



PROIECT STUDIO AE

# Autogara Chitila - transformată într-un spațiu multifuncțional comercial

## Argument

Fragilitatea clădirilor existente în fața cutremurelor este un subiect care necesită atenția întregii societăți. Recuperarea trecutului construit este un proces al întregii comunități, pentru că respectarea trecutului înseamnă fondul construit, memoria, tradiția și moște-

nirea noastră culturală. Arhitectura reprezintă moștenirea tangibilă a trecutului cu istoria și poveștile, oamenii, comunitățile, meșteșugurile, detaliile vieții cotidiene. Chiar și abandonul acestora exprimă neputința societății de a ști să prețuiască bogăția și frumosul trecutului și să le ducă mai departe.

Deși dificile, șantierul pe clădiri existente

sunt uimitoare după transformare, iar imaginile de dinainte și de după intervenție sunt motivante.

Studiul de față analizează procesul prin care Autogara Chitila a fost transformată într-un spațiu multifuncțional pentru Mega Image și comunitate, cu ajutorul arhitecților Studio ae.



## Fiecare proiect este unicat

Pentru proiectele complexe, este nevoie de o echipă de specialiști, de mult lucru în echipă, de atenție și de determinare, apreciază specialiștii Studio ae. Aceștia ne-au transmis: "Din experiența noastră, la un astfel de proiect de anvergură, pentru un bun rezultat, numărul proiectanților trebuie să depășească 15 arhitecți, ingineri și verificatori. În cadrul echipei, arhitectul generează imaginea dezirabilă și asigură coordonarea pe parcursul proiectului, astfel încât să se ajungă la destinația propusă. Fiecare proiect este unicat și necesită o strategie cât mai bună, aplicată".

## Faze de proiectare

### 1. Relevul - măsurarea clădirii

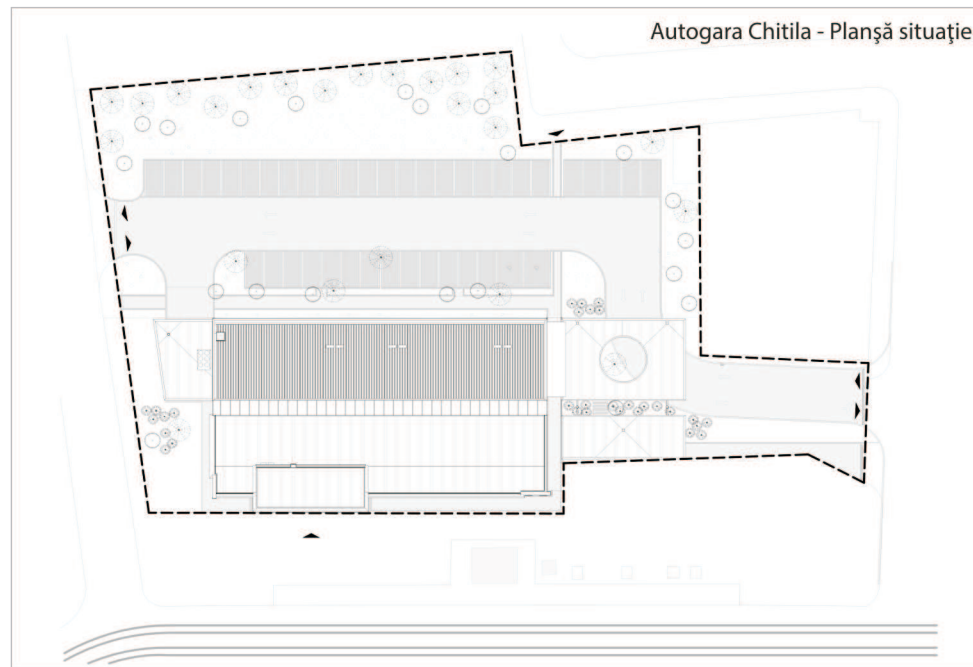
Este o etapă specifică pentru clădirile existente și cuprinde planurile tuturor etajelor, secțiunile, fațadele, planul de învelitoare. Clădirea fostei Autogări Chitila era abandonată de ani de zile, avea o stare precară, cu infiltrații, mucegai, finisaje căzute. A fost o adevărată aventură realizarea relevului de către arhitectul Dragoș Lungulescu.

### 2. Model BIM

Pe baza Relevului a fost realizat în 3D modelul BIM (Building Information Modeling).

### 3. Definirea conceptului de arhitectură prin care a fost analizat volumul și dimensiunea clădirii

Specialiștii au studiat cum să alăturăm o parte nouă a clădirii lângă cea veche, materialele, perspectivele importante. Ideea de la care au pornit a fost să exprime explicit care



sunt partea veche și cea nouă ale clădirii. În acest caz, baza a fost tema de proiectare pusă la dispoziție de către client.

Luminatorul propus de echipa Studio ae creează legătura între partea veche și cea nouă. Este gândit ca o zonă de tranziție - transparentă - care aduce lumină naturală chiar în mijlocul clădirii. Este și o surpriză pe care o generează în interior pentru cei care experimentează spațiul.

## Legătura între București și Ilfov

În acest caz, clientul a înțeles și a susținut de la început demersul și conceptul de arhitectură propus de echipa Studio ae. De ase-

menea, pentru a păstra memoria locului, Studio ae a ales ca, la exterior, spre stația de tramvai, să fie construit un spațiu acoperit, un peron urban de așteptare și întâlnire. Acesta este un sit de tranziție între București și Ilfov, un nod de interconectare a sistemelor de transport.

## Provocările expertizei de structură

Pentru evaluarea din punct de vedere structural, au fost necesare multe investigații și cercetări: studiu geotehnic, dezveliri ale fundațiilor, teste pe materiale (beton), determinarea armărilor din grinzi și planșee.

Sursele citate ne-au explicat:

"- Am descoperit că o parte din clădire are planșeul din fâșii prefabricate de tip ?. Pe acest planșeu nu a fost voie să se facă perforații pentru instalații.

- Una dintre concluziile expertizei a fost ca, pe zona respectivă, să se realizeze o structură secundară pentru prinderea echipamentelor de instalații, de iluminat etc.

- De asemenea, în urma investigațiilor a rezultat că sunt necesare lucrări de consolidare majore: consolidări la stâlpi, la grinzi pentru a crește performanța clădirii și a ajunge la Risc seismic III".

## O nouă structură între corpurile existente

În plus, expertul și inginerul de structură au analizat și cum se poate alătura noua structură din metal pe lângă cea existentă



din beton. Între cele două corpuri s-a realizat un rost de structură astfel încât clădirea fostei Autogări Chitila să se comporte cât mai bine în timp, să se compenseze dilatațiile mai mari la temperatură ale metalului în comparație cu betonul, să nu apară fisuri sau tasări inegale.

Structura pentru luminator a fost studiată în detaliu încă de la faza de expertiză.

## Proiectul dual al structurii

Practic, proiectarea de structură a cuprins două proiecte - cel de consolidare detaliat și cel pentru extinderea nouă realizată din structură metalică.

Structura nouă a urmărit deschiderile structurii existente, iar stâlpii noi metalici i-am dispus în continuarea celor existenți.

## Provocările autorizării

"Având în vedere complexitatea intervenției, la faza de autorizare am trecut prin majoritatea "comitetelor și comisiilor": de mediu, sănătate publică, circulații, pompieri, Inspectoratul de Stat în Construcții, Autoritatea Aeronautică, utilități. Multe dintre acestea au necesitat studii suplimentare elaborate de specialiști. La fiecare studiu am elaborat documentația necesară pentru a explica proiectul din diferite perspective cu scopul final de a păstra imaginea de ansamblu.

Provocările principale apar o dată cu trecerea către zona de conformare la legislația actuală a conceptului.

O clădire existentă vine cu mai multe limi-



Autogara Chitila - structura de rezistență

tări, mai ales când se schimbă destinația inițială. În acest caz, din punct de vedere birocratic, cel mai dificil a fost avizul de la comisia de circulații.

După obținerea tuturor avizelor, am depus proiectul la faza DTAC (Documentația Tehnică pentru obținerea Autorizației de Construire)", ne-au povestit reprezentanții Studiu ae.

## Proiectele tehnice pentru execuție

Pentru ca echipa de construcții să execute cât mai bine clădirea este nevoie de claritate, de specificații pentru fiecare material propus. Toate aceste informații se regăsesc în proiectele tehnice de specialitate.

Proiectul de arhitectură este baza tuturor proiectelor de specialitate, iar misiunea ar-

hitectului este de a coordona informațiile, specificațiile și a remedia conflictele între elemente.

În cazul luminatorului propus al fostei Autogări Chitila o provocare a fost distribuția tuturor instalațiilor astfel încât să nu traverseze spațiul. Riscul era să se obțină un "păienjenis" de fire pe toată lungimea luminatorului. S-a stabilit împreună cu echipa de instalații traseele optime pentru paturile de cabluri, hidranți interiori, evacuări, iluminat, sanitare și s-a studiat în 3D și în secțiuni și înălțimea la care se află fiecare instalație.

## Șantierul - momentul adevărului

Toate proiectele sunt puse în operă în timpul șantierului. În cazul intervențiilor pe clădiri existente este necesar un constructor cu experiență și bine organizat. În acest caz, echipa Constar, coordonată în șantier de domnul inginer Ion Stratu, a fost șansa acestui proiect. Au studiat detaliat toate proiectele, au pus întrebări, au sunat și au chemat arhitecții în șantier când au întâmpinat probleme.

## Probleme & soluții punctuale

1. Lipsa unui stâlp - o problemă majoră  
Exista un horn, dar la momentul expertizei nu a putut fi desfăcut. Scenariul pe care s-a făcut calculul era că există și un stâlp adiacent hornului. În realitate, stâlpul nu a fost executat. Constructorul a constatat la momentul desfacerilor că nu există stâlp pe zona respectivă.
2. Prinderea termoizolației pe zona de clă-



Autogara Chitila - șantier



dire existentă a fost discutată intens în șantier. Structura planșeului existent era din prefabricate care nu aveau voie să fie perforate. A fost organizat comandament de șantier la care au participat constructorul, furnizorul de termoizolație, clientul, inginerul de structură și arhitectii pentru a găsi varianta optimă.

3. Turnarea betonului pentru fundație în zona de peron deschis a avut prevăzut din proiect gol pentru burlanul de la acoperiș. Pe zona de peron, deoarece conceptul de arhitectură a mizat pe o structură vizibilă, s-a propus ca burlanele să fie trase prin stâlpii metalici cu secțiune rotundă și gol în

*Suprafața desfășurată a clădirii:*

*1.500 mp*

*Suprafața terenului: 4.000 mp*

*Nr. parcări amenajate la sol: 42 locuri*

*Regim înălțime: Parter+etaj*

*Adresa: Șoseaua Chililei nr. 221, sector 1, București*

interior. Încă din fazele de săpătură, armare și turnare beton a fost necesară coordonarea atentă dintre structură și instalații și arhitectură, imaginea spațiului la final. Este important ca de la început să se aibă în minte imaginea la care se dorește să se ajungă.

4. Reutilizarea dalei din beton existente

Pe o mare parte din teren exista o dală veche, deteriorată, cu multe gropi. Împreună cu inginerul de sistematizare am propus recuperarea acesteia, concasarea și utilizarea spărturii la noul drum și parcare. Din cantitatea recuperată, clientul a distribuit și la un alt șantier pentru realizarea straturilor suport de la drum și parcare.

5. Utilizarea plantelor perene agățătoare, specii locale

În cazul amenajărilor de peisagistică a fost recomandat să se folosească specii locale care nu necesită multă mentenanță.

## Timp de proiectare & execuție

Proiectul la faza de concept a durat două luni, cu tot cu validarea din partea clientului. Proiectele pentru autorizare, respectiv execuție au durat aproximativ zece luni. Șantierul a început în februarie și s-a finalizat în noiembrie 2019, în total nouă luni. Șantierul a avut ritm susținut, deși au apărut multe provocări, probleme și detaliile care fac diferența au fost numeroase. Buna execuție, alcătuirea cărții tehnice cu grijă de către dirigințele de șantier, au făcut ca în acest caz Autorizația de Securitate la Incendiu să fie obținută după prima vizită a Pompierilor, ceea ce de obicei nu se întâmplă.

