

1-1-2014

## Terminal de transportes en Chía

Liber Camilo Betancourt Lara  
*Universidad de La Salle, Bogotá*

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/arquitectura>

---

### Citación recomendada

Betancourt Lara, L. C. (2014). Terminal de transportes en Chía. Retrieved from <https://ciencia.lasalle.edu.co/arquitectura/146>

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Arquitectura by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact [ciencia@lasalle.edu.co](mailto:ciencia@lasalle.edu.co).



TESIS DE GRADO

ECO TERMINAL DE CHIA

LIBER CAMILO BETANCOURT  
COD: 70052047

DIR. TESIS DE GRADO: ARQ. DAVID MENESES

FACULTAD: CIENCIAS DE HABITAD

UNIVERSIDAD DE LA SALLE  
JUNIO 19 DE 2014



CONTENIDO

PLANCHA

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA .....001

PROPUESTA URBANA..... 002  
DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

PROPUESTA PUNTUAL..... 003

PROPUESTA PUNTUAL..... 004

PRIMERA PLANTA ..... 005

SEGUNDA PLANTA ..... 006

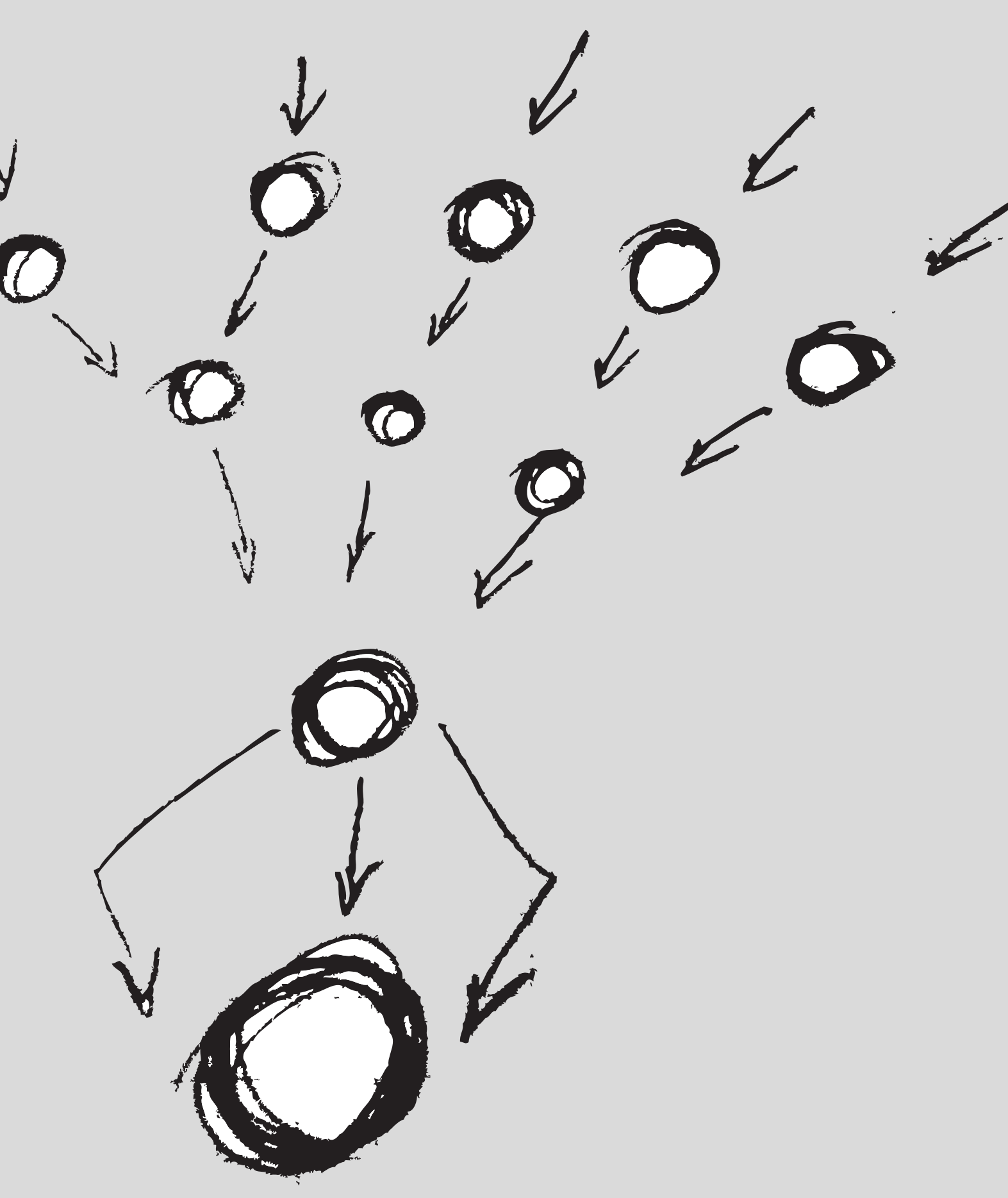
PLANTA CUBIERTAS ..... 007

FACHADAS Y RENDERS ..... 008

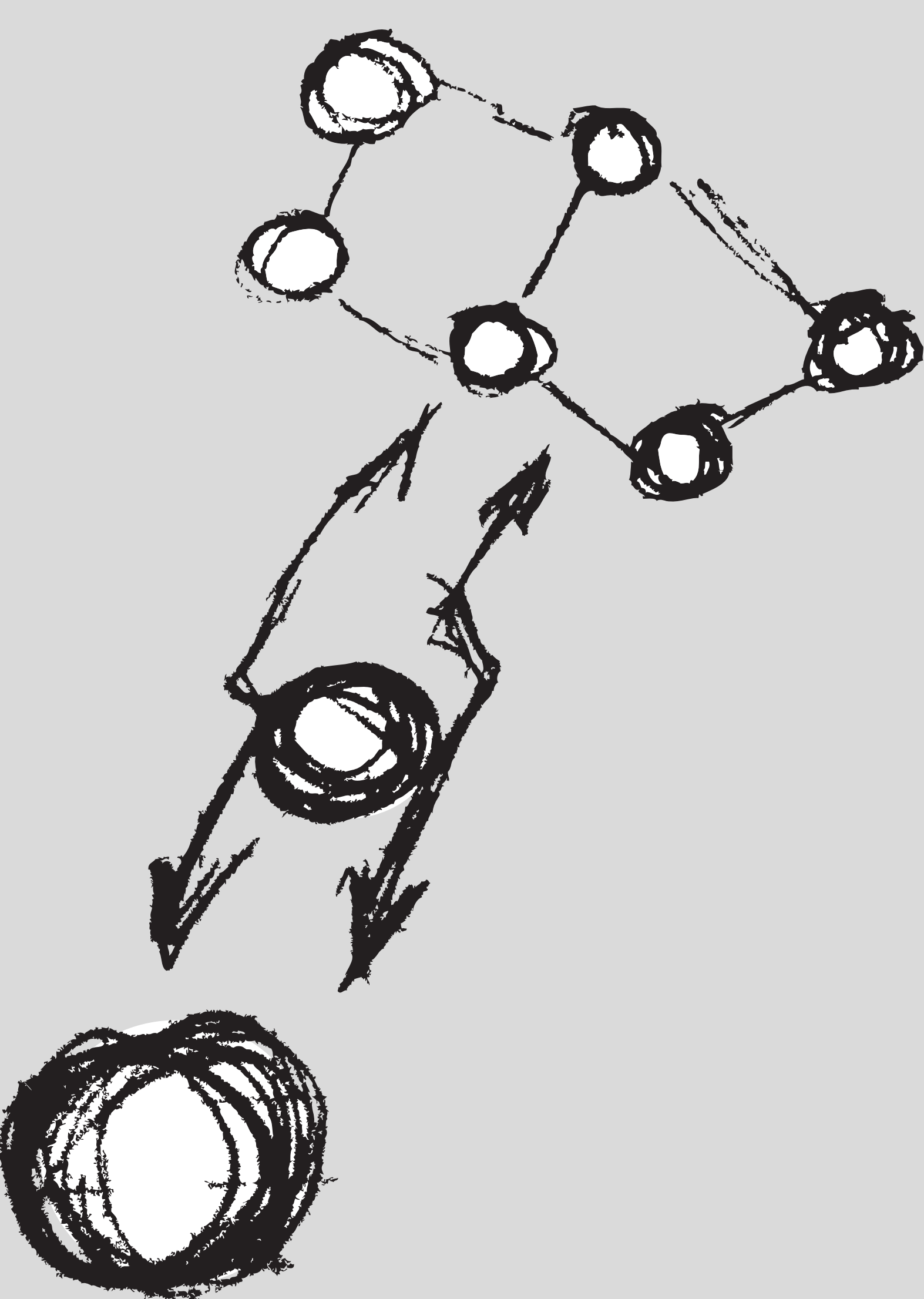




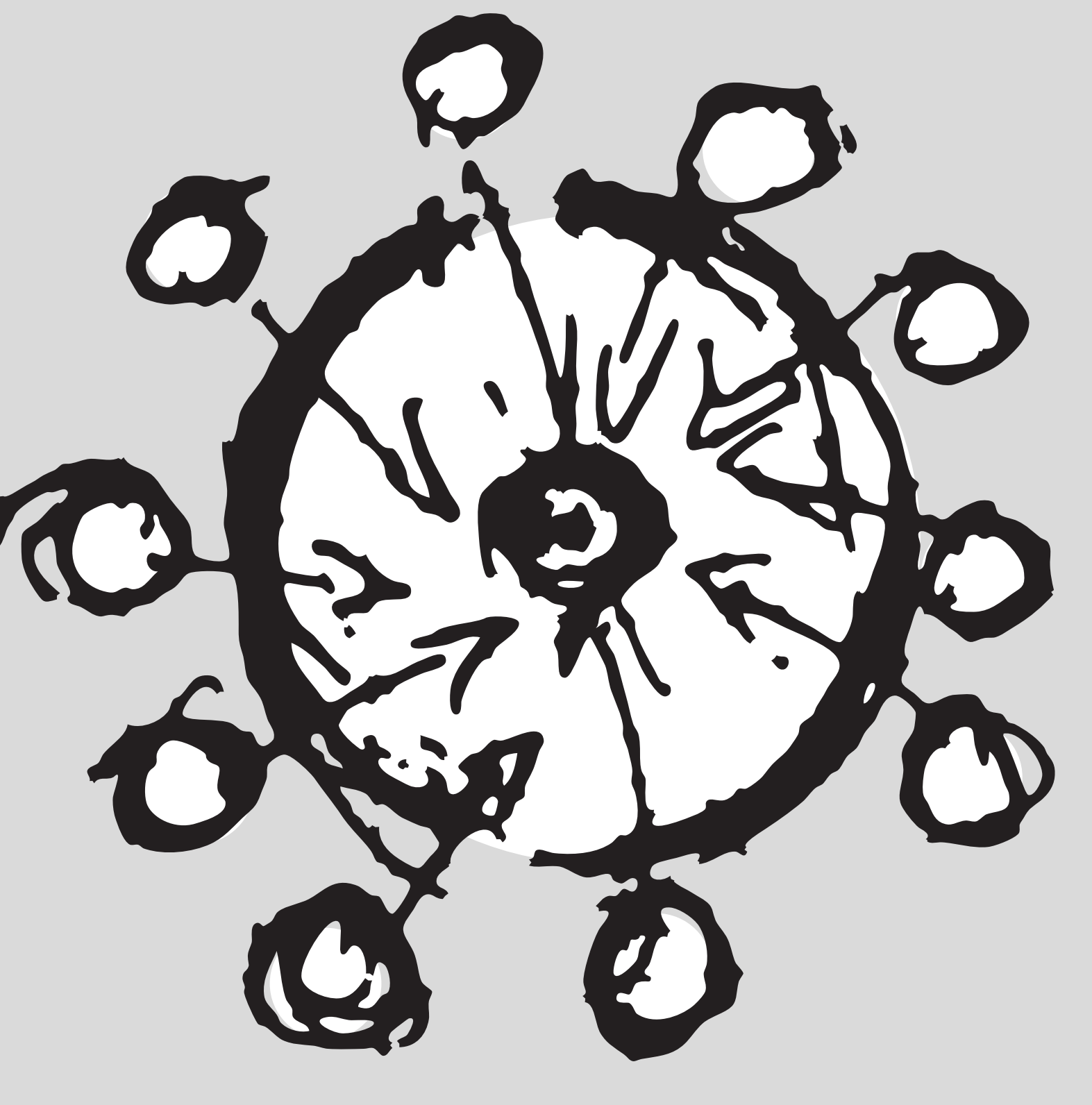
PROBLEMA CONECTOR



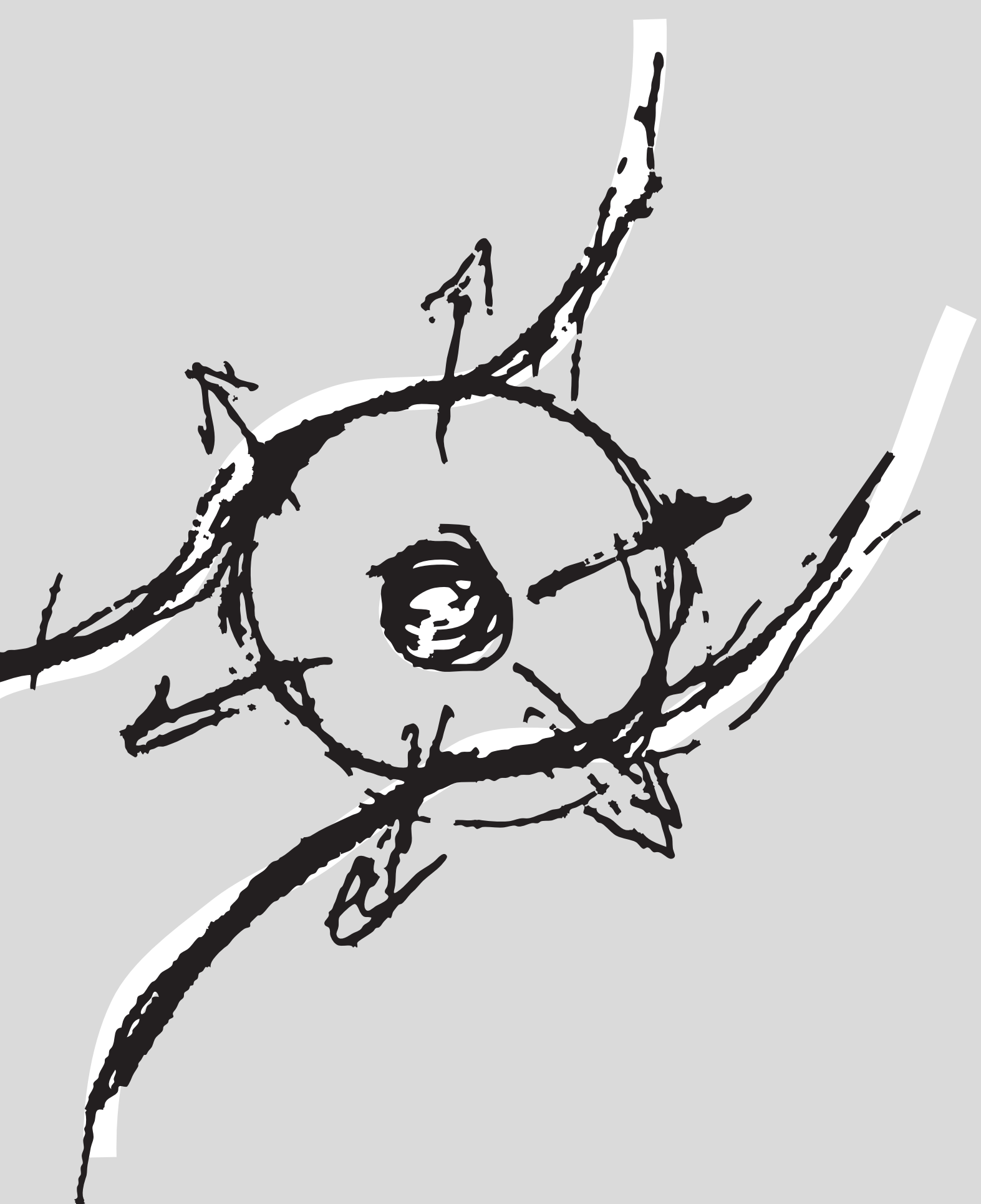
SOLUCION CONECTOR



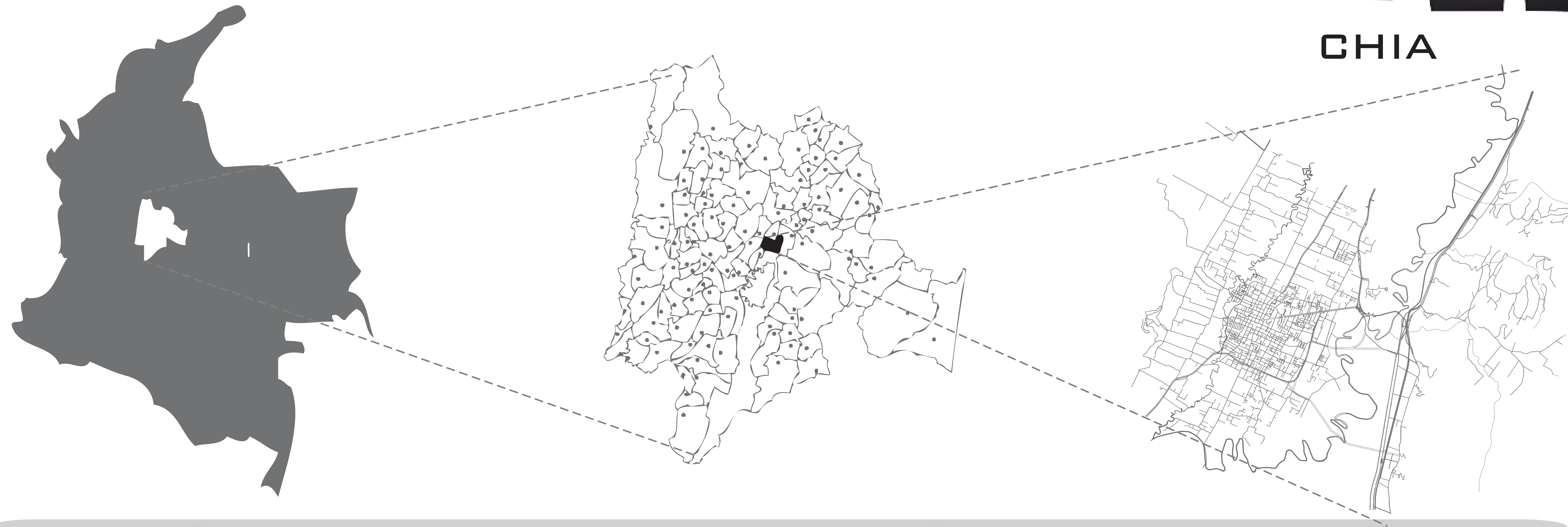
PROBLEMA INTERRUPTOR



SOLUCION CONECTOR



COLOMBIA CUNDINAMARCA



CHIA

INTRODUCCIÓN

Chía es un municipio que existe desde la época precolombina y se encuentra ubicado en el departamento de Cundinamarca. Este municipio esta situado en la sabana de Bogotá, sobre el altiplano cundiboyacense, a una altitud de unos 2600 msnm. Tiene un área total de 17 km² en su area urbana y un área total de aproximadamente 79 km².

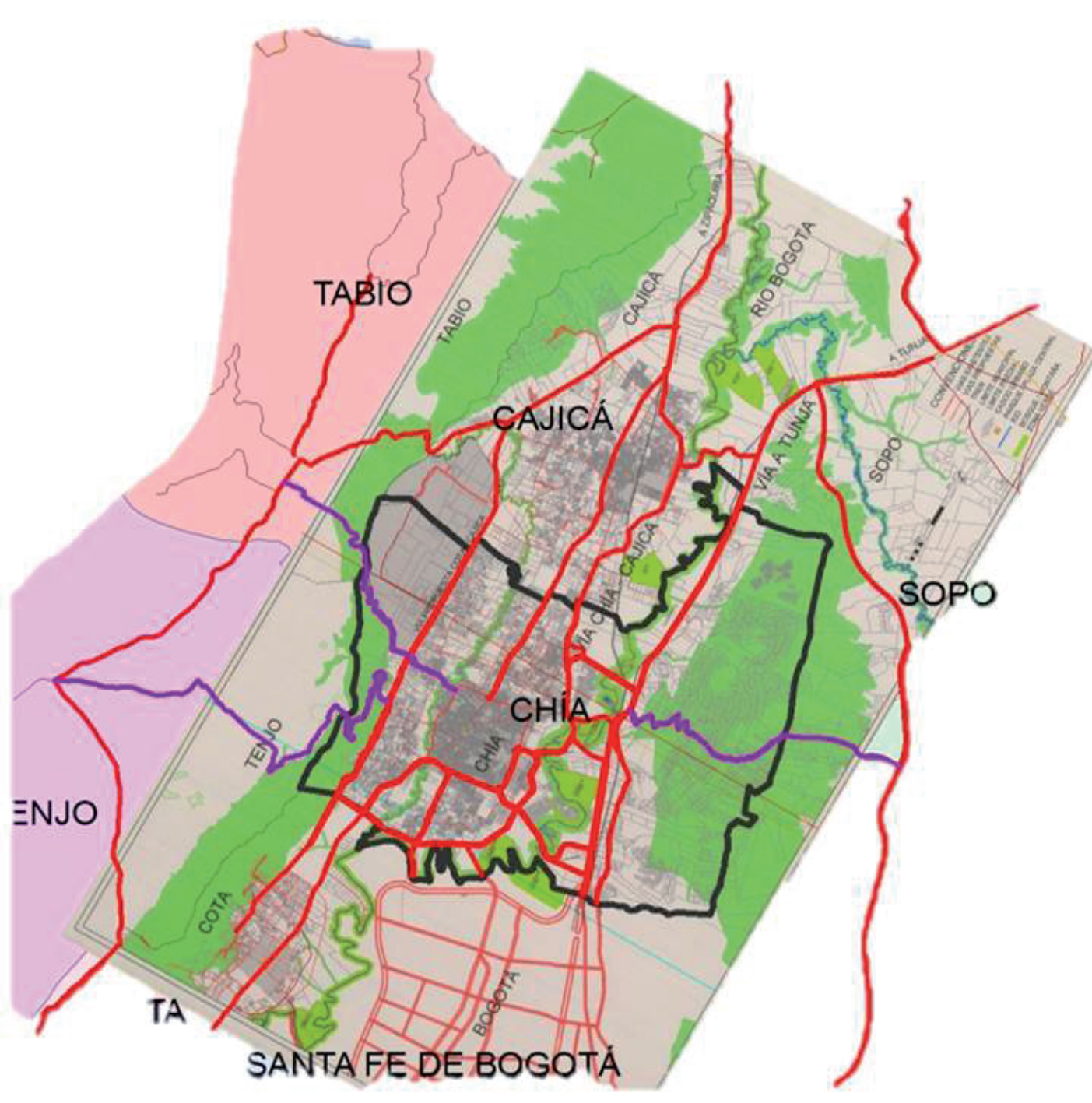
El Nombre de Chía Proviene del muyskubun que significa Luna, luz y mes gracias a su cercanía con Bogotá este municipio se a convertido en uno de los más importantes dormitorios capitalinos, el cual ya hace parte del area metropolitana de Bogotá.

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Chía es un municipio que por su ubicación geográfica tiene una importante relación con la capital del país y demás región que lo rodea. El fuerte crecimiento en su población y en su infraestructura urbana ha causado vanos problemas importantes en cuanto a su movilidad interna debido a que su mala vial ya que no satisface la cantidad de transporte vehicular, urbano e industrial que pasa por este municipio y la que esta permanente en este, haciendo que la circulación se dificulte cada vez más. La mala ubicación del terminal de transporte y lo reducido que es aporta a que este problema crezca más. Como también la escasas de espacios públicos y el desaprovechamiento de terrenos baldíos hacen que este municipio tenga marginalidad urbana y no tenga un orden reticular que lo organice..

PRESENTACIÓN PRELIMINAR POT

CONECTIVIDAD REGIONAL



Actualmente el POT de Chía está sufriendo una reestructuración la cual interviene el tema de las vías. En una presentación preliminar del POT, se da a mostrar una serie de propuestas viales como la troncal del peaje, la troncal de la sabana y propone una conectividad regional para una mayor integración con los demás municipios que lo rodean.

TEORIAS ARGUMENTATIVAS

EKISTIKA

La teoría de la ekística es una disciplina que se ocupa de resolver problemas contemporáneos con base de principios muy antiguos, la cual entiende las complicaciones de las tendencia humanas a establecer en un lugar, dando vida a caseríos, aldeas y ciudades, lo que se entiende por todo tipo de organización utilizada o construida por el hombre para su propia adaptación.

ELEMENTOS

- La naturaleza**  
Que se entiende como un espacio natural donde aparece un asentamiento.
- El hombre**  
Es el que se establece en e sitio dando lugar y formación a una sociedad urbana.
- Los refugios**  
Se refiere a las construcciones al servicio de la permanencia del hombre.
- Las redes**  
Estas están representadas en las calles y todo tipo de elementos físicos.
- la sociedad**

VARIABLES

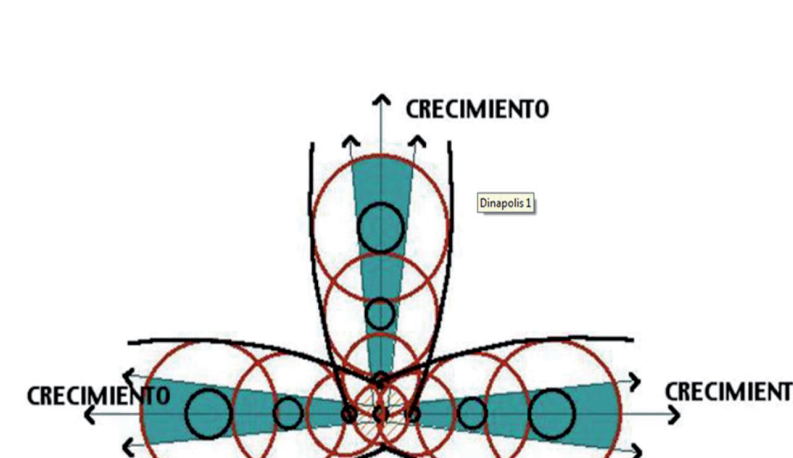
\*REDES

FRANJAS ARTICULADORAS

Las franjas articuladoras esta basadas en el modelo de ciudad de Dinapolis modelo propuesto por Doxiadis. Lo que caracteriza el modelo de ciudad de Dinapolis es una ciudad que a medida que va creciendo su centralidad también según sus ejes principales, por eso es un modelo de ciudad abierto i fácilmente adaptable. Si a esta centralidad se le pudiera dar una jerarquía mayor con el fin de crear una ciudad más legible, más equitativa socialmente, más integradora y más sostenible ambientalmente. Con esto podría absorber más población sin extenderse mucho.

ELEMENTOS

- Red
- Mallas de ciudades
- Nodos
- Corredores
- Centralidades



\*NODOS

MOVILIDAD SOSTENIBLE

La movilidad sostenible es un modelo con el fin de asegurar la protección del medio ambiente, manteniendo la cohesión social y la calidad de vida de los ciudadanos generando una conciencia social que favorece un desarrollo económico. Esto con el fin de desarrollar una sostenibilidad que alcance un equilibrio entre las necesidades económicas, sociales y ambientales de las generaciones que actuales y futuras que habitan el municipio.

ELEMENTOS

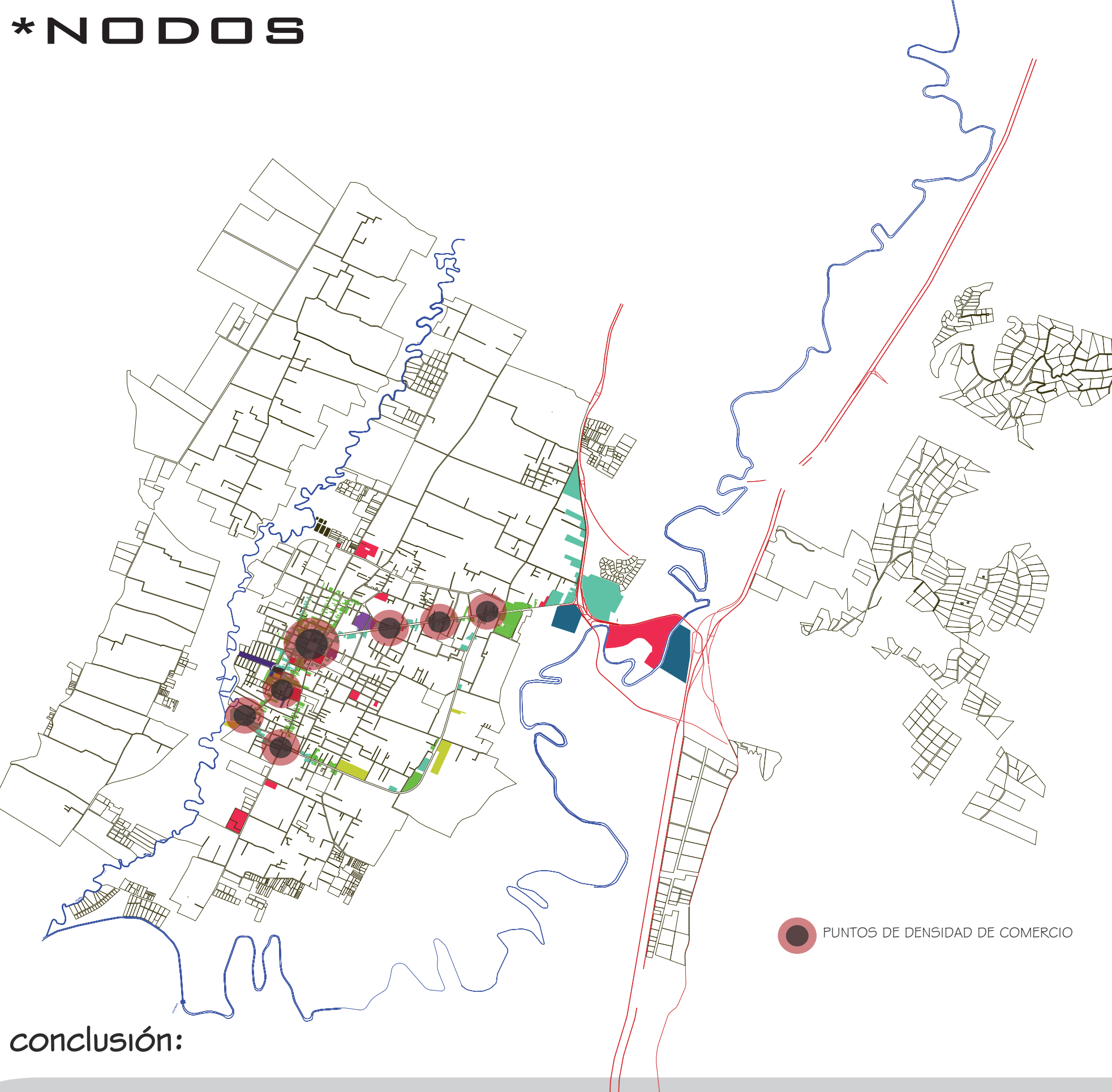
- Protección medio ambiente
- Cohesión social
- Calidad de vida
- Equilibrio económico, social y ambiental
- Sostenibilidad



EQUILIBRIO ECONOMICO SOCIAL Y AMBIENTAL

NUEVA ESTRUCTURA ESPACIAL A PARTIR DE LOS NODOS PARA GENERAR UN EQUILIBRIO

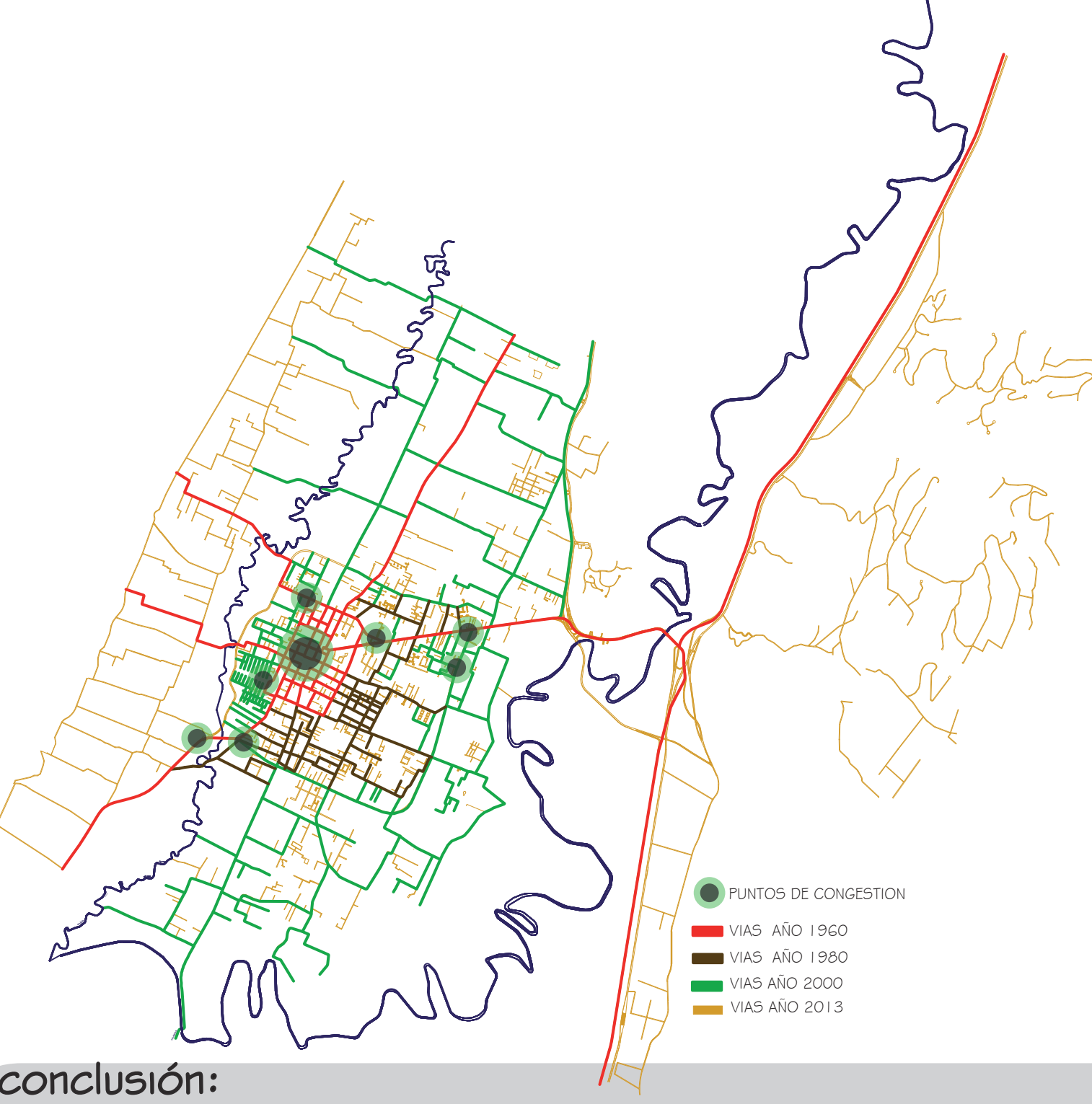
\*NODOS



conclusión:

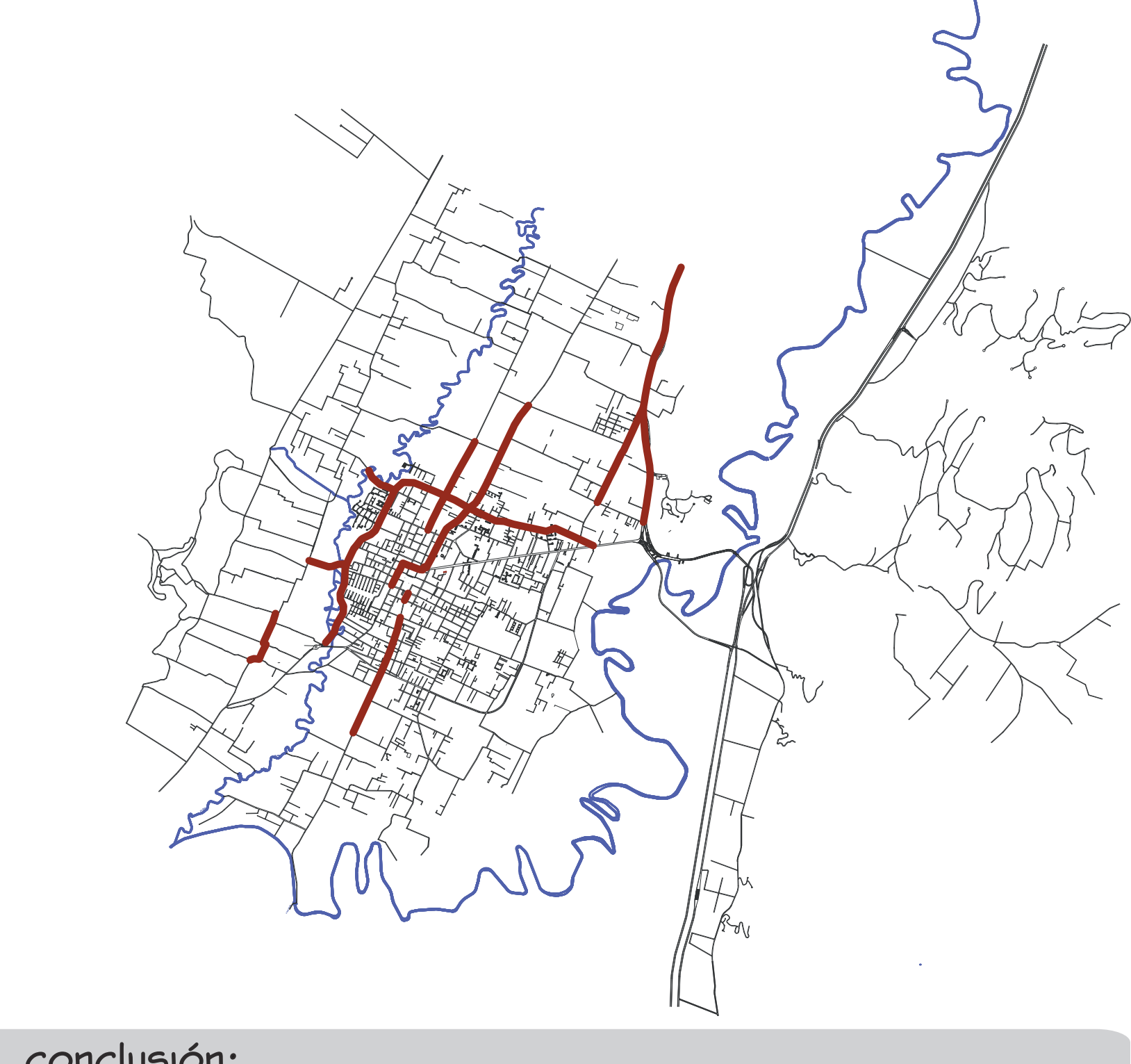
el uso dominantes en el municipio de chía es el comercio, se presenta hacia los costados de las vías principales lo cual causa densidad y tráfico constante. Del mismo modo la industria ubicada en intersecciones entre vías principales y secundarias. la vivienda y el comercio mixto se encuentra hacia el centro del municipio reflejando concentración vehicular por el mal estado de las vías, a raíz de esto se generan una serie de nodos que crean un conflicto entre los difenets sistemas.

\*REDES



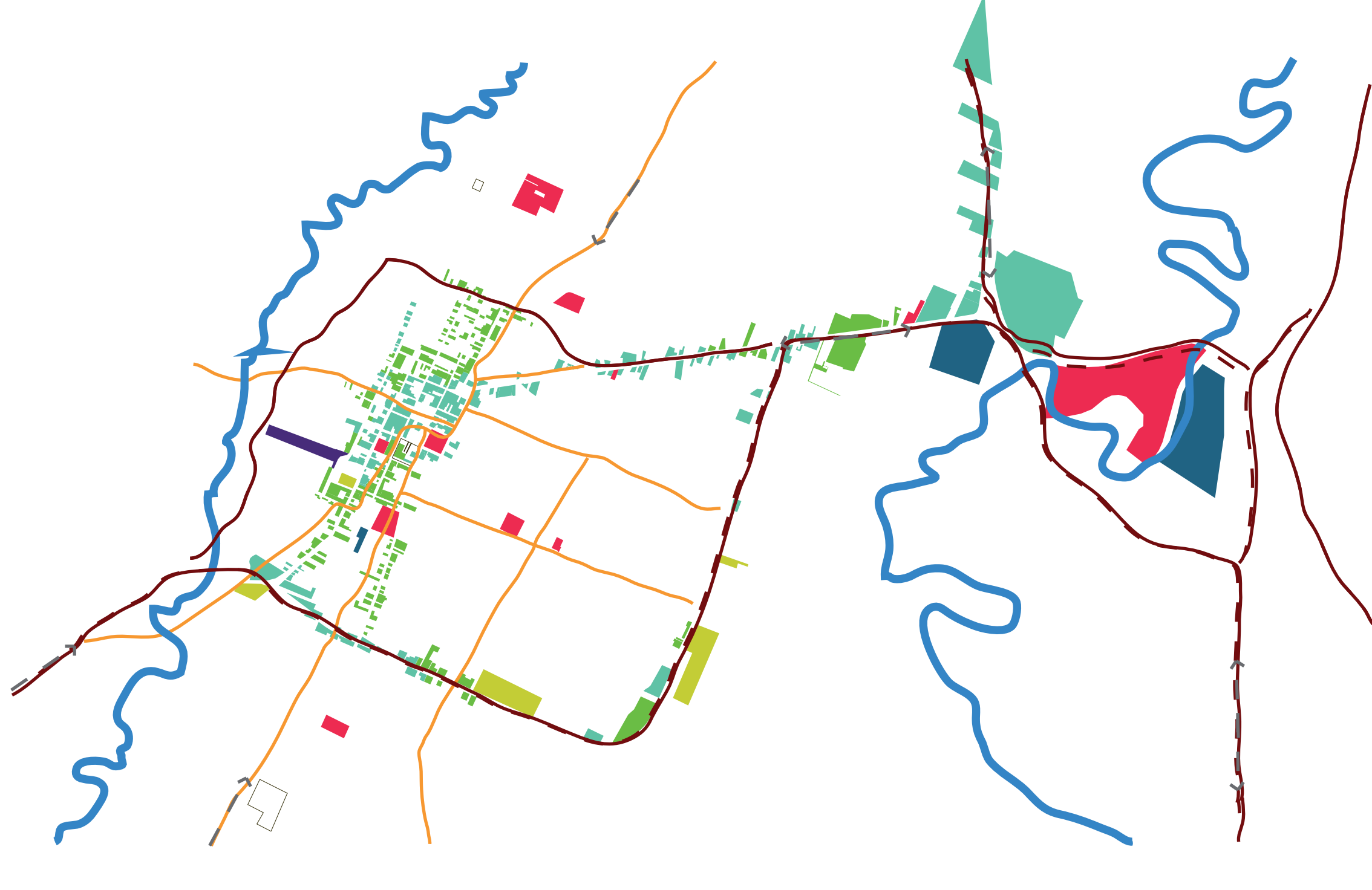
conclusión:

Chía-, ha tenido un acelerado crecimiento demográfico, no existe una infraestructura y conectividad vial que conecte adecuadamente los distintos niveles territoriales. Por ser uno de los principales anillos de la región metropolitana de Bogotá, se ha desarrollado sobre vías nacionales que han hecho que se generen desarrollos urbanos e industriales, además no existe una infraestructura vial y trazado coherente debido al desarrollo disperso del municipio

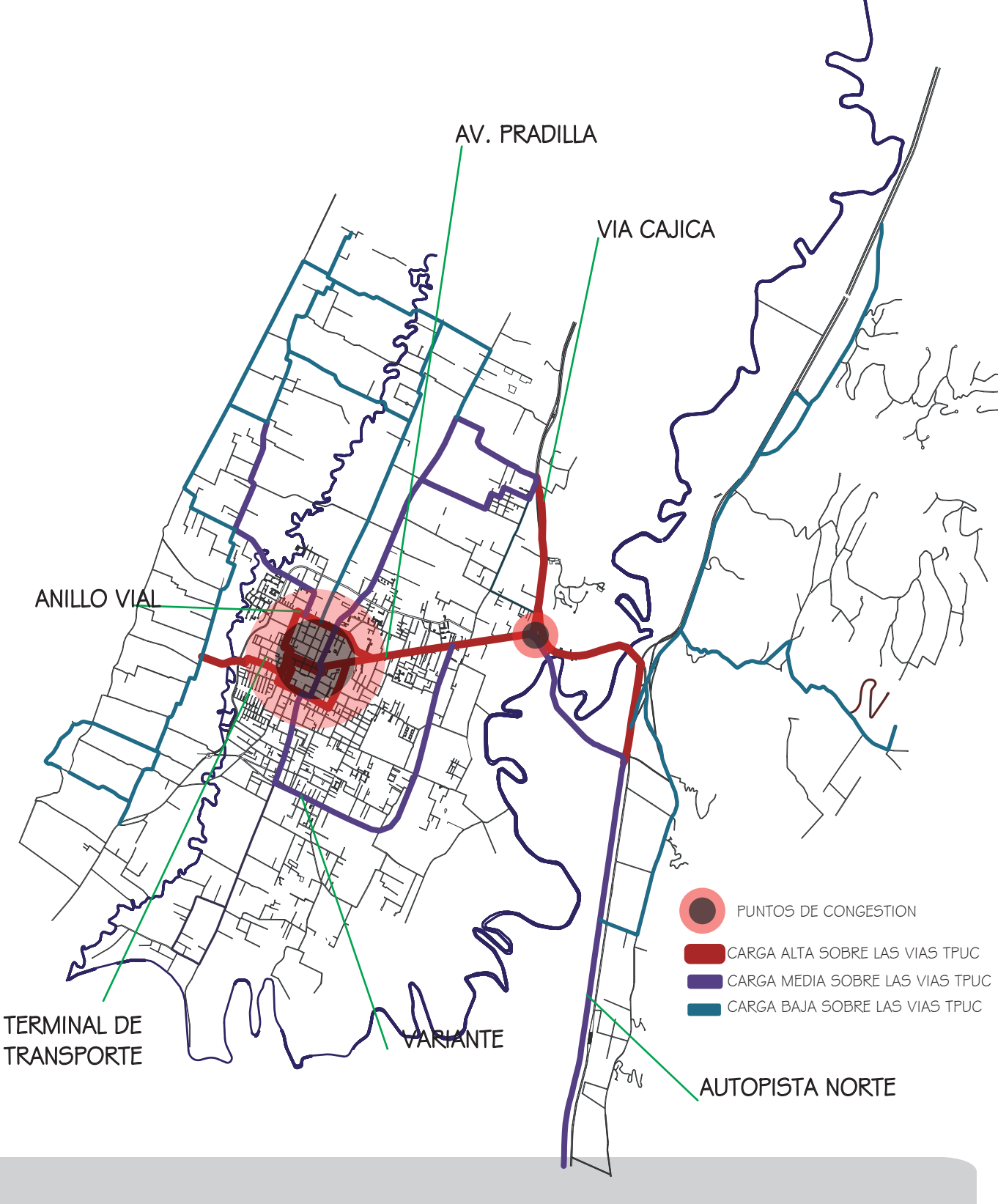


conclusión:

Actualmente Chía cuenta con 13.344 metros lineales de ciclo ruta. El problema es que como se muestra en el plano, estas ciclo rutas están inconclusas. No tiene como un fin, están fragmentadas y no tienen una continuidad para llegar alguna parte en concreto y mucho menos se conecta con el centro de la ciudad ni con el terminal de transporte.



- RIOS Y QUEBRADAS
- VÍAS PRINCIPALES
- VÍAS SECUNDARIAS
- COMERCIO
- COMERCIO Y VIVIENDA
- INDUSTRIA
- EDUCACION
- SALUD
- TERMINAL DE TRANSPORTE
- VÍAS SECUNDARIAS



conclusión:

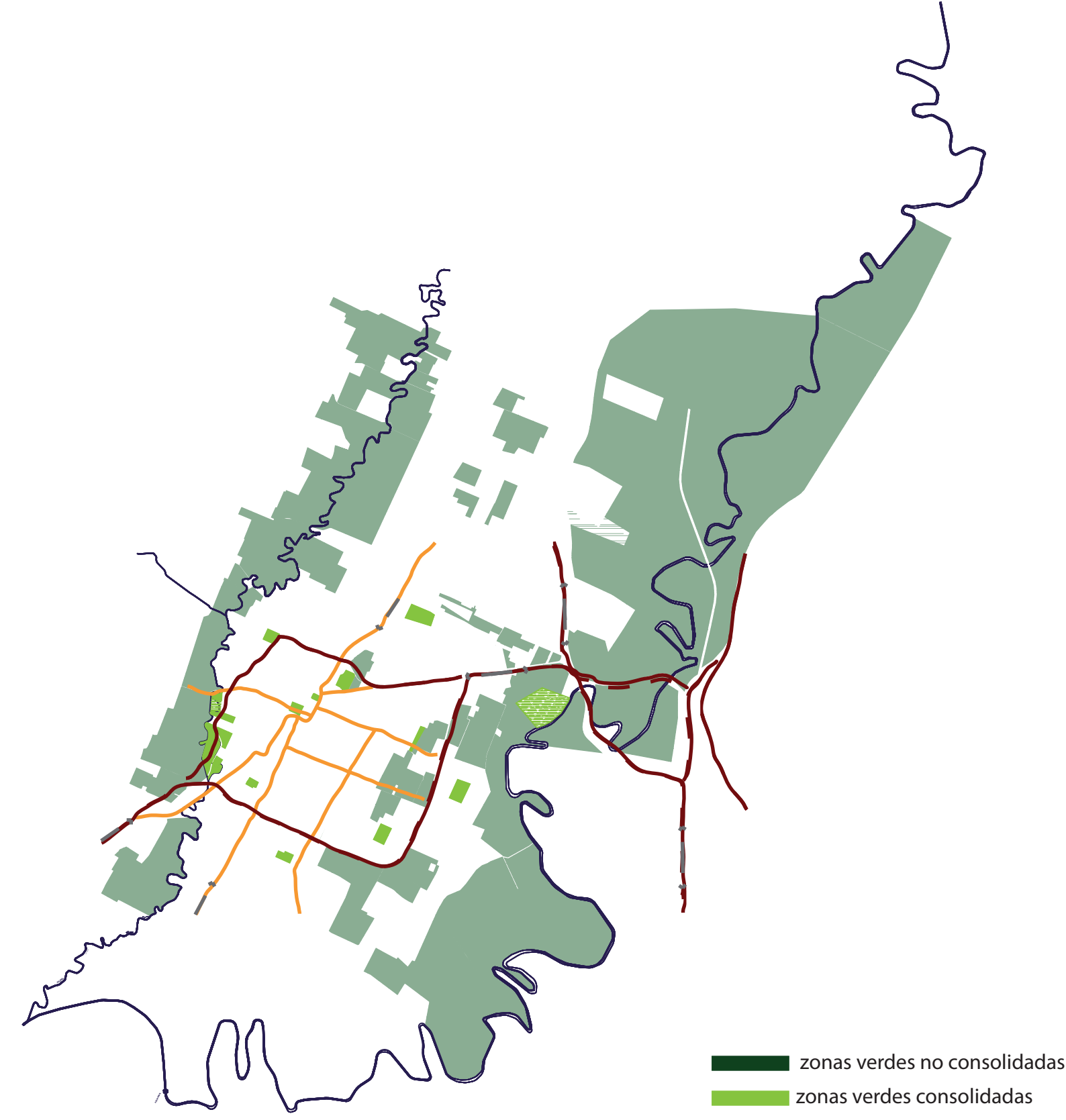
Debido al crecimiento de la población en Chía se presenta un problema grave ya que por este crecimiento se empieza a urbanizar de un modo muy desorganizado sin pensar en que la vías que tiene actualmente este municipio pudieran respaldar a la demanda del parque automotor por causas del crecimiento de la población.





\*EQUILIBRIO ECONOMICO SOCIAL Y AMBIENTAL

**conclusión:**  
Entre la vegetación que tiene el municipio para uso público se destacan: los parques Santander, Ospina y el puente del común. Cuenta con una serie de parques ubicados cerca a avenidas, de la misma forma podemos observar una serie de lotes baldíos en los cuales existe vegetación y en algunos casos parque no consolidados.



CONCLUSION GENERAL

En general de acuerdo a los sistemas que se presentaron, podemos concluir que cada uno de estos presenta ya sea un problema vial, de usos, de espacio público y de desaprovechamiento del espacio en cuanto a los lotes baldíos. Cada uno de estos sistemas se relacionan entre si ya que si desde el punto de vista de los usos, vemos que genera cierto inconveniente en el sistema de redes como también en el sistema de espacios públicos. Lo que se concluye que en el municipio ay un déficit no solo vial sino también de desorganización de los sistemas ya que no están consolidados de una forma que se puedan relacionar y trabajar bien.

OBJETIVOS

\* Formular

estrategias de intervención en donde haya una interrelación adecuada entre el sistema de redes viales, los usos y los espacios públicos.

\* Generar

una movilidad sostenible que disminuya la densidad de tráfico y la contaminación por parte del parque automotor, dando así un equilibrio entre los sistemas que constituyen a este municipio

\* Proponer

Estrategias de movilidad dentro del municipio que permita una articulación entre los transportes de carga de pasajeros, las ciclo rutas y las zonas peatonales.

\* Mejorar y diseñar

Espacio donde puedan realizar distintos tipos de tareas como también sistemas que les sirvan para poder movilizarse dentro y fuera del municipio sin ningún inconveniente. Como también un intermodal para suplir varias necesidades de movilidad.

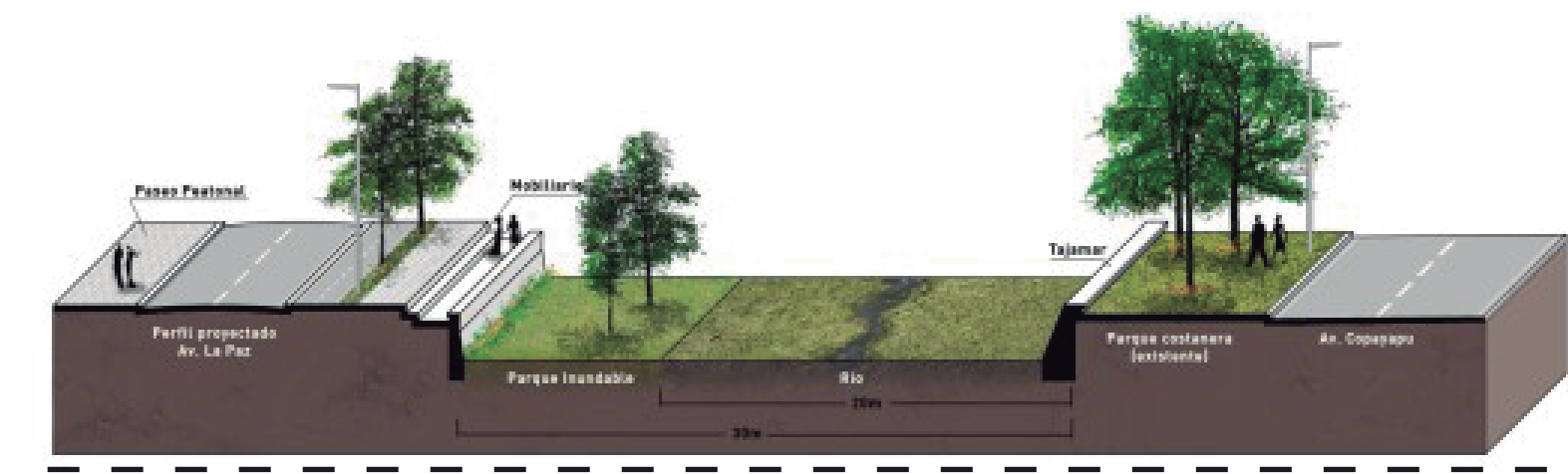
GENERAL

ESPECIFICOS

\*PROPUESTA URBANA

PROYECTO URBANO ECOAMBIENTAL RIO FRIO

CHIA  
RECORRIDO ECOLOGICO



La función primordial del recorrido es servir como pulmón de la ciudad, esto es absorbiendo el dióxido de carbono producido principalmente por la contaminación y lo transforman en oxígeno. También tienen su importancia como agente ecológico que se encarga de impedir que el suelo sea arrastrado por causas naturales, e impedir la degradación del suelo.

IMAGINARIO

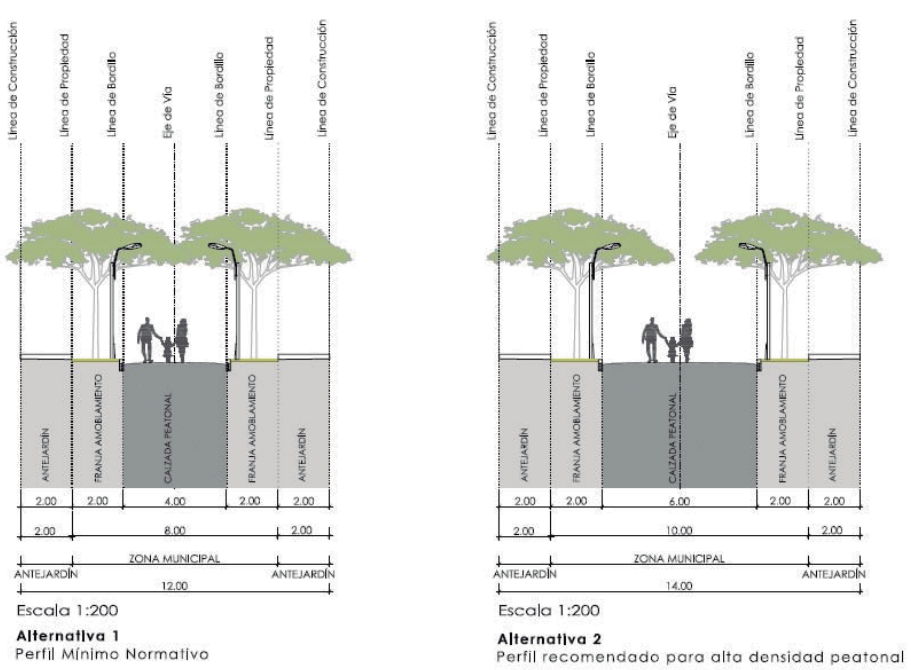


- RED DE PARADEROS
- VIAS PROPUESTAS V 2
- VIAS PROPUESTAS V 3
- VIAS PROPUESTAS V 6
- RED DE CICLO RUTAS

PROPUESTA PUNTUAL



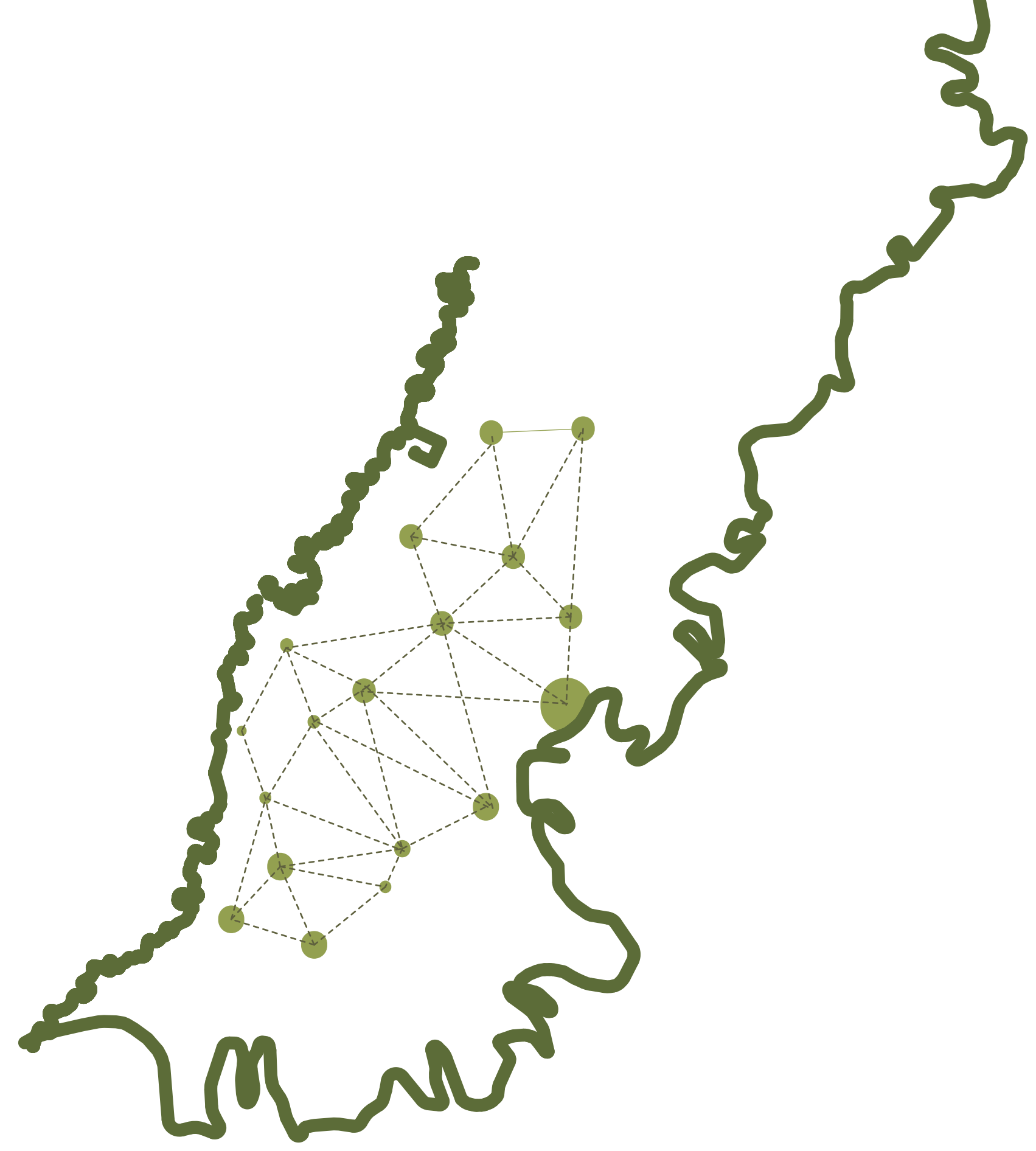
RED DE CICLO RUTAS



La ciclo ruta es un corredor vial exclusivamente construido para el tránsito de ciclistas, se encuentran sobre los andenes y separadores cuya función es proveer un modo alternativo de transporte.

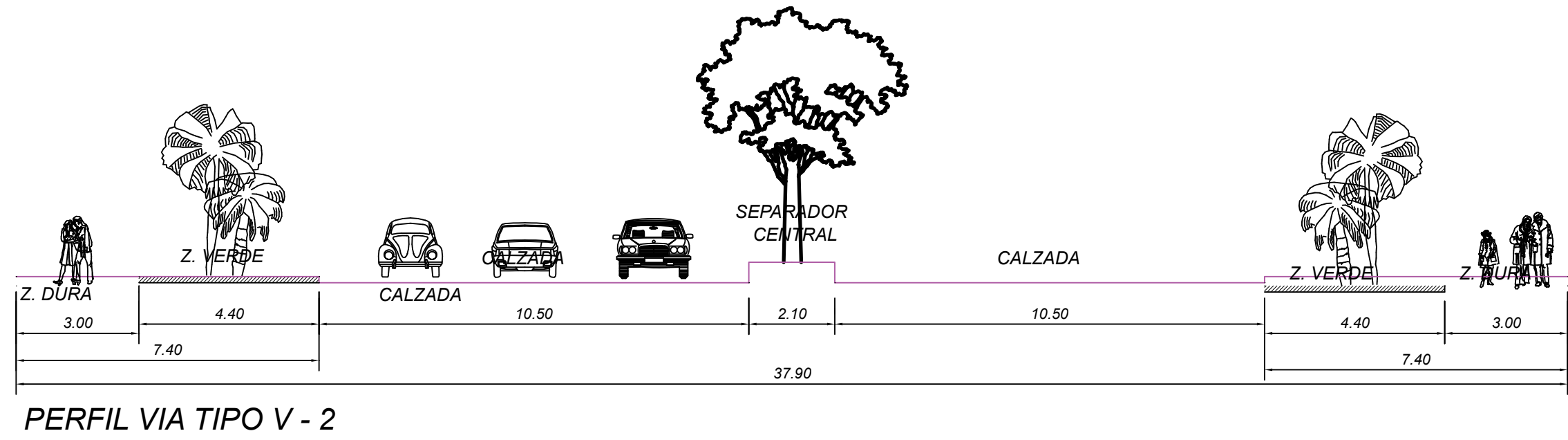
se busca una articulación y complementación dentro del sistema vial, haciendo un conector con las ciclo rutas ya existentes y las vías mas transitadas.

CONEXION ZONAS VERDES

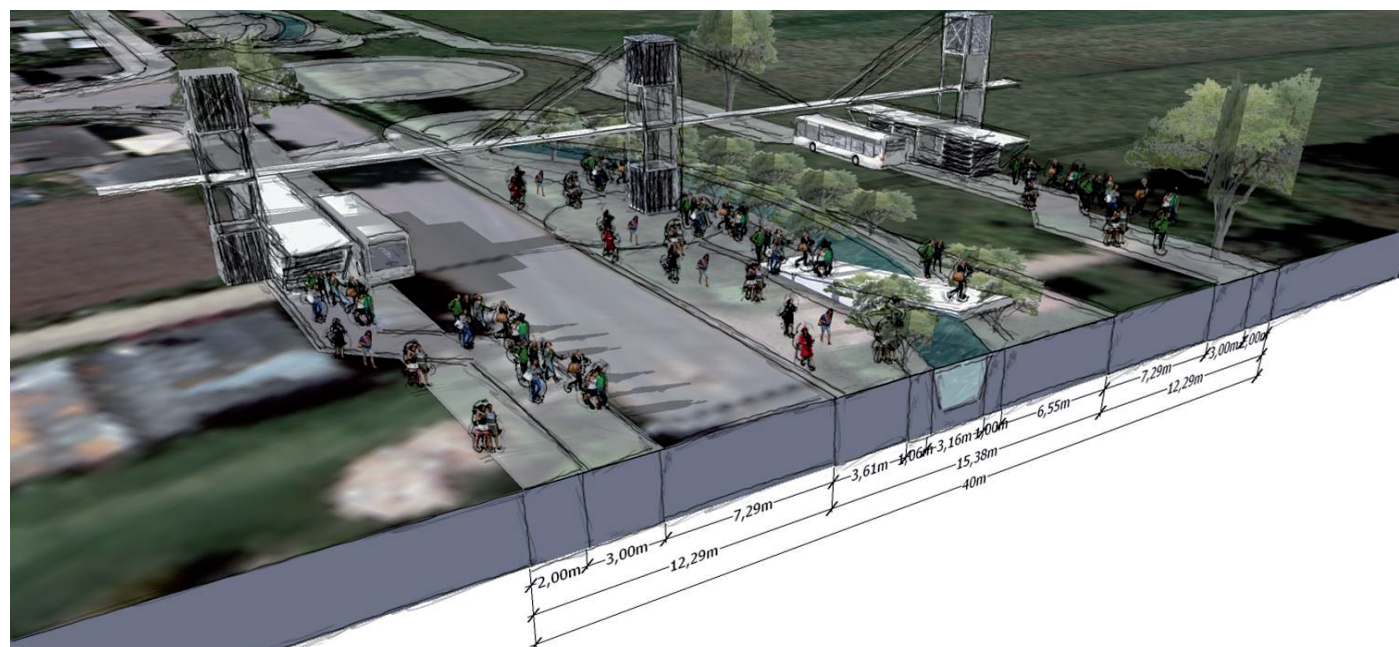
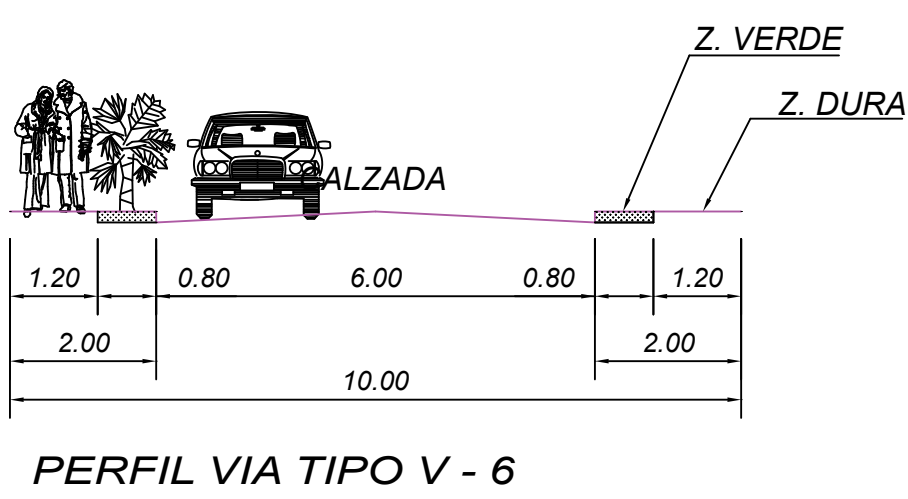


Con la red de corredores verdes que se propone se logra consolidar más el municipio dándole más un aspecto de orden y de relación con cada sistema que se propone. Esto con el fin de que articule cada equipamiento con las propuestas y con el municipio mismo.

CORREDOR VERDE HACIA PRYECTO PUNTUAL



IMAGINARIO PARADEROS



- RED DE PARADEROS
- VIAS PROPUESTAS V 2
- VIAS PROPUESTAS V 6

IMAGINARIO EQUIPAMIENTO ENSTITUCIONAL



IMAGINARIO EQUIPAMIENTO EDUCATIVO





CRECIMIENTO DE CHIA

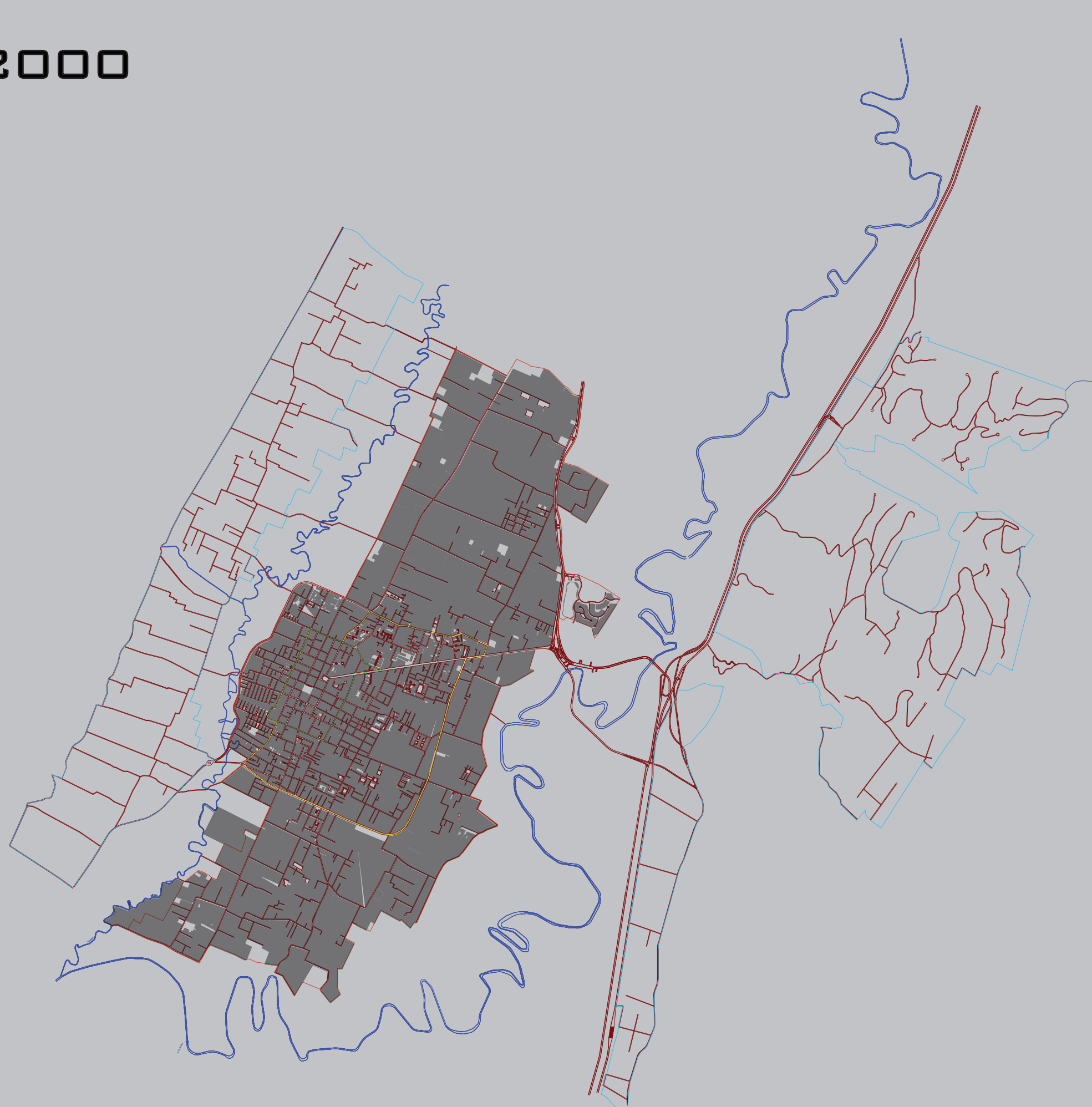
1960



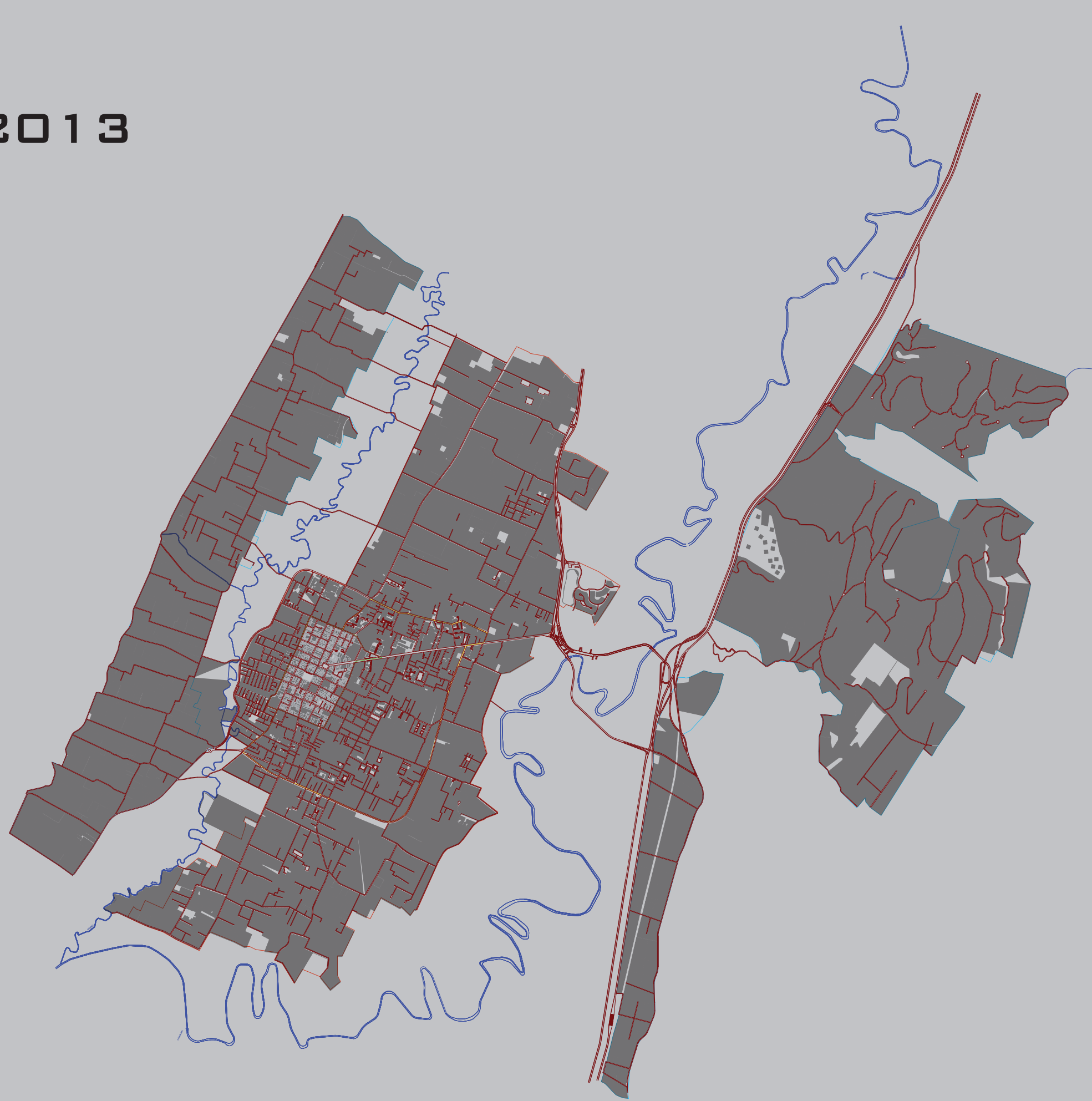
1980



2000



2013



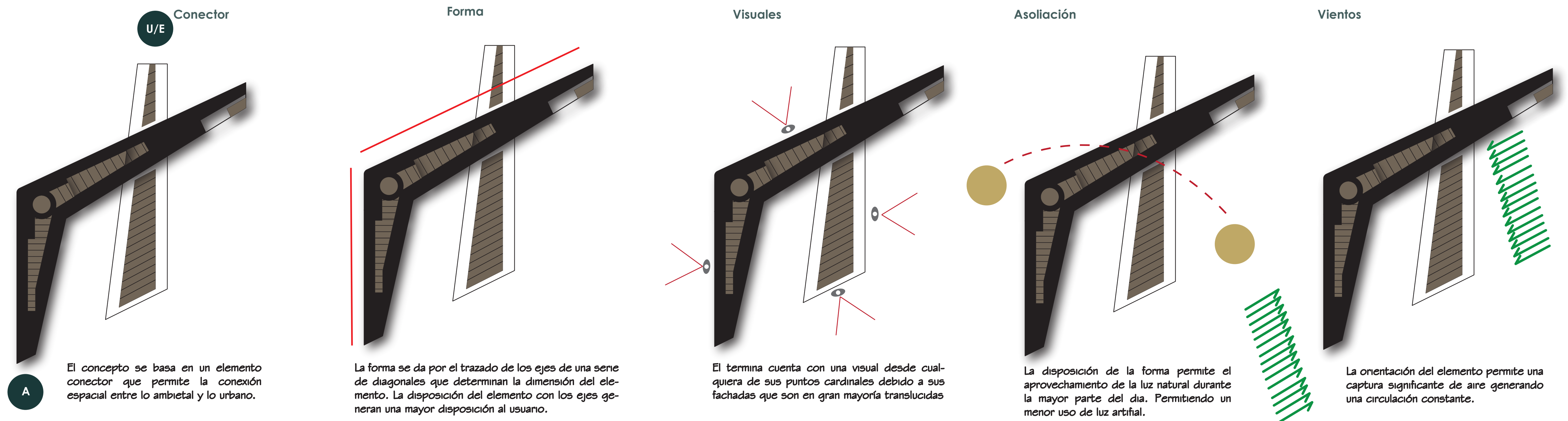
PROYECTO PUNTUAL

El sistema ambiental propuesto esta principalmente generado por la creaci3n de un gran corredor verde que fortalezca estos sistemas que est3n en conflicto y a su vez ocasione un gran punto de atracci3n para toda la ciudad.

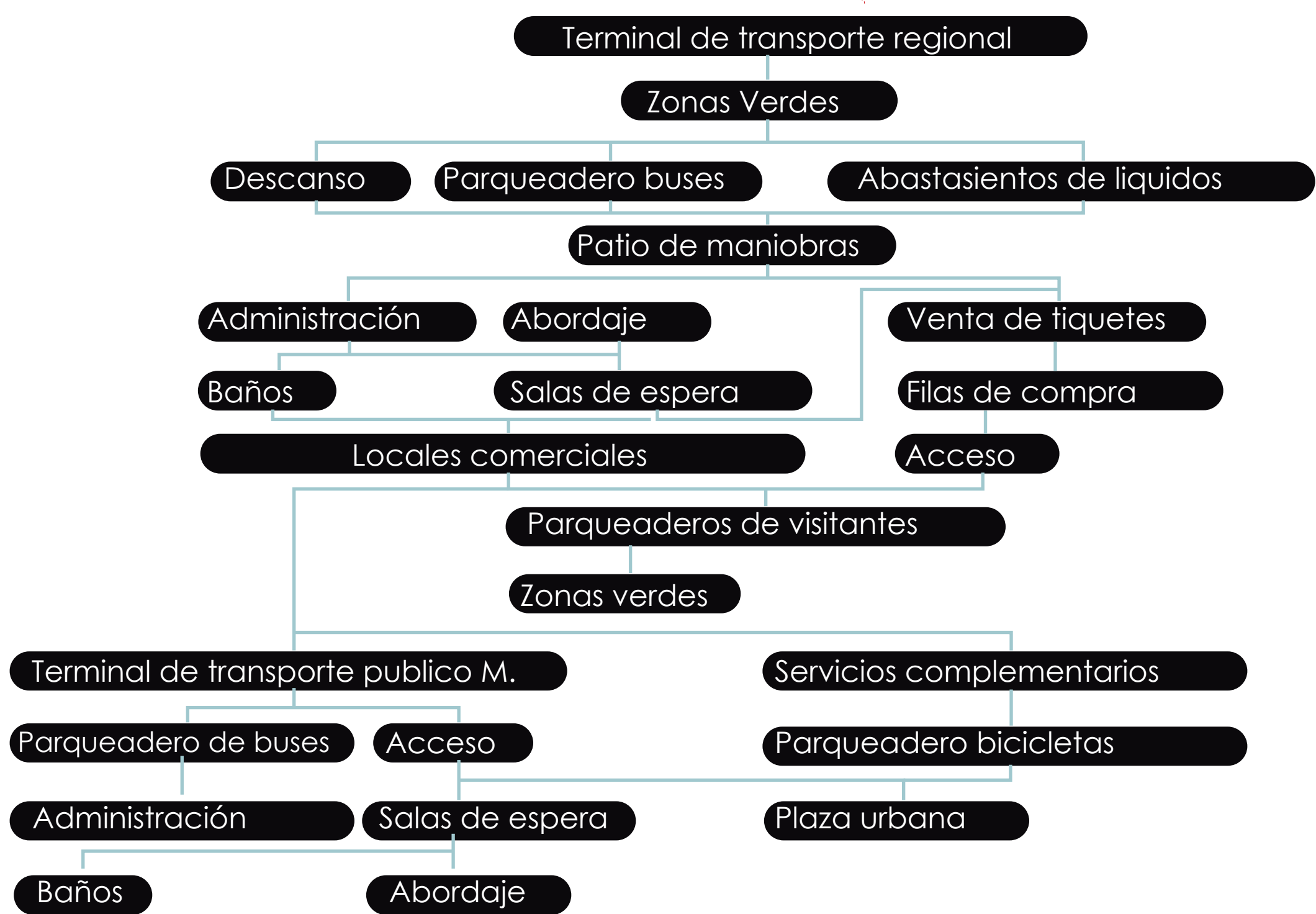
La idea de la propuesta urbana es generar bastante espacio p3blico ya que el municipio de Chia carece de este, generando con esto un gran espacio de esparcimiento colectivo donde los habitantes y los turistas puedan permanecer y circular dentro de esta gran propuesta urbana y a las ves integrar el sistema de transporte por medio del terminal.

La ubicaci3n del proyecto es estrat3gica ya que es un punto de conexi3n entre la zona urbana y la zona natural del municipio de Chia. Como tambi3n se encuentra ubicado en una zona de desarrollo donde se est3 generando futuras v3as para comunicar mejor el municipio con la Bogot3 y dem3s municipios que lo rodean el paisaje y su entorno lo convierte en punto para tener un f3cil acceso a este como para integrarse con el reto del pueblo.

CONCEPTO



ORGANIGRAMA



La distribuci3n de los distintos espacios arquitect3nicos tienen relaci3n detecta con su contexto, teniendo accesos conectados con la alameda de conexi3n local. Equipamiento de car3cter dotacional educativo como una universidad y una biblioteca de car3cter metropolitano. La estructura urbana de movilidad tiene una relaci3n directa al centro de la ciudad

La interconexi3n de los distintos sistemas de movilidad urbana como el trasporte urbano, las ciclo rutas y los senderos peatonales integran espacialmente a la poblaci3n con el proyecto. La configuraci3n de locales comerciales vitaliza y mantiene una poblaci3n constante proporcionando una econom3a activa. Los servicios mec3nicos y de abastecimiento de liquidos para los transportadores evita las demoras en el pr3stamo del servicio a su vez la disposici3n de espacios apropiados para el descanso disminuye los negos de accidentalidad por fatiga de conductores.

Los servicios complementarios para el proyecto ser3n espacios para la conexi3n urbana entre los distintos sistemas, y brindar una conexi3n y una relaci3n directa entre los proyectos como la biblioteca y la sede universitana. Siendo un elemento de conexi3n regional y una centralidad de servicio complementarios para la poblaci3n.

Cuadro de Areas			
ESPACIO	AREA POR ESPACIO	Nº DE ESPACIOS	AREA TOTAL
AREA BUSES			
- Descanso	- 100	- 2	- 200
- Parquedero	- 40	- 30	- 2000
- Abordaje	- 60	- 25	- 1500
- Servicios Mec3nicos	- 60	- 5	- 300
- Abastecimiento de Liquidos	- 1200	- 1	- 1200
- Control de Accesos	- 180	- 2	- 360
- Administraci3n/Policia	- 150	- 1	- 150
- Baños	- 40	- 2	- 80
AREA FUNCIONARIOS			
- Administraci3n	- 60	- 1	- 60
- Locales Empresas	- 30	- 15	- 450
- Locales Comerciales	- 80	- 30	- 1800
- Zona de Descanso	- 80	- 1	- 80
- Zona Recreativa	- 80	- 1	- 80
- Baños	- 40	- 2	- 80
AREA P3BLICA			
- Accesos	- 40	- 3	- 180
- Area f3as de compra de tickets	- 100	- 15	- 1500
- Baños/Duchas/Vestieres	- 80	- 3	- 240
- Zona de espera	- 200	- 3	- 600
- Parquederos	- 30	- 150	- 4500
- Zona de desembarque pasajeros	- 300	- 1	- 300
- Areas Verdes	- 5000	- 2	- 1000
TERMINAL DE TRANSPORTE URBANO			
- Descanso	- 100	- 1	- 100
- Parquederos Buses	- 50	- 20	- 1000
- Abordaje	- 50	- 5	- 250
- Administraci3n/Policia	- 150	- 1	- 150
- Baños	- 40	- 2	- 80
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS			
- Parquedero Motocicletas	- 150	- 1	- 150
- Parquedero bicicletas	- 50	- 1	- 50
- Plaza Urbana	- 2500	- 2	- 5000
- Zona de recreaci3n Urbana	- 1000	- 1	- 1000
			24440

CRITERIOS

Prncipio	Acceso	Ambiental	Calidad	Comodidad	Continuidad del servicio	Eficiencia	Inter3s p3blico.	Libre y leal competencia	Movilizaci3n	Oportunidad	Racionalidad del mercado	Seguridad	Tarifas	Usuario
Operador	Posibilidad de participar en el mercado. Participaci3n en igualdad de condiciones cuando se cumplen unas requisitos de calidad y t3cnicas.	Incorporaci3n de veh3culos que cumplan requisitos de no contaminaci3n o que aminoren la misma.	Incorporar veh3culos con las condiciones t3cnicas de calidad exigidas por el estado. Informaci3n objetiva sobre la calidad discapacitados. del servicio prestado.	Incorporaci3n y utilizaci3n de veh3culos en buenas condiciones de calidad, que permitan su utilizaci3n por personas con discapacidad.	Prestaci3n del servicio permanente, regular y continuo, sin interrupciones, salvo las fortuitas o por orden de autoridad.	Empleo correcto - 3ptimo de los recursos aplicados a la prestaci3n del servicio al menor costo econ3mico (incluye costos administrativos, financieros y los propios de la operaci3n).	Sujecci3n al inter3s general sobre el particular.	Participaci3n en el mercado en condiciones de libre competencia, sin que afecte las condiciones exigidas para su prestaci3n y que los precios de contrataci3n de prestaci3n de servicios de movilidad de pond3n a una persona discapacitada. eficiente utilizaci3n de los recursos.	Los veh3culos deben reunir las condiciones t3cnicas en especial en cuanto a rendimiento de la movilizaci3n, opciones de control ambiental y capacidad de movilizaci3n de personas discapacitadas.	Es parte del concepto de movilizaci3n y satisfacci3n del usuario, sobre todo en temporadas de pico alto.	Utilizaci3n eficiente de los bienes disponibles o reposici3n de la prestaci3n del servicio. Logro de rendimiento a escala que agilicen la movilidad, la calidad y seguridad del servicio.	Implantaci3n de programas de reposici3n o renovaci3n del parque automotor. Incorporaci3n o adecuaci3n de nuevas tecnolog3as que permita un alto rendimiento sobre mecanismos de seguridad en la operaci3n de los equipos y personas aplicados a la operaci3n.	Suministrar de manera soportable el costo medio variable del servicio a comercios de cada a3o.	Ampliar su cobertura de prestaci3n del servicio. Establecer dependencias de informaci3n sistematizada para atenci3n al cliente y tr3mites de sus quejas y reclamos.

Prncipio	Acceso	Ambiental	Calidad	Comodidad	Continuidad del servicio	Eficiencia	Inter3s p3blico.	Libre y leal competencia	Movilizaci3n	Oportunidad	Racionalidad del mercado	Seguridad	Tarifas	Usuario
Usuario	Acceso universal: derecho de utilizaci3n del servicio, en todas sus modalidades. Se maneja el factor de distancia y se utiliza como algo aceptable, en cuanto a los medios aplicados al sistema.	Movilizaci3n en veh3culos que no afecten su salud.	En Movilizaci3n en condiciones que representen mejor calidad de vida.	En Movilizaci3n en veh3culos que otorguen un mayor grado de comodidad, agrado, sin obst3culos para personas discapacitadas.	Derecho a ejercer la movilidad sin interrupci3n.	Obtener el servicio al menor costo econ3mico o al costo econ3mico.	Protecci3n del Estado en cuanto a los derechos que benefician a una mejor calidad de vida.	Recibir un servicio en calidad y precio sin interferencias en el mercado.	Movilizaci3n a trav3s de veh3culos que permitan mejor rendimiento y condiciones de los desplazamientos y que no afecten el ambiente ni su salud y que permitan su utilizaci3n sin barreras por personas discapacitadas.	Es parte del concepto de movilizaci3n y satisfacci3n del usuario, sobre todo en temporadas de pico alto.	Bienestar del consumidor o usuario por la eficiencia del sistema y de la competencia entre operadores.	Movilizaci3n preservando la vida y tranquilidad del usuario. Protecci3n al usuario que utiliza la movilizaci3n.	Pagar el precio que corresponde a un servicio eficiente.	Posibilidad de acceder sin barreras a los servicios. Participaci3n en la gesti3n y fiscalizaci3n de su prestaci3n.

NORMATIVA DEL LUGAR

<b>USOS RURALES: CORREDOR VIAL SUBURBANO</b> Las localizadas en el plano de zonificaci3n No. 2. Son corredores adyacentes a las v3as principales, de un ancho de 200 metros a partir del borde de la misma.
<b>USO PRINCIPAL</b> Uso Comercial I, II y III, Institucional I, II y III, Industrial I, Residencial
<b>USOS COMPATIBLES</b> Uso de Protecci3n, Uso Agropecuario.
<b>USOS CONDICIONADOS</b> Uso Forestal Productor, Silvopastoral Recreacional y Tur3stico.
<b>USOS PROHIBIDOS</b> Uso Agr3cola Intensivo bajo Invernadero, Explotaciones Pecuarias en Galpones, Agropecuario, Industria tipo II y III, Uso Minero y de Cantera.
<b>NORMAS ESPECIFICAS</b> Esta zona ser3 objeto de la elaboraci3n de un plan de manejo ambiental en un t3rmino de seis meses contados a partir de la aprobaci3n del presente Acuerdo, en donde se determinar3n sus caracter3sticas espec3ficas, especialmente en cuanto al manejo sanitario-ambiental.
<b>REGLEMENTACION PARA LO YA EXISTENTE</b> a) Los proyectos aprobados no construidos hasta antes de la entrada en vigencia, de este acuerdo podr3n llevar a cabo sus obras, limit3ndose estrictamente a lo aprobado por la oficina de planeaci3n, aplicando los Items que este acuerdo prev3 para el manejo ambiental y no pueden llevar a cabo ning3n tipo de ampliaci3n, o desarrollo del proyecto, a no ser que tengan que ver con la conservaci3n, protecci3n, y/o regeneraci3n de las zonas de reserva. b) Los proyectos ya ejecutados o existentes sobre 3sta zona deber3n velar por la conservaci3n, incorporando las normas de manejo ambiental vigentes y no podr3n llevar a cabo nuevos proyectos sin el estricto cumplimiento de las normas aqu3 establecidas.

ESQUEMA DE GESTION

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

BOGOTA D.C

FACULTAD CIENCIAS DEL ABITAD

PROYECTO FINAL DE CARRERA

DOCENTE:

David Menses U.

Eco Terminal Chia

Chia Cundinamarca

Definici3n del problema

CAMILO BETANCOURT

COD: 70052047

JUNIO 19 DE 2014

PLANO N

3 DE 8





OBJETIVOS PROYEYTO PUNTUAL

Propuesta arquitectonica

Conceptualización

Que?:  
Un equipamiento terminal de tranposte

Para que?:  
Satisfacer las necesidades de la ciudad y el sector, integrando los diferentes sistemas.

Porque?:  
Se quiere generar nuevas dinamicas en cuanto a la integración en la ciudad.

Para quien?:  
Para la población de adentro como de afuera de la ciudad.

OBJETIVO GENERAL

Formular una composición arquitectonica en el municipio que responda a las necesidad de integración de las diferentes redes propuestas en la ciudad como sistema.

JUSTIFICACIÓN

Con base al problema actual de la ciudad se quiere generar un inmueble de infraestructura que active las diferentes redes propuestas en el nuevo modelo de ciudad, transfiniendo a los usuarios por medio de sus elementos conectores generando una propagación de actividades y usuarios.

MÉTODO

- Identificar falencias y necesidades
- Diagnosticar los puntos encontrados
- Caracterizar una solución y posteriormente desarrollarla

OBJETIVOS ESPECIFICOS

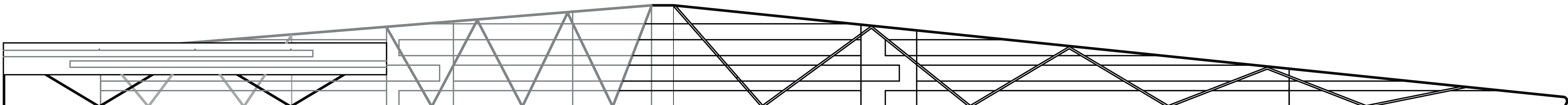
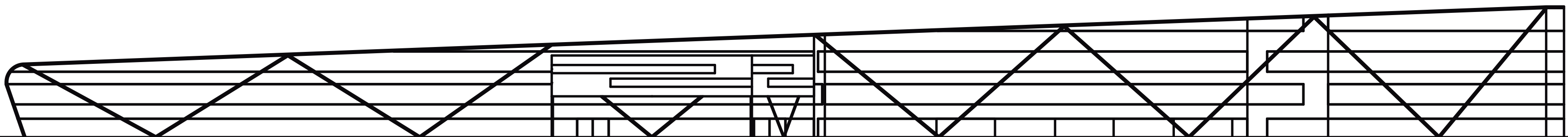
- Creación de un equipamiento de transferencia multimodal para la ciudad, cumpliendo los principios de prestación de servicio y nucleo urbano.
- Fortalecer la existente y mejorar el contexto inmediato.

Función

La relación funcional entre los espacios y las actividades debe ser de forma directa simple y sin obstáculos, brindándoles a sus visitantes el confort climático y funcional. Debe brindar la relación de intimidad mediante la configuración de fachadas permeables visualmente dejando a la expectativa a quien observe el edificio, sea de sectores de transición cortos pero de conexiones simples y directas. Que contenga una señalética simple e intuitiva garantizando la integración de todos los pobladores.

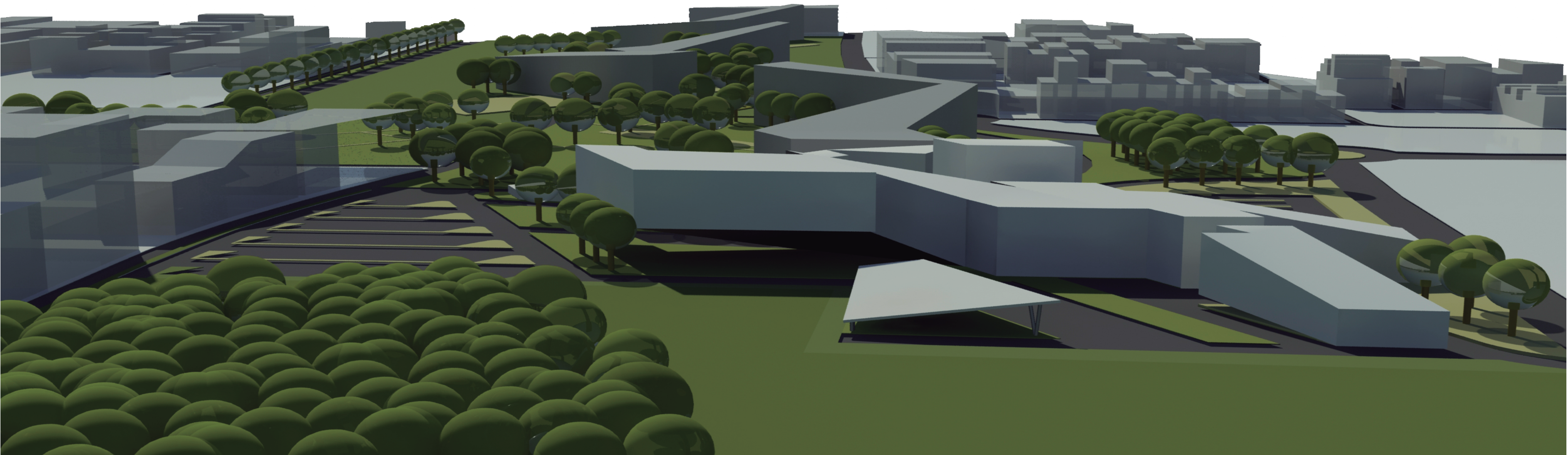
Forma

La forma simple basada en la relación de usos especialización arquitectónica establece de manera directa la simplicidad de espacios arquitectónicos y urbanos.

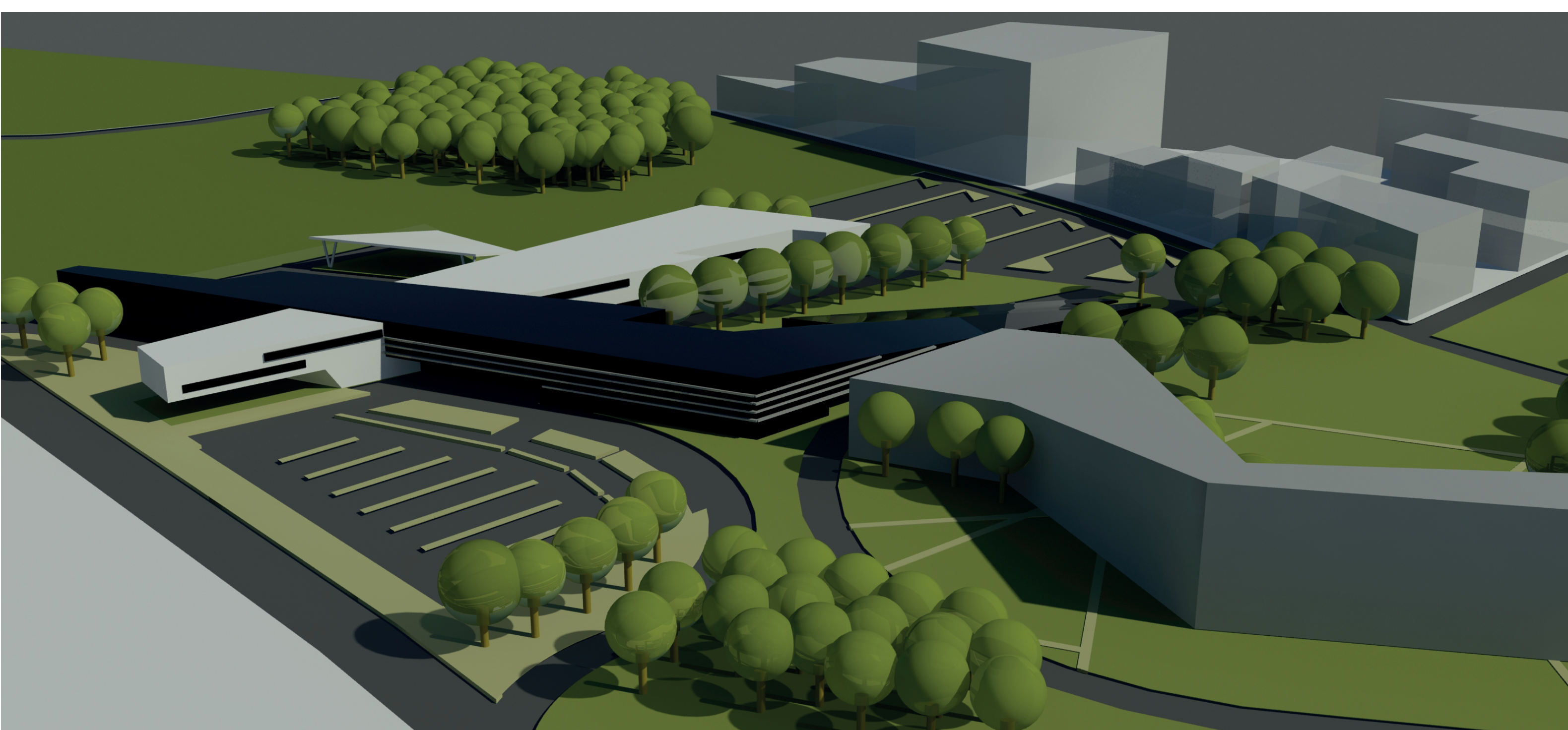
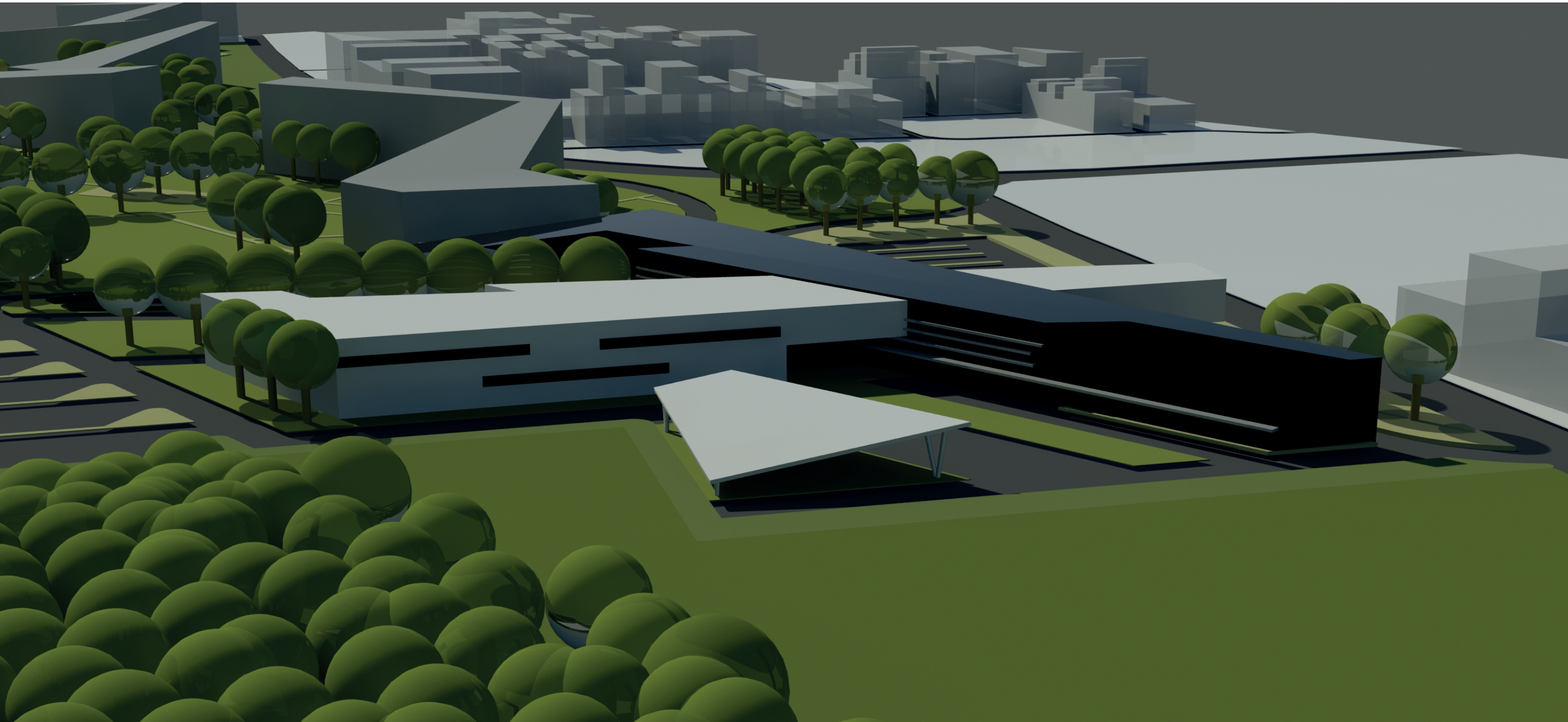


PROCESO MORFOLOGICO

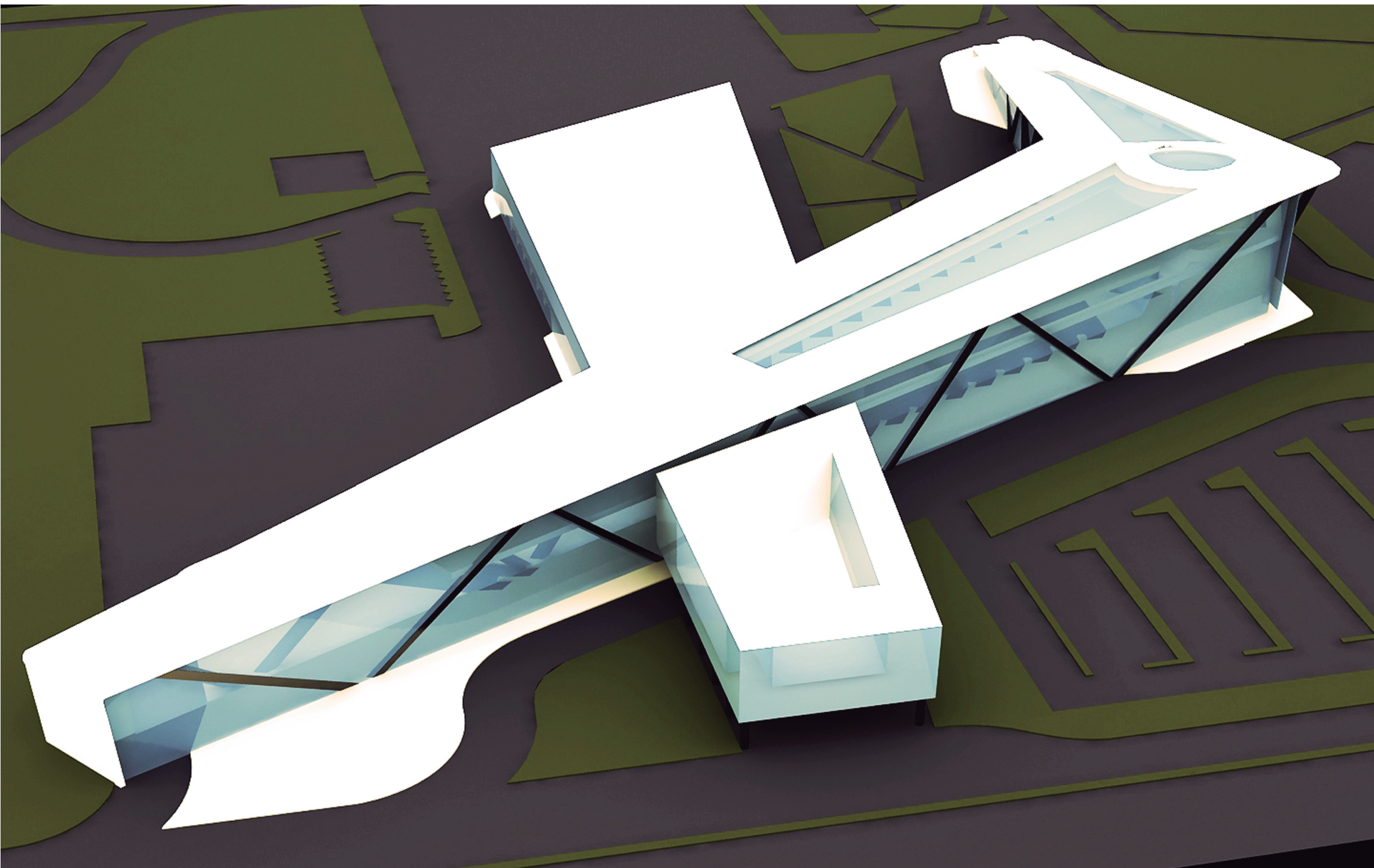
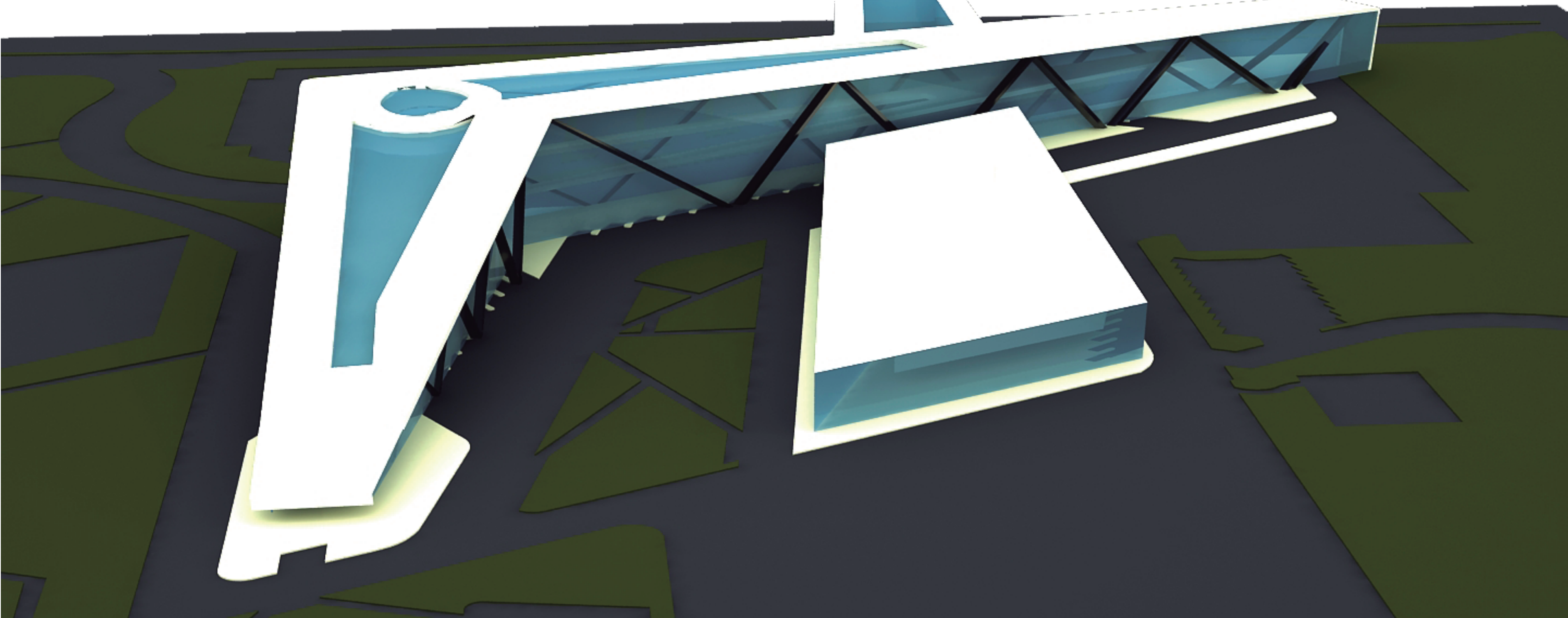
PRIMERA PROPUESTA VOLUMETRICA



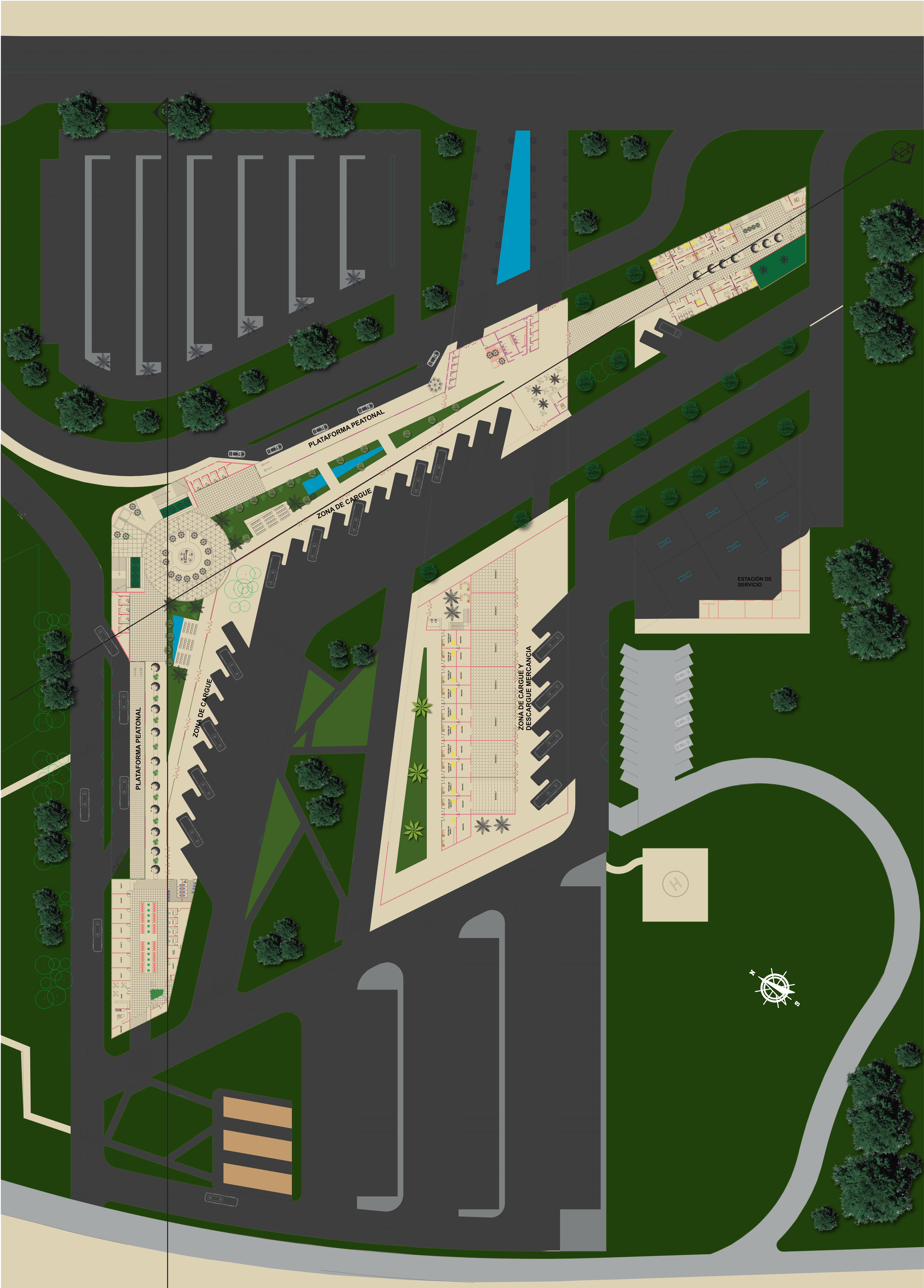
SEGUNDA PROPUESTA



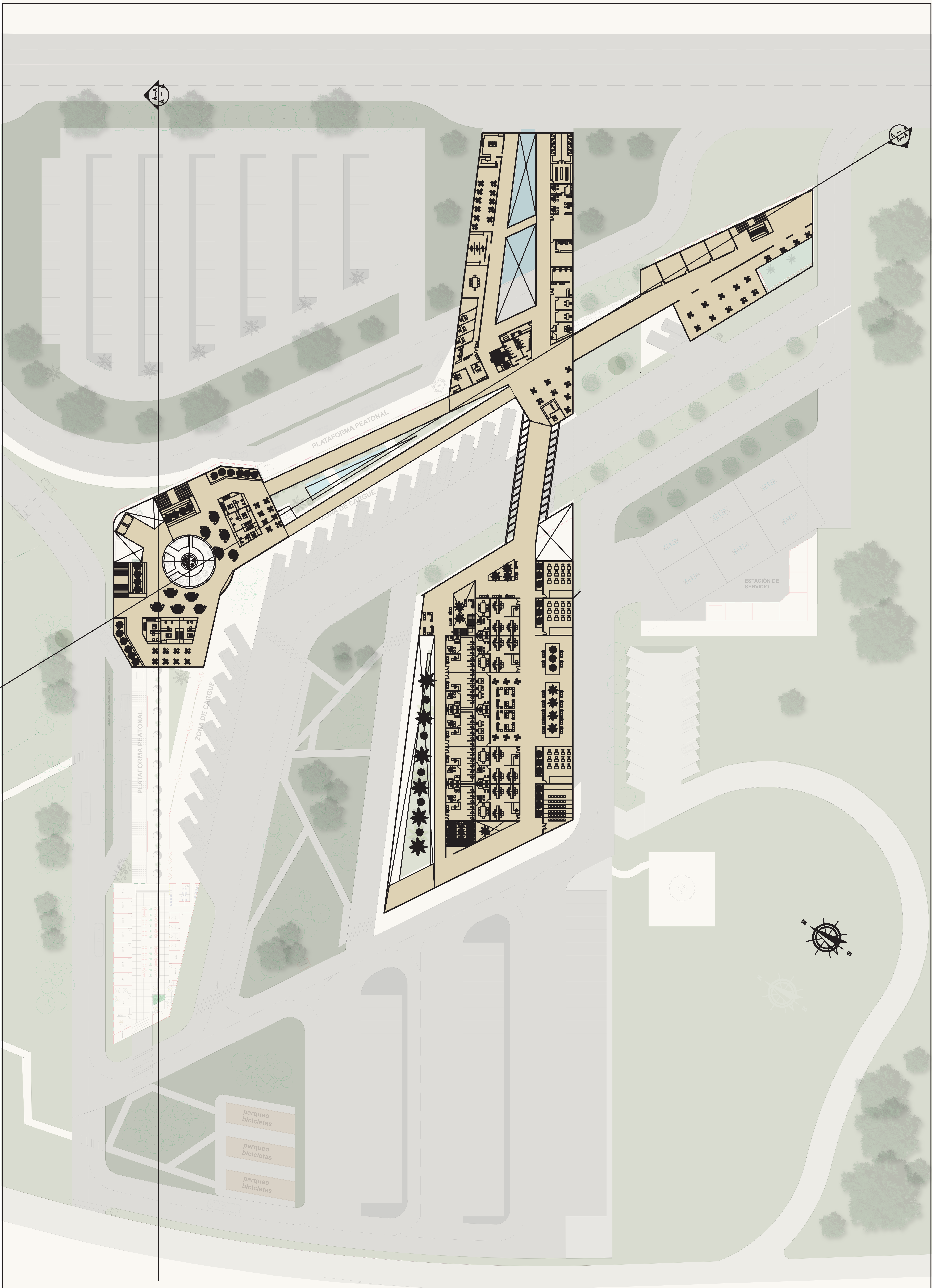
TERCERA PROPUESTA



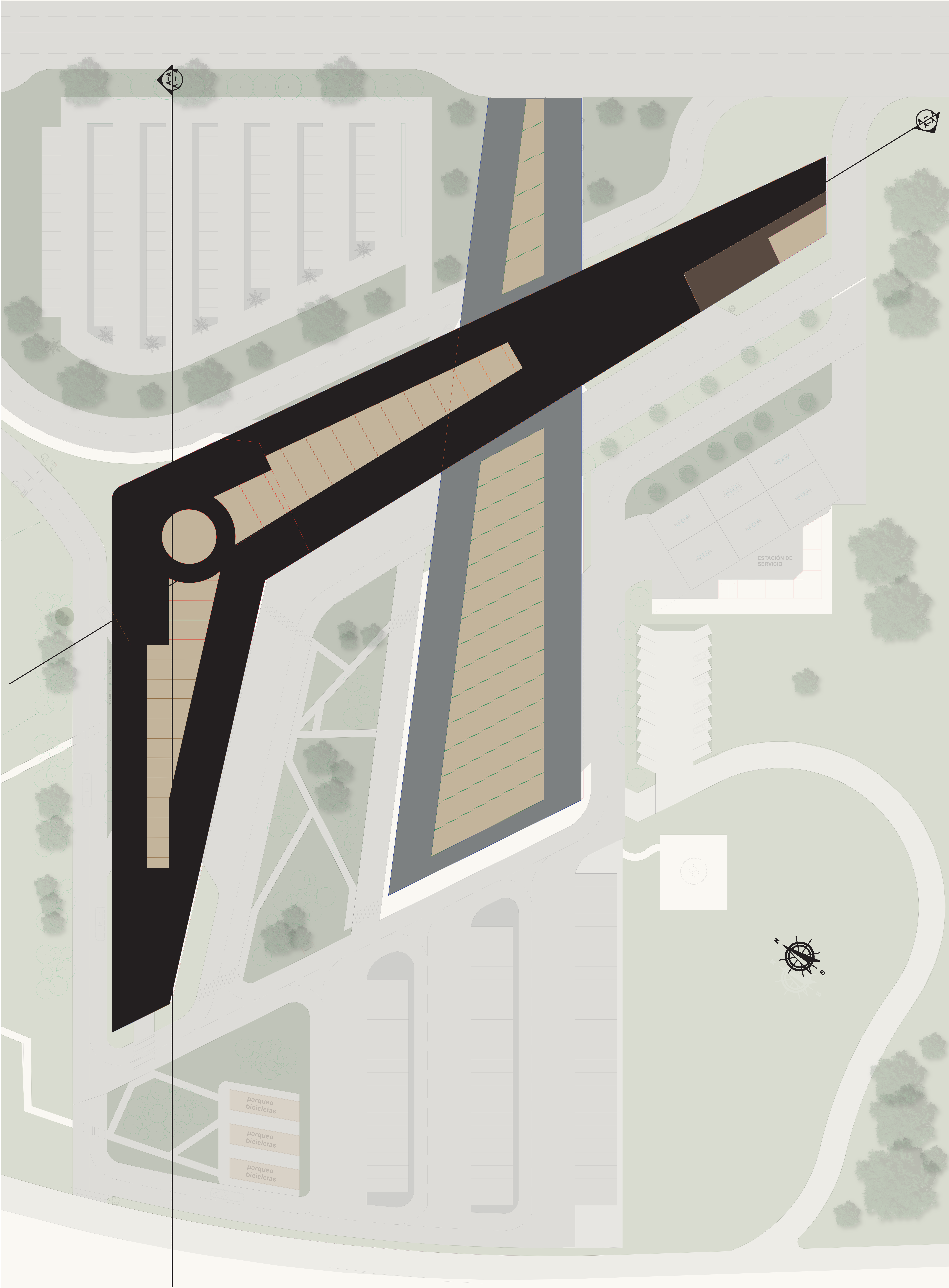




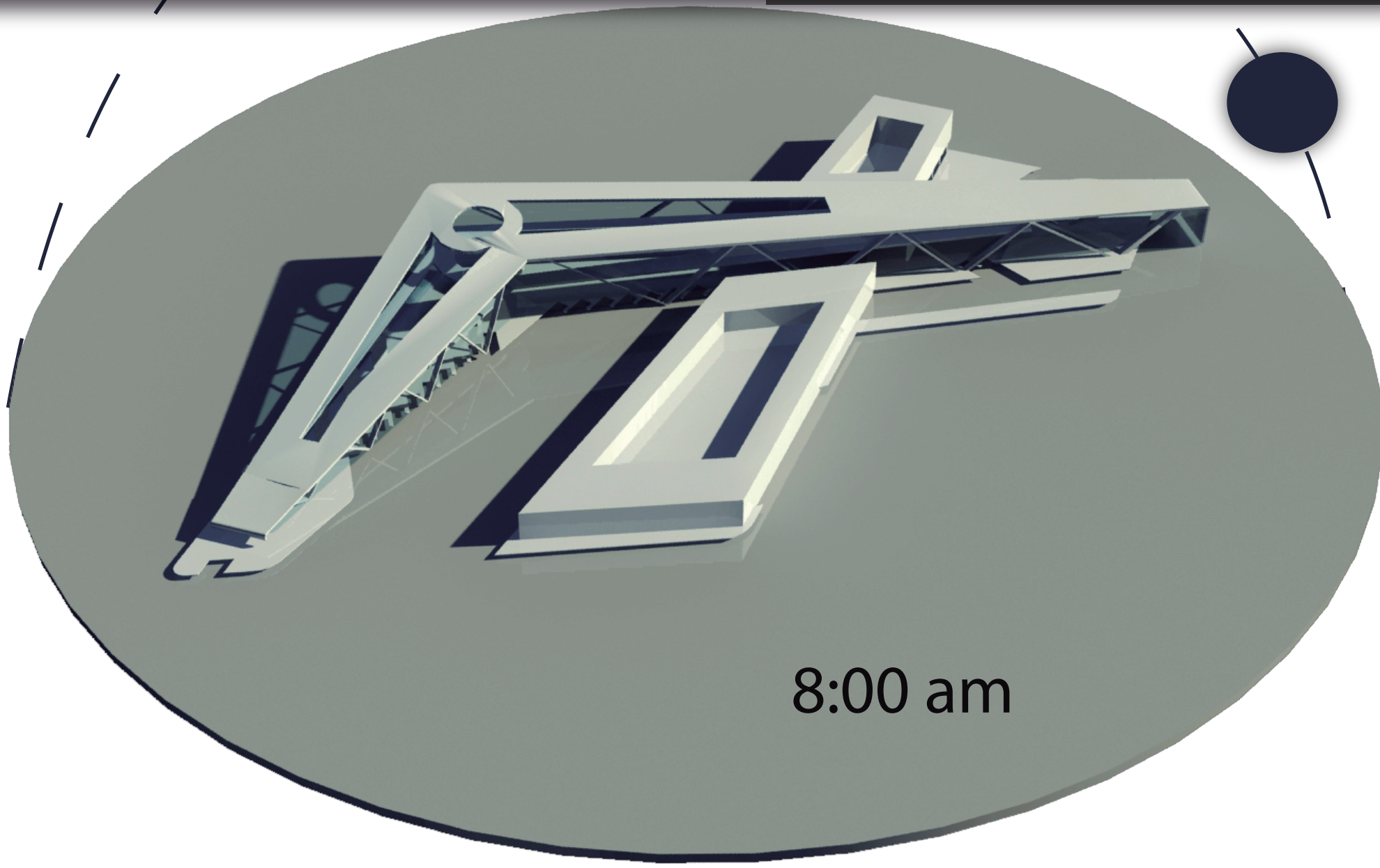




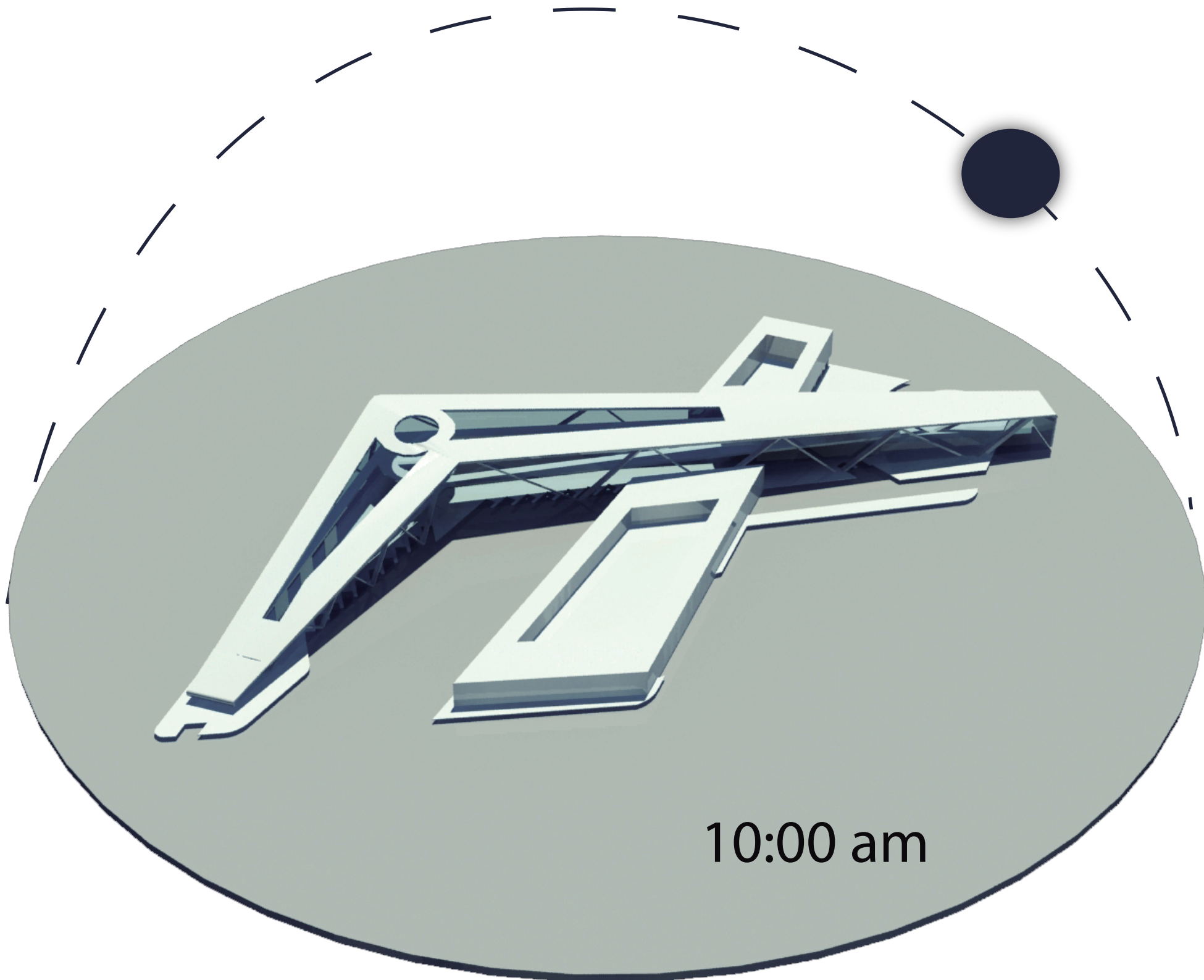




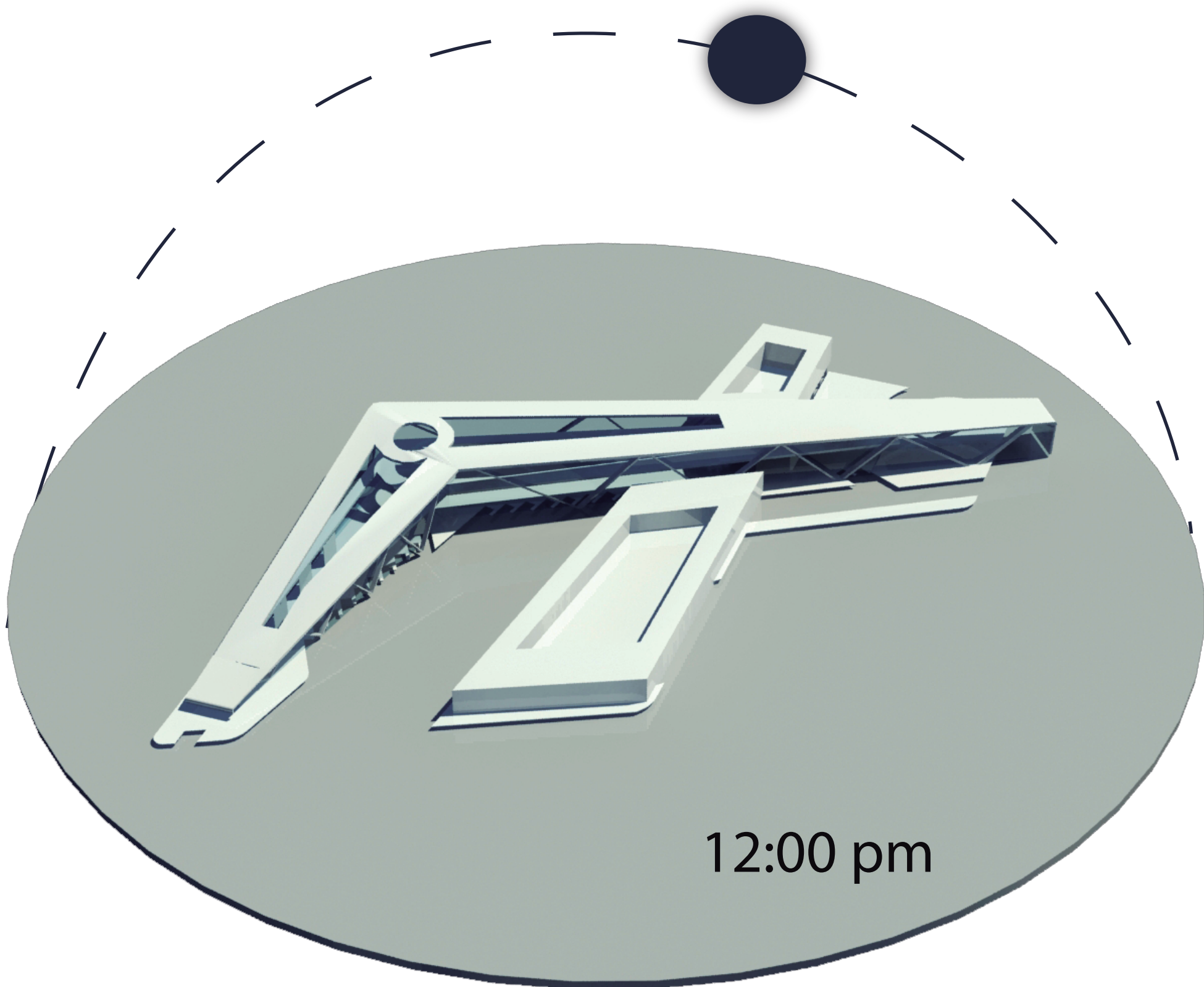




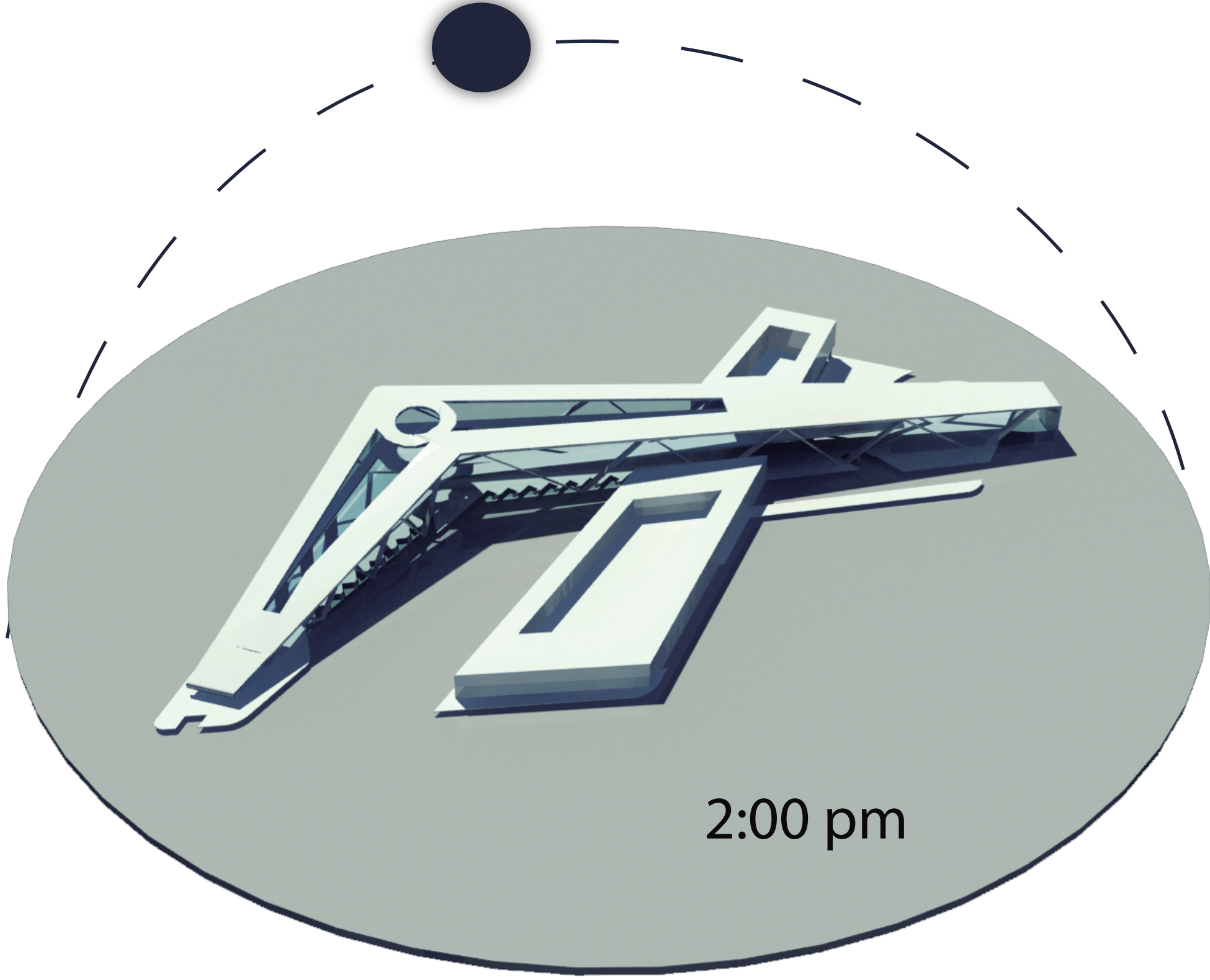
8:00 am



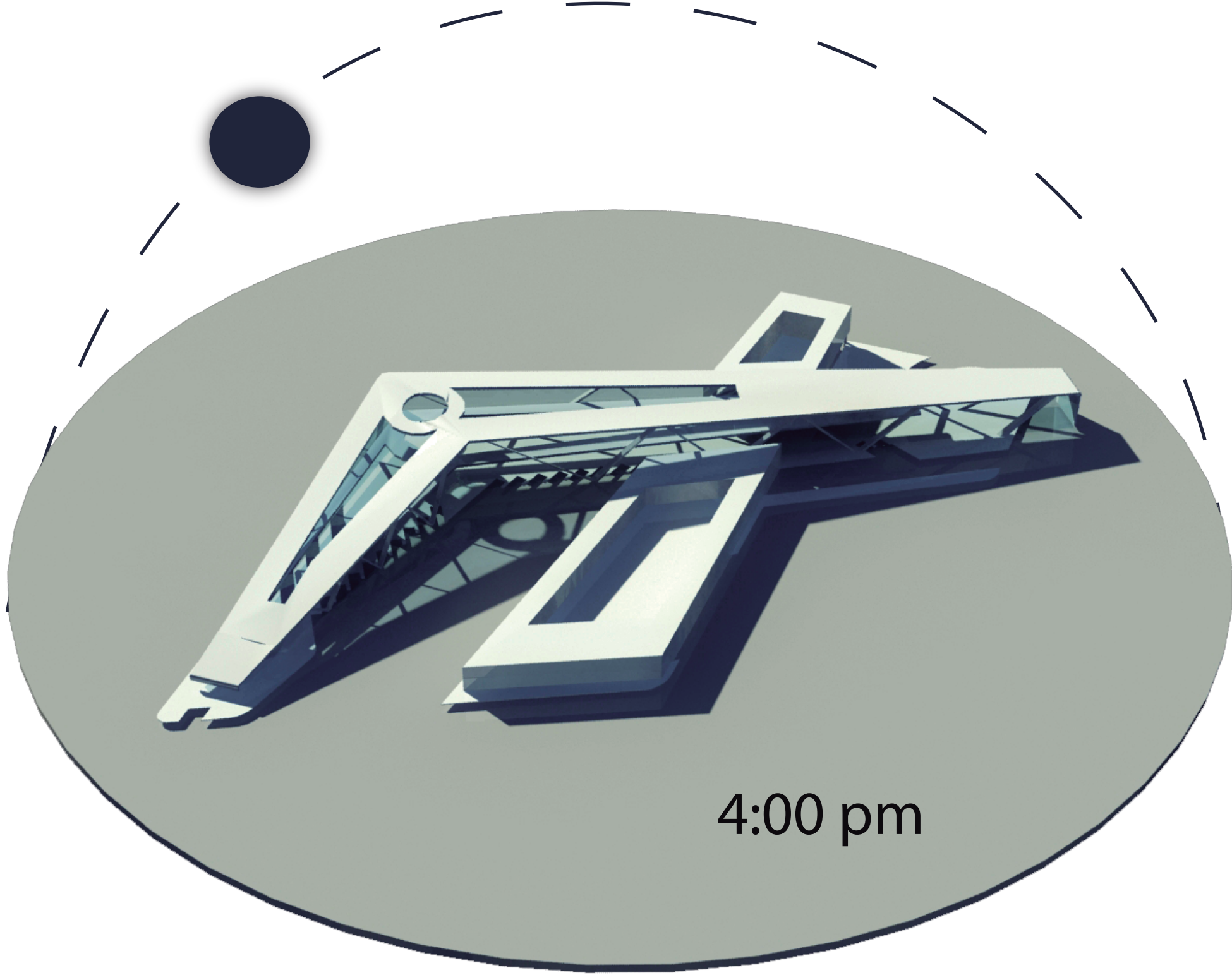
10:00 am



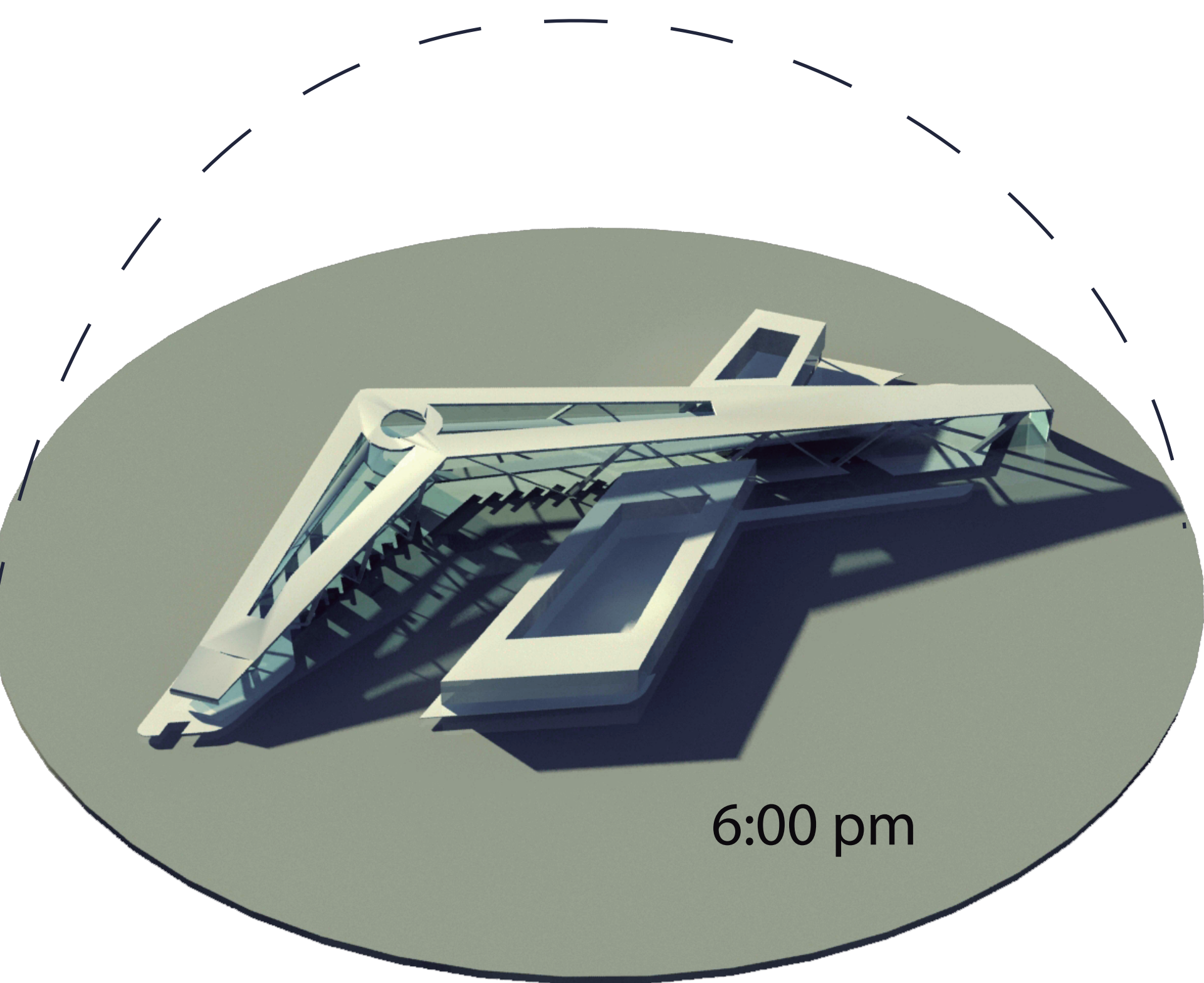
12:00 pm



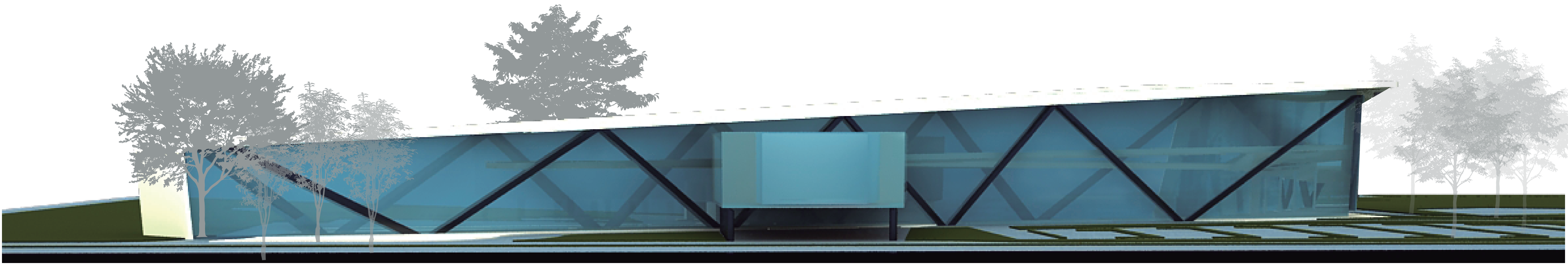
2:00 pm



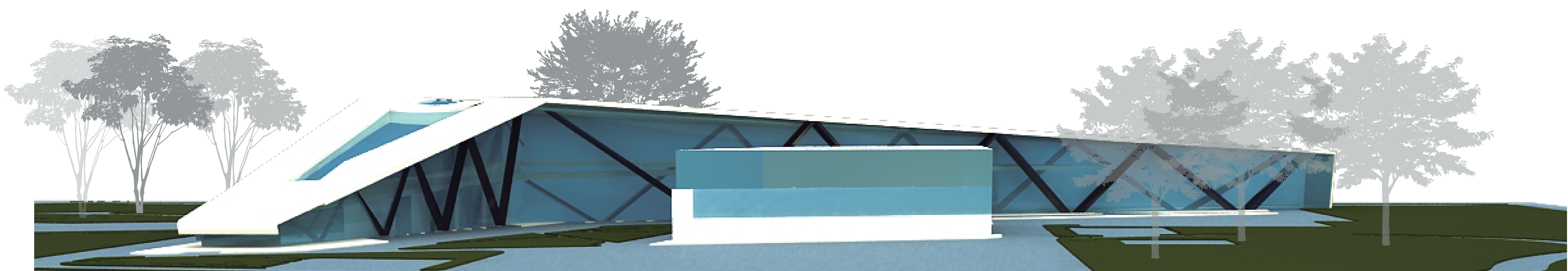
4:00 pm



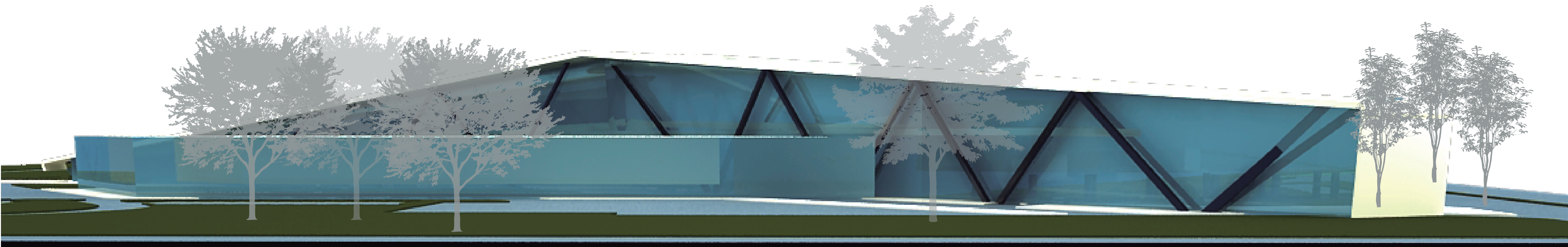
6:00 pm



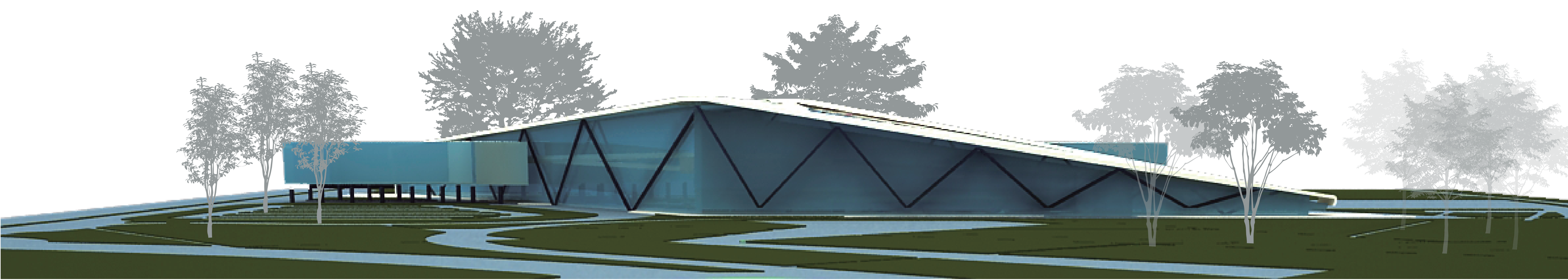
Fachada Principal



Fachada Posterior



Fachada Lateral Derecha



Fachada Lateral Izquierda