



# AEROPUERTO EN LA CIUDAD DE LAPLATA

“Entre la maquina y la envolvente”





Autor Julieta, MORALES

N°: 34568/6

Titulo "Aeropuerto en la ciudad de La Plata. Entre la maquina y la envolvente"

Proyecto Final de Carrera

Taller vertical de Arquitectura N°7 :SZELAGOWSKI - Remes LENICOV - DIAS DE LA SOTA

Docentes: DURANTE, Eugenia - PEREZ ALVAREZ, Maria Florencia

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad de La Plata

Fecha de Defensa: 2/10/2023

Licencia Creative Commons





# ÍNDICE



**INTRODUCCIÓN** ..... 04

**GENEALOGIA** .....05

Proyectos y re-dibujo.....06

Categorías de análisis.....07

Planteo del problema.....09

Conclusion genealogia.....10

Referentes.....12

Conceptos de interes.....16

**PROYECTO** .....17

Aeropuertos.....18

Programa.....19

Localizacion.....20

Accesos.....21

Propuesta paisajistica.....23

Implantacion.....24

Planta Baja.....25

Planta Alta.....26

Planta Terraza y Subsuelo.....27

Vistas.....28

Cortes.....30

Corte Sección.....31

Materialidad.....32

Flujos de movimiento.....33

Sectorización.....35

Imagenes.....37

Layer uno.....41

Layer dos.....42

Layer tres.....43

Vacios ordenadores.....44

Conclusion final.....45





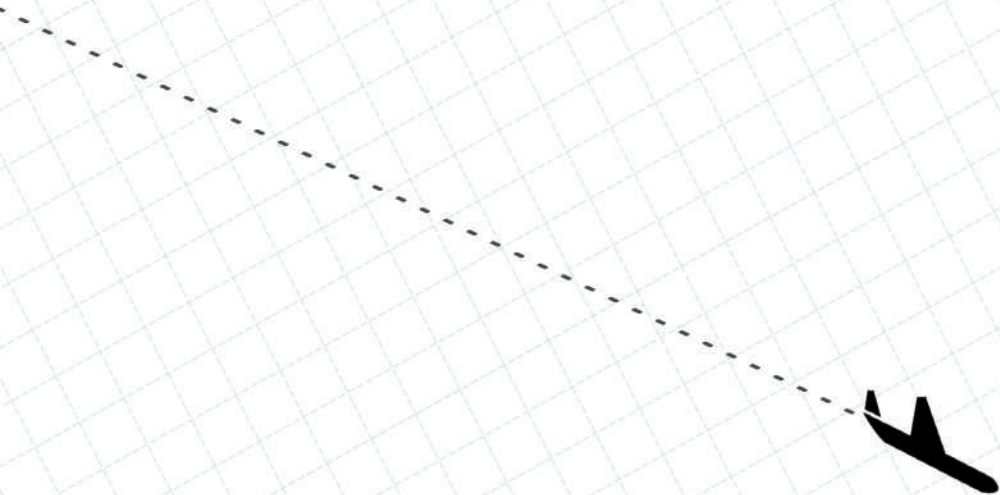
# INTRODUCCIÓN

La impresión que la arquitectura produce en nuestros sentidos al percibirla como un objeto físico, es tan poderosa que consigue emanciparse de su lectura cultural.

Un edificio puede ser una máquina, precisamente organizada, rígida, reguladora, jerárquica y dura, pero cuando aparecen factores determinados, u otros elementos, en este caso, su envoltura, su piel exterior, da como resultado un concepto particular que surge de ellos...que es el "entre", espacio que no estas afuera ni adentro, causando espacios enriquecedores, desde esa indefinición.

Para hacer hincapié en dicho tema, que se mostrará más adelante; se utilizó, una representación gráfica en distintas gamas de grises y violetas, haciendo parecer que el contexto lo invita a meterse dentro del edificio, generando que se lea como una capa más del contexto dentro del edificio. El tema de este trabajo es esa una doble condición, por un lado, se encuentra, esa envoltura con un espesor de interfaz o de transición, de la máquina y contexto. Y por otro lado está la otra condición ... la máquina, una máquina rígida, con un programa que dicha terminal implica, los cuales son inamovibles, esta, se dispersa por el espacio, no es una cosa toda concentrada y única, sino que tiene partes que se escapan y se dispersan, como por ejemplo las oficinas y los núcleos de abastecimiento del personal. Esto se puede observar en los cortes en donde se mostró, que no es solo una maquina sino conceptualmente varias, esto se generó por aquellos vacíos que empiezan a surgir, tanto del zócalo, que de manera abstracta es el soporte, ya que en él contiene todo lo que se requiere para su funcionamiento; apareciendo también otros elementos que entran en juego y se despegan de la máquina generando otro sistema... la envoltura. Dicho sistema empieza a rodearla con elementos horizontales, poniéndole nombre de piel, de espesor perceptivamente delgado, que presenta otros colores. La intención que se le dio a este sistema fue darle jerarquía a dicho espacio llamado "Entre", pensándolo en constante movimiento, con cúmulo de sentimientos, relacionado con lo público, con el usuario, donde la gente se mueve, se va, llega, entra, se despiden, se reencuentran, cargado de emociones, es por ello, que se crea una atmósfera de calidad, con esa luz tamizada que entra, muy suavemente que construye cierta sensibilidad de calidez que busca este proyecto, pero también con esa dinámica horizontal, que por momento baja, sube, se pliega... ¿Por qué si no se piensa en un carácter humano, para que lo apropien y lo habiten, lo aprecien, para quien se crea los espacios?



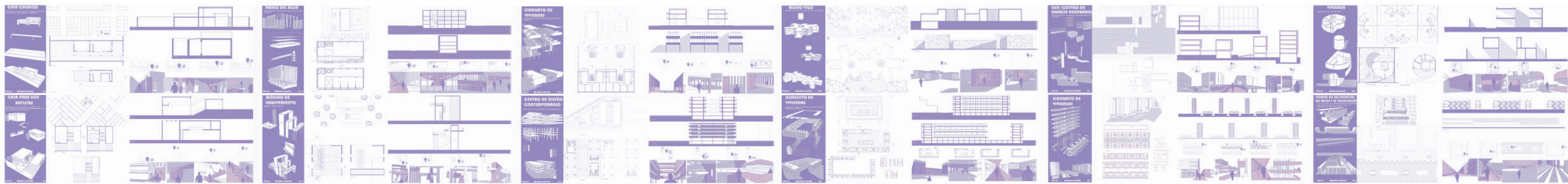


**GENEALOGIA**



# GENEALOGIA

## PROYECTOS Y RE-DIBUJO



El estudio genealogico, propuesto por la catedra, se trato de, una revision proyectual, al mi parecer una busqueda instrospectiva. Con un objetivo claro, analizar nuestros trabajos a lo largo de toda nuestra carrera, redibujar cada uno, analizarlos, cuestionarlos catalogarlos y observar la informacion de cada uno de ellos . Para esta busqueda se procedio bajo los siguientes items:

**A)** Recopilacion exhaustiva del material, tanto digital como papel., desde el curso de ingreso

**B)** Re-dibujo de todo el material recaudado

**C)** Se desglosa en dos etapas la primera fue :

- Un enfoque en cada uno de los proyectos analizando el sistema espacial, ya sea contextual, argumental, generacion de la forma, material, matrices de base
- Luego, clasificacion y catalogar las obras

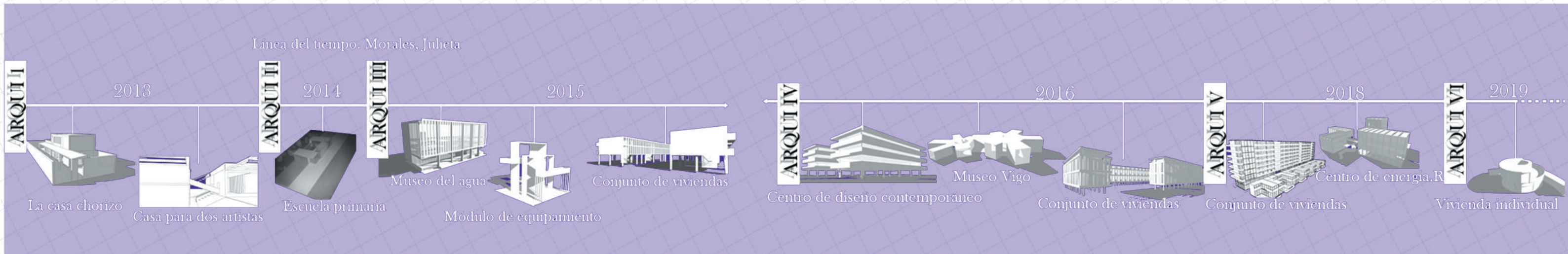
**D)** Se realizo una indexacion en un grafico, volcaron toda la informacion obtenida

En la representacion de cada uno de nuestros proyectos, buscamos, que fue lo que quisimos mostrar, analizar o destacar. Por esto, fue importante reconocer cuales fueron cada uno de esos aspectos, para asi, poder obtener nuestra propia "caja de herramientas proyectuales" las cuales nos servirán para saber, por donde podriamos llegar a dar comienzo a cualquier propuesta proyectual.

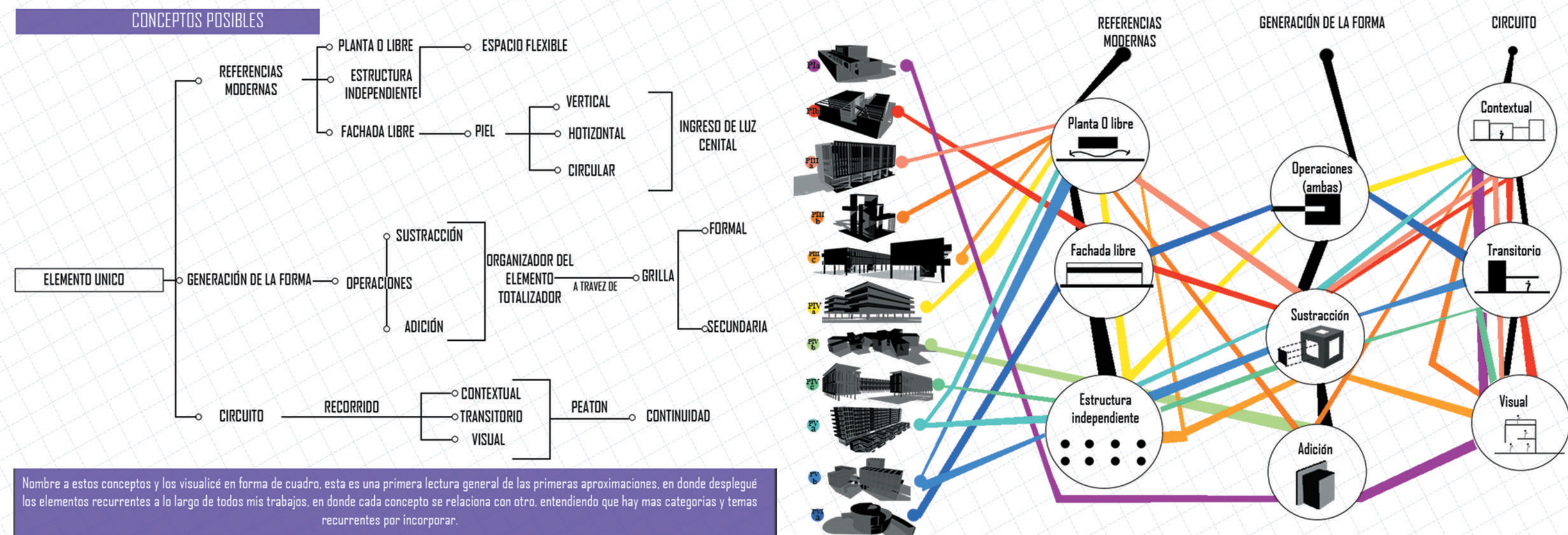


# GENEALOGIA

## GRAFICOS



Graficos, que se obtuvieron durante la genealogia proyectual, que ayudaron a la llegada del catalogo de analisis





# GENEALOGIA

## CATALOGO DE ANALISIS

Luego de las primeras intenciones, el analisis se estructuró en tres lineas de trabajo: **referencias modernas, generacion de la forma y circuito.** Cada una de ellas, esta compuesta por temas y criterios en comun, desde una perspectiva propia, los cuales se analizaron comparativamente en todos los proyectos. Estas categorias surgieron luego de los primeros analisis. A continuacion se detallan los criterios bajo la indexacion como sintesis de cada uno de los proyectos a lo largo de la carrera, mencionando tambien los diferentes subconceptos, desarrollandolos de manera personal.

### REFERENCIAS MODERNAS

Planta 0



Fachada libre



Estructura independiente



### GENERACIÓN DE LA FORMA

Operaciones



Sustracción

Adición



### CIRCUITO

Circuito contextual



Circuito transitorio



Circuito interior



## REFERENCIAS MODERNAS

En el trayecto de todos los años transcurridos, los referentes siempre fueron ejemplos de la arquitectura moderna especialmente Le Corbusier, adaptando habitualmente como partida tres puntos de esta referencia  
Planta 0 libre: lo cual genera continuidad, en muchos aspectos, tanto recorribles como visuales, generando también un efecto de "una caja en el aire"

Estructura independiente: Esta permite generar mas flexibilidad de uso en los espacios.

Fachada libre: Termino para darle continuidad al material



# **GENEALOGIA**

## **CATALOGO DE ANALISIS**

### **GENERACION DE LA FORMA**

Se entiende desde un principio, como la generación de la forma da origen a los diversos espacios. Entones, al generar una forma “pura”, y generando variaciones de manera perceptiva, por diferentes operaciones en ella misma, estudiando previamente el contexto, da como origen a una de las decisiones consientes al proyectar, desde el volumen.

Eligiendo concurrentemente operaciones como la sustracción: Esta operación consiste en restarle cuerpo al elemento base, genera en la misma, la composición a la que se quiere llegar dándole sentido a los diferentes espacios finales, a través de esa sustracción generadores de “vacíos ordenados”

Y la adición: Esta acción de ampliación o sumatoria, es para darle relación a esos espacios vacíos que genera la operación de sustracción, no se vincula a través de un elemento individual en sí, sino que esa vinculación es a partir de estas dualidades afectando directamente sobre la forma.

### **CIRCUITO**

Este concepto hace referencia al desplazamiento en el espacio, de manera gradual siempre desde una perspectiva peatonal. A este lo clasifique en 3 subconceptos, que dan como resultado diferentes sensaciones que tiene el peatón a medida que se vinculando al espacio proyectual, de manera sensorial.

Circuito contextual: Es ese recorrido del exterior al interior de la obra, se refiere a si es afectado o si es vinculado con su entorno inmediato.

Circuito transitorio: Este se refiere al recorrido intermedio, el interfaz de lo contextual y el proyecto, lo entiendo como un recorrido que hace que la llegada tenga un menor impacto generando otras sensaciones entre el exterior-interior.

Circuito interior: ¿Qué impacto se tiene al ingresar y recorrer el interior? ¿Qué sensación genera en términos de escala?



# GENEALOGIA

## PLANTEO DEL PROBLEMA

En la genealogia hubo una primera aproximacion de tema-problema a partir de analizar la propia produccion desde los referentes modernos, la generacion de la forma y el circuito. Al trabajar continuamente con figuras geométricas fácilmente reconocibles a la vista y adoptando un solo sistema para todas de ellas, siempre trabajando con un unico elemento, en cuanto condicion material y formal, sin complejizarlo. Fue esto, una dificultad que dio la pauta de comprender que esta vez se deberia atravesar los trabajos anteriores, empezaron a surgir varias preguntas sobre temas ausentes proyectuales, los cuales fueron infinitos, fue un camino de muchas inquietudes. En dicha busqueda, el primer disparador dio comienzo en el contexto inmediato, ya que siempre se puso mas énfasis, en los proyectos que en su propio entorno. Tambien habia una inquietud en particular sobre el tema que ya formaba parte de todo lo re-dibujado inicialmente, pero no habia podido ser formulado como un tema de analisis, esto se trataba de.. como, varios elementos, pueden llegar a consolidarse para formar parte de un mismo componente bajo los mismos conceptos proyectuales, pero teniendo complejidades individuales, para ello, se pensó en tratar de fusionar varios sistema (sin antes haberlo hecho en la carrera) creando un conjunto entero, con varios elementos, diseñados bajo una misma linea de criterios formales. Buscando definición de los mismos, agregandole distantes condiciones materiales. El mayor desafío, fue “salir de la caja”.

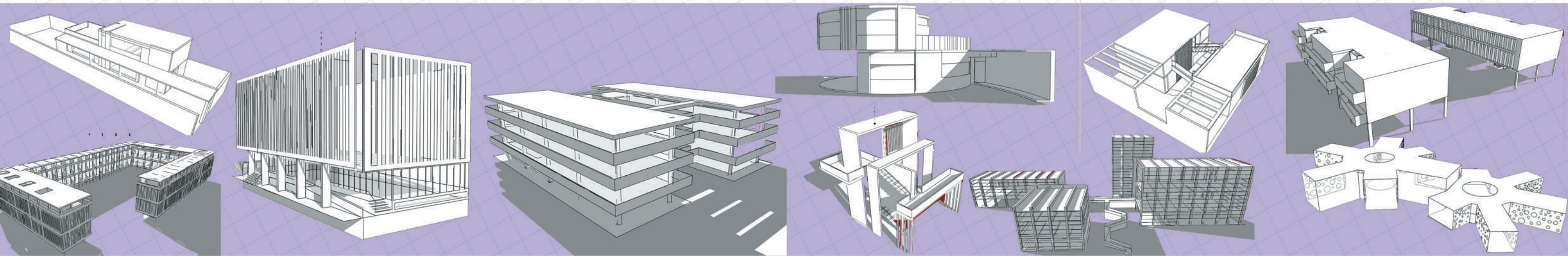
Como en primer lugar para empezar a operar los temas de interes, necesariamente se empezó por tener una base para ella, la cual se logró a traves de cierta grilla para la organización del espacio, a traves de la estructura; surgió un analisis para obtener el punto de partida, y así encontrar la manera de disponer los elementos, (que en el proceso proyectual de la terminal fueron apareciendo varios) se abarco tanto la contextura general y como eso tambien implica en el armado de la organización interna.

Esta cuadrícula que surge de la genealogia, pasa de ser 2D para transformarse en objetos 3D, obteniendo como totalidad un mismo sistema, con circuitos y programas definidos determinadamente, llamandolo a este sistema “maquina”, con ella surgieron distintos elementos, verticales, horizontales y vacios para la organizacion y definicion de los espacios, complejizando de cierta manera el objeto en sí; agregandole mas operaciones intencionales, se genero otro sistema, del mismo sistema, con elementos horizontales para la piel que envuelve todo el edificio, teniendo una misma dinamica en general, pero con ciertas complejidades como pliegues en ciertos puntos generando distintos espacios en ella, tambien con variaciones verticales acortandose o alargandose en diferentes lugares estrategicamente, para obtener visuales. Las distintas fachadas tienen ciertas características con distintos angulos, tiene su relacion con el programa y tambien con conceptos de interes simbolicos.



# GENEALOGIA

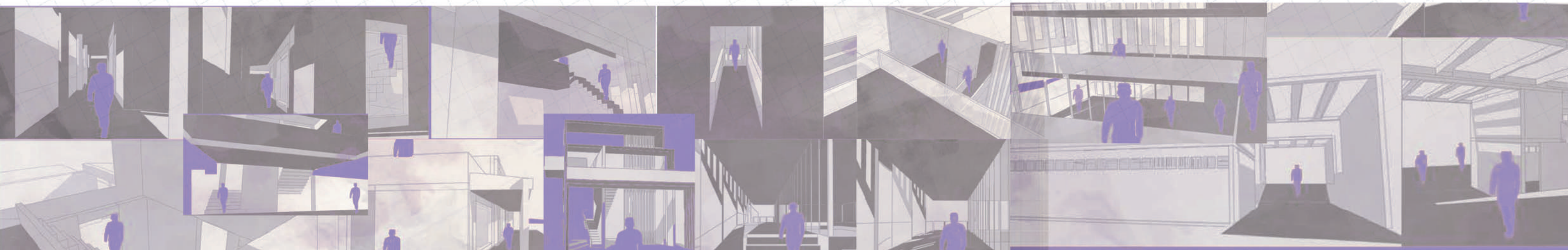
## PROYECTOS Y RE-DIBUJO



## REFLEXION GENEALOGIA

En esta parte del análisis de la genealogía, pongo énfasis en encontrar los elementos con mayor concurrencia a lo largo de mis proyectos, deteniéndome en darme cuenta cuales fueron las decisiones propias que tome ante las restricciones constantes impuestas. Hoy me encuentro rodeada de temas ausentes, ya que en mi proyectar tuve una linealidad simple y no compleja, no obstante, a esto, me encuentro con ganas de impulsarme a lo desconocido, conocer las nuevas variables que surgirán en mí, sin dejar de lado las herramientas obtenidas.

«Todo fluye, todo está en movimiento y nada dura eternamente. Por eso no podemos descender dos veces al mismo río pues cuando descendiendo al río por segunda vez, ni el río ni yo somos los mismos» Heraclito, filósofo.



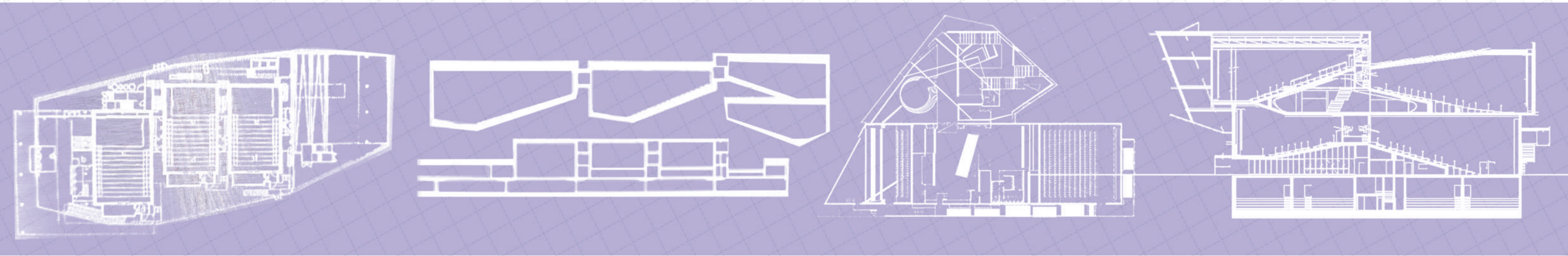






# GENEALOGIA

## REFERENTES DE ESTUDIO



### **K.J.VAN VALSEN, 1992-1996, SHOUWBURGPLEIN 101, ROTTERDAM**

Conjunto de cines

El volumen se determina por las formas en pendiente de las salas de la fachada esta reaalizada con paneles de policarbonato ondulado que tienen su propia estructura independiente de la estructura interior hecha de acero, estos paneles transmiten luz lo que permite dar a la fachada distintas tonalidades. Las salas no se tocan entre si, formando este "entre entre la maquina y maquina para utilización del personal, servicios, baños cabinas, asistencias de los cines

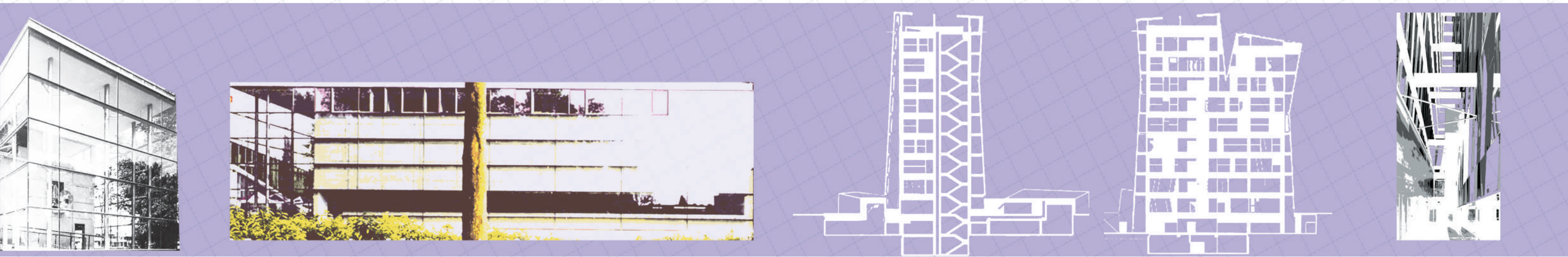
### **COOP HIMMELBLAU DISEÑO EL UFA CINEMA CENTER EN DRESDE, TERMINADO EN 1998**

Cuatro cines son subterreanos, con cuatro más encajados en un espacio reducido de hormigón grueso. Se une en un vestíbulo formado por cristal de vidrio. El vidrio se despliega para vistas sobre el edificio público. En una ciudad infamemente devastada por los ataques con bombas incendiarias en la segunda guerra mundial, esta estructura modernista se levanta de las cenizas. El frío del hormigón recuerda a la ciudad breve era comunista y la dinámica pieza de vidrio choca en ella, rompiendo el dolor como una forma de tierra que a través de la roca y enfrentando los problemas persistentes como la inmigración y la economía. Es un diálogo importante sobre el espacio público y la sociedad rejuvenecida



# GENEALOGIA

## REFERENTES DE ESTUDIO



### **MUSEO DE HISTORIA NATURAL ROTTERDAM VAN EGERDAU**

El Museo de Historia Natural está situado en el Parque de los Museos de Rotterdam, junto al Kunsthal diseñado por la Oficina de Arquitectura Metropolitana (OMA). El museo ocupa una villa histórica que data de 1852 con la nueva extensión que alberga espacios de exposición, una biblioteca y oficinas. La extensión está diseñada para contrastar con la villa y se compone de una serie de capas. Un volumen de hormigón que alberga la nueva sala de exposiciones se encuentra dentro de una estructura de marco de acero envuelta en vidrio. Una estrecha abertura a nivel del suelo en la pared de la exposición permite la entrada de luz natural y ofrece vistas al parque a través del velo de vidrio. La nueva caja de exposición está retranqueada en el lado este, dejando espacio para un espectacular esqueleto de ballena para colgar dentro de la piel exterior de vidrio y acero.

Los edificios nuevos y antiguos están unidos insertando una capa de vidrio detrás de la entrada existente y extendiéndola para formar un enlace transparente entre las dos estructuras. Este enlace es uno de los cuatro puentes de cristal que permiten un recorrido continuo por todo el museo. Con su simplicidad y geometría ortogonal, el rejuvenecido Museo de Historia Natural une con éxito lo antiguo y lo nuevo.

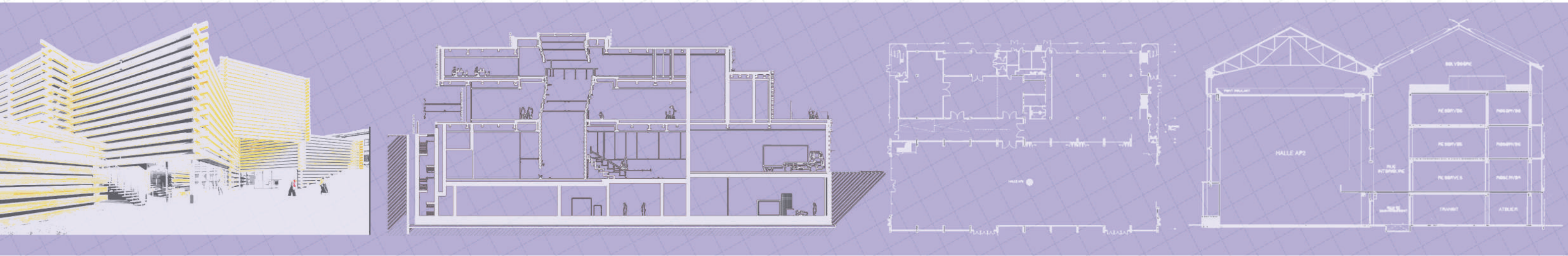
### **TORRES SIAMESAS- ARAVENA**

El proyecto reflexiona sobre la integración de las nuevas tecnologías en la enseñanza, y ofrece espacios diversos para fomentar el aprendizaje: una base formada por un relieve de planos inclinados de madera para las charlas informales, o salas de estudio y trabajo informático donde la clásica iluminación fuerte se transforma en una penumbra que evita los reflejos sobre las pantallas. La piel de vidrio supone un problema para el clima de Santiago, ya que exige hacerse cargo del efecto invernadero que se crea en el interior. La solución empleada consiste en una doble piel, cuya capa exterior está formada por vidrio sencillo (malo para el control energético pero duradero y bueno para uso exterior), y una interior de fibrocemento (con cualidades inversas). Esta especialización resulta menos costosa, y permite introducir entre ambas una cámara de aire que funciona naturalmente como chimenea perimetral para eliminar el calor, generando succión por efecto Venturi. La forma bicéfala de la torre potencia este efecto, y además estiliza sus proporciones consiguiendo que parezca una torre más esbelta.



# GENEALOGIA

## REFERENTES DE ESTUDIO



### **MUSEO DE ARTE MODERNO ODUNPAZARI /KENGO KUMA & ASSOCIATES (proyecto)**

La estrategia de diseño es hacer el volumen en agregación; Apilando pequeñas cajas para crear la arquitectura a escala urbana. Las cajas apiladas a nivel de la calle se leen en la escala de las casas circundantes y crece hacia el centro del museo para situarse en el paisaje urbano que se anuncia como un nuevo hito cultural de la zona.

Las cajas apiladas y entrelazadas están diseñadas en varios tamaños para crear diversas escalas de espacio de exposición en el interior. Las cajas en el nivel del suelo ofrecen oportunidades para obras de arte e instalación a gran escala. Las cajas se hacen más pequeñas en los niveles superiores para exhibir obras de arte más pequeñas e íntimas. El atrio central, compuesto por bloques de madera, conecta cada nivel para dejar pasar la luz natural a través de la claraboya de arriba.

La envolvente exterior del museo está compuesta de madera en toda su extensión que significa la historia y la memoria del lugar que solía funcionar como mercado en el comercio de madera.

### **FRAC DUNKERQUE/LACATON & VASSAL**

Bajo una envolvente ligera y bioclimática, una estructura prefabricada y eficiente determina plataformas libres, flexibles y evolutivas, con pocas restricciones, ajustadas a las necesidades del programa. La transparencia de la piel permite ver la visión de fondo del volumen opaco de las reservas de obras de arte. La pasarela pública (previamente planificada a lo largo de la fachada) que cruza el edificio se convierte en una calle cubierta que entra en la halle y la fachada interna del FRAC.







A dashed black line starts from the top left corner of the page and curves downwards and to the right, ending with a black arrowhead pointing towards a purple rectangular box. The box contains the word 'PROYECTO' in white, uppercase, sans-serif font. The background is a light gray grid pattern.

**PROYECTO**



# AEROPUERTOS

## LUGAR DE LAS EMOCIONES



Los retrasos en los vuelos pueden provocar, además del natural descontento, la posibilidad de observar el aeropuerto (cualquiera de ellos) como un sorprendente lugar donde las emociones y sentimientos se manifiestan a cada instante.

Besos y abrazos, risas y lágrimas, gritos y susurros, apuro y despreocupación, anhelo y apatía, entusiasmo y desilusión, son fotos contrapuestas que se pueden tomar a cada instante en los aeropuertos. Es que es el lugar de encuentros y despedidas, momentos privilegiados en los que los humanos se dejan llevar por sus impulsos o buscan contenerlos pero de modo demasiado evidente, como supo sostener Enrique Pichón Rivière.

Un antropólogo francés sostiene que, como las autopistas, los hipermercados, las estaciones de servicio y algunos hoteles, los aeropuertos son lugares de la posmodernidad en los que se está de paso, sitios sin memoria donde no hay identidad, ni vínculos entre quien momentáneamente lo ocupa y el lugar mismo. Pero en los aeropuertos están presentes la memoria y su contraparte, la búsqueda de la evasión y el olvido hundiéndose en la páginas de un best seller o encerrándose en los juegos, imágenes o melodías de un i-pod. En los lugares de paso («no lugares» los llama Marc Augé) nadie expresa tan sin tapujos su intimidad. Un inconveniente, una demora, una pérdida, crea una inmediata fraternidad entre desconocidos. Un grupo que espera, de pronto instala una sala familiar donde discuten, comentan, sueñan. Una pareja hace de un rincón una precámara posnupcial. Un grupo de amigos se encarnan en bulliciosa fratria de legionarios en busca de aventuras. Un grupo de chicas hace con sus cantos un episodio tribal. Es cierto, los aeropuertos están hechos para gente que está de paso, como los hoteles pero, a diferencia de ellos, allí, en ese museo de conductas, la gente revela, publica descaradamente, su sensibilidad. Aun cuando, como en un cuadro de Edward Hooper, sólo exprese una soledad que es la espera impaciente del viaje, de la llegada, del encuentro con otros. Es que todos los que pasan por los aeropuertos tienen proyectos, se proyectan, están en viaje. Tanto los que transitan por tareas corporativas como los que parten de vacaciones; los que van al reencontro como los que tienen como destino la evasión.

Los aeropuertos son lugares extraordinarios. Parecen no ser del país donde están contruidos, pero no pertenecen a otro país, como los de las embajadas, en todo caso podrían serlo de las Naciones Unidas o de un nuevo continente, forjado en el siglo XX, formado por la red de aeropuertos. Si los carteles luminosos que informan de horarios y partidas nos hablan de la existencia y la temporalidad, los bares, negocios, los duty free, incitando al consumo, instalan un micromundo del capitalismo triunfante, son la maqueta del mundo globalizado.



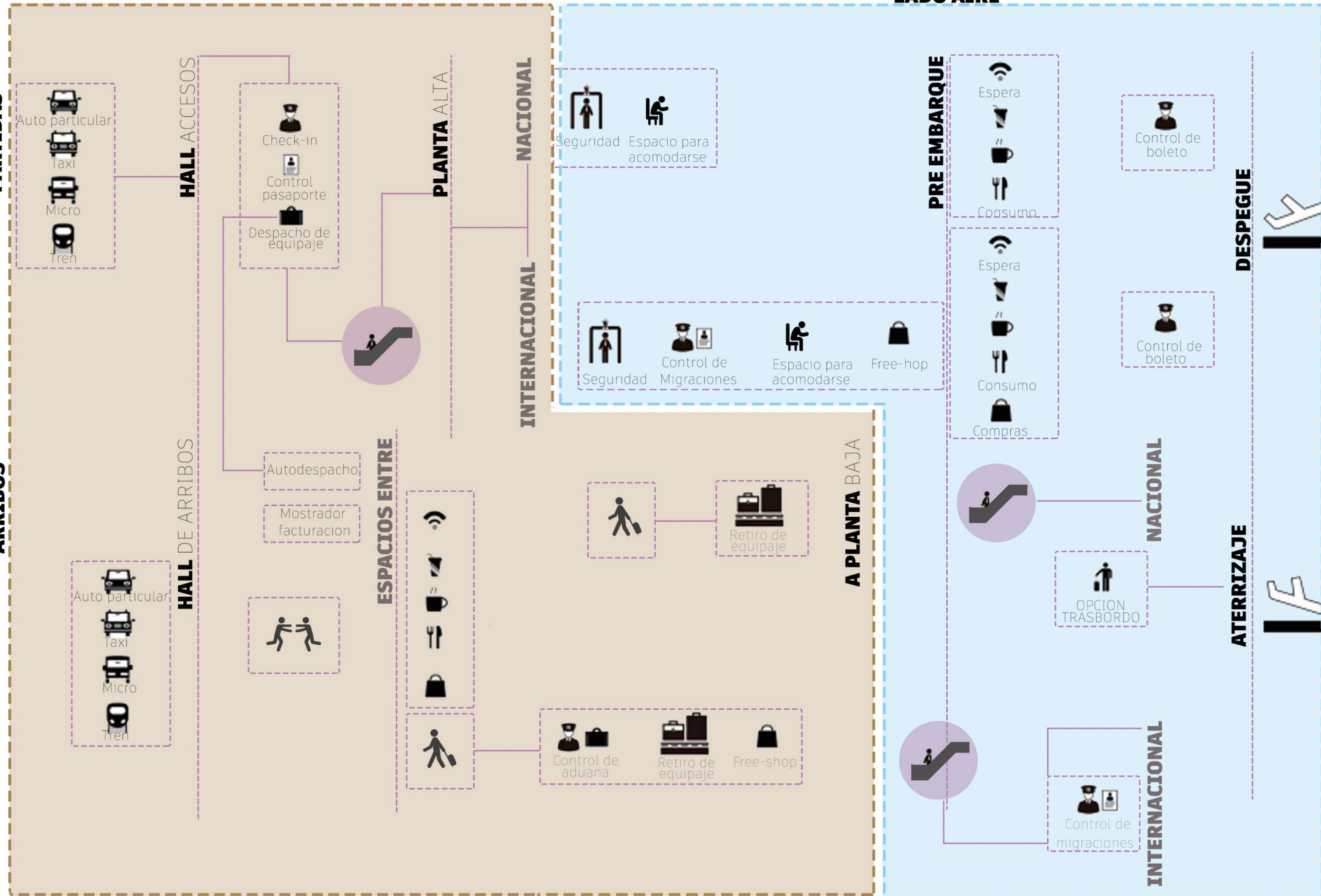
**LADO TIERRA**

**LADO AIRE**

**PROGRAMA**

**PARTIDAS**

**ARRIBOS**





# LOCALIZACION

## Aeropuertos de Buenos Aires, Argentina

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con más de un aeropuerto, lo cual nos permite elegir el que nos quede más cómodo en nuestra llegada y salida.

Aeropuertos Argentina 2000 es la empresa que administra, tanto estos aeropuertos, como el resto de las terminales que hay en Argentina. Pero, si nos centramos en lo que respecta a Buenos Aires, nuestras opciones son tres: -Aeroparque Jorge Newbery (AEP)-Aeropuerto Internacional de Ezeiza (EZE)-Aeropuerto La Plata- Hablar de Aeropuertos, es pensar en conectividad global, conocimiento internacional, una vía de transporte atractivo con la sociedad y el medioambiente, sin dependencia de congestión de autopistas ni de sistemáticos y constantes accidentes, tampoco en los cortes producidos por reclamos sociales, con características confortables como vías rápidas de accesos.

“En la fuerte tendencia hacia la economía global, un intenso comercio internacional, turismo, cooperación científica, etc., la competencia de ciudades globales está incrementándose y convirtiéndose en crucial para su prosperidad y viabilidad.”





# LOCALIZACION

El aeropuerto de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires está ubicado a 7km al sureste del centro de la ciudad. Lo delimitan la avenida 7, y las calles 23,610 y 630. Tiene potencial como apoyo tanto de aeroparque como Ezeiza, Ahora con el crecimiento, las empresas que operan vuelos en Argentina como "Flybondi". También descongestionara el palomar. Muchos habitantes próximos a esta zona van a tener la posibilidad de acceder a un aeropuerto más cercano. Son 400 hectáreas para Re funcionar el entorno a estándares necesarios para una terminal de pasajeros tanto de carácter nacional como internacional. La construcción con buenos accesos es fundamental para el buen funcionamiento de la terminal. Por un lado, rutas provenientes de 36, 6, 215,11, como así también avenidas que son fundamental para acceder en combinación con las anteriores. La idea del equipamiento aeropuerto a nivel región es desarrollar y potenciar el sector turístico en la ciudad. Como alternativa a la ciudad de Buenos aires, de la que nos separa unos pocos kilómetros. Otro punto no menos importante es la fuente de trabajo que se generaría gracias a un edificio de semejante alcance. Son infinitas las tareas a realizaren una terminal de estas características, la cual en un futuro necesitara de personal apto para su funcionamiento. Un edificio de estas propiedades lleva consigo un desarrollo económico importante en la ciudad en la que se implanta.

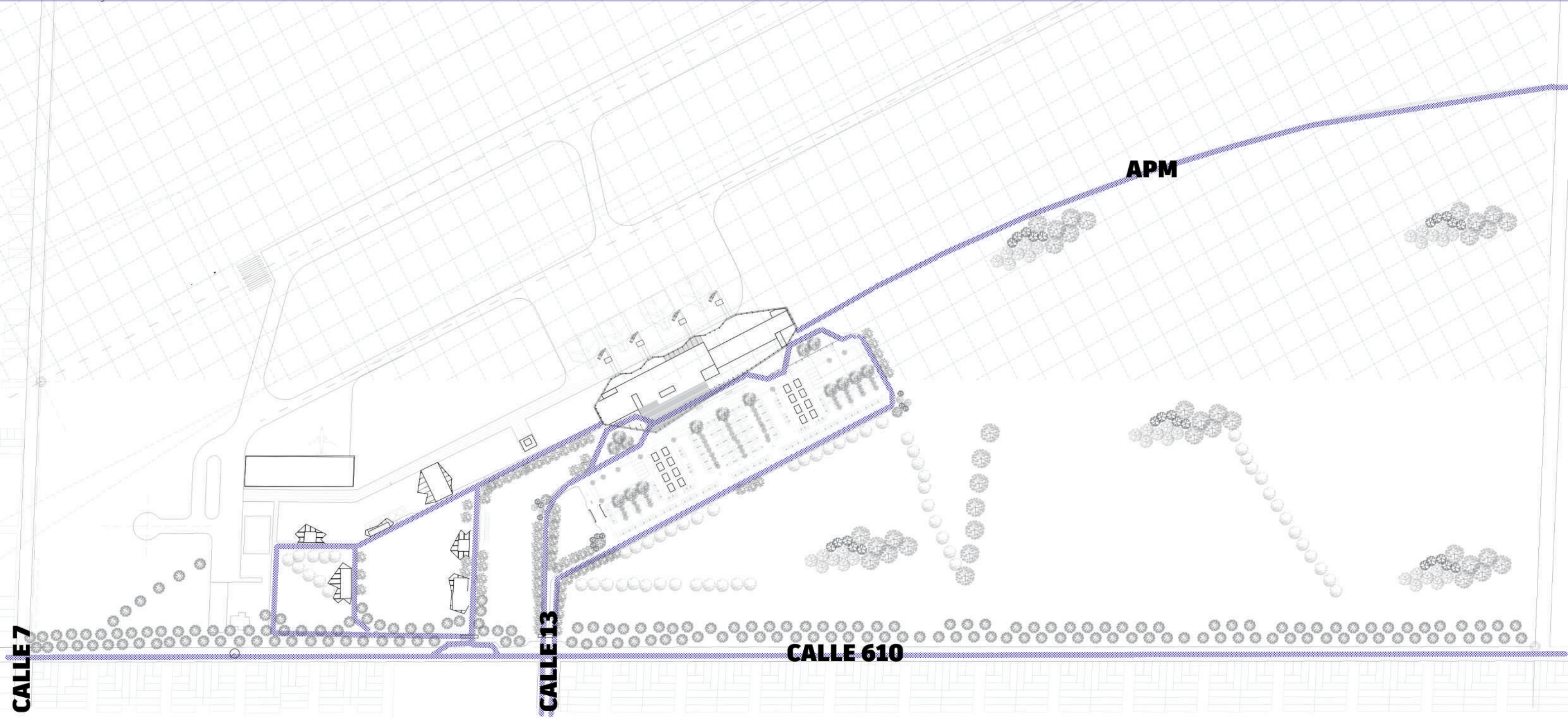




# ACCESOS

## TERMINAL DELA PLATA

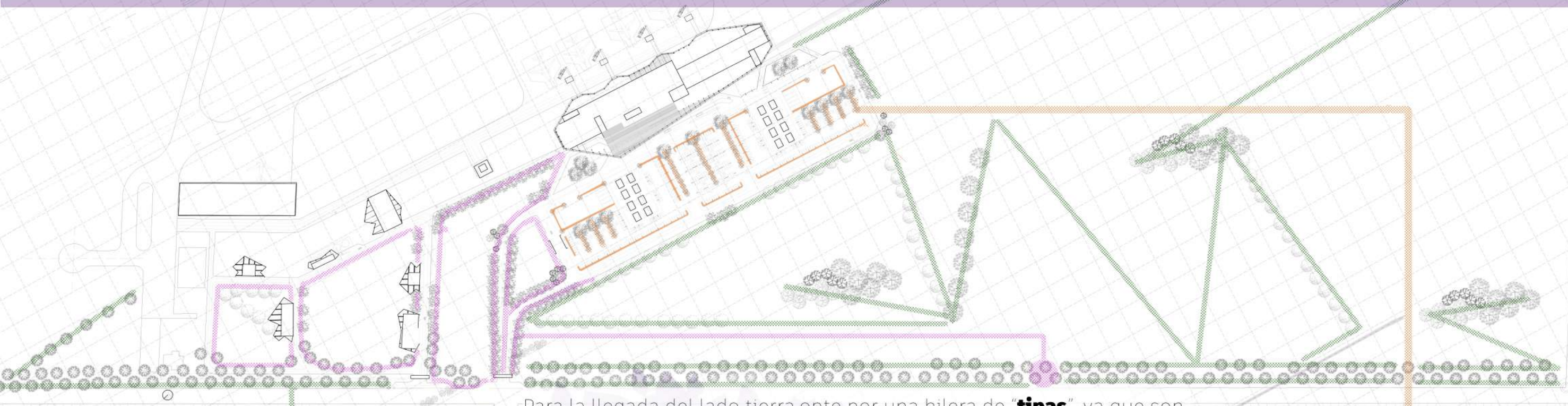
- Mediante autopista Balbín: conexión de la autopista con la RP 11 en la calle 615. Mediante esta hasta calle 609, Av. 7. Calle 610 hasta ingreso aeropuerto.
- mediante extensión ruta 6: empalme de la misma con calle 630.
- desde la ciudad a través de la Avenida 7 y luego de la Av 90 por Av. 7 o por Av. 13
- mediante ferrocarril. Desde la línea provincial ( hoy usada por el Tren Universitario) desde Meridiano V a Ignacio Correas con conexión al aeropuerto mediante transporte sobre rieles (APM) desde una estación del FC a localizarse aproximadamente en calle 30 y 610.





# SELECCION DE VEGETACION

Se destaca desde un comienzo, la relación que coexiste entre los aeropuertos y las diversas emociones, para ello, se buscó un equilibrio, un “entre”, pensando en la relación del usuario, hasta llegar a la terminal, podría comenzar desde la salida de su hogar o desde que arriba la aeronave. Este “entre” busca encontrar un equilibrio de tranquilidad, armonía, ante tanto estrés y sentimientos encontrados. Esta propuesta es para ese momento transitorio, se seleccionó aquella vegetación que se mantenga en constante crecimiento, con follaje, para calmar el estrés, mejorar el oxígeno, y generar particularidades como diferentes corrientadas de aire, visualmente agradable y tranquilizante.



Para la llegada del lado tierra, opte por una hilera de **“tipas”**, ya que son árboles nativos, altos con grandes copas que en el verano dan sombra con flores, y en el invierno no pierde su follaje verde, al llegar a cierta altura, se empiezan a doblar dando sensación de cueva. En cierta época del año dan la sensación de “refresco” ya que desprenden de sus copas gotas de agua

Para el entorno inmediato de la terminal y los estacionamientos opte por el árbol **“Molle”**, nativo, de altura, la mayor característica de colocarlos alrededor es porque son de gran altura reparadores de vientos.

Para los estacionamientos, árboles nativos **“acacias”**, esta elección fue ya que estos, como están en contacto directo con los autos, tienen la característica de ser más bajos, para una sombra más directa, muy vistosa ya que tiene flores amarillas muy llamativas



## REFERENCIAS

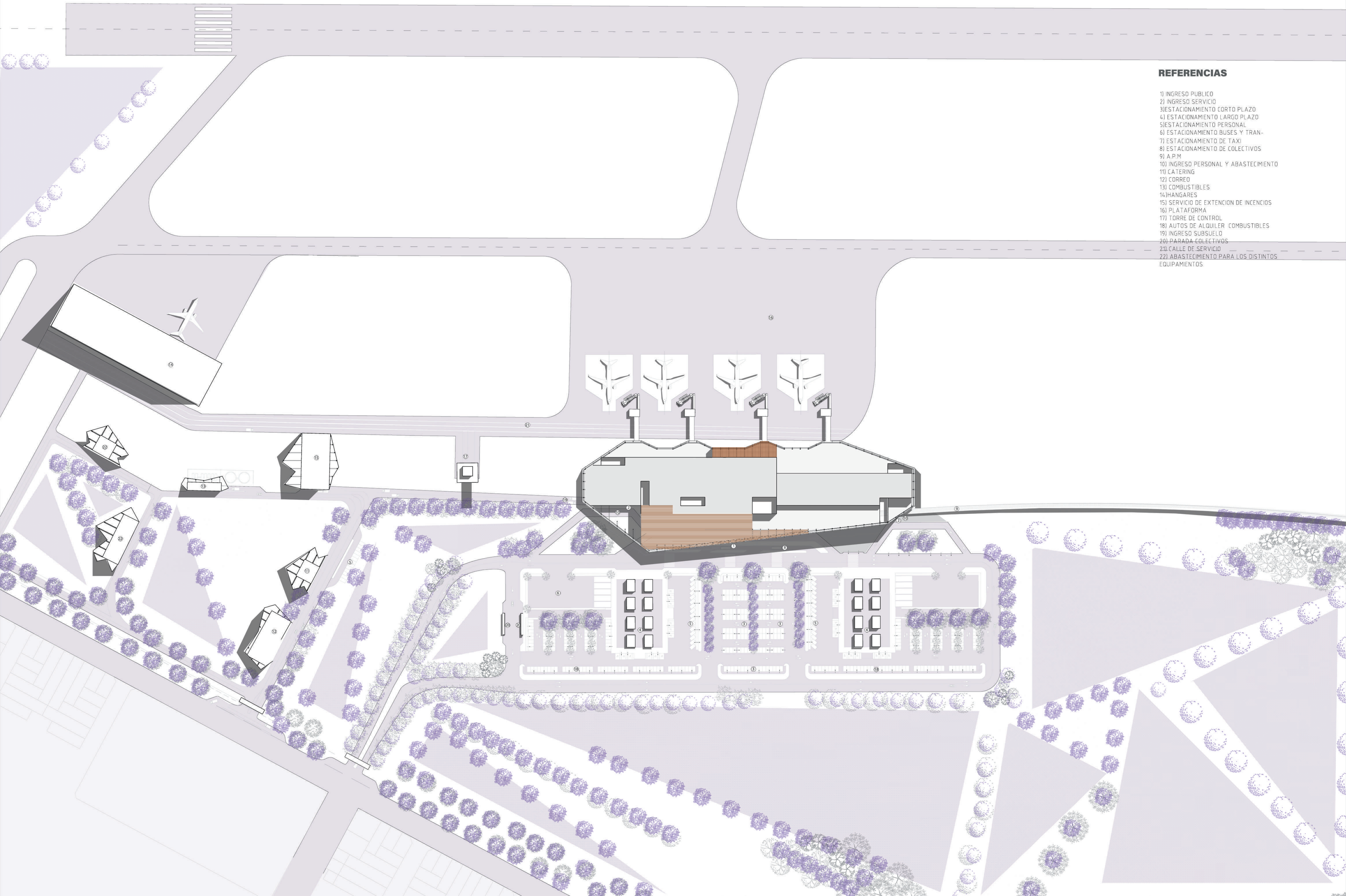
- ① INGRESO PÚBLICO
- ② INGRESO SERVIDOR
- ③ ESTACIONAMIENTO CURTO PLAZO
- ④ ESTACIONAMIENTO LARGO PLAZO
- ⑤ ESTACIONAMIENTO REMISAS
- ⑥ ESTACIONAMIENTO BUSSES Y TRANSITO
- ⑦ AVIA
- ⑧ INGRESO PERSONAL - PARQUEAMIENTO
- ⑨ CATERING
- ⑩ CORREO
- ⑪ BARRIO
- ⑫ BARRIO
- ⑬ BARRIO
- ⑭ BARRIO
- ⑮ BARRIO
- ⑯ BARRIO
- ⑰ BARRIO
- ⑱ BARRIO
- ⑲ BARRIO
- ⑳ BARRIO
- ㉑ BARRIO
- ㉒ BARRIO
- ㉓ BARRIO
- ㉔ BARRIO
- ㉕ BARRIO
- ㉖ BARRIO
- ㉗ BARRIO
- ㉘ BARRIO
- ㉙ BARRIO
- ㉚ BARRIO
- ㉛ BARRIO
- ㉜ BARRIO
- ㉝ BARRIO
- ㉞ BARRIO
- ㉟ BARRIO
- ㊱ BARRIO
- ㊲ BARRIO
- ㊳ BARRIO
- ㊴ BARRIO
- ㊵ BARRIO
- ㊶ BARRIO
- ㊷ BARRIO
- ㊸ BARRIO
- ㊹ BARRIO
- ㊺ BARRIO
- ㊻ BARRIO
- ㊼ BARRIO
- ㊽ BARRIO
- ㊾ BARRIO
- ㊿ BARRIO



# IMPLANTACION - ESC 1;1000

## REFERENCIAS

- 1) INGRESO PUBLICO
- 2) INGRESO SERVICIO
- 3) ESTACIONAMIENTO CORTO PLAZO
- 4) ESTACIONAMIENTO LARGO PLAZO
- 5) ESTACIONAMIENTO PERSONAL
- 6) ESTACIONAMIENTO BUSES Y TRAN-
- 7) ESTACIONAMIENTO DE TAXI
- 8) ESTACIONAMIENTO DE COLECTIVOS
- 9) A.P.M
- 10) INGRESO PERSONAL Y ABASTECIMIENTO
- 11) CATERING
- 12) CORREO
- 13) COMBUSTIBLES
- 14) HANGARES
- 15) SERVICIO DE EXTENCION DE INCENDIOS
- 16) PLATAFORMA
- 17) TORRE DE CONTROL
- 18) AUTOS DE ALQUILER COMBUSTIBLES
- 19) INGRESO SUBSUELO
- 20) PARADA COLECTIVOS
- 21) CALLE DE SERVICIO
- 22) ABASTECIMIENTO PARA LOS DISTINTOS EQUIPAMIENTOS

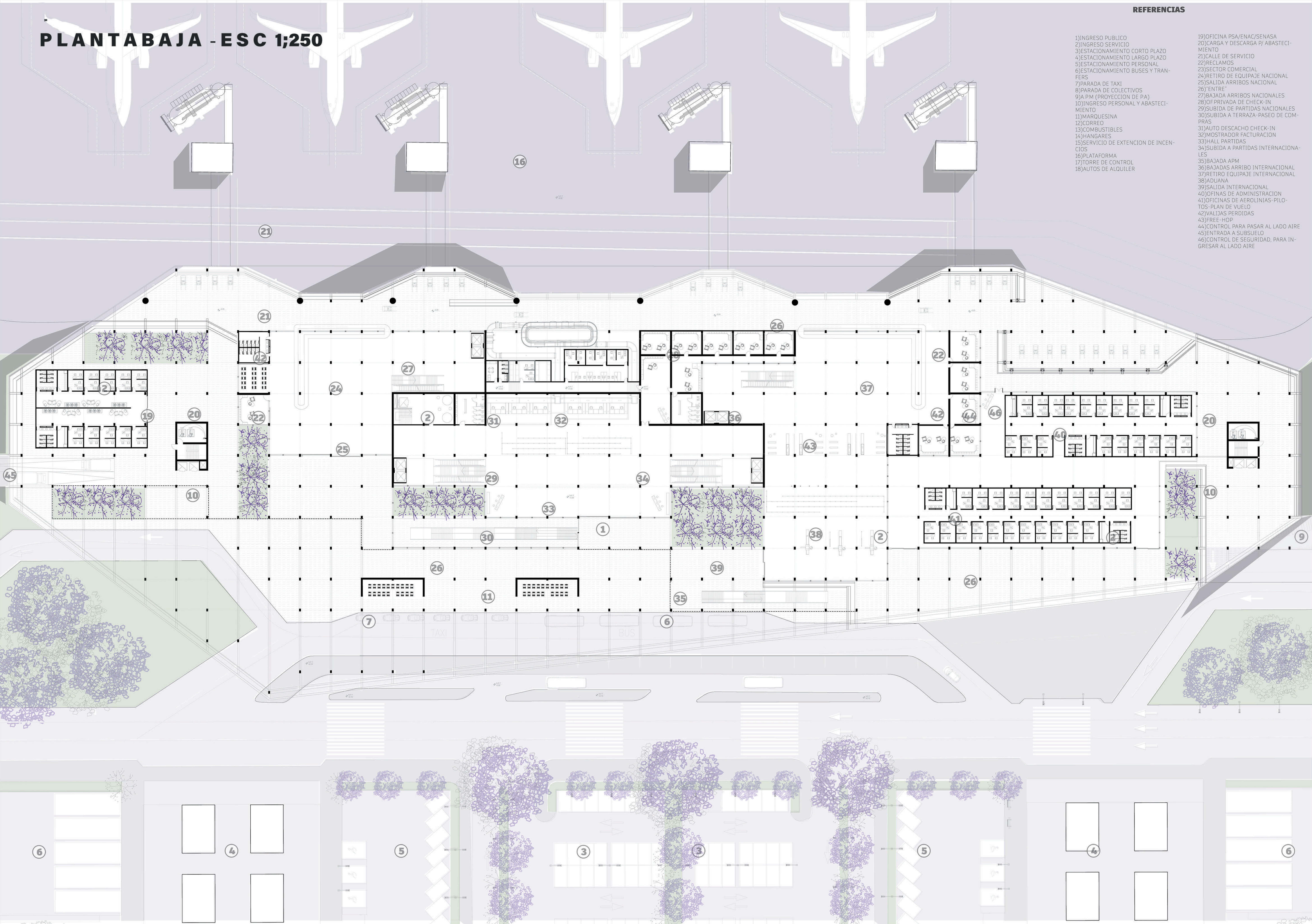




# PLANTABAJA - ESC 1;250

## REFERENCIAS

- 1) INGRESO PUBLICO
- 2) INGRESO SERVICIO
- 3) ESTACIONAMIENTO LARGO PLAZO
- 4) ESTACIONAMIENTO PERSONAL
- 5) ESTACIONAMIENTO BUSES Y TRANSPORTES
- 6) PARADA DE TAXI
- 7) PARADA DE COLECTIVOS
- 8) A PM (PROYECCION DE PA)
- 9) INGRESO PERSONAL Y ABASTECIMIENTO
- 10) MARQUESINA
- 11) CORREO
- 12) COMBUSTIBLES
- 13) HANGARES
- 14) SERVICIO DE EXTENSION DE INCENDIOS
- 15) PLATAFORMA
- 16) TORRE DE CONTROL
- 17) AUTOS DE ALQUILER
- 18) OFICINA PSA/ENAC/SENASA
- 19) CARGA Y DESCARGA P/ ABASTECIMIENTO
- 20) CALLE DE SERVICIO
- 21) RECLAMOS
- 22) SECTOR COMERCIAL
- 23) RETIRO DE EQUIPAJE NACIONAL
- 24) ENTRE
- 25) BAJADA ARRIBOS NACIONALES
- 26) OF PRIVADA DE CHECK-IN
- 27) SUBIDA DE PARTIDAS NACIONALES
- 28) SUBIDA A TERRAZA-PASEO DE COMPRAS
- 29) AUTO DESCACHO CHECK-IN
- 30) MOSTRADOR FACTURACION
- 31) HALL PARTIDAS
- 32) SUBIDA A PARTIDAS INTERNACIONALES
- 33) BAJADA APM
- 34) BAJADAS ARRIBO INTERNACIONAL
- 35) RETIRO EQUIPAJE INTERNACIONAL
- 36) ADUANA
- 37) SALIDA INTERNACIONAL
- 38) OFINAS DE ADMINISTRACION
- 39) OFICINAS DE AEROLINIAS-PILOTOS-PLAN DE VUELO
- 40) VALIDAS PERDIDAS
- 41) FREE-HOP
- 42) CONTROL PARA PASAR AL LADO AIRE
- 43) ENTRADA A SUBSUELO
- 44) CONTROL DE SEGURIDAD, PARA INGRESAR AL LADO AIRE

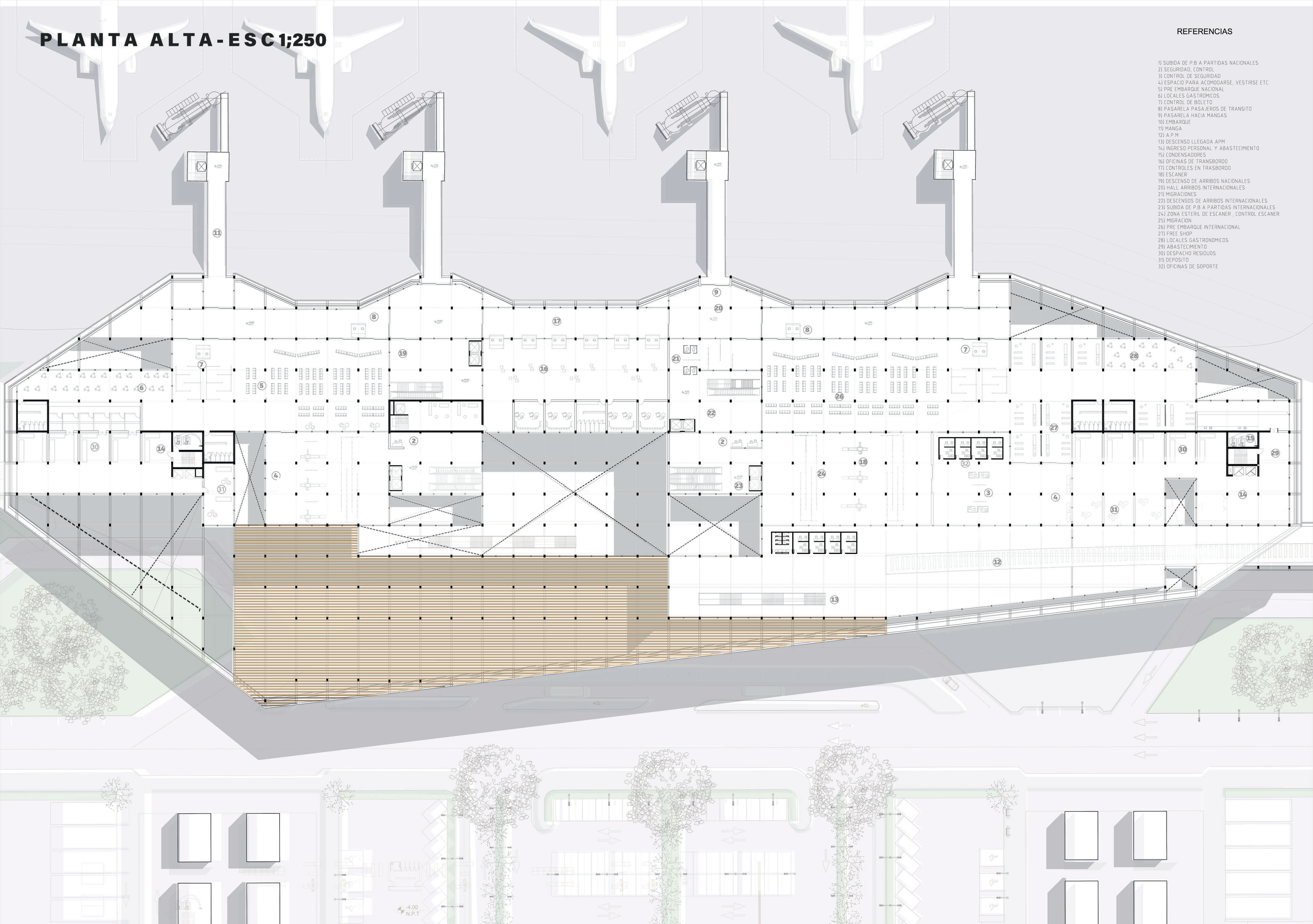




# PLANTA ALTA - ESC 1:250

## REFERENCIAS

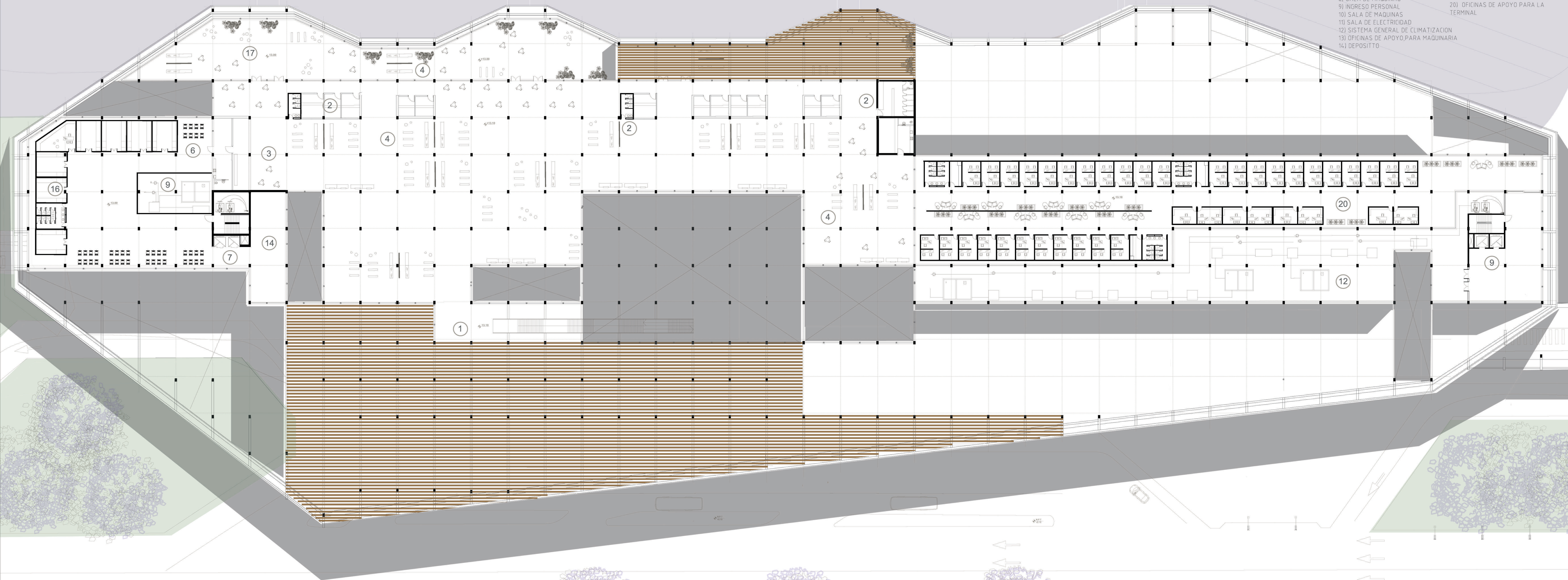
- 1) SUBIDA DE P.B A PARTIDAS NACIONALES
- 2) SEGURIDAD, CONTROL
- 3) CONTROL DE SEGURIDAD
- 4) ESPACIO PARA ACOMODARSE, VESTIRSE ETC.
- 5) PRE EMBARQUE NACIONAL
- 6) LOCALES GASTRONOMICOS
- 7) CONTROL DE BOLETO
- 8) PASARELA PASAJEROS DE TRANSITO
- 9) PASARELA HACIA MANGAS
- 10) EMBARQUE
- 11) MANGA
- 12) A.P.M
- 13) DESCENSO LLEGADA APM
- 14) INGRESO PERSONAL Y ABASTECIMIENTO
- 15) CONDENSADORES
- 16) OFICINAS DE TRANSBORDO
- 17) CONTROLES EN TRANSBORDO
- 18) ESCANER
- 19) DESCENSO DE ARRIBOS NACIONALES
- 20) HALL ARRIBOS INTERNACIONALES
- 21) MIGRACIONES
- 22) DESCENSO DE ARRIBOS INTERNACIONALES
- 23) SUBIDA DE P.B A PARTIDAS INTERNACIONALES
- 24) ZONA ESTERIL DE ESCANER, CONTROL ESCANER
- 25) MIGRACION
- 26) PRE EMBARQUE INTERNACIONAL
- 27) FREE SHOP
- 28) LOCALES GASTRONOMICOS
- 29) ABASTECIMIENTO
- 30) DESPACHO RESIDUOS
- 31) DEPOSITO
- 32) OFICINAS DE SOPORTE





# PLANTA TERRAZA - ESC 1;250

- REFERENCIAS**
- 1) SUBIDA DE P.B A TERRAZA
  - 2) BANOS
  - 3) LOCALES GASTRONOMICOS
  - 4) LOCALES VARIOS
  - 5) SANITARIOS
  - 6) DESPACHO DE RESIDUOS
  - 7) ABASTECIMIENTO
  - 8) SALA DE MAQUINAS
  - 9) INGRESO PERSONAL
  - 10) SALA DE MAQUINAS
  - 11) SALA DE ELECTRICIDAD
  - 12) SISTEMA GENERAL DE CLIMATIZACION
  - 13) OFICINAS DE APOYO PARA MAQUINARIA
  - 14) DEPOSITO
  - 15) RESERVA DE AGUA
  - 16) OFICINAS/ LUGAR PARA PERSONAL
  - 17) ESPACIOS VERDES DE ARMONIZACION
  - 18) OFICINAS PARA ABASTECIMIENTO A LA TERMINAL
  - 19) CARGA Y DESCARGA, INGRESO DESDE PLANTA BAJA
  - 20) OFICINAS DE APOYO PARA LA TERMINAL

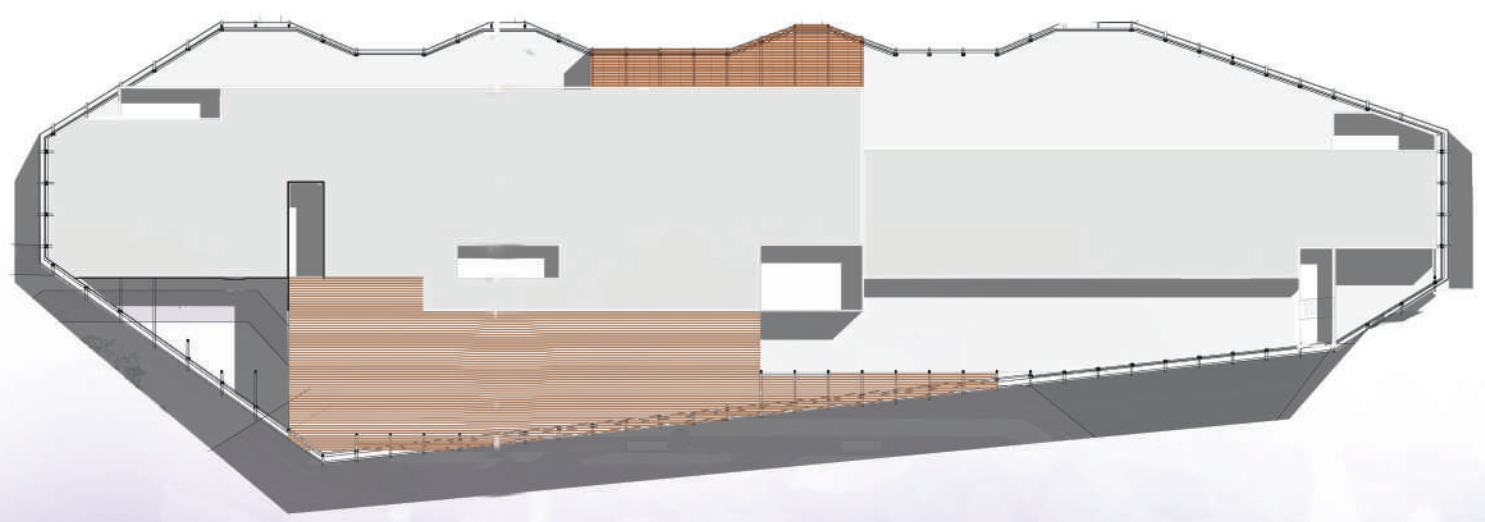
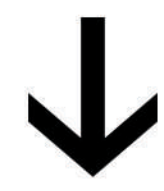
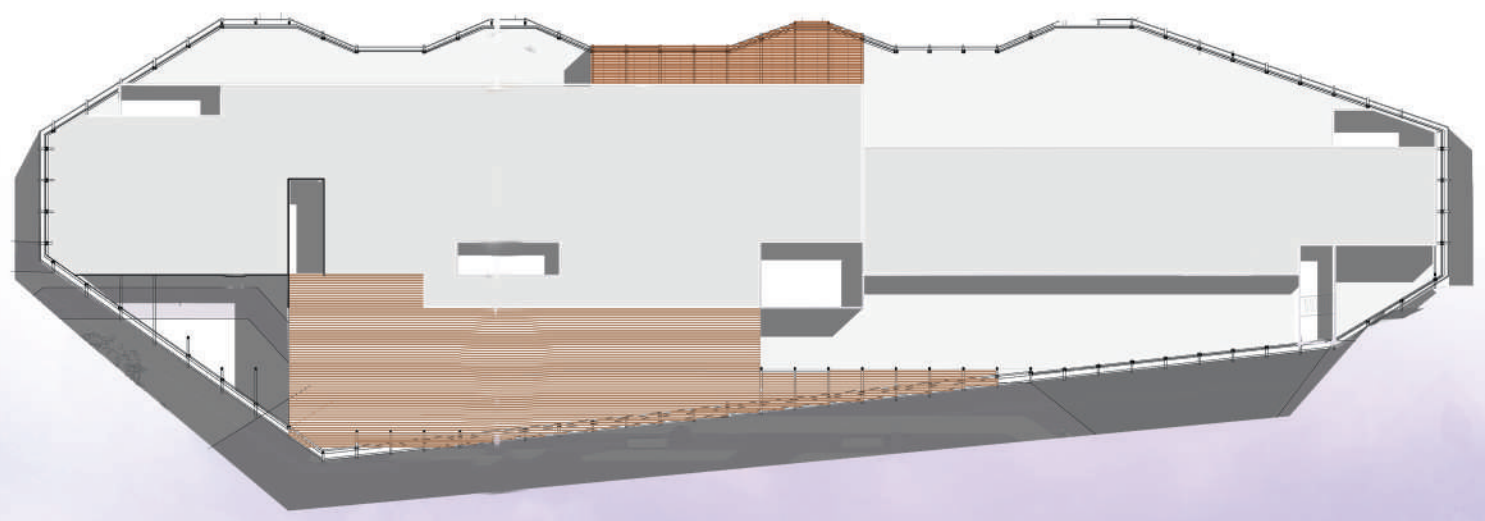


# PLANTA SUBSUELO - ESC 1;250



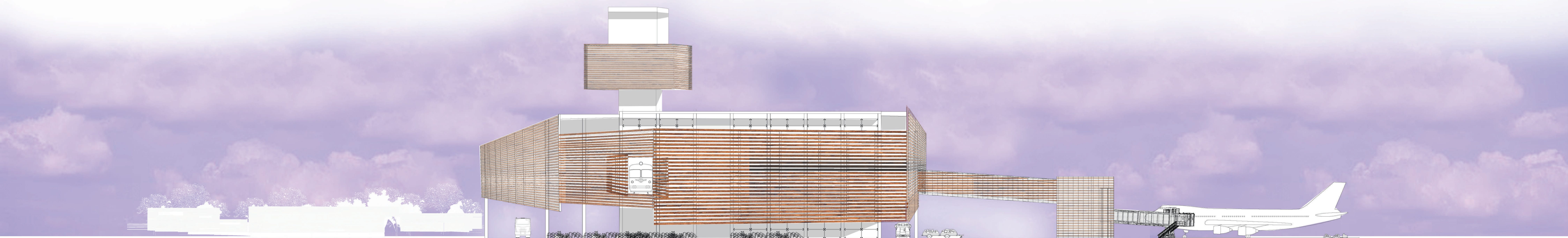
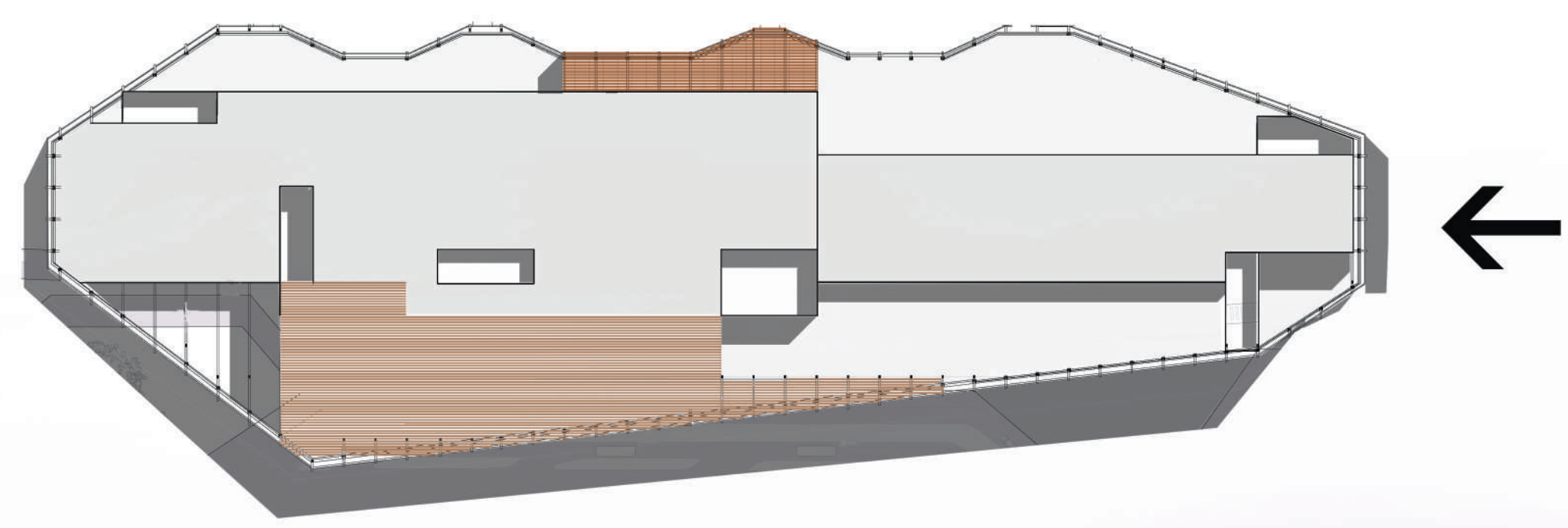
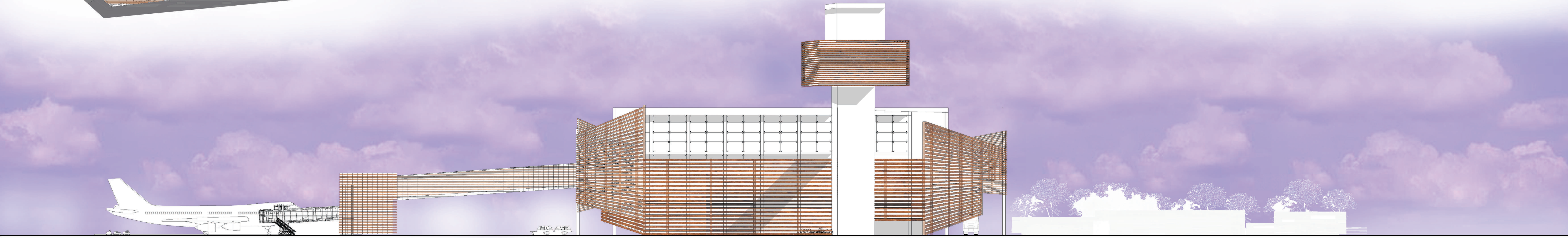
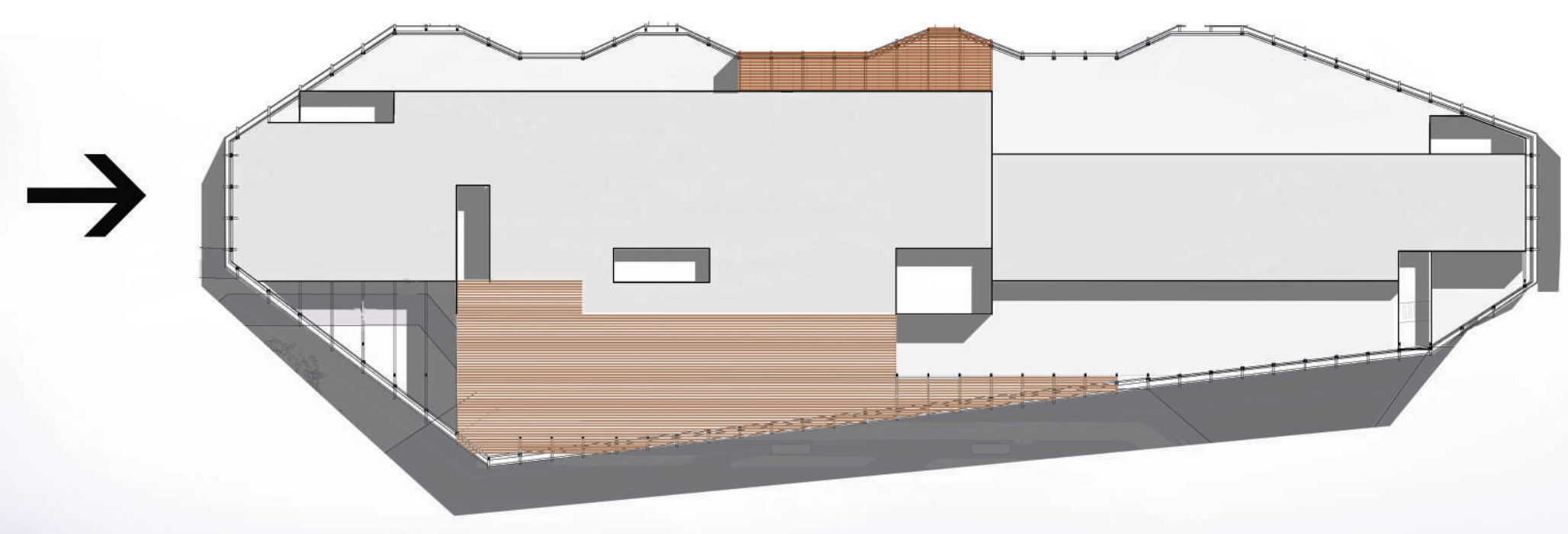


VISTAS - ESC 1;250



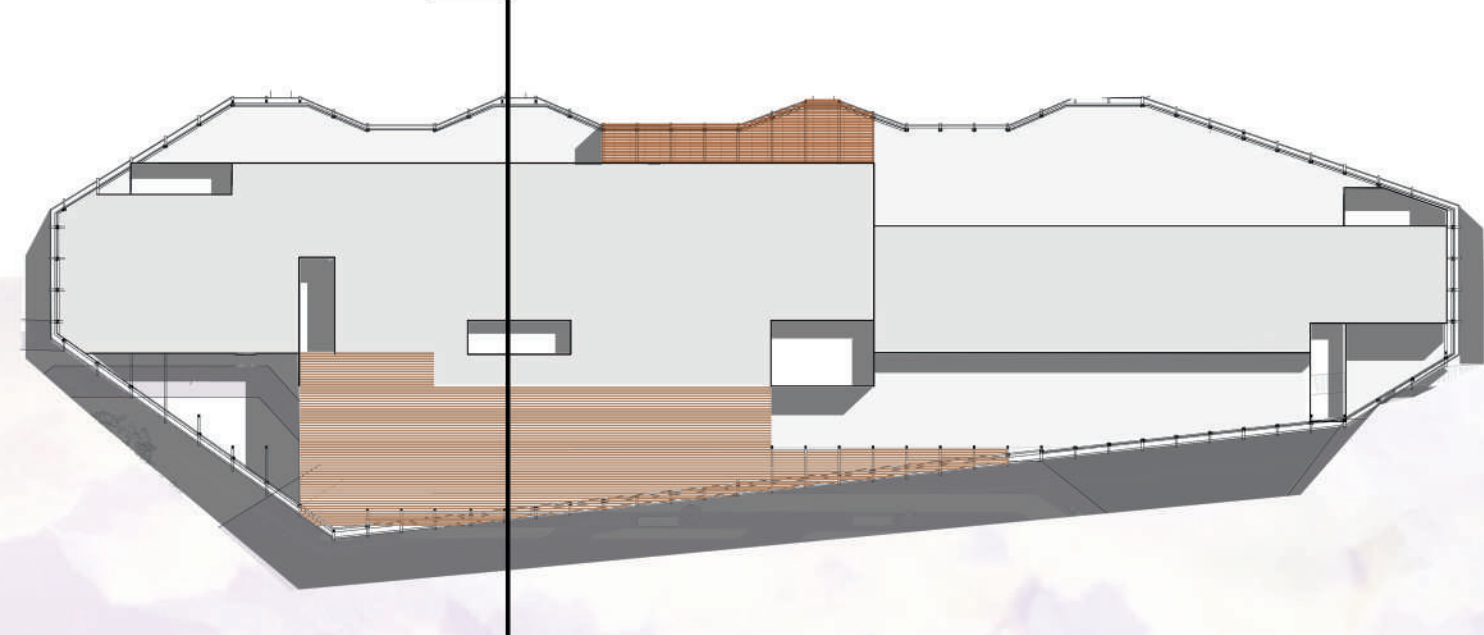
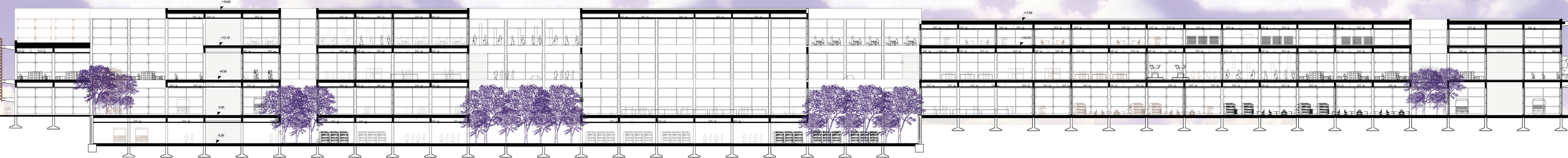
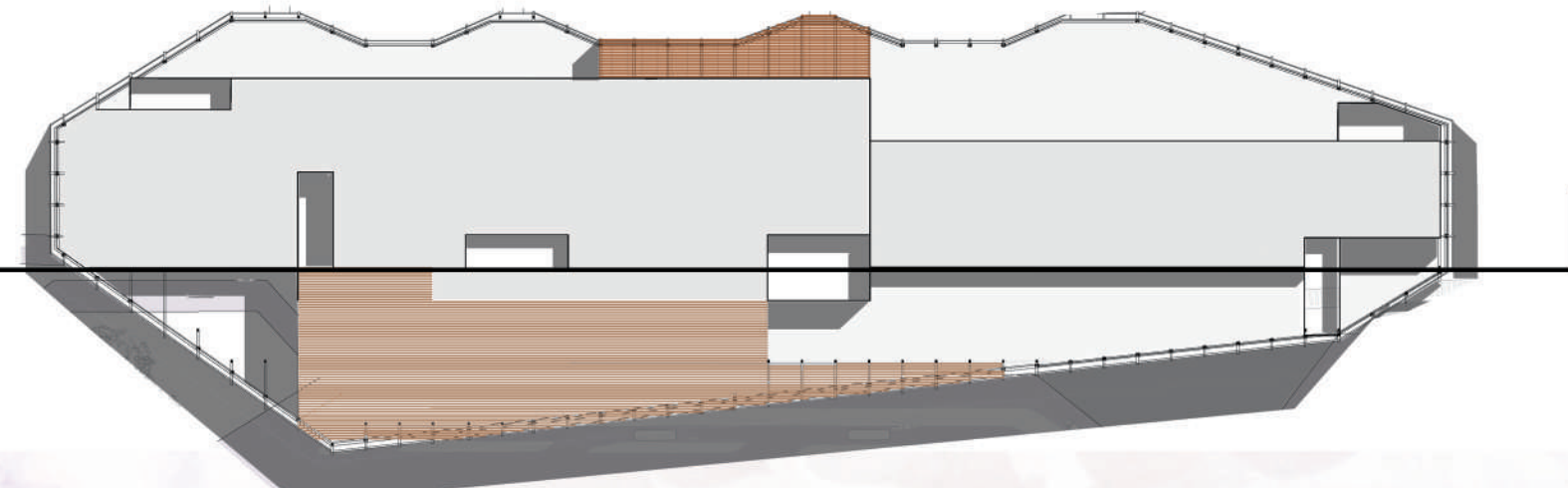


VISTAS - ESC 1;250



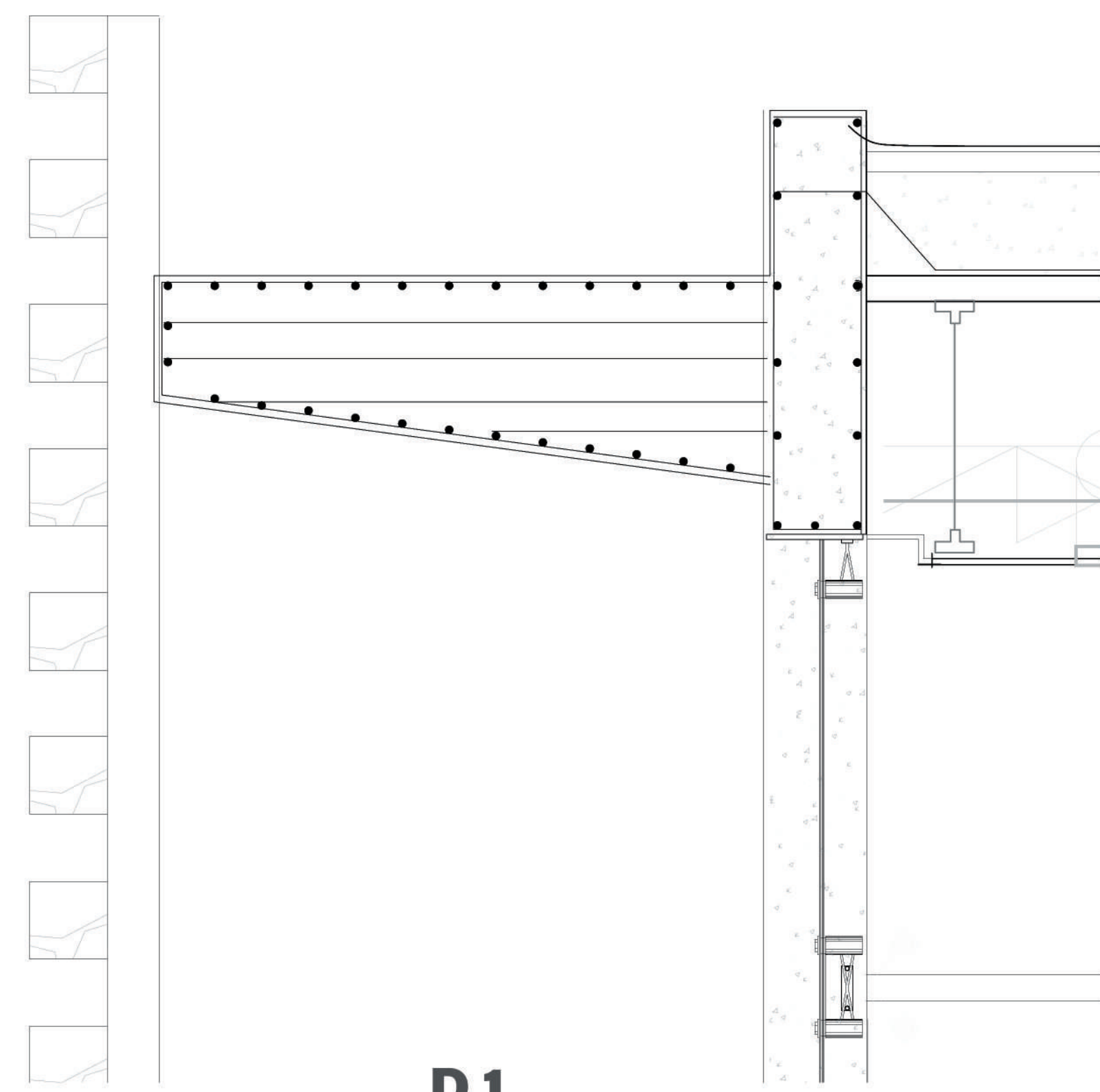


**CORTE - ESC 1;250**

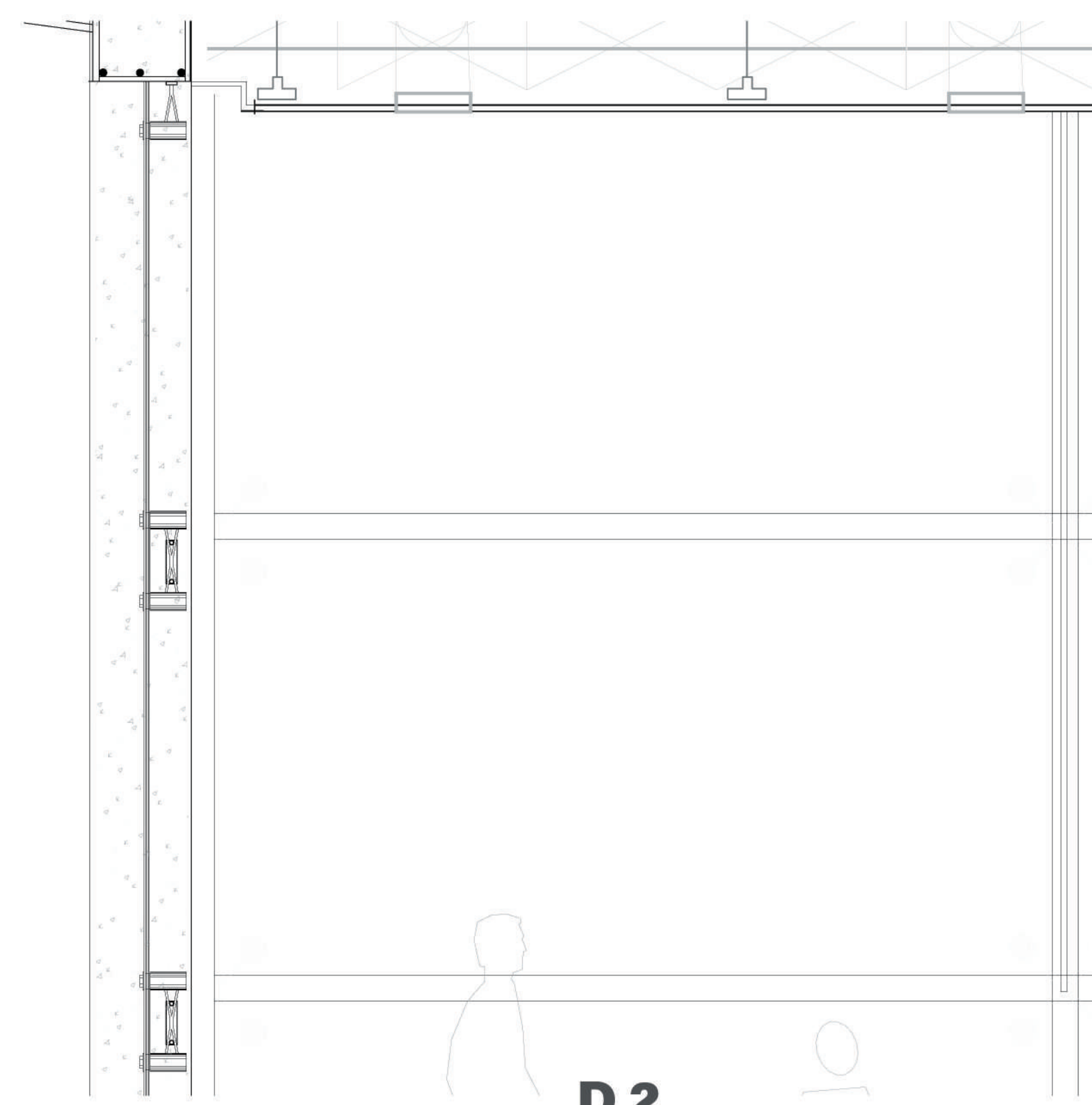




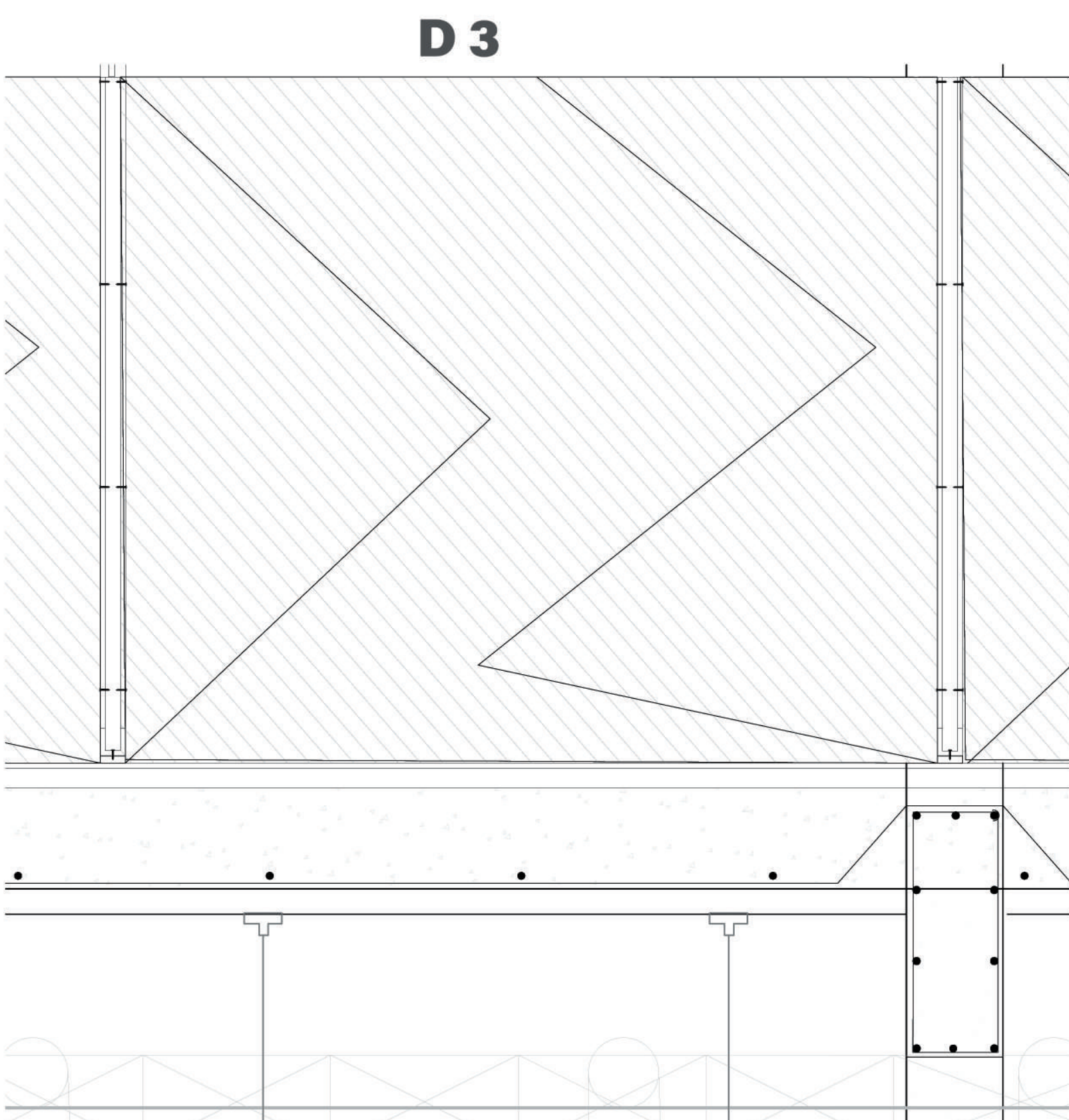
# DETALLE - ESC 1;20



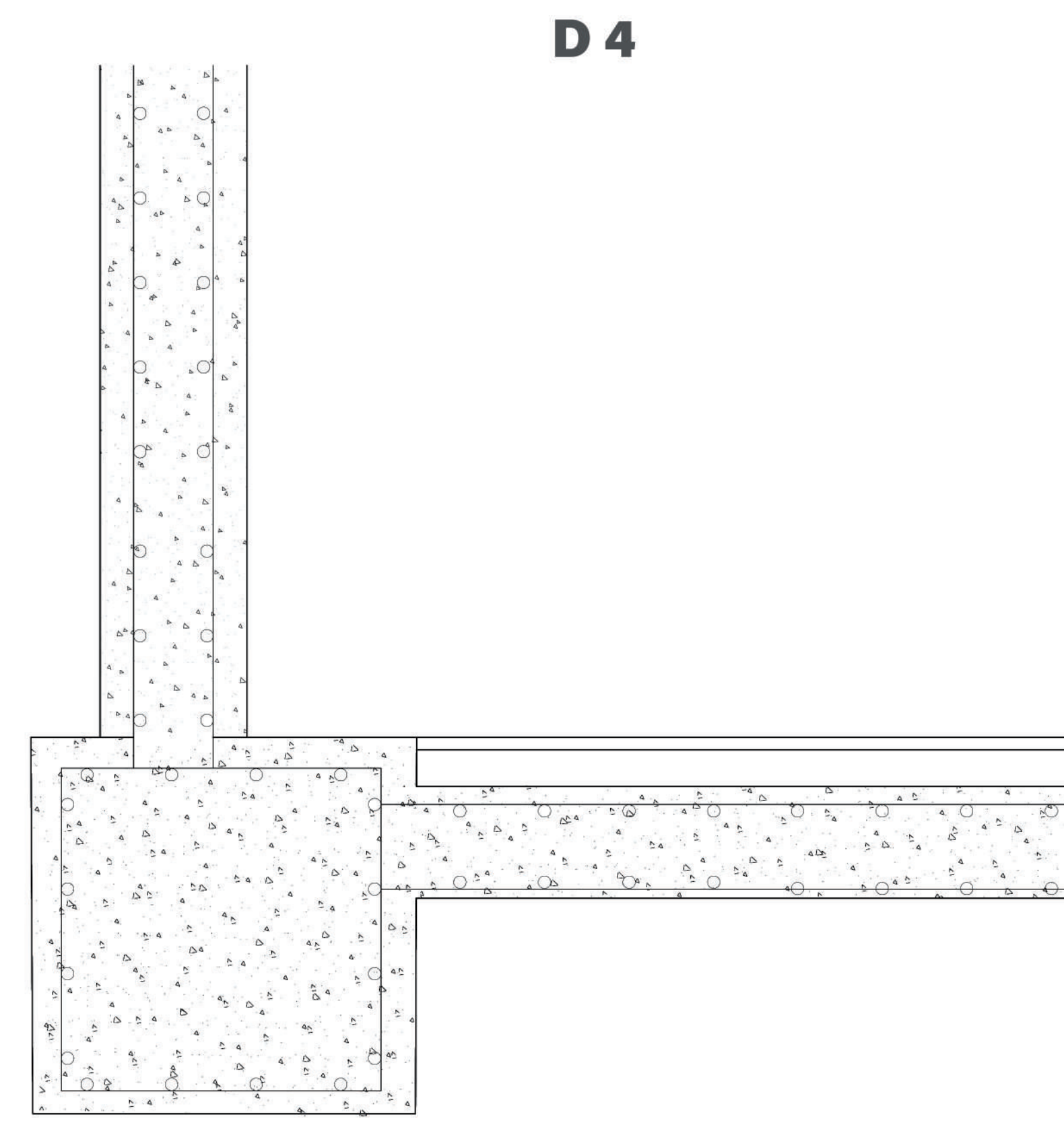
D1



D2

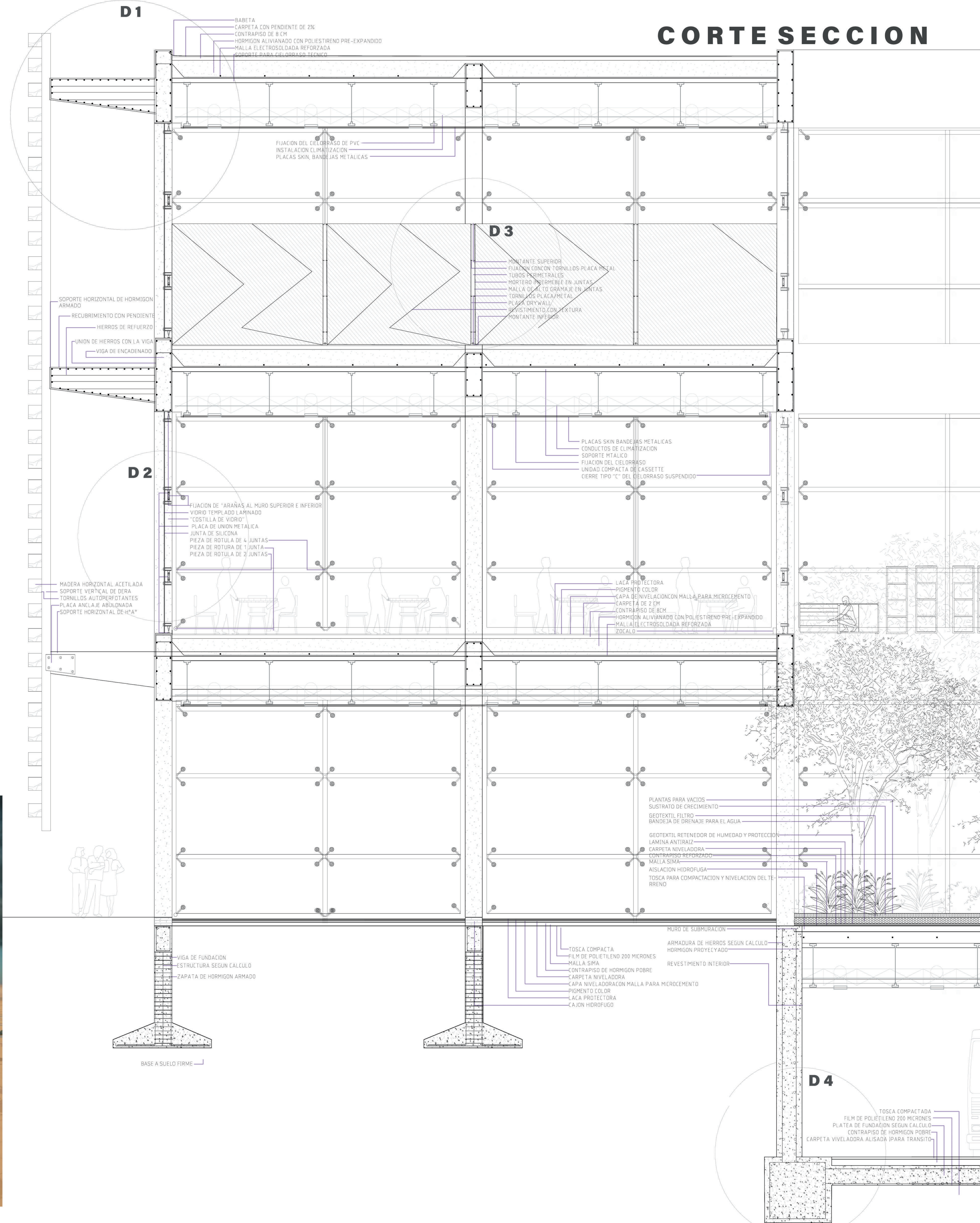


D3



D4

# CORTE SECCION



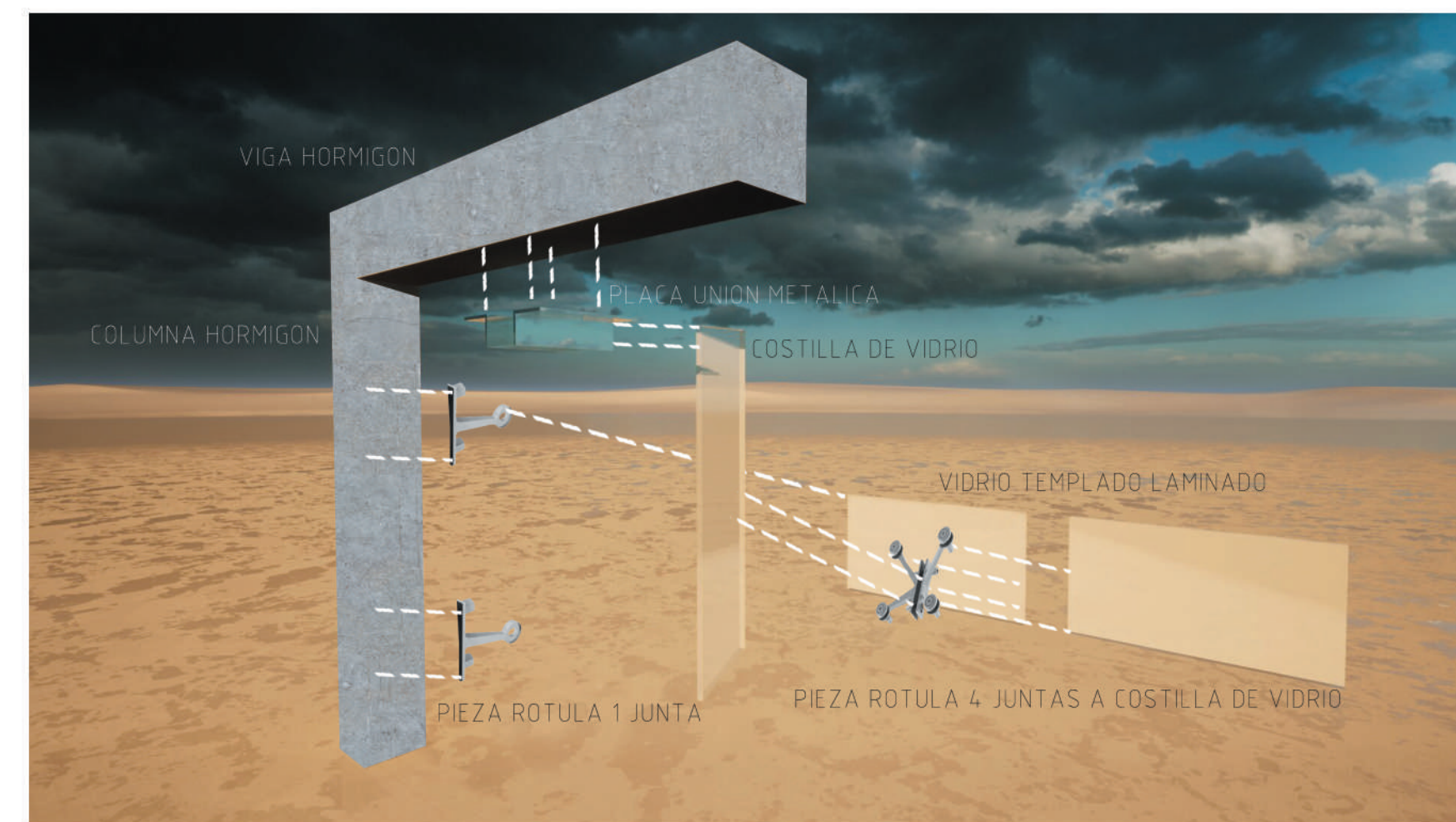
D1

D3

D2

D4

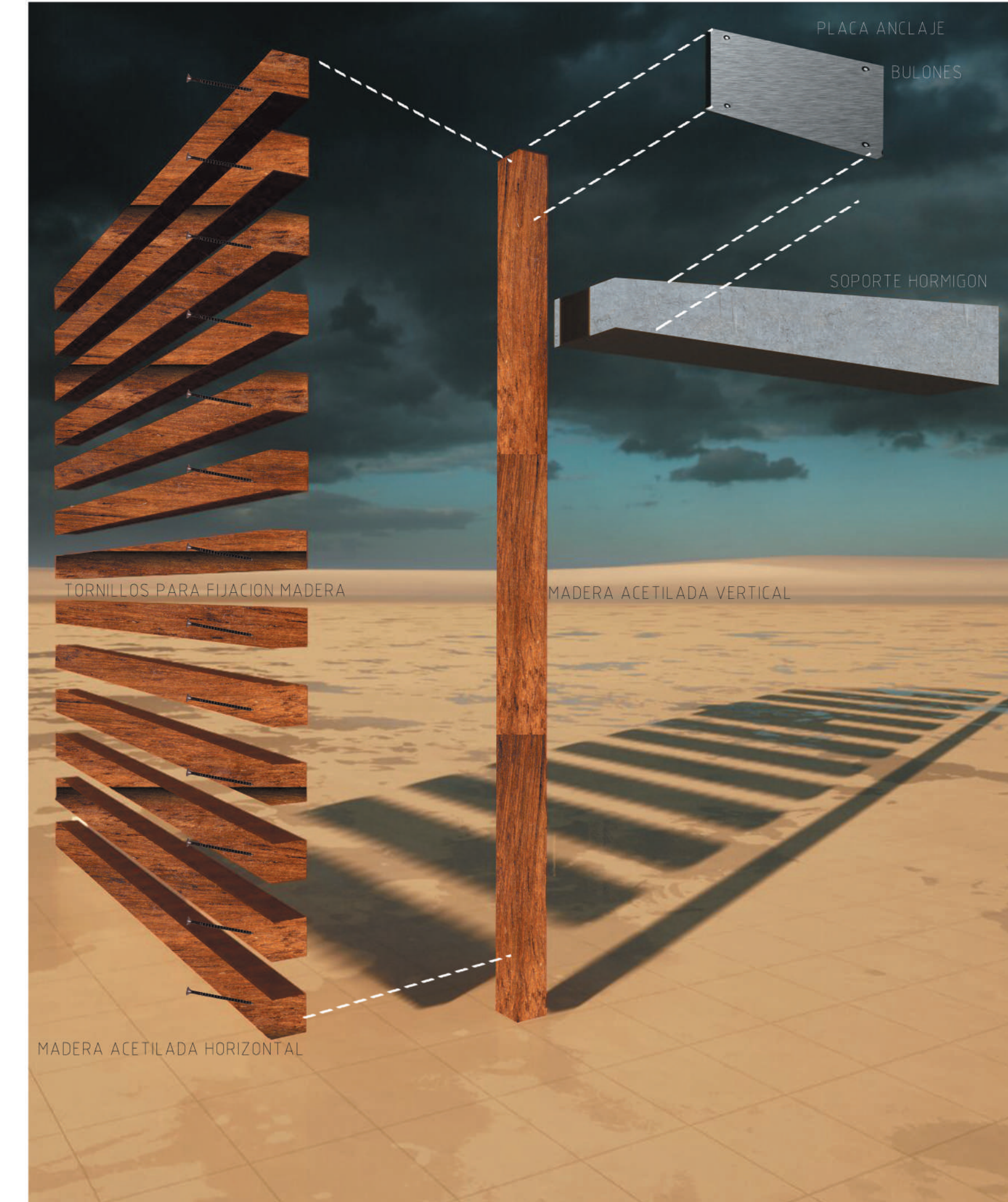
## DESPIECE CERRAMIENTO VIDRIO



## DESPIECE PANELES DE FIBROCEMENTO



## DESPIECE ENVOLVENTE



VIGA HORMIGÓN  
PLACA UNIÓN VIGA-FIBRA  
COSTILLA DE VIDRIO  
VIDRIO TEMPLADO LAMINADO  
PIEZA ROTULA 1 JUNTA  
PIEZA ROTULA 4 JUNTAS A COSTILLA DE VIDRIO

MALLA ALTOGRAMAJE  
MORTERO IMPERMEABLE  
MONTANTES  
TUBOS PERIMETRALES  
PLACA DRYWALL  
PIEZA ROTULA 1 JUNTA  
FIJACION CON TORNILLOS

PIACA ANCLAJE  
BULONES  
SOPORTE HORMIGÓN  
TORNILLOS PARA FIJACION MADERA  
MADERA ACETILADA VERTICAL  
MADERA ACETILADA HORIZONTAL

SARBETA  
CARPETA CON PENDIENTE DE 2%  
CONTRAPISO DE 8 CM  
HORMIGON ALIVIANADO CON POLIESTIRENO PRE-EXPANDIDO  
MALLA ELECTROSOLDADA REFORZADA  
SOPORTE PARA CELORRASO TECNICO

FIJACION DEL CELORRASO DE PVC  
INSTALACION CLIMATIZACION  
PLACAS SKIN, BANDEJAS METALICAS

MONTANTE SUPERIOR  
FIJACION CON CON TORNILLOS PLACA INSTAL  
TUBOS PERIMETRALES  
MORTERO IMPERMEABLE EN JUNTAS  
MALLA DE ALTO GRAMAJE EN JUNTAS  
TORNILLOS PLACA/METAL  
PLACA DRYWALL  
REVESTIMIENTO CON TEXTURA  
MONTANTE INFERIOR

SOPORTE HORIZONTAL DE HORMIGON ARMADO  
RECUBRIMIENTO CON PENDIENTE  
HIERROS DE REFUERZO  
UNION DE HIERROS CON LA VIGA  
VIGA DE ENCADENADO

MADERA HORIZONTAL ACETILADA  
SOPORTE VERTICAL DE DERA  
TORNILLOS AUTOPERFORANTES  
PLACA ANCLAJE ABULONADA  
SOPORTE HORIZONTAL DE HORMIGON

PLACAS SKIN BANDEJAS METALICAS  
CONDUCTOS DE CLIMATIZACION  
SOPORTE METALICO  
FIJACION DEL CELORRASO  
UNIDAD COMPACTA DE CASSETTE  
CIERRE TIPO "C" DEL CELORRASO SUSPENDIDO

LACA PROTECTORA  
PIGMENTO COLOR  
CAPA DE NIVELACION MALLA PARA MICROCEMENTO  
CARPETA DE 2 CM  
CONTRAPISO DE 8CM  
HORMIGON ALIVIANADO CON POLIESTIRENO PRE-EXPANDIDO  
MALLA ELECTROSOLDADA REFORZADA  
ZOCALO D

PLANTAS PARA VACIOS  
SUSTRATO DE CRECIMIENTO  
GEOTEXTIL FILTRO  
BANDEJA DE DRENAJE PARA EL AGUA  
GEOTEXTIL RETENEDOR DE HUMEDAD Y PROTECCION  
LAMINA ANTIHUIZ  
CARPETA NIVELADORA  
CONTRAPISO REFORZADO  
MALLA SIMA  
AISLACION HIDROFUGA  
TOSCA PARA COMPACTACION Y NIVELACION DEL TERRENO

MURO DE SUBMURACION  
ARMADURA DE HIERROS SEGUN CALCULO  
HORMIGON PROYEEYADO  
REVESTIMIENTO INTERIOR

VIGA DE FUNDACION  
ESTRUCTURA SEGUN CALCULO  
ZAPATA DE HORMIGON ARMADO

TOSCA COMPACTADA  
FILM DE POLIETILENO 200 MICRONES  
MALLA SIMA  
CONTRAPISO DE HORMIGON POBRE  
CARPETA NIVELADORA  
CAPA NIVELADORA MALLA PARA MICROCEMENTO  
PIGMENTO COLOR  
LACA PROTECTORA  
CAJON HIDROFUGO

TOSCA COMPACTADA  
FILM DE POLIETILENO 200 MICRONES  
PLATEA DE FUNDACION SEGUN CALCULO  
CONTRAPISO DE HORMIGON POBRE  
CARPETA NIVELADORA ALISADA PARA TRANSITO

BASE A SUELO FIRME



# MATERIALIDAD

## Espacio

Este edificio se resolvió mediante el varios **layer**.

La terminal tiene 2 pisos más planta baja, con un subsuelo, el cual se utiliza como el basamento, con todo lo necesario para que la máquina funcione. También se encuentra la envolvente, la cual empieza a tener pliegues y ensamblarse con la máquina, esto ocurre para generar distintos espacios como por ejemplo la marquesina, para acceder públicamente desde el nivel cero, lugares de guardado, circuitos direccionados peatonales. En su exterior toma forma irregular pero dinámica, creando espacios estancos llamados "entre" para que las personas se apropien de este, generando en ella una circulación pública. En su interior se encuentran vacíos ordenadores de circulación.

## La Envolvente

Aprovechando la piel seleccionada para este proyecto, en ciertos lugares del edificio, ocurre el efecto de cámara de aire ventilada, que genera el espacio abierto entre ambas.

El primer layer es el exterior, lamas de madera acetilada horizontales, cuyos anclajes se realizan mediante un herraje metálico, el acercamiento o alejamiento de las varillas generan espacios más públicos o privados en la terminal. El layer siguiente es de acristalamiento que utiliza sujetadores metálicos de diseño especial llamados arañas; el peso del vidrio y las fuerzas externas como el viento, la lluvia y los terremotos son soportados por elementos tubulares y tensores. El sistema proporciona estabilidad mediante, costillas de vidrio, que se fijan a la superficie del vidrio mediante los herrajes de araña. Con estos layer se llegó a dividir las funciones que debe cumplir una fachada (resistir a la intemperie, la lluvia, la contaminación, el envejecimiento, regular la luz y controlar las pérdidas y ganancias energéticas) utilizando esta doble fachada, cada una cumple parte de estas funciones.

## La Máquina

Se decidió por una materialidad tradicional, se compone de losas y vigas, con una superficie de influencia de 7m x 7m, para ello se utilizaron columnas de 40x60. A esa superficie de influencia de la columna se le asigna una carga promedio de 1 tn/m<sup>2</sup>. Es por esto, que la superficie de influencia: 7 m x 7 m es igual a 49 m<sup>2</sup> le corresponde 49 tn de carga por piso siendo 3 pisos a la columna de la planta subsuelo le llegan 149 tn de carga.

Puedo decir entonces que una columna de 40x60 es igual a 2400 cm<sup>2</sup>, se realiza con un hormigón H21 que tiene una tensión admisible de 100 kg/cm<sup>2</sup> resiste una carga de 2400 cm<sup>2</sup> x 100 kg/cm<sup>2</sup> es igual a 240.000 kg o sea 240 tn. Esto quiere decir que cuya estructura de la máquina funciona.

Mediante esta estructura del hormigón armado, es posible que se deslieguen los soportes horizontales estructurales, para dicha fachada y sus diferentes layer. Trabajando todos los esfuerzos de manera conjunta como un esqueleto de hormigón armado.

Por otro lado en su interior se despliega otro layer, ya que hay ciertos espacios que requieren privacidad, se usaron paneles de fibrocemento, su selección fue por su liviandad y fácil instalación, generando con este, el efecto opaco que requieren dichos espacios.

## Materiales

Máquina : Hormigón armado

Layer 1 Madera + anclajes metálicos

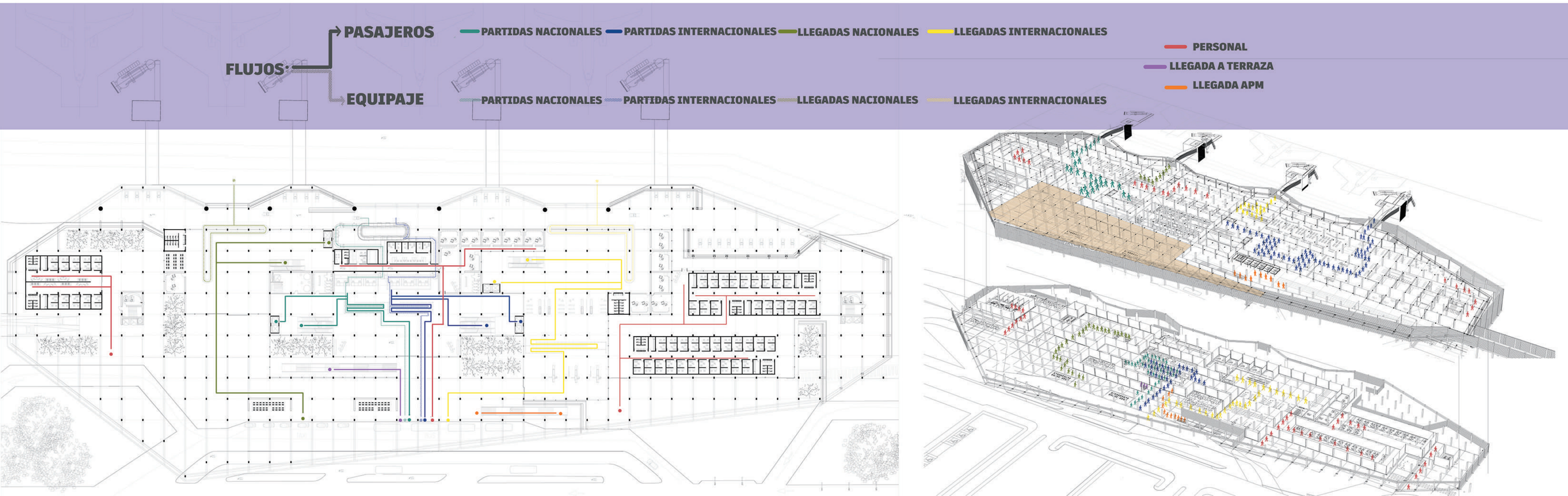
Layer 2 Cristal templado + anclajes metálicos

Layer 3 Paneles de fibrocemento.



# FLUJO DE MOVIMIENTOS

## PLANTA BAJA





# FLUJO DE MOVIMIENTOS

PLANTA ALTA

FLUJOS:

PASAJEROS

EQUIPAJE

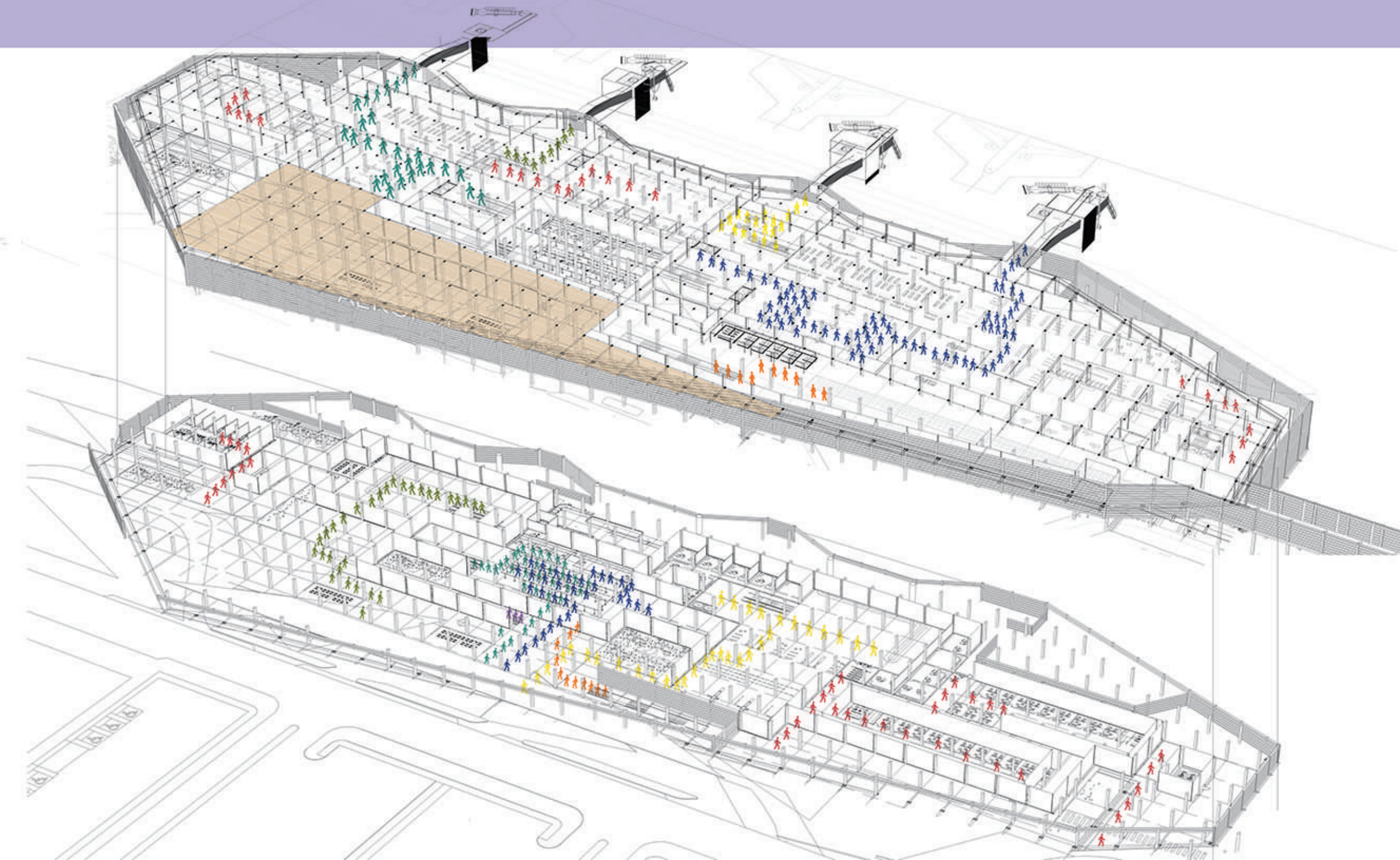
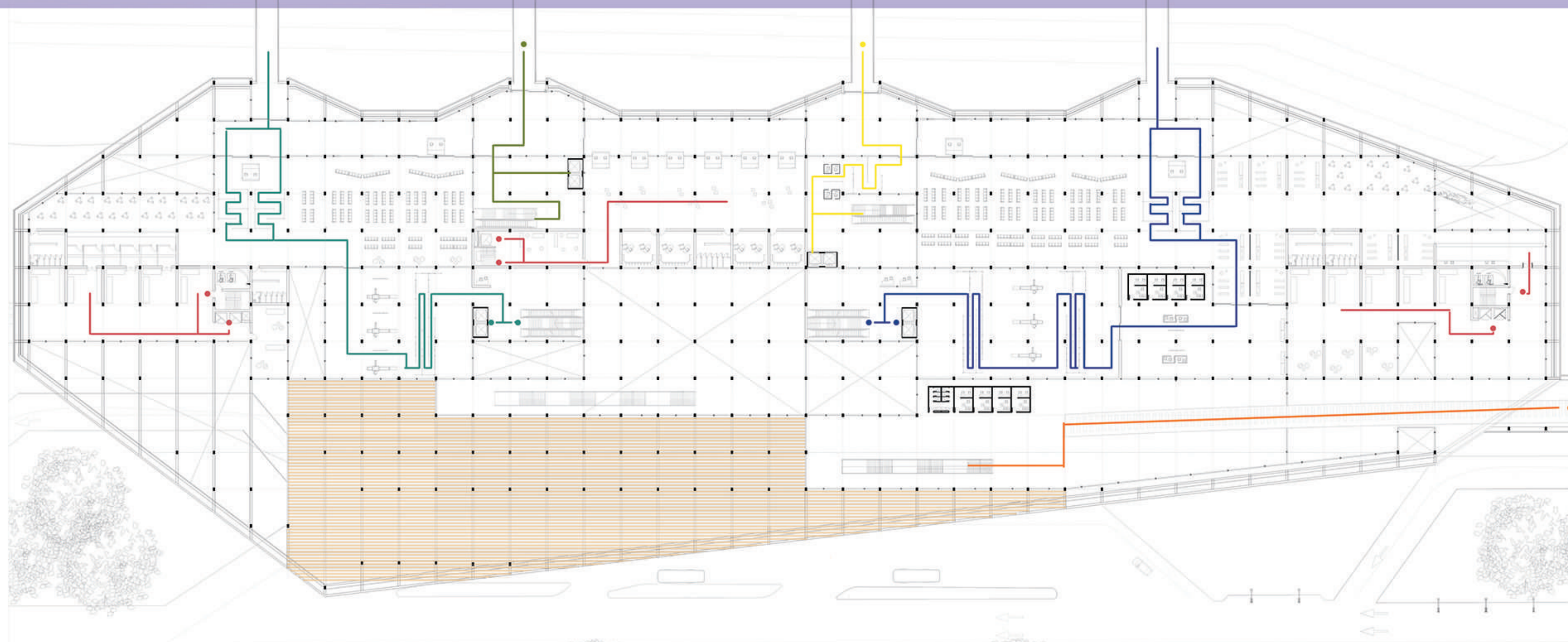
— PARTIDAS NACIONALES — PARTIDAS INTERNACIONALES — LLEGADAS NACIONALES — LLEGADAS INTERNACIONALES

— PARTIDAS NACIONALES — PARTIDAS INTERNACIONALES — LLEGADAS NACIONALES — LLEGADAS INTERNACIONALES

— PERSONAL

— LLEGADA A TERRAZA

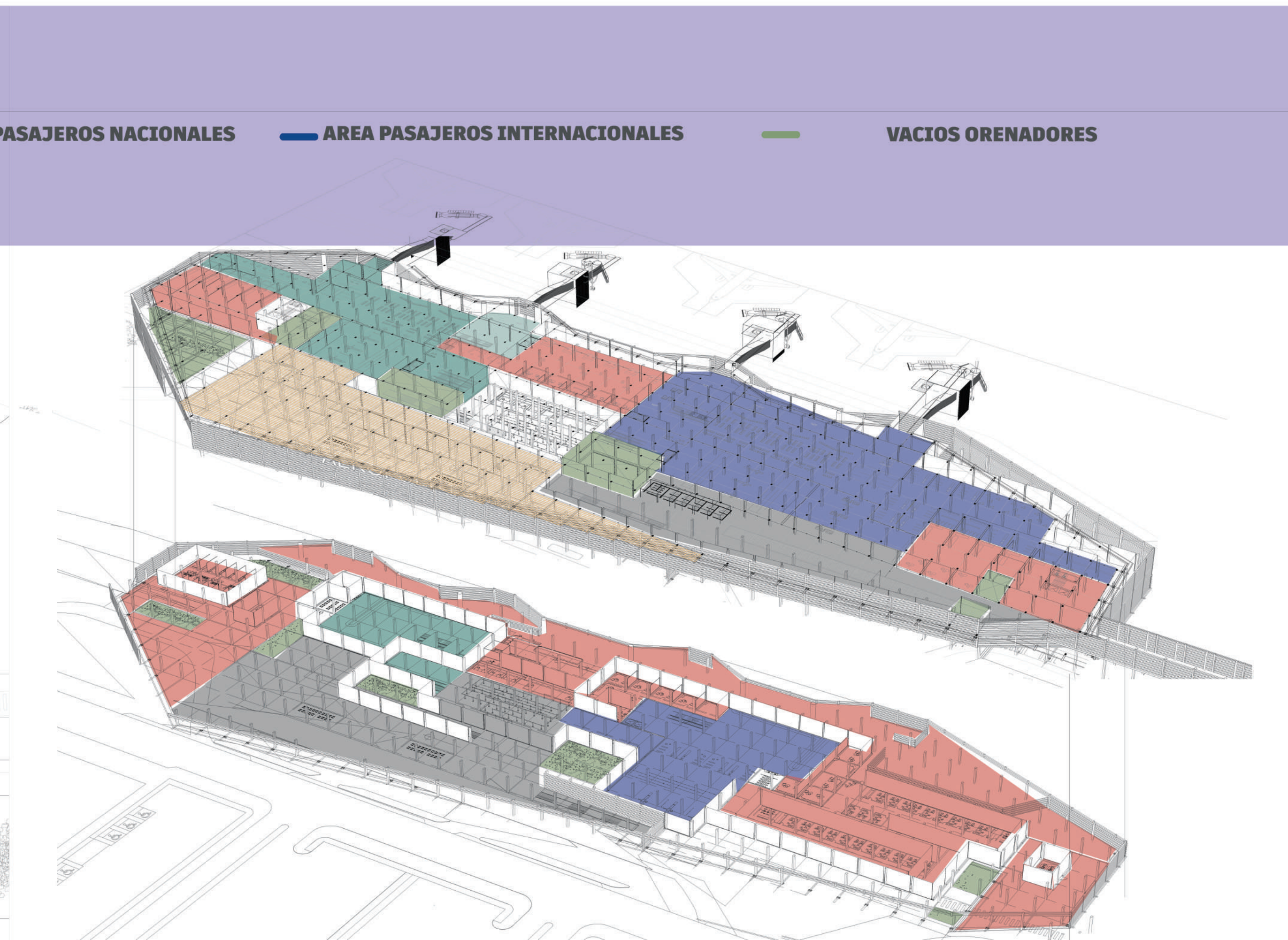
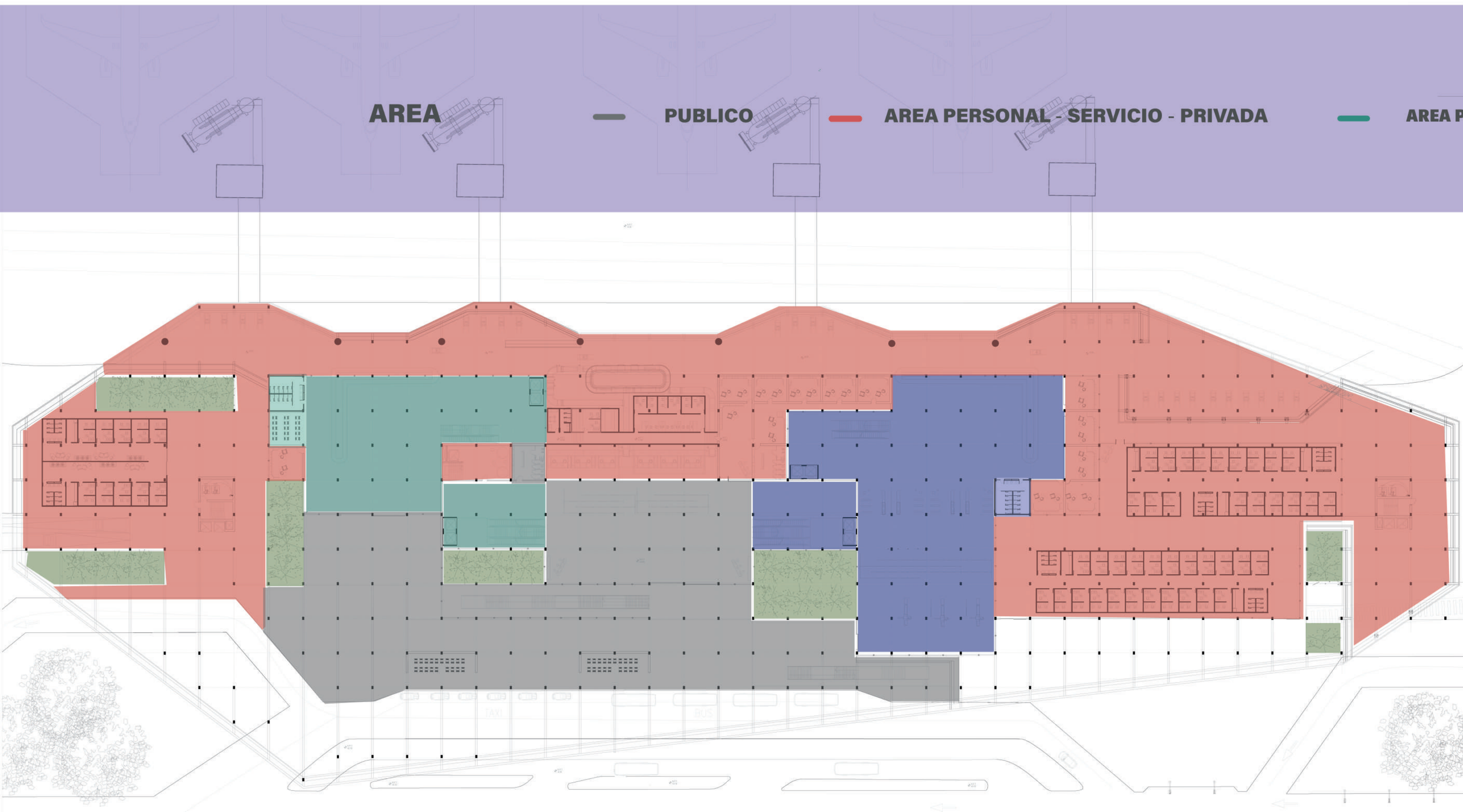
— LLEGADA APM





# SECTORIZACION

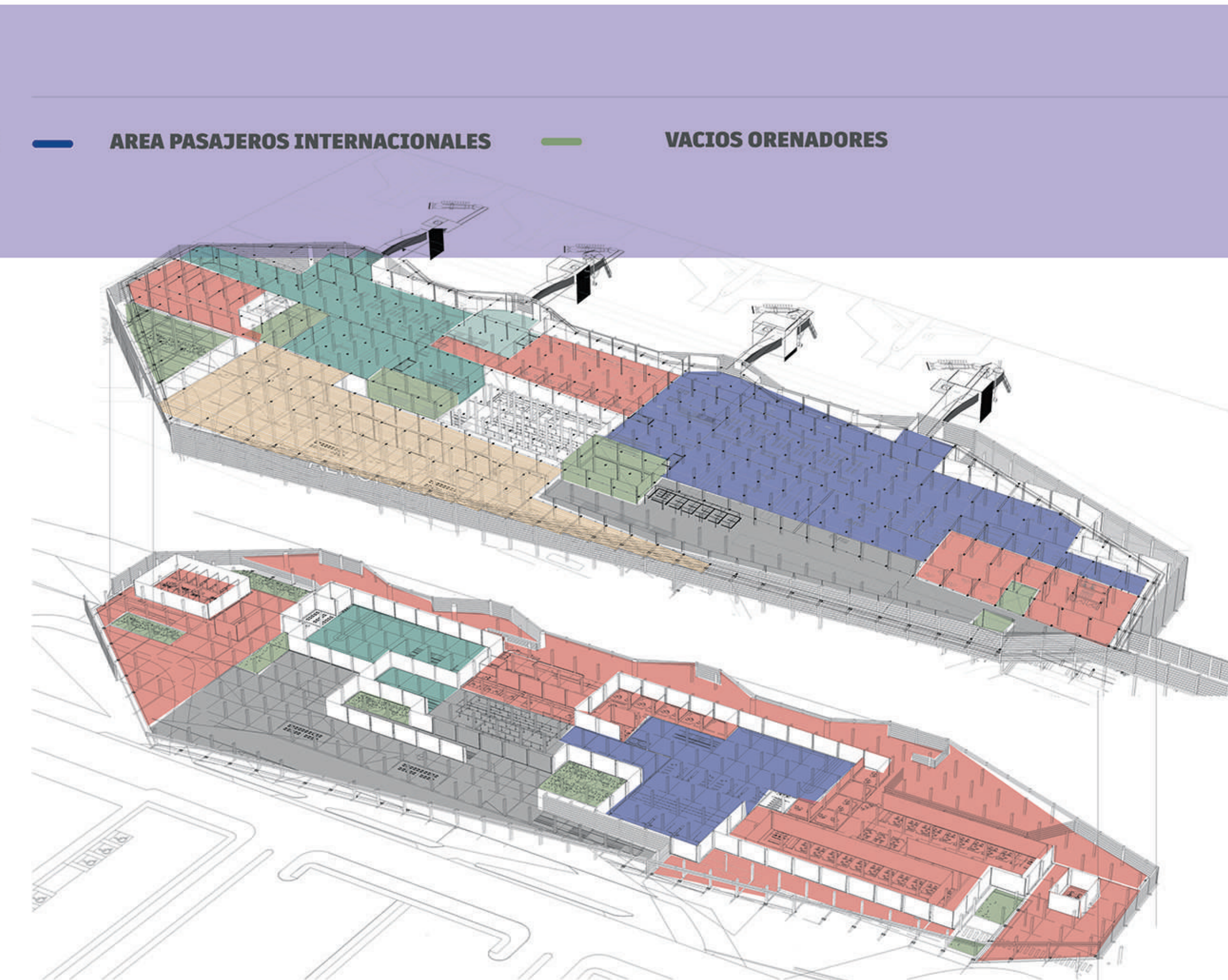
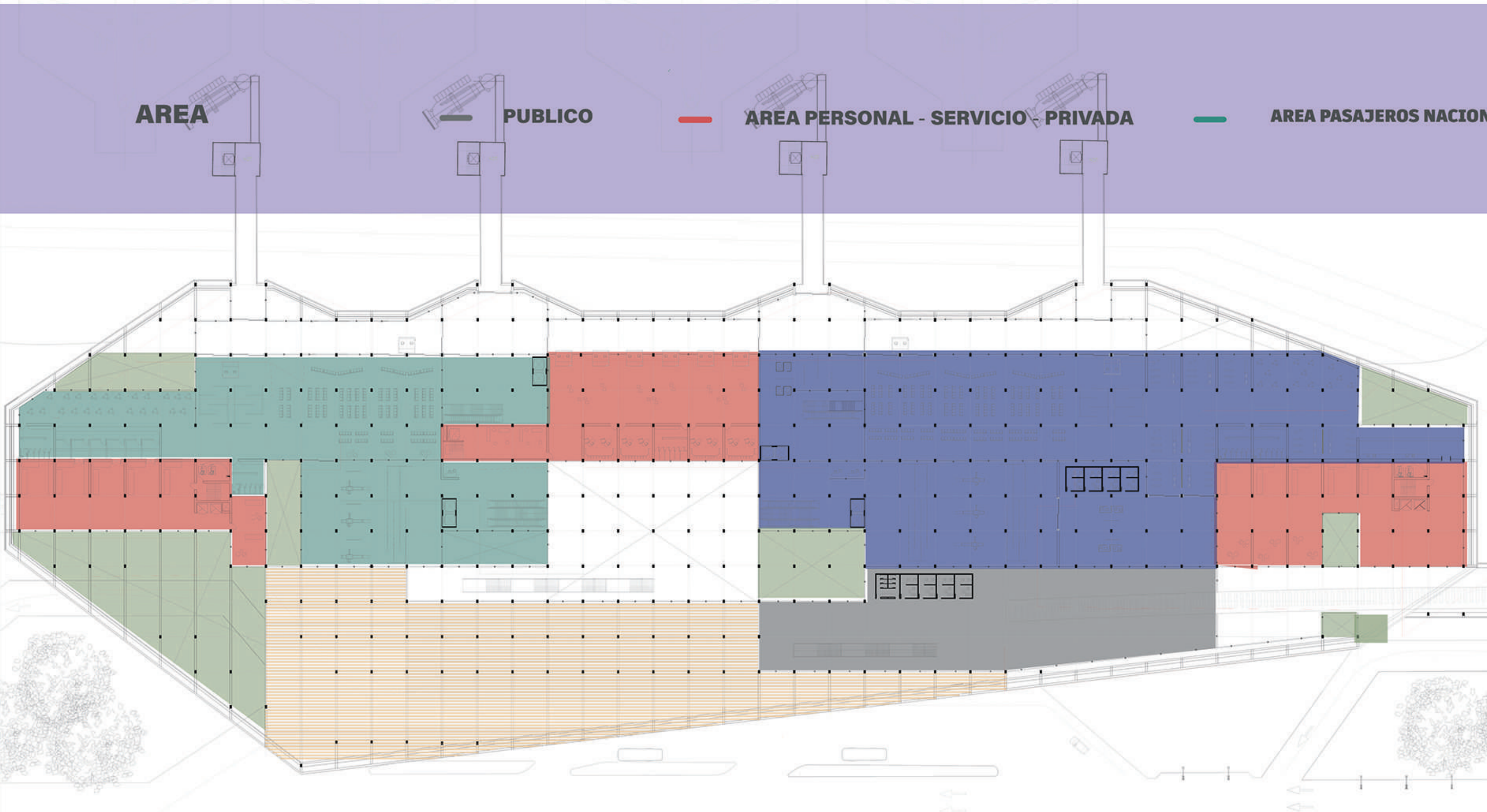
## PLANTA BAJA





# SECTORIZACION

## PLANTA ALTA



AREA

PUBLICO

AREA PERSONAL - SERVICIO PRIVADA

AREA PASAJEROS NACIONALES

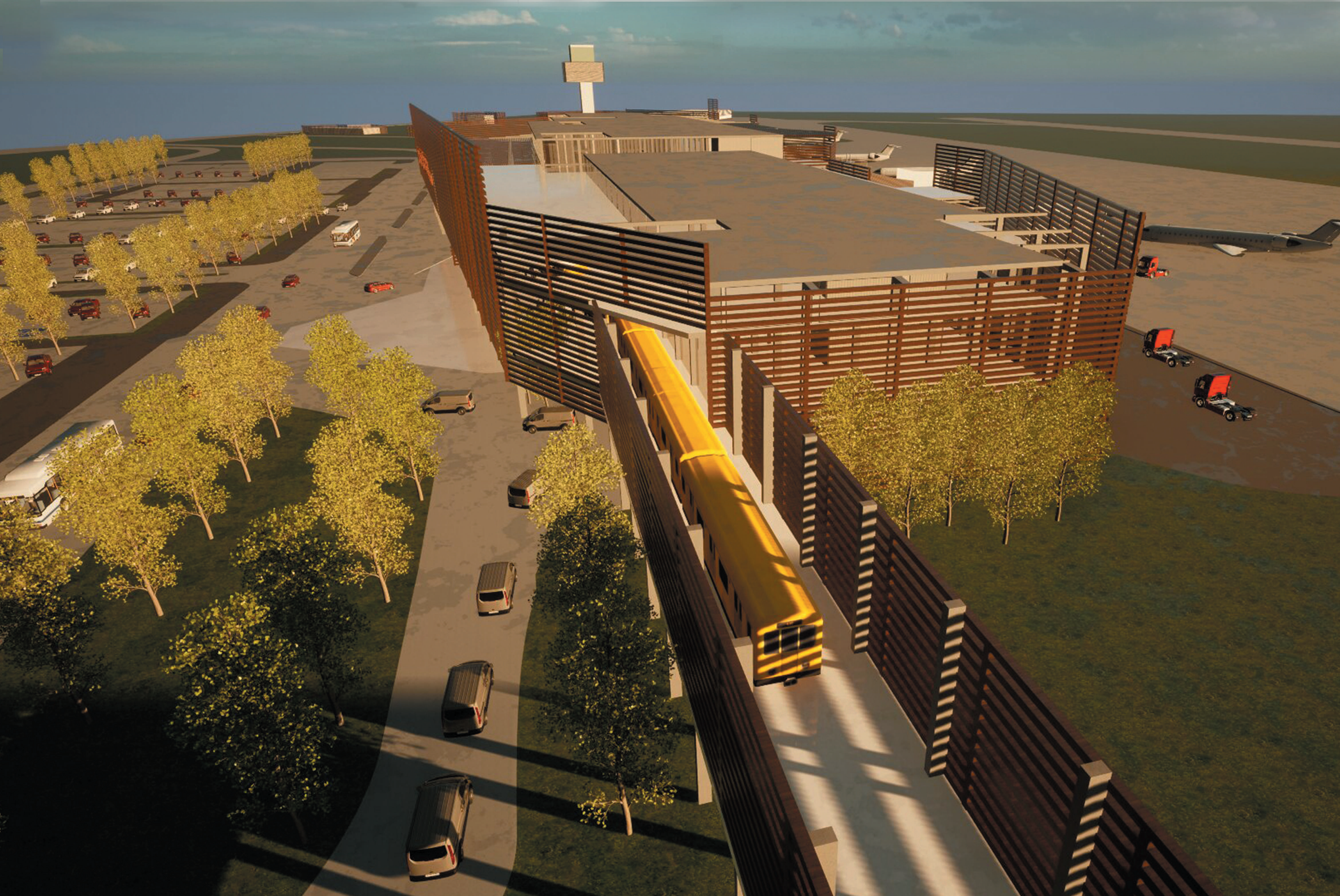
AREA PASAJEROS INTERNACIONALES

VACIOS ORENADORES

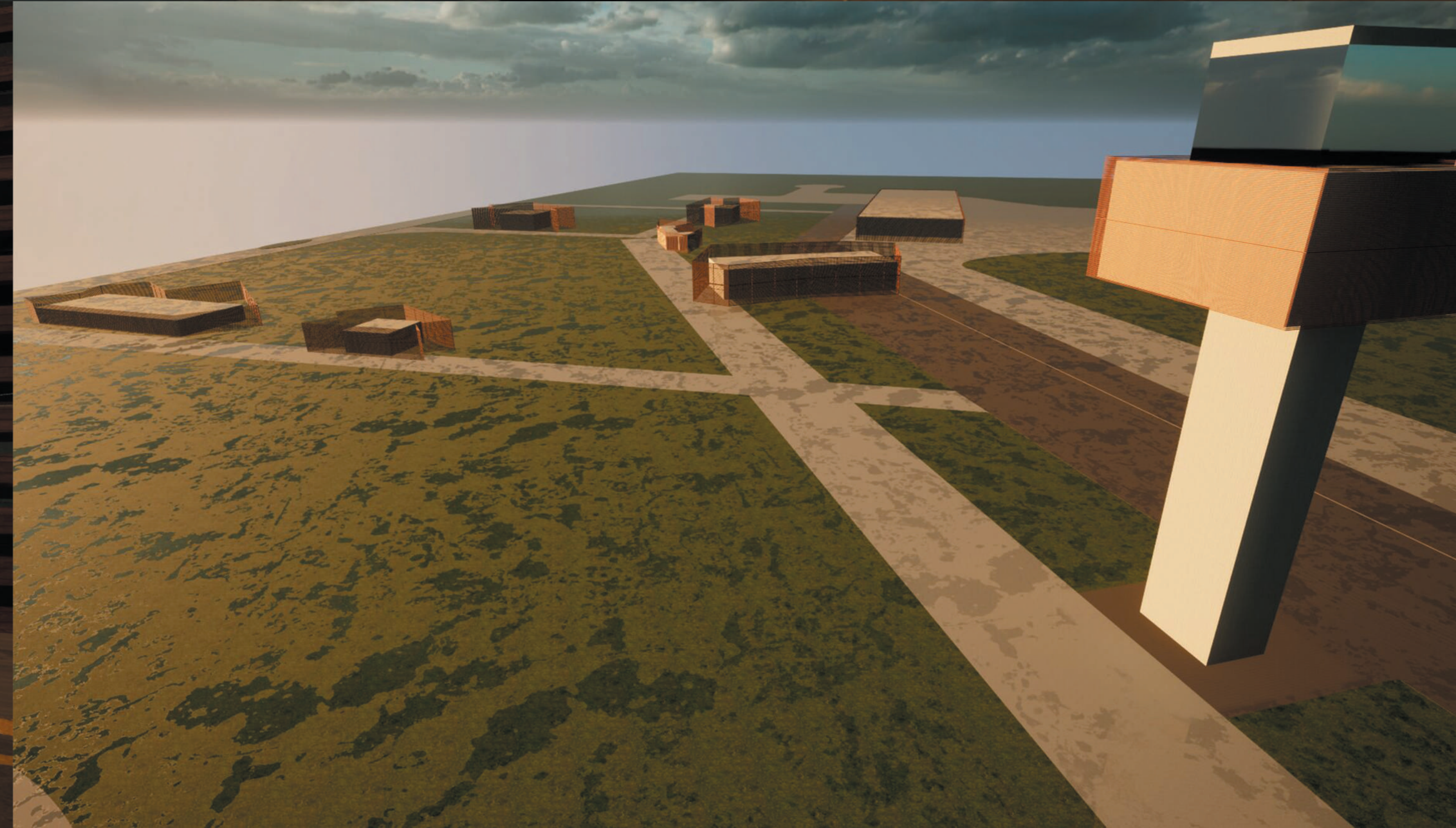
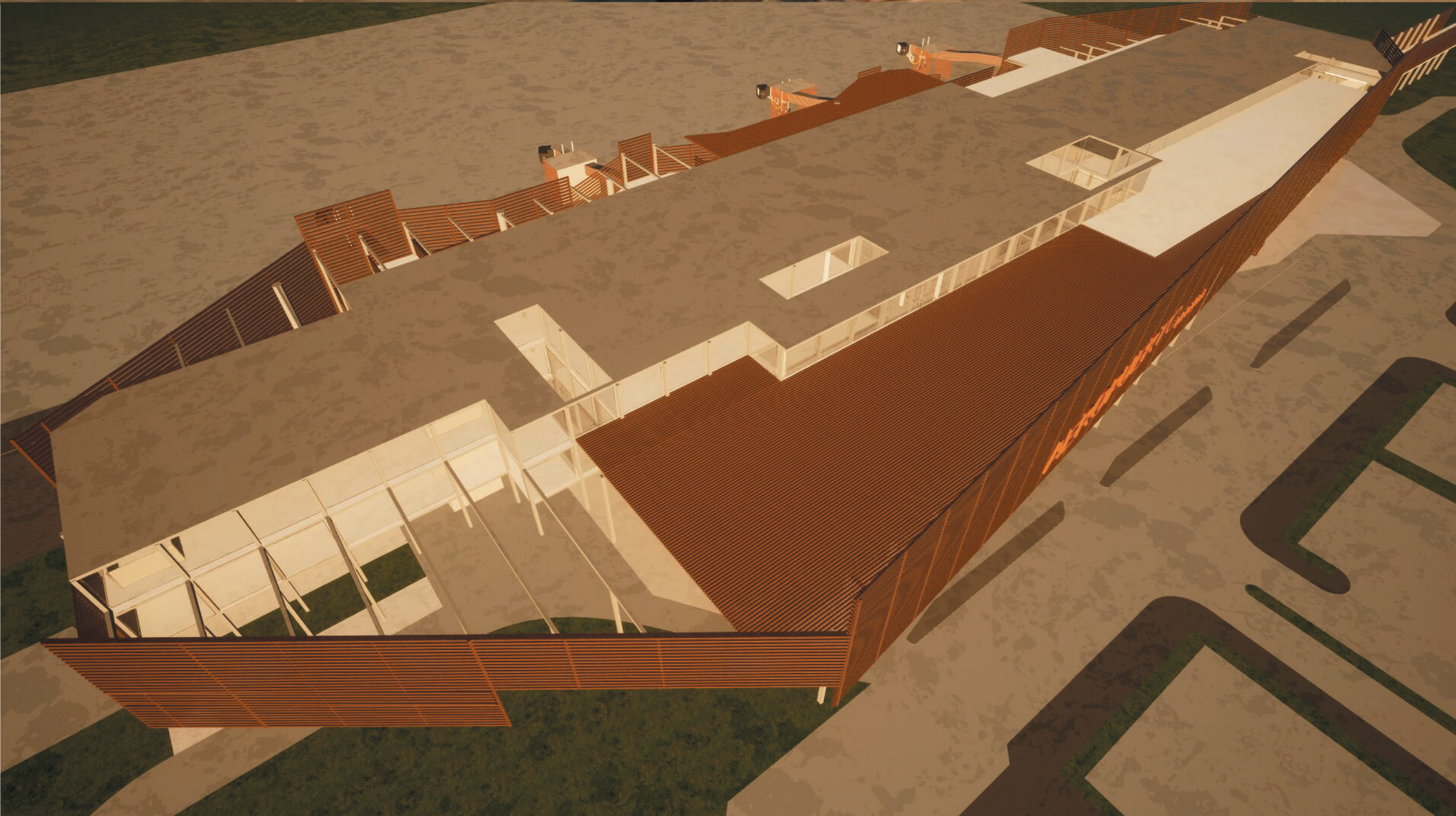




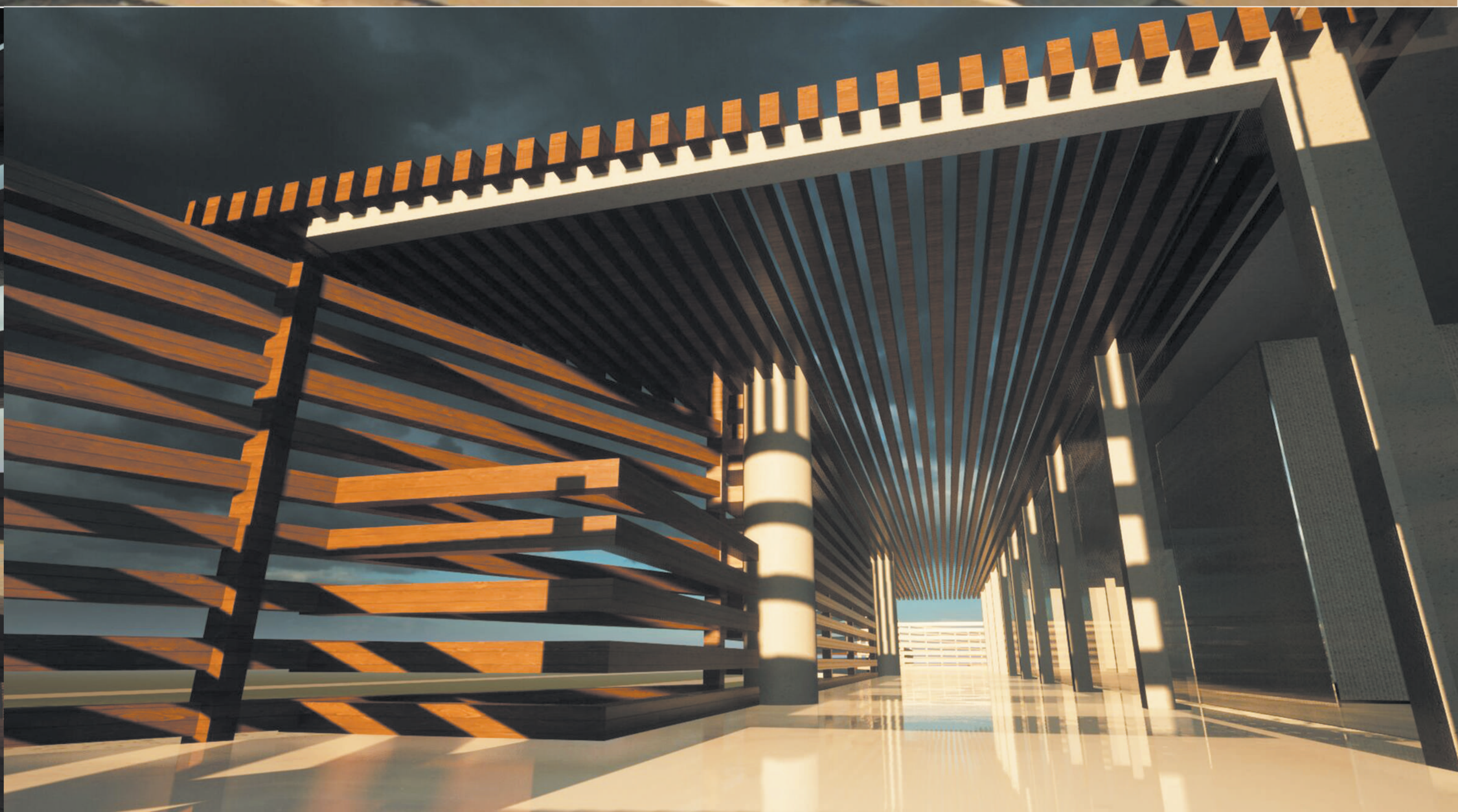
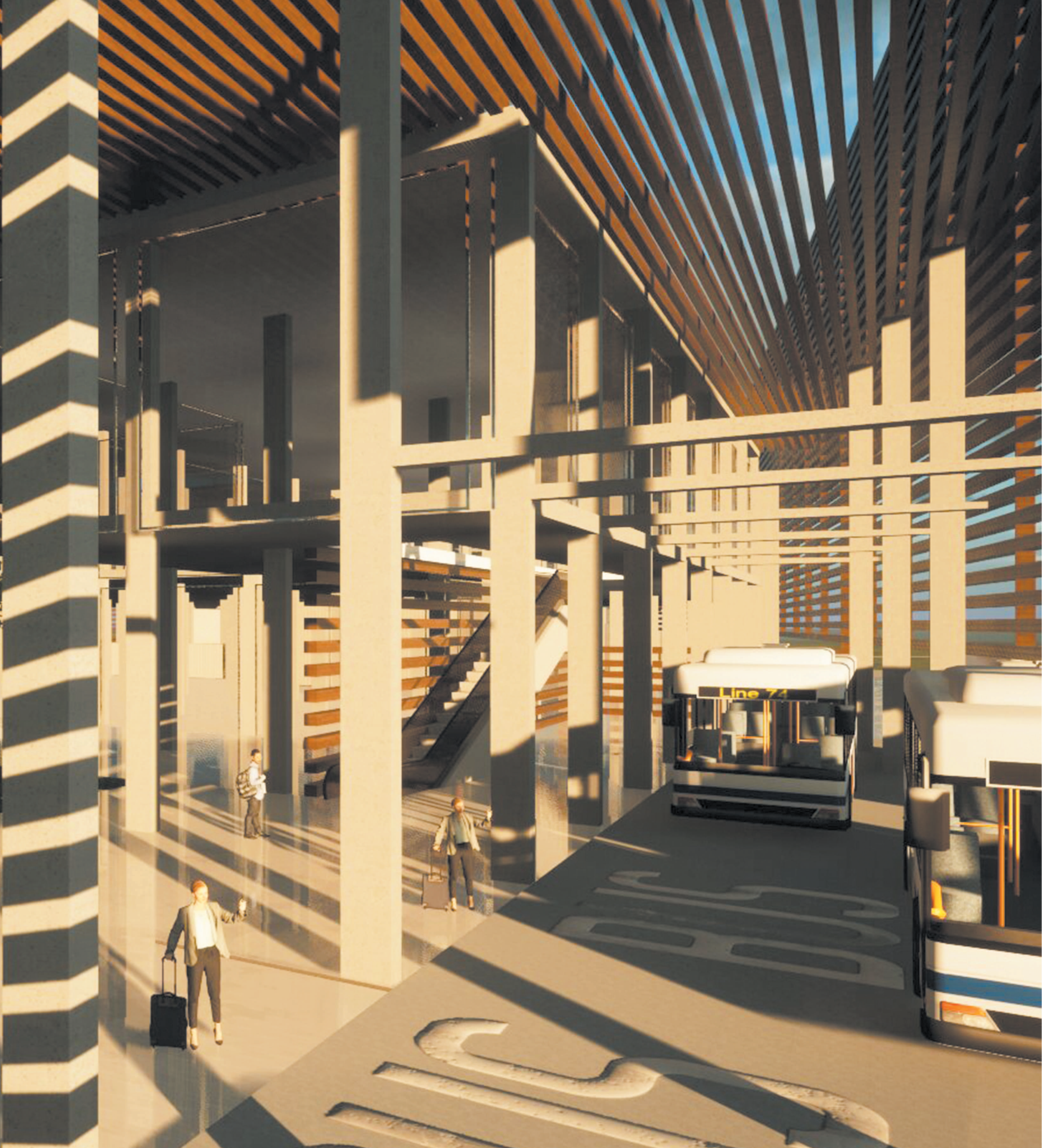
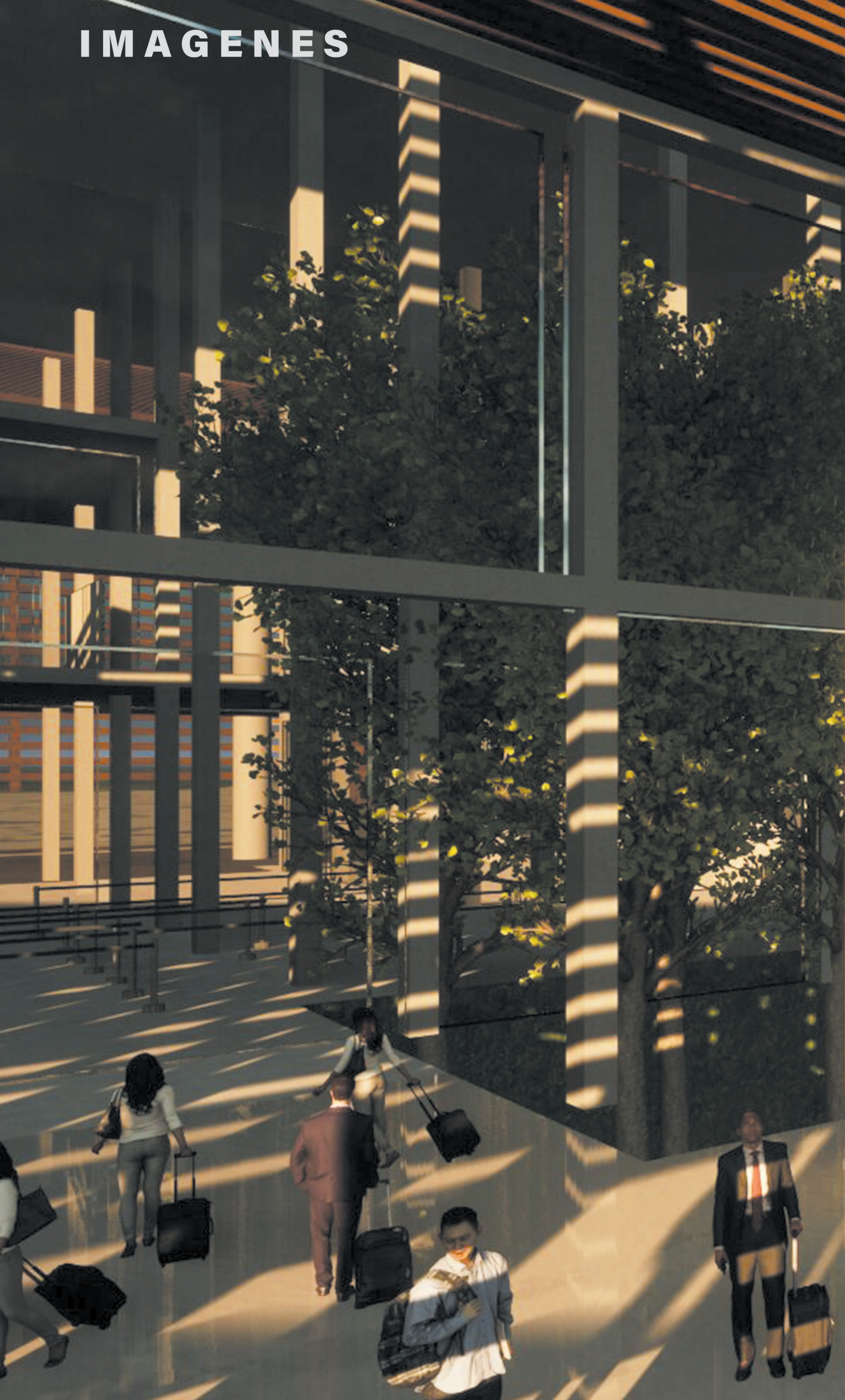














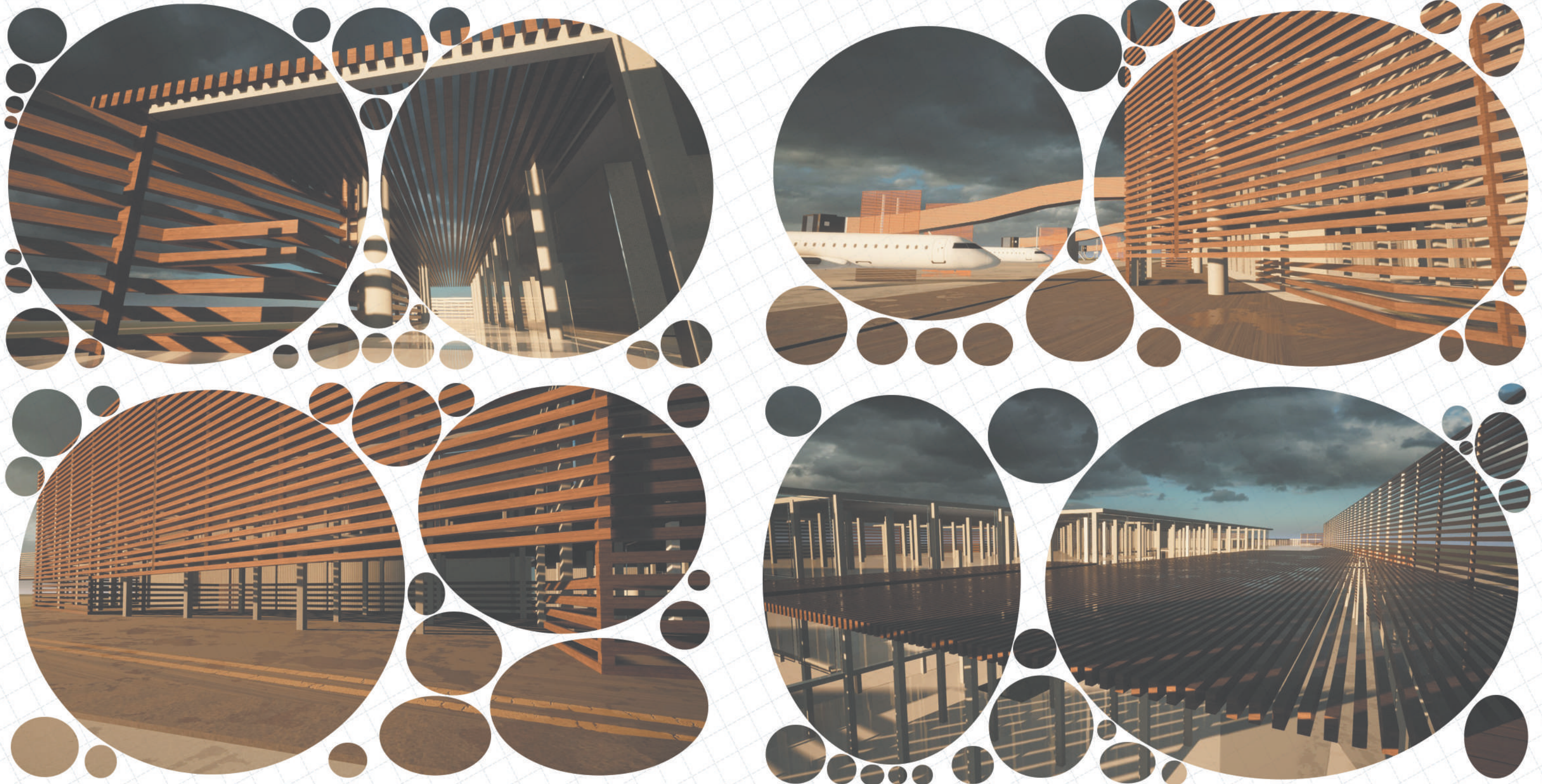
# LAYERUNO

Este layer al tener en dinamismo en la fachada, se puede observar cómo los pliegues generan espacios, en las imágenes se encuentra el pliegue de la fachada generando un semi cubierto en la terra del paseo de compras.

En planta baja como se pliega y le da cierre al paso público, para generar otro espacio más privado de oficinas, pero a su vez envolviendo la escalera de bajada del APM.

En la perspectiva del peatón como observando hacia arriba se nota el pliegue de la fachada, generando la cubierta de la marquesina, protegiendo a los usuarios que llegan a la terminal.

**COLOR - CALIDEZ- HORIZONTALIDAD - LUZ**





# LAYERDOS

Se observa como dicho layer te da la transferencia necesaria en ciertos espacios, pudiendo generar distintas visuales por ejemplo el despejes de los aviones, la fortaleza de la estructura, la flexibilidad de la terminal, visuales alargadas, tranquilizando emociones

## TRANSPARENCIA - CERRAMINETO- VISUALES- SENTIMIENTOS

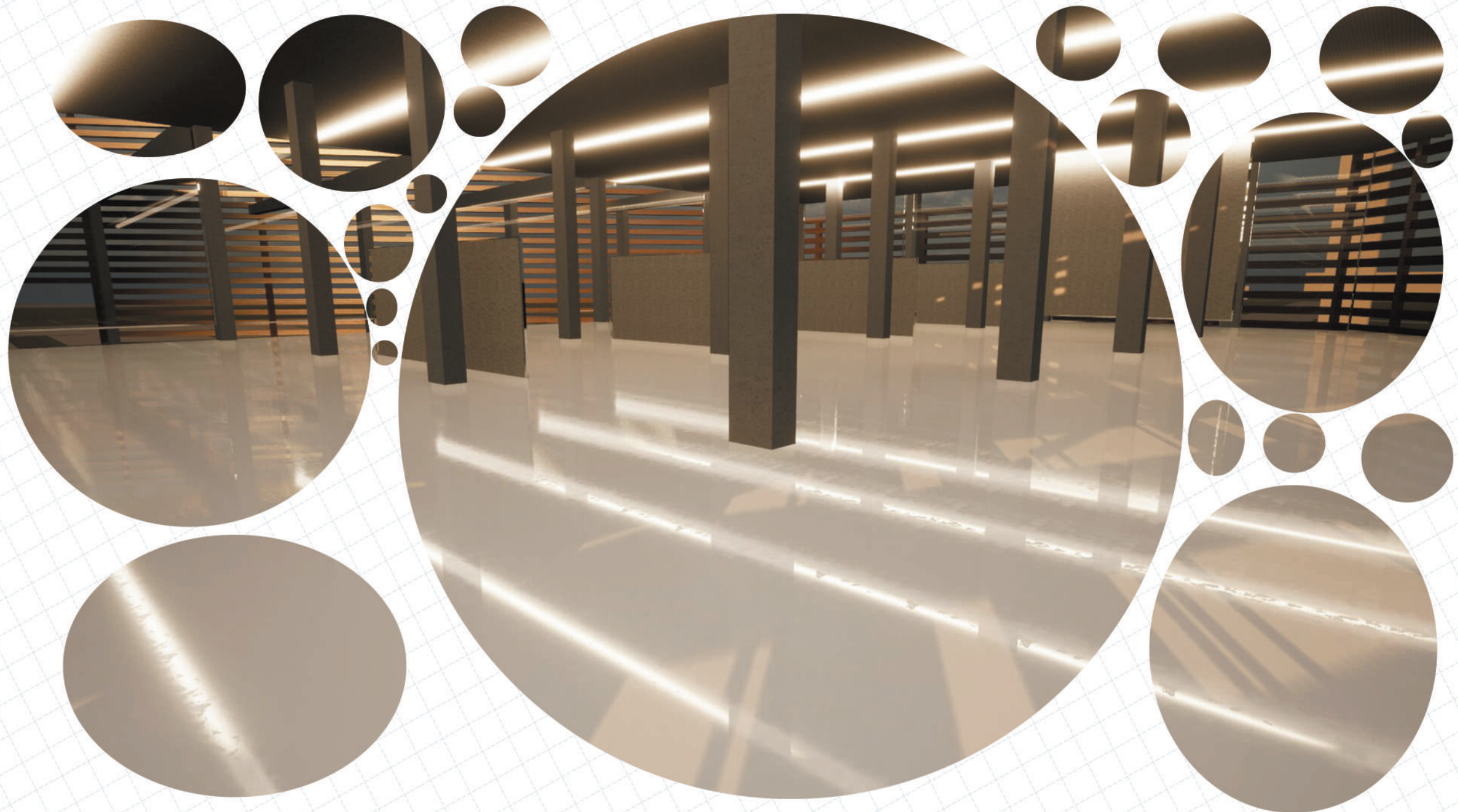




# LAYERTRES

Al ser planos opacos, son facilmente reconocibles, al verlos pueden dar respuest a lo que se necesita en el momento, en estos espacios se pueden llegar a encontrar sanitarios, oficinas, nucleos de incendio, o lo que el programa requiera de privacidad.

## OPACO-PLANO- FUNCIONAL-PRIVACIDAD





# VACIOS ORDENADORES

Se utilizan de manera estratégica para ayudar con la circulación de la terminal, se puede ver cómo el auto es redireccionado al circuito vehicular, como ese vacío hace que el pasajero siga con los procedimientos necesarios

## VERDE- VACIOS-CIRCULACION- FUNCIONAL-CALMA





# CONCLUSION FINAL

Este proyecto como sucesor de la genealogía, me enseñó no solo a pensar en proyectar un objeto arquitectónico, un volumen, un elemento si no a usar esas herramientas que ya tiene uno para poder lograrlo, personalmente aprendí que aunque quiera escapar de lo habitual, no es sencillo, ni el mejor camino. Pero cuando aprendí a aprovechar de aquellas herramientas que incorporé, el siguiente paso fue potenciarlo y explotarlo al máximo, fue ahí cuando comencé a pensar los espacios desde las sensaciones, experiencias, los sentimientos y la funcionalidad. Como resultado final a lo anteriormente mencionado, a la hora de comenzar un proyecto nuevo, se qué herramientas utilizar o al menos como comenzar.

En el corazón de cualquier proyecto de arquitectura hay una idea, un concepto que guía cada decisión. Este concepto es el alma del edificio, y su desarrollo requiere de una comprensión. Reflexionar sobre este concepto es esencial, ya que es el faro que ilumina el camino a seguir durante todo el proceso.

A lo largo de la carrera me di cuenta que un proyecto es la búsqueda constante de compromisos entre la estética y la funcionalidad, la innovación y la tradición, la sostenibilidad y la rentabilidad. Cada decisión tiene ramificaciones, y reflexionar sobre cómo estas decisiones afectan a los usuarios, al medio ambiente y a la comunidad es esencial para crear un edificio que sea un activo positivo en lugar de una carga.

En este caso, el aeropuerto, no es solo un diseño de espacios sino una reflexión sobre cómo crear experiencias para los viajeros.

«Todo fluye, todo está en movimiento y nada dura eternamente. Por eso no podemos descender dos veces al mismo río pues cuando descendiendo al río por segunda vez, ni el río ni yo somos los mismos» Heraclito, filósofo.