

SAN RAFAEL TRANSIT CENTER COMMUNITY DESIGN ADVISORY GROUP

REUNIÓN #3
INFORME DE LO QUE HEMOS OÍDO

SEPTIEMBRE 2023



Preparado por
DIALOG

Introducción y finalidad del CDAG

El Grupo Consultivo de Diseño Comunitario (CDAG) es un grupo de colaboración de las partes interesadas seleccionadas con el mandato de contribuir a la arquitectura, el diseño y los servicios del nuevo centro de tránsito. Como grupo consultivo, el CDAG aporta valiosos conocimientos y perspectivas, pero no es un órgano decisorio. El grupo se basa en el consenso, con un facilitador que presta apoyo al proceso, y trata de aportar una amplia y diversa contribución al diseño. La formación del CDAG fue un esfuerzo de colaboración entre la ciudad de San Rafael (la ciudad) y el Golden Gate Bridge, Highway and Transportation District (GGBHTD).

El CDAG se reunirá cuatro veces a lo largo de un periodo de seis meses durante el diseño conceptual; véase el calendario más abajo. La tercera reunión se celebró en septiembre de 2023, y fue una oportunidad para ampliar las conversaciones iniciadas en las dos primeras reuniones, así como para revisar la escala y la masa de los elementos arquitectónicos y urbanos. El CDAG revisó las oportunidades para la reubicación parcial de Whistlestop, una nueva plaza de tránsito, y el tamaño y la posición de las paradas de autobús.

Reunión #3

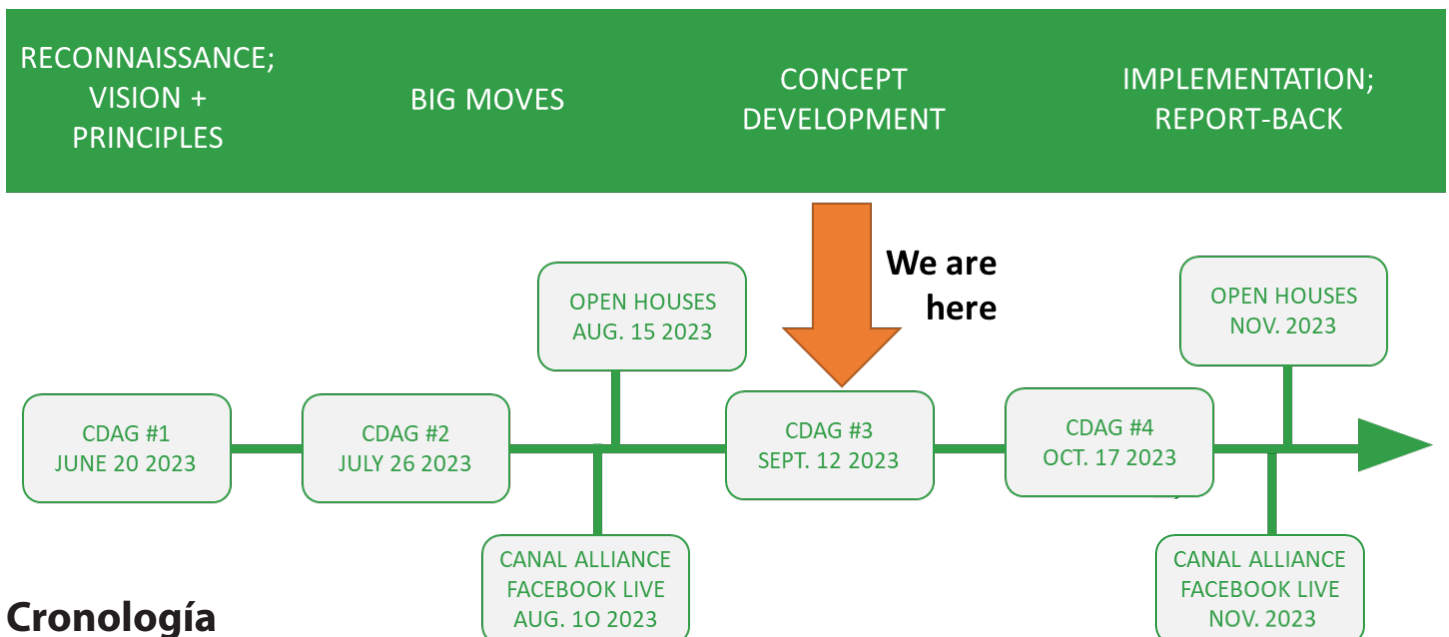
La Reunión #3 del CDAG se llevó a cabo el 12 de

septiembre de 2023, en el Centro Comunitario de San Rafael de 5:30 a 7:30 pm. Los participantes revisaron los aspectos más destacados de la Reunión # 2 del CDAG, el evento en vivo de Facebook de la Alianza del Canal (Canal Alliance) y la Jornada de Puertas Abiertas. DIALOG utilizó Miro, una herramienta de pizarra en línea, para realizar un seguimiento de los comentarios. El grupo discutió varios elementos del diseño, incluyendo el enfoque de diseño de la arcada y los elementos históricos; opciones para el diseño del programa; configuraciones y materiales de refugio; y diseño del paisaje.

Se trata de un proceso de “diseño participativo”, es decir, un proceso iterativo en el que se ven y escuchan los comentarios del CDAG y, a continuación, se transmiten las conclusiones al grupo para su confirmación.

Los resultados de la reunión ayudarán a orientar las decisiones de diseño. Se solicitarán aportaciones adicionales en la reunión nº 4 del CDAG, a la que seguirá un segundo evento Facebook Live de Canal Alliance y una segunda jornada de puertas abiertas al público.

El siguiente contenido refleja los comentarios realizados durante la reunión # 3 del CDAG. Los comentarios se presentan sin ediciones, excepto cuando sea útil para la claridad o el contexto.



Cronología

Principios de diseño destacados

El equipo del proyecto compartió los aspectos más destacados del principio de diseño que se presentaron en la jornada de puertas abiertas y un miembro del CDAG hizo un comentario sobre el lenguaje:

- *Utilizar el nombre correcto, no el de "Whistlestop", sino el de "Northwestern Pacific Depot".*

Opciones de diseño

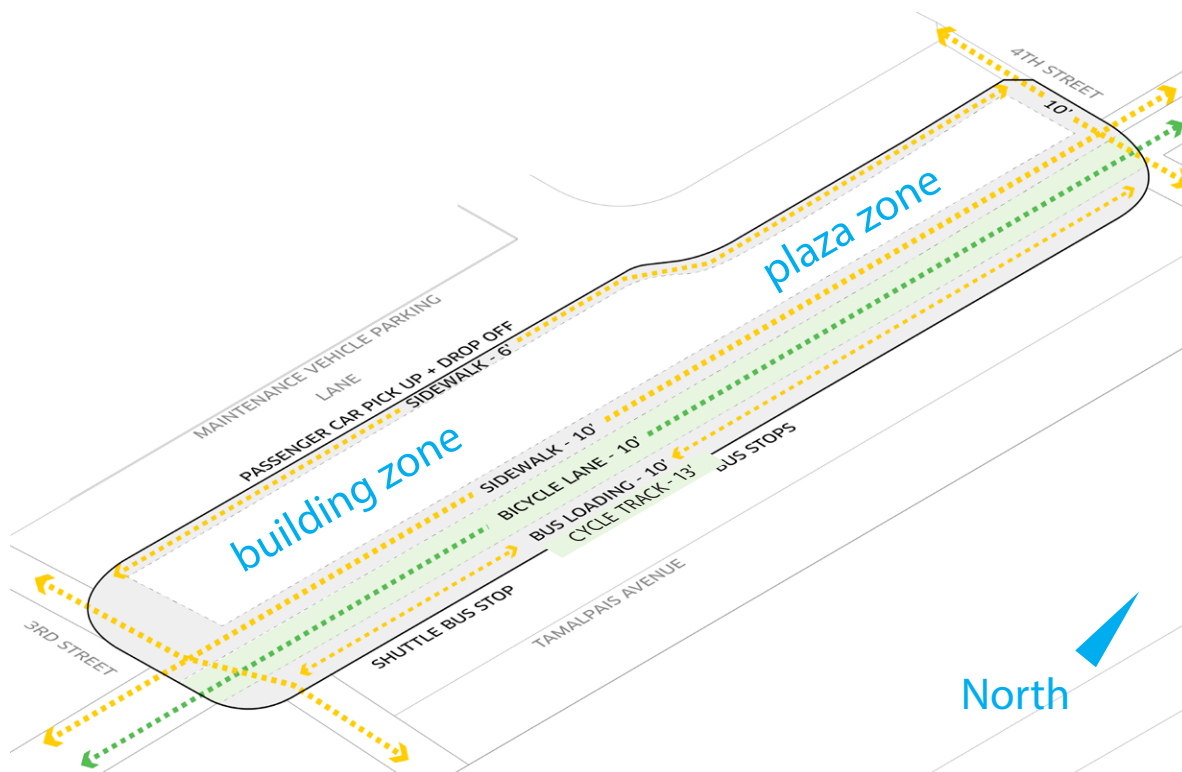
DIALOG inició una conversación sobre opciones y oportunidades de diseño. Antes de que DIALOG las compartiera, un miembro del CDAG comentó:

- *La reconstrucción total del edificio es importante para muchos de los asistentes al acto*

Limitaciones del emplazamiento del edificio Whistlestop reubicado

El equipo de DIALOG compartió las restricciones que limitan el área de desarrollo del sitio:

- Las vías del SMART dividen en dos el emplazamiento del centro de tránsito, con la reubicación de la avenida Tamalpais justo al oeste de la estación SMART. La plaza se situará en el lado oeste de la avenida Tamalpais, de forma que ésta defina el borde oriental de la plaza. Adyacente a la avenida Tamalpais, la plaza incluirá una zona de carga de pasajeros de 10', una zona de 13' para el carril bici y barreras físicas, y una acera pública de 10'. Estos tres servicios ocupan el extremo este del bloque de la plaza.
- En el extremo norte del lado este de la plaza, ésta se ve limitada por la taberna y el acceso al edificio de viviendas multifamiliares.
- En el extremo sur de la plaza este, la plaza está limitada por la zona de recogida y entrega de pasajeros.
- La plaza limita al norte con la calle 4 y al sur con la calle 3.



Elementos arquitectónicos del edificio Whistlestop

Se presentó al CDAG una comparación entre el edificio original y el actual, incluidas las definiciones de los elementos arquitectónicos.

Fachada este - 1935



El edificio de 1929 tenía una galería abierta

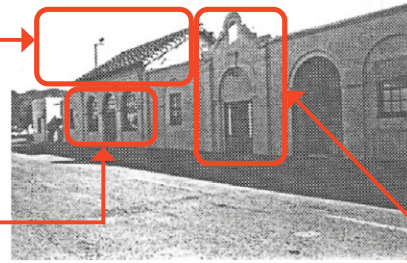


Fachada Este - Hoy



Hoy la arcada está rellena y el edificio ha sufrido numerosas modificaciones

Fachada oeste - 1976

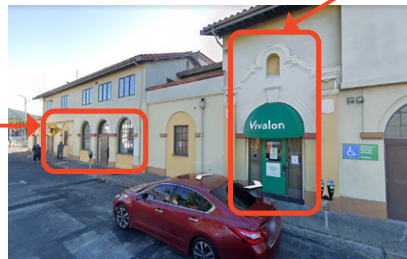


Tejado inclinado

Arcos

Portal de entrada "Parapeto en forma de Misión"

Fachada oeste - Hoy



Arcos

Enfoque de diseño de la arcada y los elementos históricos

Opción 1: Incorporar la arcada al aire libre a la manera recuperando el diseño original del ferrocarril (1929)

Opción 2: Conservar la arcada con el edificio relleno, a la manera de la función posterior del Ferrocarril (como es el caso hoy en día).

Opción 3: Utilizar elementos del edificio histórico Whistlestop de una manera nueva y única para el Centro de Tránsito, para llamar la atención sobre la historia y apoyar la creación de un lugar.



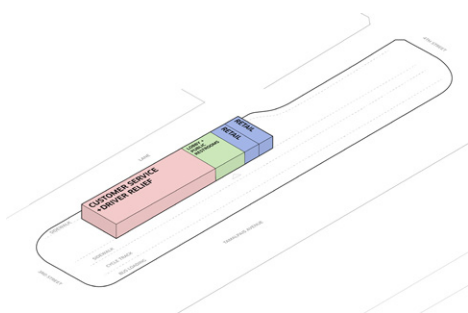
El equipo del proyecto compartió tres enfoques diferentes sobre la ubicación de la arcada y los elementos históricos y solicitó la opinión del CDAG. El CDAG ofreció los siguientes comentarios tanto sobre los elementos históricos como sobre la disposición general del emplazamiento. Las respuestas a las preguntas del CDAG se facilitan a título informativo cuando procede. No se incluyen respuestas a preguntas exploratorias (por ejemplo, "qué pasaría si").

Comentarios del CDAG y respuestas del equipo de diseño, si procede:

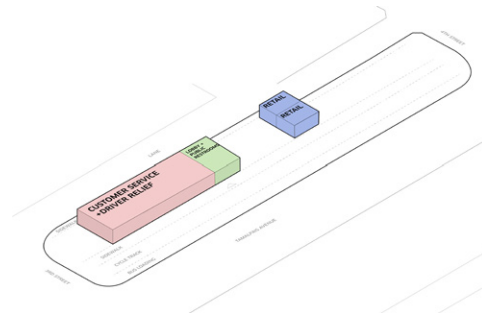
- *¿La acera es la misma que la arcada?* Equipo de diseño: Sí, como se muestra en la opción 1
- *¿Qué significa "nuevo edificio"?* Equipo de diseño: El nuevo centro de atención al cliente, que incluye parte del reubicado edificio de la estación (también conocido como Whistlestop).
- *¿Serán las dimensiones del nuevo edificio las mismas que las del Depot histórico?* Equipo de diseño: No. El nuevo edificio será más pequeño debido a las limitaciones del emplazamiento. El edificio de la época ferroviaria (1929, 1944) es demasiado grande. El edificio también está dimensionado en función de las necesidades futuras.
- *¿Qué aspecto tiene una sección del edificio de la estación de 1929? ¿Cabe la misma dimensión en el solar?* Equipo de diseño: El edificio original de la estación es más ancho que el espacio disponible en el solar.
- *¿Qué aspecto tendría una recreación de los soportales en el solar?* Equipo de diseño: Se están explorando múltiples opciones (referencia a más adelante en la presentación)
- *Visualizar la arcada como cerrada - ¿restaurante? Cerramiento en la parte trasera para conseguir el ritmo de la arcada.*
- *No veo la arcada como una pasarela, podría cerrarse con cristal.*
- *Toque de atención: difícil de gestionar si la galería tiene que cerrarse por la noche.*
- *¿Puede la galería formar parte de una cafetería con mesas y sillas?* Equipo de diseño: Sí, esto podría ser posible.
- *Numerosos ejemplos de pasajes porticados en el paseo - París, Lisboa*
- *No hay que rechazar la idea en respuesta a la preocupación por la seguridad, pero hay que tenerla en cuenta.*
- *¿Es la arcada el lugar donde los clientes se resguardan de los elementos?* Equipo de diseño: Sí, esto podría ser posible.
- *¿Por qué el carril bici está tan alejado de Tamalpais?* Equipo de diseño: Tamalpais Ave. tiene múltiples paradas de autobús en esta ubicación. El carril bici no debe interponerse entre los autobuses y la zona de carga de pasajeros.
- *Acera / carril bici / autobús de carga no tiene sentido; potencial de conflicto entre las bicicletas y las personas*
- *Tal vez se trate de una manzana sin carril bici - piénsalo como una plaza*
- *Espacios designados para peatones y ciclistas es la mejor práctica internacional - mantiene a la gente fuera de la zona de carga de autobuses*
- *El carril bici permitirá a la gente saber dónde esperar las bicicletas*
- *Es necesario dar cabida al tráfico de paso para los ciclistas*
- *Utilizar elementos arquitectónicos para controlar el tráfico y crear un entorno seguro.*

Opciones de diseño del programa

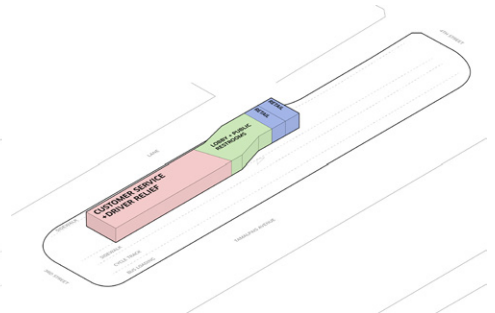
DIALOG compartió tres enfoques diferentes para distribuir el programa por el edificio. La figura rosa representa los espacios de atención al cliente y apoyo al conductor del Distrito. La forma verde representa el vestíbulo público y los aseos. La figura azul representa los espacios comerciales y de cafetería.



Construcción de un bar sencillo



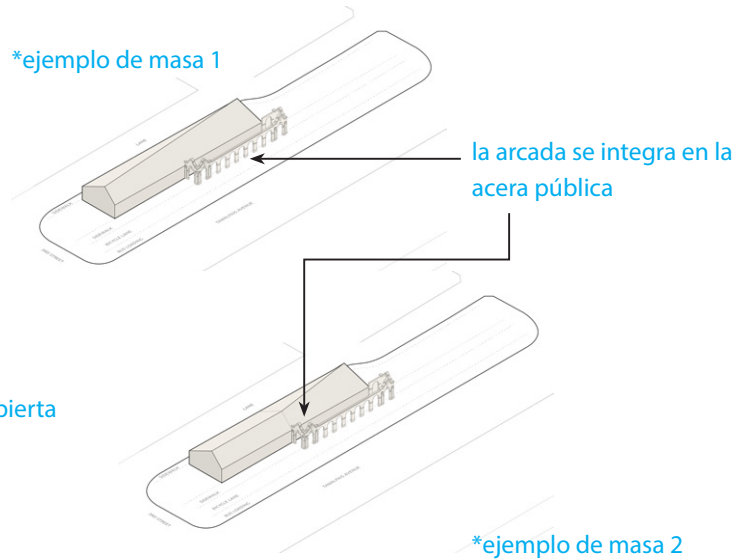
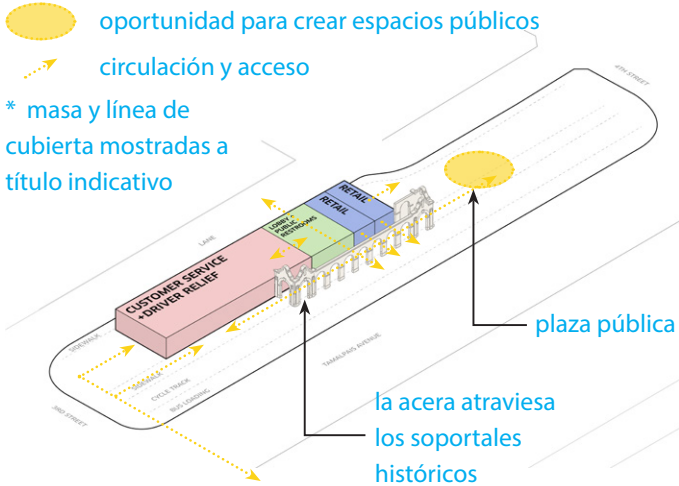
Edificio Bar Separado



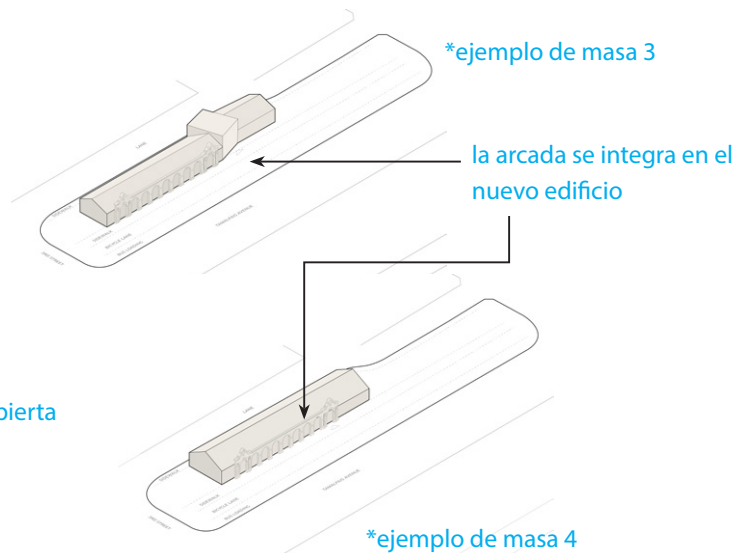
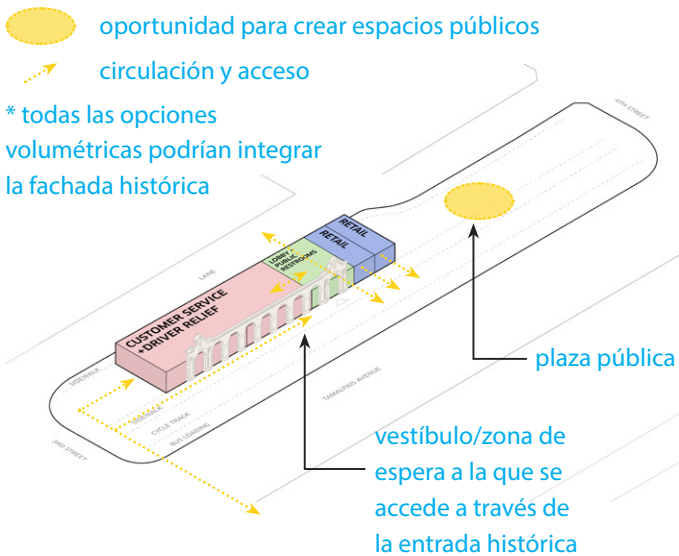
Edificio Bar Modificado

DIALOG compartió enfoques combinados de los elementos históricos del edificio, enfoques de la disposición del programa y diferentes oportunidades arquitectónicas en tres opciones de diseño. El CDAG hizo comentarios sobre cada una de las opciones.

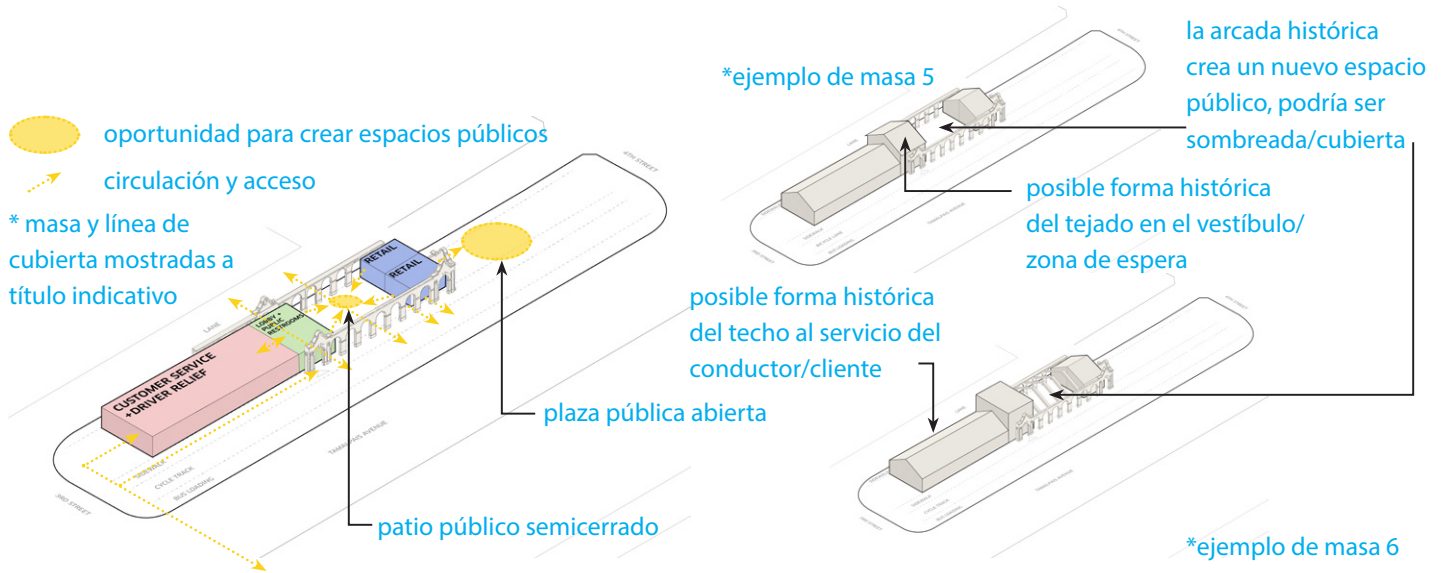
Edificio Opción A: Arcada abierta



Edificio Opción B: Arcade cerrado



Edificio Opción C: Patio central con galería abierta



Opciones de construcción

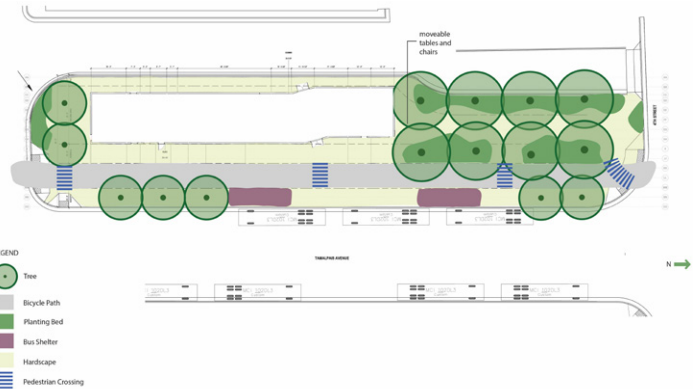
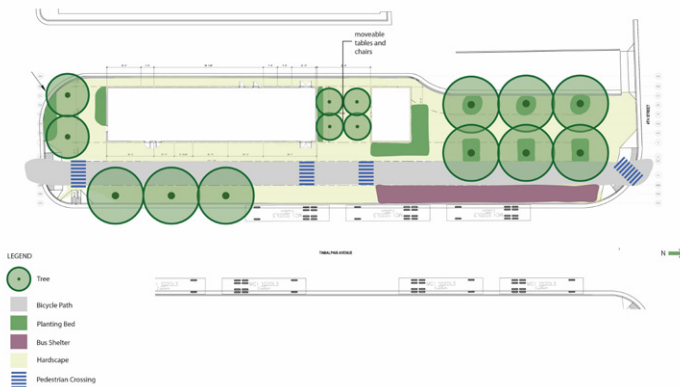
Los miembros del CDAG hicieron los siguientes comentarios sobre las tres opciones de construcción:

- *Opción B: ¿hay arcos a ambos lados?*
- *Opción B: los gráficos muestran un tejado a dos aguas, el actual es plano*
- *¿Estamos ante un edificio de dos plantas? Puede dar más espacio a la parte trasera de la casa* Equipo de diseño: Sólo estamos considerando un edificio de una planta por razones funcionales. La mayoría de los espacios requieren acceso directo desde el exterior, y las escaleras y ascensores requerirían mucha superficie adicional.
- *El segundo piso podría perder funcionalidad en términos de accesibilidad y salida/entrada.*
- *Interés de la escalera con baldosas, en el interior del depósito* Equipo de diseño: Poco o nada en el interior es histórico, pero algunos materiales pueden ser reusados o servir de inspiración
- *Las escaleras no son originales ni históricas*
- *¿Qué pasa con el resto del edificio?*
- *¿Puede haber un rincón turístico / centro de bienvenida / espacio cívico en la zona de los billetes?*
- *Preocupación por la distribución del espacio entre el rosa [oficina de atención al cliente y espacios de apoyo al conductor] y el verde [vestíbulo público y aseos]; esperaba más espacio para que los clientes esperaran.*
- *¿Cómo se activará la plaza? Parece lejana.*
- *Podría recordar a la forma del antiguo edificio.*
- *La opción C crea la posibilidad de sombra*
- *Opción C: espacio cerrado ideal para familias*
- *La opción C es intrigante y ofrece la oportunidad de crear un espacio programable y utilizable en el centro.*
- *Opción C: La división de la masa es agradable*
- *La opción C ofrece más oportunidades para crear espacios en la plaza*

Opciones Plaza

DIALOG compartió dos opciones diferentes de plaza: una con forma lineal y ortogonal y otra con forma curvilínea. Un miembro del CDAG comentó:

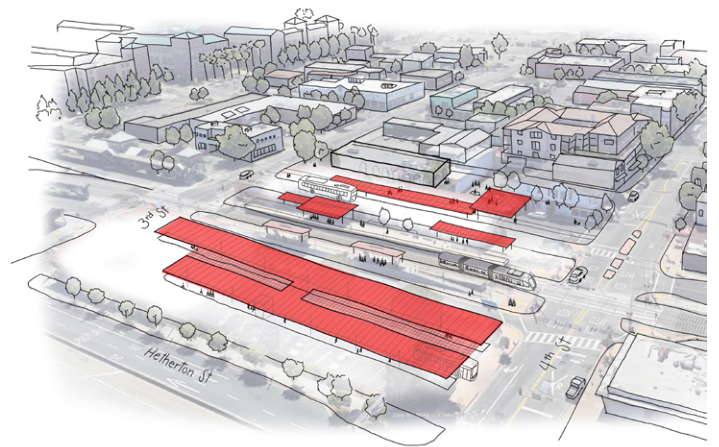
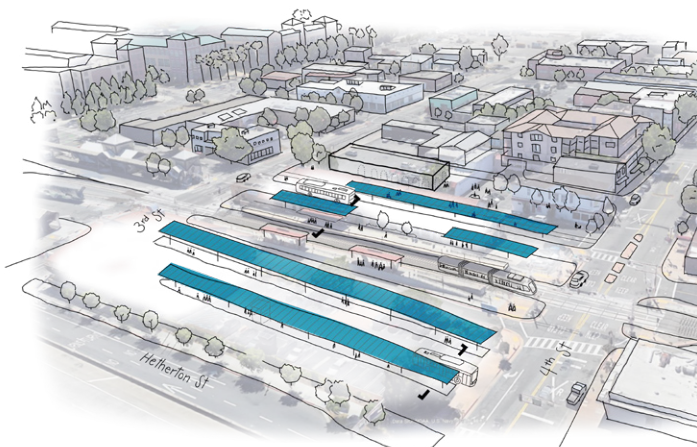
- *Curvilínea parece artificial*
- *La sombra lineal optimiza el cobijo*
- *La gente quiere árboles a lo largo de las calles, ese es el espacio para árboles realmente robustos.*



Conceptos de marquesinas

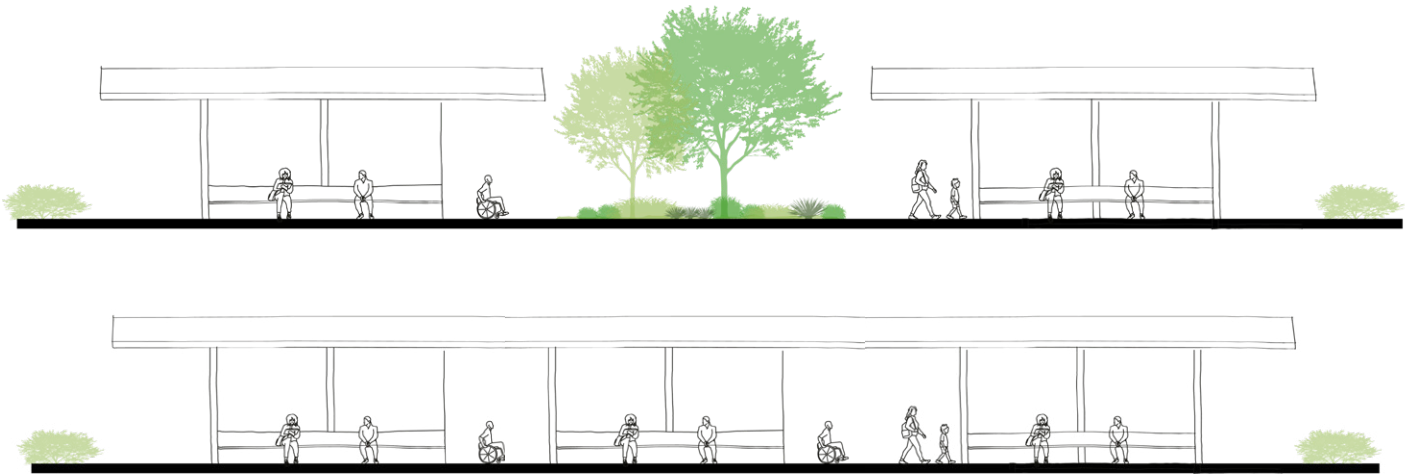
Se mostraron dos formas diferentes de marquesina de autobús como avance de los conceptos mostrados en el CDAG n° 2 y en la jornada de puertas abiertas. El CDAG ofreció las siguientes aportaciones:

- *¿Por qué retomar el ritmo de los arcos?*
- *Preocupación de la comunidad por una parada de autobús en la puerta principal de la comunidad.*
- *Para alejarse de eso, es necesario crear una estructura que sea inspiradora y contemporánea, llamativa y algo más que una simple marquesina de autobús.*
- *Los árboles podrían rodearlo todo: plátanos de Londres.*
- *La principal preocupación es la cantidad de asientos, tanto en el exterior como en el interior.*



Más cobijo vs más vegetación

Las dársenas de autobuses a lo largo de Tamalpais Ave pueden estructurarse con una marquesina continua a través y entre la zona de carga de pasajeros, o los elementos arquitectónicos de la marquesina pueden romperse con árboles y vegetación.



DIALOG abre el debate para Plaza-Marquesinay pide a los miembros del CDAG que aporten diferentes comentarios:

- *Más vegetación*
- *La marquesina grande tiene que ser una verdadera declaración arquitectónica - crea la oportunidad para grandes árboles*
- *Tiene que ser una firma, una declaración de bienvenida (refugio)*
- *La vegetación no protege de la lluvia, necesita agua.*
- *Separar las marquesinas más pequeñas para distinguirlas y dejar espacio para los árboles.*
- *Más cobertura es mejor para los usuarios del autobús; la función es más importante que la forma*
- *El verde es bueno, pero hay que desplazarlo a un lado*
- *Los viajeros necesitan protección contra los elementos, les importa menos la apariencia.*
- *Protección contra el viento y la lluvia*

Comentarios adicionales:

- *El carril bici ayudará a la gente a saber que hay bicicletas aquí - sentido común*
- *Crear más espacio en el centro, tener árboles a los lados*
- *¿Dónde se guardan las bicicletas?*
- *¿El local es para dos? Podría tener cierta flexibilidad*

Materiales para marquesinas

DIALOG compartió una serie de imágenes de diferentes materiales para las marquesinas de autobús, con opciones tanto para marquesinas largas y lineales como para marquesinas más grandes y continuas que abarcan varias bahías de autobús. Los materiales se agruparon en tres categorías: madera y madera híbrida; metal y metal/vidrio; y hormigón/materiales conformados. Se hicieron los siguientes comentarios sobre los materiales de las marquesinas y las posibilidades de diseño.

- *Aspecto de marquesinas urbanas - no de marquesinas de autobús*
- *El metal es ignífugo*
- *Hormigón: dúctil frente a resistente a la tracción*
- *Combinar la estructura histórica con una estructura tipo pérgola*
- *Forma similar a la de una pérgola - estructuras mayores / menores en todo el emplazamiento*
- *Los arcos son atractivos*
- *Podrían ser muy pesados y gruesos, pero se busca ligereza*
- *Museo Nacional de Arte de Tokio: nada de líneas rectas*
- *Hito: no hay que exagerar, hay que darle un toque de ligereza.*
- *La madera es muy humanizadora*
- *Biofílica y la madera es muy del condado de Marin.*
- *Madera con algo ligero y aireado*
- *La arquitectura debe reflejar lo que somos como condado de Marin.*
- *Evitar las opciones que son demasiado duras y urbanas - no se sienten como San Rafael*
- *Metal demasiado caliente en los días calurosos*
- *Si el fuego no es un problema, la madera es lo mejor.*
- *No se preocupe por la seguridad contra incendios de la madera en masa*
- *El hormigón no representa a San Rafael*
- *La madera es hogareña, refleja la historia de Marin*
- *Estaría bien una combinación de materiales*
- *Hay que asegurarse de que proporcionen cobijo*
- *¿Qué pasa con la captación solar?*
- *El metal es contemporáneo y moderno, encaja con la ciudad.*
- *Me gusta la calidez de la madera, pero me preocupa que no sea ignífuga.*

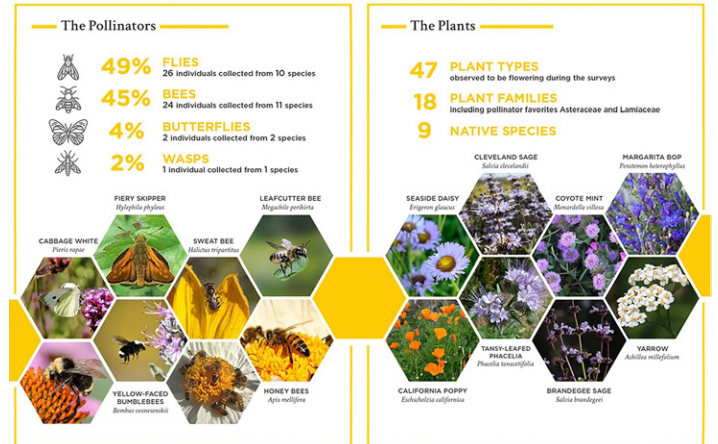
Las estrellas representan las selecciones preferidas por los miembros del CDAG:



Materiales para la Plaza

DIALOG mostró diferentes opciones para el paisaje y los materiales vegetales de la plaza. El CDAG hizo los siguientes comentarios:

- Utilizar materiales locales siempre que sea posible
- Tal vez en el patio - paisaje menos lógico en la zona de la plaza mayor
- El paisaje duro es más fácil de mantener y más flexible.
- Si tenemos mucho paisaje, ¿se puede mantener?
- Le gustan los colores terrosos, cálidos
- Habla de materiales tradicionales
- Evitar materiales que absorban el calor.
- Gestión de aguas pluviales
- Es agradable sentarse en un banco de madera
- Diseño adaptado a la edad: ¿asientos más altos?
- Utilizar ladrillo local
- Máximo impacto de los árboles grandes
- Oportunidad para superficies verticales - enredaderas, trepadoras
- El paisaje necesita mantenimiento al igual que los espacios verdes
- Evitar las espinas





Resumen de lo escuchado

Limitaciones de la plaza y el solare: El CDAG debatió las diversas restricciones que limitan el tamaño y la forma de la plaza y del solar. Varios miembros expresaron su frustración por el hecho de que estas restricciones limitaran la capacidad del proyecto para reubicar las dimensiones completas del edificio actual o del original de 1929. Los miembros expresaron múltiples perspectivas sobre el carril bici (carril bici separado), incluido el apoyo a la estrategia actual como mejor práctica y la preferencia por eliminar el carril bici debido a las limitaciones de espacio. Algunos miembros expresaron su interés por una orientación y un acceso claros para los distintos tipos de usuarios (viajeros de autobús, ciclistas, etc.).

Enfoque de diseño de la arcada y los elementos históricos: Los miembros del CDAG expresaron diversas perspectivas sobre la reubicación de los elementos históricos del edificio, desde la reubicación de todas las partes posibles del edificio hasta la reubicación de elementos seleccionados de 1929. Los miembros se mostraron interesados en conservar las partes históricas tanto de la arcada oeste como de la fachada este. La gestión nocturna y la seguridad de la arcada fueron preocupaciones constantes. Algunos miembros expresaron su interés por destinar la zona de los soportales a un restaurante o cafetería que se hiciera cargo del espacio.

Opciones de edificios y plazas: Los miembros del CDAG expresaron un amplio consenso a favor de la Opción C, por diversas razones. La arcada y los arcos del edificio Whistlestop original realzan la historia del edificio original a la vez que crean un espacio de patio utilizable. Tiene el potencial de incluir una estructura de sombra, y puede ser más amigable para las familias con niños pequeños que necesitan un entorno más cerrado. Se hicieron sugerencias para incorporar materiales del interior actual de Whistlestop o utilizarlos como inspiración para nuevos elementos de diseño. Además, se propusieron ideas para un centro de bienvenida o un espacio cívico similar en la zona del vestíbulo. Se expresó preocupación por la asignación de espacio suficiente para las zonas de espera de los clientes. Los comentarios destacaron la importancia de activar la plaza, la "propiedad" del espacio exterior por parte de los establecimientos comerciales, el diseño accesible y el uso flexible del espacio dentro de la plaza.

Paradas de autobús: Los miembros del CDAG que representan a los usuarios de autobús se mostraron a favor de marquesinas más largas a lo largo de la avenida Tamalpais que optimicen la protección contra los elementos con amplios asientos, mientras que otros miembros se mostraron a favor de marquesinas más pequeñas que proporcionen espacio para árboles adicionales en las calles. Algunos participantes también hicieron hincapié en que una gran marquesina, especialmente en la manzana este, debería constituir un elemento arquitectónico significativo que sirviera de bienvenida al centro de San Rafael.

Materiales de la Plaza: Los miembros expresaron su interés por los materiales locales en la medida de lo posible, teniendo en cuenta tanto la practicidad como la estética. La facilidad de mantenimiento, la funcionalidad, la gestión de las aguas pluviales, el ladrillo local y la flexibilidad de los materiales del paisaje urbano se señalaron como consideraciones importantes. Las preferencias se inclinaron por los colores terrosos y los materiales tradicionales que, idealmente, también limitan la absorción del calor. Se valoraron los bancos de madera, los bancos con reposabrazos que limitan la posibilidad de tumbarse y los diseños adaptados a las personas mayores. También se prefirieron los árboles grandes y la posibilidad de vegetación vertical, como las enredaderas.

