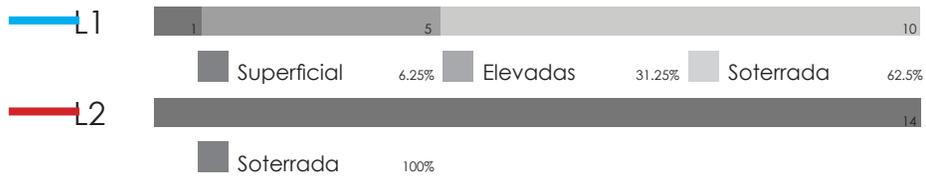
 L1  L2 30 Estaciones

El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas



Tipo de estación



El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas

Superficial: Estación Máximo Gómez L1

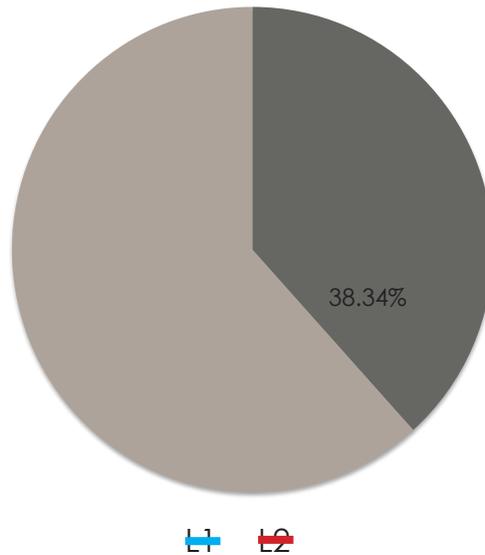
Elevadas L1

Soterradas L1 L2



©Laura Rivas

Obstaculizan las visuales



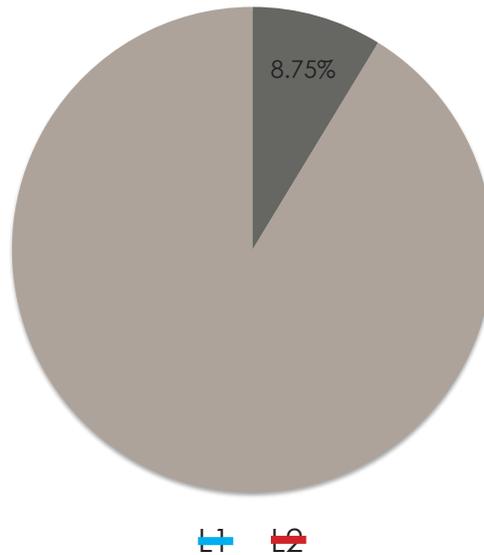
■ Obstaculizan la visual de las fachadas que ya existían

El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas



Obstaculizan la circulación del peatón



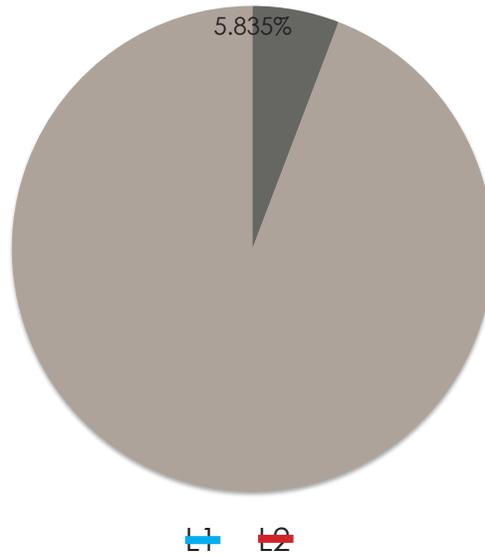
■ Obstaculiza la circulación peatonal del entorno (Acera)

El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas



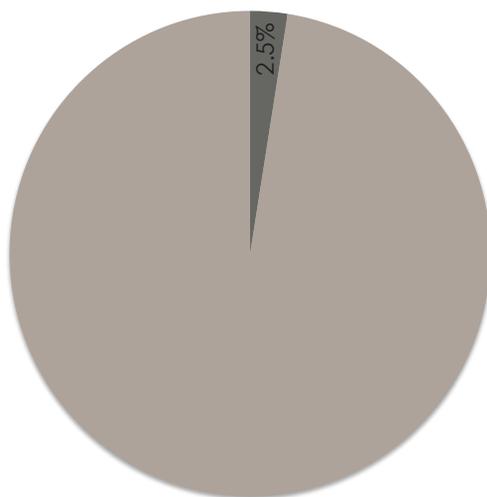
Fuera de escala



■ Fuera de escala para el contexto



Obstruye el área de parques

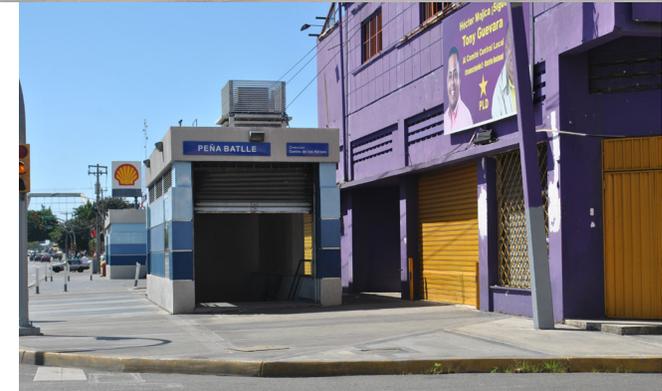


— L1 — L2

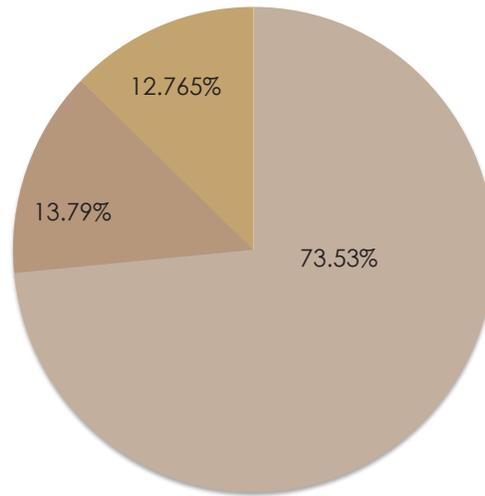
■ Obstruye el área de parques.

El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas



Materiales predominantes



— L1 — L2

- Hormigon Armado
- Acero
- Cristal

El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas

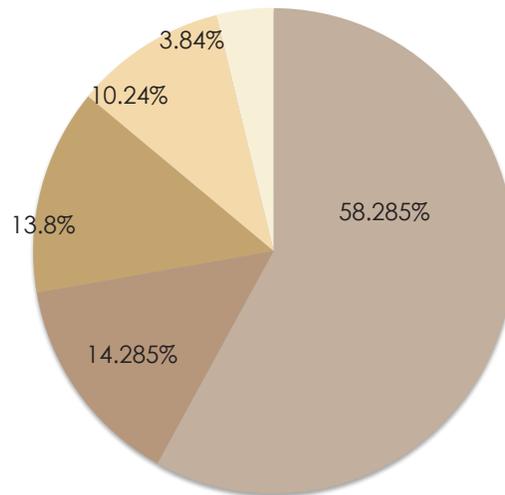
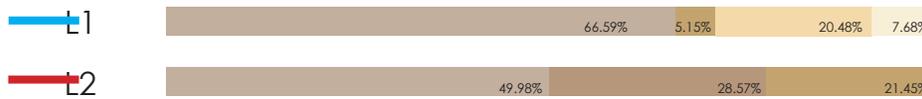
Hormigón: Estación Ramón Cáceres L2

Acero: Estación Juan Pablo Duarte L2

Cristal: Estación Centro de los Héroes L1



Tipología



L1 L2

- Base rectangular , cuyo volúmen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul/rojo y gris
- Volumen ovalado soportado por columnas diagonales en metal con un porche cuadrado adherido como entrada
- Híbrido de volúmenes irregulares entre paralelepípedos y cilindros.
- Estaciones opuestas donde su edificación pasa a ser parte del perfil urbano , formando volúmenes rectangulares en diversos tonos de azul/rojo y gris.
- Unidades de volumen trapezoidal cuyo lateral mas alto marca la entrada a la estación

El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas



Estación Juan Pablo Duarte **L1**



Estación Horacio Vásquez **L2**



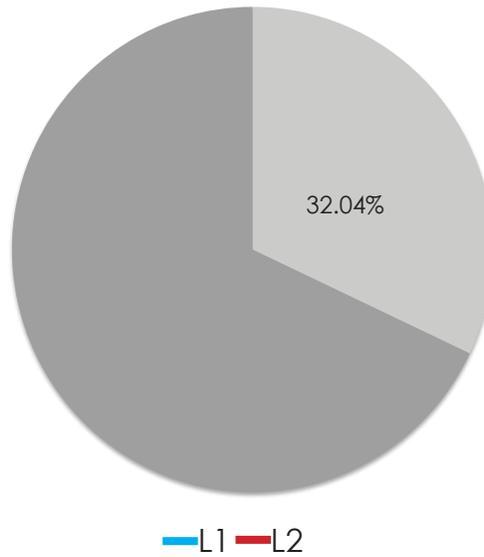
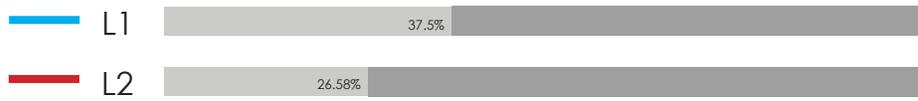
Estación Eduardo Brito **L2**



Estación Juan Pablo Duarte **L1**

Estación Casandra Damirón **L1**

Violación de linderos



■ Penetraron el límite de las edificaciones existentes

El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas

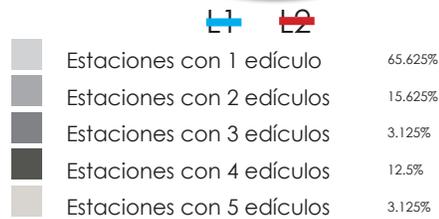
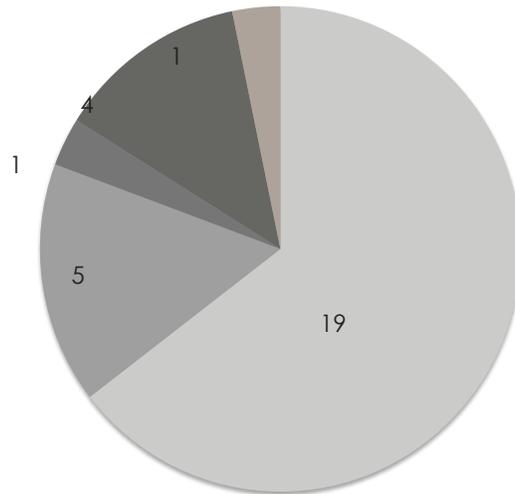
Estación Pedro Livio Cedeño L1

Estación Ulises Francisco Espailat L2



©Laura Rivas

Cantidad de edículos por estación



Área aproximada de **99.7m²** por Edículo

El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas

Estación Pedro Livio Cedenō L1

Estación Amin Abel L1

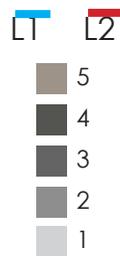
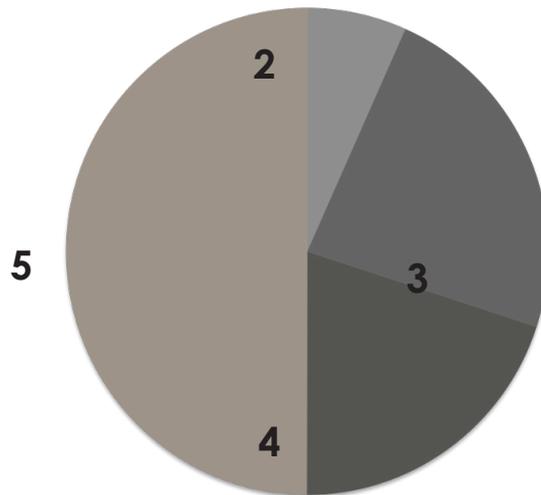
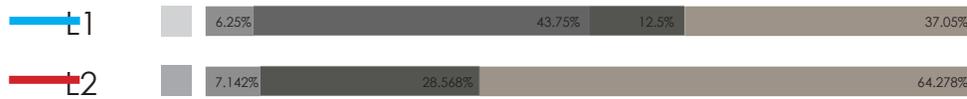
Estación Joaquín Balaguer L1

Estación Gregorio Luperón L1

Estación Francisco Billini L2



Evaluación personal



El resultado plasmado es producto del estudio "Inserción del METRO en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial " VER ANEXO NO.1

©Laura Rivas

CONCLUSIÓN

Inserción del metro en Santo Domingo,
Estudio visual, estético y espacial

Las estaciones de metro de Santo Domingo han despertado una preocupación en el tejido urbano al ser insertadas como un producto de causa y no de consecuencia degradando en ciertas ocasiones el entorno donde se encuentran emplazadas. Presentan problemas de escala desmesurada, ocupación espacial sobredimensionado por la cantidad de edículos erigidos, obstaculización visual de las edificaciones ya existentes, interrupción de la circulación del peatón al invadir el espacio destinado a las aceras, obstruyen áreas de parqueos , penetran el límite de las edificaciones del entorno, entre otras.

En nuestra evaluación personal se destaca como la L2 ha sido una respuesta a las debilidades de inserción de la L1, donde la describiremos como un intento de corrección de los errores de la primera.

A partir de las observaciones descritas y percibidas en este estudio considero que:

-Se debería crear un patrón específico , ligero en cuanto a material y forma , que se integre con facilidad a diversos entornos, como los SUBWAY internacionales.

-En otro caso menos genérico se amerita un diseño especial individual como respuesta del entendimiento y el debido respeto de su entorno.

REFERENTE

Estaciones de metro
en
Centros Históricos



Italia, Roma, Fermata Metro B - Colosseo - notte
© Luca Salieri



Roman Colosseum With Moon
© CC BY-SA 2.0

Vodafone patrocinará el Metro de Madrid
Visto>15-10-14 / 05:19 pm
<http://blog.gilmar.es/vodafone-patrocinara-el-metro-de-madrid/>

Metro sol
Visto>15-10-14 / 05:16 pm
<http://www.digitalavmagazine.com/2013/06/14/la-madrilena-estacion-de-metro-de-sol-se-digitaliza-con-68-pantallas-de-publicidad-dinamica/>



Monument of Dante Alighieri in Piazza Dante
Napoli
© Mstyslav Chernov



Estación de Sol
© OlgaPP, wikimapia

Estación Sol, actualmente **Vodafone Sol**, Madrid, España.

Es la estación más céntrica del Metro de Madrid, ubicada en el distrito Centro, en la emblemática Puerta del Sol. Por su estratégica posición, es una de las estaciones que más tráfico de viajeros registra, ya que en ella se puede hacer trasbordo entre las líneas 1, 2 y 3 de Metro.

Vodafone Sol

Visto>16-01-15 / 11:45 pm
<http://www.metromadrid.es>

El nuevo acceso fue realizado por el arq. Antonio Fernández Alba

El cual describe: "La nuestra ha sido una intervención colateral dentro de una obra de ingeniería de enorme envergadura", "consiste en una parábola deslizante sobre una circunferencia que se apoya a su vez en un rectángulo". Lo define como "un caleidoscopio urbano, una suerte de faro que nunca se apaga, como tampoco cesa nunca la actividad en esta plaza", "Se trataba de realizar una intervención transparente, que no perturbara la diafanidad de la Puerta del Sol". Y añade: "Por fuera ha de impedir además que la lluvia se adentre hacia su interior"

La entrada al Cercanías de Sol

"Estructura de acero y cristal"

Visto>16-01-15 / 11:50 pm
<http://www.espormadrid.es>



En la actualidad, es uno de los lugares más concurridos de Madrid, donde se encuentra el kilómetro cero de las carreteras españolas y el reloj de la Casa de Correos con el que todos los españoles toman las tradicionales 12 uvas al son de sus campanadas cada 31 de diciembre, para dar la bienvenida al nuevo año, una costumbre que se empezó a televisar en 1962.

La estación cuenta con cuatro accesos, uno de ellos modificado por el Arquitecto Antonio Fernández Alba. Los restantes los caracteriza el diseño tipo de las estaciones de Europa.

Vodafone Sol

Visto>16-01-15 / 11:45 pm
<http://www.metromadrid.es>

Material:
Estructura metálica en acero inoxidable revestida de cristal.
Tipo de integración:
Por contraste de forma y de material del entorno.

Madrid. Puerta del Sol square. Subway entrance.
 Spain
 ©Tomás Fano

Estación de Sol

© susorail, wikimapia

Estación de metro y tren de cercanías en la Puerta del Sol en Madrid

Visto>15-10-14 / 05:30 pm
<http://guias-viajar.com/madrid/capital/mejores-fotos-puerta-sol/>

La estación de metro de Puerta del Sol

Visto>16-01-15 / 12:02 pm
<http://www.gustavobravo.es/architecture>



PRÓXIMA MACROESTACIÓN: SOL

Hoy entra en servicio la nueva estación de Sol, que permitirá el acceso de la red de Cercanías al mismo centro de Madrid y su conexión con las líneas 1, 2 y 3 de Metro. Está previsto que para 2010 más de 70.000 viajeros diarios utilicen esta estación. En su construcción se han empleado seis años y 570 millones de euros.

■ UN MUSEO EN LA ESTACIÓN



Al iniciarse la construcción del vestíbulo de la estación, se hallaron restos de la antigua Iglesia del Buen Suceso (1607-1864). Las obras se paralizaron durante un año hasta que se decidió su integración dentro del vestíbulo.

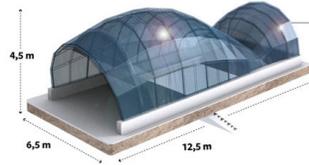
■ Accesos a la estación

20 metros



■ LA CÚPULA DE ACCESO. 'EL TRAGABOLAS'

Obra del arquitecto Antonio Fernández Alba, se ha convertido ya en la pieza más emblemática de la estación y el principal acceso junto con las otras cuatro bocas de Metro (C). A causa de una encuesta realizada por El País para darle un nombre ya se la empieza a conocer como 'el tragabolas'.



La cubierta está formada por espejos que reflejarán el bullicio de la Puerta del Sol, aunque ya han empezado las críticas de algunos vecinos a los que les deslumbrará.

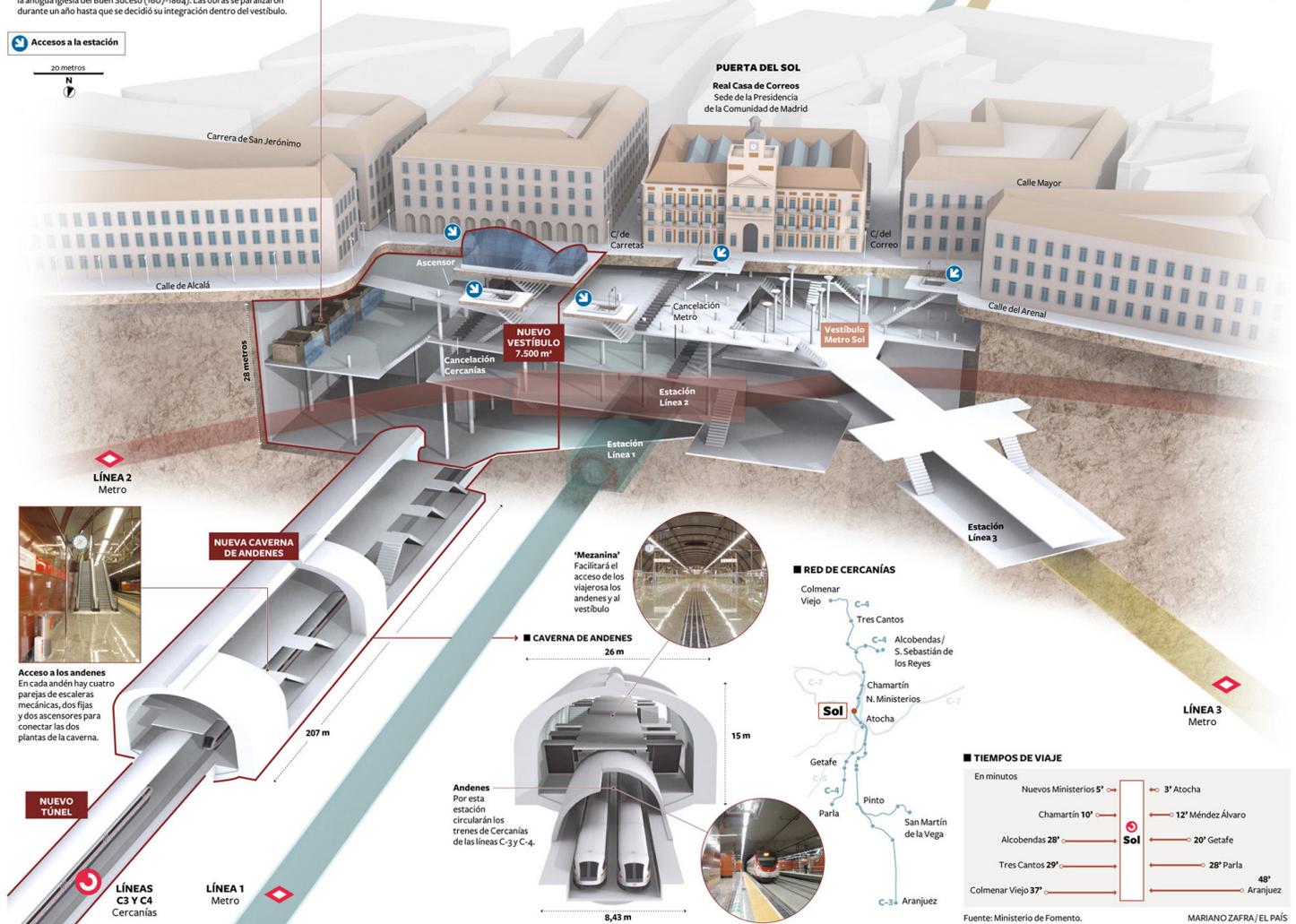
El reloj de la estación



Está situado en el vestíbulo y reproduce el famoso reloj de las campanadas de Noche Vieja de la Puerta del Sol



Nuevo vestíbulo y estación de Cercanías de Sol (C-3 y C-4)



Un año de la estación de Cercanías de Sol

Visto>16-01-15 / 12:56 pm
http://www.espormadrid.es/



Roma, Italia **Estación COLOSSEO**

Una de las estaciones de metro más antiguas de Roma

Inaugurada el 10 de febrero 1955 .

Roma, es la ciudad con la más alta concentración de bienes históricos y arquitectónicos del mundo, Patrimonio de la Humanidad (UNESCO)



Stazione Colosseo della metropolitana di Roma
© Mikhail (Vokabre) Shcherbakov. Flickr

Camion bar in sosta vietata sul marciapiede davanti alla stazione del metrò Colosseo
Visto>16-10-14 / 10:51 am



Está situada, como su nombre indica, en el Monti rione en Vía del Colosseo, frente a este.

La estación tiene dos salidas: la más grande se encuentra justo enfrente del Coliseo Romano (Anfiteatro Flavio), la salida secundaria arriba en un segundo nivel, que da a la plaza.

A las afueras del Coliseo se encuentra el Arco de Constantino, un monumento de 25 metros construida en AD315 para conmemorar la victoria de Constantino sobre Majencio en Pons Milvius. Al este del Coliseo se encuentra El Foro Romano ,fue la zona central de la ciudad alrededor de la cual la antigua Roma creció.

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

Colosseo (Metro de Roma)

Visto>16-01-15 / 12:51 pm
<http://en.wikipedia.org>

Coliseo romano

Visto>16-01-15 / 12:48 pm
<http://www.rome.info/colosseum>



Material:
Mampostería

Tipo de integración:
Los edículos de esta estación se insertan en el perfil urbano de el contexto ,integrándose por material y forma al mismo.

Colosseo Metro @ Rome, Italy
© Amyq. Flickr

Fermata Colosseo, complesso museale Fori Imperiali, vista entrata stazione

Visto>16-10-14 / 11:09 am

http://www.archinfo.it/metro-roma/0,1254,53_ART_197100,00.html



Visto>16-10-14 / 11:13 am

http://es.tinypic.com/view.php?pic=dnjd-c1&s=5#.U_lcJv15Mg1



Quel metro C come il Colosseo (ri)sfiato!

Visto>16-10-14 / 11:35 am

<http://www.architetto-contemporaneo.it/larcheologie-daujournhui/quel-metro-c-come-il-colosseo-sfiato>



Piazza Dante
Visto>16-01-16 / 01:23 pm
<http://www.tourtransferitaly.it/>

Estación GAE AULENTI

Nápoles, Italia

Las estaciones de metro en Nápoles se han convertido en hogares no tradicionales para las bellas artes.

Arquitecto Tito Angelini

La plaza Dante: Esta ubicada en el centro Histórico de Nápoles; a sus alrededores esta El Museo Arqueológico Nacional donde se puede admirar la impresionante colección de obras de arte únicas en el mundo , colina de San Martino, donde esta la Certosa di San Martino y el Castillo Sant'Elmo donde hay un mirador con una vista impresionante de Nápoles y su Golfo. Además de que a pocos metros se encuentra el Conservatorio y la Iglesia de San Pietro a Maje-lla y al lado el complejo de San Lorenzo Maggiore y San Gregorio Armeno, con sus tiendas tradicionales muy conocidas por los pesebres, o el Duomo.

Piazza Dante
Visto>16-01-16 / 01:27 pm
<http://www.bbdante.it/>



El Metro de Nápoles, Gae Aulenti, Alessandro Mendini

Visto>16-01-16 / 01:38 pm
<http://www.floornature.es>

El Metro de Nápoles, Gae Aulenti, Alessandro Mendini

Visto>16-01-16 / 01:38 pm
<http://www.floornature.es>

LA LINEA 1 DELLA METROPOLITANA DI NAPOLI

Visto>16-01-16 / 01:25 pm
<http://www.roccopapa.it>

Se encuentra en la plaza Dante Alighieri, Nápoles, en su centro se encuentra una estatua del poeta del siglo 19, obra de Tito Angelini . El interior de la estación está cubierta con grandes paneles de vidrio blanco con montantes de acero y alberga las obras de algunos de los protagonistas del arte contemporáneo internacional. Estas obras caracterizan y dan vida a los espacios de los viajeros; un mosaico bastante colorido de Nicola de Maria, la instalación de Jannis Kounellis metafórica, los dibujos de espejo de Michelangelo Pistoletto, el extracto de Divina Comedia escrita con luz de neón, de Joseph Kosuth.

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

Dante

Visto>16-01-16 / 02:45 pm

<http://www.danpiz.net/napoli/trasporti/metroarte-frames.htm>

Material:

Cristal y acero.

Tipo de integración:

Por contraste de forma y de material. Una pieza sutil que no compite con el entorno Histórico.

Piazza Dante (Nápoles)

Visto>16-01-16 / 01:42 pm

<http://es.wikipedia.org/>





CONCLUSIÓN

Estaciones de METRO en Centros Históricos

Para estas estaciones de metro en distintas ciudades del mundo le corresponden las mismas observaciones descritas en la conclusión del referente: "Arquitectura contemporánea en Centros Históricos", destacando conceptos en su integración como: **MATERIAL, FORMA, RITMO** y en este caso con una **ESCALA** menor, dependiendo del impacto y el uso que sea destinada además del transporte.

Debido a su diversidad escogí estos tres referentes con distintas características de integración:

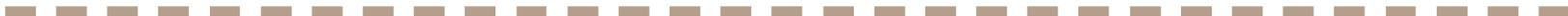
Estación Sol -De cuatro accesos que caracterizan el diseño tipo de las estaciones de Europa "Simples aperturas en el pavimento que dan paso a escaleras limitadas con ligeras barandas de acero", una de estas fue modificada para que sea un emblema arquitectónico para este contexto.

Estación COLOSSEO -Los accesos a la estación son huecos en las edificaciones que se integran al perfil urbano.

Estación Gae Aulenti -Pieza con un lenguaje arquitectónico ligero e integrador. Lo que caracteriza cada una de estas estaciones es el respeto a su contexto histórico, ya sea por la escala, el material, la forma; para que no compita con su entorno manteniendo una importancia por el valor de lo que ya existía y aumentando su valor.

PROPUESTA

CAPÍTULO 04





INSERCIÓN
DEL
METRO
EN LA
CIUDAD COLONIAL
DE SANTO DOMINGO

La oficina para el Reordenamiento de transporte (**OPRET**) expone las futuras líneas del METRO de Santo Domingo en su plan maestro donde se encuentra la “**Línea 6**” descrita con destino desde El Liceo Juan Pablo Duarte hacia la **Ciudad Colonial**.

La Ciudad Colonial necesita una evolución para dar mayor y mejor fluidez en su escaso sistema de transporte que la articule con la ciudad, reconociendo este enlace como necesario y fundamental para su vinculación.

*Simultáneamente despierta interés y preocupación al observar los resultados de las edificaciones que albergan la entrada a las estaciones de metro de Santo Domingo percibido en las conclusiones de “**Inserción del metro en Santo Domingo; Estudio visual, estético y espacial**” y del referente “**Estaciones de metro en Centros Históricos**”*

Basado en la propuesta planteada , respuestas y posibles proposiciones; se describe esa futura línea como:

Línea X: 6 estaciones:

1. Estación Coronel Rafael Tomás Fernández Domínguez, (Existente , L2: ubicada en la intersección V Centenario y Av. San Martín)

2. Av. 27 de febrero con Av. Doctor delgado.

3. Av. Doctor delgado con Av. México.

--- ● 4. Av. Bolívar con C/Mariano Cesteros (Entorno del Parque Independencia)

----- ● 5. Parque Colón: C/El conde entre C/Arzobispo Meriño y C/Isabel la Católica.

--- ● 6. Plaza España: Delimitada por la C/Las damas, C/Hostos, C/Isabel la Católica y C/La atarazana.



LÍNEA X, Hacia el Centro Histórico

Gráfico @Laura Rivas



4. Av. Bolívar con C/Mariano Cesteros (Entorno del Parque Independencia)

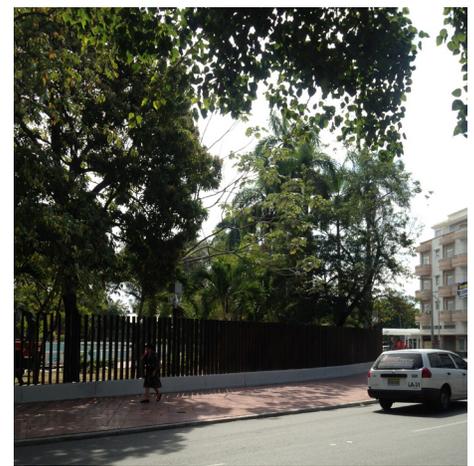
El Parque Independencia, es uno de los puntos históricos más importantes de la República Dominicana, pues entre otras cosas, allí se encuentra en Altar a la Patria, donde reposan los restos de los Padres de la Patria. Este parque es importante por otro aspecto relacionado con la geografía, pues allí se encuentra el kilómetro 0, desde donde se miden todas las distancias de las carreteras y autopistas del país. En la actualidad las paredes del parque Independencia sirven como mural para diversas exposiciones temporales que instala el Ministerio de Cultura con motivo de diversas actividades literarias, artísticas o históricas.

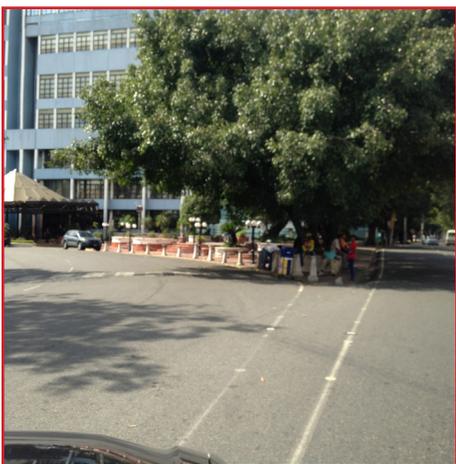
Justo en frente del lugar, atravesando la Puerta del Conde, se encuentra la Calle El Conde, un punto comercial de la ciudad. Donde se puede recorrer toda la Ciudad Colonial desde esa ubicación.

Parque Independencia de Santo Domingo, República Dominicana.

Visto>21-01-15 / 01:05pm
<http://www.conectate.com.do/>

ENTORNO





UBICACIÓN

Propuesta

Isleta triangular ;Intersección C/Mariano Cesteros con Av.Bolívar



5.C/El Conde entre C/Arzobispo Meriño y C/Isabel la Católica, Parque Colón

Es uno de los parques o plazas históricas de la Ciudad Colonial de Santo Domingo de Guzmán, el cual sirvió como centro principal de fiesta de la sociedad de la época colonial. Fue llamado Plaza Mayor de Santo Domingo en honor al Comendador Mayor de la orden de Nicolás de Ovando y Plaza de la Catedral, ya que a unos metros de la plaza se encontraba la Catedral Primada de América. Hoy oficialmente Parque Colón, ya que en el centro se encuentra la estatua del Gran Almirante Cristóbal Colón que apunta con el dedo hacia al norte. Esta estatua simboliza los orígenes y motivos del nacimiento de esta ciudad. En esta obra escultural, Colón, con el brazo izquierdo tendido hacia el noroeste, indica la dirección por donde llegó después de haber atravesado toda la isla, por él denominada "La Española".

Folleto en PDF, 'Gran Santo Domingo', provincia Santo Domingo y Distrito nacional.
REALIZADO POR MAPAS GAAR

ENTORNO







6. Plaza España: Delimitada por la C/Las damas, C/Hostos, C/Isabel la Católica y C/La atarazana.

La Plaza de España es uno de los hitos de la ciudad, ahí se encuentra el Museo Alcázar de Colón donde vivió Diego Colón, hijo de Cristóbal Colón, y también fue morada temporal de otros muchos como Pizarro, Cortés, Balboa y Ponce de León camino de sus futuras conquistas a América, -mientras que el Museo de las Casas Reales se encuentra en la Calle Las Damas a un corto paseo de la plaza.

Esta explanada se encuentra en el lado oriental de la zona colonial. En ella se encuentra una estatua de Nicolás de Ovando, fundador de Santo Domingo, como un tributo a sus logros.

La plaza está rodeada de casas coloniales y restaurantes que atienden a la élite. Por la noche, está muy bien iluminado y pulido por la brisa tropical que sopla desde el río y el mar, que le rodea con el ambiente dominicano lo mejor posible.

Esta forma parte de Nuestro Patrimonio Cultural.

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

"DESTINOS REPUBLICA DOMINICANA"

Visto>17-11-14 / 02:40pm

<http://www.santodomingo.com/index.php/viajes/destinos-republica-dominicana/145-plazaespana>

"Zona Colonial, Plaza España"

Visto>17-11-14 / 02:46pm

<http://turismosantodomingo.com/zona-colonial.html>

ENTORNO



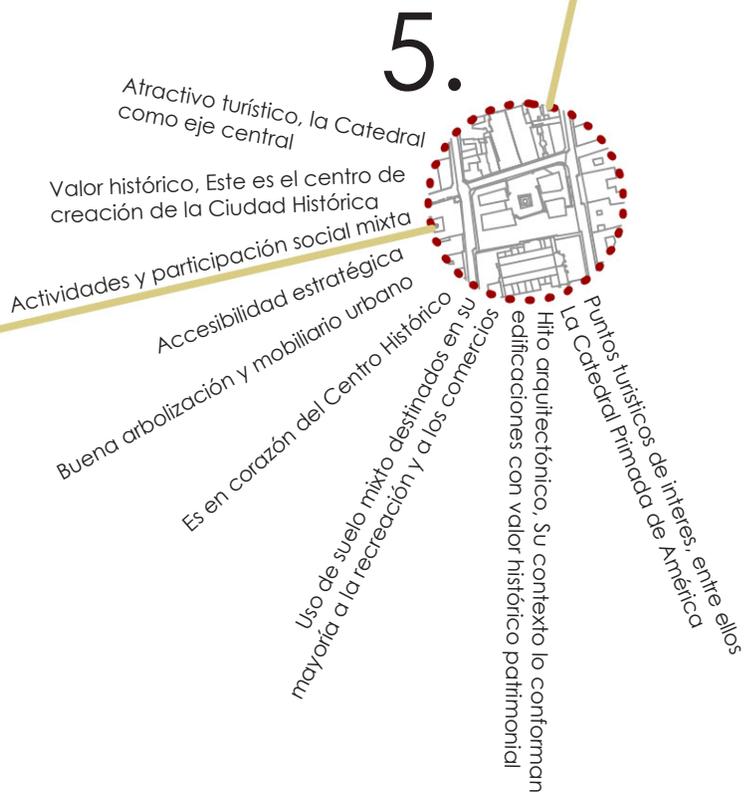
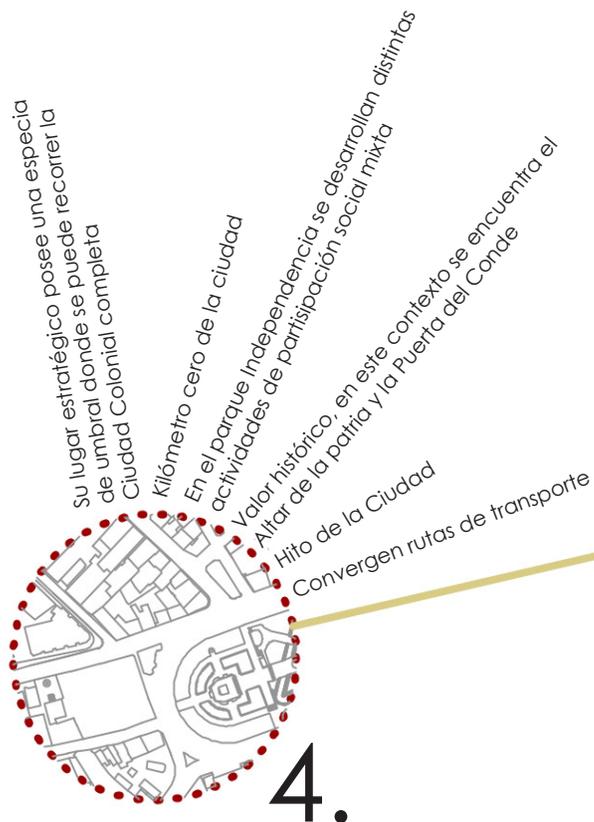


UBICACIÓN

Propuesta

Área verde que limita la plaza; c/La Atarazana

FORTALEZAS



ESTACIÓN #5, CONTEXTO DEL PARQUE COLÓN

De las seis estaciones que conforman la línea X, tres se insertarán en nuestro Centro Histórico, donde se le asignó un emplazamiento adecuado en el entorno inmediato ya existente según la ubicación planteada.

Se ha seleccionado la estación no.5 destinada al Parque Colón porque consideramos que es el sitio donde se necesita una mayor sensibilidad al debido respeto de su contexto patrimonial y a lo llamativo, atractivo, interesante, sugerente y provocativo que es la inserción de una nueva obra en este contexto.

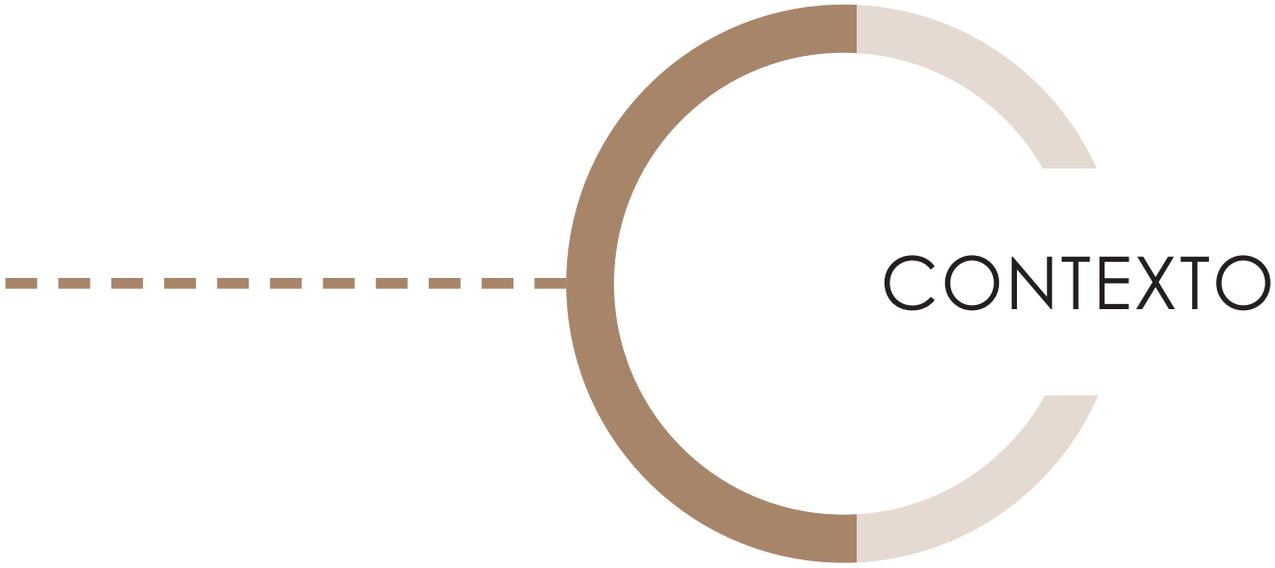
Partiendo de esto realizamos los estudios específicos del entorno.

PROYECTO

CAPÍTULO 05

ESTUDIO HISTÓRICO / URBANO





5. Parque Colón: Contexto

Limita:

Norte:

c/Real o del Clavijo (actual c/El Conde)

Sur:

El lateral oeste de la Catedral de Santo Domingo

Este:

c/Santa Clara (actual c/Isabel la Católica)

Oeste:

c/Arzobispo Meriño



Vista aérea
Entornos del Parque Colón, Ciudad Colonial de Santo Domingo
©Google Earth 2014

Imágenes del contexto





PARQUE COLÓN

Durante todo el paso de los años hasta nuestros días el **Parque Colón** ha sufrido diversas modificaciones. El trazado de Ovando reservó el espacio de la Plaza Mayor con una dimensión mayor que la que tiene en la actualidad. Ya que 1514 se bendice el solar de la futura Catedral de Santo Domingo de tal forma que reduce el tamaño de la plaza en sus tres cuartas partes, dándole su forma actual definida por la manera de hacer ciudad que desarrollaron los españoles, un espacio cuadrangular definido por unas fachadas urbanas continuas y con la presencia de una serie de edificios representantes de los poderes facticos.

La Plaza original era de tierra, sin árboles, con la picota, con una fuente de agua en el centro, parte del acueducto. Por mucho tiempo la única estructura en la plaza era un muro bajo construido para evitar que los animales que entraban por la puerta del Conde camino a la Plaza del Mercado.

La estructura de la Plaza se mantuvo igual hasta que a partir del siglo XVIII se inician algunas modificaciones en su entorno, como la de la Casa de Herrera, actualmente el "Palacio de Borgellá" .

Luego de la independencia en 1844 y de la Restauración de la República, en 1863,



"Estatua de Cristóbal Colón, Parque Colón 1910, Santo Domingo"
Fuente: Antalanfan, Actualmente Imágenes de nuestra historia.
Visto>10-07-14 / 09:56am



"Parque Colón 1930, Revista Bahoruco 1930"
Fuente: Virgilio Hoepelman, Actualmente: Imágenes de Nuestra Historia
Visto>14-07-14 / 09:30am



"Ciclón Sto. Dgo, 3-09-1930, Parque Colón"
Visto>11-07-14 / 05:22pm
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?f=1414422&page=43>

"Catedral de Santo Domingo, se inicia en 1514 y en su construcción intervienen varios diseñadores, siendo concluida en 1541"
Visto>13-07-14 / 10:28am
Fuente externa, Actualmente de imágenes de Nuestra Historia/Facebook.



"Postal del Parque Colón, Santo Domingo, República Dominicana 1920"
Fuente : Imagen Cortesía de I. Florentino.
Visto>14-07-14 / 05:08pm



Década de los 40.

Visto>13-07-14 / 02:53pm
"Parque Colón ,Ciudad Trujillo, República Dominicana"
Fuente : AGN, Actualmente :Imágenes de Nuestra Historia



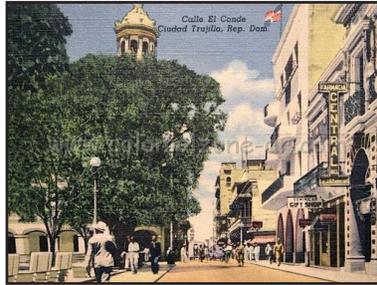
el país logra recuperarse políticamente, y es cuando el presidente de ese momento Buenaventura Báez decide arborar la Plaza Mayor y convertirla en un Parque. La plaza cambia de Plaza Mayor (de armas) y se convierte en Parque Republicano o Parque Colón.

A finales del siglo XIX, durante la presidencia de Ulises Hereaux ,se decide e tumbar la picota, y se coloca la escultura de Colón con Anacaona a sus pies en el centro del Parque donde tuvo paseos de tierra apisonada y grama, sembrada de laureles. Luego se pavimentó con torchos de hormigón, durante el gobierno de Ramón Cáceres en 1911.

Durante los años de Trujillo no se registran mejoras notables, excepto cuatro fuentes respetuosas del trazado simétrico decimonónico. Luego la Comisión Temporal de Ornato Cívico pavimenta con ladrillos en 1968. En esta ocasión el proceso arqueológico descubre la fuente y el sistema de acueducto original, entonces en desuso desde los tiempos de la colonia.



"POSTALES DE COLUMBUS MONUMENTOS"
http://www.vanderkrogt.net/columbus/postcards/postcard_item.php?item=do004
 Visto>10-07-14 / 11:30am



"1950", Calle el Conde
 Visto>11-07-14 / 05:25pm
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1414422&page=41>



Vista aérea
 "Catedral de Santa María", (s.f.)
 Visto>10-07-14 / 11:22am
<http://www.colonialzone-dr.com/sights8-churches.html>

" CATEDRAL PRIMADA DE AMERICA
CIUDAD TRUJILLO1950*
 Visto>14-07-14 / 05:08pm
 Fuente:Irving Florentino,
<http://desdelavegardubsolis.blogspot.com>



"Catedral de Sto.Dgo 1912"
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1414422&page=24>
 Visto>10-07-14 / 04:57pm



"Parque Colón en remodelación (1955) visto desde la esquina Juan Barón con Isabel La Católica"
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1414422&page=46>
 Visto>14-07-14 / 05:34pm



A principios del siglo XX se realizan algunas obras que van configurando el perfil actual del Parque Colón o Plaza Mayor, entre los cuales se destaca: La remodelación del Palacio Consistorial, El Museo del Ámbar , El edificio Rosselló, El Conde 15 y el Bank of América, actualmente el Salon de eventos del Hard Rock Café.

Estas edificaciones conjuntamente con la Catedral configuran el perfil de nuestra Plaza Mayor hoy "Parque Colón" y dan escala e historia a uno de los espacios más ricos de la ciudad toda de Santo Domingo.

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

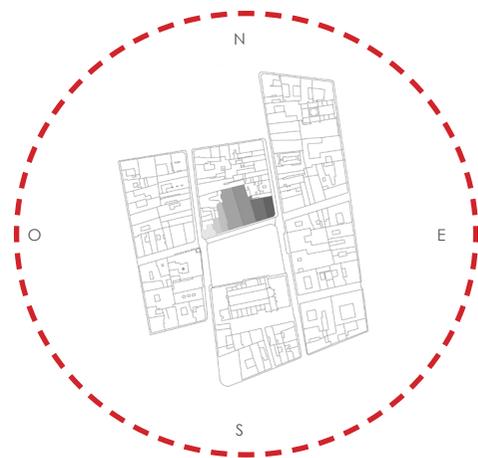
"Espacio público y democracia en la República Dominicana"

Tesis doctoral del Arq. Luis Ormar Rancier Valdez
 Sto.Dgo, Rep.Dom 2013

Parque Colón

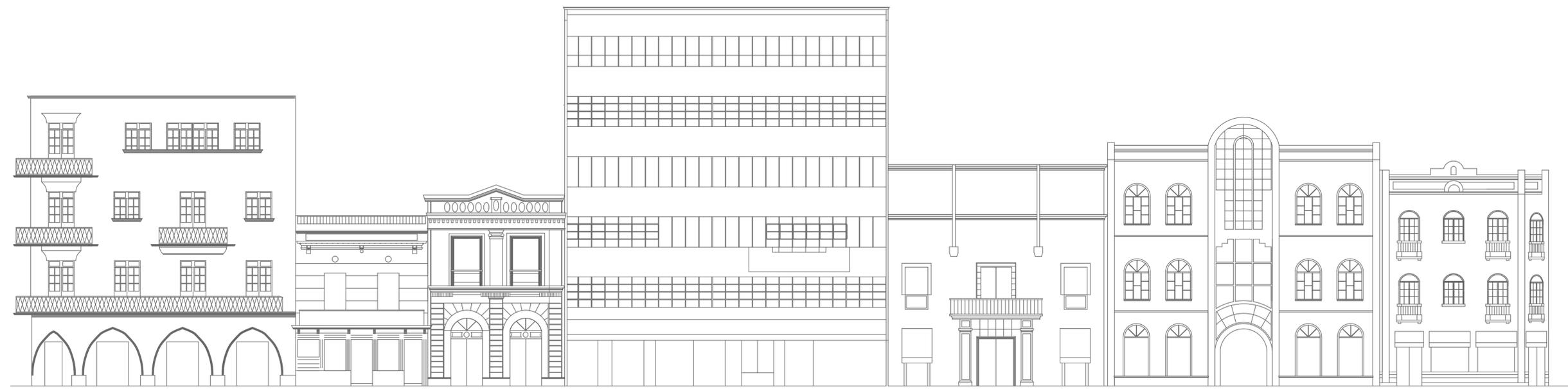
Visto>14-11-14 / 05:50pm

http://www.cometosantodomingo.com/app/do/atracciones_def.aspx?id=638&tab=5&url=cultura_atra



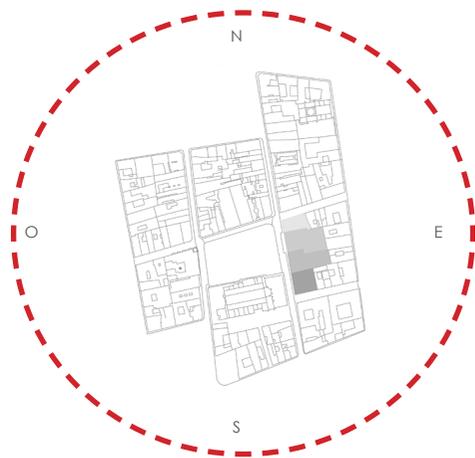
Cuadra NO.359

c/El Conde entre c/
Arzobispo Meriño y c/
Isabel la Católica



©Laura Rivas

Edificación No.	111-202	109	107	105	103	101	102
Denominación	Vivienda Comercial	Vivienda Comercial	Vivienda Comercial	Comercial	Institucional	Comercial	Comercial
Estilo predominante		Moderno	Neoclásico	Moderno		Post-moderno	
Elementos arquitectónicos	Arcos ojivales con molduras, balcones con baranda de hierro, puertas con celosías, tragaluces	Balcón corrido con baranda de hierro, puertas con molduras, rosetones, cornisas	Columnas adosadas, arcos de medio punto, Cornisas doble, balconcetes con mensulas escalonadas	Ventanales en todo lo ancho de la fachada, balcón en vuelo, terminación en antepecho alto	Columnas adosadas a la pared, puerta con molduras en la parte superior, balcón sobre portal con baranda de hierro, escudo en alto relieve sobre la puerta	Edificación de tres niveles, utiliza paño centra abierto con ventanas alternadas con paños ciegos	Edificación en tres niveles de esquina chanfleada. arcos de medio punto, tragaluces, molduras, Balconcetes balaustrados, cornisas doble corridas.
Antigüedad	1943	1905-10	1905-10	1960	1970	199	1910
Altura aproximada	13m	9m	10.2m	18m	10m	11m	10.2m



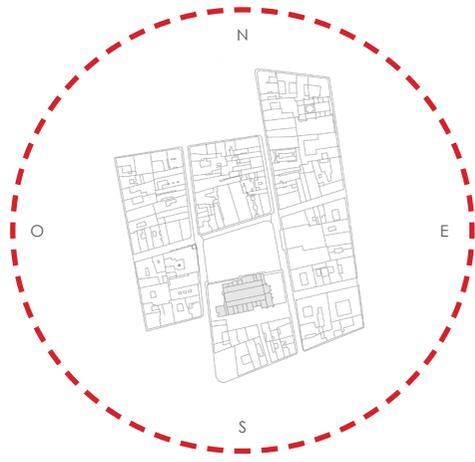
Cuadra NO.384

c/Isabel la Católica; entre c/El Conde y c/Alfau

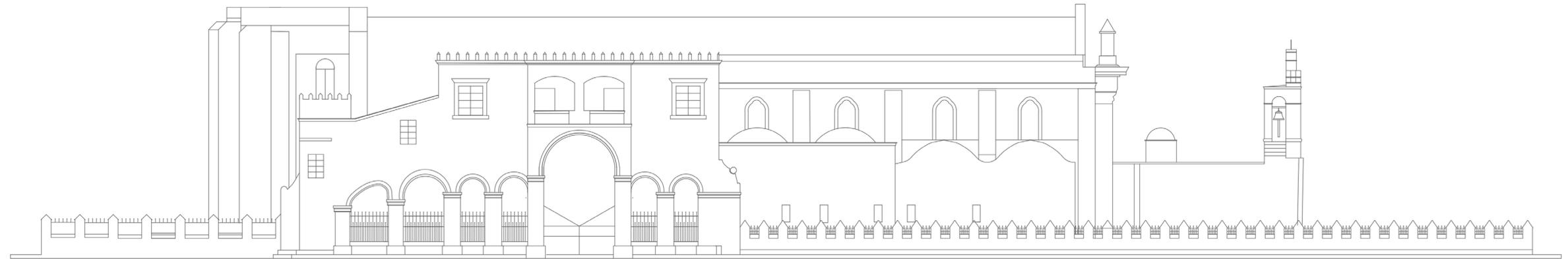


©Laura Rivas

Edificación No.	105	107	107b	384
Denominación	Institucional	Institucional	Institucional	Institucional
Estilo predominante	Colonial		Colonial	Colonial ecléctico
Elementos arquitectónicos	Puertas con arcos rebajados retalladas en ladrillo , ventanas con arcos rebajados , fachada coronada con cornizas escalonadas,	Pórtico con arquería de columnas y arcos, campanales que se repiten en el segundo nivel con baranda de hierro, cornisa escalonada y antepecho alto con detalle central escalonado	Molduras en forma de columnas adosadas ,cornisa corrida escalonada, antepecho con frontón , escudo circular en el centro , portales y ventanas con dintel y cornisa.	Edificación de dos niveles , puerta central con alféizar y corniss de madera.
Antigüedad				
Altura aproximada	8m	9m	7.2m	8.5m
Material predominante	Hormigón , Ladrillo	Hormigón	Hormigón	Hormigón

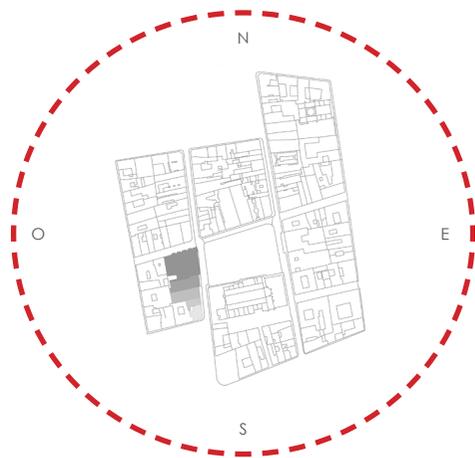


Cuadra NO.383



©Laura Rivas

Edificación No.	1
Denominación	Arquitectura religiosa
Estilo predominante	Gótico, plateresco y renacentista mudéjar
Elementos arquitectónicos	Edificación monumental de piedras donde se caracterizan la solidez de sus muros ,donde predominan los llenos sobre vanos. Fachada principal con portal plateresco, Los portales norte sur de estilo gótico, Torre inconclusa con campanales en ladrillo, la fachada sur esta compuesta por techos de diferentes alturas cubiertos por bóvedas, ventanas rectangulares y arcos apuntados . En la fachada norte se observa una arquería que termina hacia el este con un arco rampante.
Antigüedad	1521-1540
Altura aproximada	
Material predominante	Mampostería



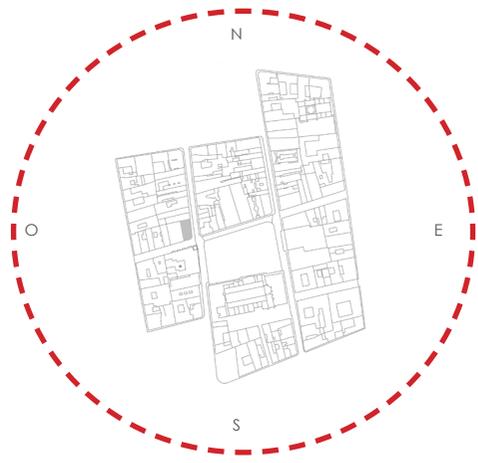
Cuadra NO.381

c/Arzobispo Meriño
entre c/Conde y c/
Arzobispo Nouel.



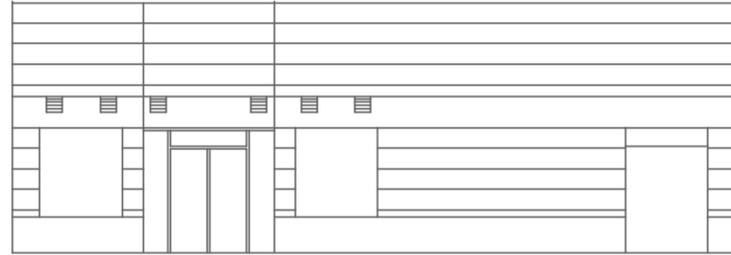
©Laura Rivas

Edificación No.	202	204	206	208	210
Denominación	Generalidades-Comercio	Domestica Comercial	Comercial	Comercial	Institucional
Estilo predominante	Moderno	Moderno		Moderno	
Elementos arquitectónicos	Antepecho liso, grandes ventanuales, largos tragaluces.	Puerta en Cristal, escaparate. , balcon corrido techado con vuelo de hormigon , fachada rematada con molduras.	Columnas adosadas que soportan un frontón semicircular, el centro ornamentado con molduras circulares concéntricas, vuelo con ménsula.	Puerta de vidrios con aleros de un lado ,Vano con puertas metálicas correizas entre columnas , en el segundo y tercer nivel balcones y largas ventanas	Arcadas en todo alrededor ornamentado con moldura y columnas adosadas que se repiten , puertas y ventanas con balcones en vuelo apoyado sobre ménsulas rematas con cornisas y antepecho.
Antigüedad					
Altura aproximada	9.55m	8.32m	10.2m	11.2m	10.5m
Material predominante	Hormigón	Hormigón	Hormigón	Hormigón	Hormigón



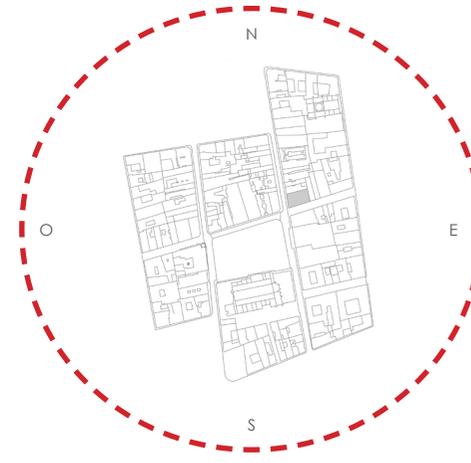
Cuadra NO.358

c/El Conde esquina
c/Arzobispo Meriño



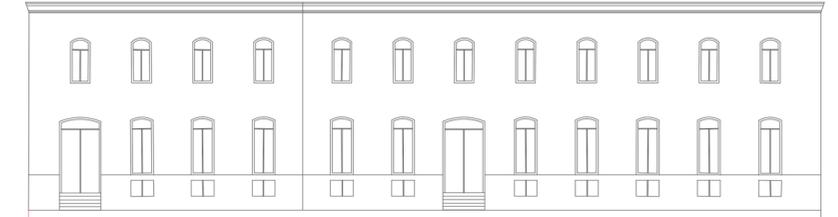
©Laura Rivas

Edificación No.	252
Denominación	Comercial
Estilo predominante	Moderno
Elementos arquitectónicos	Edificación de un nivel, en esquina, con dos puertas de cristal ;una de ellas en la esquina que es chanfleada. A los lados escaparates ,pequeños vuelos en todo el rededor apoyados sobre ménsulas. Antepecho alto con pañete .Antepecho alto con pañete violinado igual que toda la fachada
Antigüedad	
Altura aproximada	2.2 M
Material predominante	hormigón



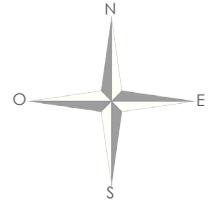
Cuadra NO.360

c/El Conde esquina
c/Isabel la Católica

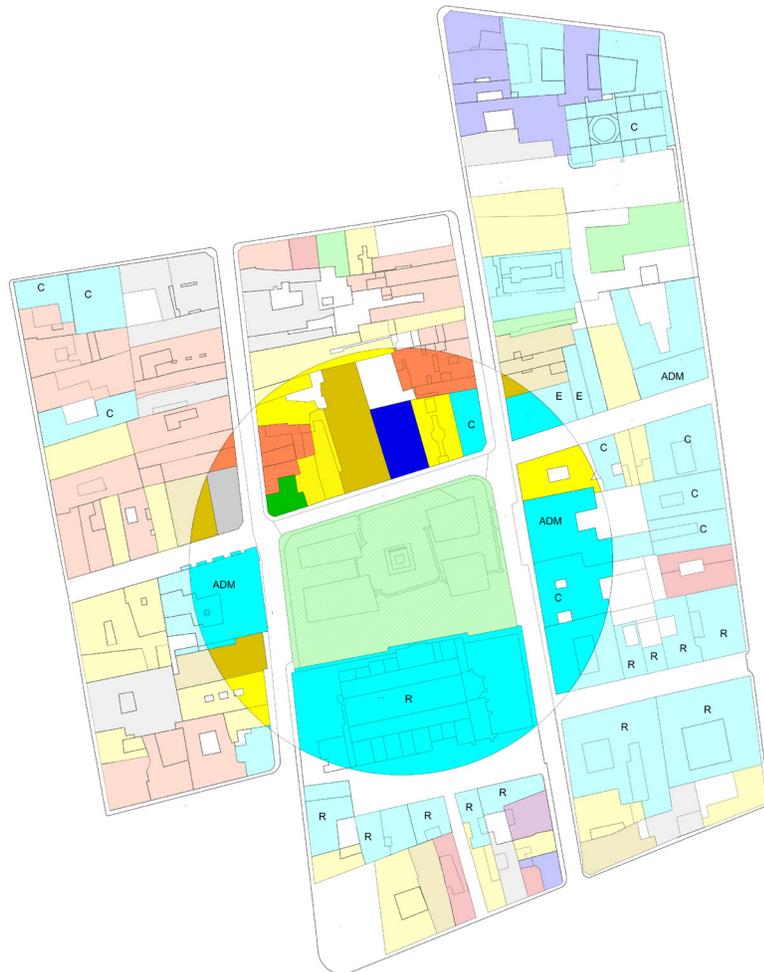


©Laura Rivas

Edificación No.	Edificacion de ttes
Denominación	
Estilo predominante	Colonial
Elementos arquitectónicos	
Antigüedad	
Altura aproximada	9.00 M
Material predominante	Hormigón

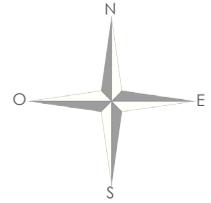


USO DE SUELO



	RESIDENCIAL
	COMERCIAL
	TERCIARIO
	MIXTO RESIDENCIAL-TERCIARIO
	MIXTO COMERCIAL-TERCIARIO
	INSTITUCIONAL
	ADM Administrativo
	AS Asistencial
	ED Educativo-deportivo
	C Cultural
	R Religioso
	P Portuario
	TURÍSTICO-HOTELERO
	INDUSTRIAL ARTESANAL
	DESOCUPADOS

Este estudio es una coalicón de informaci3n del Plan estrat3gico de revitalizaci3n integral de la Ciudad Colonial de Santo Domingo y los cambios percibidos en la actualidad
Gráfico ©Laura Rivas



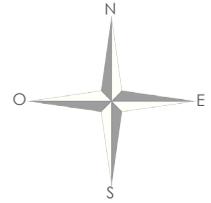
TIPOLOGÍA VOLUMÉTRICA

(NIVELES)



	1 NIVELES
	2 NIVELES
	3 NIVELES
	4 NIVELES
	5 NIVELES
	6 NIVELES
	ESCALA MONUMENTAL

Este estudio es una coalición de información del Plan estratégico de revitalización integral de la Ciudad Colonial de Santo Domingo y los cambios percibidos en la actualidad
Gráfico ©Laura Rivas

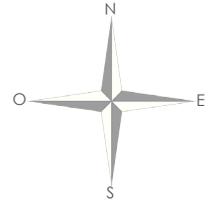


CLASIFICACIÓN DE INMUEBLE



CATEGORÍA		TIPOLOGÍA
MONUMENTOS		EDIFICIOS DE VALOR MONUMENTAL
EDIFICIOS DE VALOR DOCUMENTAL HISTÓRICO Y/O ARQUITECTÓNICO		INMUEBLES ANTERIORES AL 1900
		INMUEBLES POSTERIORES AL 1900
EDIFICIOS DE VALOR AMBIENTAL		INMUEBLES VERNACULOS DE MADERA
EDIFICIOS DE VALOR DOCUMENTAL HISTÓRICO Y/O ARQUITECTÓNICO SIGNIFICATIVAMENTE ALTERADOS		EDIFICIO CON PARTE DE SUS CARACTERÍSTICAS ORIGINALES
EDIFICIOS SIN VALOR DOCUMENTAL HISTÓRICO Y/O ARQUITECTÓNICO PERO CON VALOR AMBIENTAL		INMUEBLES DE CONSTRUCCION RECIENTE QUE SE INTEGRAN AL ENTORNO
INMUEBLES QUE NO OBSERVAN CRITERIOS DE VALORACIÓN		NUEVAS CONSTRUCCIONES FUERA DE CONTEXTO
		LOTES NO CONSTRUIDOS

Información del Plan estratégico de revitalización integral de la Ciudad Colonial de Santo Domingo
Gráfico ©Laura Rivas

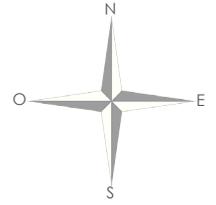


CATEGORÍA DE INMUEBLE

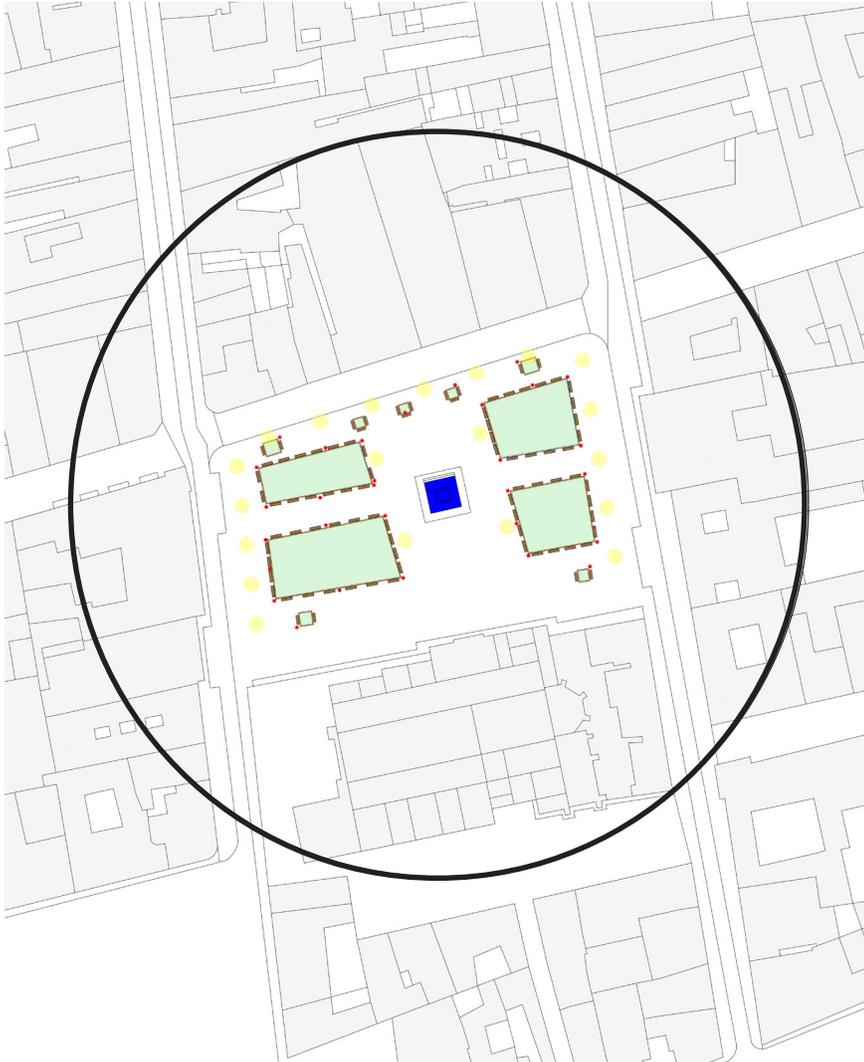


	CATEGORÍA 1
	CATEGORÍA 2
	CATEGORÍA 3

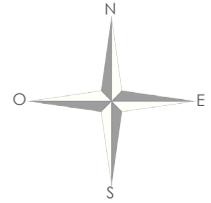
Información del Plan estratégico de revitalización integral de
la Ciudad Colonial de Santo Domingo
Gráfico ©Laura Rivas



INFRAESTRUCTURA URBANA



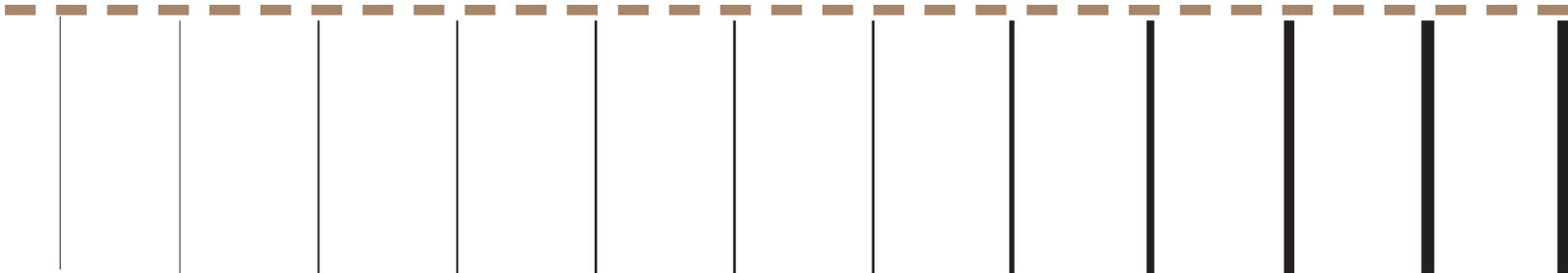
	BANCOS
	ILUMINARIAS
	ZAFACONES
	ESTATUA DE CRISTÓBAL COLÓN



VEGETACIÓN

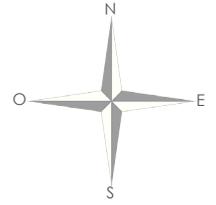


IDEA / CONCEPTO





LÍMITES
QUE SEGREGAN
Y ARTICULAN
LA **CIUDAD**



La ciudad es un organismo vivo que se mantiene en constante evolución construyéndose día a día entre todos , sometándose a nuevos usos y nuevas necesidades como resultado de la globalización.

CALLES Y AVENIDAS del

Municipio de Santo Domingo oeste
Municipio de los Alcarrizos
Municipio de Santo Domingo norte
Municipio de Santo Domingo este

LÍMITE URBANO, GEOGRÁFICO Y TERRITORIAL



AVENIDA LUPERÓN

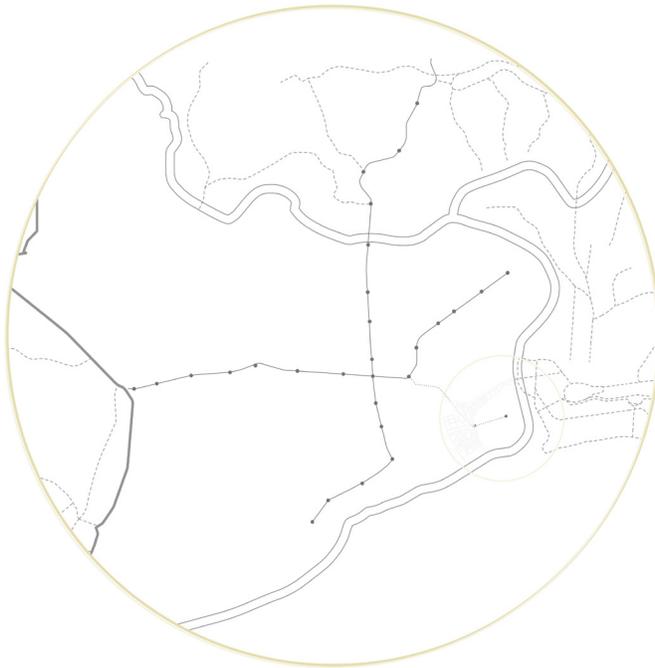
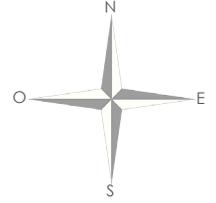
Santo Domingo, Distrito Nacional

LÍMITE URBANO, GEOGRÁFICO Y TERRITORIAL



MAR CARIBE Y RÍO OZAMA

LÍMITES NATURALES



L1 Y L2 DEL METRO DE SANTO DOMINGO

Santo Domingo, Distrito Nacional y Municipio de Santo Domingo Norte

LÍMITE URBANO, GEOGRÁFICO, TERRITORIAL Y TECNOLÓGICO

En su proceso de expansión se enfrenta a límites de múltiples maneras; lo piensa y se aproxima desde ámbitos muy diversos: **Constructivos, económicos, geográficos, territoriales, tecnológicos**, entre otros.

El traspaso y el crecimiento de dichos límites impulsan a releer la ciudad regenerando espacios y desempeña una función crucial al articular la misma.



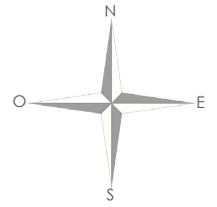
En este gráfico demarco la inserción de un límite tecnológico como es el METRO de Santo Domingo , sobre uno territorial como la zona de amortiguamiento de nuestro casco antiguo para insertarse en el mismo.

La inserción de este ente inminentemente moderno que funciona con los mas altos avances tecnológicos en nuestro Centro Histórico crea una confrontación que da como resultado una simbiosis entre lo antiguo y lo contemporáneo donde ambos asociados le sacan provecho a su coexistencia en común que influye desde lo estético, funcional hasta lo histórico del centro.

ZONA DE AMORTIGUAMIENTO DE LA CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO

Santo Domingo, Distrito Nacional, Ciudad Colonial de Santo Domingo, Ciudad Primada de América Patrimonio de la Humanidad

LÍMITE URBANO Y TERRITORIAL



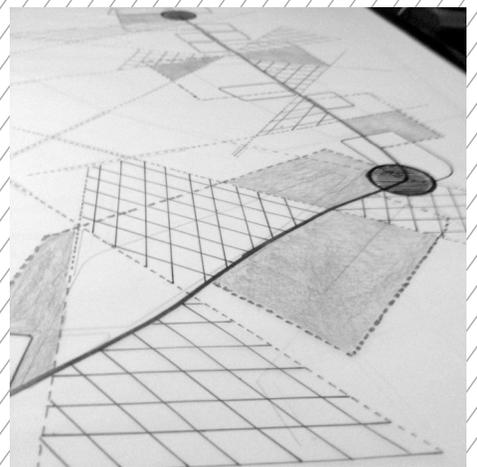
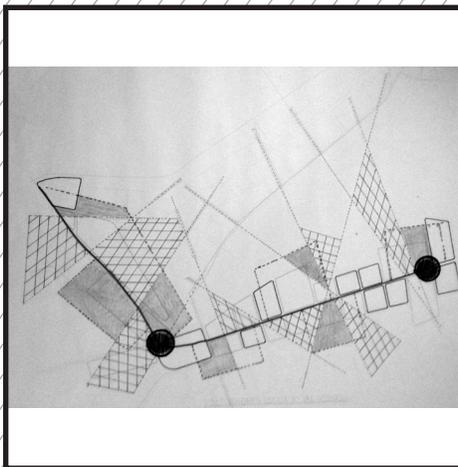
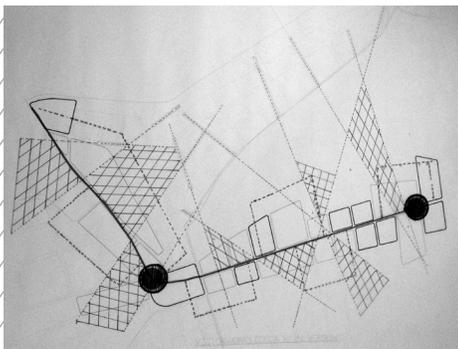
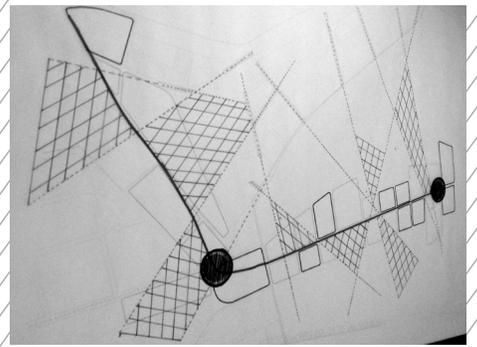
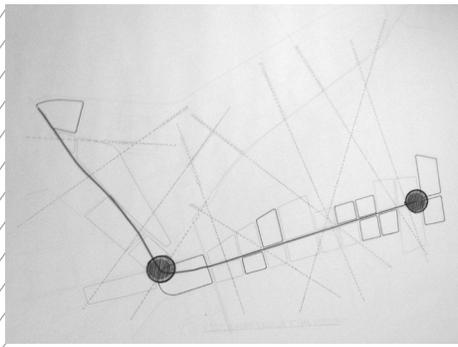
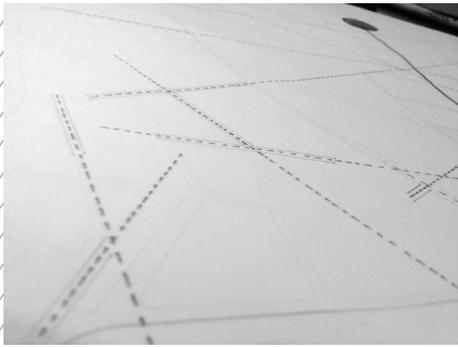
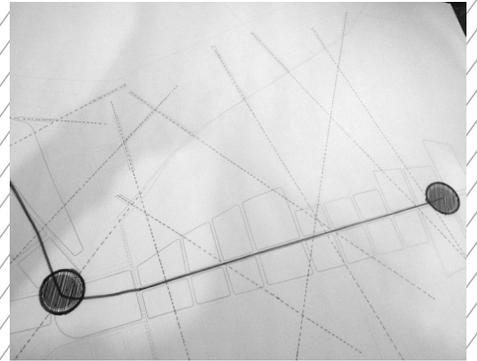
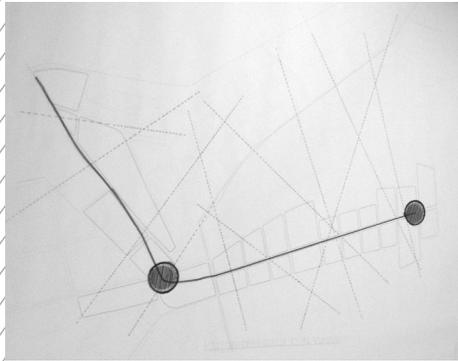
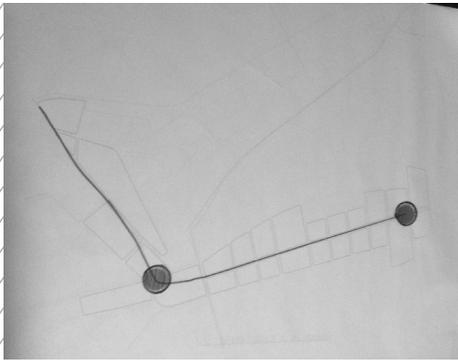
Con este gráfico
inicia nuestro proceso
conceptual

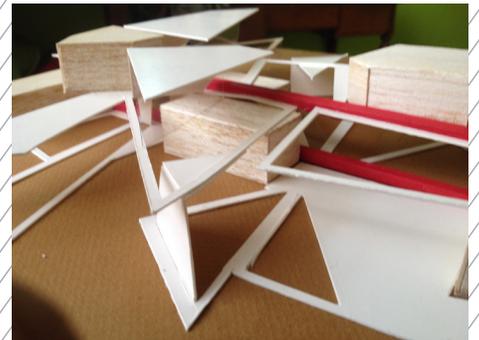
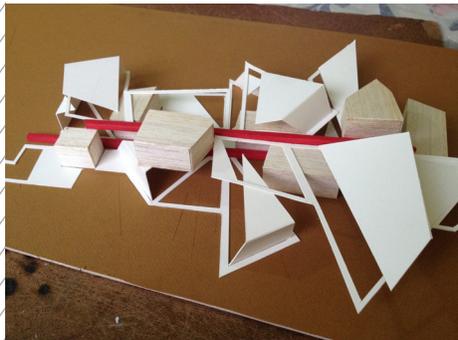
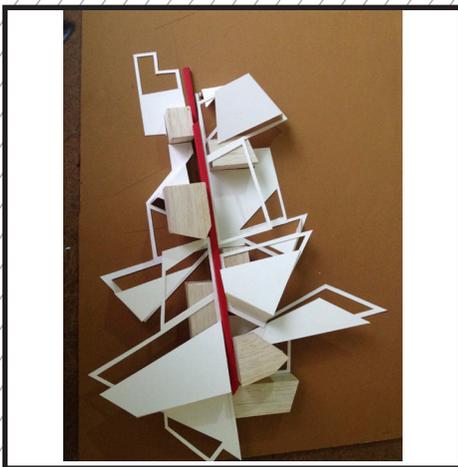
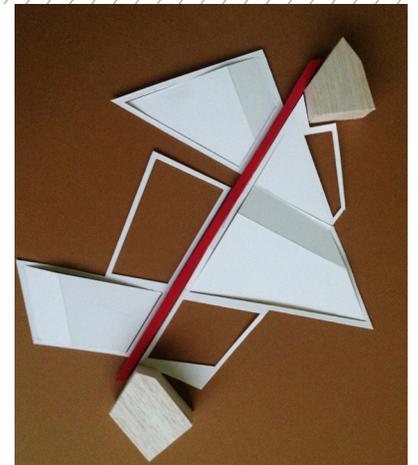
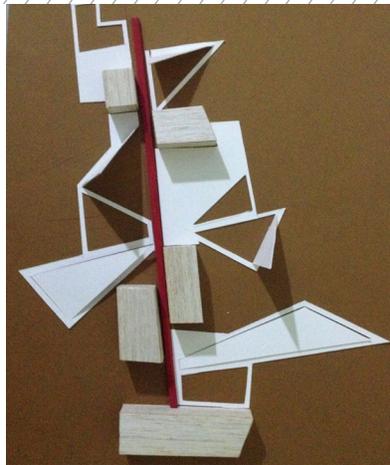
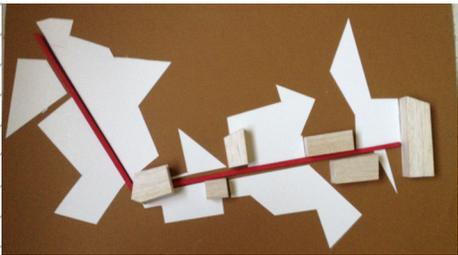
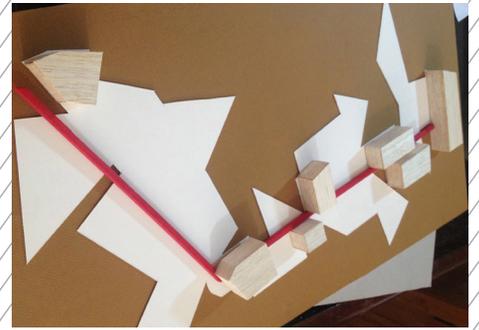
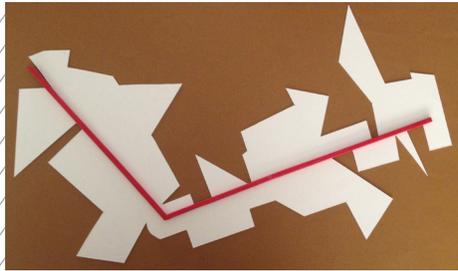
Línea X del metro en la Ciudad Colonial de Santo Domingo

CONCEPTOS

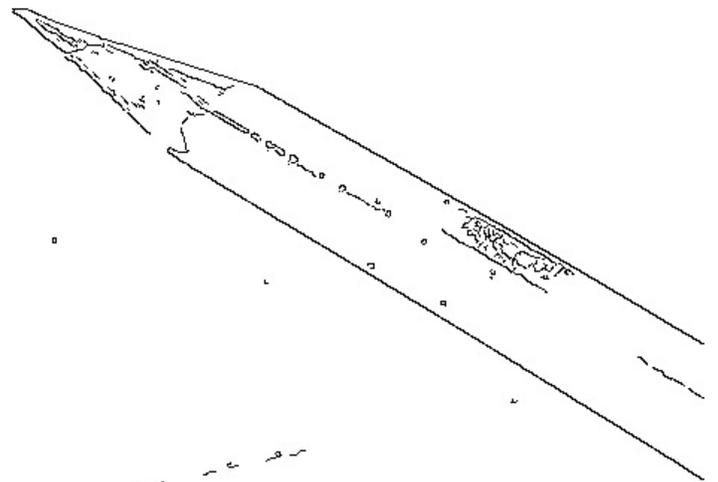
Zona de Amortiguamiento

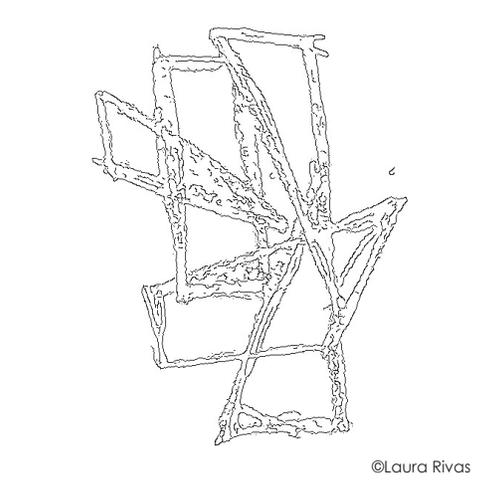
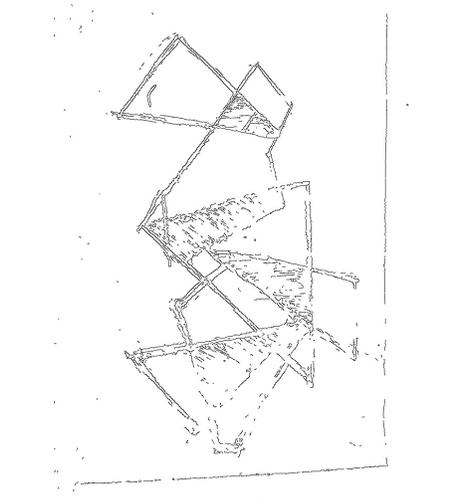
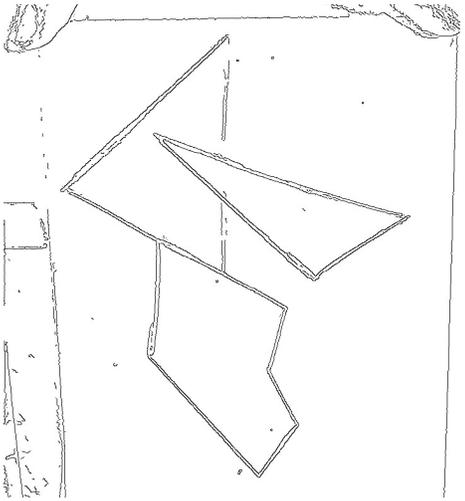
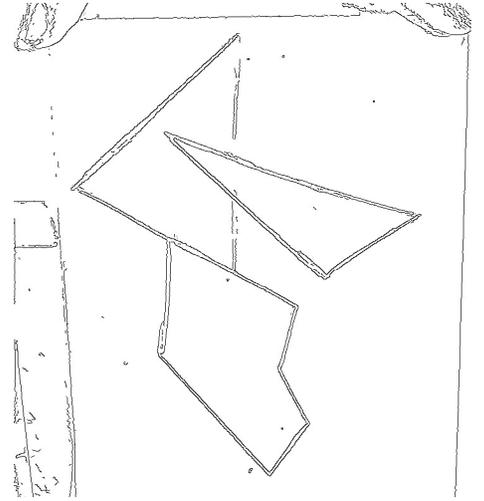
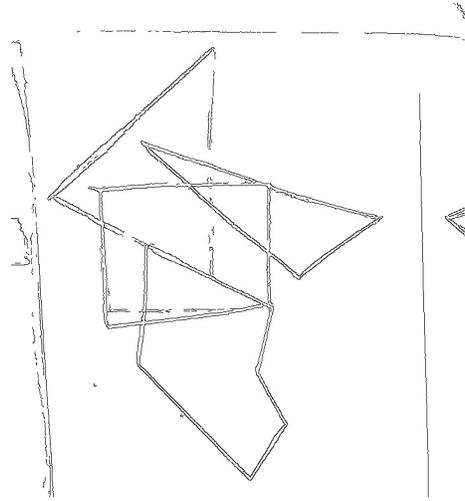
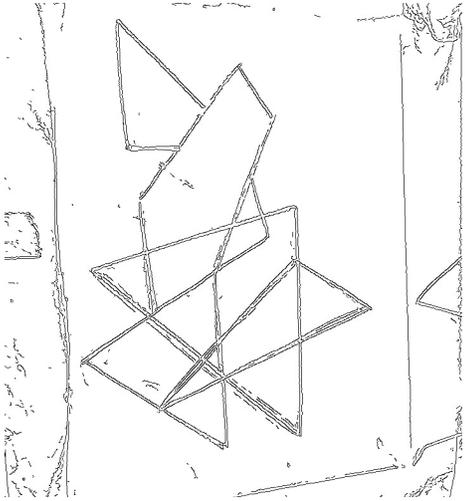
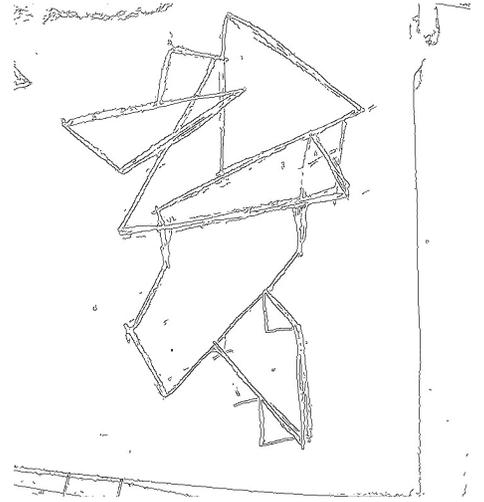
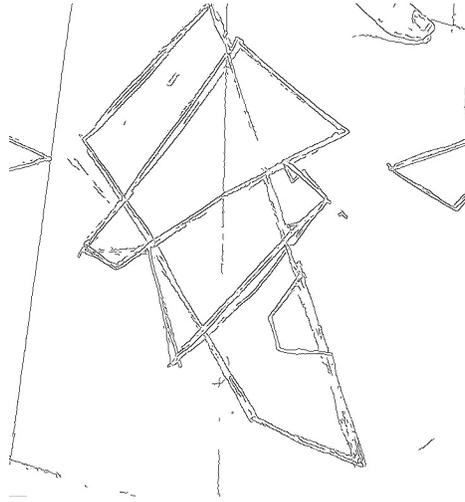
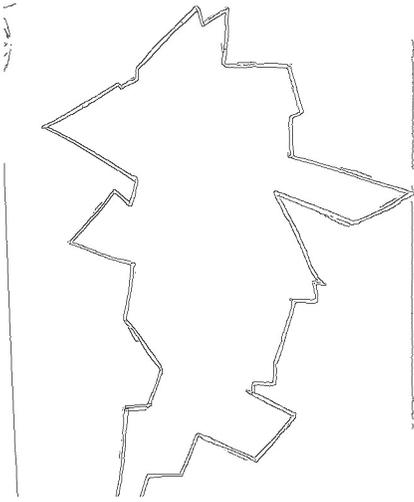
Proyección **FORMAS**
líneas **METRO**
Composición
Contraste
LÍMITES **Inserción**
concepto
Formas **llenos**
Volúmenes **y**
Simbiosis **vacíos**
Gráficos **I D E A**

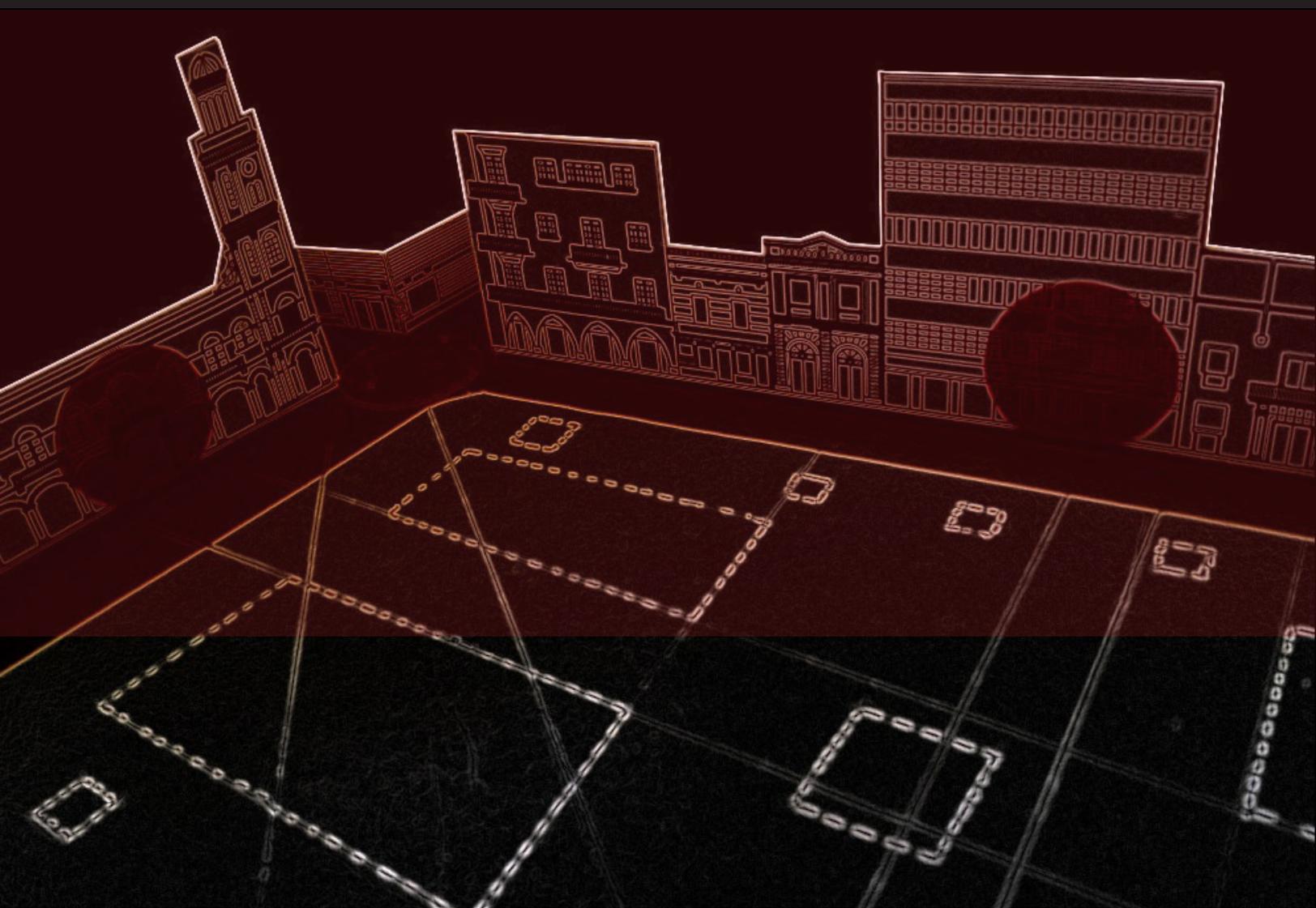




PROCESO
GRÁFICO

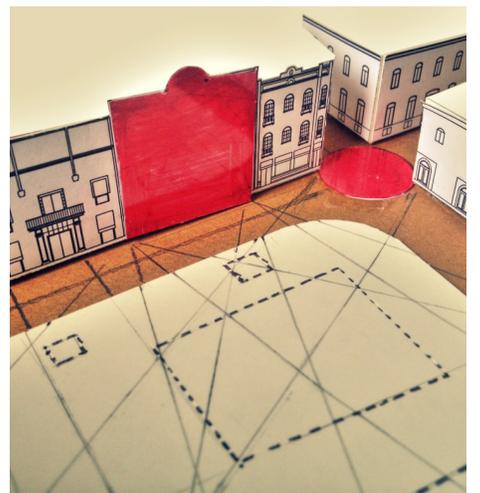
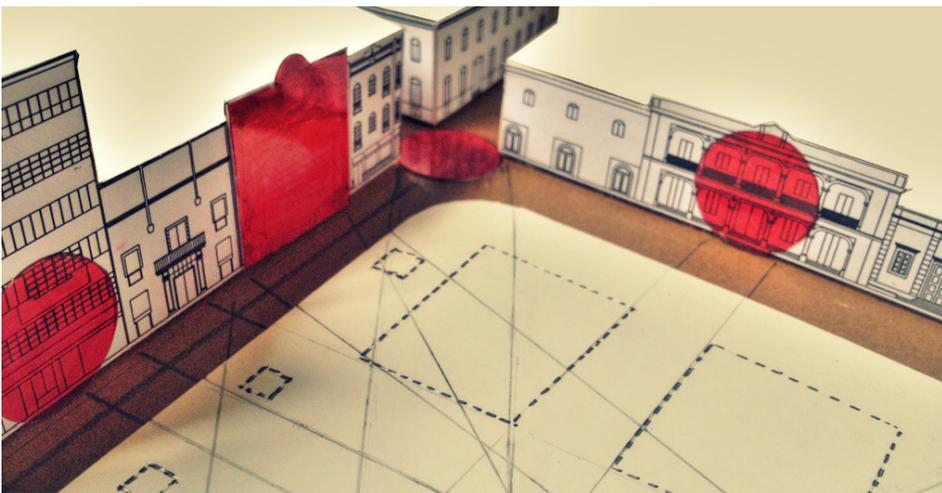
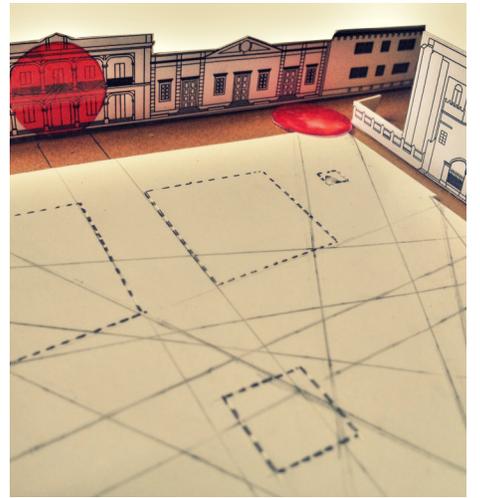
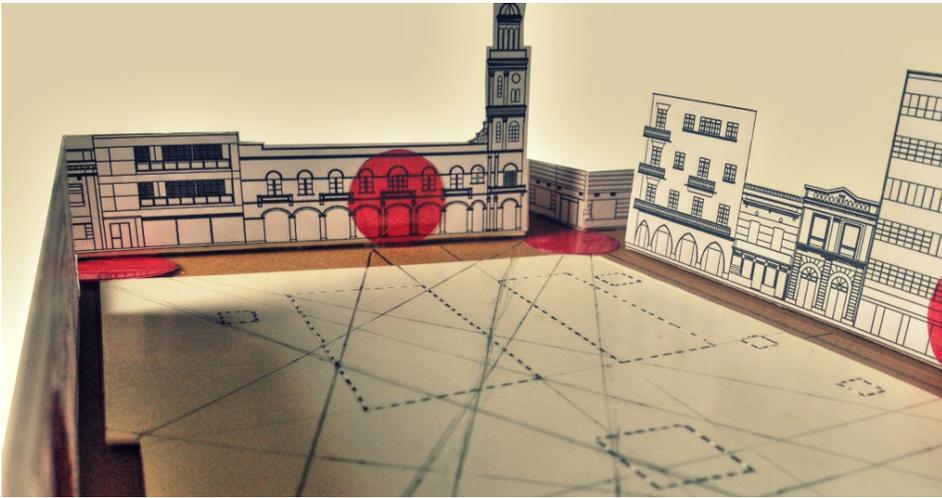
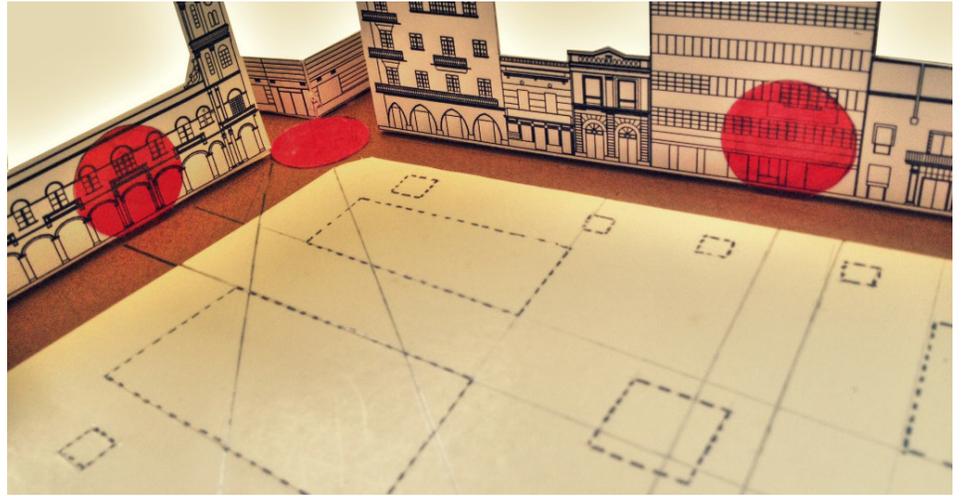
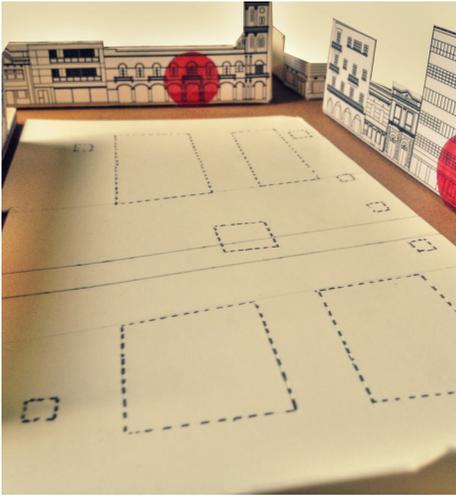


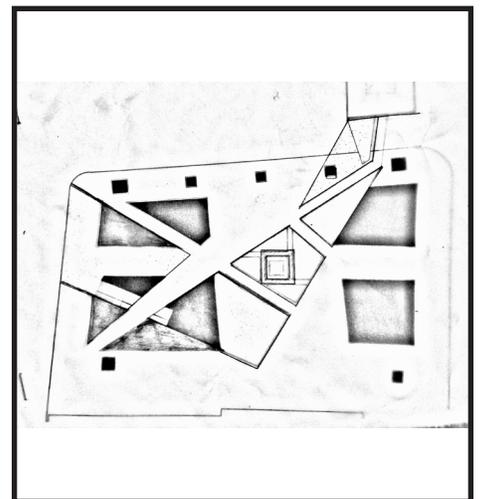
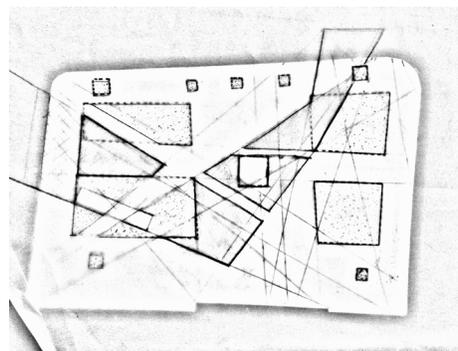
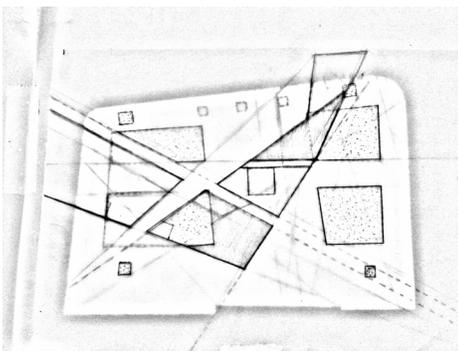
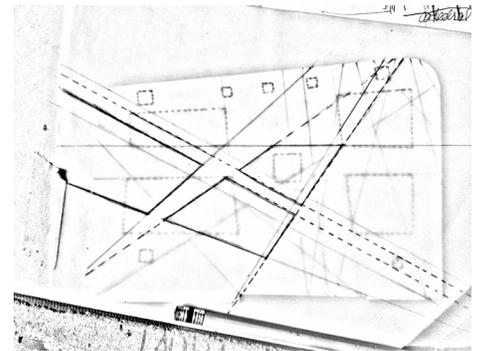
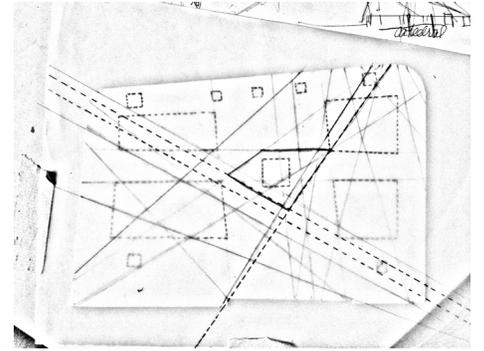


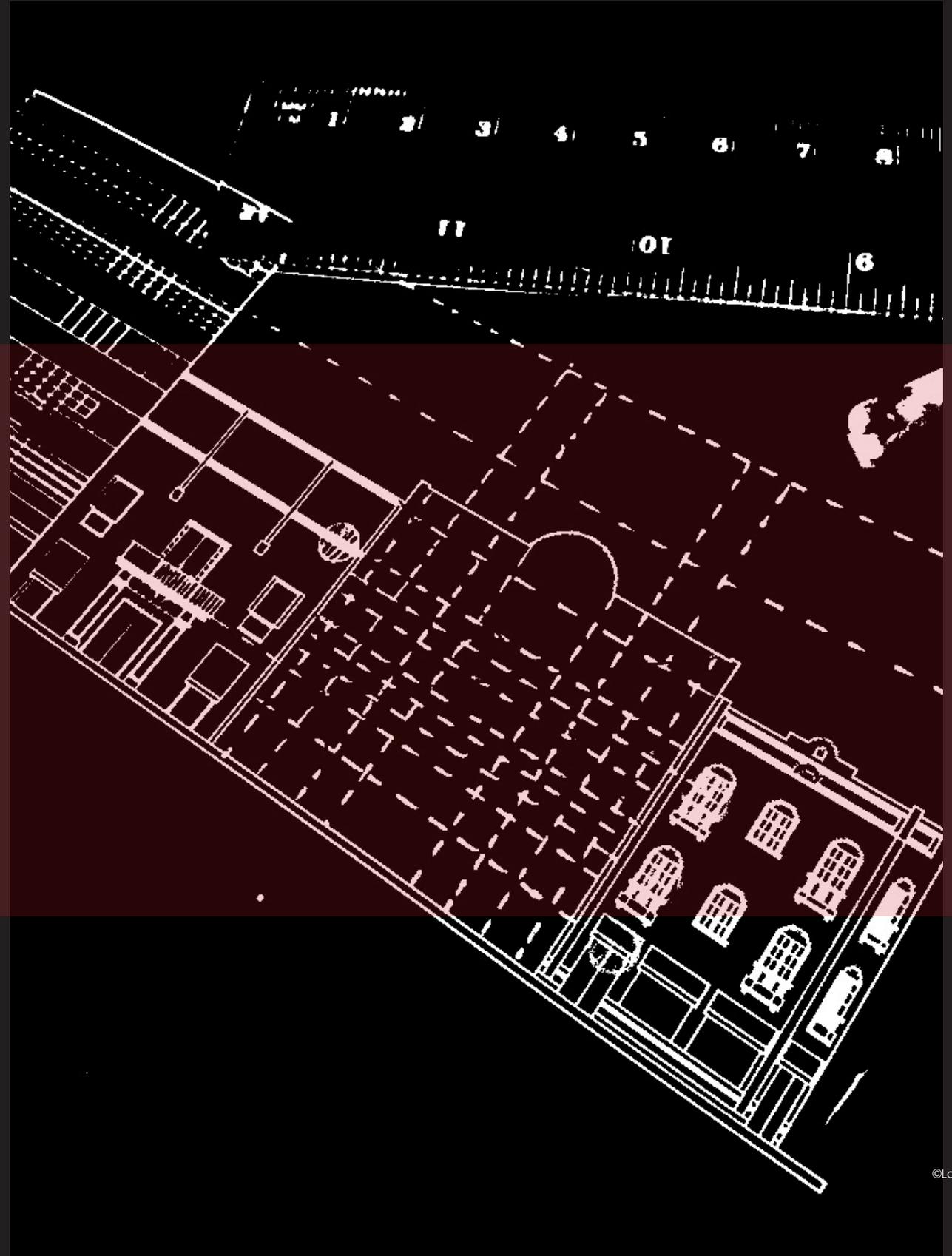


CONCEPTOS

peatón **LÍMITES**
trascendental
Circulación
interés edificación
Proyección
PREDOMINANTES
lugares **puntos**
Área verde *DISEÑO*
PARQUE COLÓN

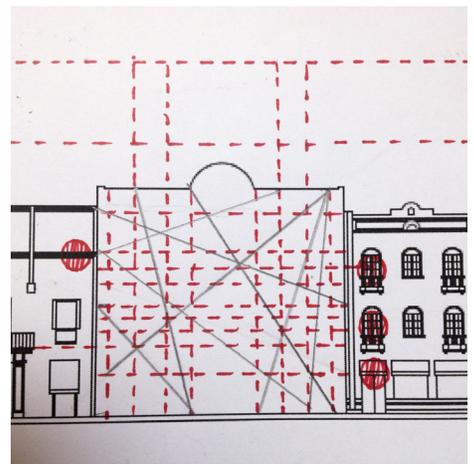
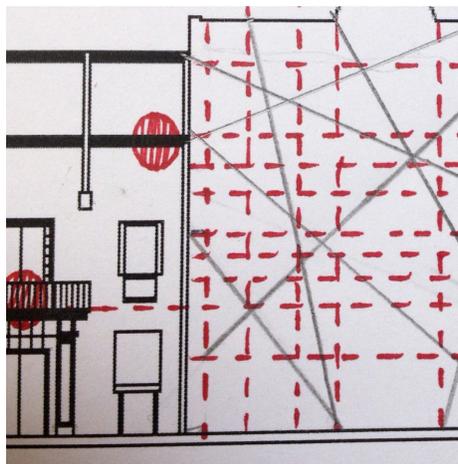
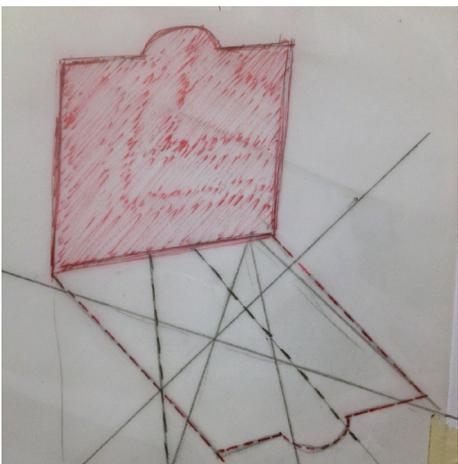
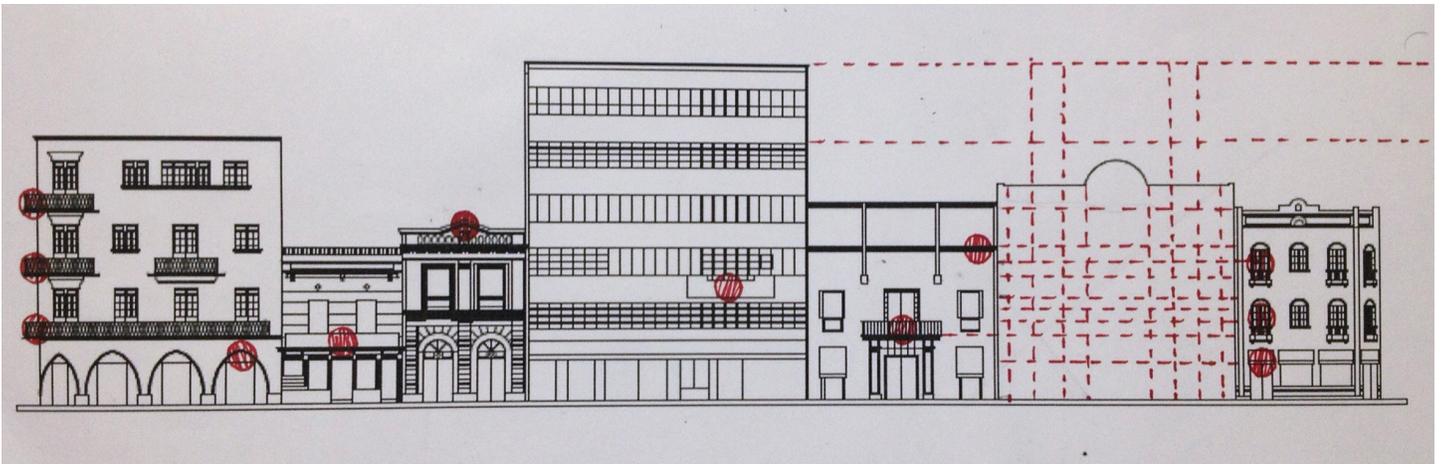
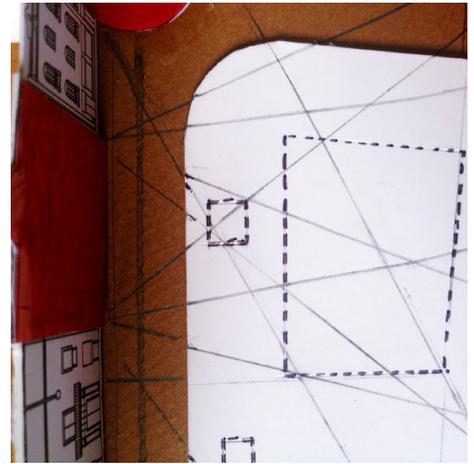
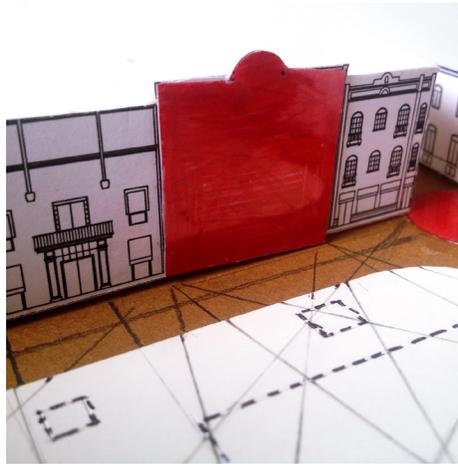
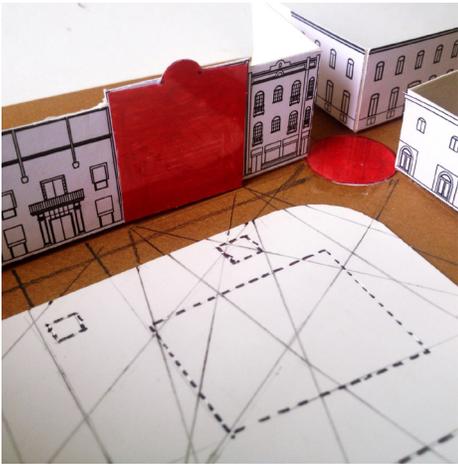


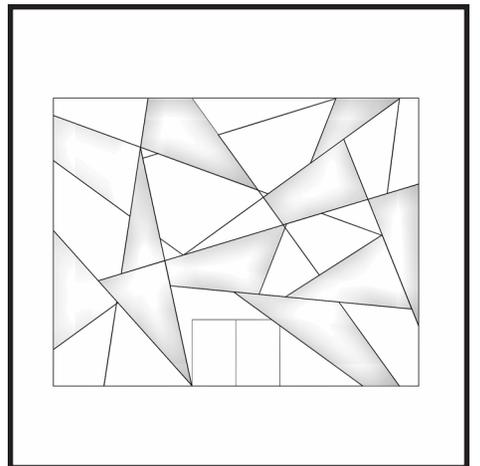
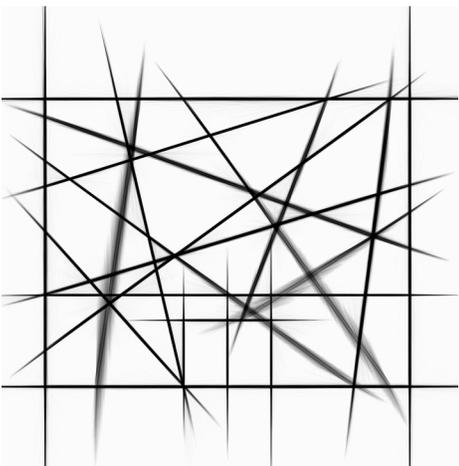
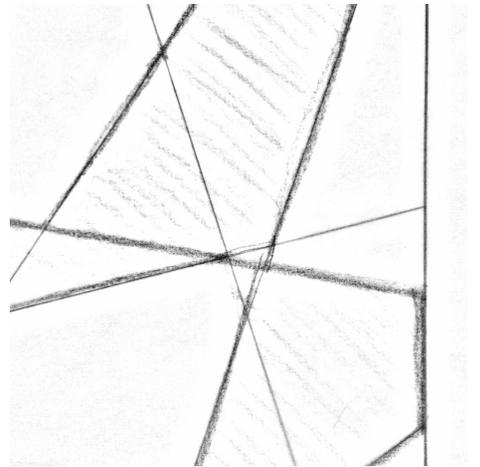
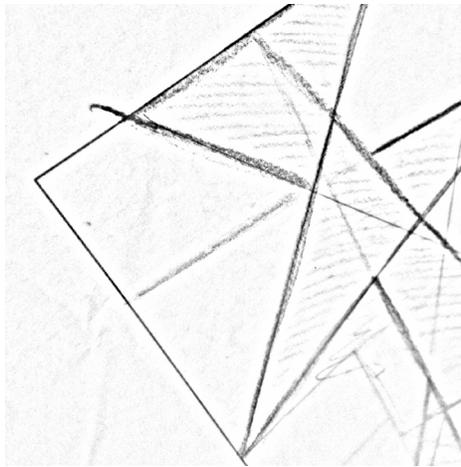
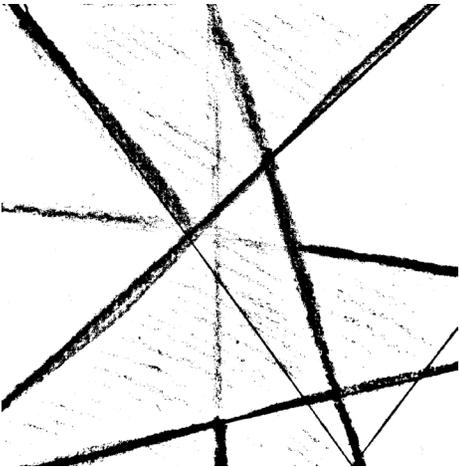
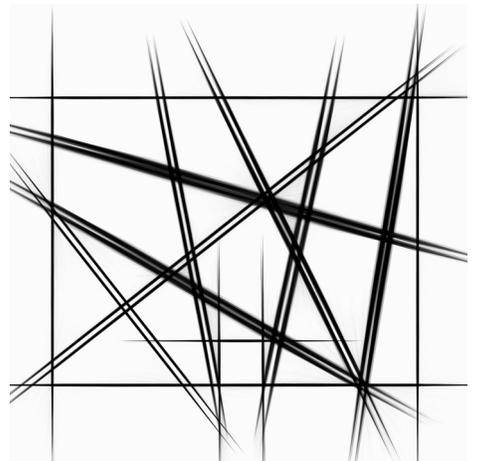
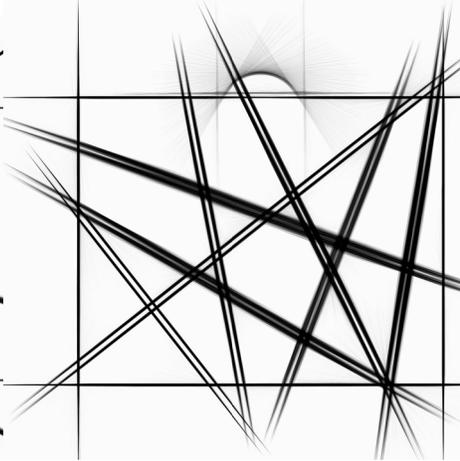
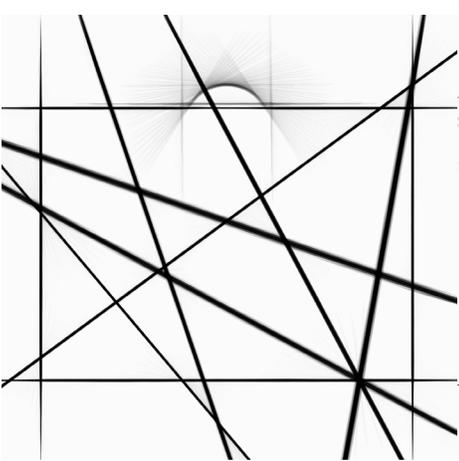




CONCEPTOS

Los
ELEMENTOS_{MAS}
relevantes_{que}
Delimitan
las **edificaciones**









PROPUESTA
ARQUITECTÓNICA



Metro de Moscu, Rusia, Euroasia.
 Visto>11-08-14 / 03:08 pm
 "Moscu, metro, metro, rieles, durmientes, túnel wallpaper"
<http://es.forwallpaper.com/wallpaper/moscow-metro-subway-rails-sleepers-tunnel-303562.html>



Metro de Beijing, China
 Visto>11-08-14 / 10:21 am
 "Los 10 Metros más espectaculares del mundo".
<http://www.viajaboritomx.com/2013/12/los-10-metros-mas-espectaculares-del.html>

Estación de Oriente, Metro de Lisboa, Portugal, Europa
 Visto>11-08-14 / 02:40 pm
 Escultura arquitectónica contemporánea por: Jhon Jairo Arias



Metro de Santiago, Chile, América del sur
 Visto> 11-08-14 / 02:15 pm
 "METRO mi ORGULLO De Santiago!!!"
[tp://ziudad.com/chile/zumbidos/view/157/srchPrv:113/srchPob:11329/rtCon:zumbidos/rtAct:index/pstn:lsNm1/p:1](http://ziudad.com/chile/zumbidos/view/157/srchPrv:113/srchPob:11329/rtCon:zumbidos/rtAct:index/pstn:lsNm1/p:1)

Metro de Tokio, Japón, Asia
 Visto>11-08-14 / 02:31 pm
<http://www.disfrutatokio.com/metro>



Estación: En los ferrocarriles y líneas de autobuses o del metropolitano, sitio donde habitualmente hacen parada los vehículos.

Metro: tren subterráneo.
Real Academia Española

VISITAS Y ASOMBROS DE OTROS

HITOS DE GRAN PRESENCIA EN LA CIUDAD

PUNTOS DE INTERCAMBIO

La importancia de las estaciones muchas veces, ya sea por su localización, significado histórico y cultural o presencia, hace más complejo el proceso de diseño y planificación, y demanda un análisis y entendimiento más acabado de los elementos y relaciones que en ella intervienen.

Esta situación implica conocer la importancia y la relación vehículo, pasajero y entorno, los flujos y la secuencia de espacios que ello involucra, por lo cual se requiere de una **atención especial en el diseño**, en donde se debe combinar y complementar los aspectos estéticos y de imagen con los programáticos, funcionales y de operación, de manera de lograr un edificio eficiente, representativo y a la vez acogedor, **respetando las características ambientales y urbanas propias del medio que rodea a cada estación.**

DESTINOS IMPORTANTES DE ENCUENTRO

GRANDES ESPACIOS PÚBLICOS

PUNTOS FUNDAMENTALES DE CIRCULACIÓN

Esta recopilación de requerimientos se extrae del documento "Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria" donde se desglosan parámetros y recomendaciones con el propósito de cumplir las pautas necesarias que intervienen en el diseño y la planificación de una estación de metro, en base a:

-**Los aspectos programáticos, espacios y recinto**

-**Acceso y circulación**

-**Criterios y tipos arquitectónicos**, donde se segrega parte del estudio que interfiere al utilizar una edificación existente para la propuesta.

-**Normas pertinentes, obligatorias y recomendables**, donde se presentan las normativas del Plan regulador de la Ciudad Colonial de Santo Domingo para este tipo de intervenciones, de igual modo las relacionadas con una estación de metro.

Para esto tomamos en cuenta los alcances de nuestro proyecto de limitarnos a las áreas operativas de la misma.

Aspectos programáticos, espacios y recintos

Esquema espacial de estaciones

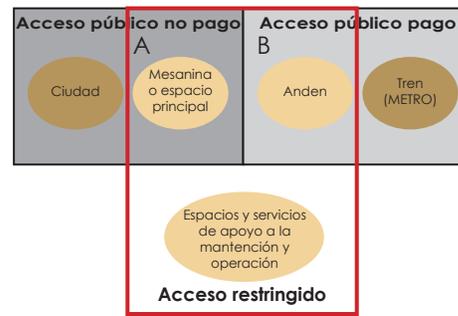
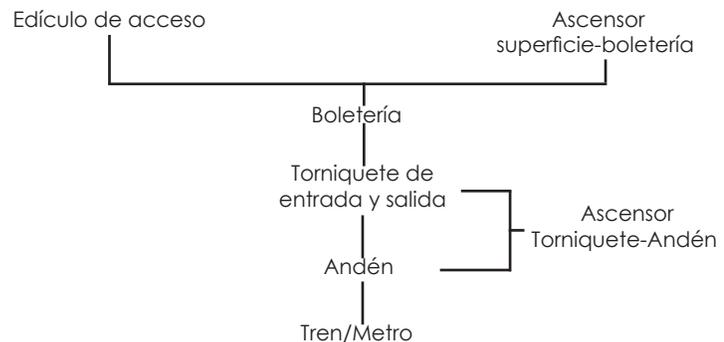


Diagrama de flujo de áreas operativas

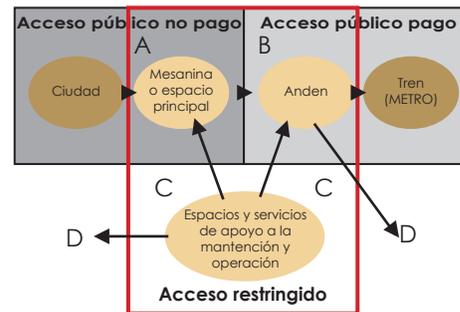


Recomendaciones y normativas del documento "Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria" aplicadas a nuestra estación.

VER ANEXO #2, Documento primitivo

Accesos y circulaciones

Esquema de accesos



- **Utilizaron los accesos** : Públicos no pagos y públicos pagos

Circulación

- **Verticales:** escaleras, ascensores, salvaescaleras y montacargas
- **Horizontales:** pasillos, pasadas, conexiones y cruces

Crterios y tipos arquitectónicos

Cada proyecto de estación se inicia con el análisis de las restricciones y condicionantes existentes como:

-Clima y geografía:

La República Dominicana pertenece a América Central, parte de las Antillas Mayores y archipiélago en la región del Caribe; Por lo que su clima es subtropical modificado por los vientos alisios del noreste y por la topografía del país, donde su región es caracterizada por tormentas tropicales.

-Categoría y tipo de estación y de servicio:

Respecto al sistema: Línea X, estación de paso o intermedia.

Respecto a la ciudad: Central, periférica, urbana

Respecto al terreno: Estación subterránea.

-Entorno Urbano y medio ambiente :

Ésta estación sera insertada en nuestro Centro Histórico, por lo que es un compromiso y un deber cumplir las pautas necesarias para realizar esta propuesta sin perjudicar su entorno. Se propone el emplazamiento adecuado para la ubicación propuesta, de este modo realizar una imponente fachada que cumpla con la autenticidad que amerite el lugar.

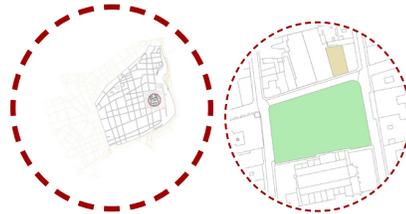
-Edificación existente

Factibilidad física:

No dispone de su uso estructural

Factibilidad funcional o de uso:

Localización en el entorno:



- Edificación existente, a utilizar
- Parque Colón

Cuadra NO.359
c/Conde entre c/Arzobispo Meriño y c/Isabel la Católica
Edificación NO: 101
Ciudad Colonial de Santo Domingo, República Dominicana

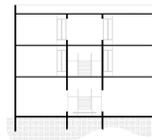
Localización en el perfil:



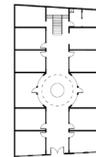
Área: 435 m², 3 niveles



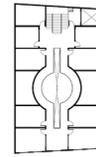
Fachada frontal



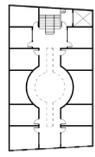
Sección transversal



1er nivel



2do nivel



3er nivel

Acceso: Parque Colón

Factibilidad operacional:

Corresponde a la estación no.5 propuesta para esa línea

Factibilidad normativa y de pertenencia:

Planos reguladores:

Para las intervenciones correspondientes a este tipo de obra en la Ciudad Histórica intramuro el plan de "Revitalización integral de la Ciudad Colonial de Santo Domingo" plantea:

***Demolición** (Tipologías 5 y 6) Es la destrucción parcial o total de una edificación . Está prohibida en edificaciones que constituyen al Patrimonio Cultural (Categoría , 1,2,3,4 y Tipologías 1,2.1,2.2,3,4)

***Obra nueva**, solares baldíos, y áreas sin edificar , con pleno respeto de las zonas urbanas donde se ejecuta y sujeta a lo estipulado en la normativa.

*Sector 1. **Urbano monumental** : Son favorecidas en este sector todas las actividades relacionadas con la cultura, el turismo, el comercio, las funciones institucionales y religiosas , y las viviendas. Estas funciones pueden ser únicas o mixtas , en proporciones libres.Otras nuevas funciones no podran ocupar mas del 40% de la superficie útil del nuevo proyecto.

***Ambito 4**. -Catedral , Parque Colón y calles adyacentes: Predomina el sector comercial.

*Los ambientes urbanos , calles, callejones, peatonales, **parques** , plazas, plazoletas, jardines, patios y otros espacios abiertos, deben ser conservados por su carácter de áreas libres de uso público y por su valor histórico y ambiental. Las disposiciones rigen todo lo concerniente a la preservación y conservación de lo espacios abiertos de propiedad pública o privada (mobiliario urbano, materiales, arbolados, publicidad exterior), como en lo relativo al entorno y al paisaje urbano.

*Toda **remodelación y/o modificación** de los espacios abiertos debe contar con los estudios y autorizaciones correspondientes al igual que toda actividad, temporao o permanente , a realizar en ellos, obteniendo además los permisos correspondientes de las autoridades competentes.

* En todos los inmuebles que estén ubicados en la Zona Monumental y en los Entornos Monumentales se deberán **hacer estudios arqueológicos e históricos** para justificar la propuesta de intervención, al momento de iniciar la ejecución de la obra.

* Los volúmenes de los inmuebles de categoría 3 y 4 se podrán modificar, excepto en casos excepcionales donde se preservarán.

	<p>* Las edificaciones que formen parte de un Entorno Monumental o de un Hito, deberán armonizar con el Monumento principal y no competir con este, por tanto, cualquier volumen que sobresalga o compita deberá ser modificado.</p> <p>*FACHADAS NUEVAS Cuando las intervenciones a realizar sean nuevas construcciones, remodelación y/o crecimiento en altura:</p> <p>a) La dimensión dominante de la fachada será la horizontal. Si un inmueble es de más de un nivel, se utilizarán recursos de diseño para que la horizontalidad predomine sobre la verticalidad.</p> <p>b) Habrá excepción a este requerimiento sólo cuando el crecimiento en altura corresponda a un inmueble cuyo estilo original sea de líneas dominantes verticales (Neo-Clásico, Art Decó y otros).</p> <p>c) La fachada deberá ser tratada con rítmico de huecos y llenos. Se prohíbe que el hueco de la puerta, ventana o vitrina tenga una dimensión mayor de ancho que de alto.</p> <p style="text-align: right;">Plan regulador "Revitalización Integral de la ciudad Colonial de Santo Domingo" Santo Domingo, D.N Enero 2006 NORMAS DE INTERVENCIÓN DE INMUEBLES ,CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO Santo Domingo, D.N Abril 2007</p> <p>Facilidad urbano-ambiental <i>Posible significado histórico, hito e importancia urbana en general</i> <i>Ficha técnica histórica: pág 132</i></p> <p>Disponibilidad y características de los terrenos de la estación: <i>El edículo de acceso principal se plantea en una edificación en uso ya expuesta, de propiedad privada y el área soterrada en una de las actuales jardineras debajo del Parque Colón , por lo que se propone adquirir el terreno mediante una expropiación del bien y Realizar una demolición total del inmueble; ya que no posee un valor arquitectónico, no cumple con las características del conjunto urbano rompiendo con su autenticidad.</i></p>
<p>Normas pertinentes, Obligatorias y Recomendables</p>	<p><i>En esta sección se señalan y analizan las normas y disposiciones relacionadas con el diseño de estaciones y que se consideren como obligatorias o recomendables. Las normas se fundamentan en la legislación vigente, en los análisis y propuestas hechos durante el transcurso del estudio, en la experiencia y estándares internacionales reconocidos y en el criterio y experiencia del equipo consultor.</i></p>

Recomendaciones y normativas del documento "Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria" aplicadas a nuestra estación.
VER ANEXO #2, Documento primitivo

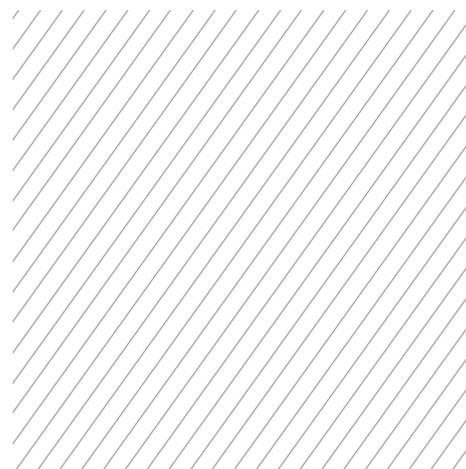
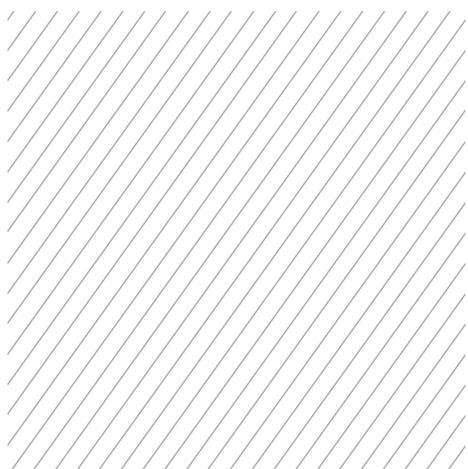
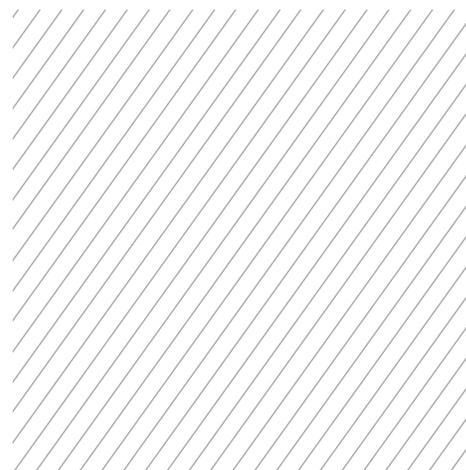
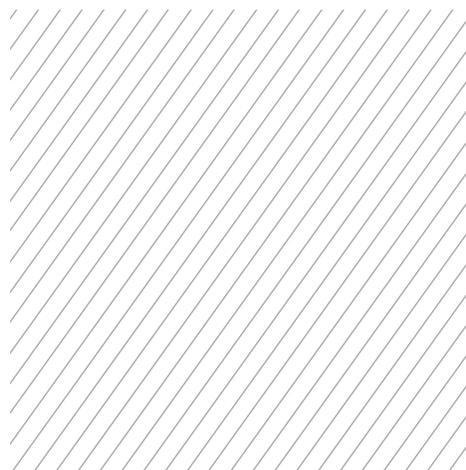
	<p>Lo presente se organiza en base al nivel de obligatoriedad de la siguiente forma:</p> <p>-Ley General y Ordenanza de Urbanismo y Construcciones: <i>Actualmente no se han creado ningun tipo de normativa para regular a nivel general todas las edificaciones destinadas a una estación ferroviaria en el país.</i></p> <p>-Planes Reguladores y Seccionales: <i>Expuesta anteriormente</i></p> <p>Plan regulador "Revitalización Integral de la ciudad Colonial de Santo Domingo" Santo Domingo, D.N Enero 2006</p> <p>NORMAS DE INTERVENCION DE INMUEBLES ,CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO Santo Domingo, D.N Abril 2007</p> <p>-Normas Recomendables: <i>Estas se deducen en el proceso de anteproyecto y se plantean al finalizar el mismo. VER CAPÍTULO #6, Recomendaciones.</i></p>
--	---

Recomendaciones y normativas del documento "Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria" aplicadas a nuestra estación.
VER ANEXO #2, Documento primitivo

El producto de la ubicación en nuestro Centro Histórico incentiva a designar condiciones y connotaciones especiales; y es que el peatón desemboca y emerge en este punto, en el centro, en el corazón de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, en el meollo de la cultura Dominicana, en el foco de la inserción de Europa en América.

Su importancia con relación a su ubicación, a su histórica y su funcionamiento compete a que esta intervención tenga otra magnitud para aportar a este centro como un elemento que contribuya a contemplar las partes faltantes de este tejido urbano, incentivando al planteamiento de un programa de áreas enfocado a nuevos usos que aporten no solo a los servicios y actividades complementarias al transporte incluyendo áreas destinadas a un **Centro de Interpretación, Salones multiusos, Exhibición arqueológica y a un Auditorio**. Aportando a la Cultura, al transporte y a los servicios carentes en la zona como el auditorio y del mismo proyecto para favorecer a los turistas y nacionales que circundan en esta área baños públicos.

De éste modo el pasajero aprovecha mejor su tiempo de espera convirtiéndose la estación en un espacio público y foco dentro de la ciudad, en donde un porcentaje importante de personas recurren a ella no solo por motivos de viajes.



PROPUESTA

CENTRO

de

INTERPRETACIÓN

**Centro de Interpretación de Recópolis,
Guadalajara, México**

"Turismo de Guadalajara"

Visto>13-10-14 / 11:58am

<http://turismoenguadalajara.org/rutas/la-alcarría/>

Andén 0

"Centro de Interpretación de Metro de Madrid, que acerca su historia y su patrimonio a los ciudadanos y visitantes.

Maribel Marín 2010

"Visto>13-10-14 / 12:07 am

<https://www.flickr.com/photos/44066222@N05/5304218590/>



Centro: Lugar donde se reúnen, acuden o concentran personas o grupos por algún motivo o con alguna finalidad.

Interpretación: La interpretación es una herramienta de comunicación que combina tanto los elementos artísticos –creativos, imaginativos– como los técnicos –métodos, procedimientos– para transmitir un mensaje positivo y efectivo con relación al entorno visitado.

Real Academia Española

Centro de Interpretación de Contrebia Leucade

Visto>13-10-14 / 12:15 pm

<http://lariojatourismo.com/comunidad/larioja/recurso/centro-de-interpretacion-de-contrebia-leucade/ae804ed4-5870-4ee8-808c-2edc489daedc>

CULTURA

La función principal de el Centro de Interpretación es descodificar la realidad actual y el pasado histórico ,por lo que se convierte en una herramienta educativa muy útil para conocer nuestro patrimonio.

Esta interpretación es breve, inspiradora, sugerente, participativa, poética, clara, actualizada, permite el uso del tacto, el oído y el olfato, es tridimensional, con una sola idea central que sirva como "título-tema", los audiovisuales son de menos de quince minutos de duración, y las exhibiciones se comprenden menos de un minuto cada una.

Este texto es una cualificación de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

¿CENTROS DE INTERPRETACIÓN?

Carpeta Informativa del Centro Nacional de Educación Ambiental - CENEAM

Firma del Mes, octubre de 1994

Por: Jorge Morales Miranda

ESTUDIO ANALÍTICO DESCRIPTIVO DE LOS CENTROS DE INTERPRETACIÓN PATRIMONIAL EN ESPAÑA

Tesis para la obtención del título de Doctora

Por: Carolina Martín Piñol

Dirigida por el Dr. Joan Santacana Mestre

Auditorio Príncipe Felipe de Oviedo, Asturias, España

Visto>13-10-14 / 11:41am
<http://blog.educastur.es/revistamusical/2009/09/20/teatros-y-auditorios-de-asturias/>



Centro Cultural, Auditorio, Palencia, España

Visto>13-10-14 / 11:34am
<https://www.cajaespana.net/obs/cultura/centros/teatrosauditorios/index.jsp?menu=tcm:6-9103-4>



Auditorio

Visto>13-10-14 / 11:26am
http://www.ditec.es/files/Product/69/900x700/Ditec_Comunicaciones_Soluciones_Audiovisuales_Auditorios_5.jpg



CULTURA Y SERVICIOS

1,564m² destinados al auditorio, para realizar cualquier tipo de expresión hablada efectuada en una forma pública ; Conferencias, discursos, lecturas, conciertos, recitales, obras de teatros ...entre otras.

Con, capacidad para 419 personas .

Conformado por las áreas de: **Looby, Ante-sala, Baños, Boletería, Recepción de paquetes, Audiovisuales, Camerinos y Depósitos.**

Este texto es una cualición de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

Concepto de auditorio

Visto>20-10-14 / 05:09 pm
<http://deconceptos.com/arte/auditorio>

©Laura Rivas

Salón Multiusos,
"Fundación plaza del Caribe"
Visto>13-10-14 /10:56 am
<http://www.museoarteponce.org/paginas/celebra-tu-evento-en-el-museo/7/23/>

Salón Multiusos
"Fundación Salas, México"
Visto>13-10-14 / 10:52am
<http://www.fundacionsalas.org/nuestros-centros/>



Salón Fundación

CULTURA Y SERVICIOS

Dos salones de: 194.52m² y 229.82 m² donde se pueden realizar múltiples usos y funciones, como : **Conferencias, Cursos, Talleres, Meeting , Summit, Bazzares, Exhibiciones temporales, Presentaciones...**entre otros.

©Laura Rivas



Salón Multiusos, Zaragoza, España, Europa
Visto>22-01-15 / 10:45am
<http://www.auditoriozaragoza.com/InstalacionesMultiusos.aspx>

Museo del oro, Bogotá, Colombia, América del sur
"Exhibición de riquezas arqueológicas"
Visto>09-10-14 / 04:45pm
<http://www.prensalatinallasvegas.com/museo-del-oro-de-bogota-maravillosa-exposicion/>



Museo Arqueológico Antonini, Lima, Perú, América del sur
Visto>09-10-14 / 04:38pm
<http://www.peruenvideos.com/museo-arqueologico-antonini-nazca-cahuachi/>



Museo Arqueológico Nacional de Atenas, Grecia, Europa
Visto>09-10-14 / 04:59pm
<http://www.absolutgrecia.com/los-tesoros-del-antikythera-en-atenas/>



PROPUESTA
**EXHIBICIÓN
ARQUEOLÓGICA**

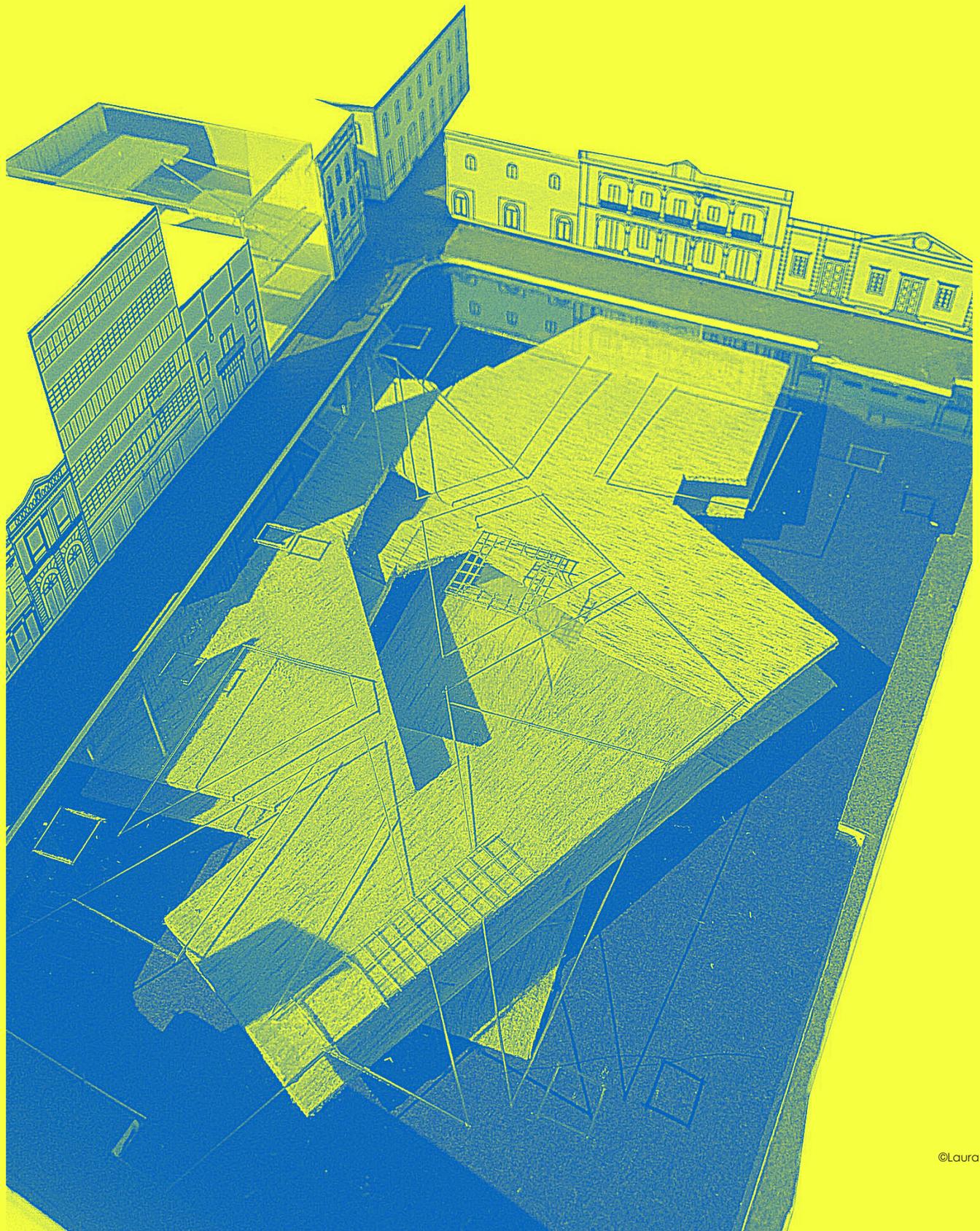
CULTURA

Un área de 309m² destinada a exponer los restos arqueológicos que se encuentren en el terreno donde sera insertada la estación ,Tomando en cuenta que se realizará una minuciosa excavación reconociendo el valor histórico y por lo tanto arqueológico que se encuentra en esa porción del Centro Histórico de Santo Domingo. Donde se pueden encontrar restos de: Osamentas humanas, primer acueducto de América, la calle frente a la Catedral, una fuente que se encontraba en el centro del parque, entre otras cosas. Estas áreas se diferencian por poseer el terreno existente visto en el interior del proyecto.

©Laura Rivas







HUELLA

El parque Colón cuenta con 5,642.04m², nuestro proyecto ocupa en **56.91%** de esta área con una mancha total de **3,869.224 m²** (imagen 1) conformada por:

- Debajo del parque 3,210.955 m²
- Debajo de la actual calle el Conde y la calle Isabel la Católica 291.109m²
- De la edificación a utilizar 439.053m²

Esta forma fue el resultado del proceso conceptual ya expuesto y modificado tomando en cuenta la protección de los cuatro árboles identificados como Ficus religiosos, Higuillos que forman parte de la identidad de este contexto (imagen 2), por lo que se plantea una solución para la contención de las raíces de esos árboles. (ver anexo #3)

En esta porción de terreno de nuestro Centro Histórico se encuentra el Acueducto de Liendro, del arquitecto Rodrigo Liendro en 1550 reconocido por ser "El primer acueducto de la ciudad intramuros y de América", estos son tubos de barro de 12cm de circunferencia aproximadamente cubiertos de algamarra y piedra, lo que su longitud aproximada es de 45 a 50 cm.

Para la realización de este proyecto se propone dejarlo intacto en el lugar donde se encuentran, de este modo cubrirlos con el pavimento que se utilice (encuentro al exterior de nuestra estación) y en techo proyectar una línea que identifique por donde este pasa y si es posible dejar visto una parte (interior)

Este texto es una cualificación de distintas ideas y fragmentos con el propósito de extraer la información deseada.

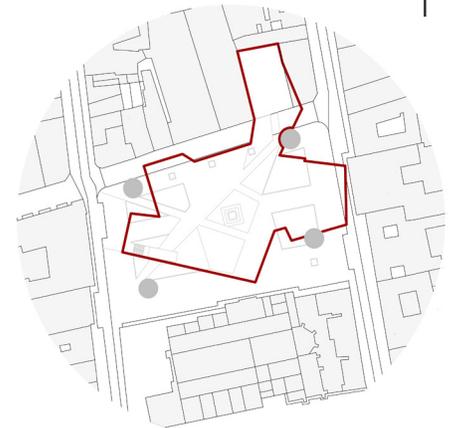
Hallan la línea de distribución del primer acueducto de América

Visto > 28-02-15 / 11:50pm

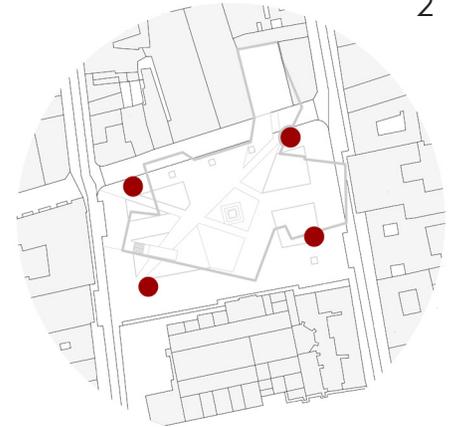
http://www.diariolibre.com/noticias/2014/03/19/i532491_hallan-lnea-distribucin-del-primer-acueducto-amrica.html

Información percibida en la actualidad por Laura Rivas

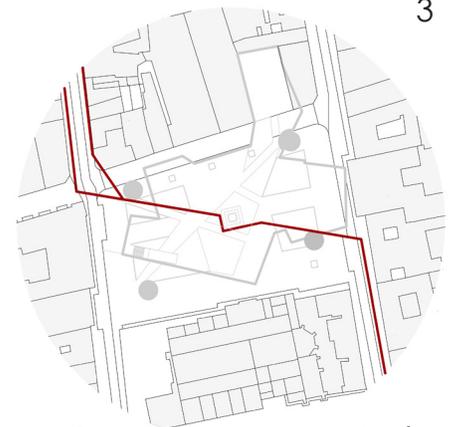
Gráficos ©Laura Rivas



Mancha a usar



Árboles a proteger



Primer acueducto de América

Información recibida del Arqueólogo Francisco Coste

ZONIFICACIÓN

nivel 3



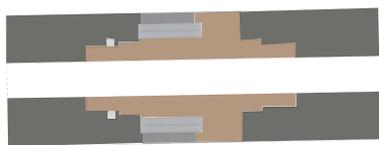
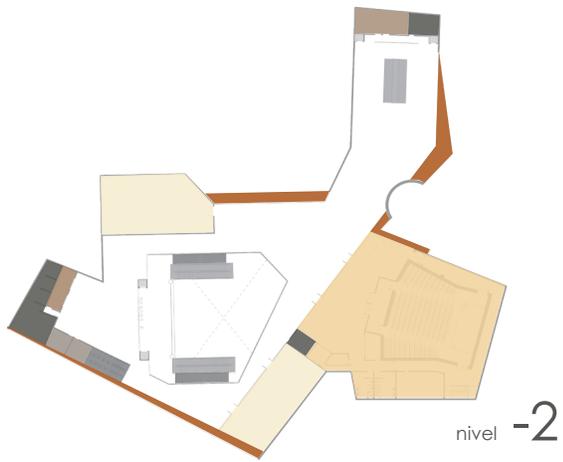
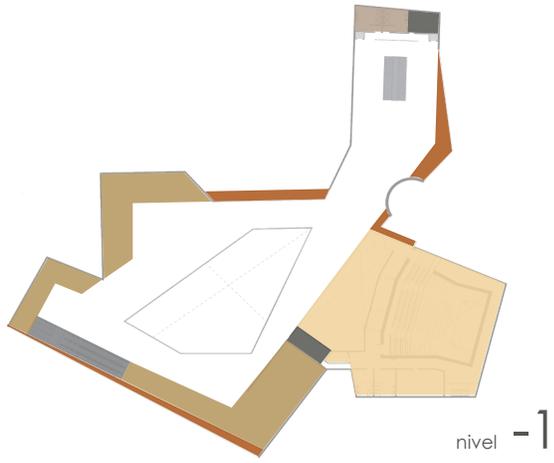
nivel 2



nivel 1

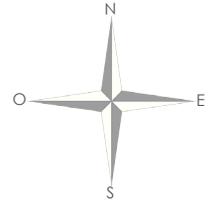


-  Elevador
-  Escalera eléctrica
-  Escalera
-  Espacio de apoyo
-  Otros servicios

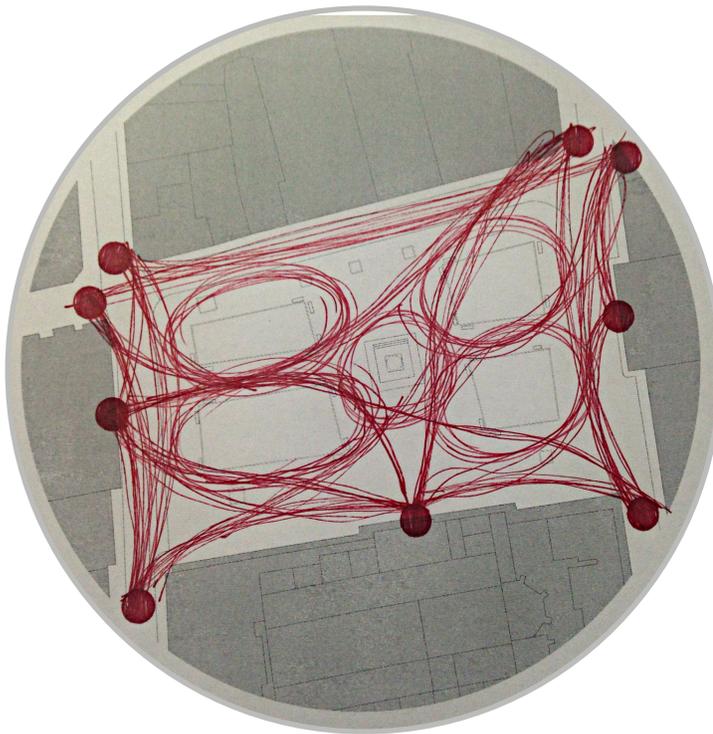


-  Elevador
-  Escalera eléctrica
-  Escalera
-  Espacio de apoyo
-  Otros servicios
-  Baños
-  Estación de METRO
-  Centro de interpretación
-  Auditorio
-  Salón Multiusos
-  Exhibición arqueológica

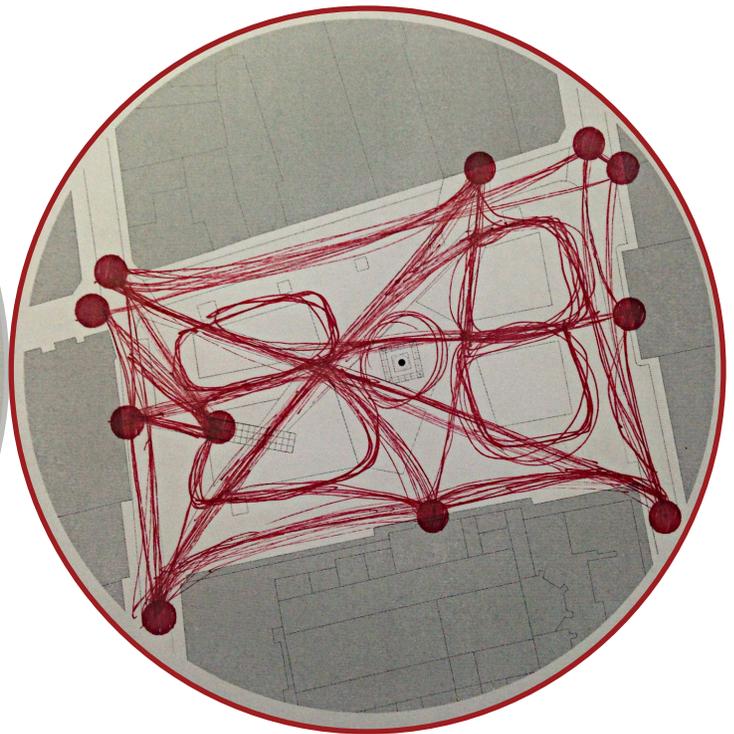
CIRCULACIÓN



Flujo del parque antes y después del proyecto



ANTES

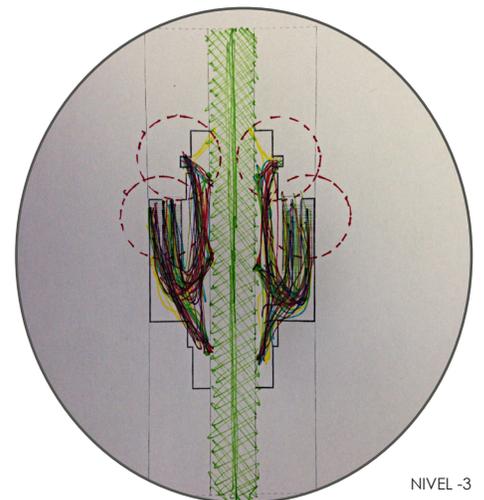
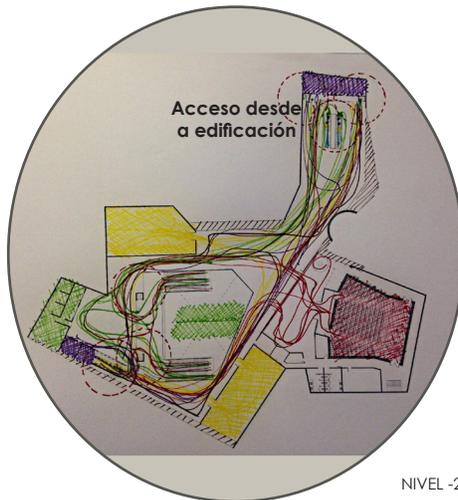
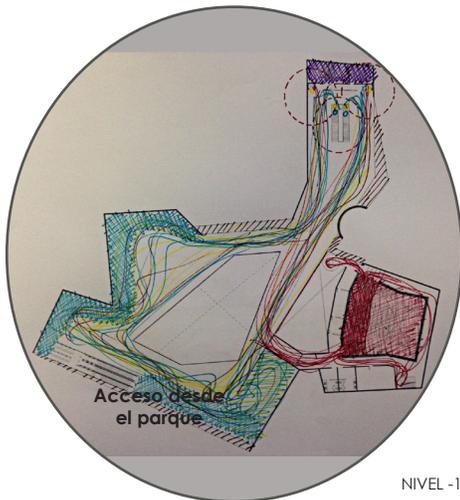
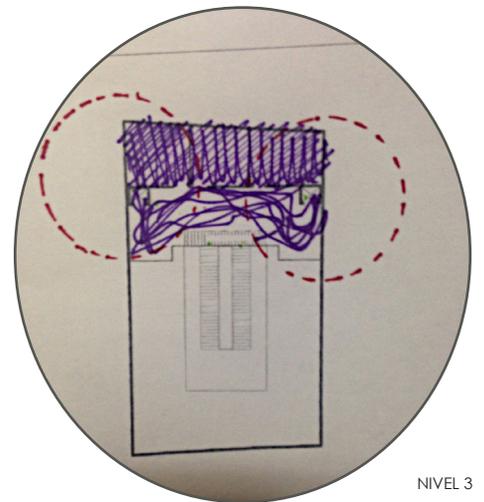
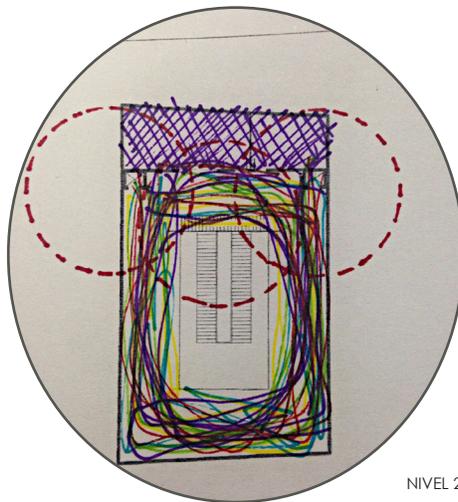
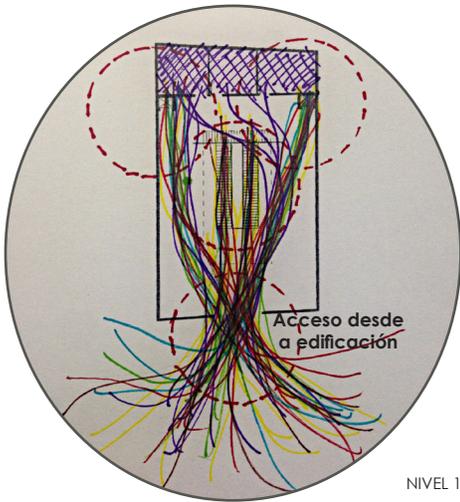


DESPUÉS

Nuevos flujos complementan el parque sin perjudicar los anteriores

Flujo en el interior del proyecto

ACCESO PRINCIPAL DESDE EL PARQUE COLÓN, MEDIANTE UNA EDIFICACIÓN EXISTENTE



PROGRAMA DE ÁREAS

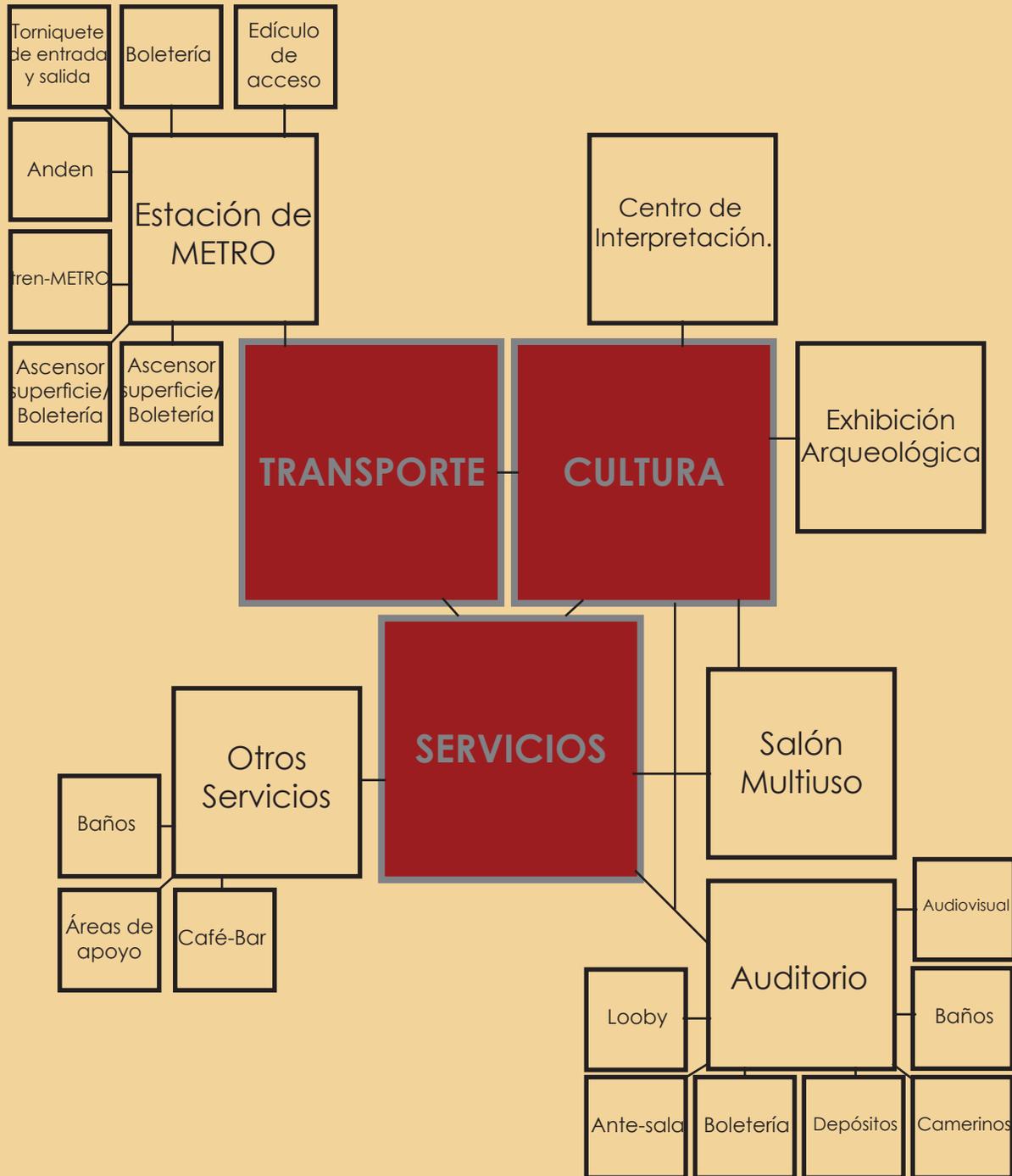
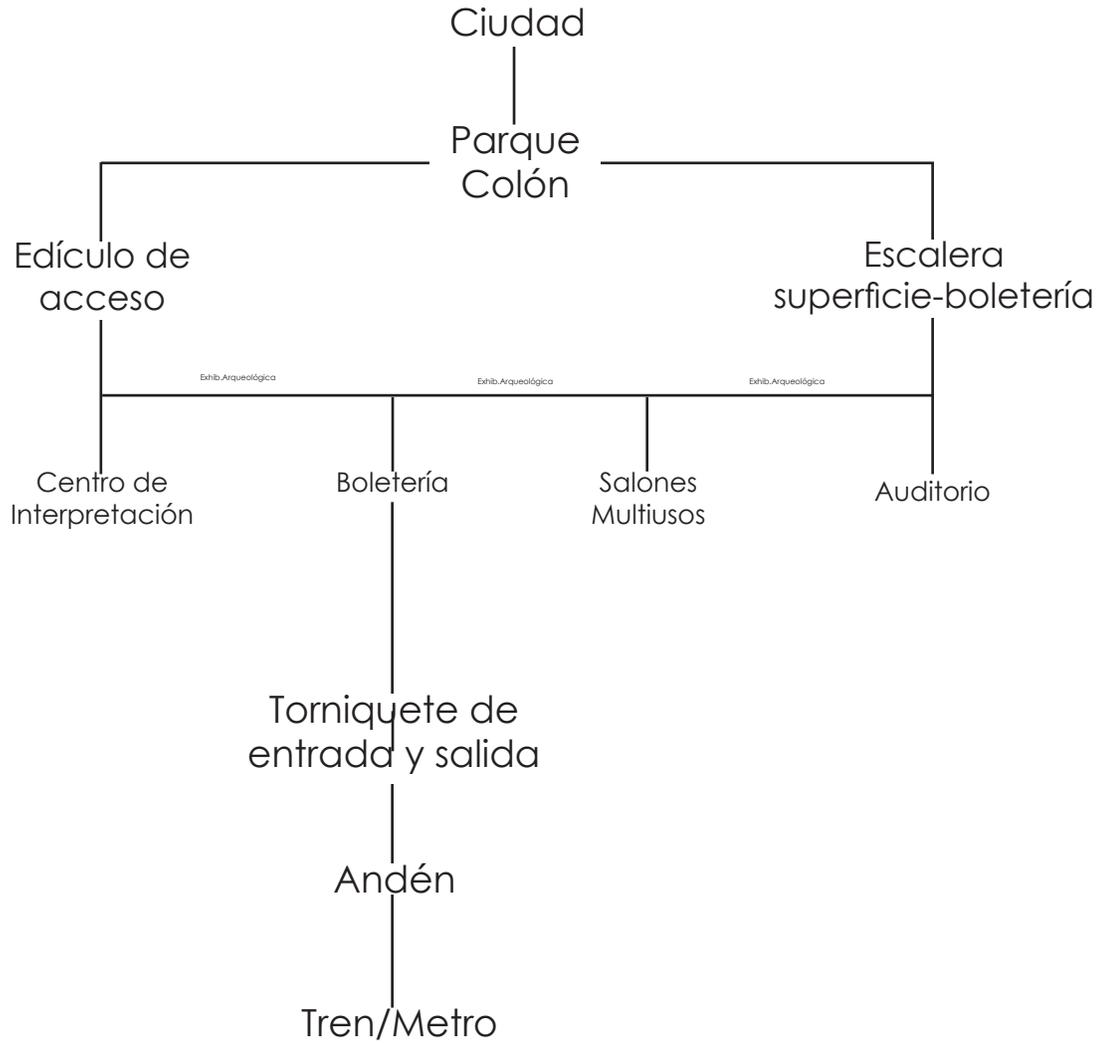
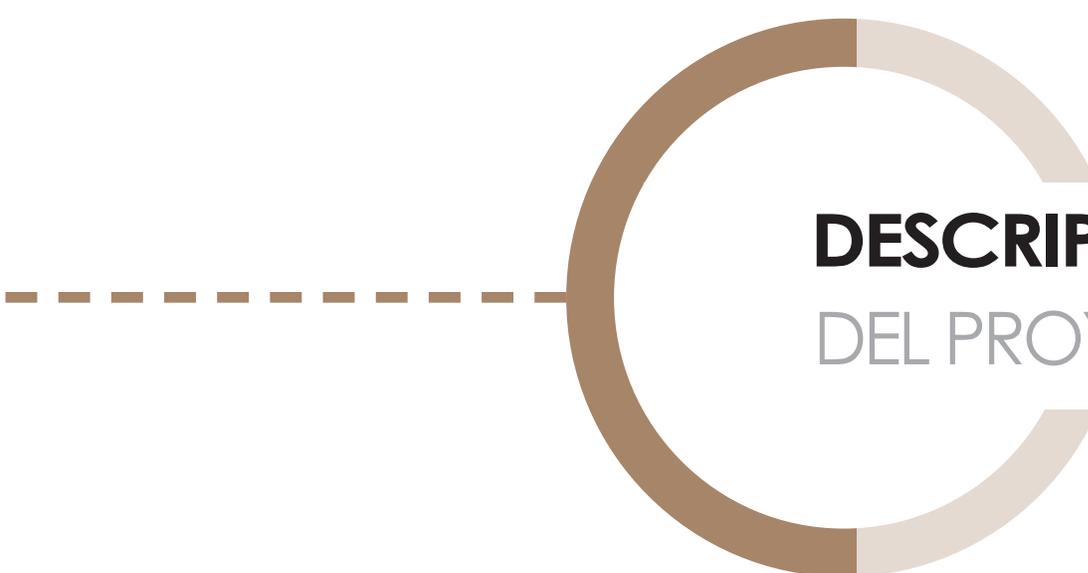


DIAGRAMA DE ÁREAS OPERATIVAS

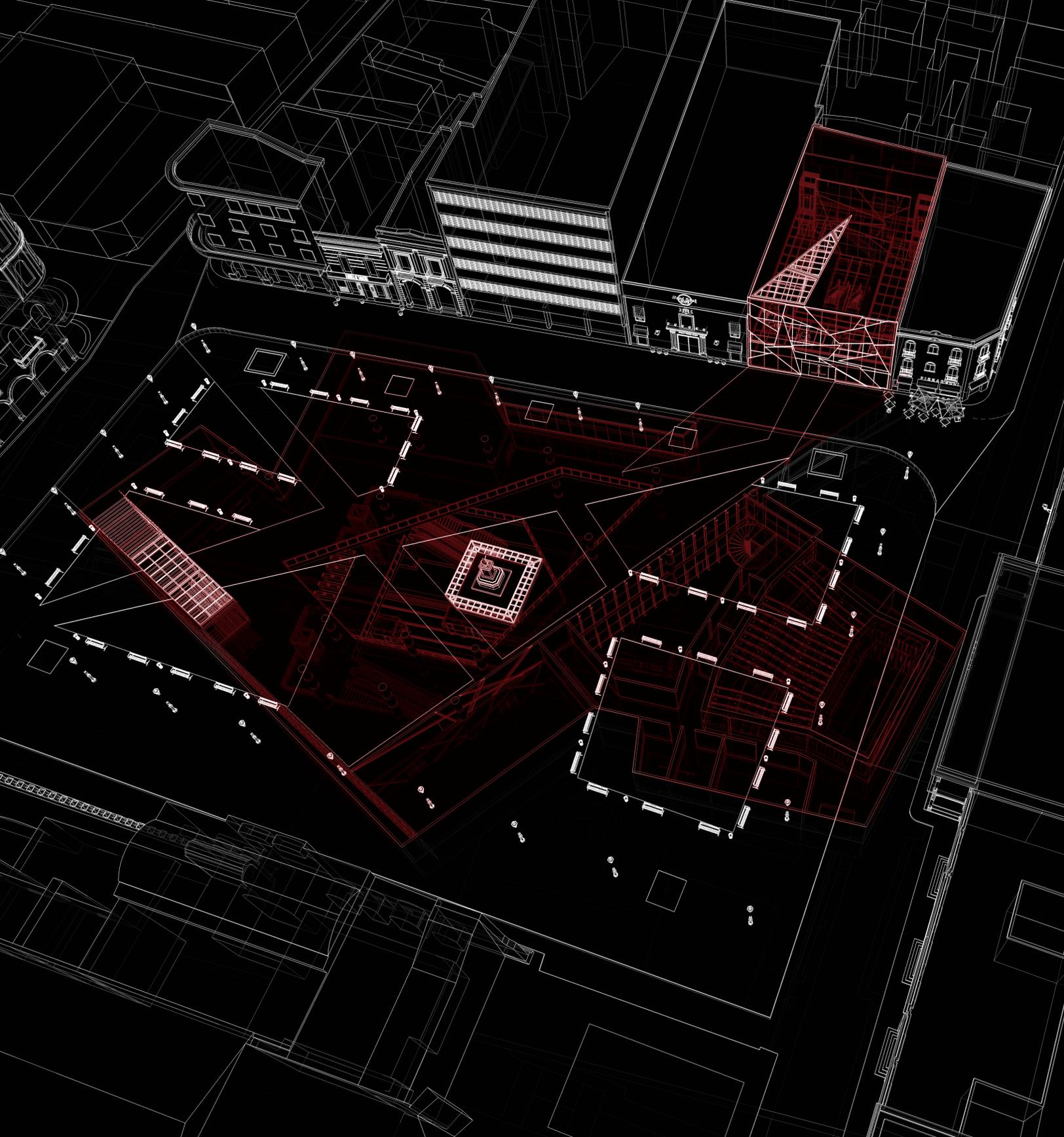




A decorative graphic consisting of a horizontal dashed line on the left that meets a large, stylized circular shape. The circle is composed of two segments: a dark brown segment on the left and a light beige segment on the right. The text is positioned to the right of the circle.

DESCRIPCIÓN

DEL PROYECTO



ESTACIÓN DE METRO EN
LA CIUDAD COLONIAL DE
SANTO DOMINGO
ESTACIÓN #5, CONTEXTO DEL
PARQUE COLÓN

DESCRIPCIÓN

Esta es el resultado de contemporaneidad en nuestro Centro Histórico por medio de la inserción del metro de Santo Domingo mediante un lenguaje contemporáneo reflejado en la intervención realizada

EDIFICACIÓN EXISTENTE = DISEÑO DE FACHADA

SOTERRADA = DISEÑO DEL PARQUE

Donde el concepto fundamental fue su contexto y la circulación existente.

Esta se integra por medio de la simbiosis de estilos arquitectónicos, formas y materiales.

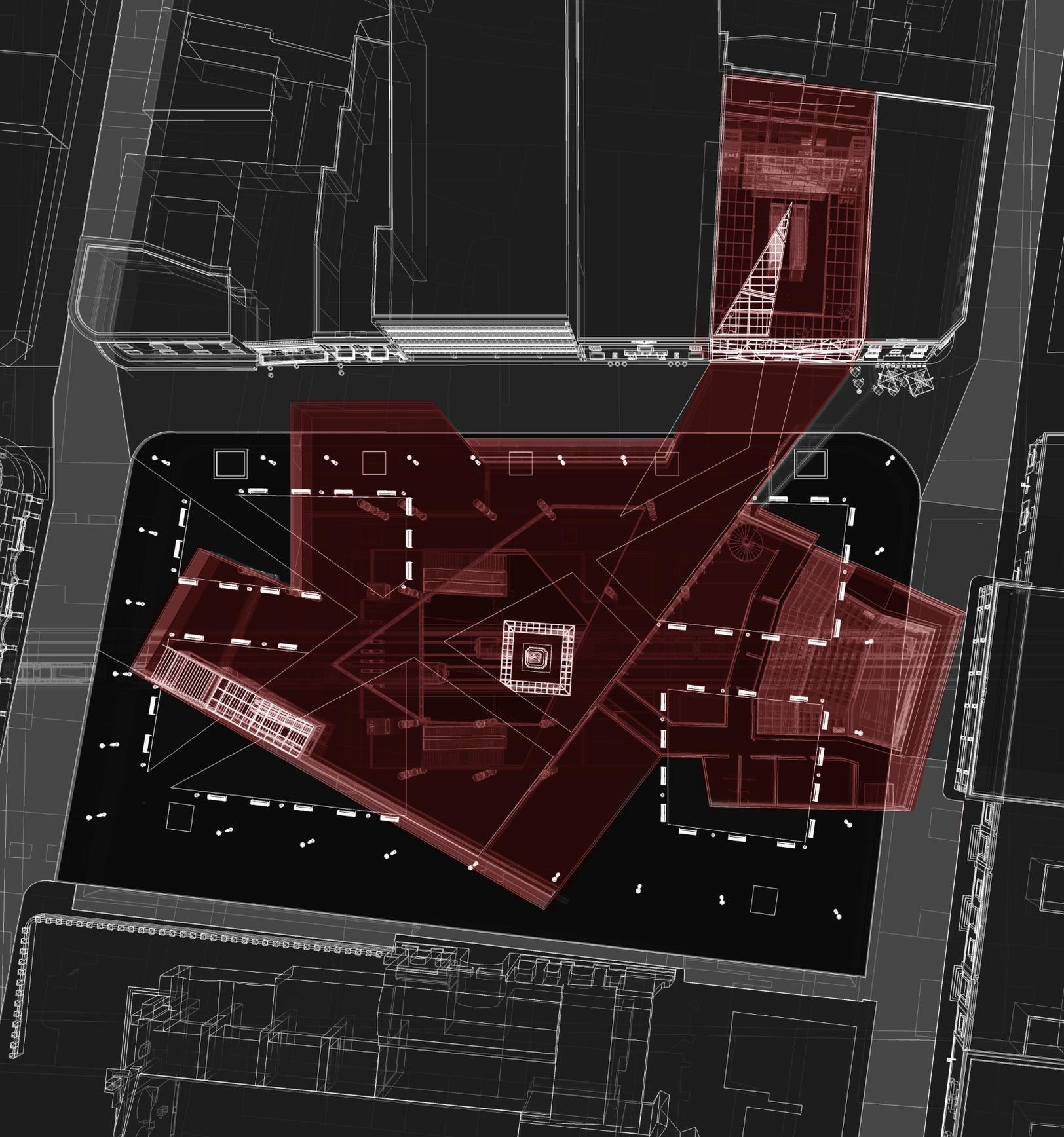
Se utilizó una edificación existente correspondiente a tres niveles monumentales, siendo esta una propuesta contemporánea conformada por una fachada de planchas de cristal recubierta con parasoles de acero creando llenos y vacíos como una especie de piel, esta funciona como acceso primario.

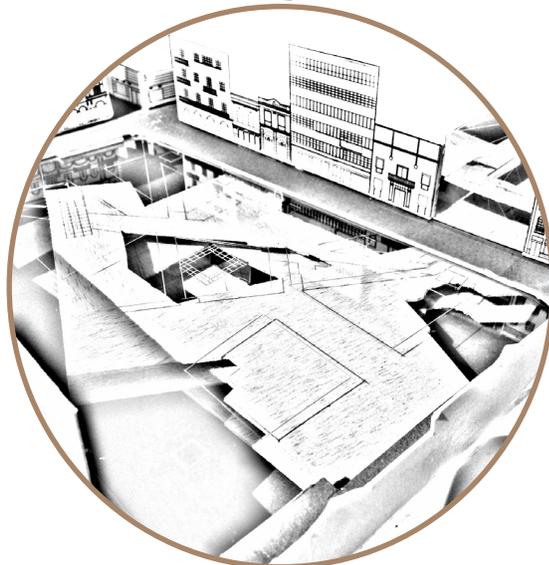
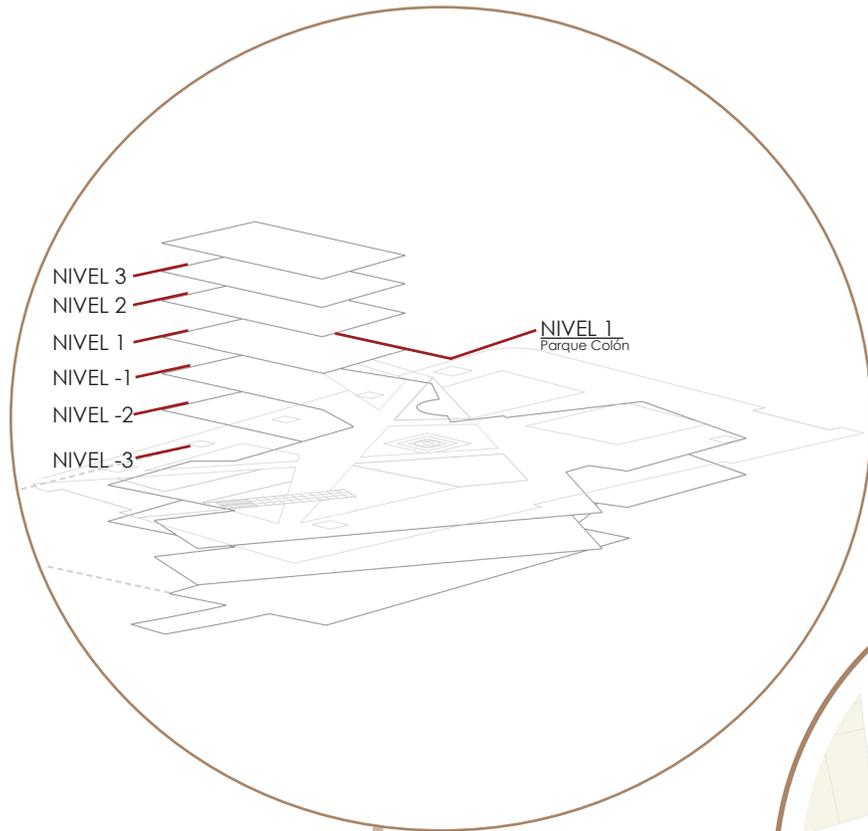
Nuestro acceso secundario o acceso rápido se encuentra en una de las jardineras existentes contribuyendo a la revitalización del parque por medio del diseño partiendo de lo que ya existía y de la circulación del mismo, siendo mas fluida sin perjudicar la que existía.

Para este propuesta se mantuvieron los materiales del parque excepto el piso de cristal laminado, reconocido por ser un piso transparente por donde se puede caminar y brindar luz en el interior de la edificación, además de ser esta una pieza de identidad.

La intervención para la estación abarca tres niveles soterrados con un aprox de 14 m y tres niveles de la edificación existente



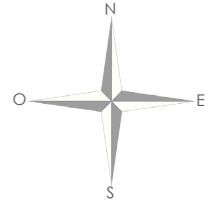




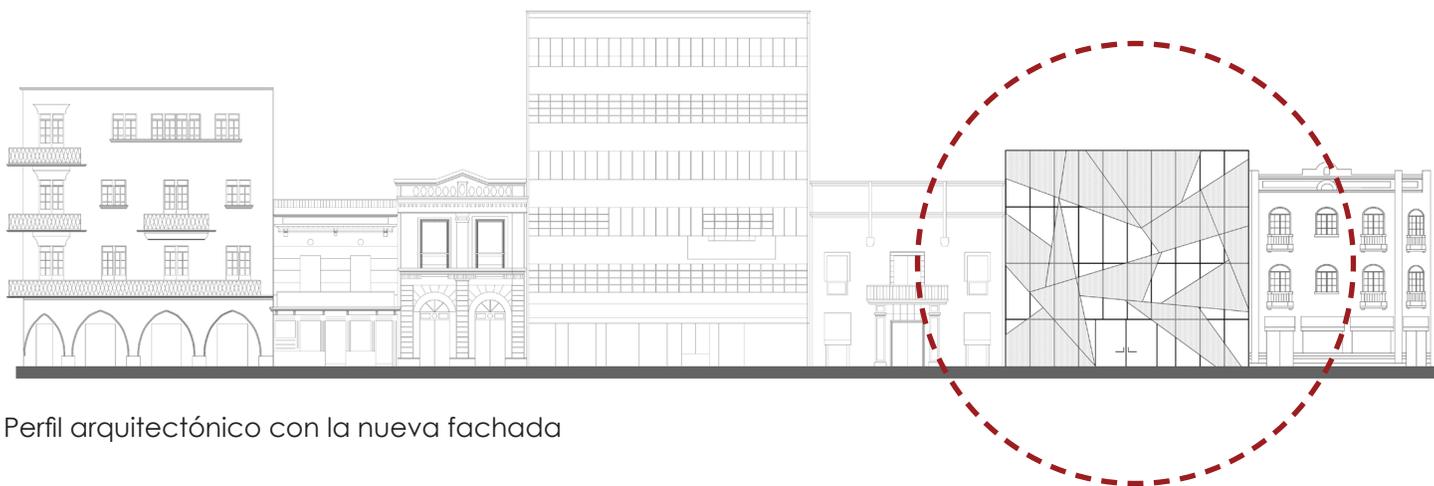


ESQUEMA
ARQUITECTÓNICO

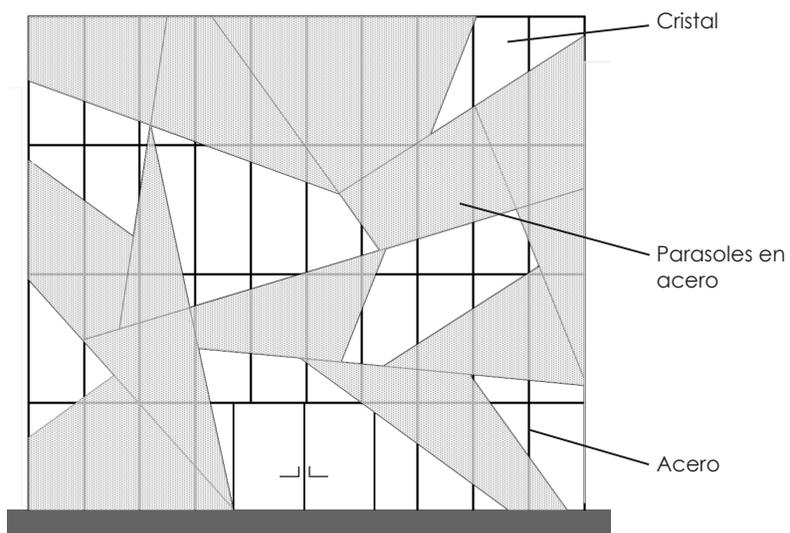
PLANTA DE CONJUNTO



FACHADA

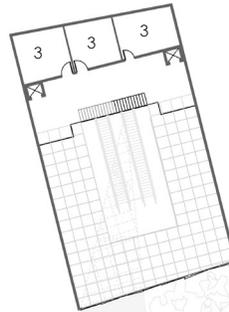
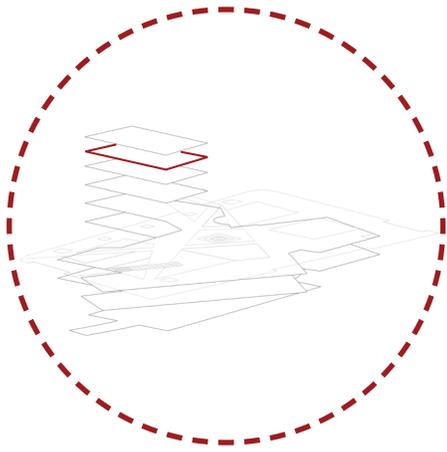


Perfil arquitectónico con la nueva fachada

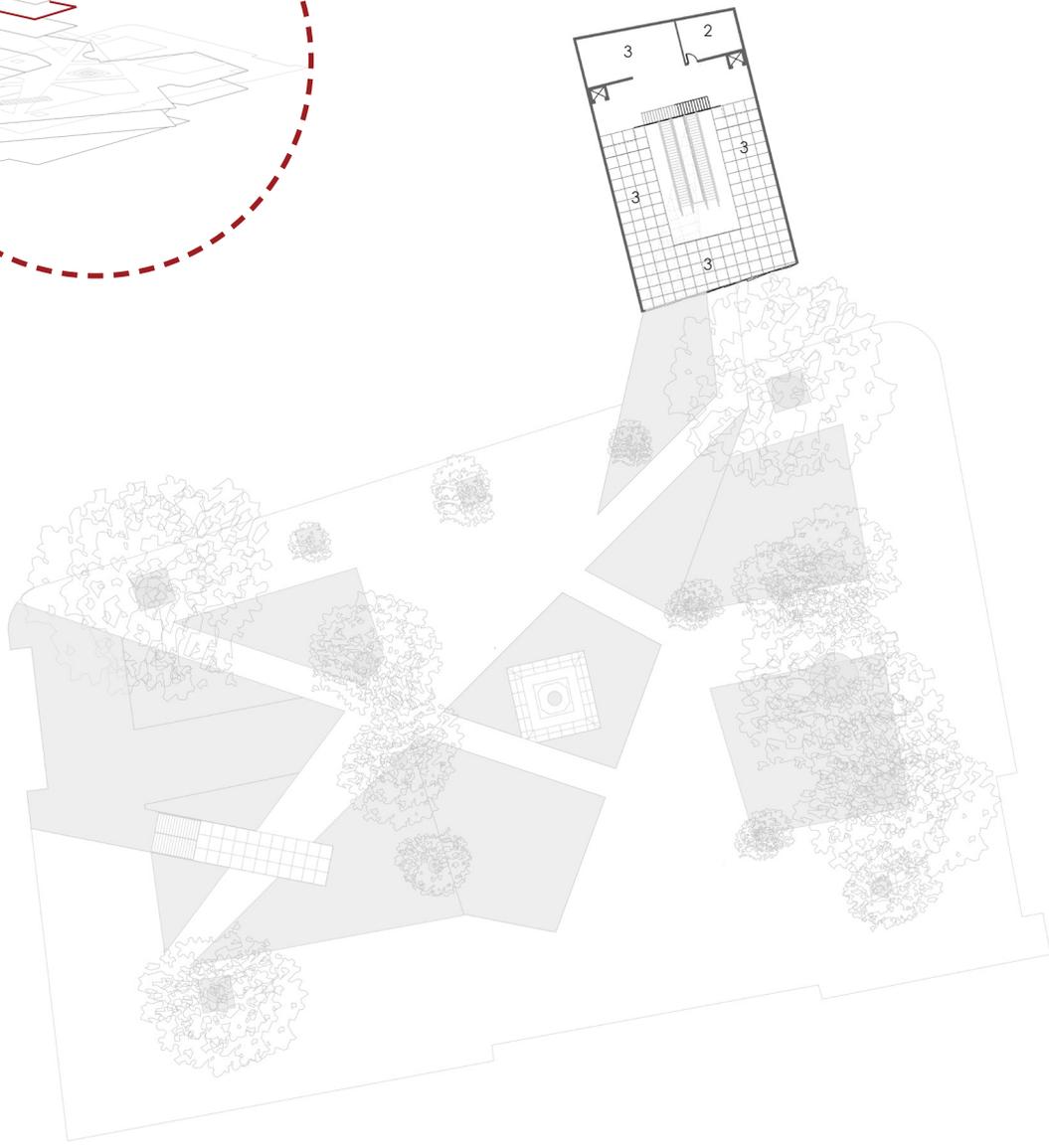
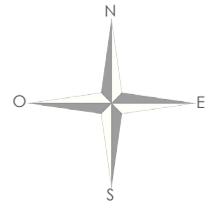
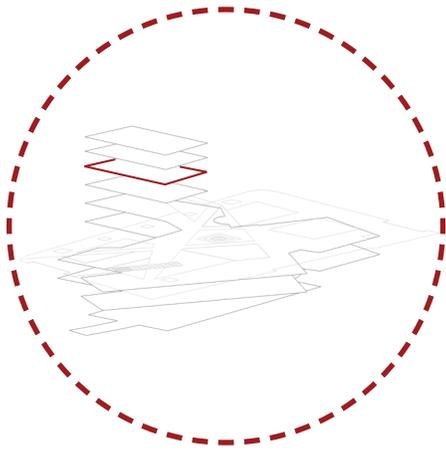


Elevación frontal

PLANTAS

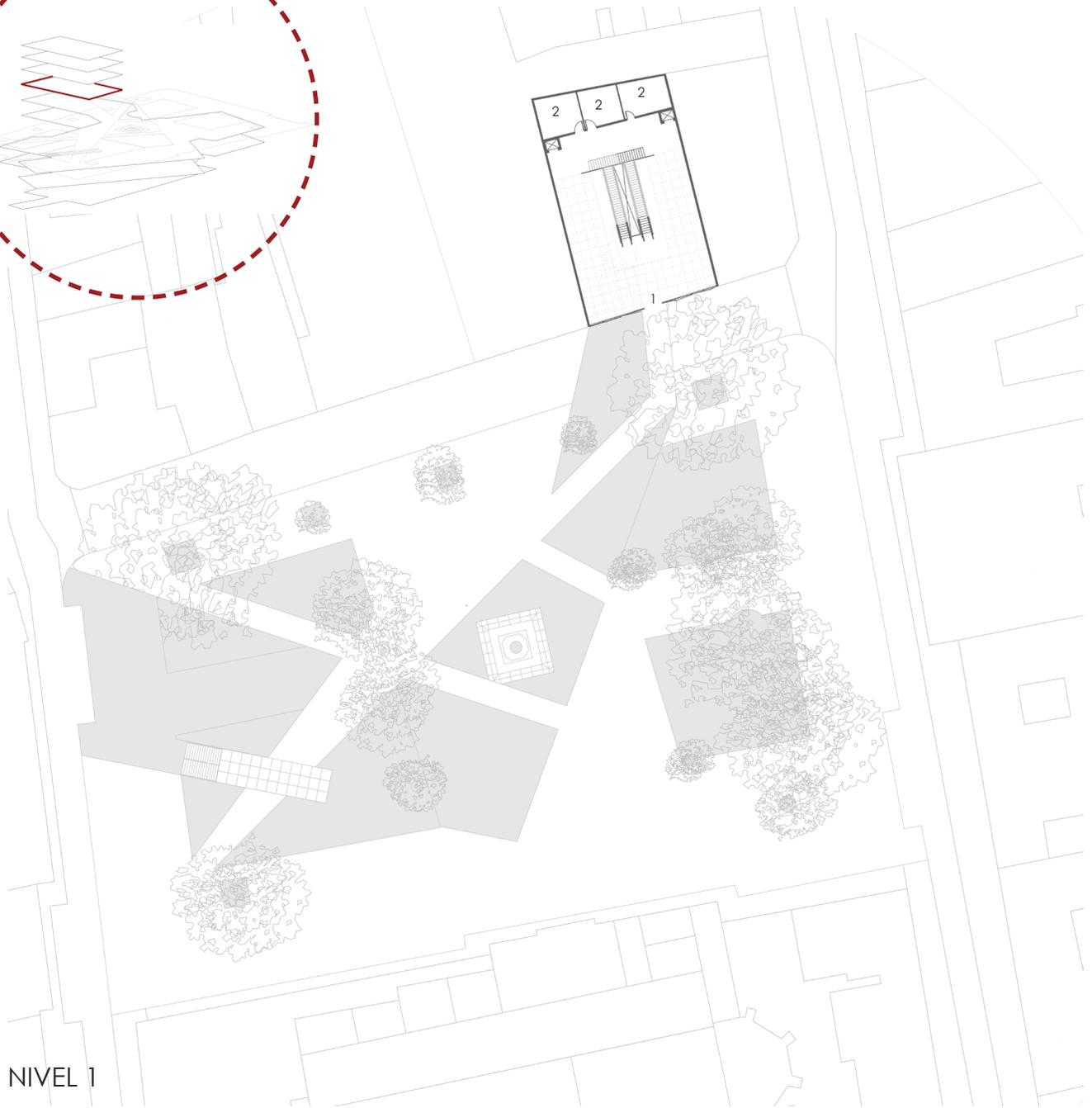
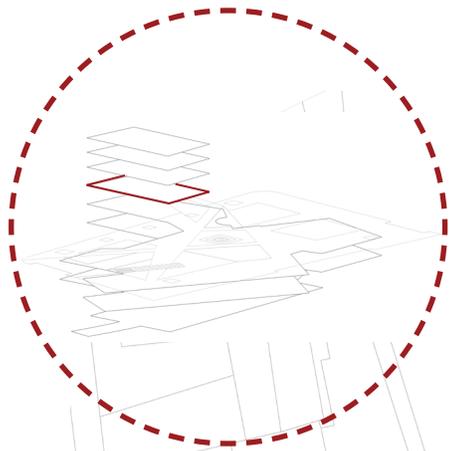


NIVEL 3



NIVEL 2

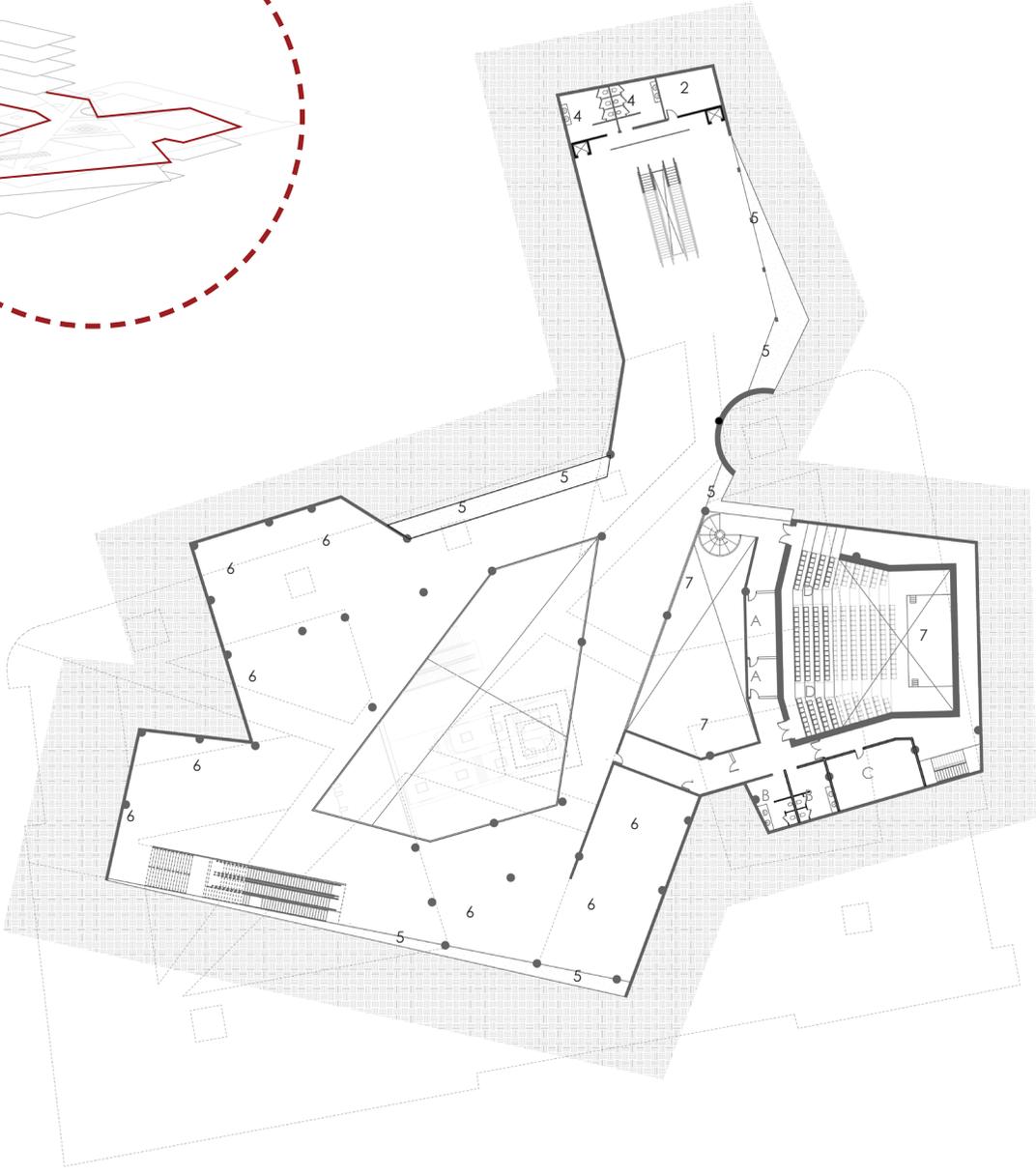
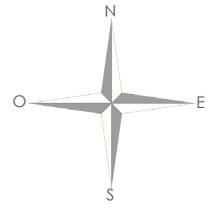
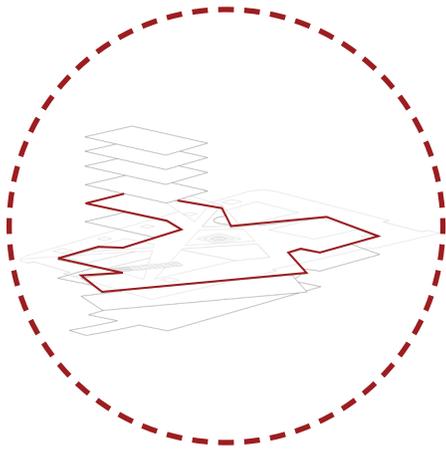
ÁREAS X	2
OTROS SERVICIOS	3



NIVEL 1

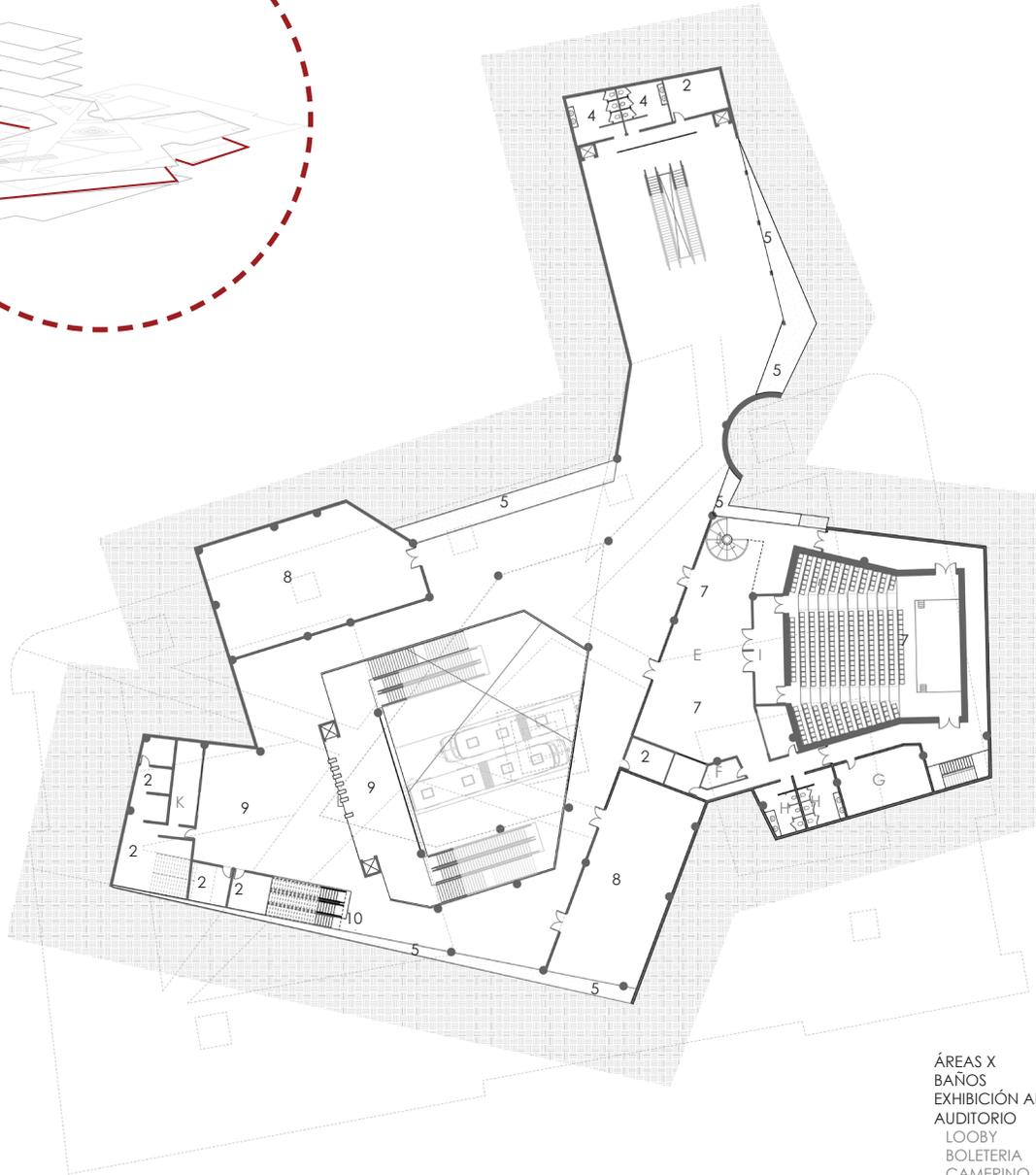
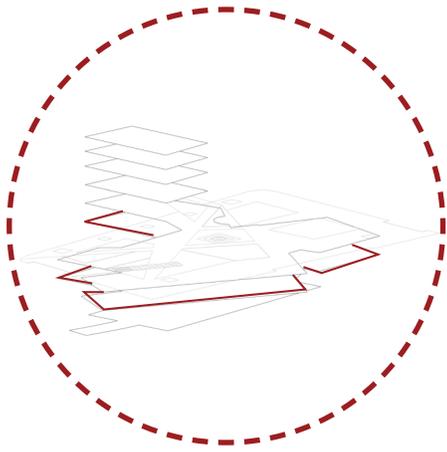
ACCESO PRINCIPAL
ÁREAS X

1
2



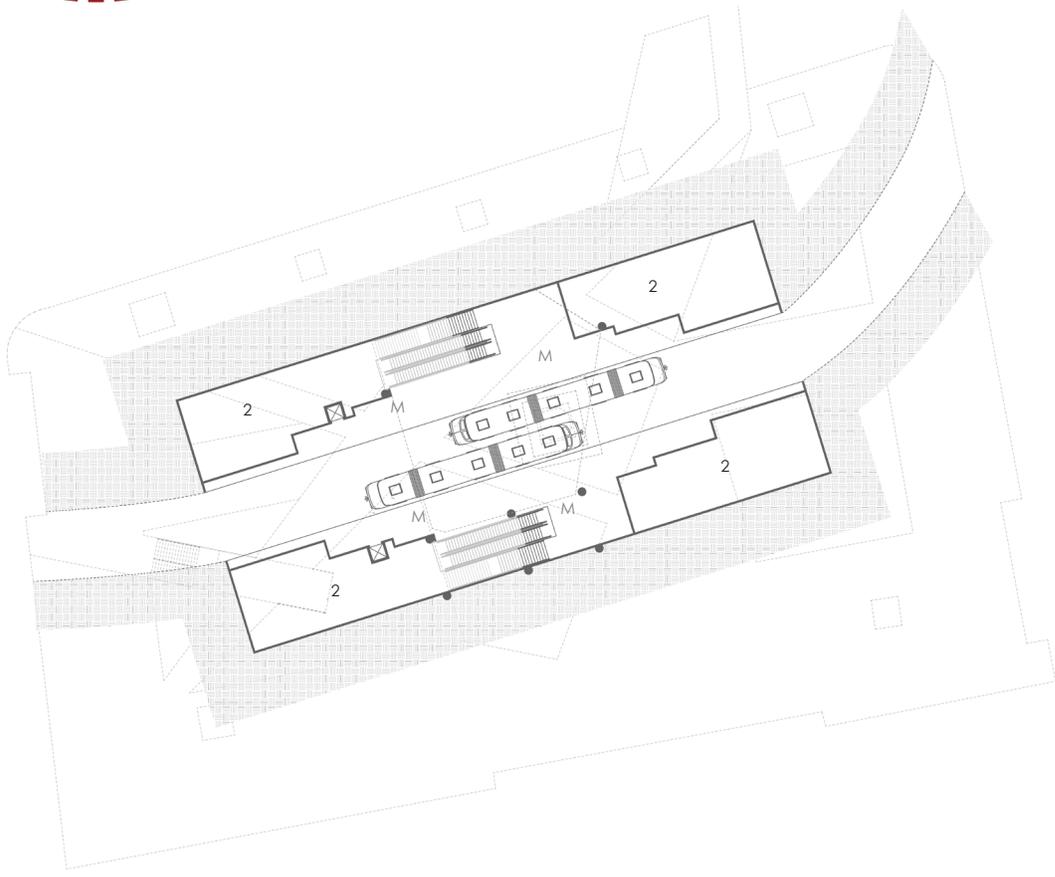
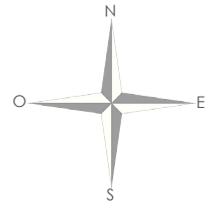
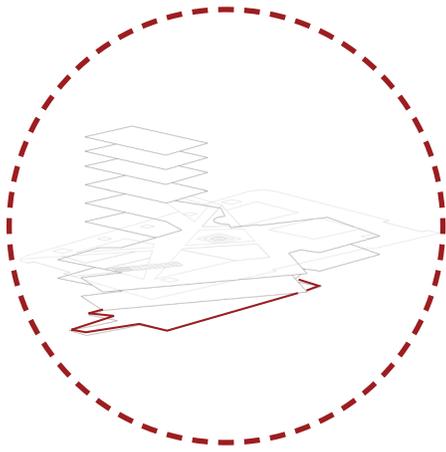
NIVEL -1

- | | |
|--------------------------|---|
| ÁREAS X | 2 |
| BAÑOS | 4 |
| EXHIBICIÓN ARQUEOLÓGICA | 5 |
| CENTRO DE INTERPRETACIÓN | 6 |
| AUDITORIO | 7 |
| ÁREA DE SONIDO | A |
| BAÑOS | B |
| ALMACÉN | C |
| MEZZANINE | D |



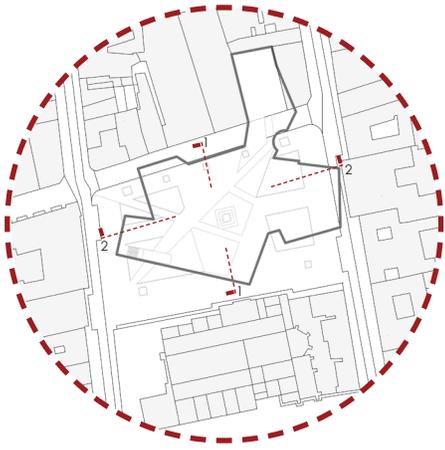
NIVEL -2

ÁREAS X	2
BAÑOS	4
EXHIBICIÓN ARQUEOLÓGICA	5
AUDITORIO	7
LOOBY	E
BOLETERIA	F
CAMERINO	G
BAÑOS	H
ANTESALA	I
ESCALERA AL 2DO NIVEL	J
SALÓN MULTIUSO	8
ESTACIÓN DE METRO	9
BOLETERIA	K
TORNQUETE	L
ACCESO DESDE EL PARQUE	10

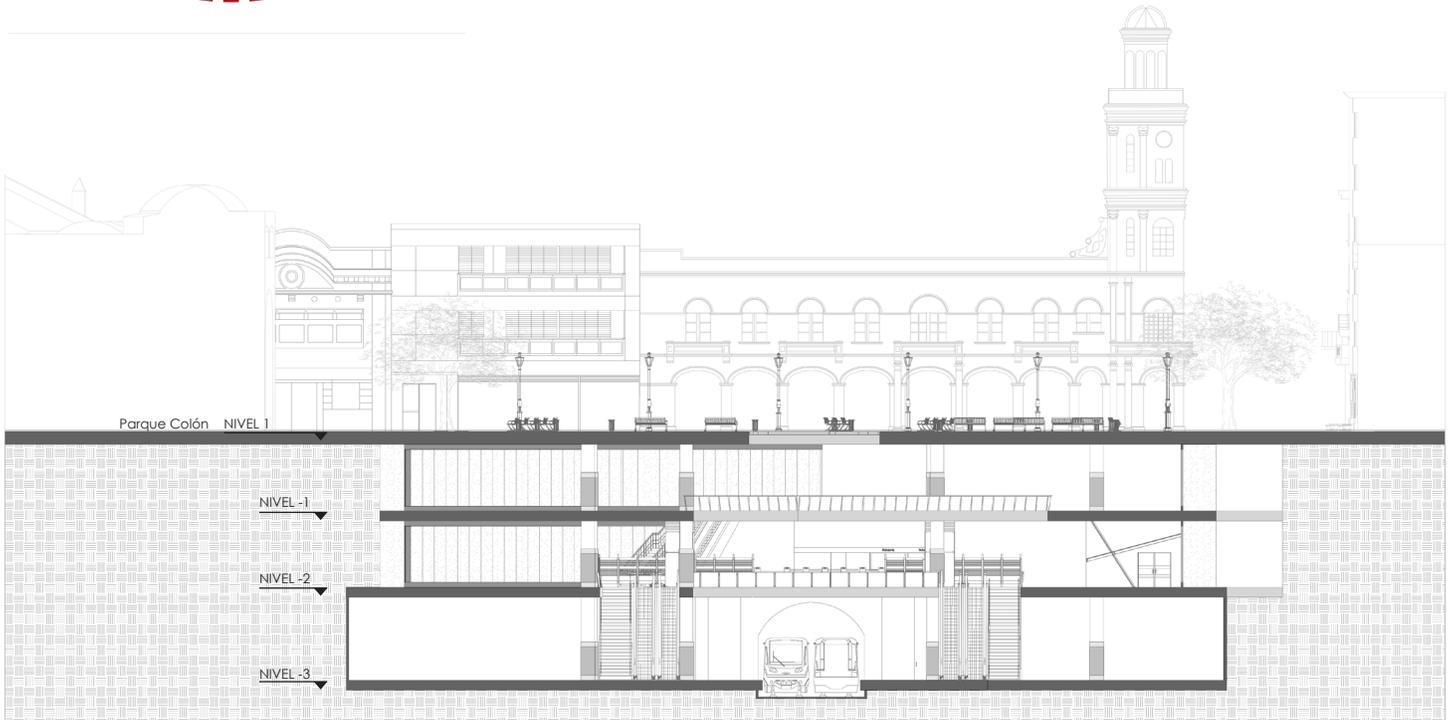


NIVEL -3

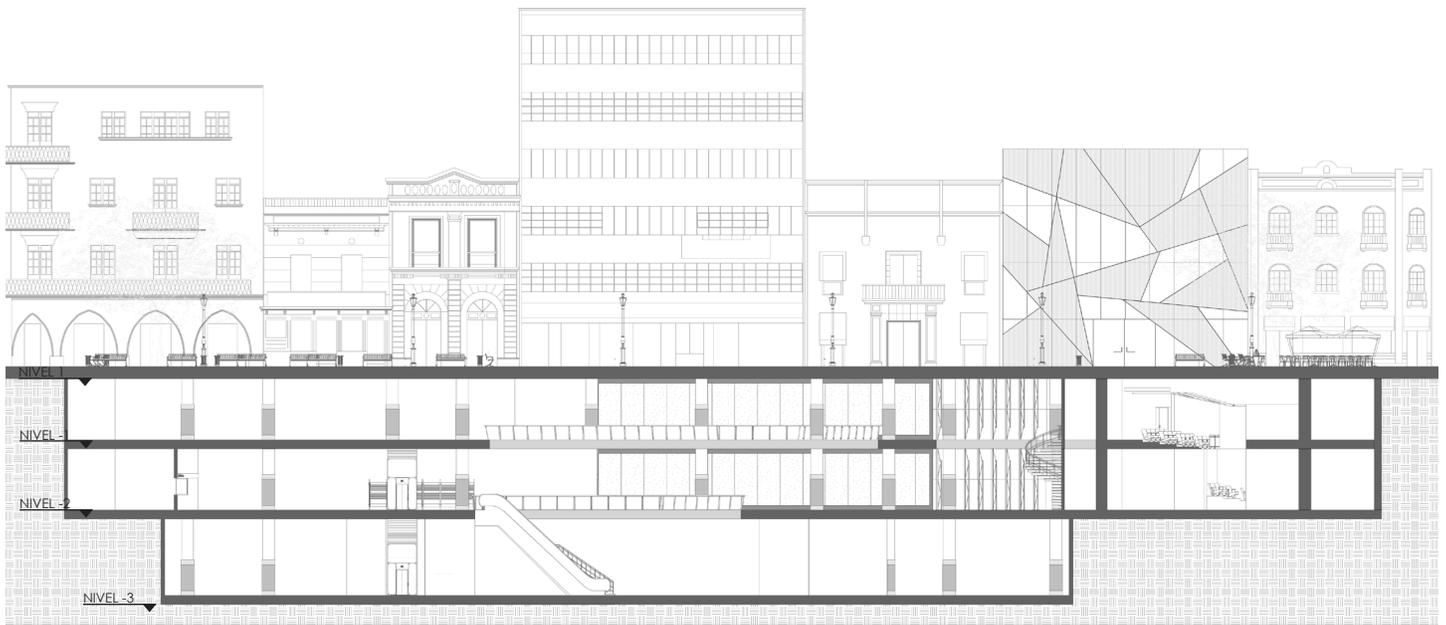
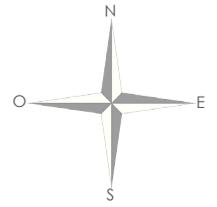
ÁREAS X	2
ESTACIÓN DE METRO	9
ANDEN	M



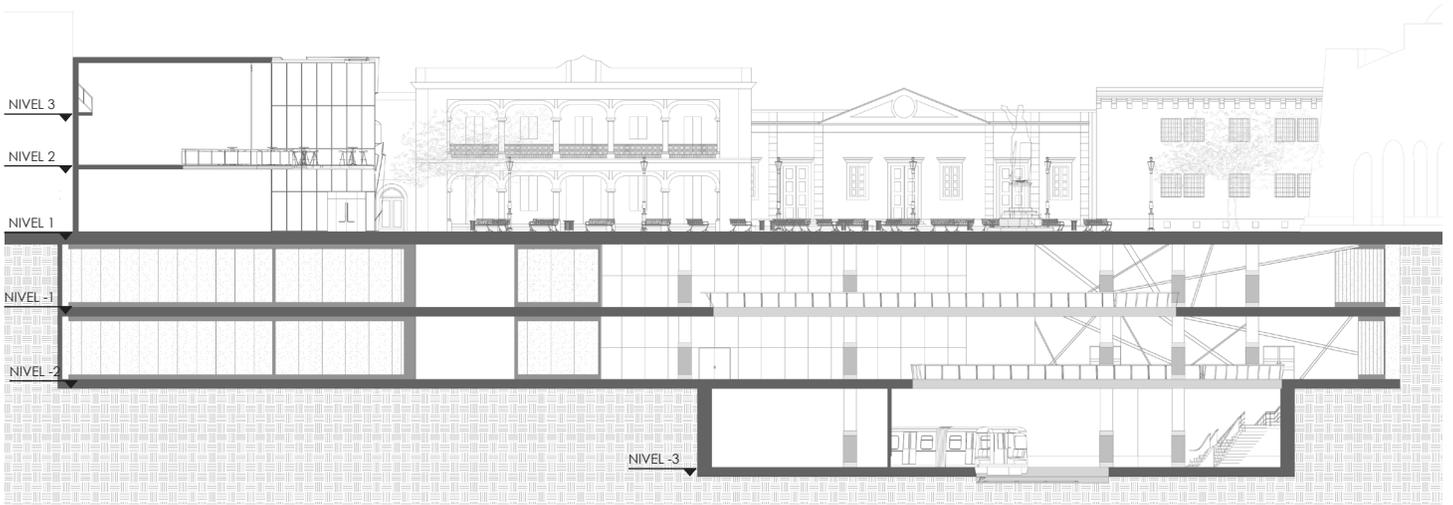
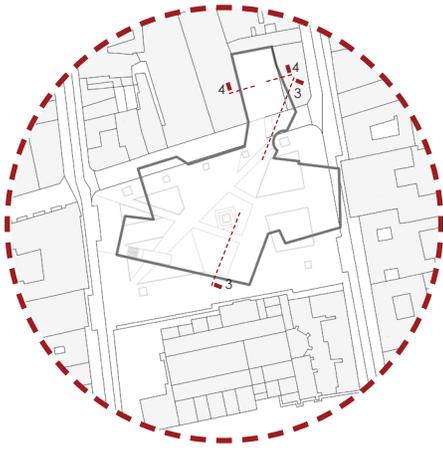
CORTES



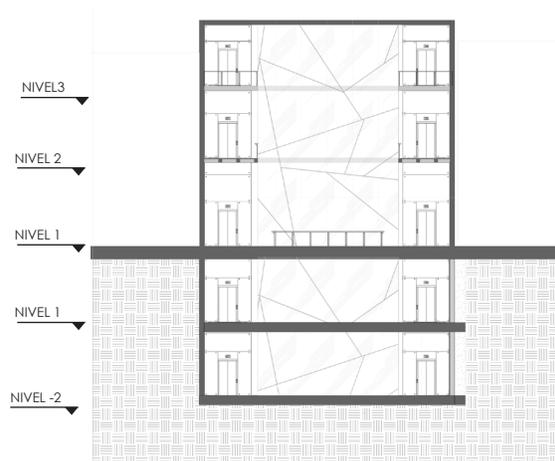
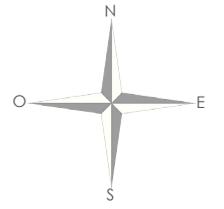
CORTE 1



CORTE 2

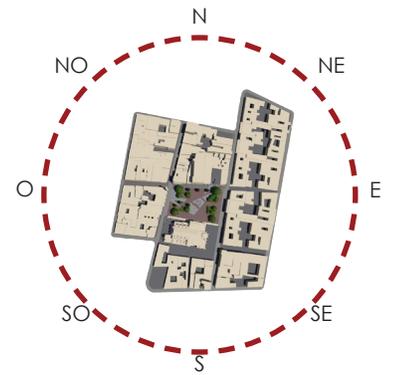


CORTE 3



CORTE 4

VISTAS GENERALES



Panorámica desde el sureste del Centro Histórico

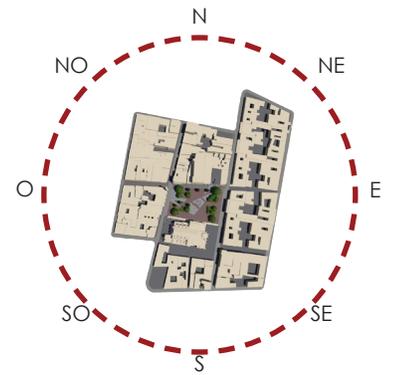
Panorámica desde el oeste del Centro Histórico donde se percibe uno de los accesos



Acceso rápido o secundario



Recorrido desde este acceso



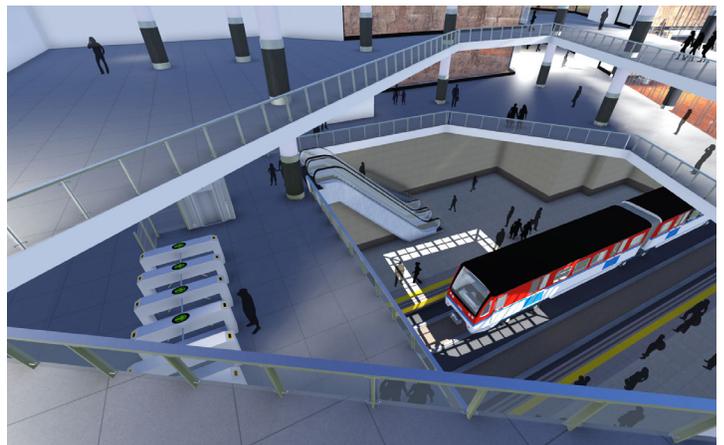
Área de andén, interior de la estación, nivel -3



Área no paga, vista de torniquetes, nivel -2



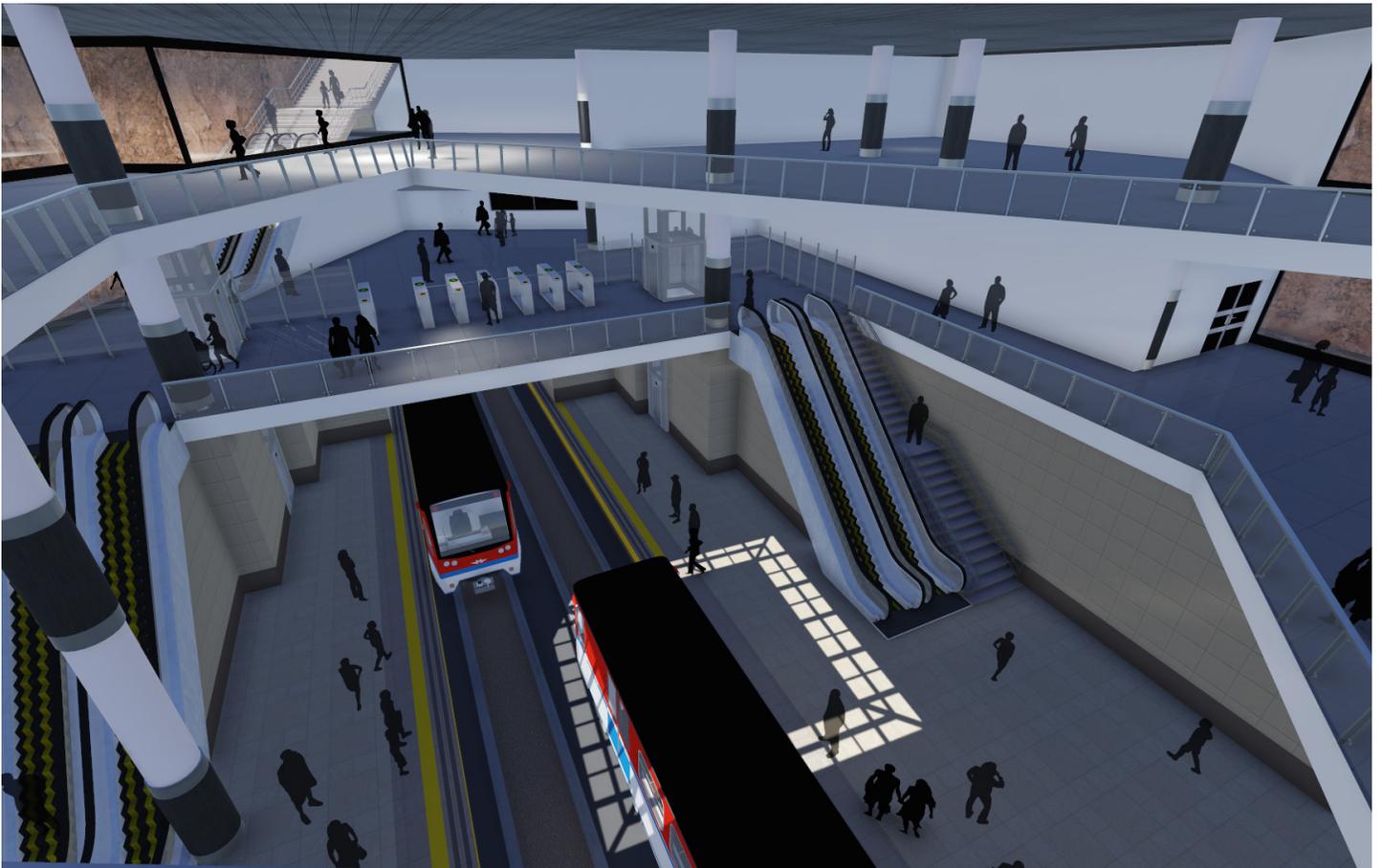
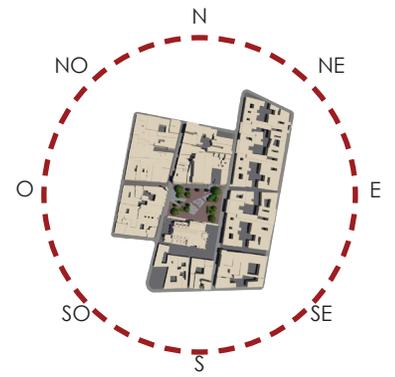
Torniquetes de entrada y salida



Panorámica desde el interior este de la estación, nivel -1



Panorámica desde el interior norte de la estación, nivel -1

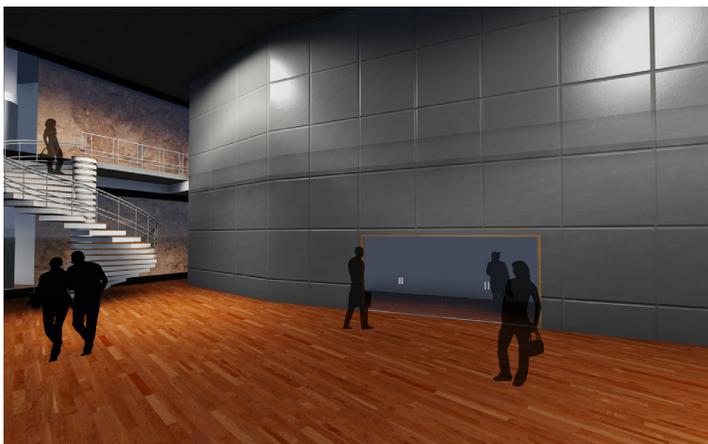
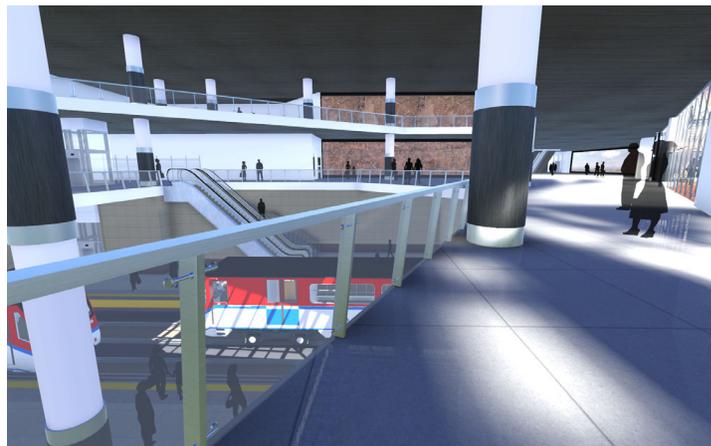


Panorámica desde el interior noreste de la estación, nivel -1

Vista del Salón Multifusos destinado al Centro de Interpretación, nivel -1



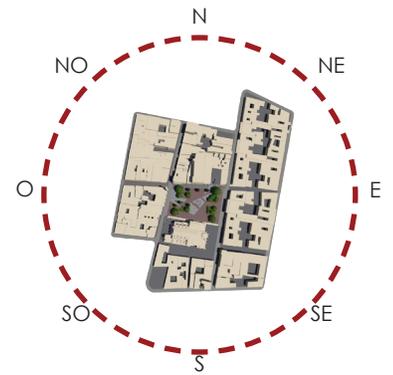
Interior de la estación, nivel -2



Looby del Auditorio



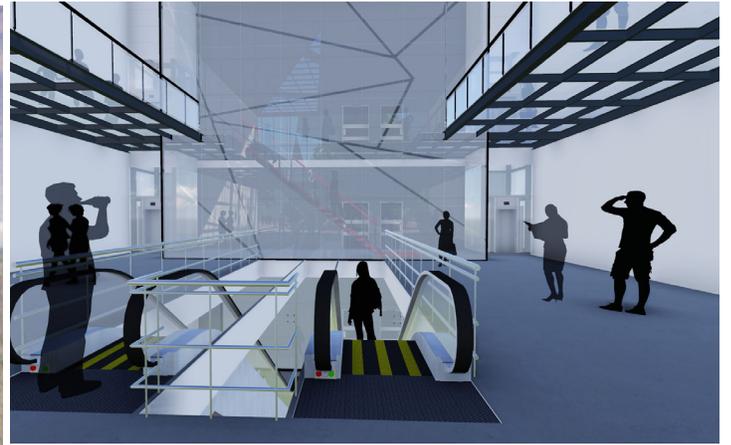
Interior del Auditorio



Interior de la estación, nivel -1

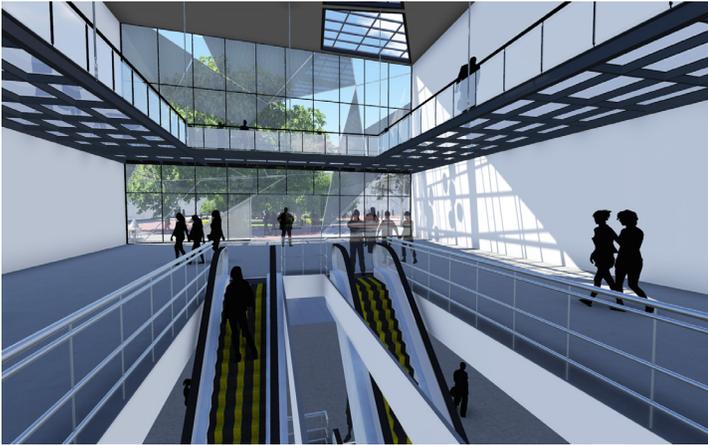


Interior



Acceso principal desde la nueva propuesta en el área de la edificación existente, escaleras mecánicas, desde el nivel 1 rumbo al -1.

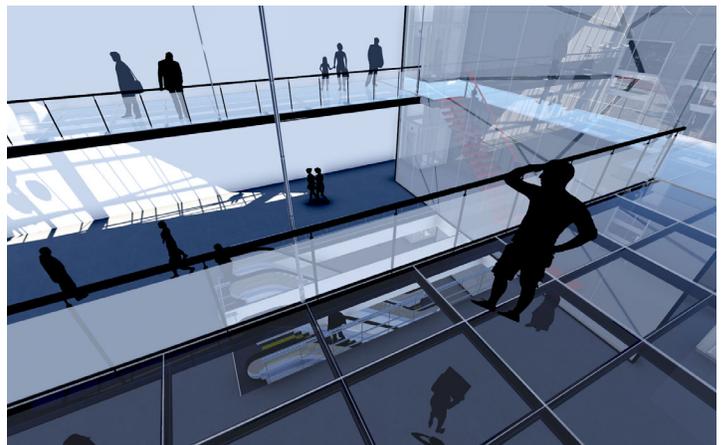
1er nivel, interior

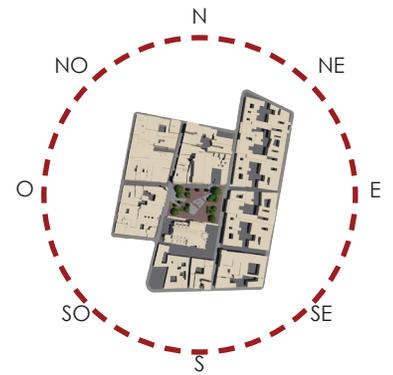


Otros servicios, área de recreación, desde el 2do nivel



2do nivel, interior





Perspectiva desde el oeste del parque, se percibe la nueva propuesta en el perfil urbano.

Nueva propuesta



Panorámica desde el sur del Centro Histórico



Panorámica desde el este del Centro Histórico

RECOMENDACIONES

CAPÍTULO 06

RECOMENDACIONES

En el proceso de ejecución de nuestro proyecto se desglosaron aspectos importantes que nos condujeron a realizar estas recomendaciones, reconociendo que esta intervención es la propuesta de un plan real expuesto en el Plan maestro del metro de Santo Domingo.

El diseño de la propuesta es un aspecto fundamental para la visual del lugar, todo lo que conforma este contexto tiene una importancia histórica, por lo que se debe mantener respeto y cuidado con las nuevas intervenciones de modo que el contexto no sea afectado sino que se complemente y aporte a la identidad y al entendimiento del corazón de nuestro Centro Histórico, cumpliendo con la debida autenticidad que requiere y siendo consecuentes con nuestra época actual.

Buscar un personal experto internacionalmente en metro y en Centros Históricos que asesore dicha intervención, en el país somos pioneros en metro y esto no debe de ser prueba y error como han sido las estaciones después de ser erigidas en nuestro país

Realizar los debidos estudios de factibilidad de la propuesta para que no afecte ninguna edificación existente al momento de intervenir el subsuelo.

En el plan regulador de la Ciudad Colonial de Santo Domingo reconocido como el "Plan Lombardi" creado por el Secretariado Técnico de la Presidencia, la Secretaria de Estado de Cultura y el Ayuntamiento del Distrito Nacional:

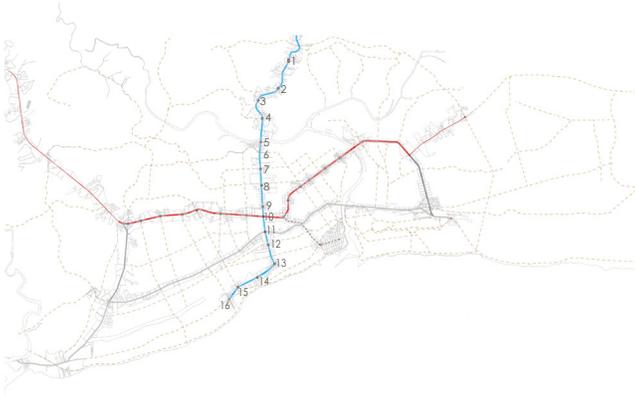
a) No contempla nada en el subsuelo, no existe ningún tipo de normativa que regule la debida realización de una intervención como esta donde su 90% se encuentra soterrado.

b) No contempla normativas ni recomendaciones para los estratos del subsuelo que se encuentren en el proceso de excavación, por ende : Todo el proceso de intervención del subsuelo debe llevar un proceso riguroso de arqueología sistematizada, ahí estuvo el primer asentamiento indígena y es la mejor oportunidad para hacer una investigación a fondo de lo que fue ese asentamiento y los hallazgos que se encuentren exponerlos o identificarlos con la finalidad proporcionar conocimiento de esto además de aportar con la identidad del lugar"

Por lo que se recomienda una re-formulación de dicho plan tomando en cuenta futuros proyectos.

Los árboles del Parque Colón forman parte de su identidad; Por lo que se recomienda buscar asesoría de expertos en salvar y conservar árboles históricos ante la envergadura de la intervención.

1



INSERCIÓN DEL METRO EN SANTO DOMINGO

Estudio visual, estético y espacial

TABLA DE DATOS

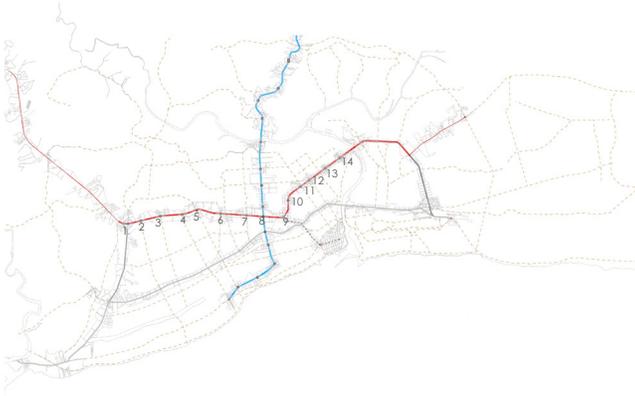


1	Nombre	Localización	Material Predominante	Cantidad de Ascensor	Cantidad de edículos	Área del edículo Área total	Estacionamiento	Tipología	Detalles	La inserción en el contexto	Valoración de la inserción
1	Mamá Tingó	Av. Hermanas Mirabal próximo a la Av. Charles de Gaulle . Villa Mella, Marañón	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	2	Estándar	no	-Elevadas -Dos estaciones opuestas donde su edículo de acceso pasa a ser parte del perfil urbano de los tramos de esa área, formando volúmenes rectangulares en diversos tonos de azul y gris.		Los edículos de acceso de estas estación fueron insertados en antiguas propiedades privadas donde pasaron a ser activos fijos de la dirección nacional de bienes nacionales. Los pilares que soportan el viaducto del metro: -Penetraron el limite de las edificaciones ya existentes. -Obstaculizan la visual de las mismas -Obstaculiza la circulación peatonal del entorno (Acera) -Densifican el ambiente.	4
2	Gregorio Urbano Gilbert	Av. Hermanas Mirabal . Ensanche El Edén.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	2	Estándar	no	-Elevadas -Dos estaciones opuestas donde su edículo de acceso pasa a ser parte del perfil urbano de los tramos de esa área, formando volúmenes rectangulares en diversos tonos de azul y gris.		Los edículos de acceso de estas estación fueron insertados en antiguas propiedades privadas donde pasaron a ser activos fijos de la dirección nacional de bienes nacionales. Los pilares que soportan el viaducto del metro: -Penetraron el limite de las edificaciones ya existentes. -Obstaculizan la visual de las mismas -Obstaculiza la circulación peatonal del entorno (Acera) -Densifican el ambiente.	3
3	Gregorio Luperón	Av. Hermanas Mirabal entre C/Fdo Manzueta y la C/ Penetración. La paz. Buena Vista II	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	2	Estándar	no	-Elevadas -Dos estaciones opuestas donde su edículo de acceso pasa a ser parte del perfil urbano de los tramos de esa área, formando volúmenes rectangulares en diversos tonos de azul y gris.		Los edículos de acceso de estas estación fueron insertados en antiguas propiedades privadas donde pasaron a ser activos fijos de la dirección nacional de bienes nacionales. Los pilares que soportan el viaducto del metro: -Penetraron el limite de las edificaciones ya existentes. -Obstaculizan la visual de las mismas -Obstaculiza la circulación peatonal del entorno (Acera) -Densifican el ambiente.	3
4	José Francisco Peña Gómez	Intersección Av. Hermanas Mirabal y Av. Emma Balaguer. Entrada de los Guaricamos	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	2	Estándar	no	-Elevadas -Dos estaciones opuestas donde su edículo de acceso pasa a ser parte del perfil urbano de los tramos de esa área, formando volúmenes rectangulares en diversos tonos de azul y gris.		Los edículos de acceso de estas estación fueron insertados en antiguas propiedades privadas donde pasaron a ser activos fijos de la dirección nacional de bienes nacionales. Los pilares que soportan el viaducto del metro: -Penetraron el limite de las edificaciones ya existentes. -Obstaculizan la visual de las mismas -Obstaculiza la circulación peatonal del entorno (Acera) -Densifican el ambiente.	4
5	Hermanas Mirabal	Intersección Av. Hermanas Mirabal y Av. Mirador del Norte. Parque Mirador Norte.	Hormigón Armado y Acero. Predomina: El Acero	2	1	Estándar	no	-Elevadas -	La conforman espacios multiusos ya destinados a promover la cultura y los valores patrios, donde se han presentado comparsas autóctonas, grupos de bailes locales y obras de teatro.	Al comparar el antes y el después de este contexto logramos percibir el aporte positivo después de la inserción de esta estación; Aportando a la planificación, el desarrollo, la regeneración y la rehabilitación del entorno. En cuanto a su inserción fue muy positiva, este edículo tiene una identidad definida en el lugar sin afectar lo que ya existía.	5

L1	Nombre	Localización	Material Predominante	Cantidad de Ascensor	Cantidad de edículos	Área del edículo Área total	Estacionamiento	Tipología	Detalles	La inserción en el contexto	Valoración de la inserción
6	Máximo Gómez	Intersección Av. Máximo Gómez y C/ Héctor J. Díaz. Isabela, Antigua Cementera.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	1	Estándar	no	-Superficial -Esta es la única estación que se encuentra a nivel de la calle ,debido a la topografía del terreno ya que es el punto donde pasan de soterradas a elevadas. -La caracteriza un diseño diferente a las demás, donde cumple estética y Funcionalmente.		Al comparar el antes y el después de este contexto logramos percibir el aporte positivo después de la inserción de esta estación; Aportando a la planificación, el desarrollo, la regeneración y la rehabilitación del entorno. En cuanto a su inserción fue muy positiva, este edículo tiene una identidad definida en el lugar sin afectar lo que ya existía.	5
7	Los Tainos	Intersección Av. Máximo Gómez y Av. Nicolás de Ovando.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	4	a) 45.35m2 b) 82.02 m2 c) 47.07 m2 d) 74.42 m2 P=62.215 m2	no	-Soterrada -Cuatro unidades de base rectangular , cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris.		-Fue insertada en una zona muy densa como lo es Villa Mella y colocada justo debajo del elevado. Sus volúmenes tan macizos: -Penetraron el límite de las edificaciones ya existentes. -Obstaculizan la visual de las mismas -Obstaculiza la circulación peatonal del entorno (Acera)	3
8	Pedro Livio Cedeño	Av. Máximo Gómez; entre Av. Pedro Livio Cedeño y C/ Alexander Fleming. Frente al Cementerio Nacional. De la Av. Máximo Gómez.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	5	a) 43.45m2 b) 43.25m2 c) 43.01m2 d) 47.48m2 e) 92.46m2 P=53.93m2	no	-Soterrada -Cinco unidades de base rectangular , cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris.		-Estos son los edículos mas pequeños de las estaciones del Metro De un lado se insertaron tres cuya ubicación y metraje no obstruyen la visual del Cementerio Nacional, de modo que no permuta la identidad del mismo. Del otro lado se ubican los dos edículo restantes, donde estos: -Obstaculizan la visual de las fachadas que ya existían. -Penetraron el límite de las mismas.	3
9	Peña Battle	v. Máximo Gómez; entre C/Peña Battle y C/Tunfi Cáceres. Villa Juana	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	4	Estándar	no	-Soterrada -Cuatro unidades de base rectangular , cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris.		-Obstaculizan la visual de las fachadas que ya existían. -Obstruye el área de parqueos -Obstaculizan la visual de las mismas	3
10	Juan Pablo Duarte	Intersección Av. Máximo Gómez y Av. John F. Kennedy	a) Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón b) Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Acero	2	2	a) 155.48m2 b) 1000m2 P=577.74m2	no	-Soterrada -a) Base rectangular , cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris. b) Base rectangular cuyo volumen forman un híbrido de circunferencias y rectángulos, donde la refuerzan estructuras de metal en plano seriado.	-La conforma una sala de informáticas de acceso gratis.	-Se insertaron en un área donde pueden ser ellas mismas sin poner en riesgo la identidad del entorno. -Penetraron el límite del Centro Olímpico , pero no obstaculizo ningún elemento , ni le resto al mismo. "A mi entender en un área tan grande ellas pudieron ser una sola y no dos restándole valor y jerarquía una a la otra"	5

L1	Nombre	Localización	Material Predominante	Cantidad de Ascensor	Cantidad de edículos	Área del edículo Área promedio	Estacionamiento	Tipología	Detalles	La inserción en el contexto	Valoración de la inserción
11	Prof. Juan Bosch	Intersección Av. Máximo Gómez y Av. 27 de febrero	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	a) 153m ² P=153 M ²	no	-Soterrada -Base rectangular , cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris.		-Se insertaron en un área donde pueden ser ellas mismas sin poner en riesgo la identidad del entorno. -Penetraron el límite del Centro Olímpico , pero no obstaculizo ningún elemento , ni le resto al mismo. -No molesta , ni le resta valor.	5
12	Cassandra Damirón	Av. Máximo Gómez; entre C/Cesar Nicolás Penson y Av. Pedro Henríquez Ureña. Teatro Nacional	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Acero	1	1	a) 271.28m ² P=271.28 m ²	si	-Soterrada -Volumen trapezoidal cuyo lateral mas alto marca la entrada a la estación.	-La componen espacios multiusos ya destinados a promover la cultura y los valores patrios, donde se han presentado comparsas autóctonas ,grupos de bailes locales y obras de teatro.	-Se insertó dentro de la Plaza de la Cultura aportando a la revitalización del área y su contexto. Su diseño cumple con el objetivo de lograr la integración de la estación y su emplazamiento.	5
13	Joaquín Balaguer	Intersección Av. Máximo Gómez y C/ Juan Sánchez Ramírez. Secretaria de Estado de Educación	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	3	a) 59.48m ² b) 73.5m ² c) 81.34 m ² P=71.44m ²	no	-Soterrada -Tres unidades de bases rectangulares , cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris.		-Esta estación se inserto sin tomar cuenta el entorno : -Obstaculizan la visual de las fachadas ya existentes. -Obstruyen el área de parques.	2
14	Amin Abel	C/ Arístides Fiallo Cabral. Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD)	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	4	a) 69.21 m ² b) 74.11 m ² c) 73.22 m ² d) 57.98 m ² P= 68.63m ²	no	-Soterrada -Cuatro unidades de bases rectangulares , cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris.	-La conforma una sala de informáticas de acceso gratis.	-Los edículos del lado opuesto de la UASD , fueron incertados sin tomar cuenta su entorno inmediato .Los edículos: -Obstaculizan la visual de las fachadas ya existentes. -Penetraron el límite de las mismas.	3
15	Francisco Alberto Caamaño	Intersección Av. Abraham Lincond y C/ Arístides Fiallo Cabral. Dominico Americano.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	2	4	a) 69.21 m ² b) 74.11 m ² c) 73.22 m ² d) 57.98 m ² P= 68.63m ²	no	-Soterrada -Cuatro unidades de bases rectangulares , cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris.		-Es cuestionable el número de edículos de esta estación , la inserción de las mimas crea espacios "sin uso" donde pueden ser un objeto de arrabalcion -Penetraron el límite de las edificaciones ya existentes.	3

L1	Nombre	Localización	Material Predominante	Cantidad de Ascensor	Cantidad de edículos	Área del edículo Área promedio	Estacionamiento	Tipología	Detalles	La inserción en el contexto	Valoración de la inserción
16	Centro de los Héroes	Intersección Av. Winston Churchill y Av. Independencia. Centro de los Héroes.	Granito, Cristal y Acero. Predomina: Cristal	2	2	a) 136m ² b) 136m ² P= 136m ²	si	-Soterrada -Dos unidades de volumen trapezoidal cuyo lateral mas alto marca la entrada a la estación	-Futura área de locales comerciales -Salas de informática de acceso gratis. -Espacios multiusos destinados a la sala museo memorial en honor a los héroes de Constanza ,Maimón y Estero Hondo.	-La inserción de los edículos de acceso de esta estación, no interfieren con ninguna de las edificaciones que ya existían, no ponen en riesgo la identidad del entorno. Los edículos están fuera de escala, tomando en cuenta la altura para justificar esto.	5



INSERCIÓN DEL METRO EN SANTO DOMINGO

Estudio visual, estético y espacial

TABLA DE DATOS

L2

L2	Nombre	Localización	Material Predominante	Cantidad de Ascensor	Cantidad de edículos	Área del edículo Área promedio	Estacionamiento	Tipología	Detalles	La inserción en el contexto	Valoración de la inserción
1	María Montéz	Intersección Av. John F. Kennedy y Av. Luperón.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	Estándar	no	-Soterrada -Debido a que el terreno presenta una topografía irregular formado por terrazas, hubo la necesidad de crear dos accesos, El 1ro en la parte alta por la Av. John Kennedy donde se percibe un volumen cilíndrico; y la 2da en la parte baja a la Av. Luperón Convirtiéndose en un híbrido de volúmenes irregulares entre paralelepípedos y cilindros.	-El 9 -El techo del acceso 2, este queda a nivel de la calle del acceso 1. Este podría ser utilizado positivamente para otros fines aportando a la recreación del ambiente.	-Al comparar el antes y el después de este contexto logramos percibir el aporte positivo después de la inserción de esta estación; Aportando a la planificación, el desarrollo, la regeneración y la rehabilitación del entorno. En cuanto a su inserción fue muy positiva, este edículo tiene una identidad definida en el lugar sin afectar lo que ya existía.	5
2	Pedro Francisco Bono	Intersección Av. John F. Kennedy y Av. Núñez de Cáceres.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	a)189.807m2	si	-Soterrada -Bases rectangular, cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de rojo y gris.		El resultado de esta inserción desfavorece su entorno inmediato: -Obstaculizan la visual de las fachadas ya existentes.	4
3	Francisco Billini	Intersección Av. John F. Kennedy y Av. Doctor Fernando Arturo Defillo.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	a)200.595m2	no	-Soterrada -Bases rectangular, cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de rojo y gris.		El resultado de esta inserción desfavorece su entorno inmediato: -Penetraron el límite de las edificaciones ya existentes, como es el grupo RICA, pero no fue un obstáculo para ningún elemento, ni le resta al mismo.	5
4	Ulises Francisco Espaillat	Intersección Av. John F. Kennedy y Av. Winston Churchill.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	Estándar	no	-Soterrada -Bases rectangular, cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de rojo y gris.		El resultado de esta inserción no le resta al entorno.	5
5	Pedro Mir	Intersección Av. John F. Kennedy y Av. Abraham Lincond.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El acero y el cristal	1	1	a)195.46m2	no	-Soterrada Al insertar esta estación: -Volumen ovalado soportado por columnas diagonales en metal con un porche cuadrado adherido como entrada.		La inserción de este edículo: -Penetraron el límite de las edificaciones ya existentes -Obstaculizan la visual de las fachadas de las mismas. -Fuera de escala para el contexto	4

L2	Nombre	Localización	Material Predominante	Cantidad de Ascensor	Cantidad de edículos	Área del edículo Área promedio	Estacionamiento	Tipología	Detalles	La inserción en el contexto	Valoración de la inserción
6	Freddy Beras Goico	Intersección Av. John F. Kennedy y Av. Lope de Vega.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	Estándar	no	-Soterrada -Bases rectangular, cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de rojo y gris.		-El resultado de esta inserción no interfiere de manera negativa al entorno, favoreciendole que la rodean terrenos baldíos.	5
7	Juan Ulises García Saleta.	Intersección Av. John F. Kennedy y Av. Ortega y Gasset.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	Estándar	no	-Soterrada -Bases rectangular, cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de rojo y gris.		La inserción de este edículo: -Penetraron el límite de las edificaciones ya existentes, como es el Estadio Olímpico, no afectó la identidad y la función del entorno.	5
8	Juan Pablo Duarte	Intersección Av. John F. Kennedy y Av. Máximo Gómez.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina a)Hormigón b)Acero	1	1	a) 155.48m2 b) 1000m2	no	-Soterrada -a) Base rectangular, cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de azul y gris. b) Base rectangular cuyo volumen forman un híbrido de circunferencias y rectángulos, donde la refuerzan estructuras de metal en plano seriado.	-La conforma una sala de informáticas de acceso gratis.	-Se insertaron en un área donde pueden ser ellas mismas sin poner en riesgo la identidad del entorno. -Penetraron el límite del Centro Olímpico, pero no obstaculizó ningún elemento, ni le resto al mismo. "A mi entender en un área tan grande ellas pudieron ser una sola y no dos restándole valor y jerarquía una a la otra"	5
9	Coronel Rafael Tomas Fernández Domínguez.	Intersección Expreso V Centenario y Av. San Martín.		1	1	a)227.65m2	no	-Soterrada -volumen ovalado soportado por columnas diagonales en metal con un porche cuadrado adherido como entrada.Se define por poseer tonos de rojo y gris.		La inserción de este edículo en su contexto actual, le permite jugar con sus formas sin afectar la identidad del entorno.	5
10	Mauricio Báez.	Expreso V Centenario ;Próximo a la C/Pena Beattle. Escuela República Dominicana.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	a)182.4m2	no	-Soterrada -Bases rectangular, cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de rojo y gris.		La inserción de este edículo en su contexto actual, no pone en riesgo la identidad de su entorno, aporta a una circulación fluida del peatón ya que cuenta con una pequeña área del peatón	4

L2	Nombre	Localización	Material Predominante	Cantidad de Ascensor	Cantidad de edículos	Área del edículo Área total	Estacionamiento	Tipología	Detalles	La inserción en el contexto	Valoración de la inserción
11	Ramón Cáceres.	Intersección Av. Padre Castellanos y Av. Duarte.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El acero y el cristal	1	1	Estándar	No	-Soterrada -Volumen ovalado soportado por columnas diagonales en metal con un porche cuadrado adherido como entrada. Se define por poseer tonos de rojo y gris.	-La conforman espacios multiusos destinados a la sala memorial dedicada a las figuras que estaban en el parque que localiza la estación.	La inserción de este edículo en su contexto actual, le permite jugar con sus formas sin afectar la identidad del entorno. Lo cuestionable es el Por que? , de la morfología de la misma.	4
12	Horacio Vásquez	Intersección Av. Padre Castellanos y Av. Pedro Livio Cedeño ; Josefa Brea.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El acero y el cristal	1	1	Estándar	Si	Soterrada -Volumen ovalado soportado por columnas diagonales en metal con un porche cuadrado adherido como entrada. Se define por poseer tonos de rojo y gris.		La inserción de este edículo en su contexto actual, le permite jugar con sus formas sin afectar la identidad del entorno. El espacio restante de la plazoleta está destinado a un parque de recreación "Las canquiñas"	5
13	Manuel de Jesús Galván.	Av. Padre Castellanos ;Próximo a la Av. Albert Thomas.	Hormigón Armado, Cristal y Acero. Predomina: El Hormigón	1	1	a)171.62m2	no	--Soterrada -Bases rectangular, cuyo volumen forma un paralelepípedo rectangular en diversos tonos de rojo y gris.		La inserción de este edículo en su contexto actual densifica mas el entorno , al ser un volumen muy solido.	2
14	Eduardo Brito.	Intersección Av. Padre Castellanos y Av. Francisco del Rosario Sánchez.	Acero, Cristal y Hormigón Armado , donde en el 1er acceso predomina el cristal y en el 2do acceso el Hormigón	1	1	Estándar	si	-Soterrada -Debido a que el terreno presenta una topografía irregular formado por terrazas, hubo la necesidad de crear 2 accesos. El 1ro en la parte alta por la Av. Padres castellanos con un acceso solo peatonal; y la 2da en la parte baja a la Av. Francisco del Rosario Sánchez donde cuenta con un acceso peatonal y vehicular hacia los parqueos . Convirtiéndose en un híbrido de volúmenes irregulares entre paralelepípedos y cilindros.		-Al comparar el antes y el después de este contexto logramos percibir el aporte positivo después de la inserción de esta estación; Aportando a la planificación, el desarrollo, la regeneración y la rehabilitación del entorno. En cuanto a su inserción fue muy positiva, este edículo tiene una identidad definida en el lugar sin afectar lo que ya existía.	5



Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria

Sección 11, Santiago de Chile 2003

EDIFICIOS DE ESTACIONES

Aspectos programáticos, espacios y recintos

Cada estación, ya sea subterránea o en superficie, es un punto de intercambio, entendido como la puerta o umbral entre el vehículo y la ciudad, y presenta requerimientos programáticos y de espacios distintos según su categoría.

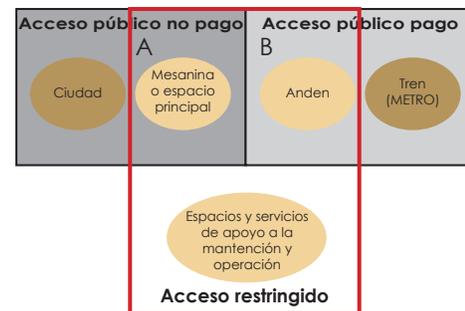
Sin embargo existe una secuencia de espacios que se mantiene constante sin importar la escala o categoría a la que ella pertenezca.

En este sentido para cada estación existe un exterior o ciudad, un vestíbulo (hall) mesanina o espacio principal, un andén o plataforma y un vehículo o tren. Esta secuencia de espacios existe y no varía, aunque en tamaño, nivel de equipamiento, ubicación o cantidad, las diferencias pueden ser muy importantes.

Un aspecto importante que diferencia estos espacios tiene relación con las restricciones de acceso, ya sea porque se permite el acceso al público o corresponden a sectores de acceso restringido solo para personal, o porque son zonas pagas y no pagas, para pasajeros con y sin boleto.

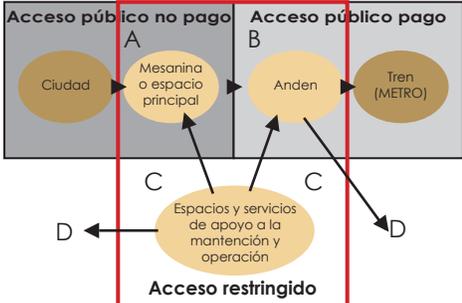
Para efectos de las Recomendaciones de Diseño los recintos y espacios se organizan según restricción, como sigue:

Esquema espacial de estaciones



Esta recopilación de recomendaciones y normativas se deducen del documento "Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria", Sección 11, Edificios de estaciones, Santiago de Chile 2003

En estos fragmentos existen modificaciones con el propósito de extraer la información acorde a los alcances del proyecto

	<p>- Espacios externos a la estación Es en este espacio donde la estación muestra su cara a la ciudad, ya sea mediante una simple escala o señal, o mediante una imponente fachada del o los edificios que conforman la estación.</p> <p>- Espacios y recintos de acceso público dentro de la estación Corresponden a todos espacios y recintos donde el público en general puede acceder y que se diferencian entre aquellos que se encuentran antes o después del punto de pago.</p> <p><u>Áreas no paga:</u> Vestíbulos, Mesaninas o Espacios Principales (Área comercial, restaurantes, baños, área de espera, pasajes e Información, pasajes e Información, servicios de telefonía y telecomunicaciones) y Boletería e Instalaciones del Personal (dependiendo de su tamaño, puede contener lo siguiente: jefe de Estación, mostrador móvil de la boletería, A\ almacenaje de boletos, ventanillas, señales especiales, estación o mesón de trabajo de la venta de boletos, boleteras automáticas, requerimientos auxiliares, cobradores automáticos)</p> <p><u>Área paga:</u> Andenes ,constituyen el lugar principal del sector pago de acceso público; allí es donde se da el nexo entre la estación y el tren</p> <p>- Espacios y recintos de acceso restringido</p> <p>- Espacios y recintos de concesión y explotación comercial</p>
<h2>Accesos y circulaciones</h2>	<p>Las circulaciones y accesos corresponden a los puntos de conexión entre los distintos espacios y recintos existentes en la estación y representan transiciones entre el exterior, la estación y el tren.</p> <p style="text-align: center;">Esquema de accesos</p>  <p>El diagrama, titulado "Esquema de accesos", ilustra el flujo de personas entre diferentes zonas de una estación. Se divide en tres secciones principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> Acceso público no pago: Incluye la "Ciudad" (representada por un círculo) que conecta con la "Mesanina o espacio principal" (círculo). Este espacio principal tiene una conexión bidireccional con el "Andén" (círculo). Acceso público pago: Incluye el "Andén" que conecta con el "Tren (METRO)" (círculo). Acceso restringido: Una zona inferior, delimitada por una línea roja, contiene "Espacios y servicios de apoyo a la mantención y operación" (círculo). Este espacio tiene conexiones bidireccionales con la mesanina principal (marcadas con 'C') y con el andén (marcadas con 'C'). Además, tiene salidas o entradas marcadas con 'D' que conectan con el exterior de la estación.

Esta recopilación de recomendaciones y normativas se deducen del documento "Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria", Sección 11, Edificios de estaciones, Santiago de Chile 2003

En estos fragmentos existen modificaciones con el propósito de extraer la información acorde a los alcances del proyecto

	<p>Los accesos deben estar debidamente demarcados y localizados en puntos estratégicos respecto del flujo y demanda de pasajeros, de manera de minimizar los recorridos.</p> <p>Se considera tres tipos de accesos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Acceso Principal -Accesos secundarios y de servicios -Escapes <p>Las circulaciones al interior de las estaciones deben cumplir con la norma establecida para edificios públicos e incluir todas las facilidades para discapacitados que en ella se requieren.</p> <p>Las circulaciones deben ser diseñadas de manera tal de presentar acabados resistentes, antideslizantes y de fácil mantenimiento.</p> <p>Se consideran circulaciones y elementos de apoyo para los tres tipos de circulaciones desniveladas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verticales: escaleras, ascensores, salvaescaleras y montacargas - Horizontales: pasillos, pasadas, conexiones y cruces - Inclinadas: rampas y puentes en pendiente
<h2>Criterios y tipos arquitectónicos</h2>	<p>Cada proyecto de estación se inicia con el análisis de las restricciones y condicionantes existentes como:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Clima y geografía: -Categoría y tipo de estación y de servicio: -Entorno Urbano y medio ambiente : Este se vincula con "Los espacios externos a la estación "; en este espacio es donde la estación muestra su cara a la ciudad, ya sea mediante una simple escala o señal, o mediante una imponente fachada del o los edificios que conforman la estación. -Edificaciones existentes En muchos casos el proyecto de estaciones contempla el aprovechamiento de edificios o estructuras existentes, ya sea correspondientes a estaciones previas o a otras actividades preexistentes en el lugar. <p>En este sentido se deberá evaluar los siguientes aspectos :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Factibilidad física. - Factibilidad funcional o de uso. - Factibilidad operacional.

Esta recopilación de recomendaciones y normativas se deducen del documento "Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria", Sección 11, Edificios de estaciones, Santiago de Chile 2003

En estos fragmentos existen modificaciones con el propósito de extraer la información acorde a los alcances del proyecto

	<p>Relación con los demás elementos de la infraestructura de transporte y urbana en general y con el sistema ferroviario.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Factibilidad normativa y de tenencia. - Factibilidad urbano-ambiental. <p>-Disponibilidad y características de los terrenos de la estación:</p> <p>-Normativa vigente de edificación</p> <p>-Otros</p>
<p>Normas pertinentes, Obligatorias y Recomendables</p>	<p>En esta sección se señalan y analizan las normas y disposiciones relacionadas con el diseño de estaciones y que se consideren como obligatorias o recomendables.</p> <p>Las normas se fundamentan en la legislación vigente, en los análisis y propuestas hechos durante el transcurso del estudio, en la experiencia y estándares internacionales reconocidos y en el criterio y experiencia del equipo consultor.</p> <p>Lo presente se organiza en base al nivel de obligatoriedad de la siguiente forma.</p> <p>-Ley General y Ordenanza de Urbanismo y Construcciones: <i>Constituye el instrument que estipula en detalle las normas pertinentes de edificación, según las características territoriales y urbanísticas del área. Plantea dos tipos de gestión dentro del proceso de urbanización que persigue:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>La ejecución de obras de urbanización al interior de un predio por parte de su propietario.</i> 2. <i>La ejecución de obras de urbanización en el espacio público, por parte de los municipios u otros organismos públicos.</i> <p><i>No establecen una regulación detallada para ciertos aspectos. En el caso particular de las estaciones de pasajeros (de metro, ferroviarias y otras), no posee una norma específica, por lo que es necesario recurrir a las indicaciones que sí establece para otro tipo de edificaciones, como lo son los edificios de uso público, centros comerciales o terminales de locomoción colectiva, los que juntos proporcionan interesantes indicaciones respecto</i></p>

Esta recopilación de recomendaciones y normativas se deducen del documento
"Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria",
 Sección 11, Edificios de estaciones ,Santiago de Chile 2003

En estos fragmentos existen modificaciones con el propósito de extraer la información acorde a los alcances del proyecto

del diseño y construcción, permitiendo configurar condiciones útiles para la determinación de este tipo de construcción que alberga medios de transporte de muy alto uso en la actualidad.

Se estima pertinente indicar la normativa que existe al respecto, y que posee relevancia para la proyección de Estaciones :Minusválidos, Seguridad, Decoraciones de la Edificación Y Centros Comerciales

-Planes Reguladores y Seccionales:

Son instrumentos de ordenamiento territorial para el diseño y edificación de estaciones, norman aspectos de crecimiento , zonificación , detalles técnicos, que deben seguir las construcciones en determinadas áreas de una comuna.

-Normas Recomendables:

Una serie de indicaciones importantes de considerar en la proyección de toda estación de pasajeros. Ellas constituyen normas recomendables sobre la base de exigencias y normativas existentes en otros países y que han demostrado ser de gran aporte para la seguridad y confort de los transeúntes tanto en estaciones como en edificios y espacios públicos en general, ellas se describirán de acuerdo a su naturaleza, como :

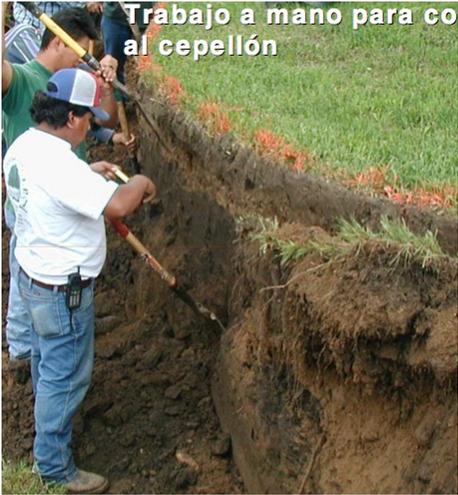
Entorno Urbanístico, puertas de acceso, vestíbulo, Corredores o Pasadizos, andenes, escaleras, rampas fijas, ascensor, baños, rampas mecánicas, rampas móviles, mobiliario, iluminación, Señalización e Información, Megafonía e Interfonía ,ventilación

Esta recopilación de recomendaciones y normativas se deducen del documento
"Recomendaciones de diseño para proyectos de infraestructura ferroviaria",
Sección 11,Edificios de estaciones ,Santiago de Chile 2003

En estos fragmentos existen modificaciones con el propósito de extraer la información acorde a los alcances del proyecto

3

SISTEMA DE CONTENCIÓN PARA RAÍCES DE ÁRBOLES



Trabajo a mano para colocar el cepellón

Eficaz control de raíces

DuPont™ Plantex® RootBarrier es una malla antiraíces con estructura revestida no tejida con Plantex® como base, idónea para evitar el crecimiento invasivo y los daños ocasionados por raíces agresivas de plantas, como por ejemplo el bambú. Protege los sistemas de drenaje, alcantarillado, tuberías y cables subterráneos contra la invasión por raíces y los daños ocasionados por ellas.



Al controlar el crecimiento de plantas y árboles de raíces agresivas, DuPont™ Plantex® RootBarrier también protege patios, zonas pavimentadas y superficies asfaltadas, así como edificios y canalizaciones de servicios públicos. Este material hilado, resistente y químicamente inerte, contiene el crecimiento descontrolado de raíces sin perjudicar a las plantas y sin dañar los materiales circundantes. DuPont™ Plantex® RootBarrier es fácil de utilizar y necesita muy poca preparación, y una vez instalado no necesita ningún tipo de mantenimiento durante muchos años.

DuPont Landscape Solutions

http://www2.dupont.com/Landscape_System/es_ES/root_barrier_solution/root_barrier.html
Visto>23-01-15 / 08:41 pm



Primera capa de alam



BIBLIOGRAFÍA

- OPRET "Oficina para el Reordenamiento del transporte ", presentación de la memoria y cuenta.
- El Metro and the Impacts of Transportation System Integration in Santo Domingo, Dominican Republic, A Report for the United Nations Commission for Sustainable Development, Based on Research for Global Foundation for Democracy and Development (GFDD) and Fundación Global Democracia y Desarrollo (FUNGLODE), may 2010.
- Metro de quito - EPM
- VII Encuentro Internacional de Revitalización de Centros Históricos
La arquitectura de hoy, entre la ciudad histórica y la actual
Ciudad de México
27, 28 y 29 de octubre de 2008
- LA RECUPERACIÓN DE LA CIUDAD. CENTROS HISTÓRICOS, I Encuentro sobre Arquitectura, Vivienda y Ciudad en Andalucía y América Latina. Hacia Cádiz 2012, Cádiz 27-28 septiembre 2006
- CARTA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA EN LAS CIUDADES PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD CÓRDOBA, NOVIEMBRE 2009
- 7-ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA EN CONTEXTOS PATRIMONIALES , una metodología de integración ,por Pablo Vázquez Piombo 2009

- Arquitectura contemporánea en centros históricos, Francisco Vidargas, Dirección de Patrimonio Mundial (INAH, México)
- RECOMENDACIONES DE DISEÑO PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, SECCIÓN 11, EDIFICIOS DE ESTACIONES
Santiago de Chile, 2003
- Pautas para la inserción de nueva arquitectura, La inserción de nuevas arquitecturas: entre la historia y la contemporaneidad, Andrea BRUNO
Arquitecto, Consejero UNESCO para la restauración patrimonio cultural mundial, Italia
- NORMAS DE INTERVENCION DE INMUEBLES CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO, SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA, DIRECCION NACIONAL DE PATRIMONIO MONUMENTAL, Santo Domingo, R. D., Abril 2007.
- La arquitectura contemporánea en el Centro Histórico, VII Encuentro de Gestión de Centros Históricos , Antigua Guatemala , 7.10 del 2011
- SÍNTESIS DEL PLAN REGULADOR , Santo Domingo ,D.N, Enero 2011 , Secretariado Técnico de la Presidencia, Secretaria de Estado de Cultura y Ayuntamiento del Distrito Nacional
- Reflexiones extraídas del <Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial> publicado por ICCROM, UNESCO, Centro de Patrimonio Mundial e ICOMOS, 2003

