

INFRAESTRUCTURA MIXTA

LA MEGAESTRUCTURA COMO DISPOSITIVO PARA LA RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA



FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

Autor: Nicolas Roberto CORSINO

N°37260/1

Titulo: Infraestructura Mixta

Taller Vertical de Arquitectura N°6 GUADAGNA - PAEZ

J.T.P: Mariela CASAPRIMA

Docentes: Juan Martin FLORES - Valentin Garcia FERNANDEZ

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de Defensa: 18/06/20

Licencia Creative Commons: Licencia CC BY-NC-ND 2.5 A 

¿ES POSIBLE DISEÑAR UNA INFRAESTRUCTURA COMO PARTE ACCESIBLE E INCLUSO ENRIQUECEDORA DEL TEJIDO URBANO DE UNA CIUDAD?

¿CÓMO LA INFRAESTRUCTURA PUEDE SER AGRADABLE Y FUNCIONAL, CONTRIBUIR A LAS COMUNIDADES, Y AL MISMO TIEMPO, DARLE OPORTUNIDADES PARA ENRIQUECER LA EXPERIENCIA DE LAS PERSONAS EN SUS ESPACIOS PÚBLICOS?

¿COMO CONCEPTUALIZAR UN PROYECTO QUE DEJE DE SER UN MERO EDIFICIO DE INFRAESTRUCTURA URBANA Y CONVERTIRSE EN UN HITO ARQUITECTÓNICO?

ESTE PROYECTO TRATA DE CAMBIAR EL PARADIGMA LLEVANDO LA INFRAESTRUCTURA DESTACANDO EL TIPO DE ACTIVO QUE PUEDE SER PARA UNA COMUNIDAD. LOS LUGARES DONDE LOS CIUDADANOS EXPERIMENTAN LA INFRAESTRUCTURA BRINDAN LA OPORTUNIDAD DE LOGRAR BELLEZA FUNCIONAL, INNOVACIÓN Y ACCESIBILIDAD A UNA CATEGORÍA DE ESTRUCTURAS QUE GENERALMENTE SUFREN EXPECTATIVAS HISTÓRICAMENTE BAJAS.

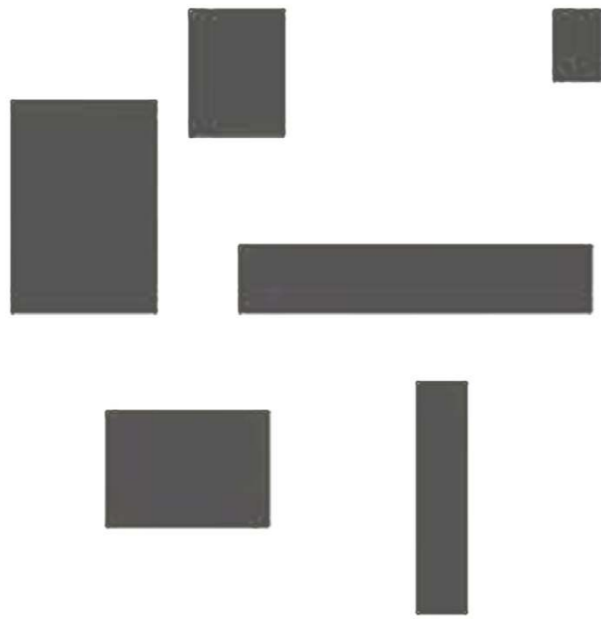
DESDE EL COMIENZO DE LA ERA INDUSTRIAL, LA INFRAESTRUCTURA DE LA CIUDAD SE HA REVELADO COMO UN ELEMENTO DECISIVO CON EL QUE SE DEBE INTEGRAR EL PAISAJE URBANO. LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE JUNTO CON LA ALFOMBRA DE LAS VIVIENDAS SON LOS ELEMENTOS CARACTERÍSTICOS MÁS SIGNIFICATIVOS EN CUALQUIER CIUDAD. ADEMÁS, ES IMPORTANTE RESALTAR QUE AMBOS REQUIEREN UNA SUPERFICIE CONSIDERABLE DE LA TIERRA, EN EL CASO DE LA INFRAESTRUCTURA, SU ESPACIO SE COMPROMETERÁ CON SU USO DURANTE UN LARGO PERÍODO DE TIEMPO E INCLUSO SI EL MARCO URBANO ESTÁ BIEN PLANIFICADO, SUPONE UNA FRONTERA Y UNA HERIDA QUE LLEVA A LA CIUDAD HACIA LA FRAGMENTACIÓN Y LA DESCONEXIÓN.

ES DIFÍCIL VER EN NUESTRAS CIUDADES CONTEMPORÁNEAS LA INFRAESTRUCTURA INTEGRADA ADECUADAMENTE CON LOS ELEMENTOS URBANOS, ESTABLECIENDO CONEXIONES E INTERACCIÓN CON ELLOS EN LUGAR DE SER UNA ESPECIE DE ESPACIO INDESEABLE CUYO ENTORNO PERMANECE FUERA DE LA VIDA Y LA ACTIVIDAD. TENIENDO EN CUENTA ESTE HECHO Y EL PAPEL QUE LA INFRAESTRUCTURA REALMENTE DEBERÍA TENER EN LAS CIUDADES CONTEMPORÁNEAS, ALGUNAS ESTRATEGIAS COMPLEMENTARIAS DEBERÍAN APLICARSE A SU MORFOLOGÍA BÁSICA PARA SU DESARROLLO. PARA LA RESOLUCIÓN DE ESTOS PROBLEMAS CREO QUE LA SOLUCIÓN APUNTA AL USO DE MEGAESTRUCTURAS. BASADO EN LA IDEA DE ENTENDER CÓMO, A TRAVÉS DEL USO DE LOS PRINCIPIOS DE MEGAESTRUCTURA, LAS INFRAESTRUCTURAS EN NUESTRAS CIUDADES PUEDEN DESARROLLARSE, CAMBIANDO COMPLETAMENTE SU IMPORTANCIA Y MEJORANDO SU FUNCIONALIDAD EN EL CONTEXTO URBANO.



LA FORMA COLECTIVA

FORMA COMPOSITIONAL



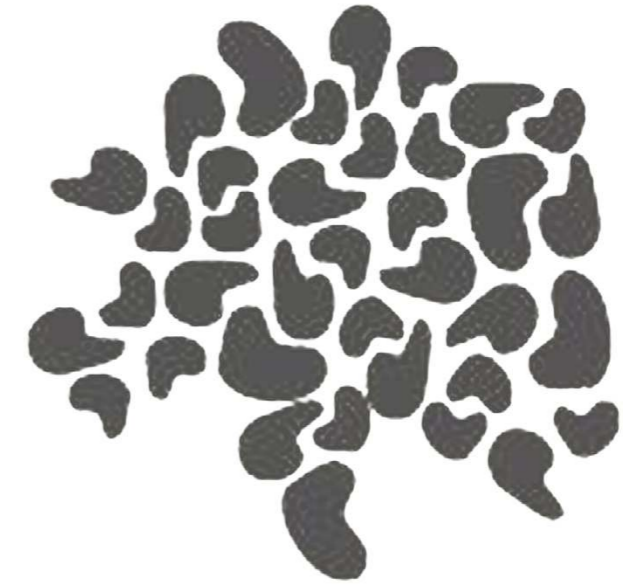
ENFOQUE COMPOSITIVO

MEGAESTRUCTURA



ENFOQUE ESTRUCTURAL

FORMA AGRUPADA



ENFOQUE SECUENCIAL

EL METABOLISMO, FUE UNO DE LOS MOVIMIENTOS QUE SURGIÓ EN EL PANORAMA DE LA ARQUITECTURA DE POSGUERRA, Y PREVEÍA UNA ARQUITECTURA MÁS HUMANA QUE PODRÍA RESPONDER A LAS DIFERENTES NECESIDADES INDIVIDUALES. ENTENDIENDO EL ENTORNO URBANO COMO UN ORGANISMO VIVO QUE DEBERÍA CONTENER LOS DIFERENTES CICLOS DE VIDA. ESTE CONCEPTO FUE TRADUCIDO FÍSICAMENTE A TRAVÉS DEL DISEÑO DE ESTRUCTURAS A LARGO PLAZO PARA SOPORTAR COMPONENTES A CORTO PLAZO.

EN LOS AÑOS 60, FUMIHIKO MAKI, MIEMBRO DEL MOVIMIENTO METABOLISTA EN JAPÓN, TRABAJÓ SOBRE UNA SERIE DE CONCEPTOS Y INVESTIGACIONES SOBRE UN NUEVO ORDEN URBANO QUE LLAMÓ "LA FORMA COLECTIVA".

EL PRIMERO DE ELLOS, EL ENFOQUE COMPOSITIVO, ES HISTÓRICO. LOS OTROS SON NUEVOS ESFUERZOS PARA ENCONTRAR FORMAS MAESTRAS QUE SATISFAGAN LAS DEMANDAS DEL CRECIMIENTO Y EL CAMBIO URBANO CONTEMPORÁNEO.

MEGA FORMA: UN GRAN MARCO EN EL QUE SE ALOJAN TODAS LAS FUNCIONES DE UNA CIUDAD. MAKI ADVIERTE DE ESTA TÉCNICA. SI LA MEGAFORMA SE VUELVE OBSOLETA, ESPECIALMENTE EN AQUELLOS ESQUEMAS QUE NO PERMITEN EL CAMBIO, SERÁ UN GRAN PESO PARA LA SOCIEDAD.

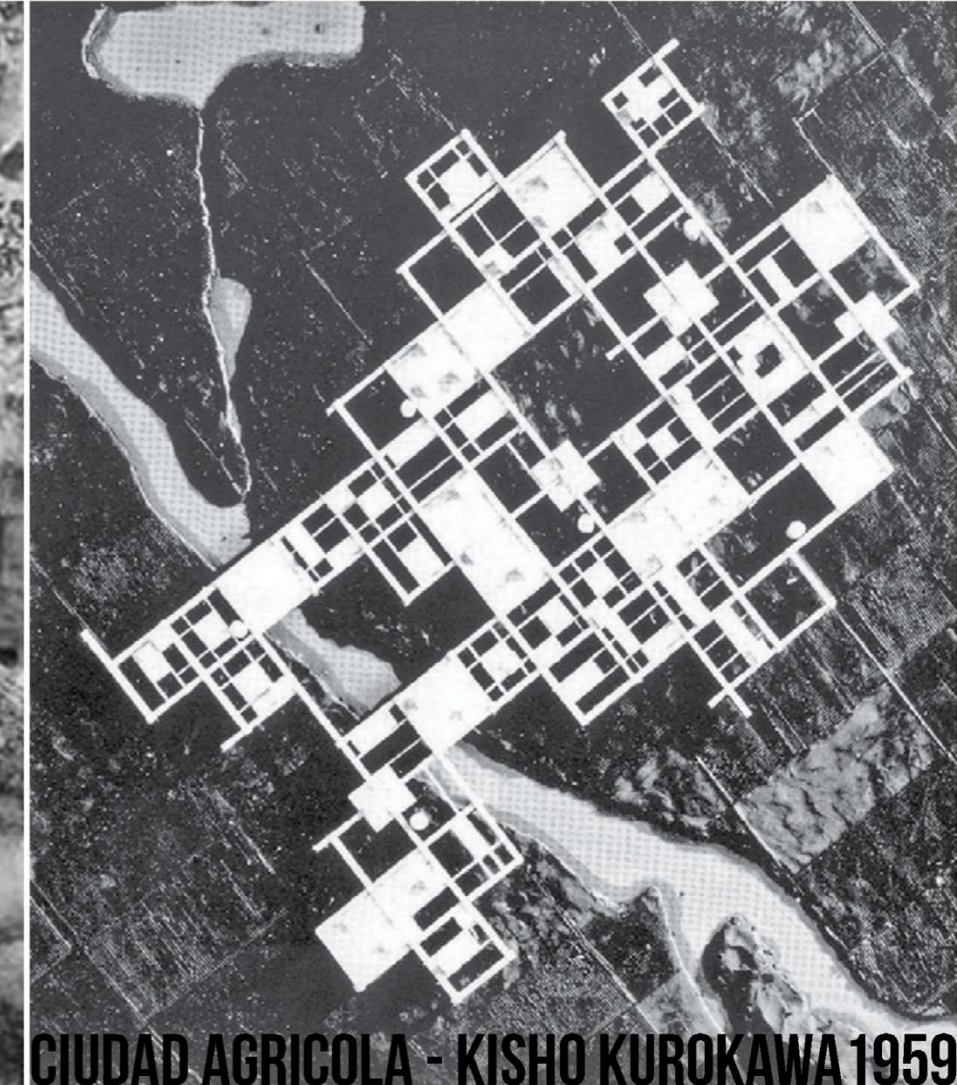
FORMA AGRUPADA: EVOLUCIONANDO DE UN SISTEMA DE ELEMENTOS GENERATIVOS EN EL ESPACIO

EL TEMA DE LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE EN UNA RED EFICIENTE FUE UNO DE LOS PROBLEMAS PRINCIPALES EN LOS ESTUDIOS DE CASO DE FUMIHIKO MAKI DONDE SE LLEVARON LOS VÍNCULOS DE LA CIUDAD A TRAVÉS DE NUEVOS ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO. ESTOS NUEVOS ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO SERÍAN UN TIPO DE INSTALACIONES DE USO MIXTO BASADAS EN LOS INTERCAMBIOS DE TRANSPORTE QUE SERÍAN UBICADO EN LA INTERSECCIÓN ENTRE DIFERENTES FLUJOS DE MOVILIDAD.

SU ESTRATEGIA CON UNA ESTRUCTURA URBANA ABIERTA Y ORGÁNICA PERMITE QUE LA CIUDAD Y SUS HABITANTES SE ADAPTEN A CAMBIOS IMPREDECIBLES. ADEMÁS, DE SUPERAR LA FALTA DE FLEXIBILIDAD DE NUESTRAS CIUDADES.

TODA LA ENTIDAD FUNCIONARÍA COMO UN ELEMENTO SIMBIÓTICO CON UNA ACTIVIDAD CONTINUA

PLAN PARA LA BAHÍA DE TOKIO - KENZO TANGE 1960



CIUDAD AGRICOLA - KISHO KUROKAWA 1959

ESTRUCTURAS ESPACIALES URBANAS EVITAR EL CONTACTO A NIVEL DEL SUELO



RASCACIELO HORIZONTAL VANKE CENTER - STEVEN HOLL

UNO DE LOS PRINCIPALES FACTORES PARA LA INTEGRACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y LA INFRAESTRUCTURA ES EL DESARROLLO DEL ESPACIO URBANO COMO UN TERRENO COMÚN COMPARTIDO CAPAZ DE EXTENDERSE Y ENTRELAZARSE CON EL CONTEXTO DE LA CIUDAD. EN TODOS LOS CASOS, LA MEGAESTRUCTURA ES EL DISPOSITIVO QUE APOYA LA ACTIVIDAD PÚBLICA SOCIAL, ACTUANDO COMO UN NUEVO MARCO PARA SU DESARROLLO QUE ES PRIMORDIAL PARA LA REGENERACIÓN URBANA Y LA MEJORA DEL ENTORNO CIUDADANO.

EL LENGUAJE DADO POR UNA MEGAFORMA QUE ABARCA Y CONTIENE TODO EL PROGRAMA ES UNA DE LAS PRINCIPALES ESTRATEGIAS PARA PROPORCIONAR UN ESPACIO PÚBLICO FLEXIBLE DONDE SE PUEDE DESARROLLAR CUALQUIER TIPO DE EVENTOS NO CONDICIONADOS POR UNA FORMA RÍGIDA PREVIA. EN ESTE CASO, LA ARQUITECTURA SE BASA EN EL DESARROLLO DE UNA TOPOGRAFÍA URBANA ARTIFICIAL QUE SE CONCEBE COMO UNA EXTENSIÓN DEL TERRENO QUE FORMA PARTE DEL PAISAJE URBANO.

LOS USUARIOS PUEDEN COLONIZAR LA SUPERFICIE DE LA MANERA QUE PREFIEREN ESTABLECER POR SÍ MISMOS TODO TIPO DE RELACIONES E INTERACCIONES FUERA DEL CONTROL DEL DISEÑADOR, DANDO AL PROYECTO UNA NATURALEZA DE INCERTIDUMBRE.

SISTEMAS URBANOS ELEVADOS SUPERPOSICIÓN DE LOS NIVELES DE LA CIUDAD



NEW YORK HIGH LINE - DIELER SCOFIDIO + RENFRO

ESTA CARACTERÍSTICA ES CRUCIAL PARA TRANSFERIR EL CONTROL DE LAS ACTIVIDADES SOCIALES DIRECTAMENTE A LOS USUARIOS. PARA LOGRAR ESTE NIVEL DE LIBERTAD, LA ESTRUCTURA DE LA MEGAESTRUCTURA DEBERÍA PROPORCIONAR SUFICIENTE FLEXIBILIDAD PARA EVITAR EL CONFLICTO ENTRE EL USO FUNCIONAL DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL ESPACIO REQUERIDO PARA DESPLEGAR LOS EVENTOS SOCIALES.

LA TERMINAL DE YOKOHAMA EN JAPÓN ES UN CLARO EJEMPLO DE ESTA MEZCLA DONDE EXISTE UN EQUILIBRIO ENTRE LOS REQUISITOS DE INFRAESTRUCTURA FUNCIONAL, EL FLUJO DE MOVIMIENTOS DEL USUARIO Y ACTIVIDADES ESPONTÁNEAS. EL DISEÑO INTENTA SER UNO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD Y UNA INTERFAZ ENTRE LA TIERRA Y EL MAR PARA LOGRAR UNA CONDICIÓN DE ARMONÍA CON EL CONTEXTO.

POR OTRO LADO: LA ESTACIÓN DE TRENES DE LOGROÑO, QUE EMPLEA LA MISMA ESTRATEGIA, PERO EN UN CONTEXTO DIFERENTE: SE ENCUENTRA EN MEDIO DE UN TEJIDO URBANO DE DENSIDAD MEDIA. EN ESTE CASO, LA POTENCIALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA SE COMPORTA COMO UN ANDAMIO PARA SOSTENER SITUACIONES URBANAS; DISEÑANDO LAS CONDICIONES PARA LAS FUTURAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL ESPACIO URBANO. LA ESTRATEGIA CONCEPTUAL PARA ENFRENTAR ESTE HECHO SE BASÓ, COMO EN LA TERMINAL DE YOKOHAMA, EN EL DESARROLLO DE UNA SUPERFICIE TOPOGRÁFICA CONTINUA QUE SE COMPORTA COMO UNA EXTENSIÓN DEL SUELO URBANO.

TOPOGRAFÍA URBANA PENDIENTES Y PLATAFORMAS



TERMINAL DE YOKOHAMA - FOA



ESTACION DE TREN EN LOGROÑO - ABALOS ARQUITECTOS

MASTER PLAN CAPITAN SARMIENTO

01-02

PLAN GENERAL

CONCEPTO
ESQUEMAS
CROQUIS
PLANO DE CONJUNTO



INFRAESTRUCTURA MIXTA

09-10

CONCEPTO

ESTRATEGIAS
PERSPECTIVAS AEREAS



03

SECTOR CIVICO - ADMINISTRATIVO - RESIDENCIAL

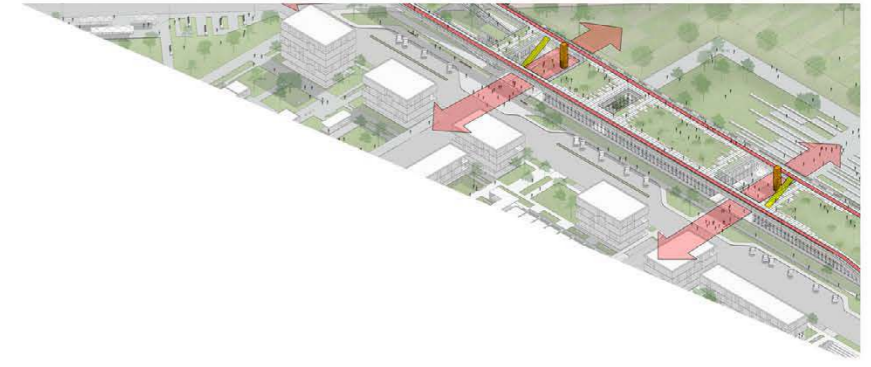
PLANO DE CONJUNTO
CORTES
PERSPECTIVAS



11-14

ESQUEMAS

OPERACIONES PROYECTUALES
FUNCIONES
CIRCULACION
ESPACIOS VERDE
ESQUEMAS ESTRUCTURA



04

SECTOR RESIDENCIAL ARROYO

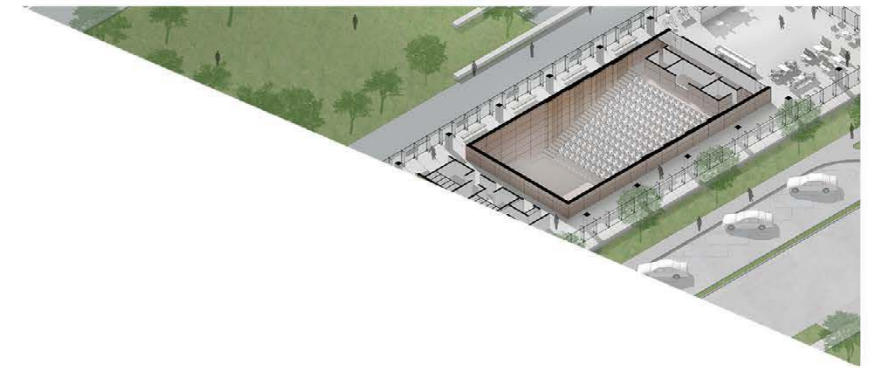
PLANO DE CONJUNTO
CORTES
PERSPECTIVAS



15-32

PLANOS

PLANTAS
CORTES
AXONOMETRIAS



05

SECTOR ESTACION DE TREN

PLANO DE CONJUNTO
ESQUEMAS
PERSPECTIVAS



33-37

SISTEMA CONSTRUCTIVO

DESPIECE CONSTRUCTIVO
CORTE - VISTA CRITICO
DETALLES FACHADA



06-08

TIPOLOGIAS MANZANA

ESQUEMAS MANZANA
ESQUEMAS VIALIDAD
AXONOMETRIA CONJUNTO



38-51

PERSPECTIVAS

RENDERS EXTERIOR
RENDERS INTERIOR



MASTER PLAN CAPITAN SARMIENTO

El proyecto se estructura en dos escalas: - urbano/territorial: donde cobra relevancia la complejidad sea por su singularidad, puntos de discontinuidad, reordenación, recuperación, saneamiento, re-uso, interacciones con la ciudad y el paisaje preexistente; la tierra vacante, las infraestructuras y el espacio público. Es el territorio quien proporciona datos, condicionantes que determinan un proyecto, una morfología, el uso de los recursos, la materialidad, y una cultura para utilizar los recursos mientras se habita un territorio. Ahora la forma de la arquitectura deviene de la forma del territorio y la estructura urbana; - arquitectónica: caracterizada por la estructura urbana, la construcción de tejido, donde la idea será convergente con la escala anterior, y ahora abordará los problemas derivados del programa: superficies y organización espacial del programa, llenos y vacíos, las tipologías urbanas y arquitectónicas, el espacio intermedio y la continuidad de uso público del nivel 0; la accesibilidad, las circulaciones horizontales y verticales comunes. Una imagen contemporánea, racional y posible para el habitar.

El proyecto está ubicado en Capitán Sarmiento es la ciudad cabecera municipal del partido homónimo, en la provincia argentina de Buenos Aires, donde predomina la actividad Agrícola. Se encuentra a 145 km de Buenos Aires, y cuenta con 15000 habitantes.

El alcance de la propuesta tiene que ver con el Proyecto Urbano, del área de intervención, resolviéndose la ampliación de la estructura urbana de la ciudad, que incluye el estudio de los flujos, espacios públicos, traza, usos (vivienda y equipamientos públicos) e indicadores urbanos; propuesta de trama, tejido, tipos de manzanas y edificios, tipos de espacios públicos; y el desarrollo morfológico de un sector característico.

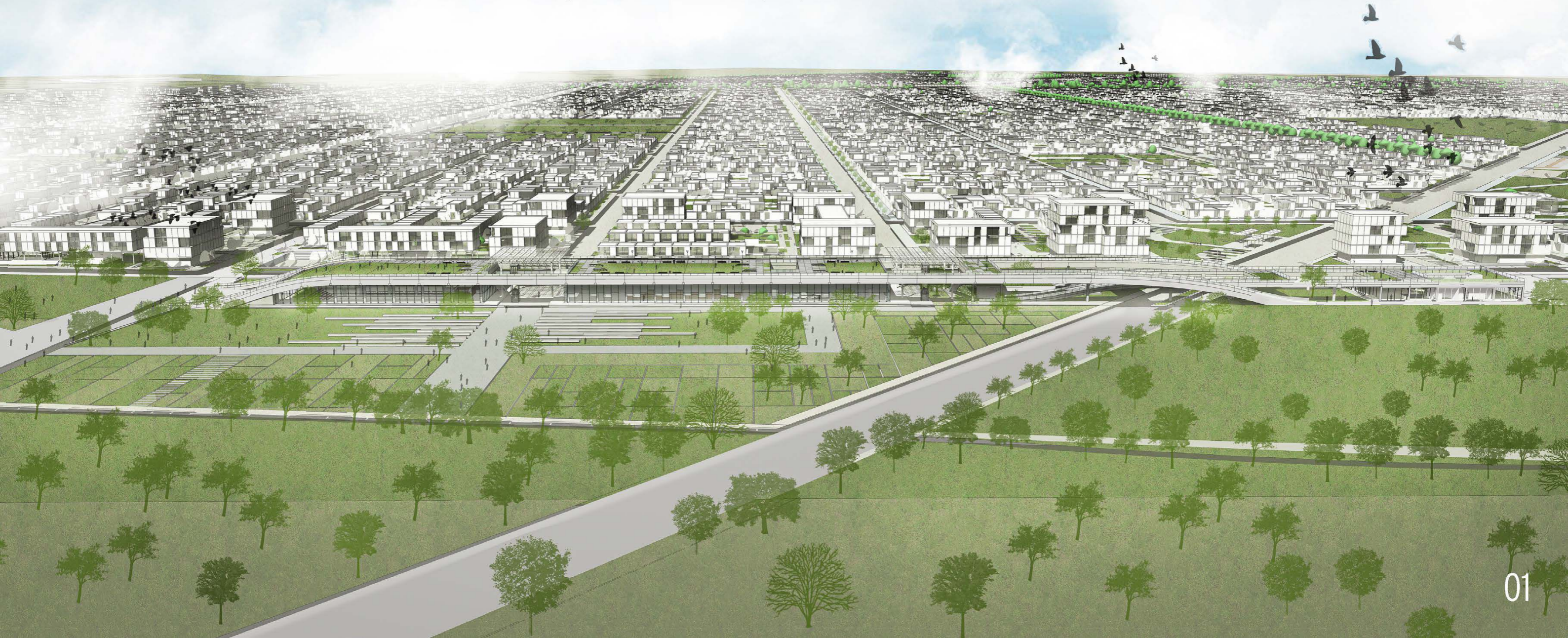
La Propuesta plantea tres temas principales a desarrollar.

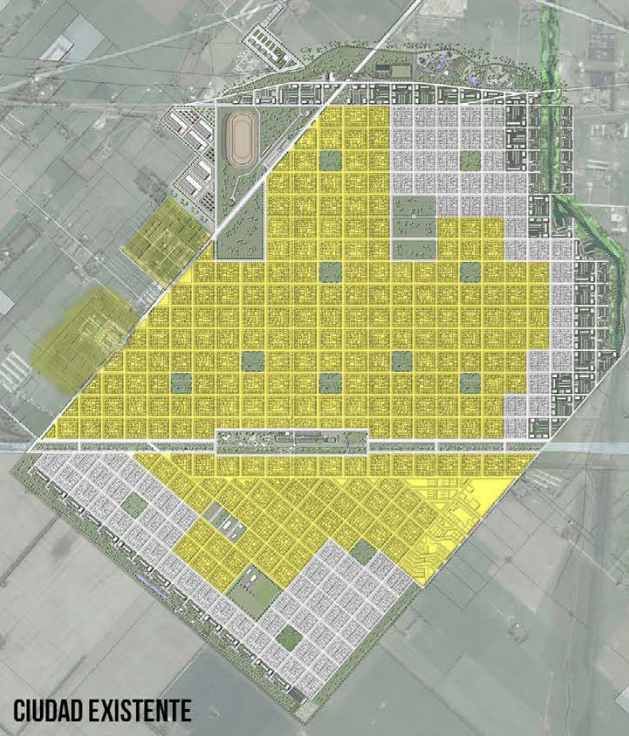
- El primero es un trabajo sobre las preexistencias gracias a la incorporación de un sistema de plazas reguladas por el trazado urbano existente, y un completamiento urbano para conectar la estructura urbana existente a los nuevos sectores propuesto del masterplan; con el fin de reducir el impacto entre la ciudad existente y la intervención.
- El segundo es un estudio de las actividades existentes: para poder potenciarlas, relocalizarlas y que se genere una clara conexión con el masterplan. Estas son las industrias y el hipodromo.

- Por último desarrollar Ideas urbano-arquitectónicas, que permita encontrar propuestas adecuadas para la implementación de Conjuntos de Vivienda a mediana escala y equipamientos relacionados. Generar conciencia urbana contemporánea, capaz de re-significar un contexto existente, cultural, ambiental y social.

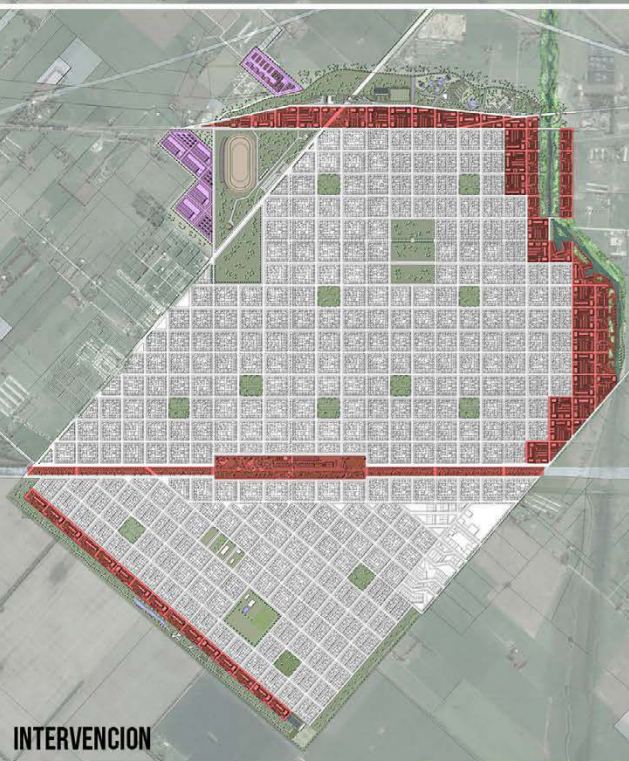
Para lograr estas metas se propone 3 sectores de intervención.

- El primero es el eje cívico/administrativo caracterizado por la terminal de omnibus situado a la entrada de la ciudad, espacios residenciales y equipamientos.
- El sector caracterizado por el arroyo constituido por una área residencial y recreativa, tratando de poner en valor las calidades ecológicas y ambientales del arroyo existente.
- El eje histórico/cultural definido por la preexistencia de las vías de ferrocarril, generando un parque lineal que culmina en el predio de la vieja estación de trenes. Se propone refuncionalizar los galpones existentes para el aprovechamiento de la comunidad.

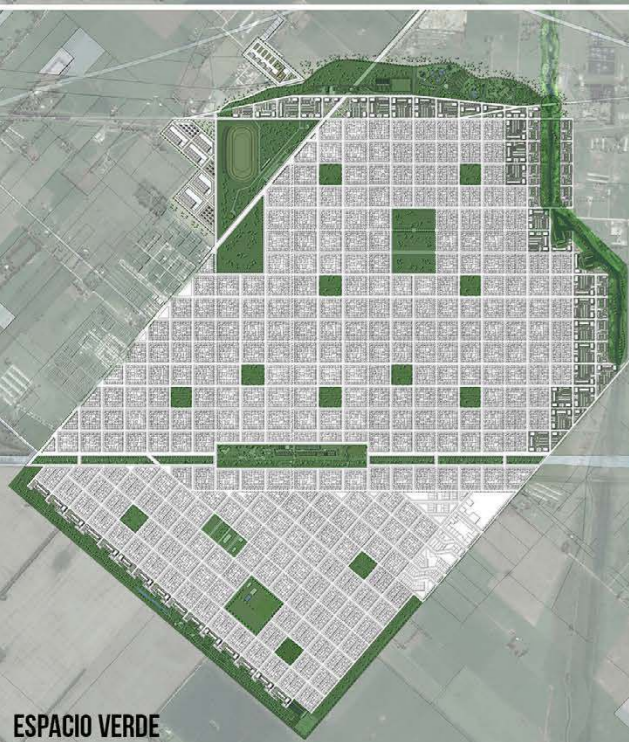




CIUDAD EXISTENTE



INTERVENCION



ESPACIO VERDE



POLO TECNOLOGICO
Incentivar la investigación, el desarrollo y la capacitación dentro del quehacer científico tecnológico, orientado en especial al equipamiento agrícola.

AREA ADMINISTRATIVA/CIVICA + AREA RESIDENCIAL + EQUIPAMIENTO
Ubicación terminal de omnibus
Viviendas colectivas de densidad media (planta baja + 3 niveles)

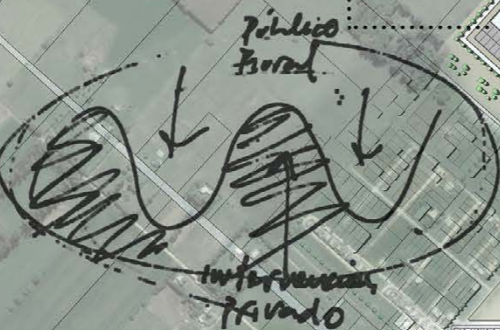
ACTIVIDADES RECREATIVAS + EQUIPAMIENTO
Área de deportes: circuito aeróbico que recorre el paisaje con estaciones de ejercicios, sistema rotativo de actividades.
Canchas de fútbol, basquet, Salón de usos múltiples para actividades culturales

AREA PRODUCTIVA
Huertas comunitarias: producción de verduras, frutas y hortalizas.
Incluyen desde la siembra hasta la venta de los productos en ferias que se organizan en diferentes puntos de la ciudad.

RESERVA NATURAL
Área de fortalecimiento y protección de la diversidad autóctona: flora

AREA INDUSTRIAL Y LOGISTICA
Loteo para ubicación de industrial y actividades logísticas, cordón verde de protección, trazado de nuevo viario interno

AREA RECREATIVA
Paseo inundable y mirador.
Recorridos a diversas cotas de nivel, permitiendo su acceso frente a las eventuales crecidas del río.



TALLERES
Paseo con talleres para uso de la población en gestión participativa. Se proponen talleres de ocio para la producción y comercialización de productos artesanales y de reciclaje

AREA RESIDENCIAL + EQUIPAMIENTO
Viviendas de gestión pública, y promoción del uso social del suelo para particulares. Densidad media y baja

AREA RECREATIVA
Transformación paisajística de la vieja estación de ferrocarril
Conservación de los galpones preexistentes

PARQUE LINEAL
Conecta la vieja estación al resto de la ciudad

AREA RESIDENCIAL + EQUIPAMIENTO
Densidad media (planta baja + 3 niveles)

EQUIPAMIENTO
Salón de usos múltiples para actividades culturales

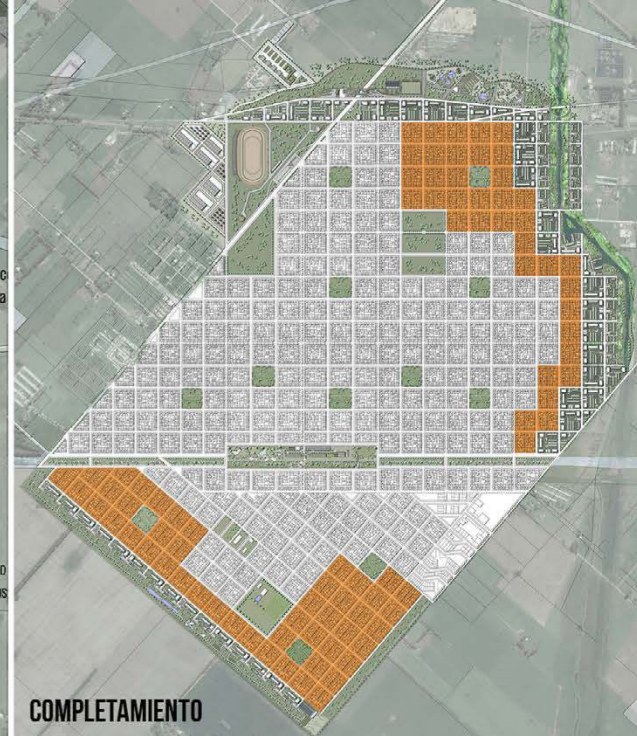
AREA PRODUCTIVA
Huertas comunitarias: producción de verduras, frutas y hortalizas.
Incluyen desde la siembra hasta la venta de los productos en ferias que se organizan en diferentes puntos de la ciudad.

CAMPO

CIUDAD

RESERVA NATURAL - FORESTACION
Fortalecimiento y recuperación de la flora autóctona, proyectado para la producción de ejemplares arbóreos destinados a la forestación de diversos puntos de la ciudad.

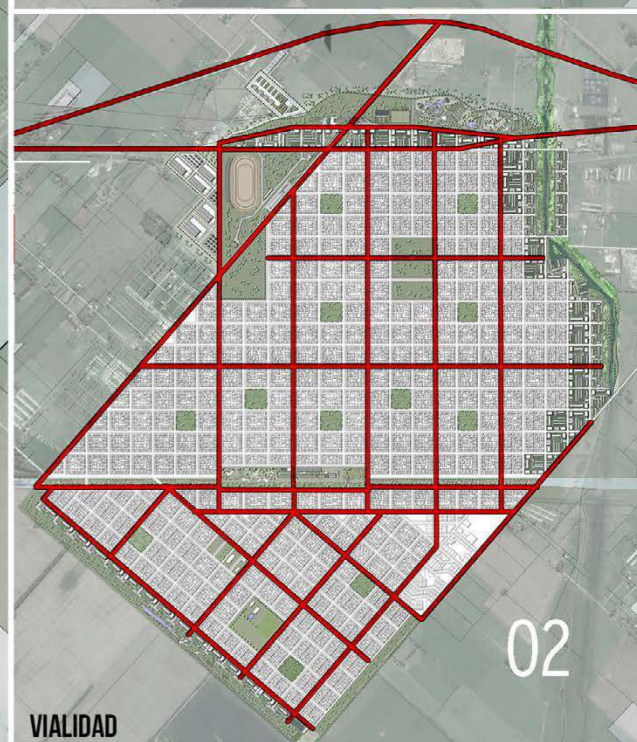
ACTIVIDADES RECREATIVAS
Área de deportes: canchas de fútbol y de tenis, sistema rotativo de actividades



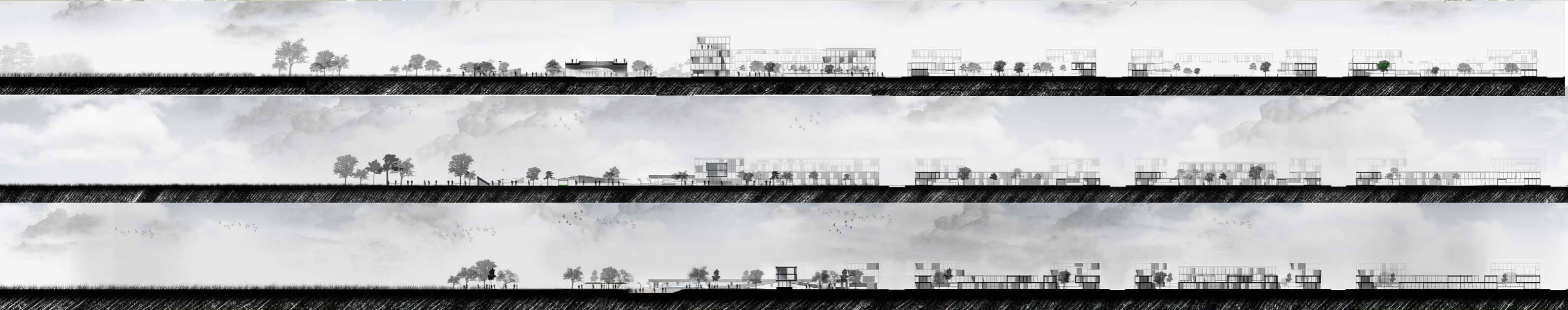
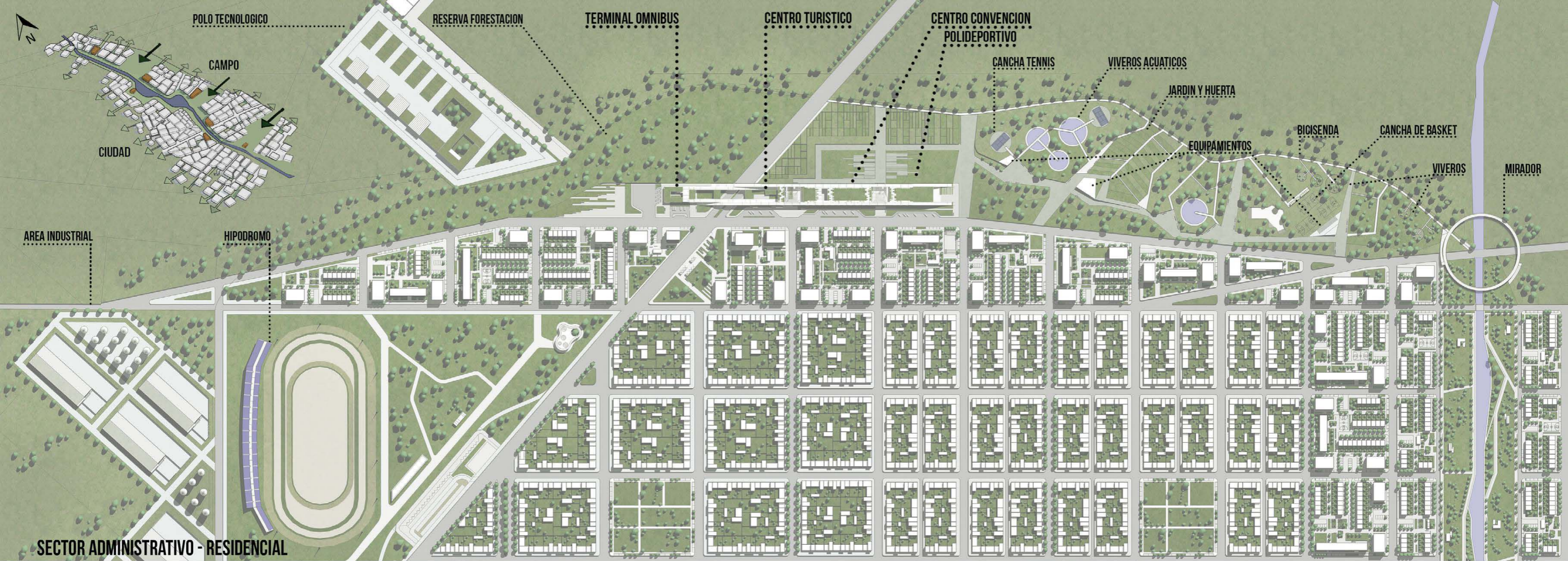
COMPLEMENTAMIENTO

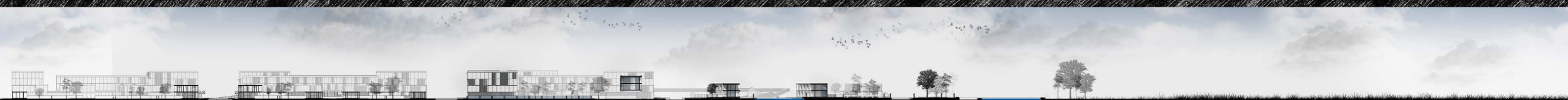


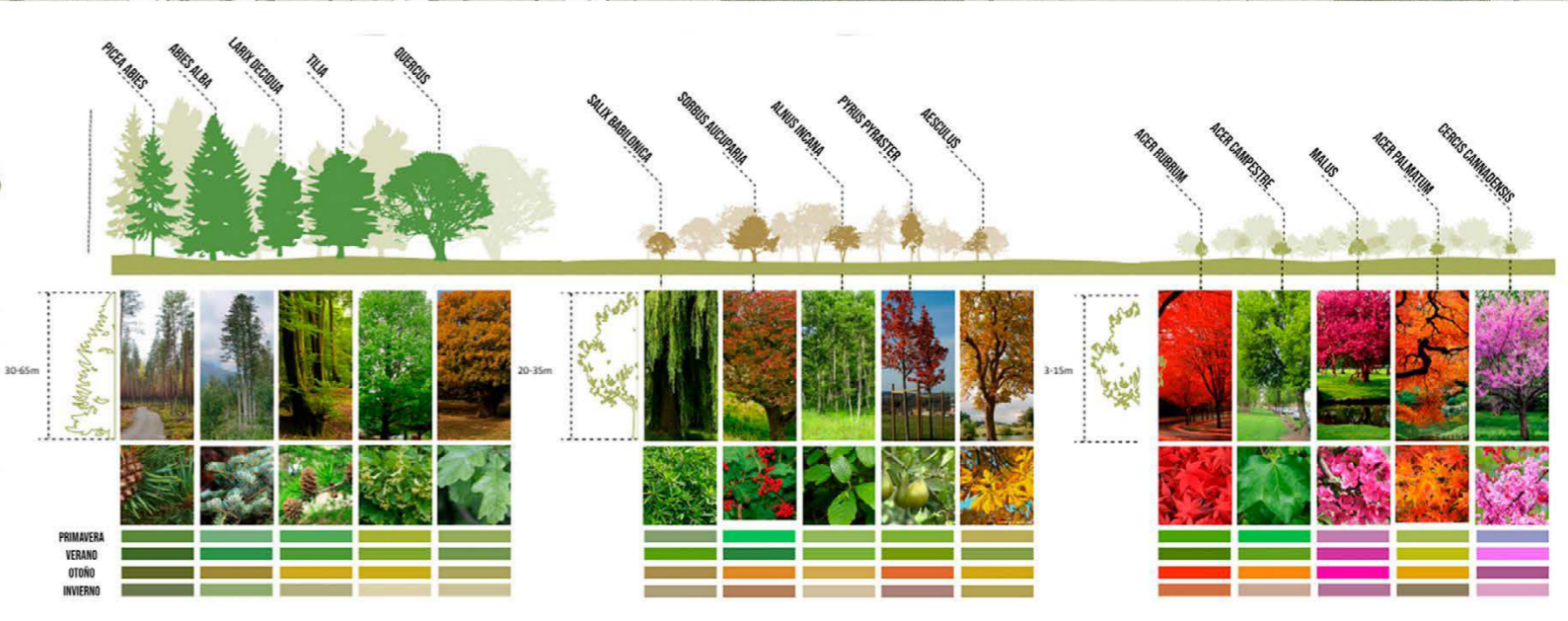
DENSIDAD



VIALIDAD







SECTOR ESTACION FERROCARRIL



ESQUEMAS VIALIDAD



CALLES PEATONALES

CALLES SENTIDO UNICO

CALLES DOBLE SENTIDO

AVENIDAS



VIVIENDAS INDIVIDUALES

EQUIPAMENTOS

CENTRO COMUNAL

PABELLON

CONJUNTO DE VIVIENDA

GUARDERIA

PARQUE

HUERTAS

TIPOLOGIA MANZANA ARROYO

TIPOLOGIA MANZANA PARQUE



ANFITEATRO

SUM

ESTACIONAMIENTO

COMERCIOS

PLAZAS MULTIUSO

HUERTAS

VIVIENDAS INDIVIDUALES

CONJUNTO VIVIENDA

SISTEMA SECUNDARIO DE CALLES

SISTEMA PRINCIPAL DE CALLES



INFRAESTRUCTURA MIXTA

Son pocas las oportunidades que tenemos de crear verdaderos marcos urbanos en nuestras ciudades; espacios significativos que tengan la capacidad de transformar el ambiente urbano. El proyecto es formulado partiendo de un conjunto abierto e híbrido de claves proyectuales tendientes a potenciar el poder transformador: escala, programa, relación con el exterior.

Se trata de una intervención infraestructural. Se trata sin dudas de un equipamiento de escala mediada entre la ciudad y el campo. Las actividades y eventos previstos, tienen un peso fundamental en la capacidad transformadora para la ciudad de Capitan Sarmiento. Son actividades culturales, deportivas, y ocio.

Desde su génesis, el terreno tiene vocación de articulador del medio natural con la ciudad. Localizado en la interface entre el campo y el medio urbano, dando una oportunidad de repensar la relación de los

El proyecto nace de la necesidad de la ciudad de Capitan Sarmiento de contar con un centro de convenciones y exposiciones de magnitud adecuada, que permita la realización de eventos para participar en la red de ciudades provinciales.

Por esta razón surge como un hito urbano reconocible en el acceso de la ciudad, símbolo de encuentro e intercambio de conocimiento, cultura, y deporte.

Las ciudades en la actualidad son entendidas como centros máximos de comercio, intercambio y promoción. Cabe la necesidad de invertir en su promoción, con el fin de atraer negocios e inversiones que fomenten su conectividad con el mundo exterior y le permitan alcanzar un nivel de competitivo en el circuito de las ciudades. Aquí es donde se encuentra como estrategia de promoción, la realización de eventos; es una inversión altamente eficiente ya que activa otros sectores amplios de la economía ligados al turismo. Por otra parte la actividad es una excelente forma de establecer vínculos que den paso al establecimiento de relaciones comerciales, culturales. No es solo un espacio de reuniones sino que adquiere la tarea de actuar como tarjeta de presentación de una ciudad. Por lo tanto más que un mero espacio de reuniones, la intervención debe ser entendido en su calidad de foro, un lugar en donde se genera intercambio e interacción.

El forum nace como estrategia para atraer y generar negocios inversión, además de presentarse como un lugar para el ocio, el consumo cultural y el espectáculo.

Los principales fundamentos de diseño del proyecto se basan en reconocer que implica a que el espacio urbano se someta a los sistemas de movilidad. El proyecto se concibe como una gran vitrina que proyecta desde su interior el encuentro y la dinámica de la actividad que allí se lleva a cabo.

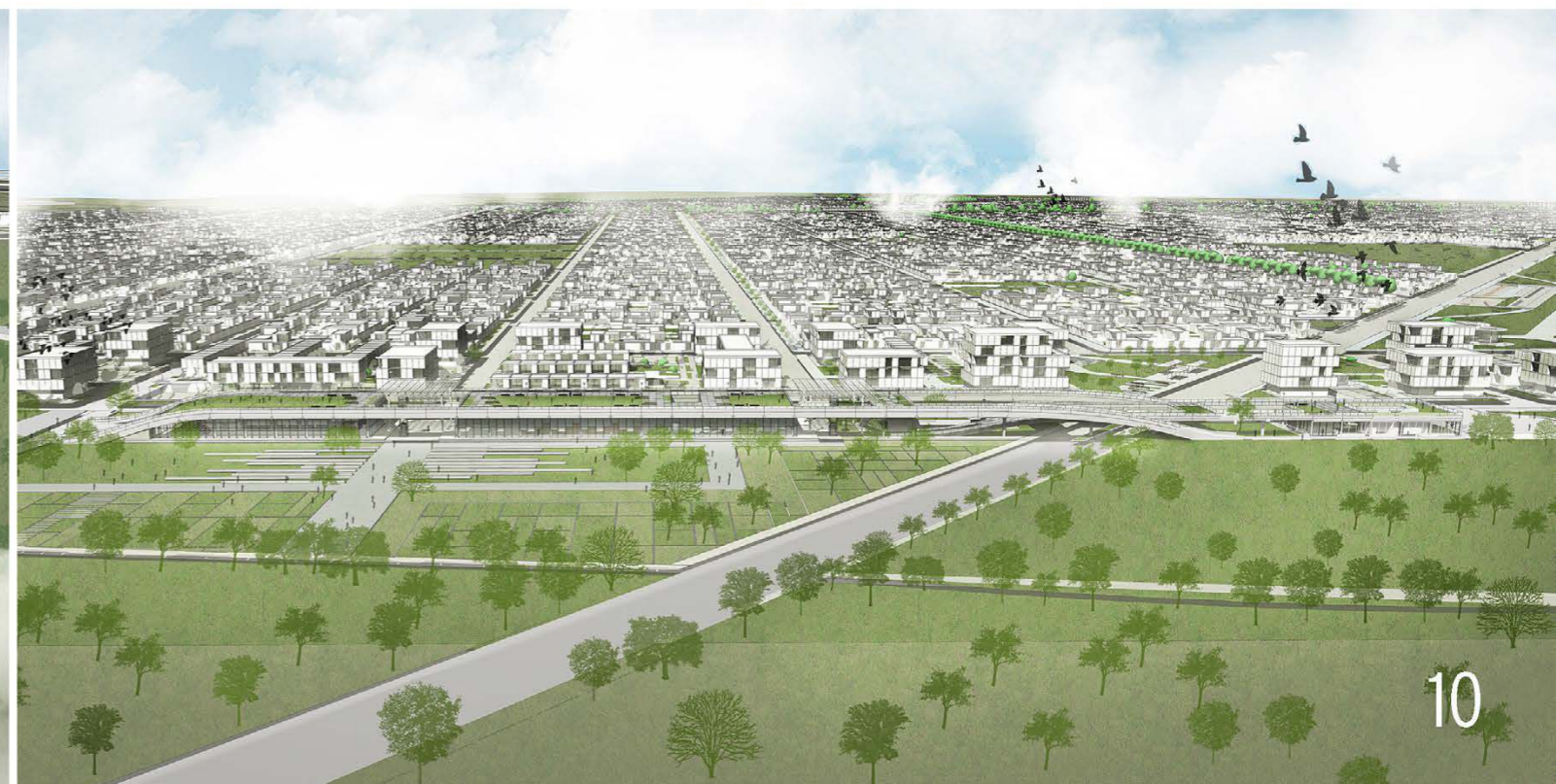
En síntesis, se reconocen dos roles urbanos:

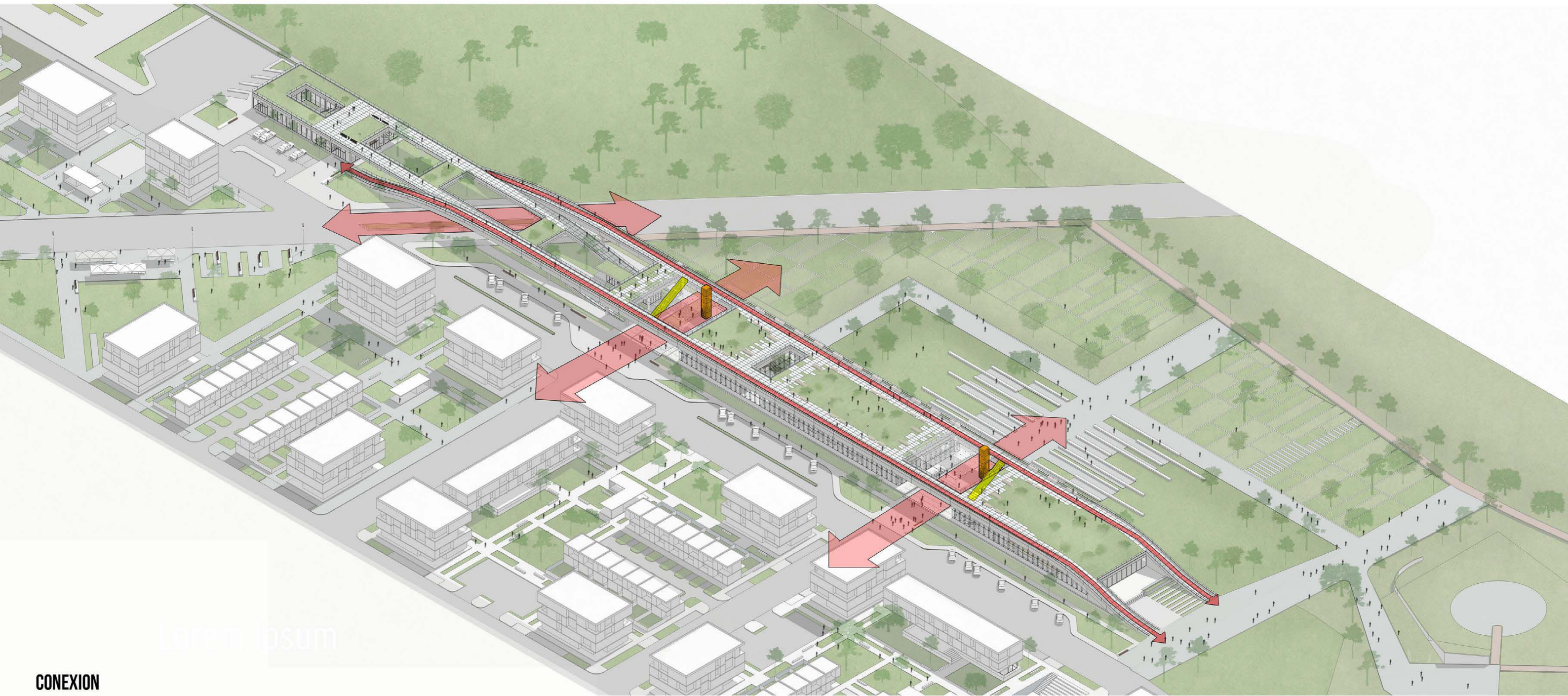
- Funcionalmente, el proyecto forma parte de una intervención urbana mayor con el fin de configurar un distrito turístico y de esparcimiento.
- Simbólicamente, por su ubicación en una zona estratégica de acceso a la ciudad, se propone configurar un hito de acceso.

Se establecen 3 criterios:

- Conservar la escala del barrio y el campo permitiendo conectarlos al parque a través de un recorrido peatonal fluido.
- Establecer una nueva puerta urbana para la ciudad, que relacione el paisaje urbano con el paisaje rural de borde, que permita su reconocimiento y apropiación por parte de sus usuarios.
- Independizar los usos de la terminal, de los de exposición y reuniones, optimizando su uso y minimizando la intrusión de unos en otros.

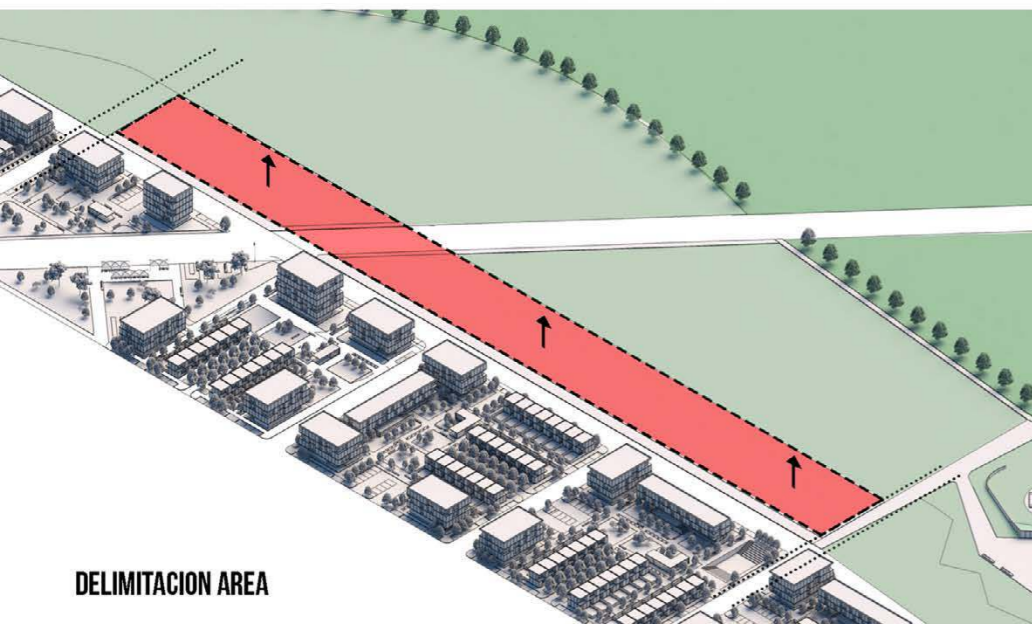




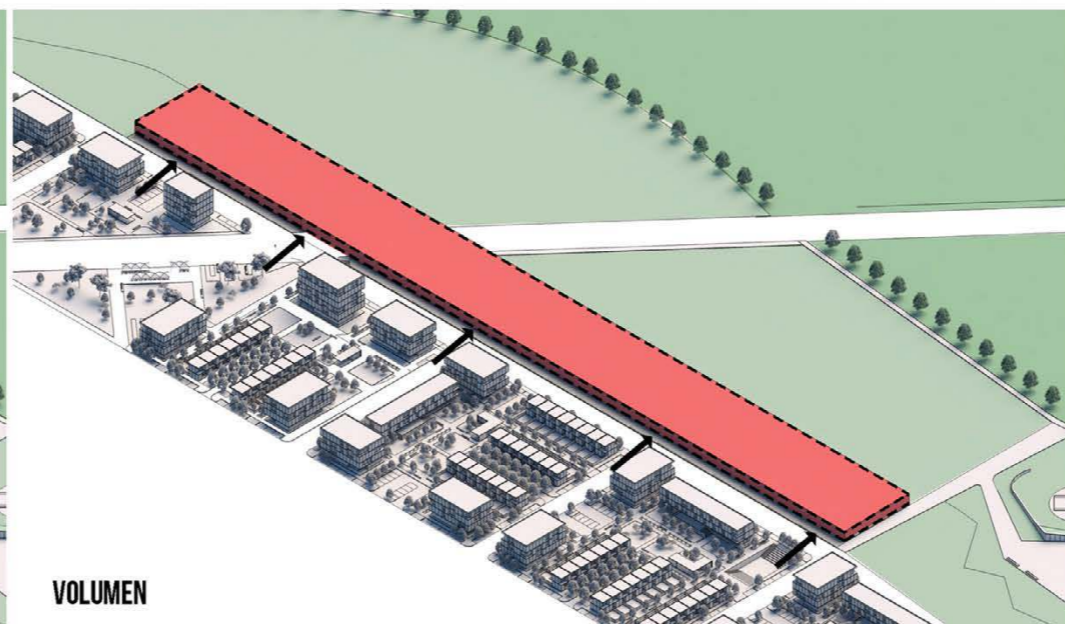


LOREM IPSUM

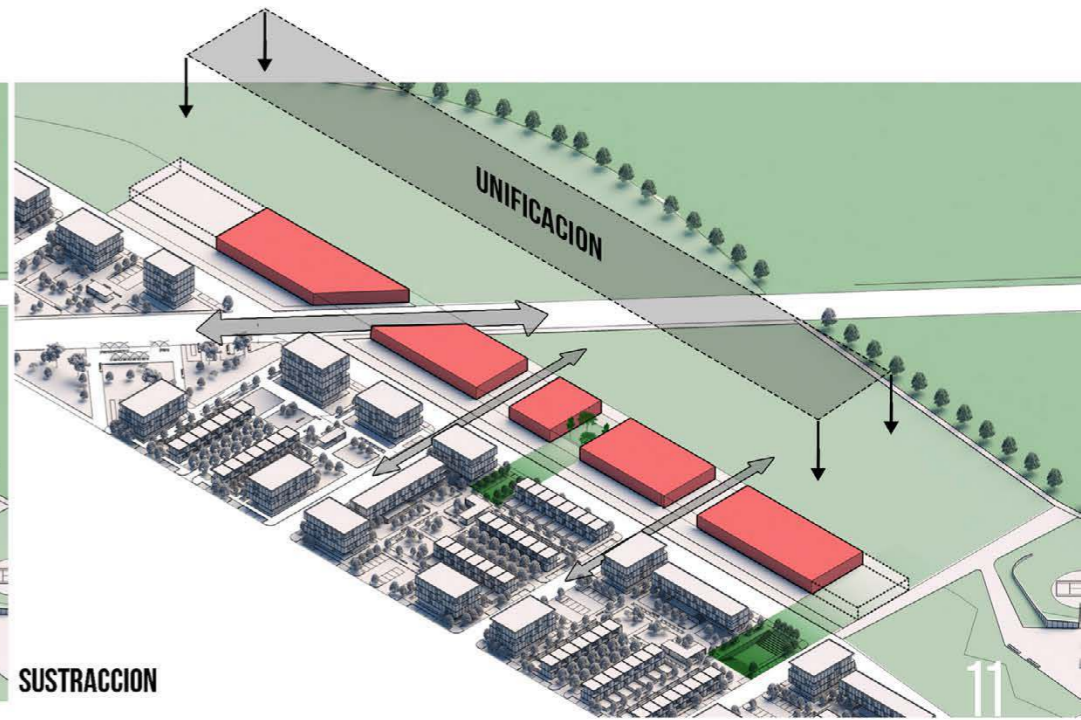
CONEXION



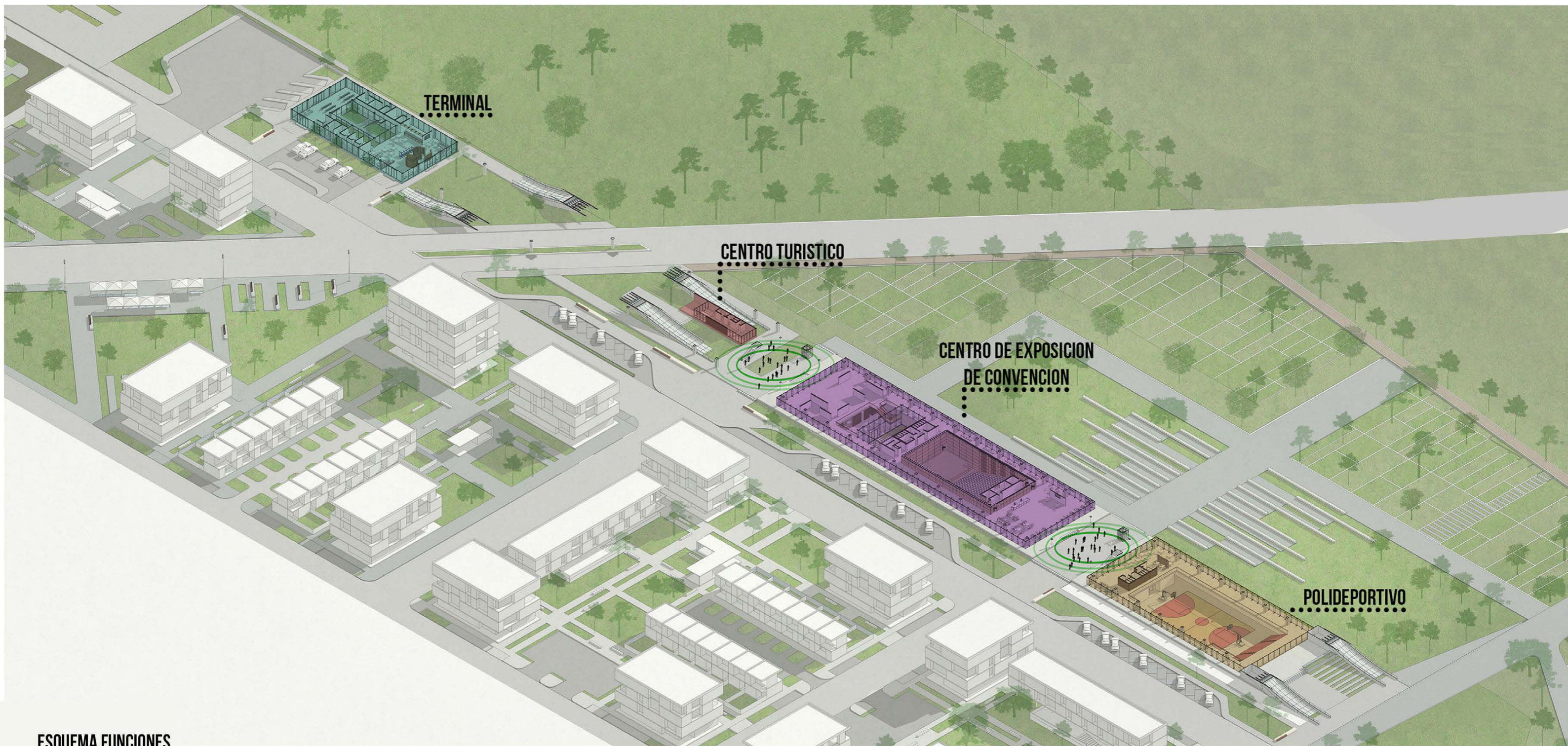
DELIMITACION AREA



VOLUMEN



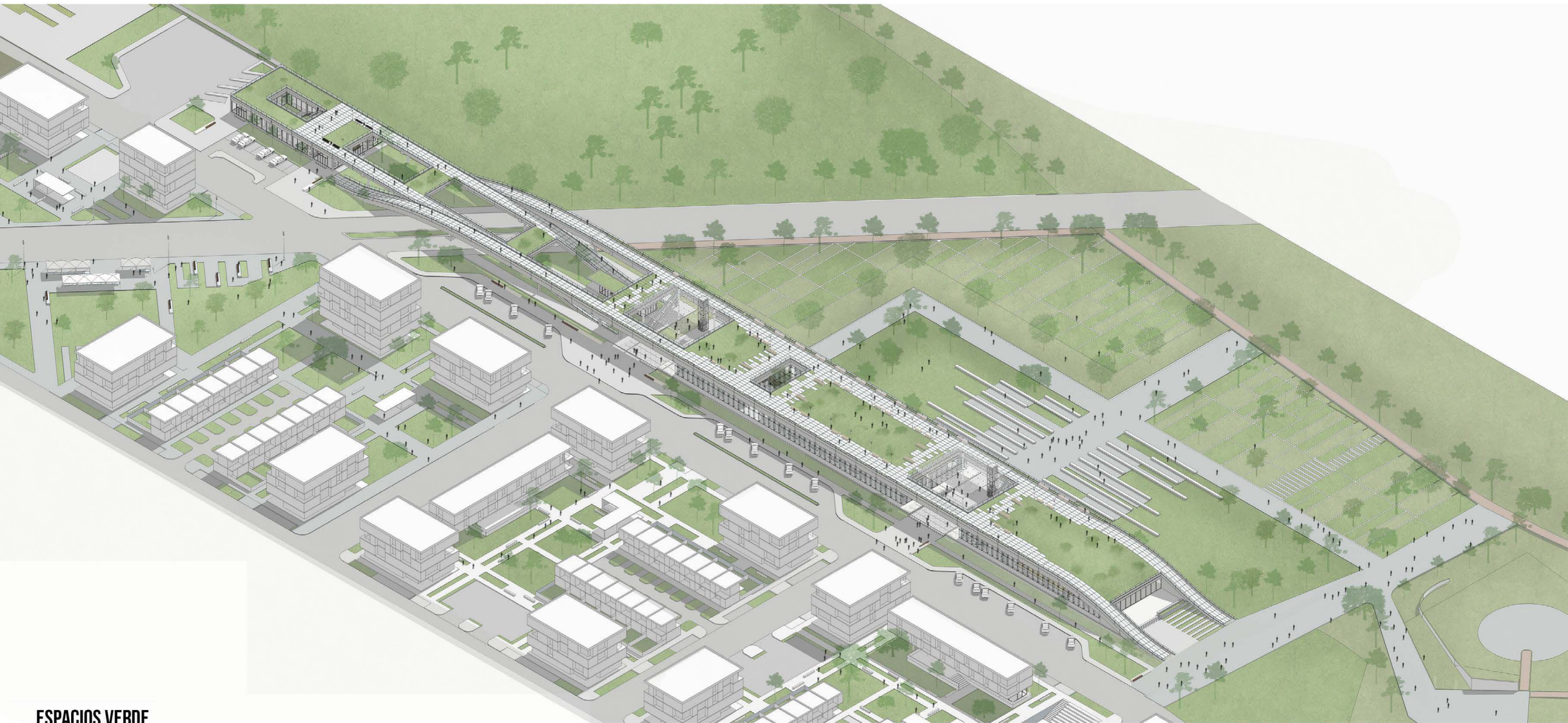
SUSTRACCION



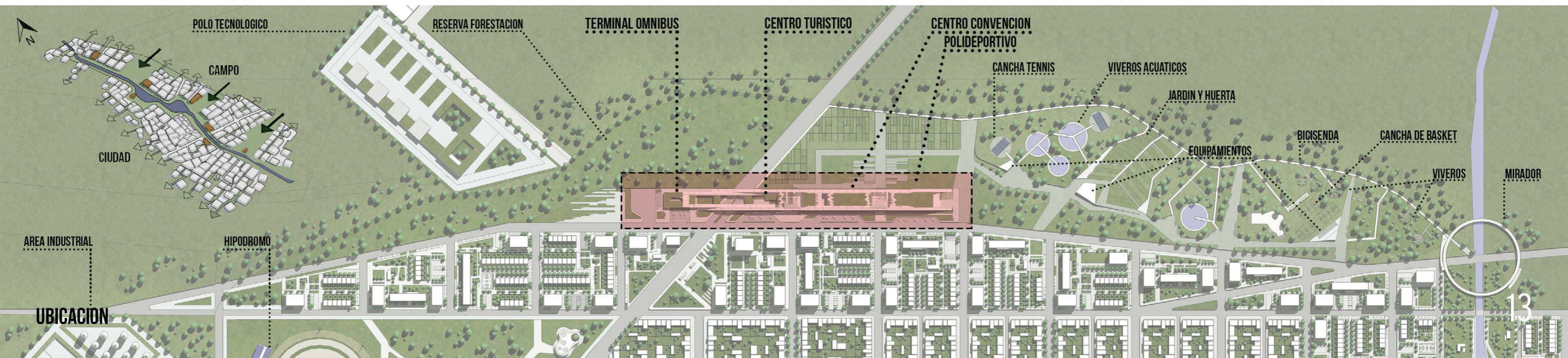
ESQUEMA FUNCIONES

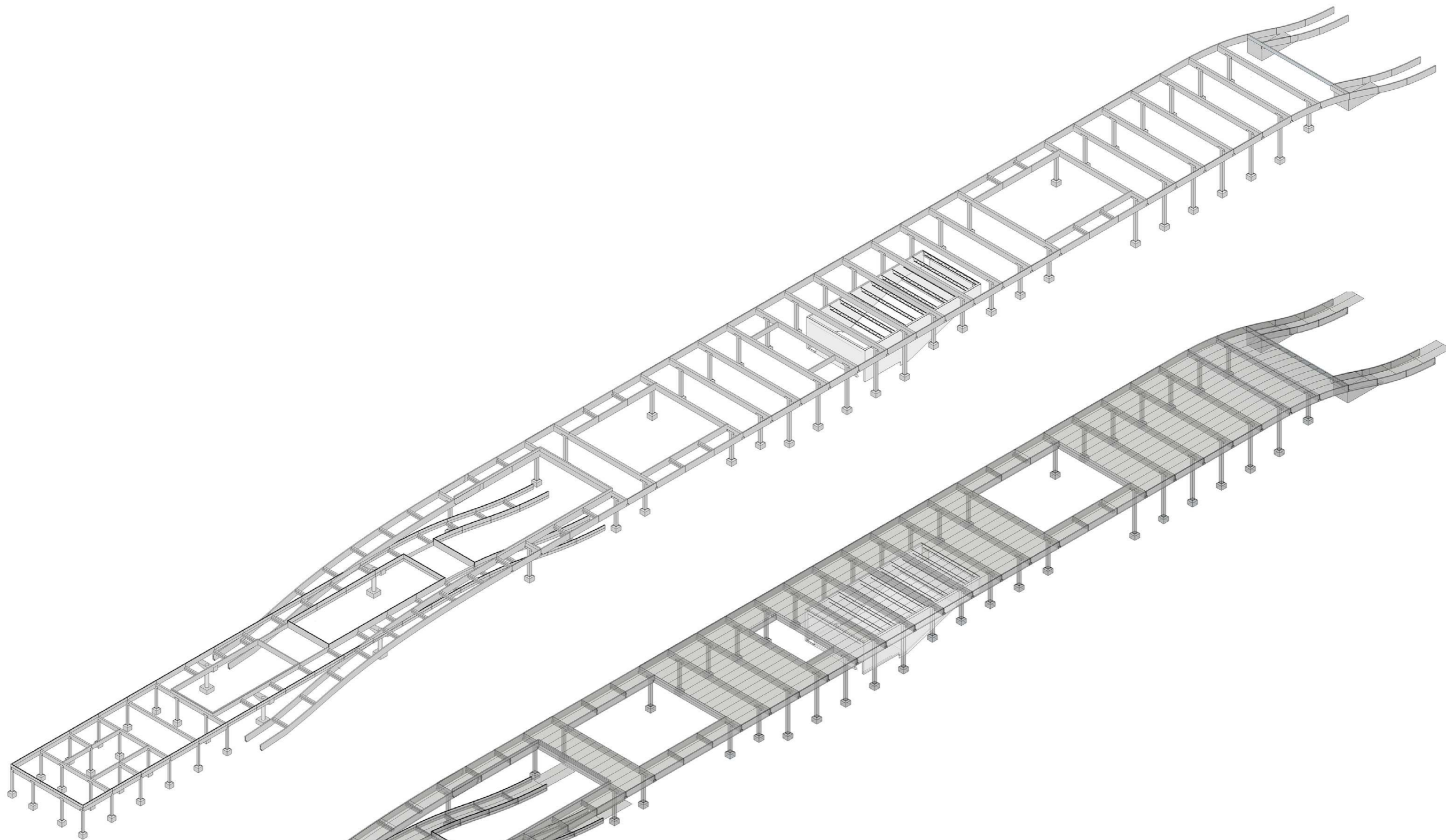


CORTES FUNCIONES

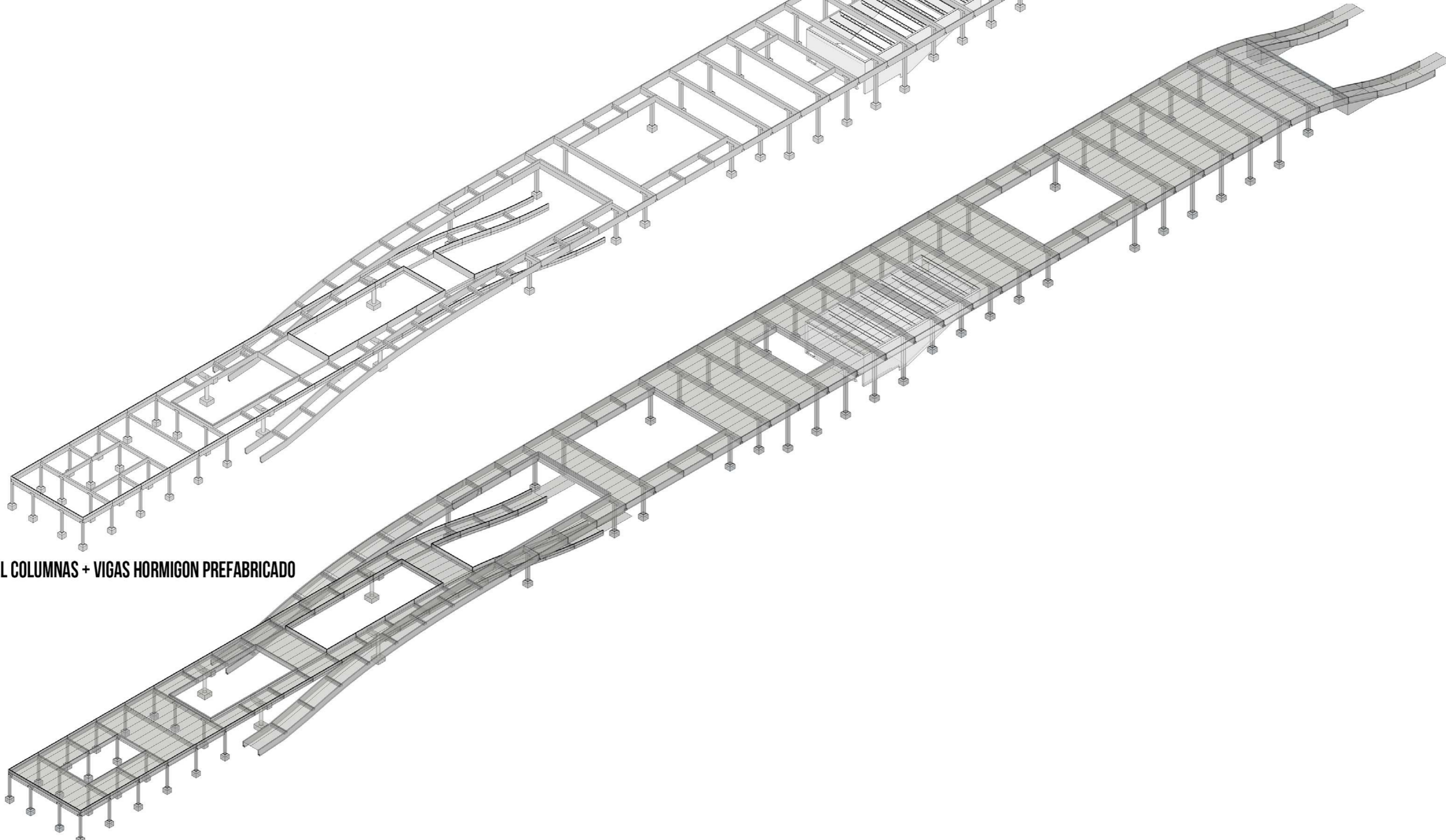


ESPACIOS VERDE

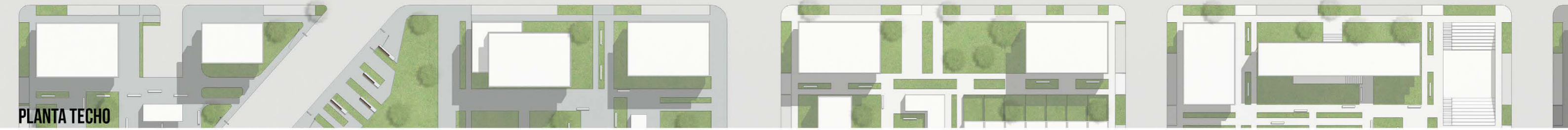
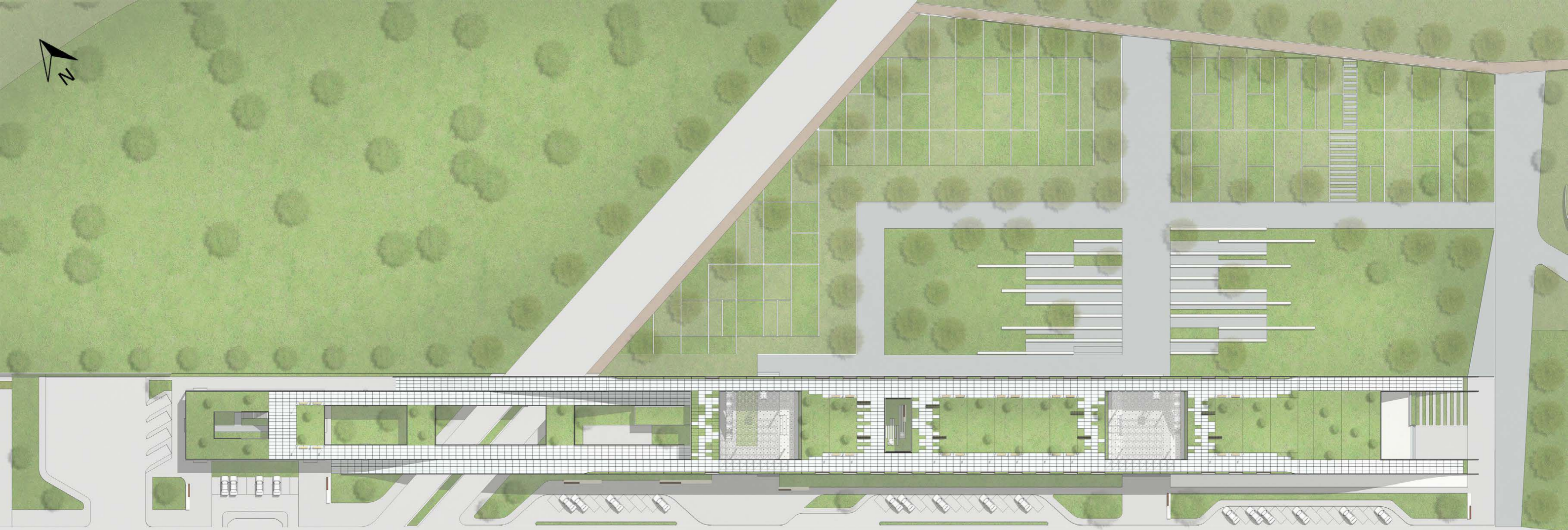




ESQUEMA ESTRUCTURAL COLUMNAS + VIGAS HORMIGON PREFABRICADO



ESQUEMA ESTRUCTURAL LOSAS DOBLE TEE HORMIGON PREFABRICADO





AXONOMETRIA SECTOR TERMINAL

REFERENCIAS:

- 1. PLATAFORMA COLECTIVOS
- 2. ESTACIONAMIENTO
- 3. SALA ESPERA
- 4. PATIO INTERIOR

- 5. CAFETERIA
- 6. SANITARIOS
- 7. COCINA
- 8. BAR

- 9. RECEPCION
- 10. DEPOSITO
- 11. SEGURIDAD
- 12. BOLETERIAS



PLANTA SECTOR TERMINAL

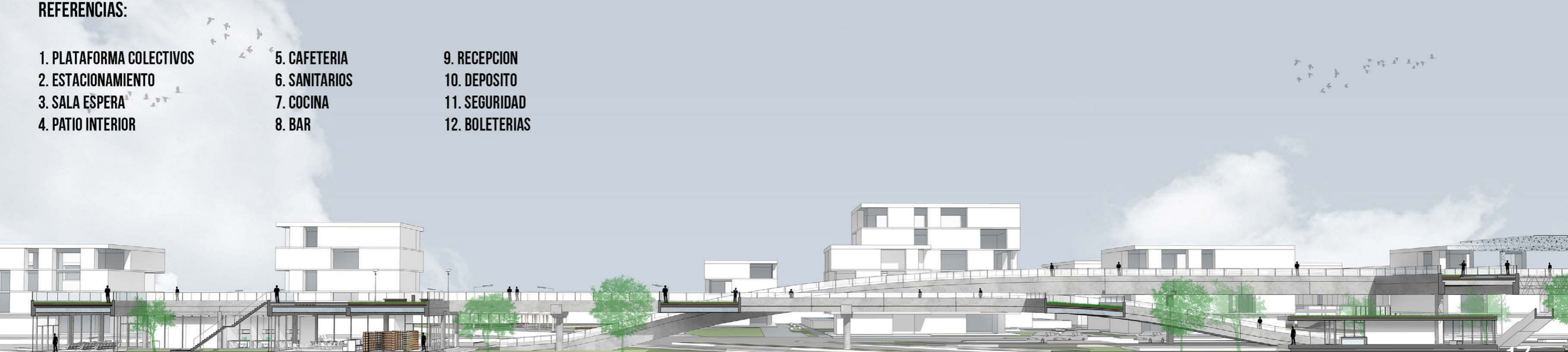
RN 8

REFERENCIAS:

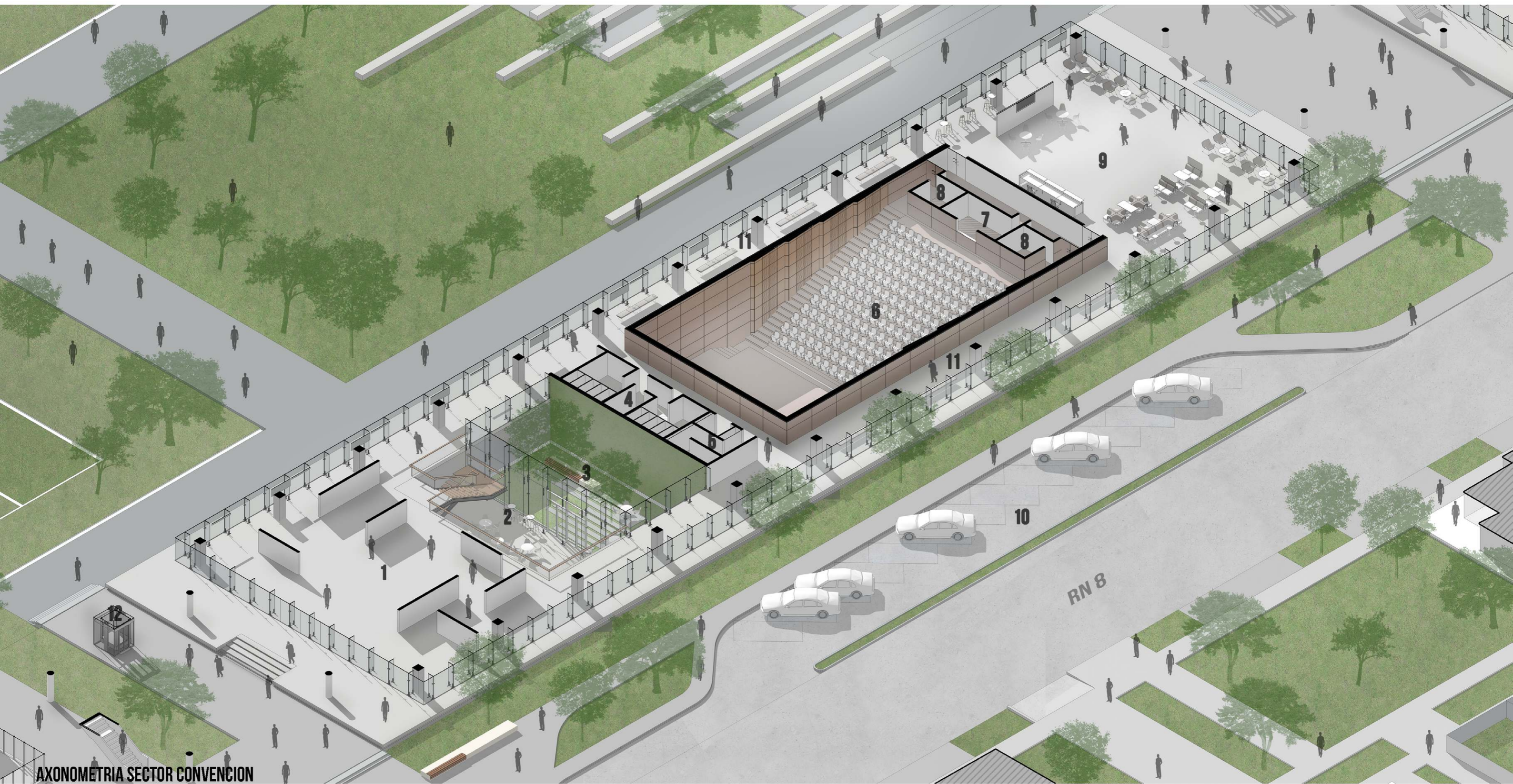
- 1. PLATAFORMA COLECTIVOS
- 2. ESTACIONAMIENTO
- 3. SALA ESPERA
- 4. PATIO INTERIOR

- 5. CAFETERIA
- 6. SANITARIOS
- 7. COCINA
- 8. BAR

- 9. RECEPCION
- 10. DEPOSITO
- 11. SEGURIDAD
- 12. BOLETERIAS



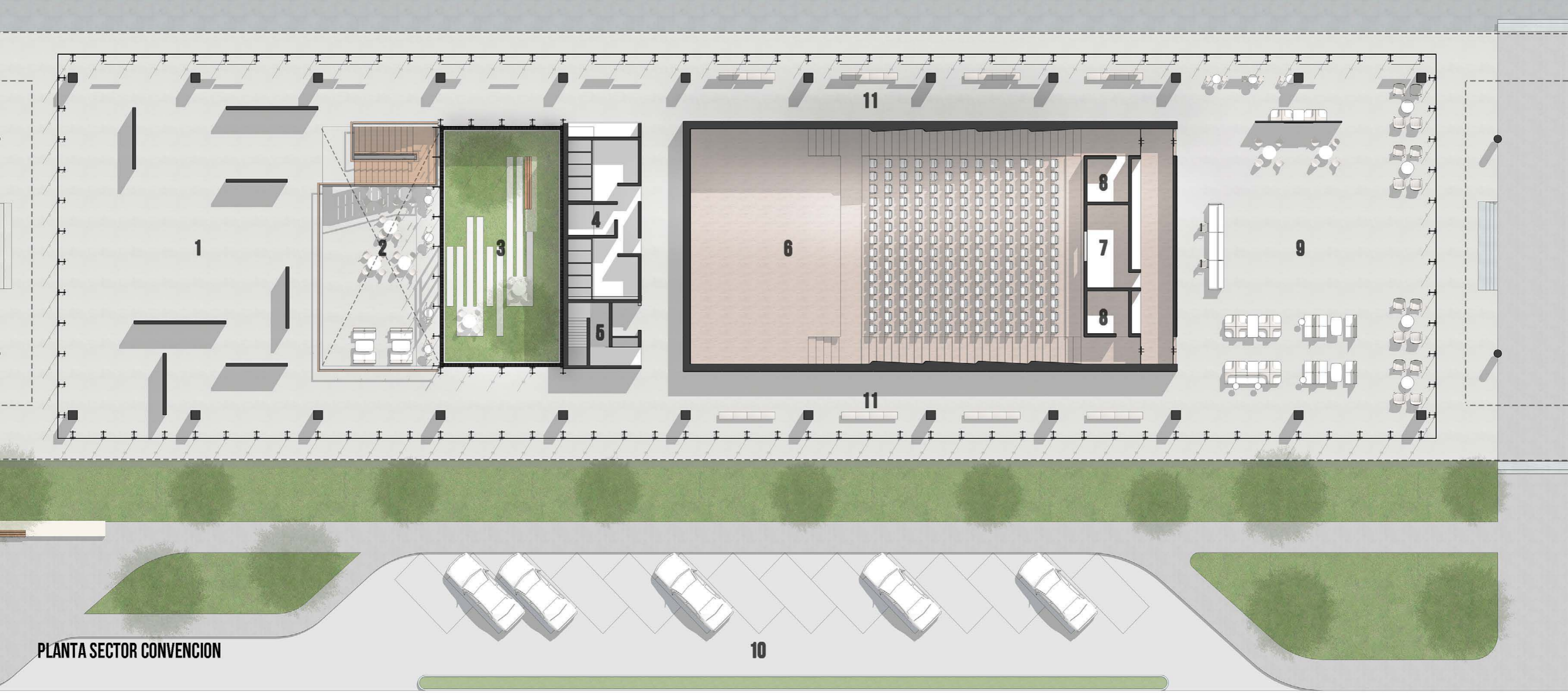
CORTE SECTOR TERMINAL



AXONOMETRIA SECTOR CONVENCION

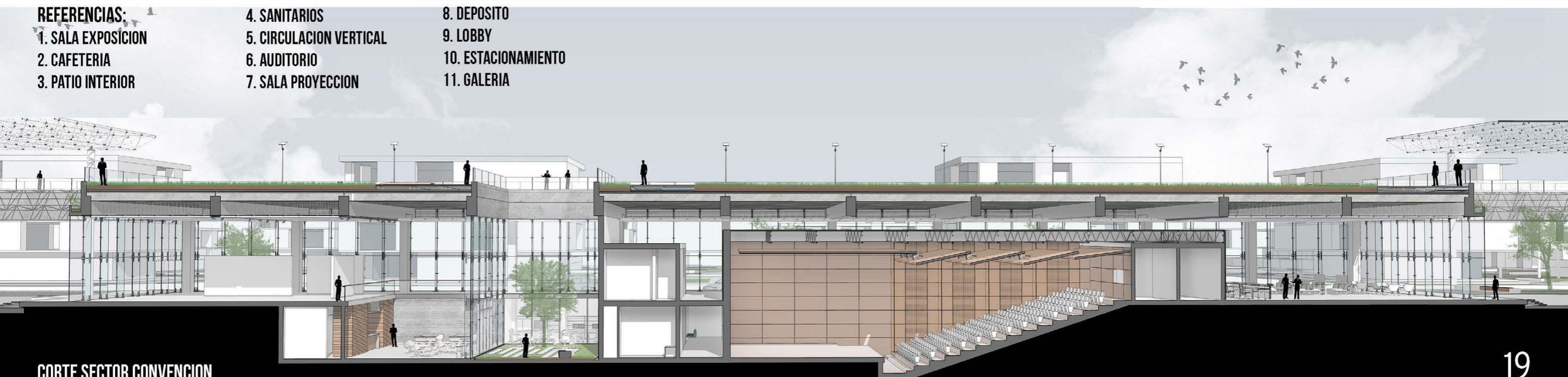
REFERENCIAS:

- | | | |
|--------------------|-------------------------|---------------------------|
| 1. SALA EXPOSICION | 5. CIRCULACION VERTICAL | 9. LOBBY |
| 2. CAFETERIA | 6. AUDITORIO | 10. ESTACIONAMIENTO |
| 3. PATIO INTERIOR | 7. SALA PROYECCION | 11. GALERIA |
| 4. SANITARIOS | 8. DEPOSITO | 12. ELEVADOR ACCESO TECHO |

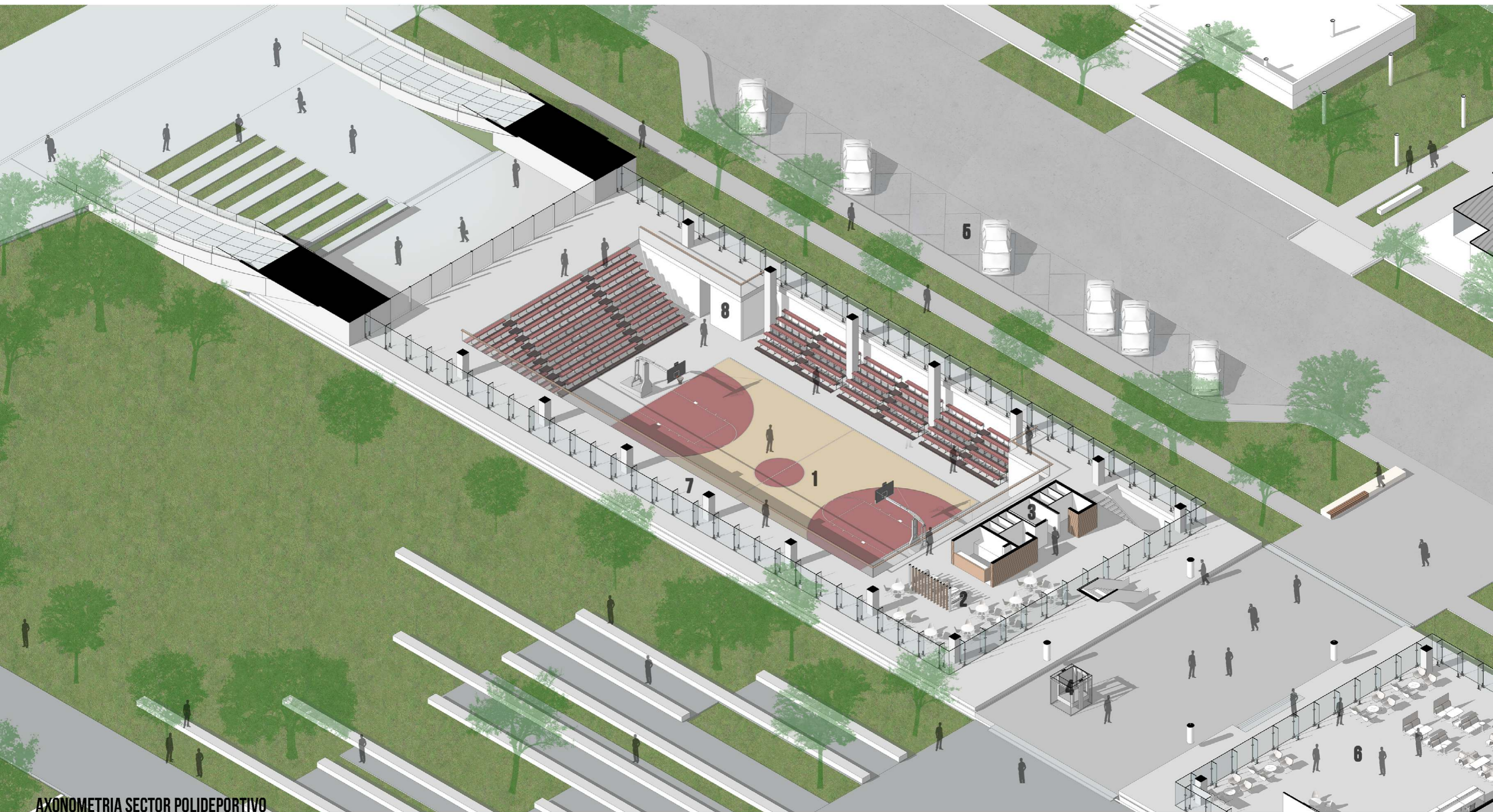


PLANTA SECTOR CONVENCION

- REFERENCIAS:**
- | | | |
|--------------------|-------------------------|---------------------|
| 1. SALA EXPOSICION | 4. SANITARIOS | 8. DEPOSITO |
| 2. CAFETERIA | 5. CIRCULACION VERTICAL | 9. LOBBY |
| 3. PATIO INTERIOR | 6. AUDITORIO | 10. ESTACIONAMIENTO |
| | 7. SALA PROYECCION | 11. GALERIA |



CORTE SECTOR CONVENCION

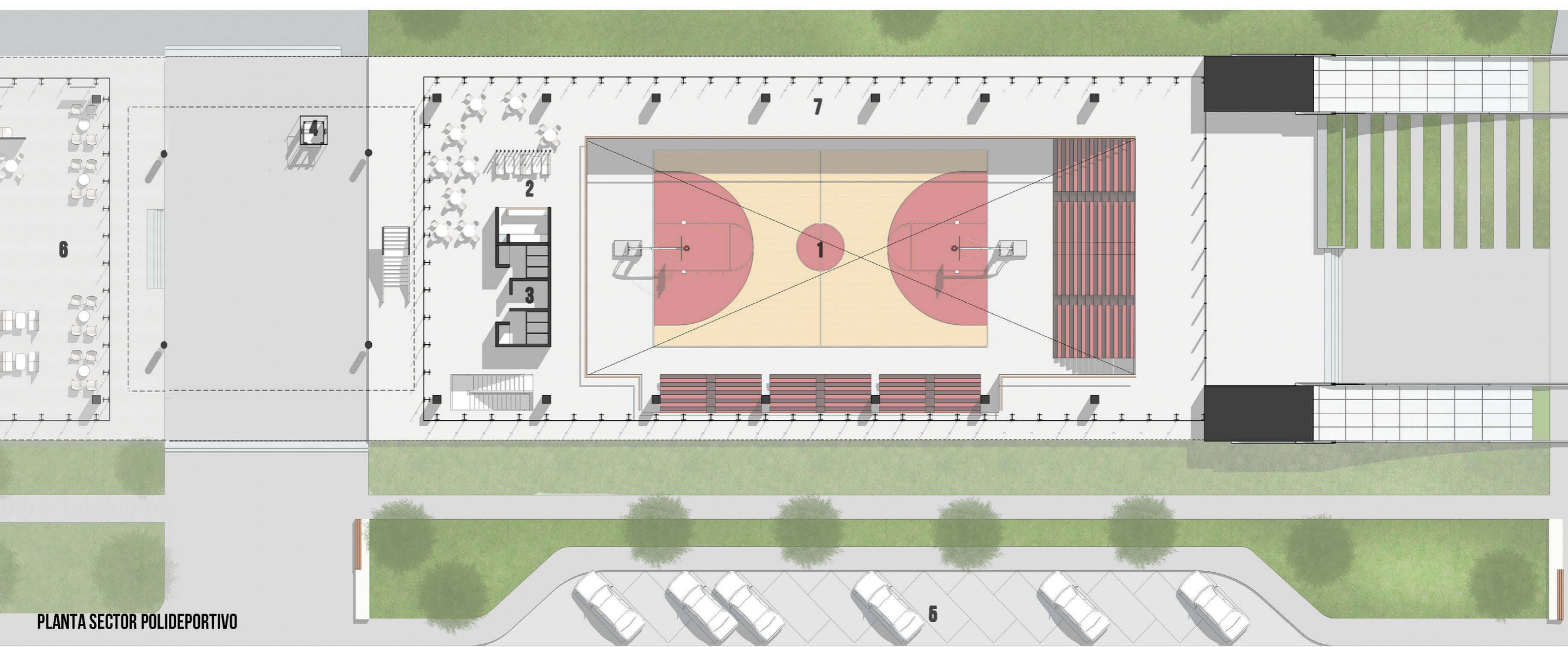


AXONOMETRIA SECTOR POLIDEPORTIVO

REFERENCIAS:

- 1. CANCHA BASKET
- 2. CAFETERIA
- 3. SANITARIOS
- 4. ELEVADOR ACCESO TECHO

- 5. ESTACIONAMIENTO
- 6. LOBBY
- 7. GALERIA
- 8. DEPOSITO



PLANTA SECTOR POLIDEPORTIVO

REFERENCIAS:

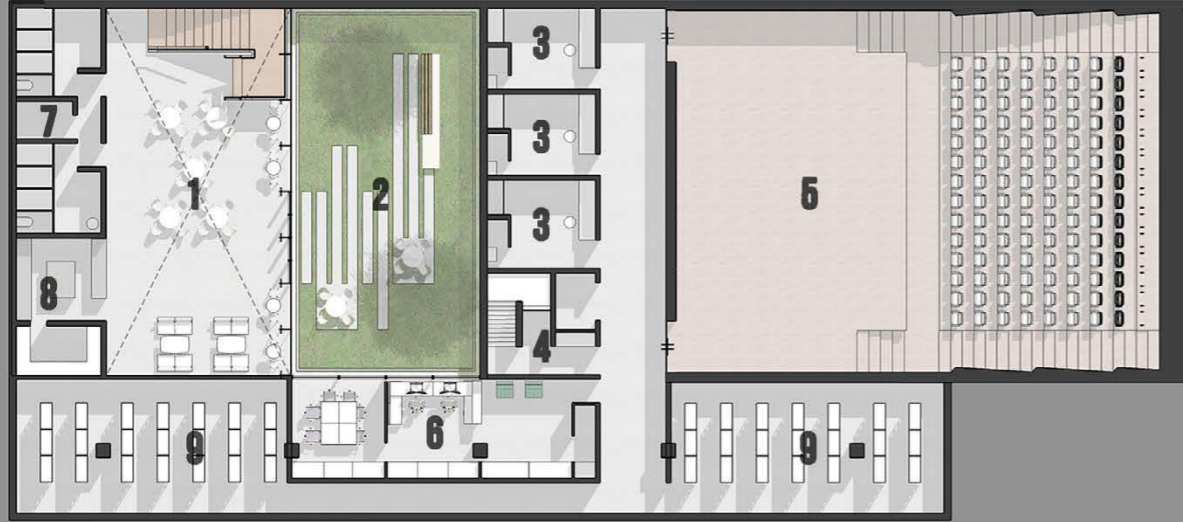
- 1. CANCHA BASKET
- 2. CAFETERIA
- 3. SANITARIOS
- 4. ELEVADOR ACCESO TECHO
- 5. ESTACIONAMIENTO
- 6. LOBBY
- 7. GALERIA
- 8. DEPOSITO



CORTE SECTOR POLIDEPORTIVO

REFERENCIAS:

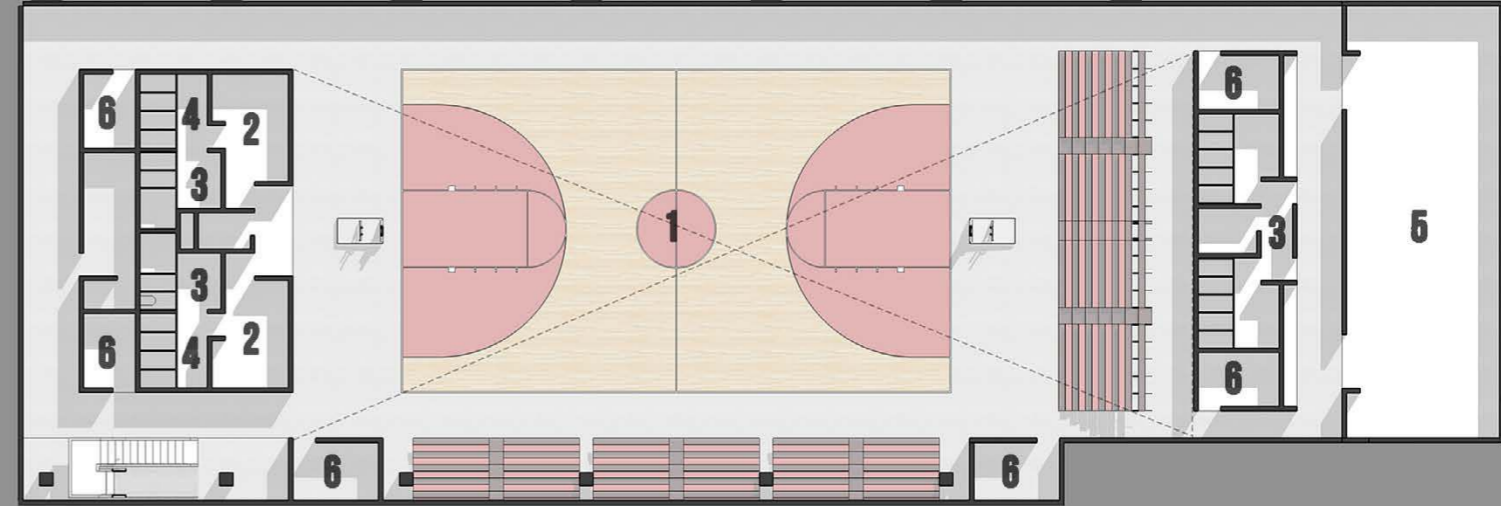
- 1. CAFETERIA
- 2. PATIO INTERIOR
- 3. CAMARINES
- 4. CIRCULACION VERTICAL
- 5. AUDITORIO
- 6. ADMINISTRACION
- 7. COCINA
- 8. DEPOSITO



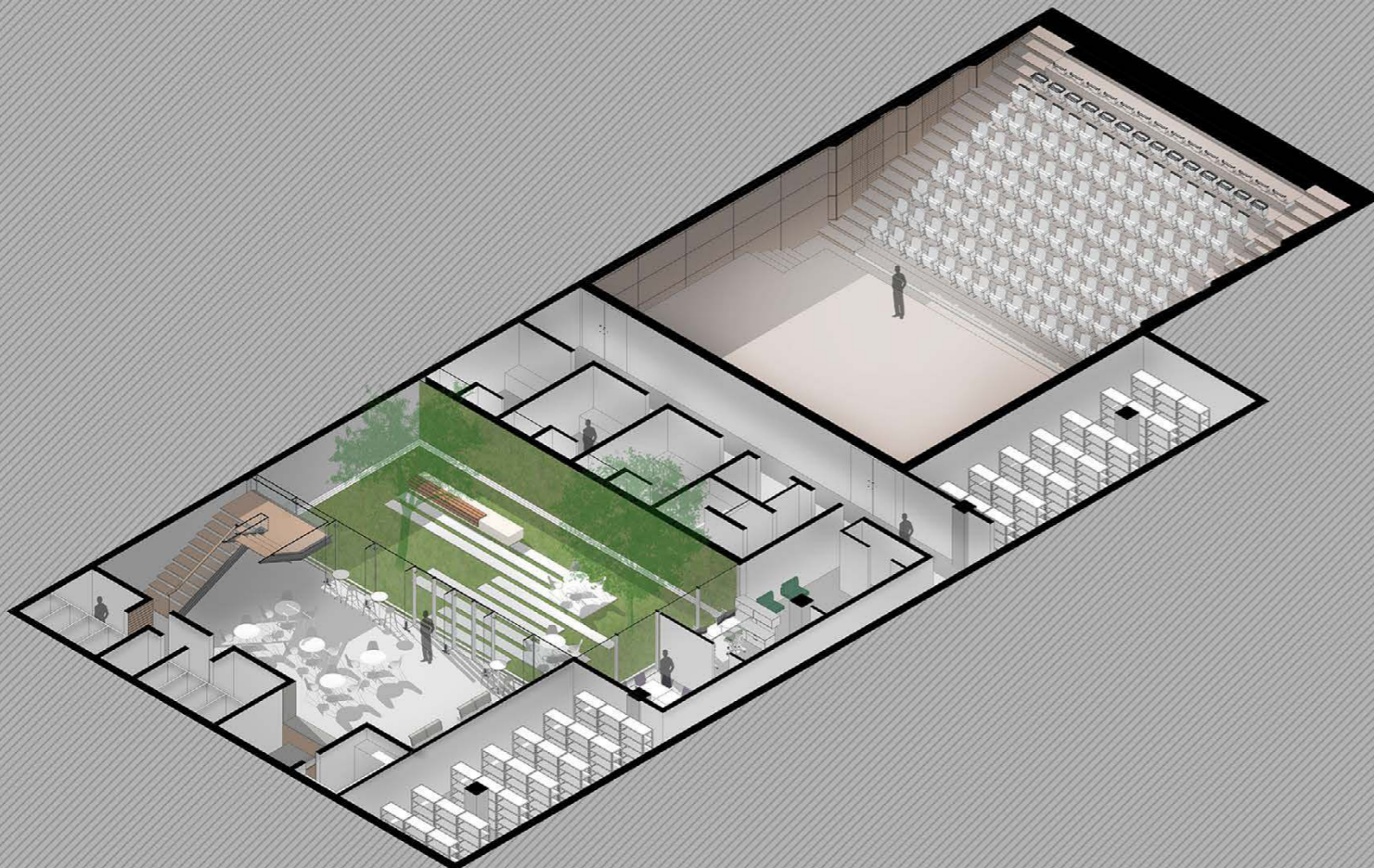
PLANTA SUBSUELO SECTOR CONVENCION

REFERENCIAS:

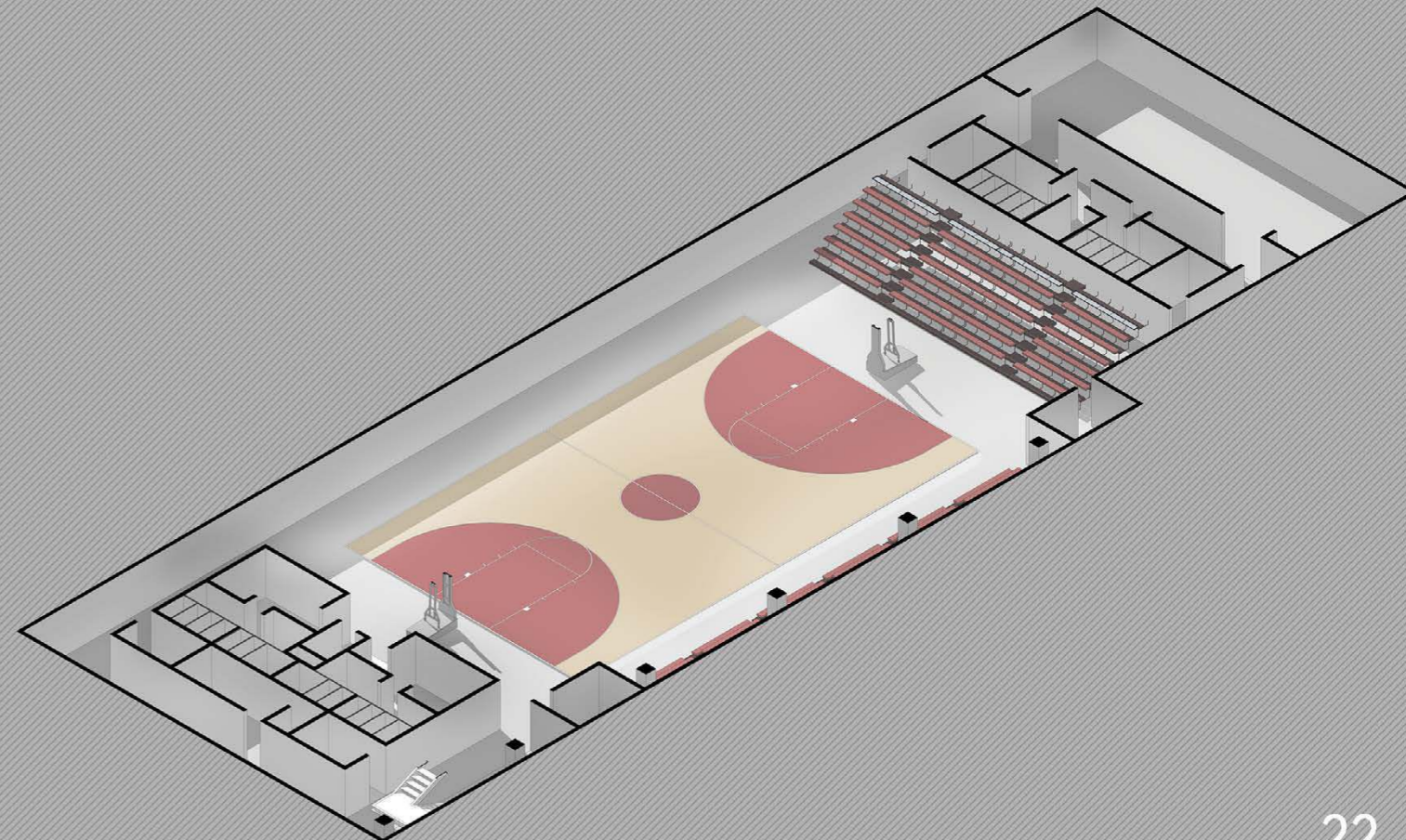
- 1. CANCHA BASKET
- 2. VESTUARIOS
- 3. SANITARIOS
- 4. DUCHAS
- 5. GIMNASIO
- 6. DEPOSITO



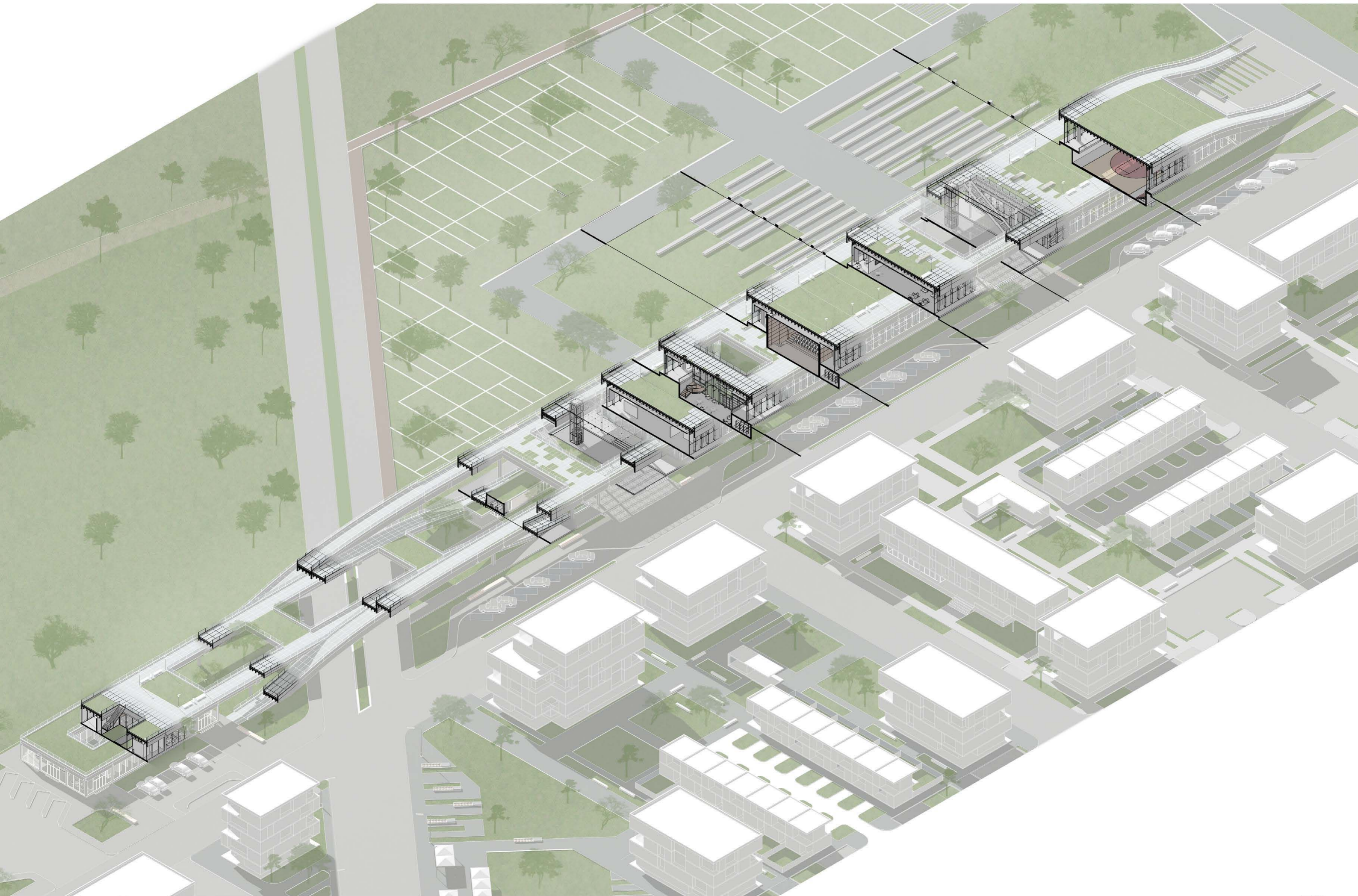
PLANTA SUBSUELO SECTOR POLIDEPORTIVO



AXONOMETRIA SUBSUELO SECTOR CONVENCION

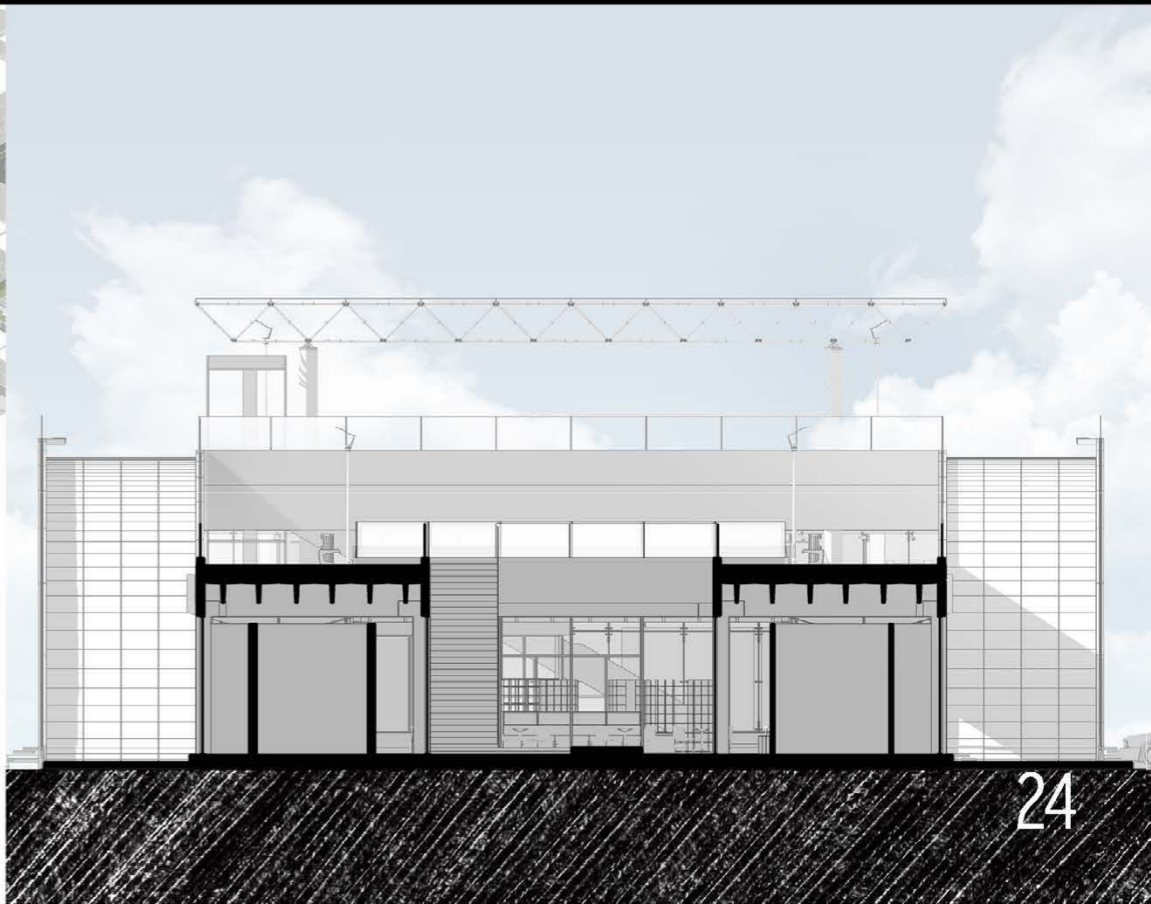
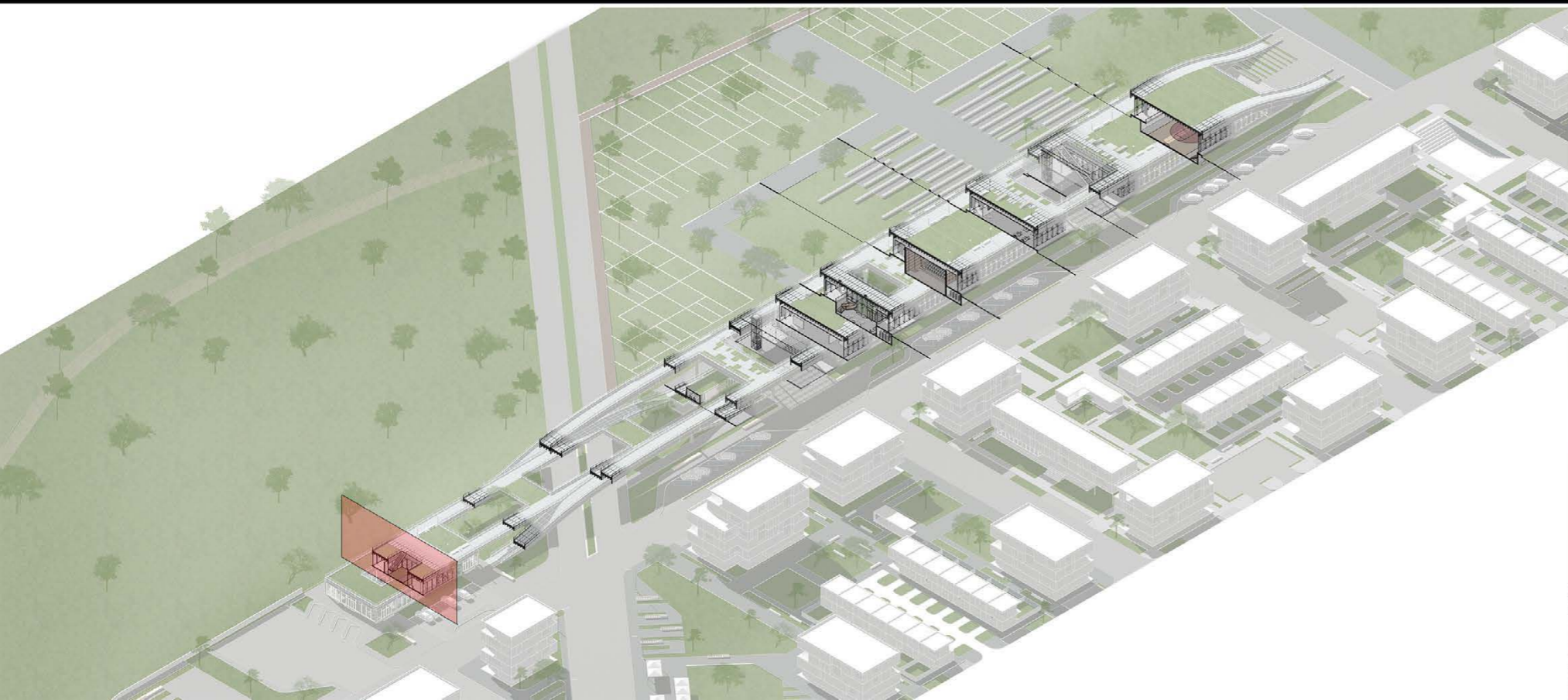


AXONOMETRIA SUBSUELO SECTOR POLIDEPORTIVO



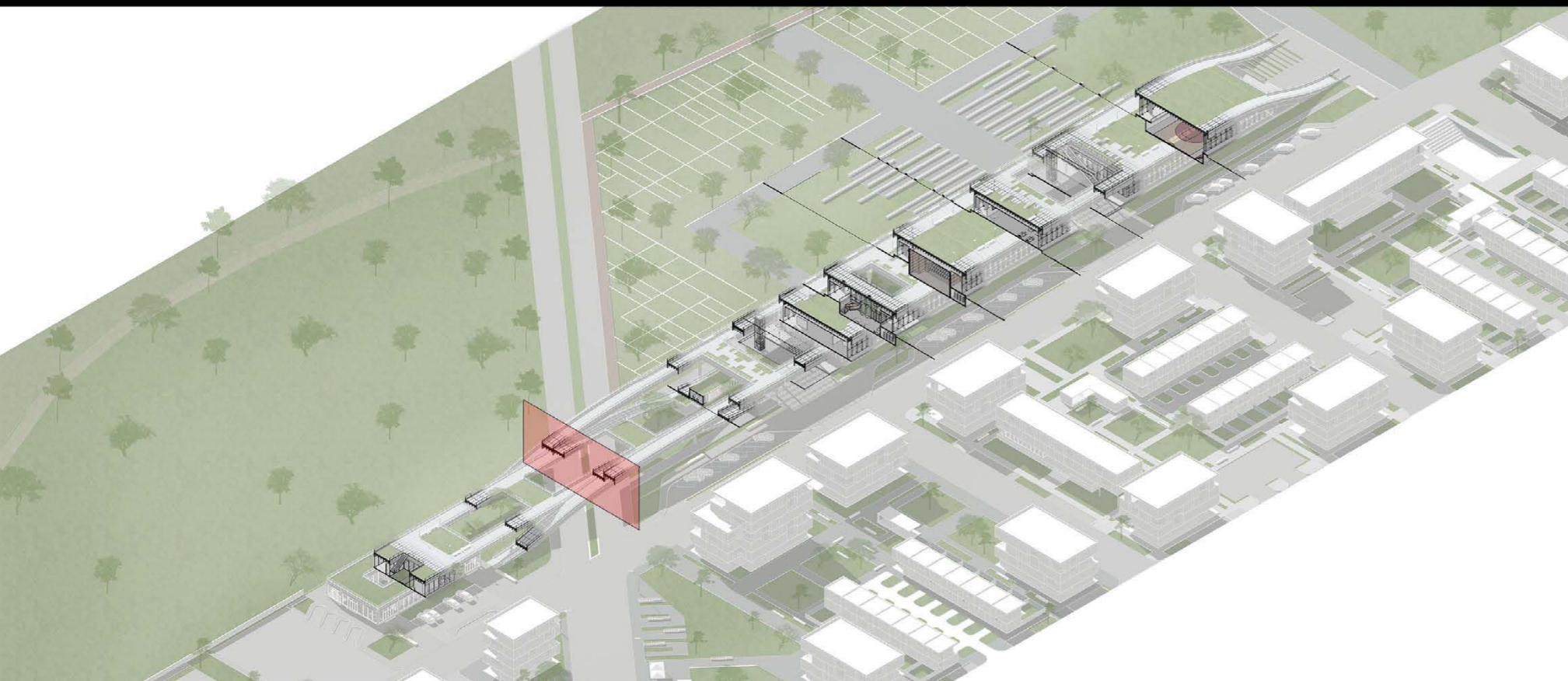
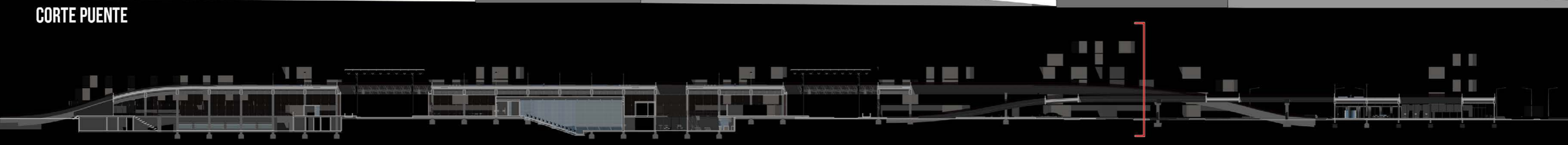


CORTE TERMINAL



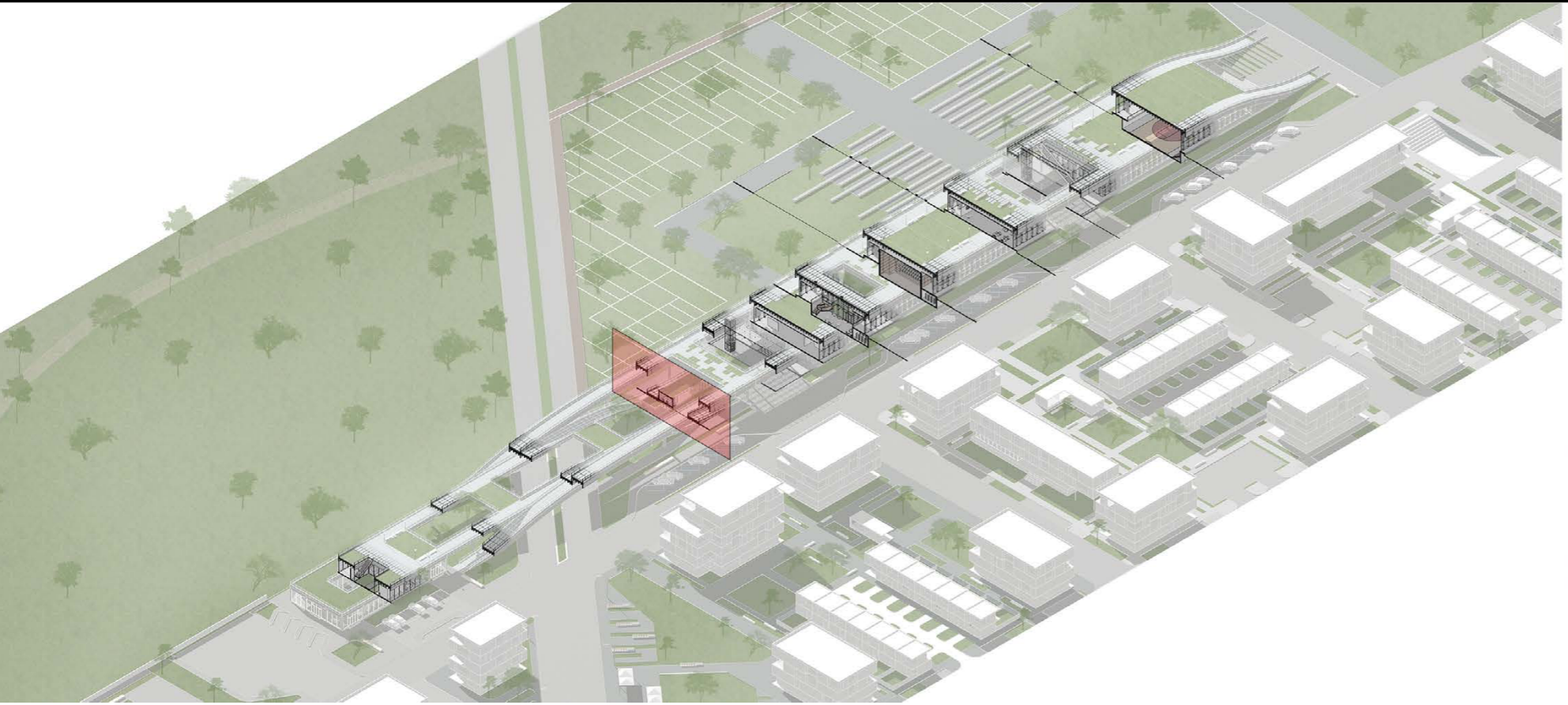
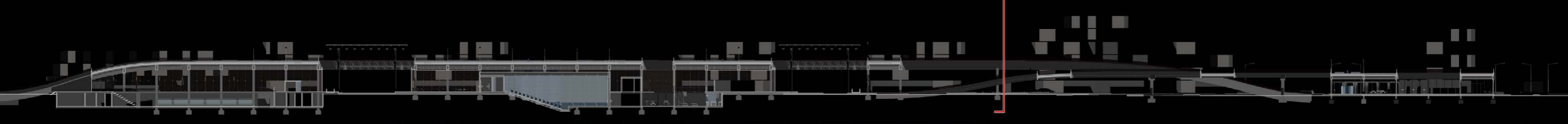


CORTE PUENTE



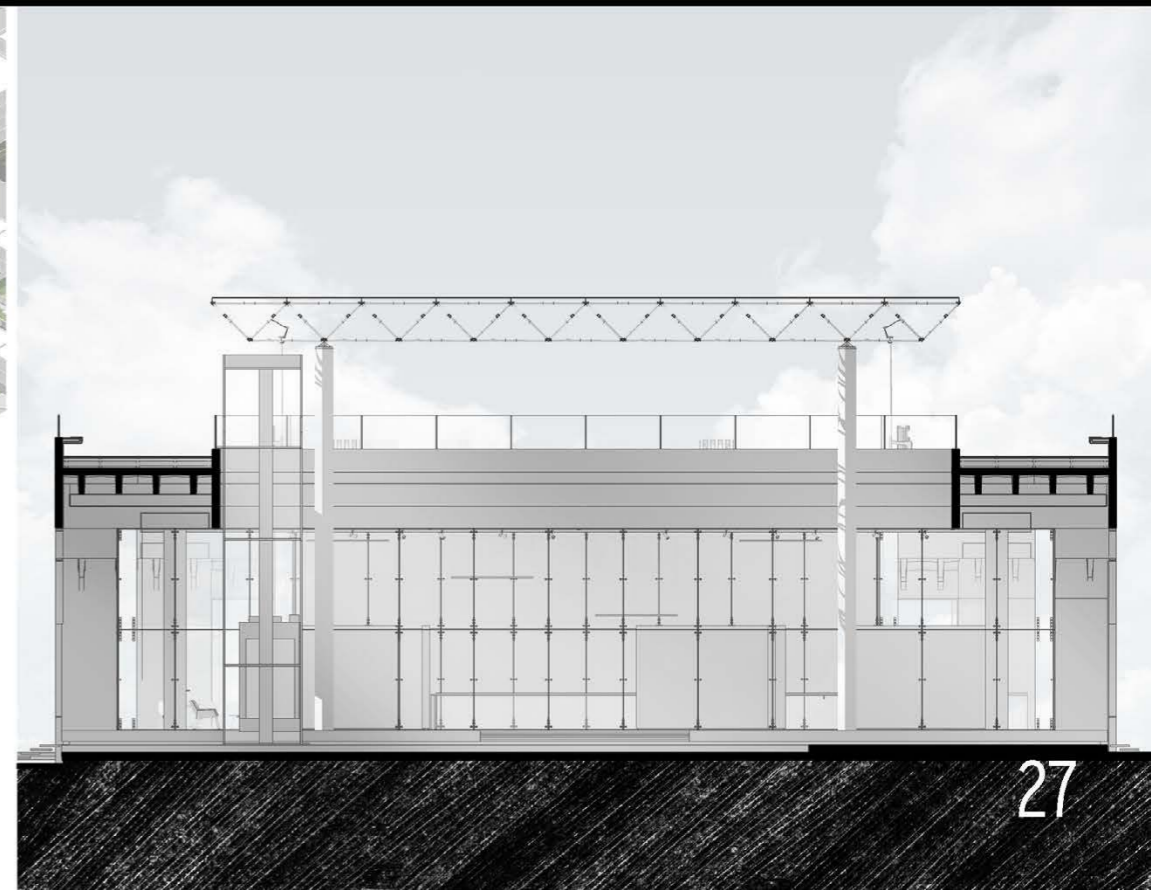
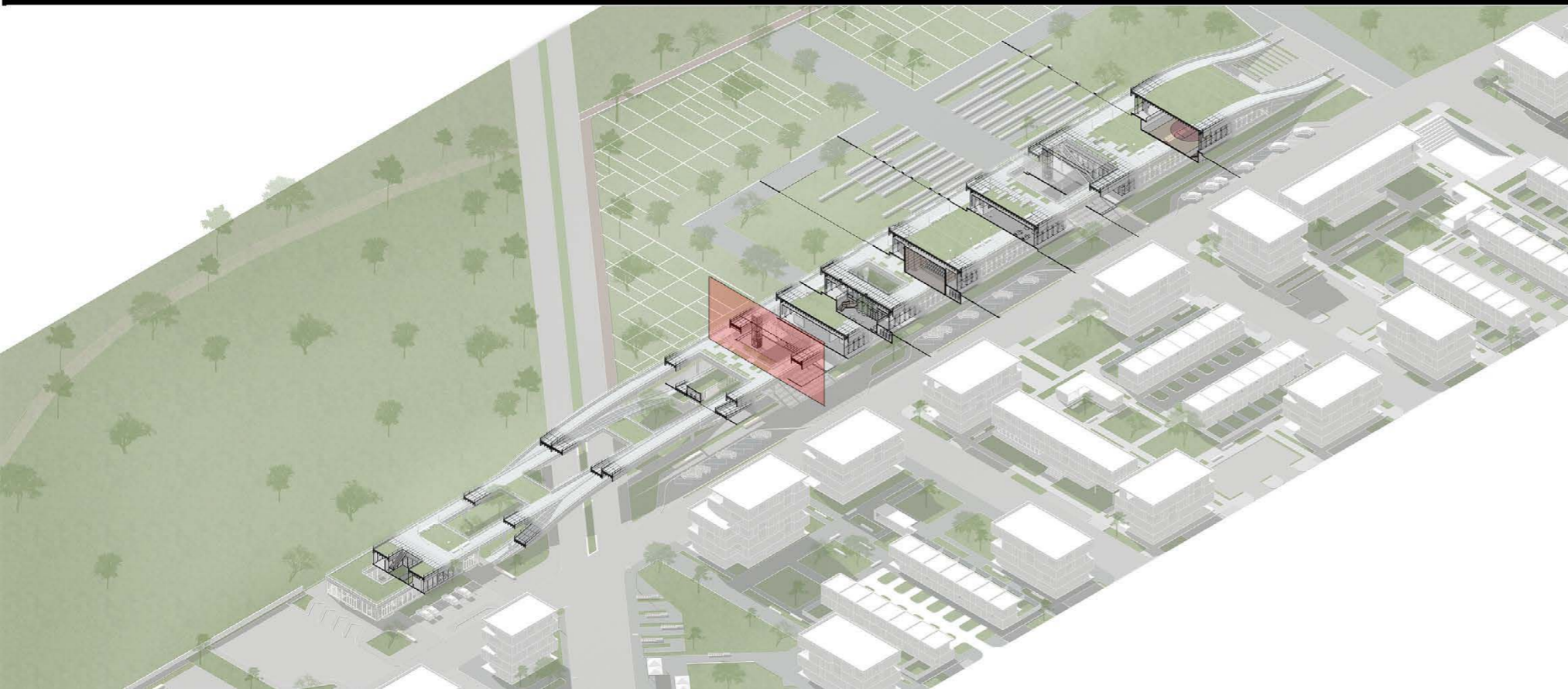
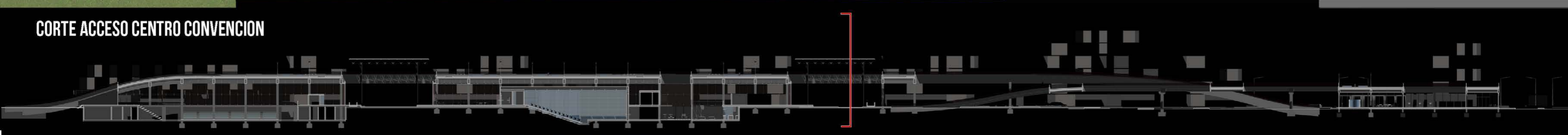


CORTE CENTRO TURISTICO



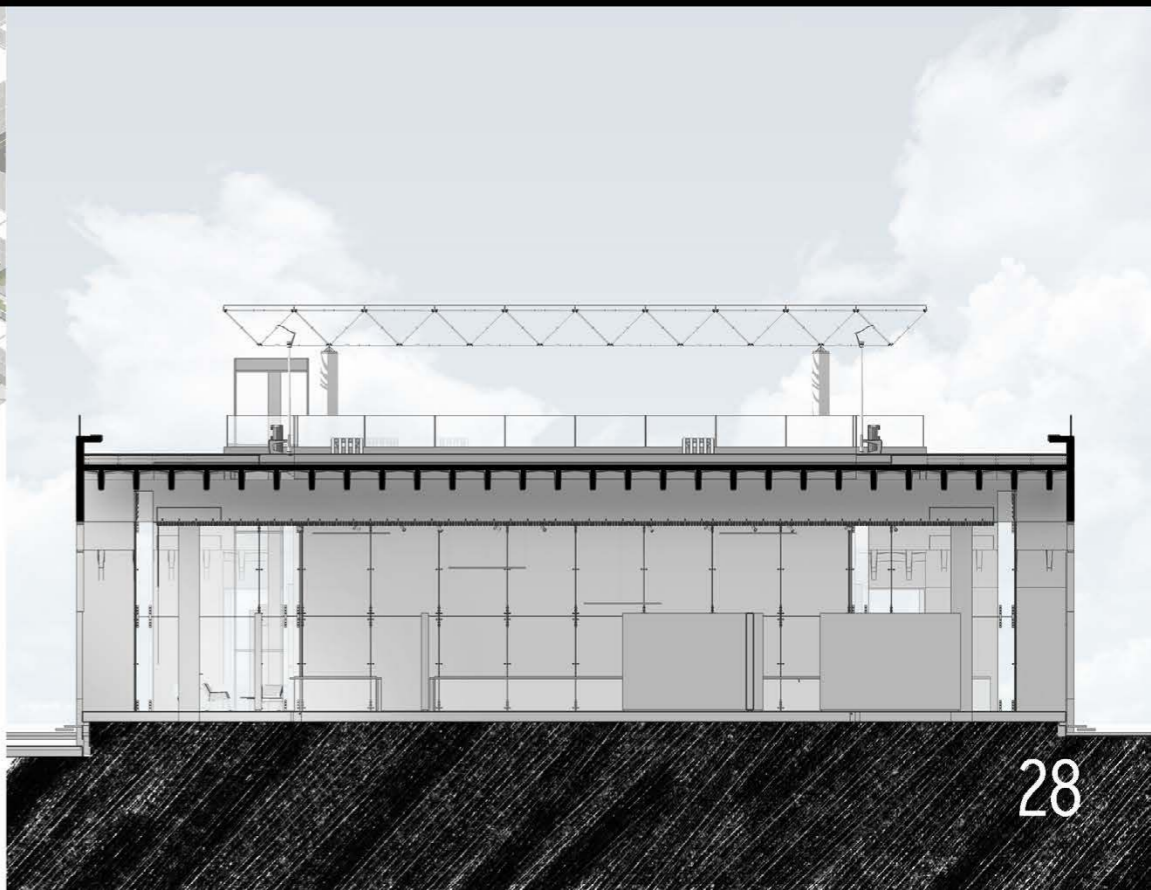
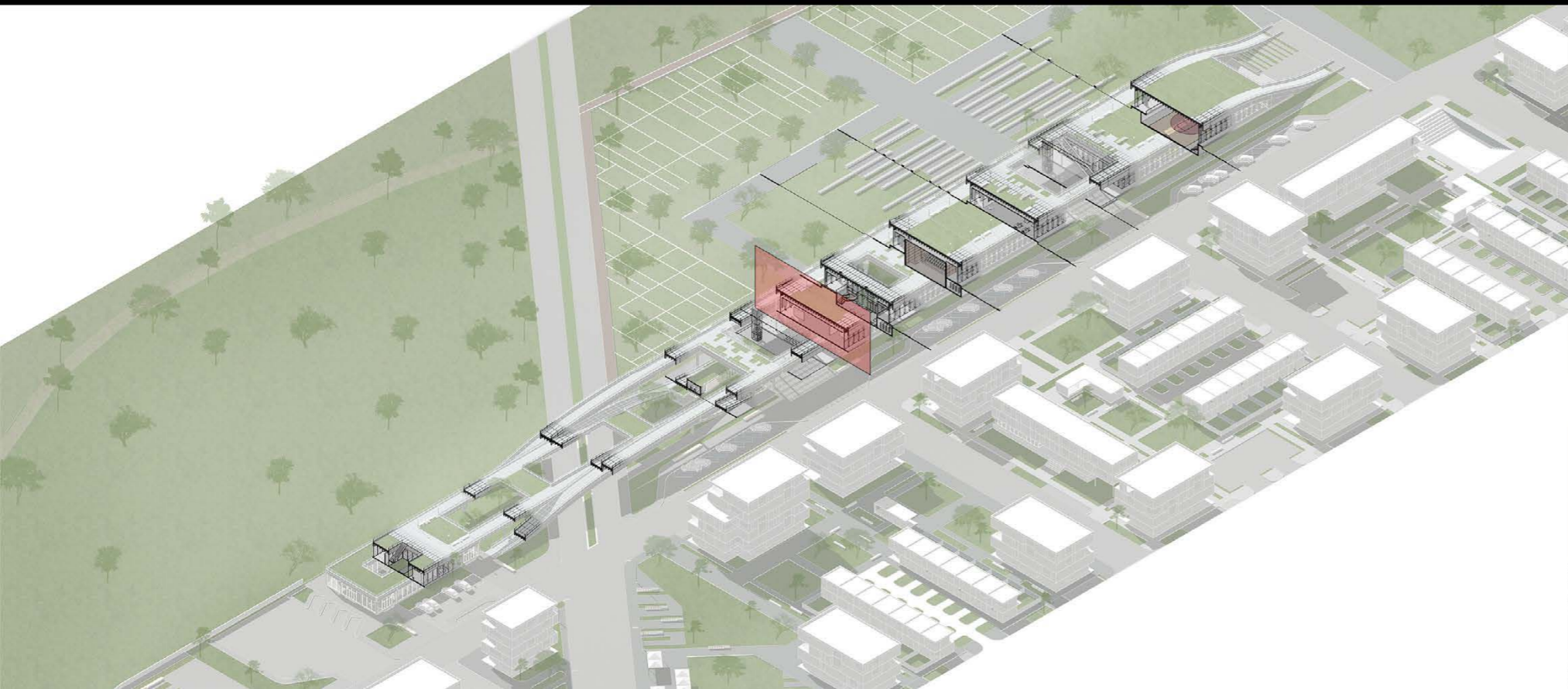
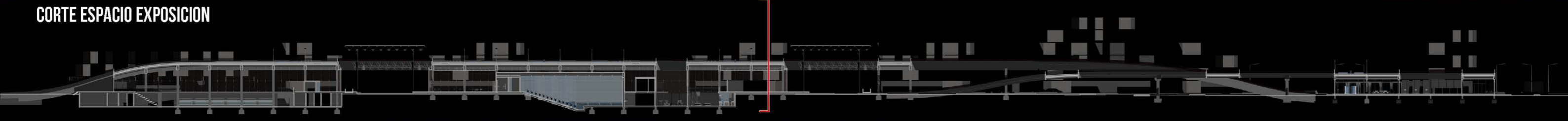


CORTE ACCESO CENTRO CONVENCION



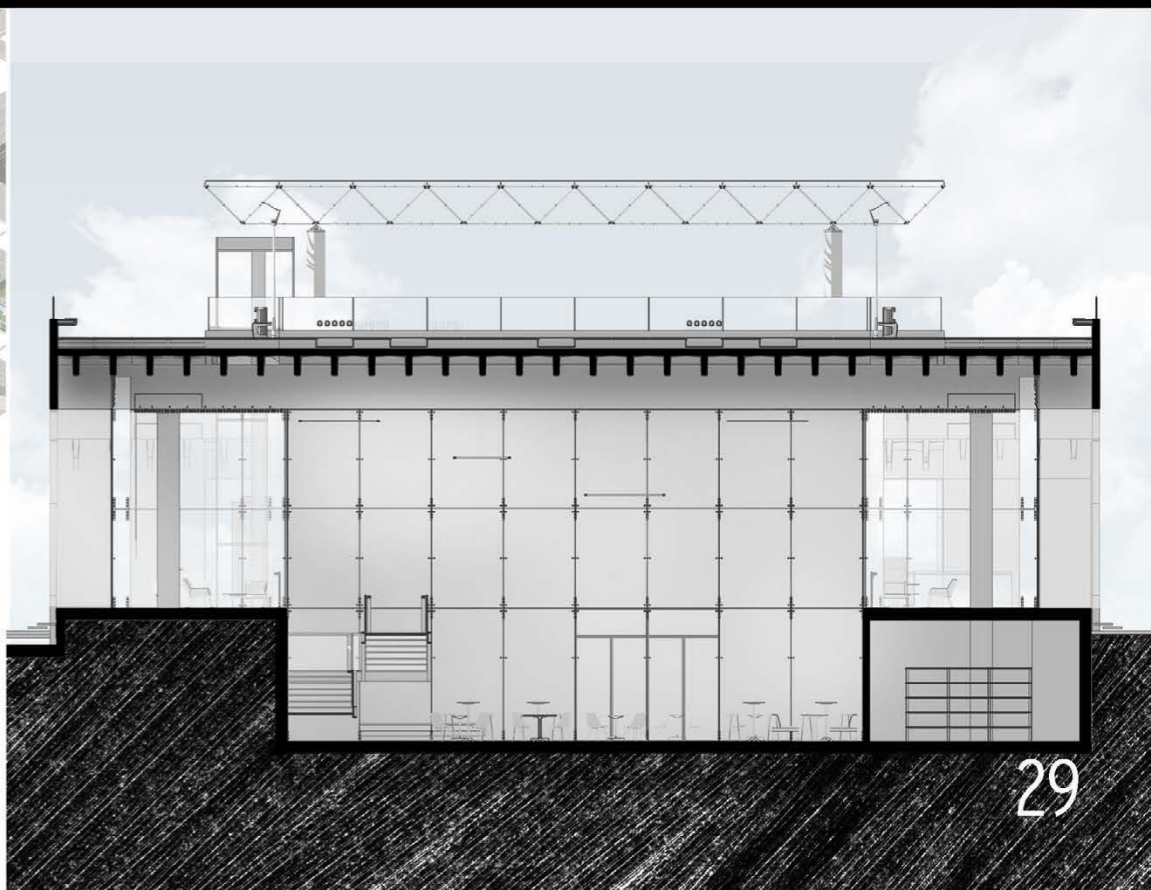
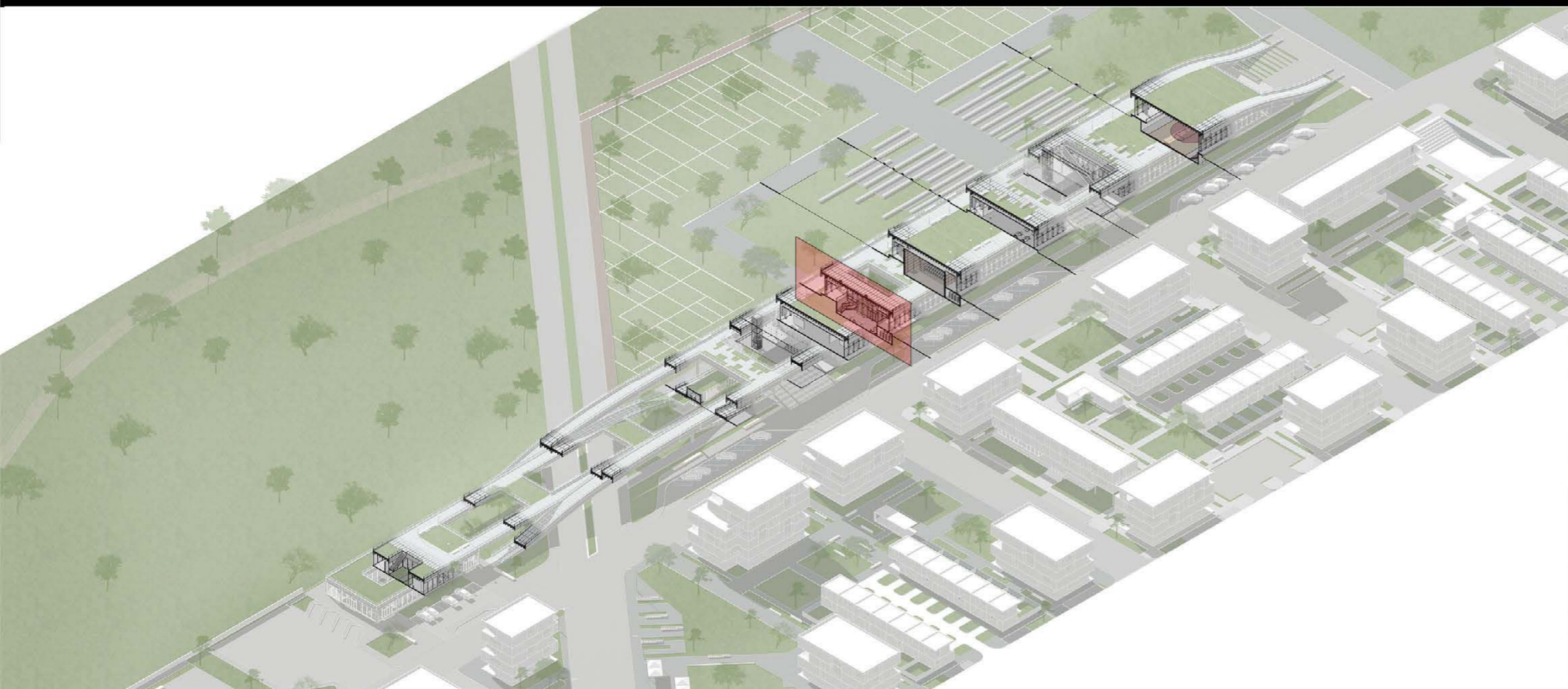
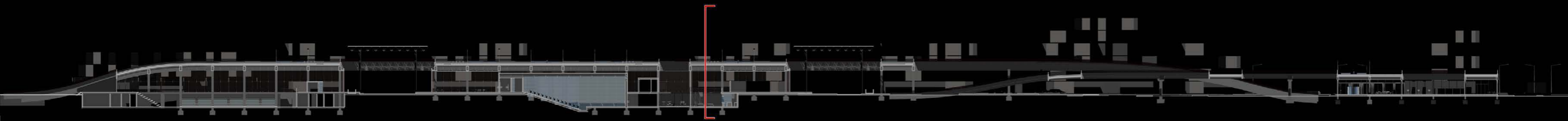


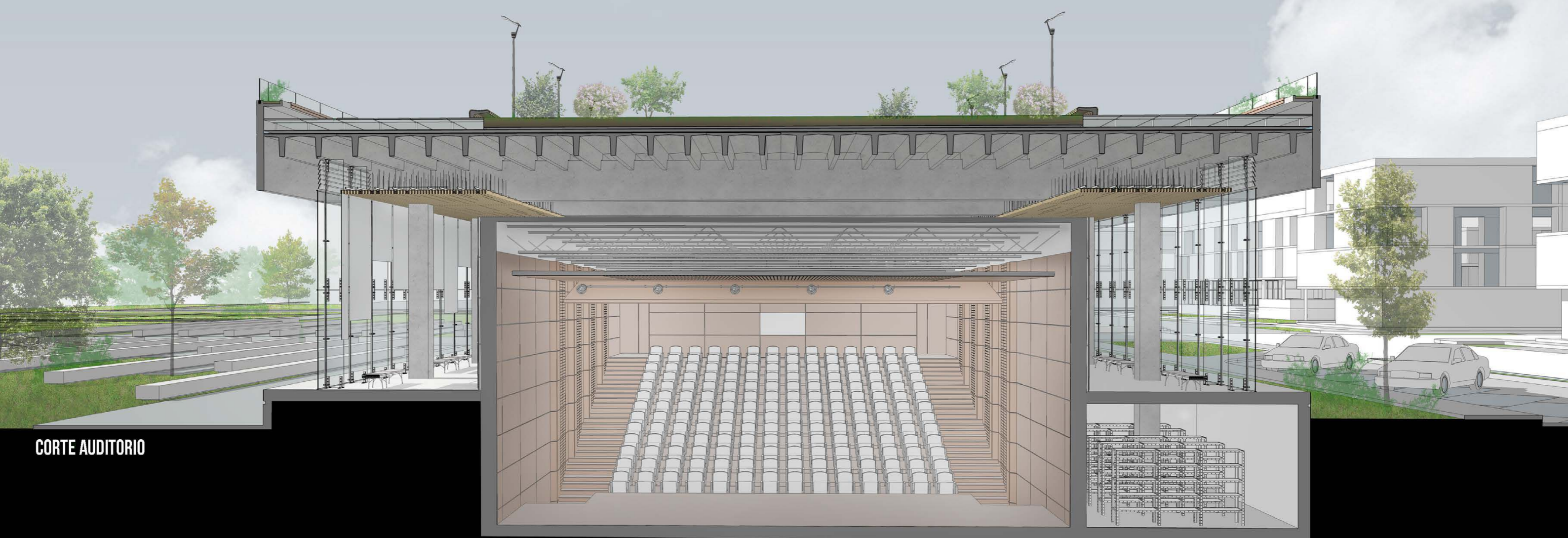
CORTE ESPACIO EXPOSICION



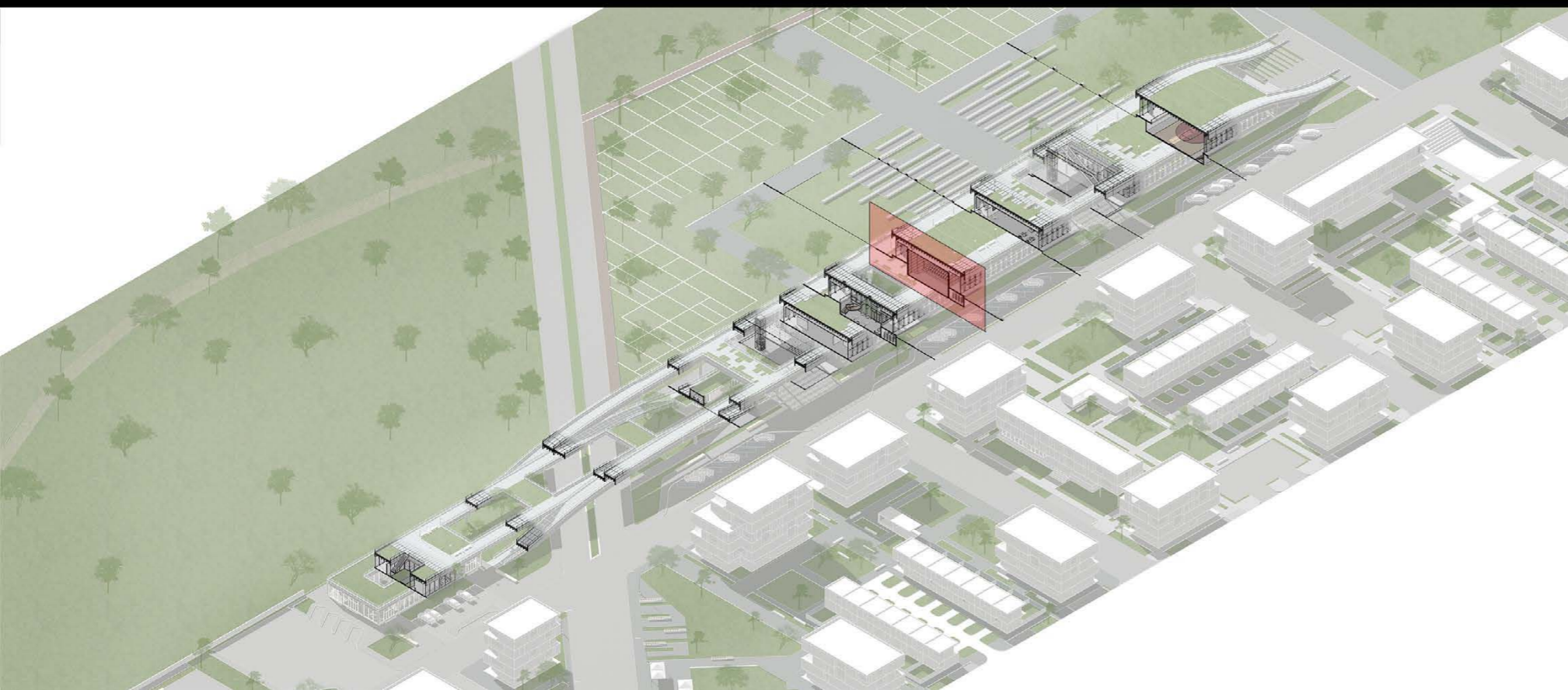
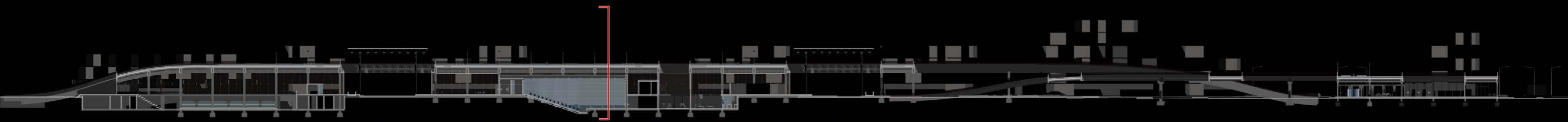


CORTE PATIO INTERIOR



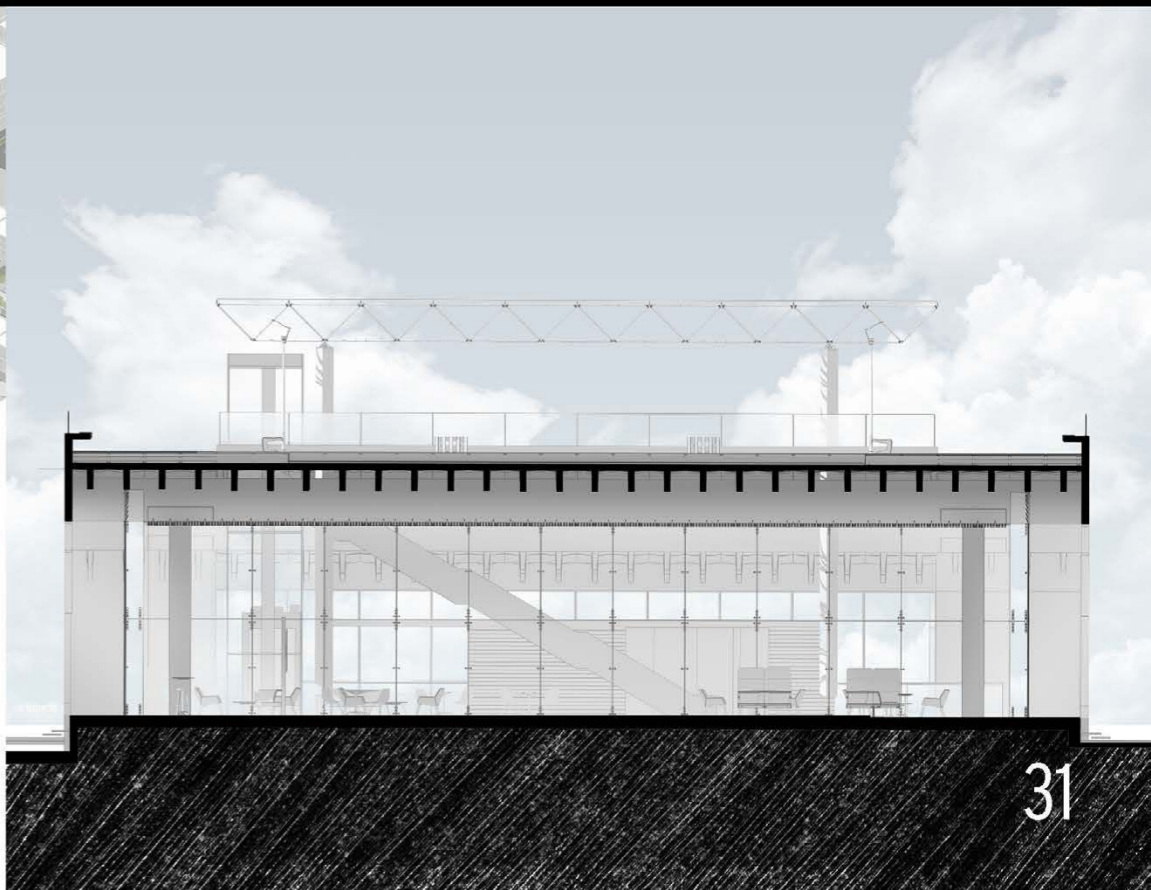
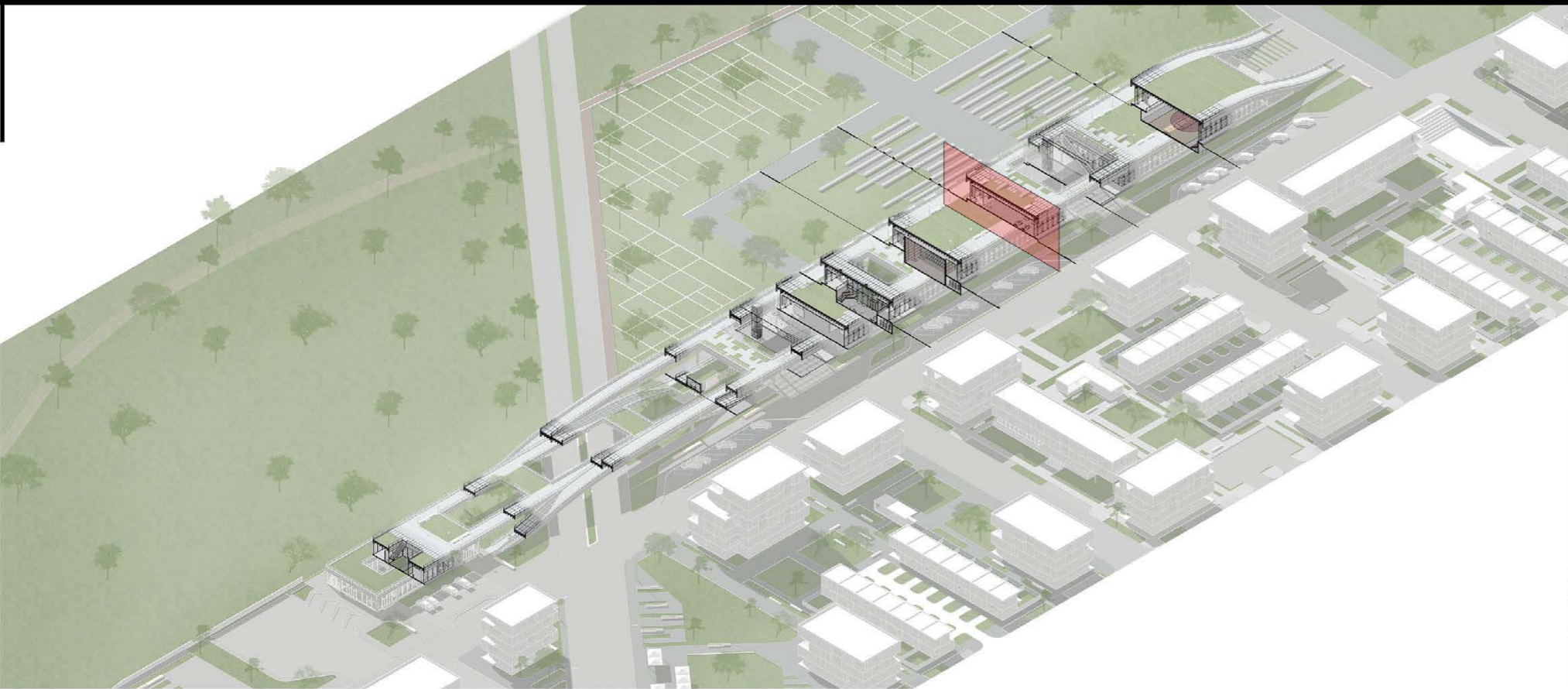
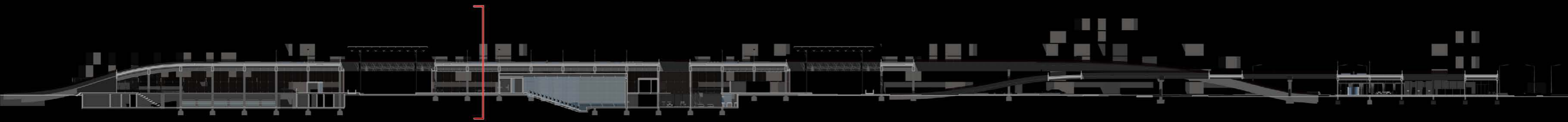


CORTE AUDITORIO

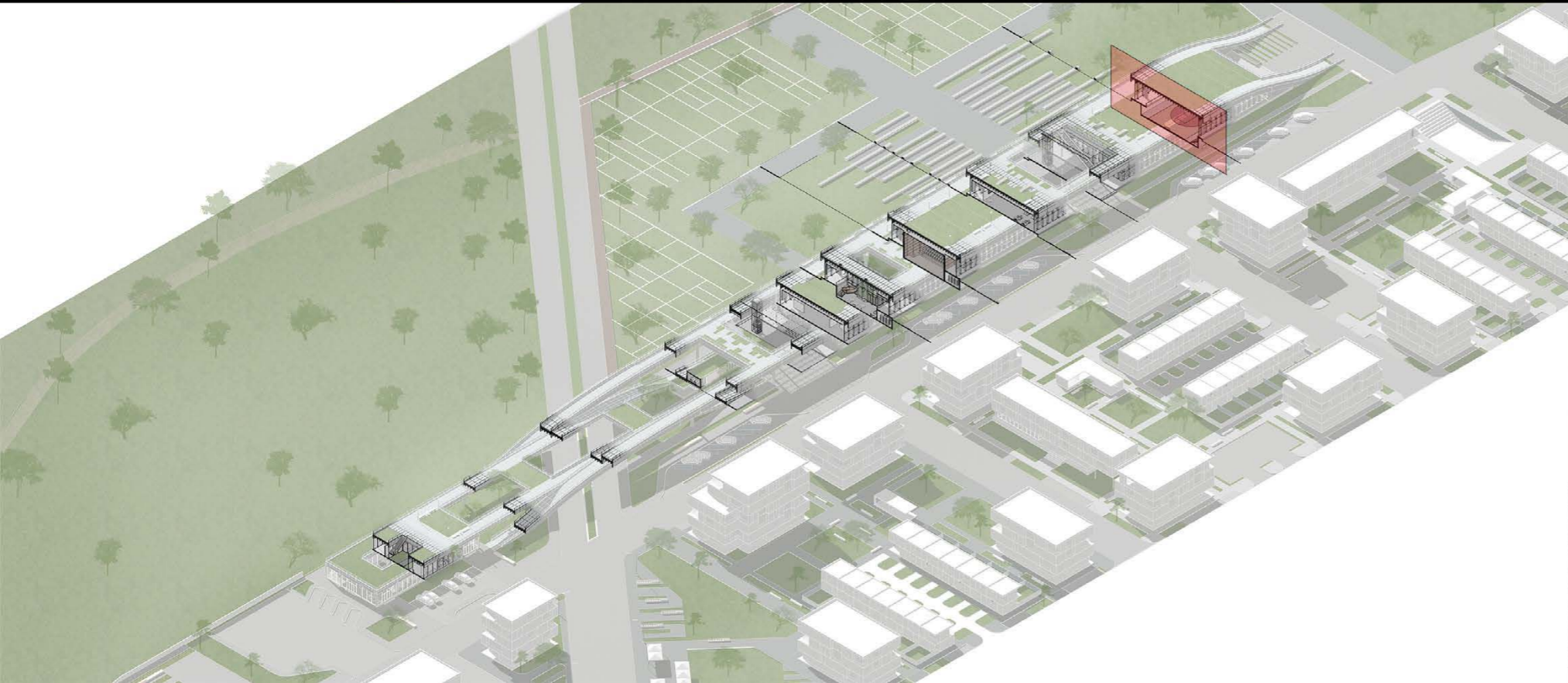
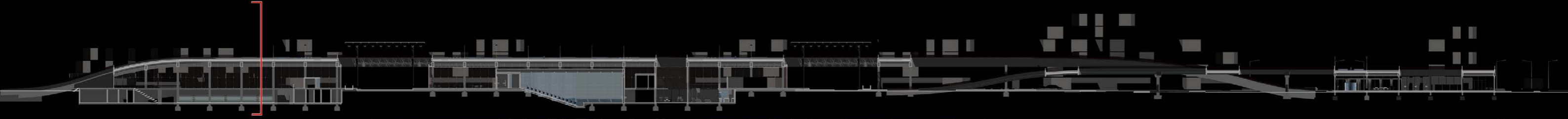
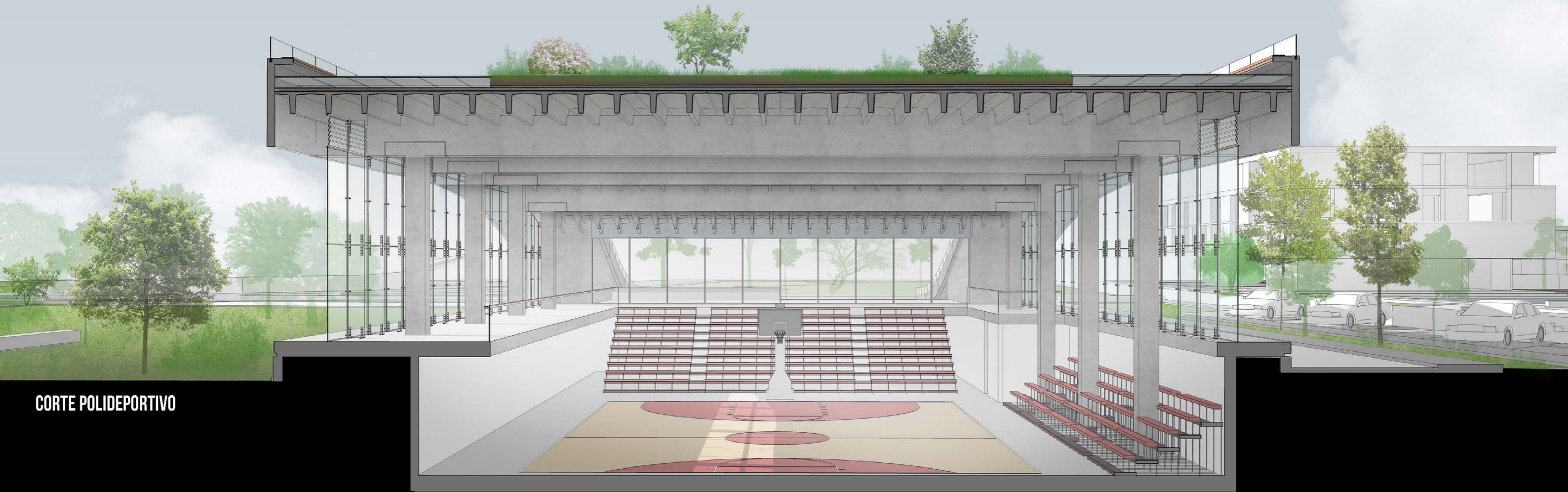


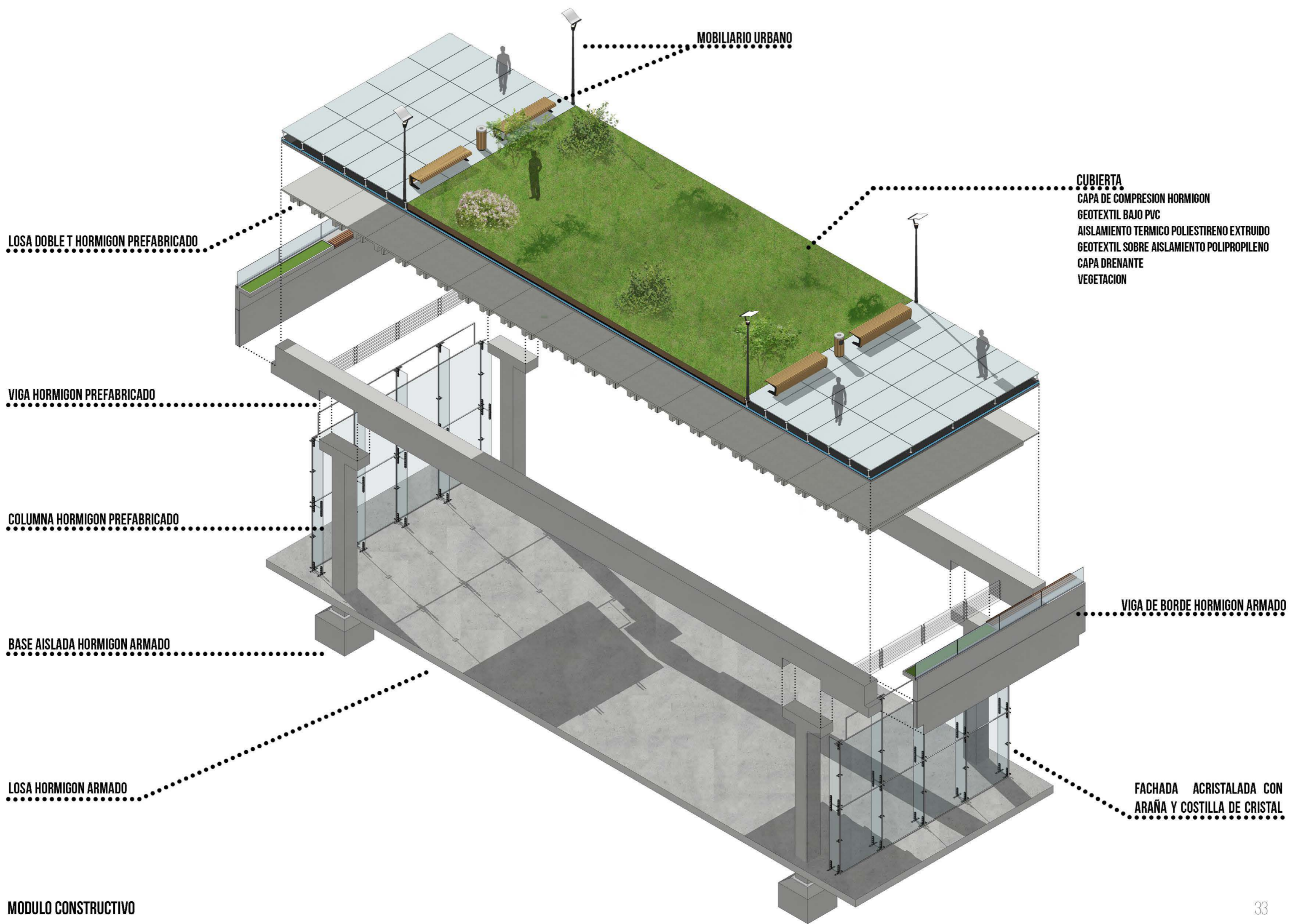


CORTE LOBBY



CORTE POLIDEPORTIVO





MOBILIARIO URBANO

CUBIERTA
 CAPA DE COMPRESION HORMIGON
 GEOTEXTIL BAJO PVC
 AISLAMIENTO TERMICO POLIESTIRENO EXTRUIDO
 GEOTEXTIL SOBRE AISLAMIENTO POLIPROPILENO
 CAPA DRENANTE
 VEGETACION

LOSA DOBLE T HORMIGON PREFABRICADO

VIGA HORMIGON PREFABRICADO

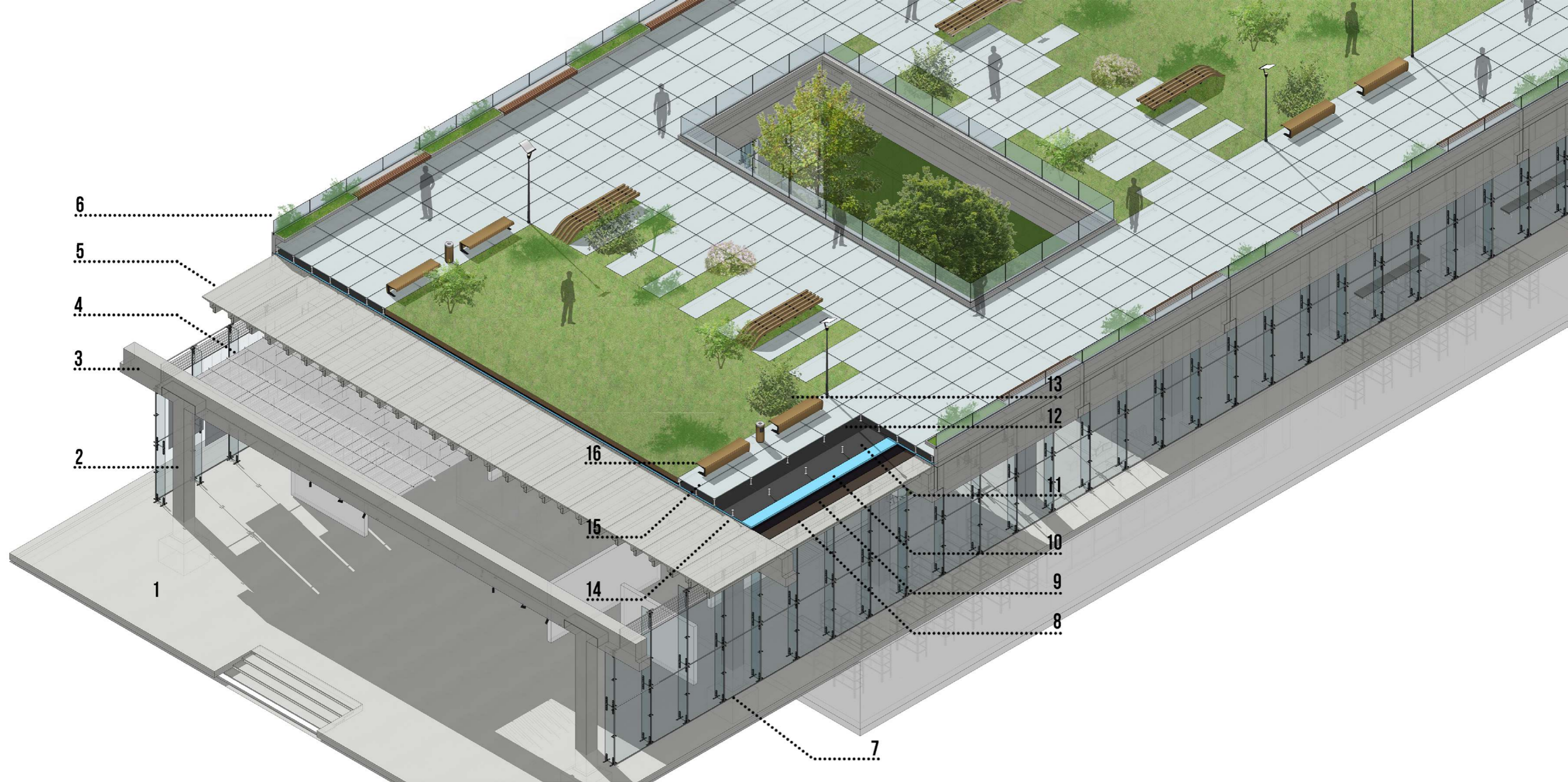
COLUMNA HORMIGON PREFABRICADO

BASE AISLADA HORMIGON ARMADO

LOSA HORMIGON ARMADO

VIGA DE BORDE HORMIGON ARMADO

FACHADA ACRISTALADA CON ARAÑA Y COSTILLA DE CRISTAL



REFERENCIAS:

- 1. LOSA HORMIGON ARMADO
- 2. COLUMNA HORMIGON PREFABRICADO
- 3. VIGA HORMIGON PREFABRICADO
- 4. CIELORASO METALICO

- 5. LOSA DOBLE T HORMIGON PREFABRICADO
- 6. VIGA DE BORDE HORMIGON ARMADO
- 7. FACHADA VIDRIADA CON ARAÑA Y COSTILLAS DE CRISTAL
- 8. CAPA DE COMPRESION HORMIGON

- 9. GEOTEXTIL BAJO PVC
- 10. AISLAMIENTO TERMICO POLIESTIRENO EXTRUIDO
- 11. GEOTEXTIL SOBRE AISLAMIENTO POLIPROPILENO
- 12. CAPA DRENANTE

- 13. VEGETACION
- 14. SOPORTE REGULABLES
- 15. BALDOSAS HORMIGON
- 16. MOBILIARIO URBANO

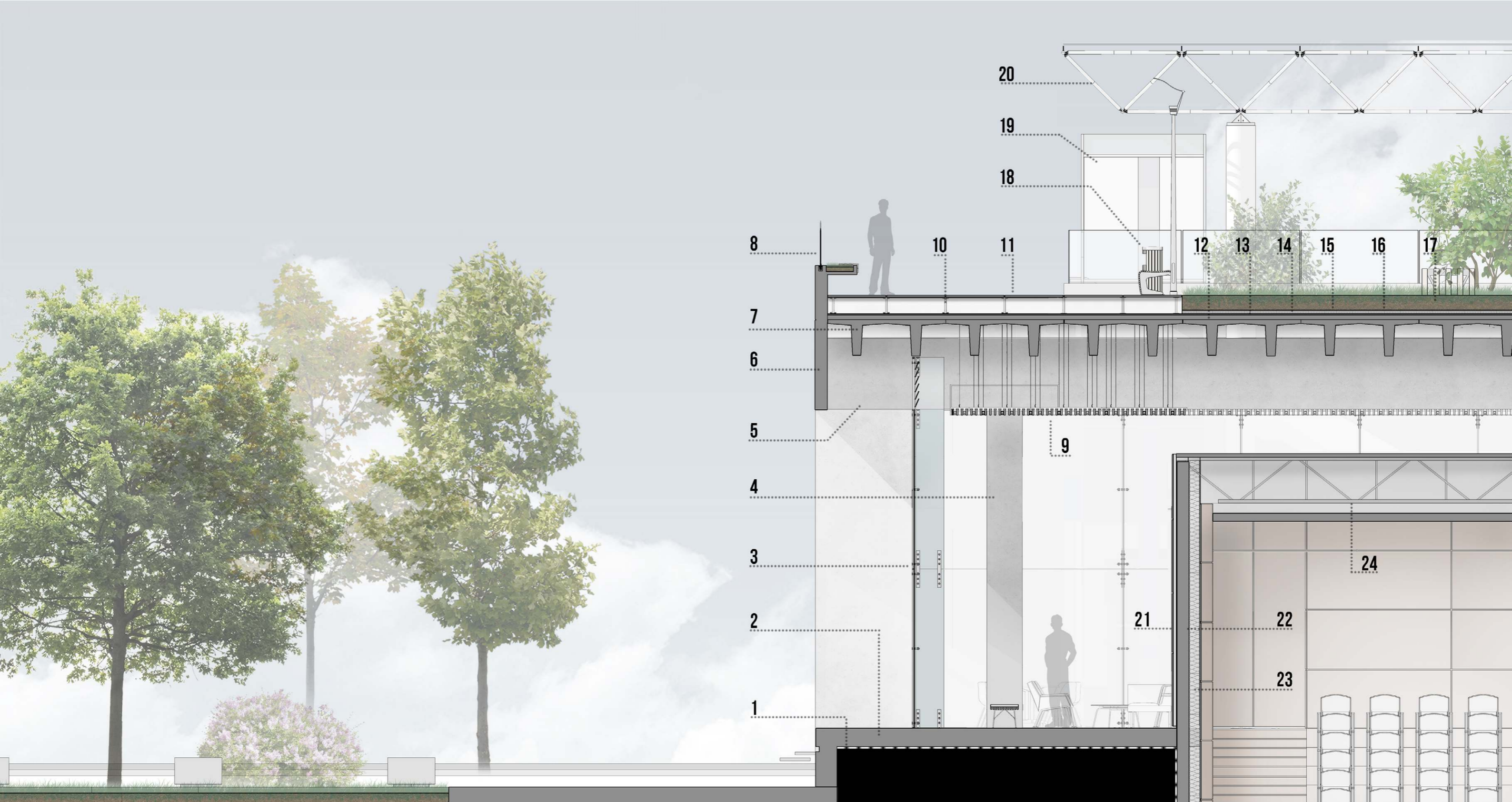


DETALLE VISTA



SECTOR DETALLE





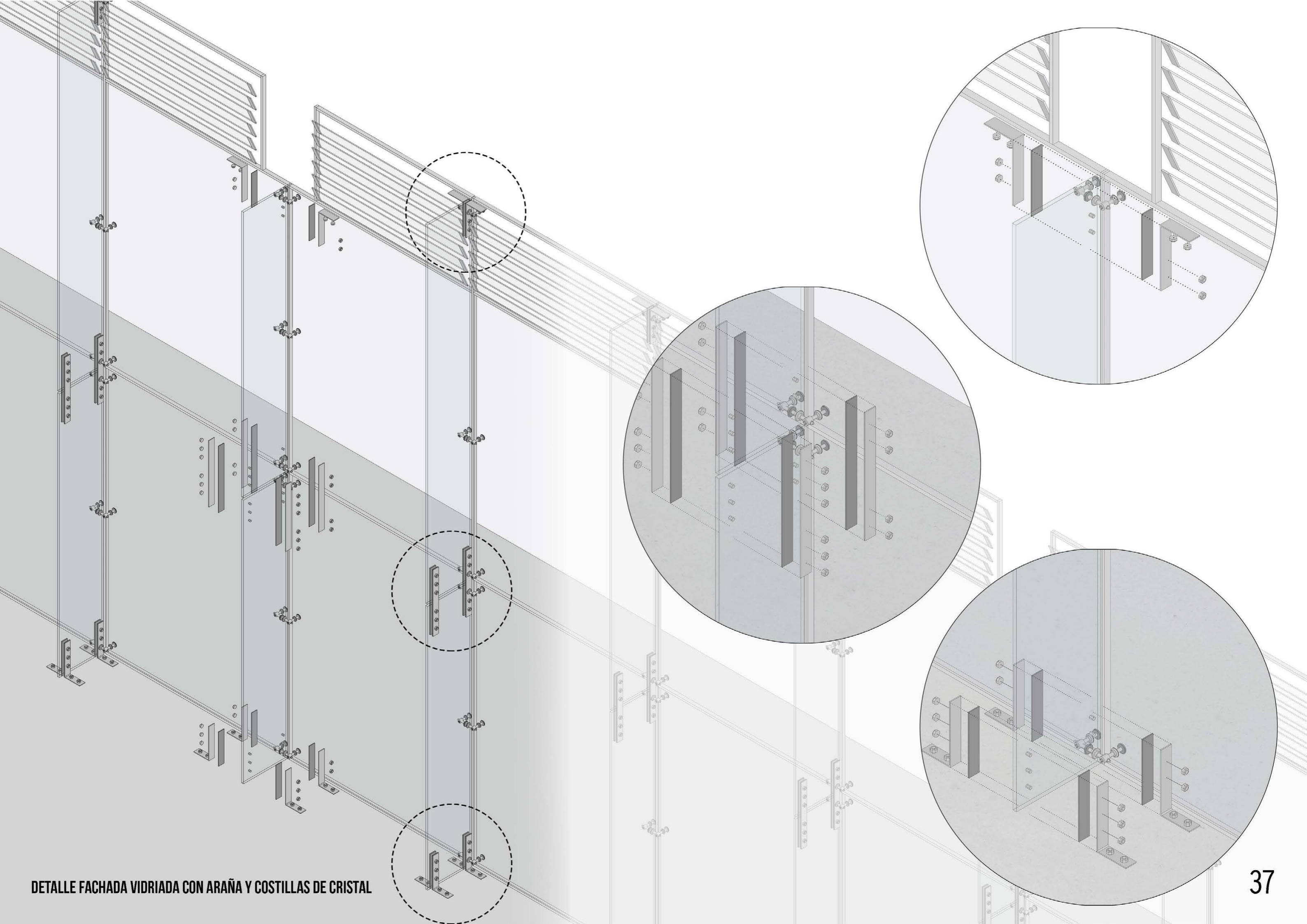
REFERENCIAS:

- 1. BARRERA VAPOR FILM POLIETILENO
- 2. LOSA HORMIGON ARMADO
- 3. FACHADA VIDRIO CON ARAÑA Y COSTILLAS DE CRISTAL
- 4. COLUMNA HORMIGON PREFABRICADO 60X60CM
- 5. VIGA HORMIGON PREFABRICADO
- 6. VIGA DE BORDE HORMIGON PREFABRICADO

- 7. LOSA HORMIGON PREFABRICADO DOBLE T
- 8. BARANDA DE VIDRIO TEMPLADO
- 9. CIELORASO METALICO SISTEMA BAFFLE
- 10. SOPORTE REGULABLE
- 11. BALDOSA DE HORMIGON
- 12. CAPA DE COMPRESION 5CM

- 13. GEOTEXTIL BAJO LAMINA PVC POLIPROPILENO
- 14. AISLACION TERMICA POLIESTIRENO EXTRUIDO 10CM
- 15. GEOTEXTIL SOBRE AISLAMIENTO POLIPROPILENO
- 16. CAPA Y FILTRO DRENANTE
- 17. VEGETACION
- 18. MOBILIARIO URBANO

- 19. ASCENSOR DE CRISTAL
- 20. ESTRUCTURA METALICA ESPACIAL
- 21. REVESTIMIENTO MADERA
- 22. TABIQUE HORMIGON ARMADO
- 23. AISLACION ACUSTICA LANA DE VIDRIO 15CM
- 24. ESTRUCTURA METALICA RETICULADA



DETALLE FACHADA VIDRIADA CON ARAÑA Y COSTILLAS DE CRISTAL



























