

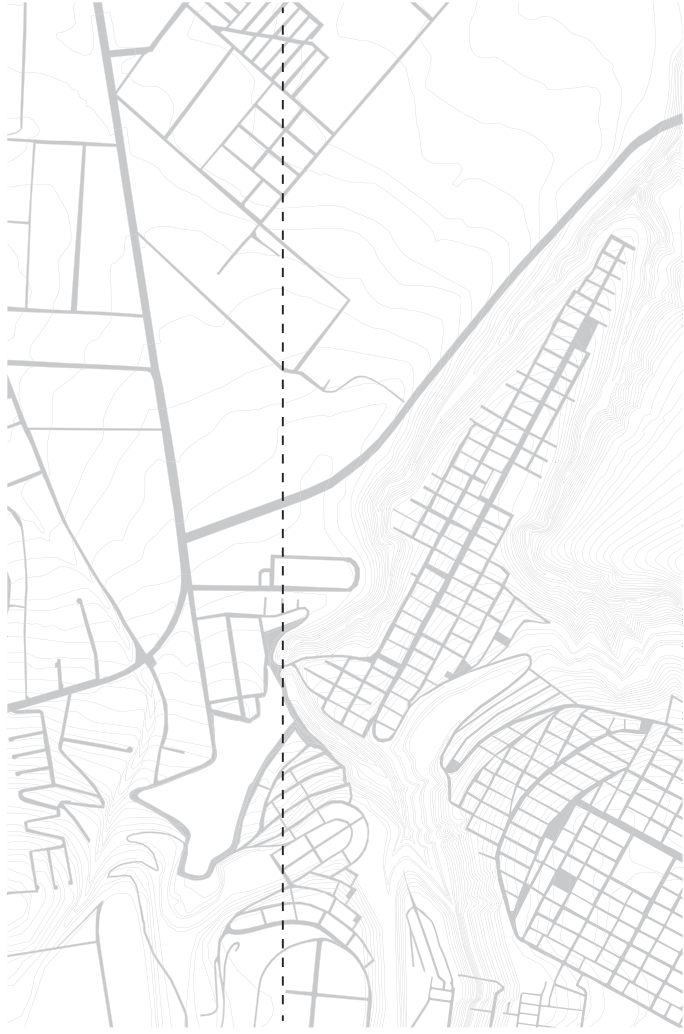
3.1.- Levantamiento fotográfico



imagenes sector\_



imagenes movilidad\_



3.2.- Levantamiento topográfico

La **topografía** del sector se ve enmarcada en una serie de quebradas que resaltan el esquema formal de organización urbana. Estas quebradas complementa su morfología con cruces entre ellas que hacen del sector casi una isla, en un **80% aislada por los accidentes geográficos**, y que, a medida que se acercan a la autopista, van desvaneciéndose, formando planicies hacia el oeste y hacia el norte.

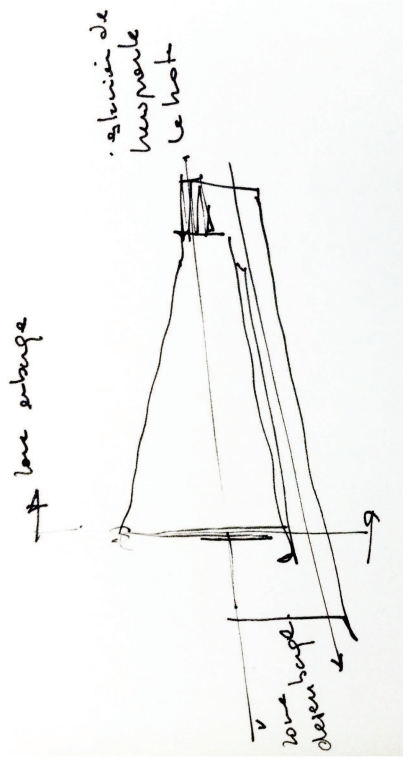


3.3.- Contexto inmediato

La **topografía** del sector se ve enmarcada en una serie de quebradas que resaltan el esquema formal de organización urbana. Estas quebradas complementa su morfología con cruces entre ellas que hacen del sector casi una isla, en un **80% aislada por los accidentes geográficos**, y que, a medida que se acercan a la autopista, van desvaneciéndose, formando planicies hacia el oeste y hacia el norte.

Alrededor de barrio de **expansión residencial e industrial**, el sector de la Bota, y el terreno, se implantan dentro de una realidad de extremos, con vivienda que se combina con industria, y realidades distintas de aspecto social, **áreas residenciales de clase media y clase obrera**. además de condiciones viales de combinación de vías expresas con vías de segundo orden.

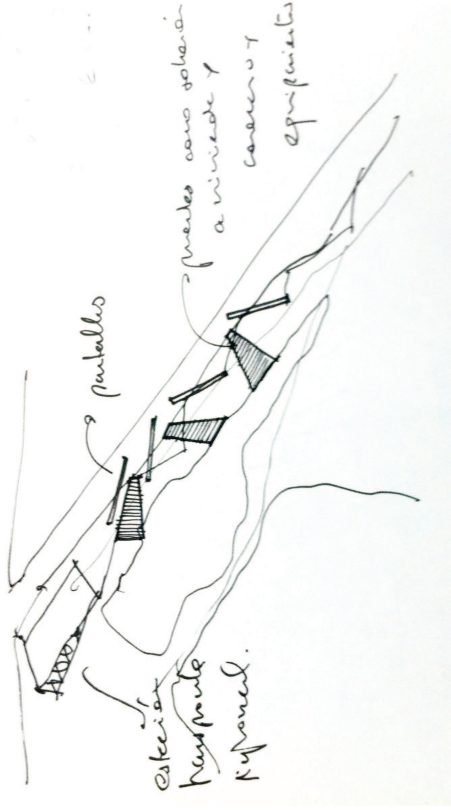




3.6.- Programa

3.6.1.- Importancia del programa

El programa propuesto, que radica en la **estación de embarque y arribo mixta**, en un sitio de densidad poblacional y volumen de viajes significativo, toma importancia por que, mas allá de ser el núcleo de partida de **traslados vehiculares**, funciona como un sitio de encuentro del sector, una infraestructura de apoyo programático complementario y como **espacio detonante de mejoras en su eje de acción** (autopista, quebrada y barrio)



3.5.- Valoración

3.5.1.- Ventajas

3.5.2.- Desventajas

- Ubicación dentro del **nodo principal de convergencia vial** en el norte de la ciudad.
- **Fácil accesibilidad vehicular.**
- **Volumen de usuarios** representativo dentro del sector, cerca de 180000 habitantes.
- **Facilidad de topografía** dentro de la parcela escogida, ya que la **planicie para una estación de transporte** es necesaria y deseada por el diseño vial interno y los ingresos y salidas.
- **Inversión actual** significativa dentro de aspectos viales en la ciudad.
- **Aumento de viajes promedio** dentro de las terminales y estaciones de la ciudad.
- **Potencialidad del sector** para ubicar **programa de transporte**, pero con necesidad de equipamientos anexos de carácter social, recreativos, deportivos y de apoyo.
- El sitio se presenta como la **imagen de bienvenida** de la ciudad en su ingreso norte.

**Sitio de trafico** en horas pico, con poca accesibilidad en ciertas horas.

**Problemática social** de segregación clara.

**Falta de accesibilidad** desde el barrio mas cercano, La Bota, hacia la autopista, principal eje vial de conexión. El terreno no posee características de potencialidad con **diferenciación de cotas**, que podría ampliar las posibilidades estratégicas de implantación.

## PRECEDENTES

### 4.- Precedentes

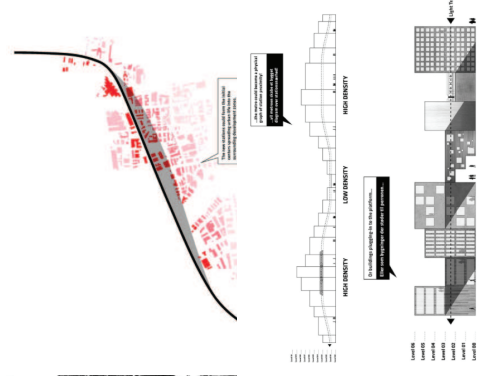
#### 4.1.- Precedentes Arquitectónicos

- 4.1.1.- Loop City, Big
- 4.1.2.- The Bay Line, Rael San Fratello
- 4.1.3.- Inside Out, JR
- 4.1.4.- Estación de buses en Rio Maior, Domitianus

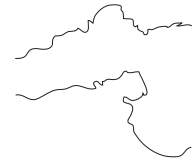
#### 4.2.- Precedentes Teóricos

- 4.2.1.- Arquitectura de Límites difusos, Toyo Ito
- 4.2.2.- La Idea Construida, Alberto Campo Baeza
- 4.2.3.- Landscapes of Infrastructure, Elizabeth Mossop

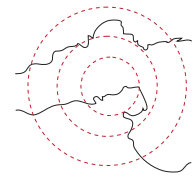




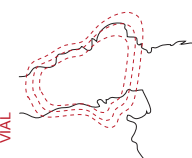
**LIMITES**



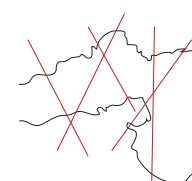
**INFLUENCIA**



**INFRAESTRUCTURA VIAL**



**COMERCIO**

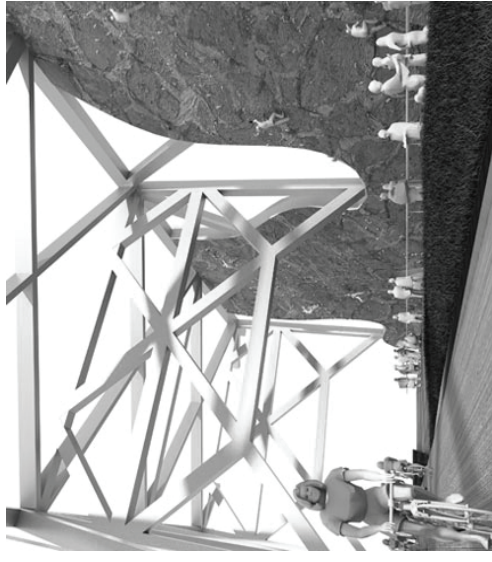
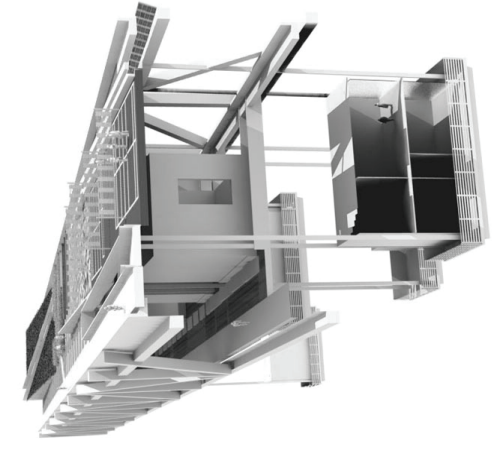


**VIVIENDA**

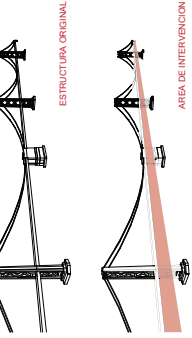


**AÑO:** 2011  
**ARQUITECTO:** BIG  
**SITIO:** SUECIA-DINAMARCA  
**RAZON:** INTENCION DE CONECTIVIDAD

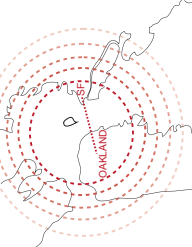
- **Tipo de infraestructura:** Red de infraestructura regional, con equipamientos de vialidad, transporte público, vivienda y comercio.
- **Identidad y significancia:** Red de infraestructura que da paso a lo que se conocen como ciudades globales, aquellas ciudades interconectadas, que sin importancia de pertenencia a una nación, funcionan como engranajes con sus pares.
- **Contexto:** Dinamarca y Suecia, estrecho de Oresund, limite costero del estrecho de mismo nombre, lugar de asentamiento de la mayor cantidad de habitantes en densidad por área de la península.
- **Propiedades:** Propuesta integral de gran escala, con propuestas macro (comerciales y viales) y micro (vivienda y comercio) aprovechando la infraestructura vial como potencialidad para dar cabida a programa social.



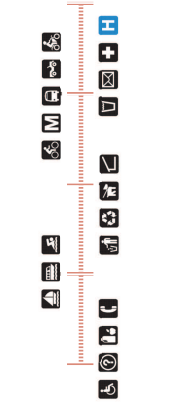
**ESTRUCTURA ORIGINAL**



**AREA INFLUENCIA**

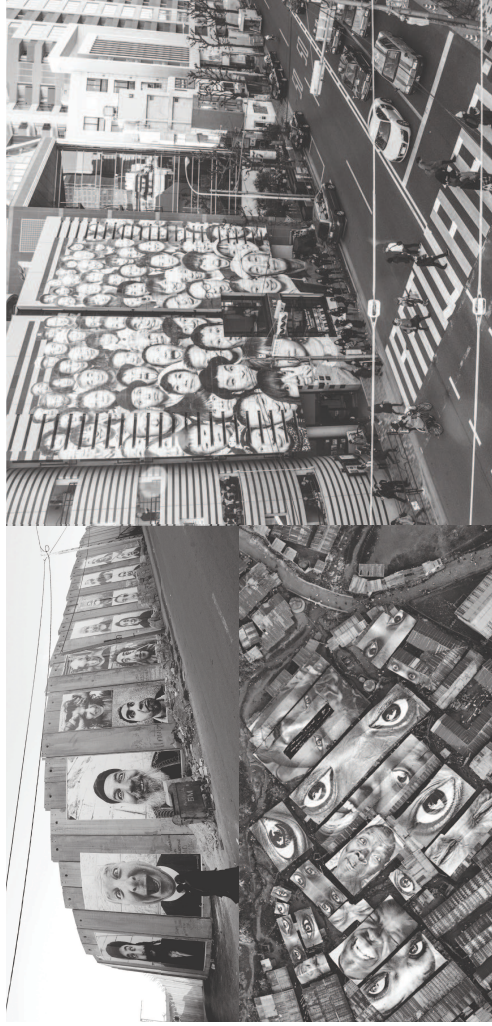


**SERVICIOS**



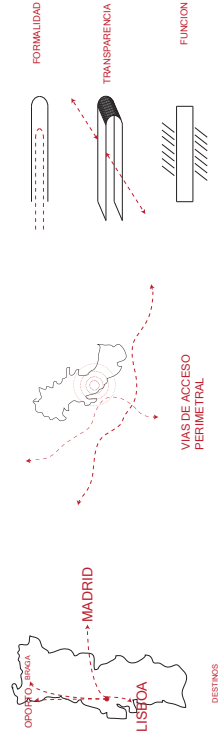
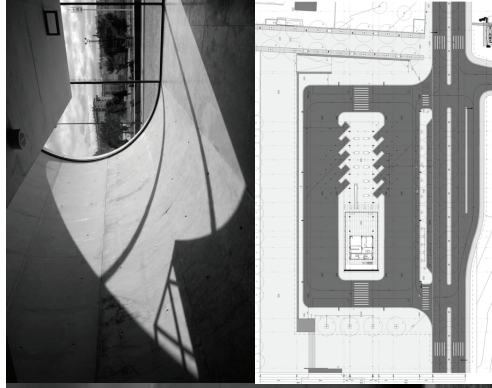
**AÑO:** 2009  
**ARQUITECTO:** RAEL SAN FRADELLO  
**SITIO:** SAN FRANCISCO-ESTADOS UNIDOS  
**RAZON:** OCUPACION DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN EQUIPAMIENTO

- **Tipo de infraestructura:** Reutilización del puente entre Oakland y San Francisco, con redes lineales de servicios y espacios públicos.
- **Identidad y significancia:** El concepto se basa en la idea de utilizar espacios que son sub-explotados en cuanto a su potencial, ya que, estructuralmente, un puente puede dar cabida a una mayor cantidad de equipamientos y espacios, pero se lo ve solo como una estructura ingenieril de movilidad.
- **Contexto:** Dentro del contexto americano, el puente se concibió como parte esencial de toda la red vial propiamente dicha desde mitad del siglo XX, y, con la aparición del nuevo puente dentro de la bahía de san francisco, la estructura anterior se empezó a mostrar como potencial de aprovechamiento espacial.
- **Propiedades:** El puente y la nueva propuesta abarcan infraestructura de movilidad vehicular, además de equipamientos deportivos, culturales y sociales. se entiende como un eje donde a través de la dinámica del recorrido se van presentando condiciones diversas, generando lo que se llama una idea de movimiento y experiencia.



AÑO: 2009  
 ARQUITECTO: RICARDO CALVO  
 SITIO: FRANCIA, ISRAEL, PALESTINA, COLOMBIA, BRASIL  
 RAZÓN: DIFUMINACIÓN DE LOS LÍMITES INTANGIBLES  
 DENTRO DE REALIDADES OPUESTAS

- **Tipo de infraestructura:** Intervención artística dentro de fronteras y límites sociales y políticos
- **Identidad y significancia:** La idea está en difuminar los límites entre naciones, culturas, religiones y clases sociales, basados en que la igualdad es global, y que las personas detrás de una frontera no se diferencian de sus similares al otro lado, más allá del muro, cerca, malla o barrera.
- **Contexto:** Se implantan los proyectos en condiciones sociales y sitios diversos, la franja de Gaza, favelas del Brasil, techos dentro de barrios conflictivos en Nigeria.
- **Propiedades:** Papel y pegamento como idea de generar un precedente social.



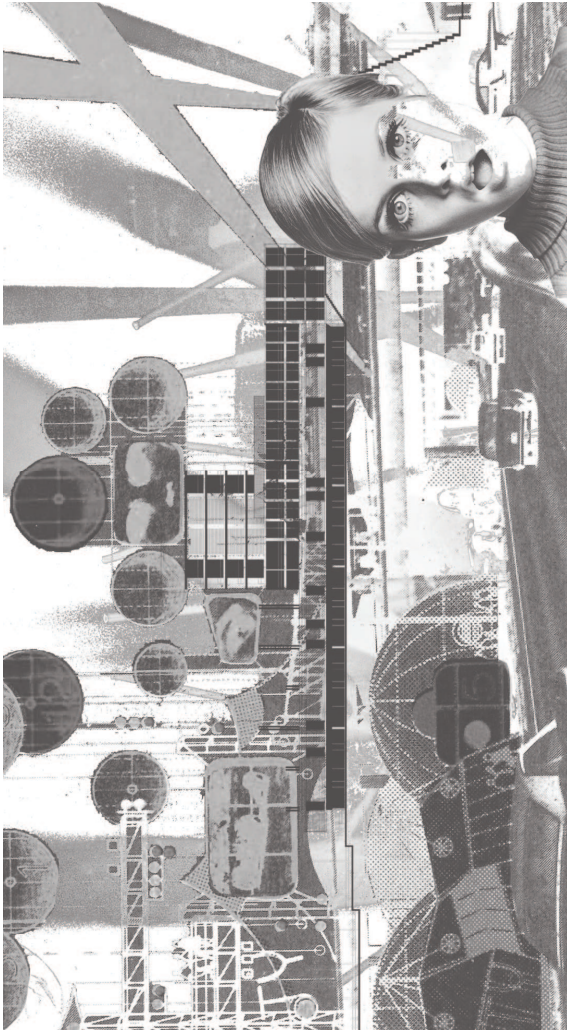
AÑO: 2005  
 ARQUITECTO: DOMENICO  
 SITIO: RIO MAIOR, PORTUGAL  
 RAZÓN: EQUIPAMIENTO TRANSPORTE PÚBLICO

- **Tipo de infraestructura:** Estación de transporte, infraestructura vial
- **Identidad y significancia:** La estación de buses o transporte se genera como lo primero o último que una persona experimenta al ingreso o salida de un sitio. La significancia está en dar una identidad al lugar, aprovechar sus características y proveerlo de belleza desde su primera vista.
- **Contexto:** Se encuentra alejada de la ciudad, dentro de los límites y perímetros de la ciudad de Rio Maior. De esa manera, no involucra un contexto urbano consolidado, dando mayor libertad al usuario a apreciar de lo que fue parte.
- **Propiedades:** Se concibe como un objeto blanco sencillo, que no quiere quitar protagonismo a la ciudad a la cual sirve, pero funcionalmente trabaja como un edificio lineal donde las personas y buses se separan por la presencia de su estructura, edentada tangible y visual.

## PROPIUESTA

- 5.- Propuesta
  - 5.1.- Presentación del proyecto
    - 5.1.1.- Introducción
    - 5.1.2.- Objetivos
    - 5.1.3.- Partido arquitectónico
  - 5.2.- Desarrollo del proyecto
    - 5.2.1.- Fase 1: Conexión barrio La Bota con Av. Simón Bolívar
    - 5.2.2.- Fase 2: Generación de espacio público y eje de nexo entre estación de transporte y el núcleo social desconectado
    - 5.2.3.- Fase 3: Proyecto Arquitectónico: Estación de Transporte Intermodal "La Bota"



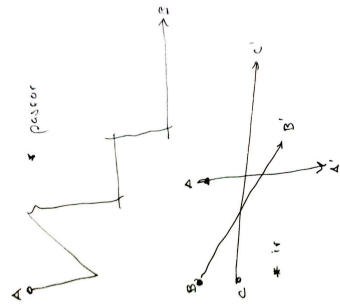


5.- Propuesta

5.1.- Presentación del proyecto  
5.1.2.- Objetivos

- Presentar **soluciones infraestructurales de movilidad** como eje catalizador sectorial.
- Generar **equipamiento con aspectos técnicos y físicos eficientes**, y así mejorar la dinámica de un terminal de transporte.
- Implementar **programa de apoyo** a la actividad principal, para que, generando flexibilidad y dualidad, el programa tenga actividad perpetua.
- Responder a **necesidades técnicas y formales** que se aplican en las estaciones de transporte, bajo las normativas y reglamentos adecuados.

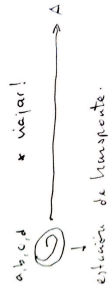
línea como elemento representativo de dinamismo



pasear\_

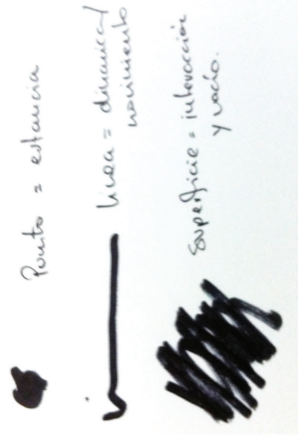
ir\_

viajar\_



5.- Propuesta

5.1.- Presentación del proyecto  
5.1.1.- Partido arquitectónico



estar\_

ir\_

actuar\_

## Bibliografía de Fuentes

- \_Campo Baeza, Alberto, La Idea Construida, Universidad de Palermo, Buenos Aires, 2010
- \_Muñoz, María, Expresiones del límite y arquitectura, Asociación Cultural El Cruce, Madrid, 2003.
- \_Novillo, Alejandra, Esencia y cambio en el concepto del límite, Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 2003.
- \_Heiddegger, Martin, Construir, habitar, pensar, 1951
- \_Lynch, Kevin, La Arquitectura de la Ciudad, MIT, Barcelona, 1996
- Mossop, Elizabeth, Lnadscapes of infrastructure.
- \_Ito, Toyo, Arquitectura de Límites Difusos, GG mínima,, Barcelona, 2006
- \_Sennet, Richard, The Open City, Urban Age, Berlin, 2006
- \_ Seewang, Laila, Skeleton forms, , Landscape Urbanism, 2003
- \_ Sassen, Saskia, Cityness in the Urban Age, , Urban Age, 2005
- \_Oteiza, Jorge, Animal Fronterizo, Actar, Madrid, 2001
- \_Rios, Renato, Espacialidad del hombre, Trama, 2012
- Diario El Comercio, varias ediciones
- Diario La Hora, varias ediciones
- Diario El Hoy, varias ediciones
- INEC, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
- Ministerio de Obras Publicas

## Bibliografía de Anexos

- \_Fuente 1: Cass Associates, Comercial and Transport
- \_Fuente 2: Diario la Hora, Diciembre 2011
- \_Fuente 3: Diario El Hoy, Julio 2009
- \_Fuente 4: Erick Lay, UT Knoxville
- \_Fuente 5: Han Gud Hooks, Architectural Manifestations of neighborhood
- \_Fuente 6: Matthew Traucht, University of St thomas
- \_Fuente 7: Estación de Florencia, Art and Stuff
- \_Fuente 8: Port of Seattle, Knox
- \_Fuente 9: Alfonso Ortiz, Damero
- \_Fuente 10: Diario La Hora, Diciembre 2011
- \_Fuente 11: Glenn Howells, the Savill Building

PLANIMETRIA