

# ARQ



DIARIO DE ARQUITECTURA // ClarínX 23.06.2009 // OPCIONAL CON CLARÍN + \$ 1,90

## Voladizos para el arte

La ampliación y refuncionalización del Museo Emilio Caraffa en Córdoba, por los estudios GGMPU y MZARCH. Un conjunto que sorprende por su arriesgada arquitectura. Detalles del proyecto.

**Arquitectura subterránea** Las nuevas estaciones para el Metro de Santiago de Chile proyectadas por el estudio chileno BAC ✦ **El Taller** Una mediateca en el barrio de Barracas ✦ **Diseño gráfico** Museo postal móvil, la nueva apuesta editorial del grupo Terrorismo gráfico.

**GRATIS**  
**LAS CASAS DEL AÑO**  
**Incrustado en el médano**  
Última entrega Coleccionable



Nº 357

23.06.09 ARQ

SUMARIO



6

**ARQUITECTURA SUBTERRÁNEA**

Cómo son las estaciones del metro de Santiago, proyectadas por el estudio chileno BAC. Un ejemplo de funcionalidad y urbanismo, bajo tierra.

**Ciudad enterrada.** El proyecto comprende 30 estaciones del subterráneo chileno. La mitad está terminada.



12

**Museo postal móvil**

» Nuevo contenedor y postales de diseño para la colección Terrorismo Gráfico.



10

**Mediateca urbana**

» El proyecto de una estudiante de la UBA que integra un archivo de medios a la ciudad.

14

**Salas de cristal**

» La ampliación del Museo de Bellas Artes cordobés por GGMPU — Lucio Morini y MZARCH.

33



**Casa en el médano**

» Una vivienda se mimetiza con el entorno de dunas y bosque agreste, en Rincón de Cobo, cerca de Pinamar.

26

**Terrenos en oferta**

» Cuáles son las zonas donde los lotes son más baratos. Oportunidades para desarrollar.

AGENDA

agenda@clarin.com

CONCURSOS

**Cargos en la FADU-UBA**

» El llamado está abierto hasta el 3 de julio, para estudiantes y profesionales.

Informes: [www.fadu.uba.ar](http://www.fadu.uba.ar)

CHARLA

**Diseño sustentable**

» Hoy, a las 14, en el Aula Magna de la Universidad de Palermo, Mario Bravo 1050.

Informes: [www.palermo.edu](http://www.palermo.edu)

SEMINARIO

**Impermeabilizaciones**

» Seminario técnico gratuito, con cupos limitados, en la SCA, el 6 de julio.

Informes: [www.soccearq.org](http://www.soccearq.org)



MUESTRA

**Justo Solsona**

» Hoy, a las 19, inaugura la muestra Justo Solsona / pinturas 1989 — 2009

En la foto, "Aire entre columnas", una de las obras del arquitecto y también pintor. La muestra podrá verse en la sala 22 del Centro Cultural Borges, Viamonte esquina San Martín.

Informes: [ccborges.org.ar](http://ccborges.org.ar)

JORNADAS

**Cascos Históricos**

» Los días 7 y 8 de julio, en el Salón Dorado de la Legislatura de la Ciudad de Bs. As.

Informes: Te. 4342 5975 / 4343 8335.

CONFERENCIA  
**Instalaciones**

» Sobre el trabajo de Peter Eisenman, el 30 de junio a las 19 en la SCA.

Informes: [www.soccearq.org](http://www.soccearq.org)

ARQ | ClarinX

Editor responsable:  
Berto González  
Montaner

Redacción:  
Fleitas 1743 (0140) Capital Federal E-mail: [arquitectura@clarin.com](mailto:arquitectura@clarin.com)  
Tel: (011) 4309-7235 Fax: (011) 4309-7455

Centro de atención al lector:  
Tel: (011) 5056-0000

Contacto comercial:  
Gimena Río Huezardi E-mail: [gmezardi@pages.com.ar](mailto:gmezardi@pages.com.ar)  
Tel: (011) 4346-6924

Ejemplares atravesados:  
Comarías 526 (0143) Capital Federal  
Horario de atención: La V de 9 a 17 hs.



# 23.06.09 ARQ

EDITORIAL



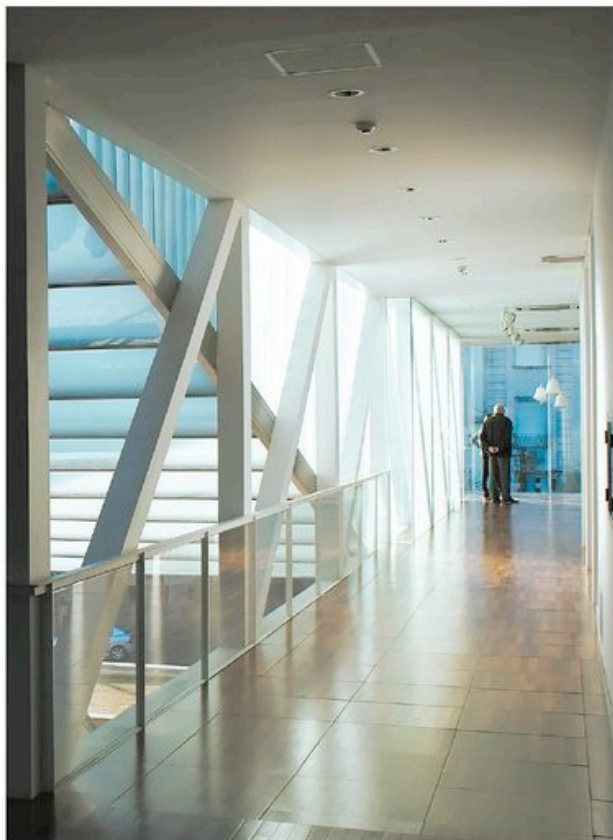
**Berto González Montaner**  
 Editor jefe ARQ  
 bmontaner@clarin.com

## Huracán de frescura

**P**olémica, audaz, explosiva, inteligente. La ampliación y refuncionalización del Museo de Bellas Artes Emilio Caraffa realizada por el estudio GGMPU y Lucio Morini y la oficina MZARCH en el barrio Nueva Córdoba es todo eso (páginas 14 a 19). Había dos edificios existentes, uno neoclásico, proyectado por Johannes Kronfuss en 1912, el otro, uno racionalista de 1938. Entre ellos, armaron un edificio-conector, un zafarrancho de puentes metálicos y vidrio, con el que lograron un conjunto nuevo, con un lenguaje de absoluta modernidad. Ni mimesis, ni palimpsesto, un contrapunto extremo entre viejo y nuevo, entre tectonicidad y atectonicidad, entre masa y transparencia.

A los chilenos, ya se sabe, también les gusta tomar riesgos. Y desde hace tiempo nos vienen sorprendiendo con sus obras. Klotz, Aravena, Cruz Ovalle y Radic son algunos de los arquitectos más nombrados y publicados. Pero esa cantera parece inagotable. Y repercute en la importancia que va ganando la arquitectura en el país trasandino. El estudio Burmeister Arquitectos Consultores (BAC) está realizando 30 estaciones de Metro en la capital chilena, como los emblemáticos "fosteritos" que diseñó Norman Foster para Bilbao. Según cuentan los proyectistas de BAC, lo que hacen es aportar arquitectura al proyecto de ingeniería. Pero, con qué ganas. Superficies onduladas revestidas a lo Gaudí, hormigones que recuerdan a los metabolistas, grandes pérgolas y cubiertas tensadas a lo Otto Frei.

Ambos proyectos, tanto el del Museo Caraffa como el de las estaciones proyectadas por BAC representan un intento casi provocativo de renovar el lenguaje un tanto dormecido de nuestra arquitectura.



EN ESPAÑA

### Manto de acero en la montaña

► En Murcia, España, sobre un terreno rocoso con doce metros de desnivel, Javier Peña Galiano proyectó la casa de los pinos. Su geometría poliédrica, de 467 m<sup>2</sup>, toma partido de ese terreno de difícil ocupación. Su parte inferior, para los servicios, ocupa un vaciado en la montaña. La parte superior parece aflorar desde el suelo y genera en su masa un hueco interior por el que se cuele el sol en los interiores. La cubierta de la casa es un manto de acero tomasolado, que se funde con el cielo y que permite que el agua de lluvia drene hacia el suelo. Desde la piscina puede verse el horizonte por sobre el manto plateado.



EN SUECIA

### De vuelta al baile

► En un predio ubicado en un bosque, a 200 metros de la playa de Falsterbo, Suecia, el estudio Kjellgren Kaminsky Architecture proyectó el nuevo Mirage Dance Hall, un salón de baile de 1200 m<sup>2</sup>, que se inspira volumétricamente en el salón de baile original, que se incendió en 2006. Pero amplía su programa: tiene ahora un restaurante para 250 personas, un auditorio con un escenario, y una gran terraza con vistas al mar que, en conjunto, puede albergar a 1500 personas. De la misma manera que su predecesor está cortado en forma diagonal por un acceso a doble altura que conecta a todas las áreas públicas. La envolvente del edificio está materializada con tabloncitos de madera de distintas dimensiones, paneles de fibrocemento color grafito y vidrios espejados.



6 . ARQ . 23 DE JUNIO DE 2009

ARQUITECTURA | PROYECTO INTERNACIONAL | ESTACIONES DE METRO DE SANTIAGO



# Arquitectura de subte: memorias del subsuelo

Las estaciones del Metro de Santiago que proyectó el estudio BAC, de Chile, combinan funcionalidad, carácter y respuesta al entorno urbano.

POR ARIEL HENDLER  
ahendler@clarin.com

El conjunto de las estaciones de una red de transporte subterráneo puede ser visto, si se quiere, como una ciudad hecha de "volúmenes en negativo", según la feliz expresión empleada por el estudio chileno Burmeister Arquitectos Consultores (BAC), responsable del proyecto de 30 nuevas estaciones para el Metro de la capital Santiago (de las cuales la mitad ya están terminadas). Se trata de obras hechas de concavidades, y cuya materia prima es el espacio vacío que socava la tierra; del mismo modo que, a la inversa, cualquier volumen erigido sobre la superficie es inevitablemente convexo, aunque mu-

chas veces se haga lo imposible por disimularlo.

"Proyectar estaciones de Metro supone básicamente aportar la arquitectura a un proyecto de ingeniería", señala Enrique Burmeister, socio del estudio. Por caso, en las obras se empleó un método de excavación de túneles por etapas y en sentido vertical,

**"LO QUE SE BUSCA ES APORTARLE ALGO DE ARQUITECTURA A UN PROYECTO DE INGENIERIA"**

que se caracteriza por reducir al mínimo indispensable las obras a cielo abierto: sólo se hace un pozo vertical por parada.

Por caso, en la estación Cementerios se practicó un gran pozo cilíndrico de 20 metros de diámetro y 14 de profundidad, que se convirtió en el volumen principal, donde se insertaron los elementos de la arquitectura interior. Para destacar la espacialidad generosa de este hueco, y al mismo tiempo la verticalidad de todo el conjunto, contra el borde del cilindro se levantó un pequeño edificio prismático de tres niveles que contiene las oficinas administrativas.

De acuerdo a la premisa de que

el diseño del espacio debe tender a dotar a cada estación de una personalidad propia reconocible dentro del total que componen la red, y como dicha estación está ubicada junto a la entrada al Cementerio General y el Católico, se buscó un diseño interior que reflejara un ambiente de austeridad y solemnidad. En los niveles inferior-

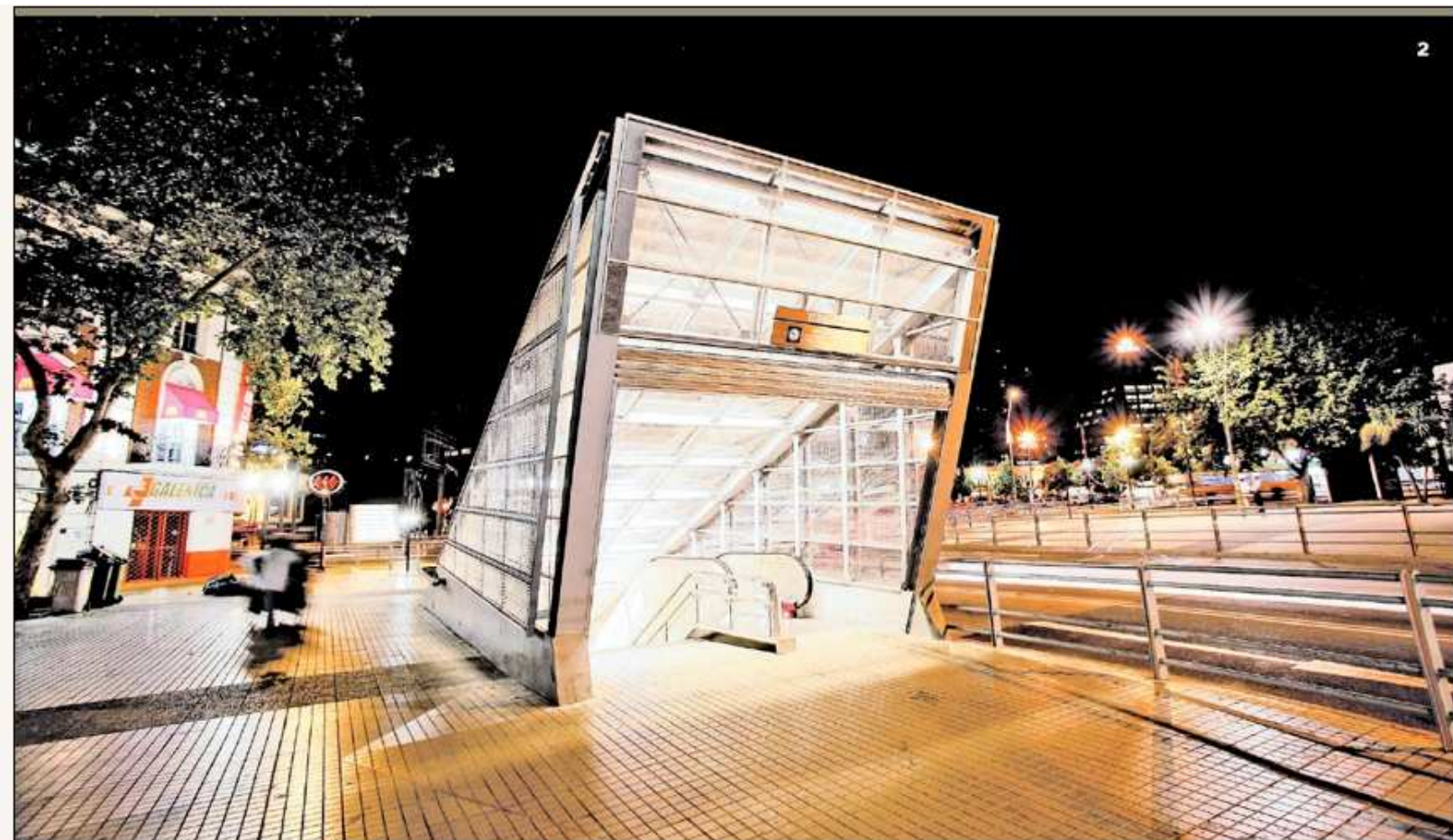
**"EL DISEÑO DEL ESPACIO LE OTORGA A CADA ESTACION UNA PERSONALIDAD RECONOCIBLE"**

res se trabajó con materiales pétreos desintegrados y vueltos a armar, "a la manera de las mayólicas en la arquitectura de Gaudí", según explican los proyectistas. Con estos mosaicos se revistieron las paredes y las bóvedas del túnel que contiene las vías, disgregándose por toda la estación a hasta invadir parte del nivel de mezzanina, otorgándole al conjunto un carácter unificado y distintivo.

En los niveles superiores, en tanto, se aplicó a las paredes interiores un revestimiento de tiras verticales de chapa oxidada. "De algún modo se dramatizó la experiencia de ascensión a través del

SIGUE EN PAG. 6 >>>





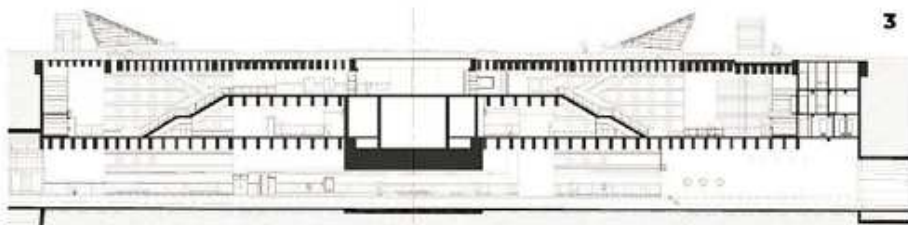
**1 Cementerios.** El revestimiento unifica el túnel y la mezanina.

**2 Tobalaba.** Acceso con acero y vidrio para un barrio de edificios con muro cortina.

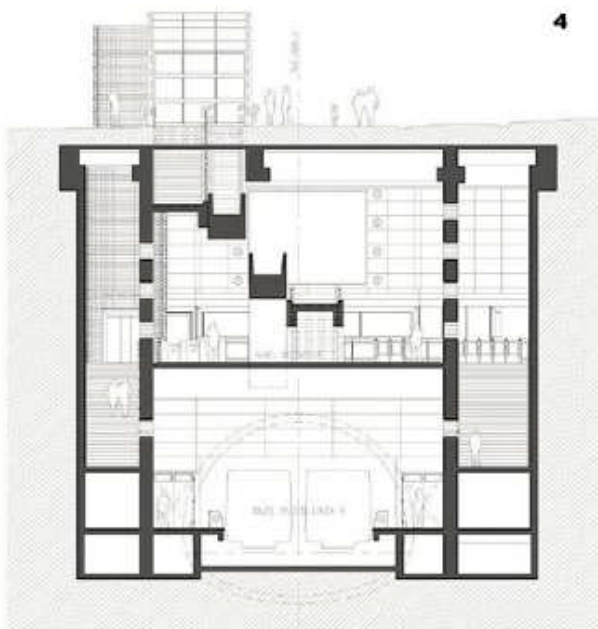
**3 Tobalaba: Corte longitudinal.** El gran hall unifica una estación nueva y otra existente.

**4 Cementerios: Mezanina.** La propia estructura genera encuentros y balconeos.

**5 Con espíritu moderno.** La circulación de la estación Tobalaba se ordena mediante muros de hormigón revestidos de acero prepintado y perforados con ventanas circulares.



3



4



5



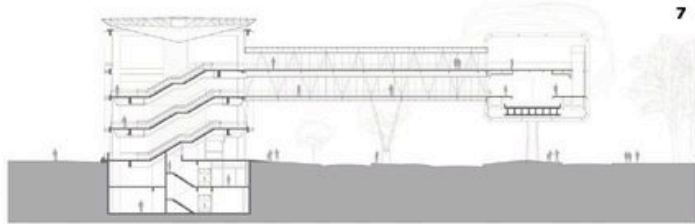


» VIENE DE PAG. 6  
 uso de la luz artificial y un lenguaje formal con gran verticalidad", cuenta Cristian Barahona, otro de los socios.

El caso de la estación Tobalaba puso a prueba la premisa de que el diseño de los espacios subterráneos debe servir para dos objetivos básicos: "Por un lado, organizar y hacer inteligible su funcionalidad, y por otro, dar respuesta al barrio en el que está enclavada la estación, a través de la resolución de los edificios de acceso", enumera Burmeister. En esa parada se cruzan dos líneas en forma oblicua y a diferentes profundidades, de modo que presentaba el desafío de adosar una estación de la línea 1 a la ya existente de la 4, para conformar una sola.

"Nuestra intervención consistió en dar una organización funcional a partir de un único y gran núcleo de captación de pasajeros del que se desprenden los distintos brazos a la manera de dendritas", cuenta utilizando una imagen tomada de la neurología. La simplicidad de este esquema circulatorio se refleja también en la superficie, donde los accesos se ubicaron en medio de plazuelas que los destacan.

Como el entorno de la estación se caracteriza por la presencia de numerosas construcciones modernas, incluidos varios edificios de oficinas con muros cortina, el diseño interior buscó "acompañar el dinamismo del lugar y la imagen de modernidad", según explican los autores, con el empleo de un lenguaje formal que incluye muros revestidos de acero pre-pintado, y perforados por una trama regular de ventanas circulares con marco de acero inoxidable.



**Pérgolas y gazebos**

La extensión de la línea 5, que llega hasta la comuna vecina de Maipú, trajo el desafío de diseñar estaciones de metro sobre la superficie, ya que la presencia de cenizas volcánicas obligó en un tramo a llevar el recorrido al descubierta para luego volver a enterrarlo. En

la estación Monte Tabor, se sumó la decisión de los proyectistas de elevar las vías y la estación por sobre el nivel de un gran bulevar existente, respetando su trazado, e incluso incorporándolo como un elemento más del proyecto.

Para ello, se separó el edificio de acceso —un volumen cilíndrico

que contiene las circulaciones verticales—, y se lo comunicó con los andenes mediante un puente peatonal que pasa por encima del bulevar. Pero también se decidió arraigar el proyecto en el barrio, de baja densidad y abundantes jardines y arboleda con la incorporación un jardín vertical que

7

**FICHA TECNICA**

**Estaciones de Metro en Santiago de Chile**

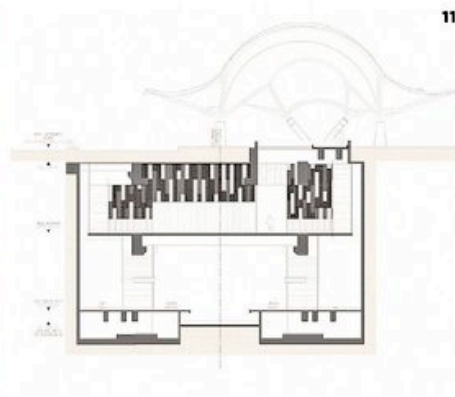
COMITENTE: Metro de Santiago  
 PROYECTO: Burmeister Arquitectos Consultores (BAC)  
 EQUIPO DE PROYECTO: Arqs. Enrique Burmeister Valenzuela, Cristian Barahona Miranda, Alfredo Lizana Rolón y Cristian Castillo Moya (Arq. asociado)  
 PROYECTO DE INGENIERÍA: Consorcio Zañartu-MC-PM Ingenieros (estaciones Monte Tabor y Del Sol), ARA-Ingensesa (estaciones Cementeríos y Tobalaba)  
 CUBIERTAS: Cidelsa

**CON PERFIL INDUSTRIAL**

» Fundado por Enrique Burmeister (profesional con tres décadas de experiencia), el estudio Burmeister Arquitectos Consultores se especializa en obras de arquitectura industrial y de infraestructura: además de las 16 estaciones de Metro finalizadas, realizó también centrales eléctricas y varios proyectos para la empresa de ingeniería chilena Ingensesa. Su trabajo se caracteriza básicamente por el abordaje multidisciplinario.



6 Jardín vertical. El volumen de acceso de Monte Tabor contiene las circulaciones verticales. 7 Monte Tabor: corte transversal. El puente peatonal se eleva sobre el bulevar, respetando su trazado. 8 Hito barrial: la cubierta enfatiza la presencia de la estación. 9 Gazebo urbano. La cubierta de la estación Del Sol, apoyada sobre pilotes. 10 Parada Intermodal. Conexión entre el Metro y líneas de ómnibus. 11 Sol: Corte transversal. 12 Sol: Corte longitudinal.



cubre todo el volumen del edificio de acceso, con especies que cambien de color, foliación y floración de acuerdo a las épocas del año. "La idea es que el pasajero tenga la noción de transitar entre las copas de los árboles y luego alcance la calle dentro de un edificio pérgola que refuerza su vínculo con el entorno", agregan. El diseño incorpora además una cubierta de tensoestructura que permite una iluminación continua: de día recibe la luz del sol y la sombra de los árboles, mientras que de noche funciona como una gran envolvente iluminada.

En tanto, la estación intermodal Del Sol, en la misma extensión pero bajo tierra, fue excavada íntegramente a cielo abierto, lo cual permite utilizar elementos preten-

sados montados sobre muros y pilotes. Por otra parte, la presencia de una gran superficie a cubrir (3.800 m<sup>2</sup>) llevó a proyectar una suerte de gazebo con mínimos

apoyos, compuesta por una estructura metálica recubierta por una membrana de PVC con una malla interior de poliéster de alta resistencia. "Una solución de bajo

costo", apuntan.

Esta pieza, con una imagen altamente icónica, otorga una fuerte señal de la presencia de Metro en el acceso más importante de la comuna de Maipú, y cubre también las nuevas dársenas de buses, enfatizando su carácter intermodal. "El manejo de grandes cantidades de personas supone una gran responsabilidad. Arquitectura y estructura deben conjugarse para sacar lo mejor de cada especialidad, porque una solución errada puede ocasionar hechos desgraciados para los usuarios", concluye Burmeister. ¶

